

Silnice I/9, I/16

Mělník, obchvat, 2. stavba

INFORMAČNÍ LETÁK, 09/2022 UVEDENO DO PROVOZU



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Průtah silnice I/9 městem Mělník představuje vážné dopravní závdavy, mezi které patří především prudké směrové oblouky, nenormová stoupání v podélném profilu, zúžená místa, nepřehledné křižovatky apod. Vedení stávající komunikace navíc velmi negativně zatěžuje okolní zástavbu hlukem a emisemi vyplývajícími z dopravy.

Původní průtah silnice I/9 městem Mělník ulicemi Pražská–Tyršova–Legionářů–Českolipská je od 80. let minulého století postupně vymístován z města. Současné řešení je vyhovující v úseku Průhon–Vehlovice, kde nová silnice již v konečné poloze převzala dopravní zátěž Českolipské ulice. V září 2016 byla zprovozněna první stavba obchvatu, která vyřešila dopravu po silnici I/9 v úseku od cukrovaru k Průhonu. Původně silnice vedla z Pražské ulice dvěma jednosměrnými ulicemi na Mladoboleslavskou. Tam se spojovala s dopravou po silnici I/16 a dále Kokořínskou, Nádražní, Řípskou, Na malém Spořilově do Bezručovy, kde se na okružní křižovatce silnice rozdělují na již rekonstruované úseky – silnice I/9 na obchvat do Vehlovic, silnice I/16 na nový most přes Labe.

Stavba „I/9, I/16 Mělník, obchvat, 2. stavba“, je jednou ze čtyř staveb, které jako celek řeší obchvat města Mělník. Vlastní stavba tvoří z hlediska obchvatu jen malý kousek novostavby. Pro město Mělník je však nejvíce důležité propojení mezi novostavbou a stávající sil. I/9, I/16, kterým získává další mimoúrovňové křížení s tratí ČD a nové propojení nákupního centra se silniční sítí a vyloučení tranzitní dopravy z centra města.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba druhé části obchvatu Mělníka vede od Chloumecké ulice, kde navazuje na plánovanou čtvrtou stavbu obchvatu, ke křižovatce Na Průhoně. Od křižovatky s Chloumeckou ulicí vede souběžně s ulicí Řípskou, od které se následně po zhruba 150 metrech odpojuje k prostoru sportovního areálu. Řípská ulice je na trase nově napojena stykovou křižovatkou. Z ní se tato ulice odpojuje jednosměrnou větví ve směru od Malého Spořilova. Trasa obchvatu poté pokračuje mimoúrovňovým přemostěním železnice k nové okružní křižovatce. Od ní trasa dále vede mezi průmyslovými areály a pod vinicí se napojuje další okružní křižovatkou na ulici Na Průhoně. Stavba končí za okružní křižovatkou napojením na stávající silnici I/9 směr Česká Lípa. Stavba se z části nachází v ochranném pásmu dráhy. Tento úsek délky 964 metrů je proveden v kategorii MS2 8,5/50.

Součástí stavby jsou kromě hlavní trasy obchvatu i po mostě vedená přeložka přes silnici I/16 a železnici, okružní křižovatka, propojení ulic Nad Jatkami a Dobrovského, přeložka ulice Na Průhoně, úprava Řípské ulice, úpravy stávajících komunikací (zaslepení a obratiště v ulici Nad Oborou, úprava stávajícího parkoviště, úprava Chloumecké ulice).

Podél trasy jsou vybudována protihluková opatření dle závěrů hlukové studie. Dále jsou součástí stavby přeložky inženýrských sítí (elektro, voda, kanalizace, plyn, horkovod, dražní kabely). Na hlavní trase je nainstalováno veřejné osvětlení. Odvodnění

hlavní trasy je v první části (asi do km 3,685) do kanalizace a ve druhé části do okolního terénu a příkopů. Součástí stavby byla dále příprava území, demolice (zahradní domky, budovy areálů jatek, sklad zahradního nářadí, stávajících protihlukové stěny v ulici Na Průhoně). Dále byla provedena náhrada dotčeného oplocení, vegetační úpravy a rekulтивace území.

Důležitým objektem je přeložka přes silnici I/16 a železnici, kde významnou část tvoří mostní objekt. Trasa přeložky se napojuje v začátku stavby druhé části obchvatu v Řípské ulici, přechází mostem stávající Řípskou ulici, vlečku, železniční trať a hlavní trasu obchvatu, se kterou dále vytváří průsečnou úrovnovou křižovatkou. Na konci obchvatu se napojuje na stávající Dobrovského ulici. Most délky 116 m přes přeložku silnic I/9 a I/16 a přes železniční trať zajišťuje propojení od hlavní trasy obchvatu do Řípské ulice vedoucí dále k železniční stanici Mělník. Jedná se o šikmý dvoupolový most se spraženou ocelobetonovou nosnou konstrukcí a se železobetonovou spodní stavbou. Tu tvoří dvojice krajních opěr (masivní železobetonové opěrné zdi bez křídel) a jeden pilíř. Založení opěr i pilíře mostu je hlubinné na vrtaných pilotách.

Dokončená stavba odlehčí přetížené okružní křižovatce U Mefritu, zejména ve směru I/9 na Liběchov a zároveň bezpečně mimoúrovňově převede nákladní dopravu přes trať ČD směrem z centra Mělníka.



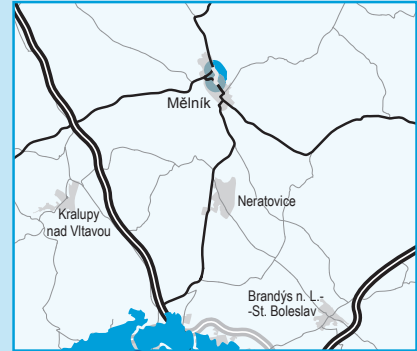
Silnice I/9 a I/16
stavba
Mělník, obchvat, 2. stavba



2. stavba

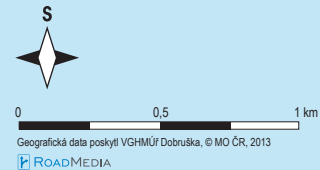
4. stavba

3. stavba

1. stavba



-  řešená stavba
-  jiné stavby



STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

ŘSD objednalo studii řešící úpravu koncového úseku: zkracuje se 2. stavba o nepojízdný úsek stavby na KÚ v délce 600 m, který navazoval na problema-
tickou 4. stavbu. Zároveň došlo k úpravě propojení trasy obchvatu se stávající
I/9 a I/16, což má za následek značné zkrácení mostu přes trať a vyloučení
záboru fotbalového hřiště. Tím došlo k podstatné úspoře stavebních nákladů.
Na stavbu byla zpracovaná DÚR. Dne 25. 4. 2017 bylo požádáno o územní
rozhodnutí a 12. 7. 2017 bylo vydáno ÚR. Následně byla podána tři odvolání,
které MÚ Mělník postoupil na KÚ SK. Ten svým rozhodnutím z 27. 12. 2017
odvolání zamítl a potvrdil vydané ÚR, které 9. 1. 2018 nabylo právní moci.
V 08/2019 byl dokončen čistopis DSP. Dne 11. 11. 2019 bylo zahájeno stavební řízení na 23 stavebních objektů zahrnujících např. hlavní trasu, okružní křižovatky, opěrné
stěny či přeložky silnic. Dne 5. 11. 2019 bylo vydáno SP od Drážního úřadu, které 6. 12. 2019 nabylo právní moci. Dne 11. 2. 2020 vydal SU stavební
povolení na zmíněných 23 SO. K nabytí právní moci SP došlo 16. 3. 2020. Dne 14. 4. 2020 byla dokončena ZDS. K vypsání soutěže na zhotovitele stavby došlo 7. 12.
2020. Jako základní termín pro podání nabídek bylo stanoveno datum 8. 2. 2021. Kvůli dodatečným dotazům uchazečů byla ale lhůta prodloužena a vypršela 16. 4. 2021.
Podáno bylo devět nabídek. K podpisu smlouvy s vítězným uchazečem došlo 27. 7. 2021.

Ke slavnostnímu zahájení stavby došlo 16. 9. 2021. Na počátku výstavby došlo ke skrývkám ornice či překládce inženýrských sítí. V 01/2022 probíhala např. betonáž
opěrných zdí. Zahájena byla i výstavba mostu přes železniční trať. Založení mostu je hlubinné, na vrtných pilotách. V 05/2022 byla uložena celová nosná konstrukce pole
mostu přes železniční trať. Na začátku 06/2022 byl zprovozněn koncový úsek stavby ve směru na Liběchov (včetně jedné okružní křižovatky).

Ke slavnostnímu zprovoznění celé stavby došlo 26. 9. 2022.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
07/2008	07/2021	12/2017	02/2020	12/2020	09/2021	09/2022

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání
územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového
řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 964 m

kategorie: MS2 8,5/50

počet všech stavebních objektů: 66

Mostní objekty:

počet: 1 (délka: 118 m)

Křižovatky:

okružní: 3, stykové: 1

Protihlukové stěny:

počet: 4 (celková délka: 997 m)

Úpravy ostatních komunikací:

přeložka přes sil. I/16: 541 m

přeložka silnice I/9: 164 m

propojení ulic: 105 m

přeložka ul. Na Průhoně: 289 m

přeložka Řípské ul.: 190 m

úprava ul. Dobrovského: 431 m

Přeložky inženýrských sítí:

vodohospodářské objekty: 5

elektro a sdělovací objekty: 7

objekty trubních vedení: 3

objekty drah: 7

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 26 347 m³

násypy: 34 262 m³

Název stavby:

I/9, I/16 Mělník, obchvat, 2. stavba

Místo stavby:

Středočeský kraj

Katastrální území:

Mělník

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DÚR a DSP:

SATRA, spol. s r.o.

Zhotovitel:

Strabag a.s.

Předpokládaná cena stavby:

440 975 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

383 690 000 Kč (bez DPH)

Spolufinancováno z fondů EU

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v září 2022. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.