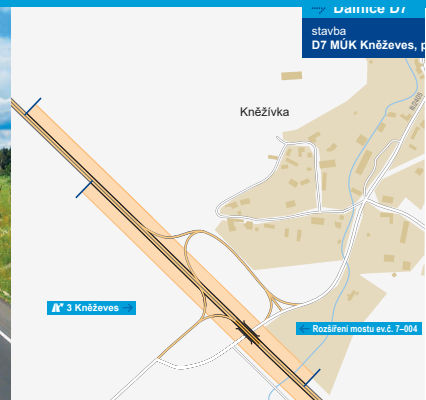


Dálnice D7

D7 MÚK Kněžves, přídavné pruhy

INFORMAČNÍ LETÁK, 03/2024 UVEDENO DO PROVOZU



Ministerstvo dopravy



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Účelem stavby byla přestavba připojovacího a odbočovacího pruhu na mimoúrovňové křižovatce Kněževy. Po dokončení stavby splňují prodloužené pruhy platné normy. Došlo tak ke zvýšení bezpečnosti provozu na dálnici D7.

MÚK Kněževy (EXIT 3) je součástí úseku D7, jehož výstavba byla zahájena v roce 1971. V místě MÚK křížuje dálnici D7 silnice III/2405. Dálnice je převedena přes tuto komunikaci dálničním mostem.

Původní větve křižovatky byly zakončeny značkou „Stop, dej přednost v jízdě“ bez přídatných pruhů. Odbočení z dálnice D7 bylo bez odbočovacích pruhů.

Celá křižovatka a část dálnice byla odvodněna do Unětického potoka. Na větvi křižovatky a na silnici III/2405 pod dálničním mostem byly umístěny autobusové zastávky. Na dálnici D7 (dálnice II. kategorie s omezenou rychlostí na 110 km/h) byly umístěné dvě mýtné brány a jeden informační poloportál.

Původní odvodnění dálnice bylo řešeno drenážním příkopem s vyústěním do zpevněného příkopu větvi křižovatky. Na větvi ve směru od Slaného na Kněževy byl před autobusovou zastávkou zborcený propustek, který převáděl vodu z dálnice do Unětického potoka. Trasu křížil stávající vodovod, sdělovací a silové kabely, kanalizace a Unětický potok. Svahy dálnice byly ozeleněny vzrostlou vegetací.

Všechny tyto vyjmenované záležitosti představovaly nevhovující stav, který byl stavbou napraven.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Mimoúrovňová křižovatka (MÚK) Kněževy je součástí dálnice D7 spojující Prahu se Slaným (výhledově s Chomutovem). MÚK leží mezi obcemi Kněževy a Tuchoňeřice, které jsou spojeny silnicí III/2405. Území v okolí křižovatky lze charakterizovat jako mírně zvlněné. Pozemky v okolí křižovatky jsou zemědělsky využívané, přecházející do zastavěného území.

Úpravou (rozšířením) o přídatné pruhy byla dotčena část dálnice D7 v délce 295 m (v případě připojovacího pruhu) a 260 m (v případě odbočovacího pruhu). Součástí rozšíření byly i přeložky inženýrských sítí. Vozovka byla v místě přídatných pruhů rozšířena na 11,5 m, tak aby bylo umožněno vedení dopravy v režimu 2+2 na jednom jízdním pásu. Součástí stavebního objektu bylo i rozšíření vozovky potřebné pro vedení dopravy v rámci dopravně-inženýrských opatření, provizorní prodloužení stávajících přejezdů v SDP před/za mostem a výstavba nového provizorního přejezdu za koncem úpravy ve směru na Slaný.

Doplnění přídatných pruhů bylo zkoordinováno s budoucím rozšířením D7 na kategorii D33,5/130 a přeložkou silnice II/240. V návaznosti na budoucí zkapacitnění D7 bylo zemní těleso rozšířeno na definitivní výhledový stav.

Dálniční most má nově volnou šířku 15,5 m a v místech rozšíření pro přídatné pruhy byla vytvořena rezerva v nezaplněné části krajnice. Vzhledem k etapizaci výstavby byla v okolí mostu rozšířena vozovka

na nezbytně nutnou šířku k umožnění vedení jízdního pruhu na kraji rozšířeného mostu. Úprava mostního objektu spočívala v rozšíření levého mostu novou konstrukcí z tyčových prefabrikátů z předpjatého betonu se spřaženou deskou mostovky. Nová je i spodní stavba. Původní pravý most byl také rozšířen přidáním konstrukce obdobného charakteru jako dosavadní. Spodní stavba se rovněž rozšířila.

Dálnice D7 vede v místě stavby v zářezu. V okolí dálničního mostu přechází silnice III/2405 v násypu. Vytěžený materiál ze zářezu byl upraven na místě a použit pro rozšíření násypového tělesa. Přebytek nevhodné zeminy byl odvezen na skládku. Ornice byla použita na ohumsování zemních svahů, nedostatek byl nakoupen.

Přestavba vyřešila též výškovou úpravu silnice III/2405 v prostoru rozšířeného dálničního mostu (z důvodu nedostatečné podjezdové výšky). Na polovině komunikace byl upraven příčný sklon z jednostranného na střechovitý. Součástí objektu byla i výšková úprava přilehlého chodníku (zpevněné plochy pro zastávku) umístěného pod mostem. V okolí dálničního mostu a pod mostem došlo na frézování obrusné vrstvy v rozsahu původní vozovky.

Odvodnění je nově vyvedeno do dešťové usazovací nádrže (DUN), která je prefabrikovaná (podzemní) a vybavena normou stěnou. Nátok do nádrže (užitného objemu 40 m³) z dálničního příkopu je realizován prostřednictvím dvojice horských vpustí.

Chomutov

Dálnice D7

stavba
D7 MÚK Knězeves, přidatné pruhy

Kněžívka

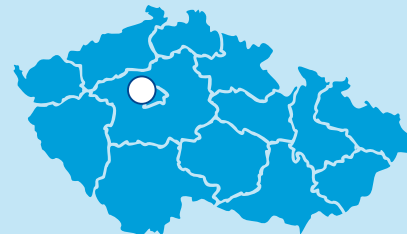
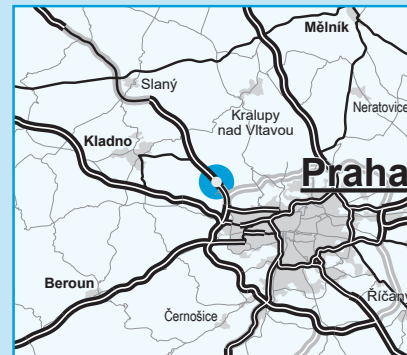
3 Knězeves

Rozšíření mostu ev.č. 7-004

7

Knězeves

Praha



řešená stavba



0 100 200 m

Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2015

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Ke schválení záměru projektu došlo 25. 3. 2020. Na stavbu bylo 29. 5. 2020 vydáno územní rozhodnutí (s nabytím právní moci 10. 7. 2020).

V rámci stavby byly podány dvě žádosti o SP. ŘSD získalo 5. 4. 2022 pravomocné SP od Ministerstva dopravy ČR. Středočeský kraj zahájil 2. 8. 2022 stavební řízení, následně bylo SP vydáno a od 18. 10. 2022 je SP pravomocné. V 02/2022 byla zahájena majetkoprávní činnost. VD-ZDS byla odevzdána v 06/2022 a v potě probíhala příprava podkladů pro soutěž zhotovitele stavby. K zahájení výběrového řízení na zhotovitele stavby došlo 15. 9. 2022. K podpisu smlouvy s vítězným uchazečem došlo 8. 2. 2023.

Zahájení stavby spojené s prvními omezeními provozu se uskutečnilo 18. 3. 2023. Byla dokončena nová pravá polovina pravého mostu, v průběhu podzimu 2023 byla dokončena oprava konstrukce pravého mostu. Po úplném dokončení pravého mostu a umožnění vedení provozu 2+2 v místě MÚK došlo v 10/2023 k uzavření levé strany exitu 3 (sjezd od Slaného, nájezd na Prahu).

Po sněhové kalamitě se práce na mostě opět rozběhly. Starý levý most byl úspěšně bourán, proběhla výstavba nových opěr a osazení prefabrikovaných nosníků.

Do konce roku 2023 byla zrealizována spřažená železobetonová deska levého mostu. Dále práce probíhaly dle meteorologických podmínek. Na stavbě probíhalo odbedňování nosné konstrukce levého mostu, po kterém bude (po dokončení) vedena doprava ve směru na Prahu. Protahovala se lana a chystalo se předpětí nosné konstrukce. Poté se chystala pokládka hydroizolace na mostovce, pracovalo se na přechodových oblastech a na římsách. Práce běžely i na sjezdové větvi z dálnice na Kněževes (ve směru na Prahu vpravo). Zde započala pokládka mechanicky zpevněného kameniva. Na stejné straně (v místech rekonstruovaného mostu) se budoval nový systém odvodnění. Ke konci 03/2024 práce vrcholily instalací svodidel a obnovou vodorovného dopravního značení. **Ke zprovoznění celé stavby došlo 31. 3. 2024.**

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
–	03/2020	05/2020	03/2022	09/2022	03/2023	03/2024

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 úpravy D7: 555 m (295 m u připojovacího pruhu a 260 m u odbočovacího pruhu)
kategorie: D 33,5/130
počet stavebních objektů: 19

Mostní objekty:

rozšíření mostu: 1

Úpravy a přeložky ost. komun.:

silnice III/2405: 1

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 1
objekty elektro: 7

Název stavby:

D7 MÚK Kněževes, přídatné pruhy

Místo stavby:

Středočeský kraj

Katastrální území:

Kněževes, Tuchoměřice

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel DSP+VD-ZDS:

Pragoprojekt, a.s.

Zhotovitel:

Strabag a.s.

Předpokládaná cena stavby:

112 000 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

115 672 716 Kč (bez DPH)