

A

AKCE	OBCHVAT NUČIC – STUDIE PROVEDITELNOSTI
------	-----------------------------------------------

OBJEDNATEL PD	 Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 81/11 150 00 Praha 5 Smíchov IČ: 00066001
---------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv

ZHOTOVITEL PD	 atelierpromika projektová činnost v dopravě Atelier PROMIKA s.r.o. Na Pankráci 1618/30, 140 00 Praha 4 e-mail: promika@promika.cz IČ 26080273
---------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

VYPRACOVAL	Ing. Ondřej Staník	HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU	Ing. Marek Pejchal
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	Ing. Ondřej Staník	TECHNICKÁ KONTROLA	Ing. Petr Macek

AKCE	OBCHVAT NUČIC – STUDIE PROVEDITELNOSTI
------	-----------------------------------------------

ČÁST	A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA
------	---------------------------

PŘÍLOHA	<div> <div>ČÁST</div> <div>A</div> <div>Č. PŘÍLOHY</div> <div>-</div> </div> <div>Č. PARÉ</div>
<div> <div>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</div> <div> <div>STUPEŇ</div> <div>TST</div> <div>DATUM</div> <div>06/2025</div> <div>MĚŘÍTKO</div> <div>-</div> <div>FORMÁT</div> <div>19 A4</div> </div> </div>	

Obsah:

A.1. Identifikační údaje	4
A.1.1. Údaje o stavbě.....	4
A.1.2. Údaje o stavebníkovi	4
A.1.3. Údaje o zpracovateli projektové dokumentace	4
A.2. Seznam vstupních podkladů	5
A.3. Výchozí údaje pro návrh variant	5
A.4. Zdůvodnění studie.....	5
A.5. Přehled řešených variant.....	6
A.6. Významné související stavby v okolí	7
A.7. Charakteristika území.....	7
A.7.1. Obecný popis území.....	7
A.7.2. Ložiska nerostů. Hornická činnost.....	8
A.7.3. Geotechnické a inženýrsko – geologické údaje.....	8
A.7.4. Hydrologické a meteorologické charakteristiky.....	8
A.7.5. Ochranná pásma inženýrských sítí.....	9
A.7.6. Prvky ÚSES.....	9
A.7.7. Chráněná území	10
A.8. Základní údaje o navrhovaných variantách	10
A.8.1. Detailní popis variant	10
A.8.2. Odhad stavebních nákladů	16
A.9. Hodnocení variant	17
A.10. Závěr a doporučení.....	19

A.1. Identifikační údaje

A.1.1. Údaje o stavbě

Název stavby:	OBCHVAT NUČIC – STUDIE PROVEDILENOSTI
Katastrální území:	Hořelice [743321] Nučice u Rudné [708062] Tachlovice [764825] Chýnvice [652997] Mezouň [693863]
Předmět akce:	Prověření, vyhodnocení a doporučení optimální varianty pro realizaci obchvatu Nučic – přeložku silnice II. tř. č. 101
Stupeň dokumentace:	Technická studie – TST
Místo stavby:	Středočeský kraj k.ú. Hořelice, Nučice u Rudné, Tachlovice a Chýnvice

A.1.2. Údaje o stavebníkovi

Objednatel:	Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace Zborovská 11 150 21 Praha 5 Smíchov IČ: 00066001 DIČ: CZ00066001
-------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

A.1.3. Údaje o zpracovateli projektové dokumentace

Dodavatel:	Atelier PROMIKA, s.r.o. Na Pankráci 1618/30 140 00 Praha 4 - Nusle IČ: 26080273 DIČ: CZ26080273
Odpovědný projektant:	Ing. Ondřej Staník
Hlavní inženýr projektu:	Ing. Marek Pejchal, autorizovaný stavební inženýr pro odbor dopravních staveb – ČKAIT 0010729

A.2. Seznam vstupních podkladů

Předkládaná dokumentace byla vypracovaná na základě následujících podkladů:

- Smlouva o dílo na zpracování PD (č. SMLD-0214/00066001/2025),
- Technická studie – II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice, SHB a.s.,
- PD DÚR stavby „Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun“, SUDOP PRAHA a.s.
- Vyjádření správců jednotlivých inženýrských sítí – orientační zákres stávajících inženýrských sítí,
- Údaje o intenzitách automobilové dopravy a TNV z DIP (zpracované v rámci TS II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice) s výhledovým obdobím pro rok 2030, TSK a.s.,
- Ortofotomapa, katastrální mapa a digitální model terénu (ZABAGED)
- Vlastní průzkum a fotodokumentace projektanta,
- Závěry konzultací a připomínek z uskutečněných jednání v průběhu zpracování dokumentace, vyjádření dotčených orgánů státní správy a jednotlivých správců IS.

A.3. Výchozí údaje pro návrh variant

Projektová dokumentace a zde předložené varianty byly navrženy a přizpůsobeny podle stávajících objektů/činitelů:

- Navrhovaná kategorie silnice je: **S 9,5/90**; silnice II. třídy,
- Začátek obchvatu je navržen v rameni stávající OK, v křížení se silnicí II/605 ve městě Rudná – pro všechny varianty (kromě varianty č.4, kde tato má začátek v křížení s navrhovanou přeložkou silnice II/116, jižně pod obcí Tachlovice),
- U všech variant (kromě varianty č.4) je navrženo mimoúrovňové křížení s žel. tratí č. 173 a silnicí III/10124,
- Křížení s další silniční či žel. sítí je navrženo převážně úrovňově, s částečným přeložkami stáv. křížujících komunikací (výjimku tvoří varianta 3 kde je navrženo mimoúrovňovému křížení s vlečkou Mořina a silnicí III/10122),
- Konec trasy obchvatu je navržen odlišně pro jednotlivé varianty.
Varianty č.1 a 4 se napojují do trasy silnice II/101.
Varianty č. 2 a 3 se napojují do trasy přeložky silnice II/116.

A.4. Zdůvodnění studie

Tato technická studie **řeší návrh přeložky silnice II/101 v úseku západně od Prahy, v oblasti obcí Nučice, Chýnice a Tachlovice**. Předmětem studie je vyhledání optimální trasy obchvatu, jehož cílem je snížení dopravního zatížení v intravilánech dotčených obcí, zajištění bezpečnějšího a plynulejšího silničního provozu a zlepšení životních podmínek místních obyvatel.

Studie byla zpracována mimo jiné jako podklad pro změnu Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR SČK) a následné úpravy územně plánovací dokumentace obcí Nučice, Chýnice a Tachlovice. Výsledky studie mají zásadní význam pro koordinaci dopravní infrastruktury v západním segmentu středočeského příměstského prostoru.

Přeložka silnice II/101 je navržena s cílem zklidnit dopravu v dotčených obcích a jejich širším okolí. Stávající trasa II/101 v těchto úsecích prochází hustě zastavěnými částmi a kapacitně i bezpečnostně již dlouhodobě nevyhovuje. Nové vedení trasy má za úkol odvést tranzitní dopravu mimo zastavěná území, čímž přispěje ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti provozu a snížení emisí a hlukové zátěže.

Součástí dokumentace je posouzení čtyř základních variant vedení obchvatu (varianty č. 1 – 4) a jedné kombinované varianty (varianta 5). Varianty byly navrženy s ohledem na technické, dopravní, ekonomické, ekologické a územně-plánovací souvislosti. Všechny varianty byly analyzovány z hlediska jejich realizovatelnosti, dopadů na území i budoucí integrace do nadřazené dopravní sítě.

Studie zohledňuje i širší územní vazby – např. prostorové uspořádání plánované nové železniční trati Praha-Smíchov – Beroun (vč. Berounského tunelu), polohu ZS Tachlovice této stavby, dočasnou žel. vlečku k tomuto ZS, dále majetkoprávní strukturu v území, biokoridory a ochranná pásma. V rámci každé varianty byly rovněž identifikovány klíčové inženýrské objekty (mosty, železniční křižení), jejichž technické řešení má významný dopad na realizovatelnost a investiční náročnost jednotlivých návrhů.

A.5. Přehled řešených variant

První varianta vychází z přímého napojení na silnici II/605, v rameni stávající okružní křižovatky na okraji města Rudná. Odtud vede směrem k logistickému centru po stávající místní komunikaci (ulice Za Panskou zahradou) a dále pokračuje novou trasou podél západního okraje obce Nučice. Zde je navrženo mimoúrovňové křižení (mostní objekt) se silnicí III/10124 a železniční tratí č. 173, následované křiženími se silnicemi III/10126, III/10125, III/10123 a místními komunikacemi. V místě křižení se stávající železniční vlečkou Mořina je navržena úprava stávajícího železničního přejezdu. Trasa dále pokračuje intravilánem obce Tachlovice ve stopě stávající silnice II/101, kde se k ní připojuje silnice III/10122. Následně v prostoru mezi obcemi Tachlovice a Chýnice, rovněž po trase silnice II/101, dochází k napojení na plánovanou přeložku silnice II/116.

Druhá varianta, obdobně jako varianta první, vychází z přímého napojení na silnici II/605 v rameni stávající okružní křižovatky na okraji města Rudná. Odtud pokračuje směrem k logistickému centru po stávající místní komunikaci (ulice Za Panskou zahradou), následně přechází na nově navrženou trasu vedenou podél západního okraje obce Nučice. V tomto úseku je plánováno mimoúrovňové křižení (mostní objekt) se silnicí III/10124 a železniční tratí č. 173. Dále trasa kříží silnice III/10126 a III/10125 a rovněž místní komunikaci spojující obce Nučice a Mezouň (ulice K Letníku). Pro zajištění plynulého křižení a dodržení normových parametrů je v tomto úseku navržena částečná přeložka silnice III/10125.

Trasa obchvatu dále pokračuje jihozápadně od obce Tachlovice, podél železniční vlečky Mořina, v souběhu s ní a se silnicí III/10122. V blízkosti stávajícího průmyslového areálu je navrženo úrovňové křižení se železniční vlečkou. Silnice III/10122 bude v tomto místě zaslepena, bez přímého napojení na trasu obchvatu.

Spojení obcí Tachlovice a Kuchař bude řešeno využitím plánované přeložky silnice II/116. Trasa obchvatu se v závěru stáčí jihovýchodním směrem a napojuje se na trasu přeložky silnice II/116 v místě křižení se silnicí III/10121.

Třetí varianta, stejně jako předchozí, vychází z přímého napojení na silnici II/605 v rameni stávající okružní křižovatky na okraji města Rudná. Trasa dále vede směrem k logistickému

centru po stávající místní komunikaci (ulice Za Panskou zahradou), poté pokračuje nově navrženou trasou podél západního okraje obce Nučice. V tomto úseku je navrženo mimoúrovňové křížení (mostní objekt) se silnicí III/10124 a železniční tratí č. 173.

Následně trasa kříží silnice III/10126 a III/10125 a rovněž místní komunikaci spojující obce Nučice a Mezouň (ulice K Letníku). Pro zajištění normových parametrů a optimálního vedení trasy je v této části nutné provést částečnou přeložku silnice III/10125 i místní komunikace ul. K Letníku.

Trasa dále pokračuje jihozápadně od obce Tachlovice, v souběhu s železniční vlečkou Mořina a silnicí III/10122. V blízkosti stávajícího průmyslového areálu je navrženo mimoúrovňové křížení s touto železniční vlečkou i se silnicí III/10122.

V závěrečné části se trasa obchvatu stáčí jihovýchodním směrem a napojuje se na plánovanou přeložku silnice II/116, konkrétně v místě křížení se silnicí III/10121.

Čtvrtá varianta řeší propojení konců navrhovaných variant č. 2 a č. 3 se stávající stopou silnice II/101. Tato varianta tedy začíná v místě napojení výše uvedených variant na trasu plánované přeložky silnice II/116 a pokračuje jižním až jihovýchodním směrem, kde se ve vzd. cca 280 m od křižovatky se silnicí III/10120 a MK na Choteč, napojuje do stopy silnice II/101. V navrhované trase vzniknou 2 nová úrovňová křížení – se silnicí III/10121 a napojením silnice II/101. Spojením této varianty a variant č.2 nebo č.3 vznikne ucelený obchvat obcí Chýnice, Tachlovice a Nučice.

Dle požadavku zadavatele, byla prověřována ještě **pátá kombinovaná varianta č.1 a č.3**. Trasování této varianty je do oblasti Tachlovic shodné s variantou 3 kde se následně odchyluje, úrovňově kříží žel. vlečku Mořina a je vedena do prostoru křižovatky silnic II/101 a III/10122 (ul. Karlštejnská a ul. Mlýnská) a následně pokračuje ve shodě s variantou 1 až k napojení na plánovanou trasu přeložky silnice II/116.

A.6. Významné související stavby v okolí

Se stavbou přeložky silnice II/101, resp. obchvatu Nučic a dalších obcí, významně souvisí tyto plánované stavby:

1. Stavba II/116 Jinočany – Hlásná Třebaň, přeložka silnice (investor Středočeský kraj)

Jednotlivé varianty obchvatu se do trasy přeložky silnice II/116 napojují, popř. ji kříží.

2. Novostavba trati Praha-Smíchov – Beroun (investor Správa železnic, s.o.)

V prostoru jihozápadně od Tachlovic, kde je uvažováno trasování jednotlivých variant, je navrženo zařízení staveniště ZS Tachlovice, které bude využíváno v průběhu výstavby tzv. Berounského tunelu, který je součástí novostavby trati. Do prostoru tohoto ZS bude rovněž vedena provizorní vlečka. Finální varianta obchvatu bude podkladem pro trasování této vlečky.

Obě dvě výše uvedené stavby jsou znázorněny ve výkresové příloze B.0.3 *Zákres do ortofotomapy – koordinace s dalšími stavbami*.

A.7. Charakteristika území

A.7.1. Obecný popis území

Území řešené technickou studií obchvatu Nučic se nachází ve střední části Středočeského kraje, v okrese Praha-západ. Jedná se o oblast situovanou jihozápadně od hlavního města Prahy,

kteřá je součástí příměstské zóny s rostoucími nároky na dopravní obslužnost, bezpečnost a kvalitu životního prostředí.

Území se nachází na rozhraní geomorfologických celků Pražská plošina a Hořovická pahorkatina. Terén je mírně zvlněný, s nadmořskou výškou pohybující se převážně mezi 300–400 m n. m. Krajina je tvořena mozaikou zemědělsky využívaných ploch, rozptýlené zeleně, drobných lesních celků a zástavby venkovského typu.

Obce Nučice, Mezouň, Tachlovice a Chýnice jsou sídla s převážně rezidenční funkcí. V posledních letech se zde projevuje výrazný suburbanizační tlak daný blízkostí Prahy. Dochází k nárůstu nové výstavby, zejména rodinných domů, což klade nové nároky na dopravní infrastrukturu a kapacitu komunikační sítě. Nučice a Tachlovice jsou napojeny na silnici II/101, která je kapacitně přetížená, zejména v dopravních špičkách.

Zájmové území je dopravně zatížené průjezdní dopravou směřující z Berouna a Rudné směrem na Prahu. Silnice II/101, procházející Nučicemi, Tachlovicemi a Chýnicí slouží jako tranzitní spojnice, čímž dochází k negativním vlivům na životní prostředí a bezpečnost obyvatel. V oblasti se rovněž nachází železniční trať Praha–Beroun (trať č. 173), která prochází severním okrajem Nučic a představuje důležitý dopravní prvek v rámci regionu.

A.7.2. Ložiska nerostů. Hornická činnost

V relativní blízkosti řešeného území se nachází aktivní lom Mořina, který slouží k těžbě vápence. Tento lom je významným zdrojem surovin a je chráněn jako ložiskové území. Varianty obchvatu, zejména varianta 2 a 3, se přibližují k jeho ochrannému pásmu. Je proto nutné zohlednit možný vliv stavby na těžební činnost a konzultovat záměr s Obvodním báňským úřadem.

V oblasti se rovněž mohou nacházet pozůstatky historické hornické činnosti (staré šachty a štoly), které mohou ovlivnit zakládání stavby. Doporučuje se provést inženýrsko-geologický průzkum pro ověření rizik.

Z hlediska ochrany nerostného bohatství není přímý zásah do chráněného ložiskového území potvrzen, nicméně je nutné situaci prověřit v dalších stupních dokumentace.

A.7.3. Geotechnické a inženýrsko – geologické údaje

Řešené území se nachází v oblasti s pestrým geologickým podložím, které je tvořeno především sedimenty svrchní křídly a paleozoickými horninami Barrandienu (vápence, břidlice). Tyto horniny jsou místy silně tektonicky porušeny a zvětřelé, což může mít vliv na zakládání mostních objektů a zemních těles.

V centrální a jižní části trasy se vyskytují navážky, spraše a hlinité sedimenty, které mohou mít zhoršené únosné vlastnosti, zejména při vyšším obsahu jílovitých složek. V místech blízkých bývalé nebo aktivní těžby (např. lom Mořina) je třeba počítat s výskytem dutiny po hornické činnosti, což bude nutné ověřit průzkumem.

Podzemní voda se v území vyskytuje zpravidla v mělké hloubce a může ovlivnit návrh odvodnění a provádění zemních prací.

Vzhledem ke složitosti geologických poměrů a možné přítomnosti starých důlních děl je nezbytné provést podrobný inženýrsko-geologický průzkum v dalších fázích projekční přípravy. Ten ověří únosnost podloží, hladinu podzemní vody i případná rizika nestability.

A.7.4. Hydrologické a meteorologické charakteristiky

Řešené území se nachází v povodí řeky Berounky, v nadmořské výšce přibližně 350–400 m n. m. Pro odvodnění oblasti bude významný Radotínský potok vč. jeho bezejmenných přítoků.

Radotínský potok je významný pravostranný přítok Berounky s poměrně rozsáhlým povodím (cca 80 km²).

Podzemní vody se nacházejí v mělkých kvartérních a karbonských zvodních. Významné vodní zdroje se v bezprostřední blízkosti obchvatu nevyskytují, nicméně je nutné brát ohled na možnou zranitelnost **horninového prostředí**, zejména v oblastech, kde se plánuje zemní práce v hlubších profilech.

Oblast Nučic a okolí spadá do mírného klimatického pásma s přechodem mezi teplejší a sušší oblastí (T2) a mírně vlhkou oblastí (MT2).

- Průměrná roční teplota: cca 8,5–9,5 °C
- Průměrný roční úhrn srážek: 550–650 mm

Převládající směr větru je z jihozápadu až západu, což je důležité při zohlednění rozptylových studií (emise, prach, hluk). V zimních obdobích se mohou v lokalitě tvořit teplotní inverze a častější mlhy, které je vhodné zohlednit při návrhu dopravního značení a bezpečnostních prvků.

A.7.5. Ochranná pásma inženýrských sítí

V řešeném území se nachází různé druhy inženýrských sítí – plynovody, elektrická vedení, vodovody, kanalizace, sdělovací a datové kabely. Tyto sítě jsou chráněny zákonem stanovenými ochrannými pásmy, do kterých nelze bez souhlasu vlastníka zasahovat. Při návrhu tras obchvatu je nutné tato ochranná pásma respektovat a případné kolize se stávajícími sítěmi řešit ve spolupráci s jejich správci. V případě potřeby mohou být sítě přeloženy, vždy však s ohledem na platné technické normy, bezpečnost a provozní požadavky.

Ochranná pásma se řídí příslušnými právními předpisy, zejména:

- zákonem č. 458/2000 Sb. (energetický zákon) – plynovody, elektrická vedení,
- zákonem č. 274/2001 Sb. – vodovody a kanalizace,
- zákonem č. 127/2005 Sb. – elektronické komunikace.

Vedení sítí bylo zmapováno a je součástí této PD – část C.2. V další fázi projektové přípravy (zejména dokumentace pro územní rozhodnutí) bude třeba specifikovat kolizní místa a stanovit rozsah případných přeložek. Vyvolané přeložky bude nutno následně projednat s příslušnými správci IS.

A.7.6. Prvky ÚSES

V dotčené oblasti se nacházejí dle platných ÚP jednotlivých obcí tyto významné prvky Územního systému stability (ÚSES):

- regionální biokoridor RBK.1186 - regionální koridor propojující lesní plochy mezi Škrábkem a Nučicemi
- lokální biocentra LBC 66, LBC 67 (k.ú Chýnice)
- lokální biokoridor LK TA04-TA05 (k.ú Tachlovice)
- lokální biocentra LC TA 06 (k.ú Tachlovice)
- lokální biokoridor LBK 4 (k.ú Chýnice)
- navrhovaný lokální biokoridor LBK 8 k.ú Chýnice)

Pro minimalizaci zásahu do výše uvedených prvků ÚSES bude nezbytné v dalších fázích projekční přípravy navrhnout adekvátní kompenzační opatření.

Ty mohou být následující:

- zvířecí biopropustky (ekodukty, mostní objekty s vegetací) – vhodné především tam, kde dochází k mimoúrovňovému křížení biokoridoru a plánované komunikace.

- zvětšené mostní otvory a propustky s vegetačním krytem – umožní bezpečný průchod drobným živočichům, obojživelníkům a plazům.
- protihlukové stěny a zábrany nasměrovávající pohyb živočichů ke konkrétním přechodům.
- obnova travních pásů, mezí, remízků a liniových porostů v navazujících částech krajiny, které posilují funkčnost ÚSES.
- založení nových trvalých travních porostů nebo mokřadů podél přeložky nebo v rámci revitalizace stávajících RBK.
- zatravnění krajnic – nejen proti erozi, ale i jako mikrobiotop

A.7.7. Chráněná území

Řešené území se nachází v blízkosti okrajové části Chráněné krajinné oblasti Český kras, která se rozkládá jihovýchodně od obce Nučice. Tato oblast je chráněna zejména pro své významné geologické, paleontologické a krajinářské hodnoty, a zároveň slouží jako území s vysokým přírodním a rekreačním potenciálem.

Trasa navrhovaného obchvatu se přibližuje k ochrannému pásmu lomu Velká Amerika a oblasti vápencových skal a lesů, které mohou být citlivé na zvýšenou dopravní zátěž, hluk, prach a zásahy do krajinného rázu.

Zvláště chráněná území ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. (např. národní přírodní rezervace nebo památky) se v přímém dotyku s trasami obchvatu nevyskytují, nicméně jakýkoli zásah v blízkosti CHKO bude vyžadovat souhlas orgánu ochrany přírody.

A.8. Základní údaje o navrhovaných variantách

A.8.1. Detailní popis variant

Varianta č.1 (červená):

Varianta č.1 je vedena ze silnice II/605, respektive z ramena stávající OK na okraji města Rudná, po MK za Panskou zahradou (přes logistické centrum) a dále pak novou trasou kolem jihozápadního okraje obce Nučice s napojením do trasy silnice III/10123 a následně (v intravilánu Tachlovic) do stopy silnice II/101. V této stopě pokračuje až do místa napojení na plánovanou přeložku silnice II/116 (detailnější popis je viz. nahoru "Zdůvodnění studie – První varianta").

Situační řešení:

Tato varianta obchvatu je navržena tak, aby v co největší míře využila stáv. silniční síť. Varianta řeší zklidnění a snížení intenzity dopravy především v centru obce Nučice s následným propojením na plánovanou přeložku silnice II/116. V místech s velmi malými poloměry, jak u silnice III/1023 tak II/101, je navržena částečná úprava tohoto směrového vedení pro zajištění bezpečnějšího a plynulejšího průjezdu.

Návrhové parametry:

Navrhovaná trasa varianty č.1 sestává z přímých úseků a směrových oblouků s přechodnicemi délky max. 90 m (pokud to situace požaduje, resp. dovoluje). Směrové vedení nové trasy je navrženo dle platné normy ČSN 73 6101, 73 6102 a TP, v navrhované délce 5421,87 m. Jednotlivé poloměry směrových oblouků jsou navrženy podle navrhované rychlosti pro daný úsek varianty, přičemž směrové oblouky jsou navrženy v rozmezí R=80–420 metrů. Uvažovaná kategorie silnice je navržena S 9,5/90, kde základní šířka jízdního pruhu je 2 x 3,50 m, vozítk

proužek 2 x 0,25 m, zpevněná krajnice 2 x 0,50 m. Základní šířka nezpevněné krajnice 0,75 m resp. 1,50 m. V intravilánu obce Tachlovice (ul. V Brance, Karlštejská a Mlýnská) je nutno respektovat stávající šířkové uspořádání.

Výškové řešení:

Výškové vedení je navrženo pro celý úsek varianty č.1, včetně trasy vedené v místech stávajících komunikací. Ve smyslu návrhu podélného vedení trasy je navržen největší sklon 4,85% a nejmenší 0,5% (0,17% - stávající sklon komunikace). Vrcholy výškových oblouků jsou následně řešeny zaoblením zakružovacím obloukem, dle platné normy ČSN 73 6101, přičemž výškové oblouky jsou navrženy v rozmezí $R=950 - 24000$ metrů. Niveleta varianty je navržena tak, aby v co největší míře kopírovala terén dotčeného území, případně hranu stávající nivelety komunikace, tak aby bylo možné realizovat bez větších změn úrovně křížení se stávajícími komunikacemi. Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střechovitý 2,5%, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%.

Úrovnňové křížení (křižovatky):

Varianta č.1 se ve své uvažované trase kříží s komunikacemi III. tříd, místní komunikací, železniční vlečkou a částečně vede ve stávající stopě silnice III/10123 a II/101. V dotčených kříženích bude třeba realizovat stavební úpravu pro napojení předmětných komunikací. V případě úprav křížení nově navrhované komunikace se stávajícími se bude jednat o úpravy na průsečné křižovatky (viz. výkresy č. B.1.1.1 a B.1.1.2). Tato varianta nevyvolává přeložku žádné z křižujících komunikací. Při křížení se stávající železniční vlečkou Mořina bude třeba realizovat stavební úpravu železničního přejezdu, vč. světelné signalizace a příp. závor.

Mostní objekt (mimoúrovnňové křížení):

V rozsahu staničení km; 0,943 - 1,263 je navržen nový 5-polový mostní objekt, který křižuje jak přírodní, tak i umělou překážku (silnici III/10124 a železniční trať č. 173). Mostní objekt je předběžně navržen v délce 320 m s tím, že se počítá, že by se jednalo o komorový předpjatý mostní objekt. Most z hlediska vedení trasy se nachází kompletně ve směrovém oblouku. Rozpětí mezi jednotlivými mezilehlými podpěrami je navrženo v rozmezí délky 20-30 m, volná šířka konstrukce horní stavby mostního objektu je navržena na 10 m.

Křížení bio-koridorů s navrhovanou trasou:

Navrhovaná trasa varianty prochází přes stávající, případně navrhované biokoridory nebo lokální centra. Trasa obchvatu prochází přes biokoridor RBK.1186, lokální biokoridor LBC.66, LBC.67 a lokální biokoridor LK TA03-TA04.

Varianta č.2 (modrá):

Varianta č.2 je vedena ze silnice II/605, respektive z ramena stávající OK na okraji města Rudná, po MK za Panskou zahradou (přes logistické centrum) a dále pak novou trasou kolem jihozápadního a jižního okraje obce Nučice, kde postupně úrovnňově kříží silnici III/10126, MK ul. K Letníku a silnici III/10125. Následně se stačí jižně a v souběhu s vlečkou Mořina (odstupová vzd. cca 35-60 m) vede směrem k stáv. průmyslovému areálu. V tomto prostoru úrovnňově kříží vlečku a silnici III/10122 a pokračuje jihovýchodně směrem k trase přeložky silnice II/116, na kterou se v místě stopy silnice III/10121, napojuje. (detailnější popis je viz. nahoru "Zdůvodnění studie – Druhá varianta").

Situační řešení:

Tato varianta je navržena tak, aby v co největší míře respektovala směrové vedení stávajících křižujících komunikací. V místě, kde směrovým obloukem obchází jihozápadní okraj obce Nučice,

respektuje koridor daný platnou ZÚR Středočeského kraje. Navrhovaná varianta, řeší zklidnění a snížení intenzity dopravy v centru obcí Nučice a Tachlovice a umožní následné propojení na plánovanou přeložkou silnice II/116.

Návrhové parametry obchvatu silnice II. tř.:

Navrhovaná trasa varianty č. 2 sestává z přímých úseků a směrových oblouků s přechodnicemi délky max. 90 m (pokud to situace požaduje, resp. dovoluje). Směrové vedení trasy je navrženo dle platné normy ČSN 73 6101, 73 6102 a TP, v navrhované délce staničení 5851,37 m. Jednotlivé poloměry směrových oblouků jsou navrženy podle navrhované rychlosti pro daný úsek varianty, přičemž směrové oblouky jsou navrženy v rozmezí $R=80-900$ metrů. Uvažovaná kategorie silnice je S 9,5/90, kde základní šířka jízdního pruhu je $2 \times 3,50$ m, vodící proužek $2 \times 0,25$ m, zpevněná krajnice $2 \times 0,50$ m. Základní šířka nezpevněné krajnice 0,75 m (1,50 a 0,50) v úsecích se směrovými sloupky (extravilán).

Výškové řešení:

Výškové vedení je navrženo pro celý úsek varianty č.2. Ve smyslu návrhu podélného vedení trasy je navržen maximální sklon 5,00% a nejmenší 0,5%. Vrcholy výškových oblouků jsou následně řešeny zaoblením zakružovacím obloukem, dle platné normy ČSN 73 6101, přičemž výškové oblouky jsou navrženy v rozmezí $R=1200-24500$ m. Niveleta navrhované varianty je řešena tak, aby v co největší míře kopírovala terén dotčeného území, případně hranu stávající nivelety komunikace, tak aby bylo možné realizovat bez větších změn úrovně křížení se stávajícími komunikacemi. Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střechovitý 2,5%, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%.

Úrovnňové křížení (křižovatky):

Varianta č.2 se ve své navržené trase křiží s komunikacemi III. tříd, místními komunikacemi, ale i železniční vlečkou. V dotčených křiženích bude třeba realizovat stavební úpravu pro napojení předmětných komunikací. V případě úprav křižení nově navrhované komunikace se stávajícími se bude jednat o úpravy na průsečné křižovatky (viz. výkresy č. B.2.1.1 a B.2.1.2). V případě křižení se silnicí III/10125 bude třeba realizovat její částečnou přeložku z důvodu nedostatečného směrového poměru křižení a z toho vycházejících rozhledových poměrů. Při křižení navrhované trasy s železniční vlečkou Mořina, bude třeba realizovat nový železniční přejezd, který bude opatřen světelnou signalizací. Řešení křižení se silnicí III/10122 není navrhováno, v rámci této varianty je navrženo její zalepení končící v oblasti stáv. průmyslového areálu mezi obcemi Tachlovice a Kuchař.

Mostní objekt (mimoúrovnňové křižení):

V rozsahu staničení km; 0,940 - 1,200 je navržen nový 4-plový mostní objekt, který křižuje jak přírodní, tak i umělou překážku (silnici III/10124 a železniční trať č. 173). Mostní objekt je předběžně navržen v délce 260 metrů, přičemž se počítá, že by se jednalo o komorový předpjatý mostní objekt. Most z hlediska vedení trasy se nachází kompletně ve směrovém oblouku. Rozpětí mezi jednotlivými mezilehlými podpěrami je navrženo v rozmezí délky 60-65 m, volná šířka konstrukce horní stavby mostního objektu je navržena na 10 m.

Křižení bio-koridorů s navrhovanou trasou:

Navrhovaná trasa varianty prochází přes stávající, případně navrhované biokoridory nebo lokální centra. Trasa obchvatu prochází přes biokoridor RBK.1186, lokální biokoridor LBC.66, LBC.67, LBK 4, lokální biocentrum LC TA06 a Lokální biokoridor LK TA04-TA05.

Varianta č.3 (fialová):

Varianta č.2, identicky jako předchozí varianta 2, je vedena ze silnice II/605, respektive z ramena stávající OK na okraji města Rudná, po MK za Panskou zahradou (přes logistické centrum) a dále pak novou trasou kolem jihozápadního a jižního okraje obce Nučice, kde postupně úrovně kříží silnici III/10126, MK ul. K Letníku (oproti variantě 2 cca o 190 m jižněji) a silnici III/10125. Následně se stačí jižně a v souběhu s vlečkou Mořina (odstupová vzd. cca 40-90 m) vede směrem k stáv. průmyslovému areálu. V tomto prostoru mimoúrovňově kříží vlečku a silnici III/10122 a pokračuje jihovýchodně směrem k trase přeložky silnice II/116, na kterou se v místě stopy silnice III/10121, napojuje. (detailnější popis je viz. nahoru "Zdůvodnění studie – Třetí varianta").

Situační řešení:

Tato varianta je navržena tak, aby v co největší míře respektovala směrové vedení stávajících křižujících komunikací. V místě, kde směrovým obloukem obchází jihozápadní okraj obce Nučice a pak až dále do prostoru jihozápadně od Tachlovic, respektuje koridor daný platnou ZÚR Středočeského kraje. Navrhovaná varianta, řeší zklidnění a snížení intenzity dopravy v centru obcí Nučice a Tachlovice a umožní následné propojení na plánovanou přeložku silnice II/116.

Návrhové parametry obchvatu silnice II. tř.:

Navrhovaná trasa varianty č. 3 sestává z přímých úseků a směrových oblouků s přechodnicemi délky max. 90 m (pokud to situace požaduje, resp. dovoluje). Směrové vedení trasy je navrženo dle platné normy ČSN 73 6101, 73 6102 a TP, v navrhované délce staničení 5774,00 m. Jednotlivé poloměry směrových oblouků jsou navrženy podle navrhované rychlosti pro daný úsek varianty, přičemž směrové oblouky jsou navrženy v rozmezí $R=80-3500$ metrů. Uvažovaná kategorie silnice je S 9,5/90, kde základní šířka jízdního pruhu je $2 \times 3,50\text{m}$, vodící proužek $2 \times 0,25\text{m}$, zpevněná krajnice $2 \times 0,50\text{m}$. Základní šířka nezpevněné krajnice 0,75 m (1,50 a 0,50) v úsecích se směrovými sloupky (extravilán).

Výškové řešení:

Výškové vedení je navrženo pro celý úsek varianty č. 3. Z hlediska návrhu podélného uspořádání trasy je stanoven maximální podélný sklon 5,00 % a minimální 0,5 %. Vrcholy výškových oblouků jsou řešeny zaoblením zakružovacím obloukem, dle platné normy ČSN 73 6101 s tím, že, výškové oblouky jsou navrženy v rozmezí $R=1200-24500$ metrů. Niveleta navrhovaného profilu varianty je řešena tak, aby v co největší míře kopírovala terén dotčeného území, případně hranu stávající nivelety komunikace, tak aby bylo možné realizovat bez větších změn úrovně křížení se stávajícími komunikacemi. Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střešovitý 2,5%, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%.

Úrovně křížení (křižovatky):

Varianta č.3 se ve své navržené trase kříží s komunikacemi III. tříd, místní komunikací, ale i železniční vlečkou. V dotčených kříženích bude třeba realizovat stavební úpravu pro napojení předmětných komunikací. V případě úprav křížení nově navrhované komunikace se stávajícími se bude jednat o úpravy na průsečné křižovatky (viz. výkresy č. B.3.1.1 a B.3.1.2). V případě křížení se silnicí III/10125 bude třeba realizovat její částečnou přeložku z důvodu nedostatečného směrového poměru křížení a z toho vycházejících rozhledových poměrů. Částečná směrová přeložka bude nutná i u MK ul. K Letníku a to opět z důvodu zajištění lepšího úhlu křížení a tím zajištění normových rozhledových poměrů.

Mostní objekt (mimoúrovňové křížení):

V rozsahu staničení km; 0,940 - 1,200 je navržen nový 4-polový mostní objekt, který křížuje jak přírodní, tak i umělou překážku (silnici III/10124 a železniční trať č. 173). Mostní objekt je předběžně navržen v délce 260 metrů, přičemž se počítá, že by se jednalo o komorový předpjatý mostní objekt. Most z hlediska vedení trasy se nachází kompletně ve směrovém oblouku. Rozpětí mezi jednotlivými mezilehlými podpěrami je navrženo v rozmezí délky 60-65 m, volná šířka konstrukce horní stavby mostního objektu je navržena na 10 m.

V rozsahu staničení km; 4,555 – 4,805 je navržen druhý, tentokrát 3-polový mostní objekt, který překonává silnici III/10122 a železniční vlečku Mořina. Uvažovaná délka tohoto mostu činí cca 250 metrů, přičemž se počítá, že by se jednalo o komorový předpjatý mostní objekt. Z hlediska vedení trasy se kompletně nachází ve směrovém oblouku. Rozpětí mezi jednotlivými mezilehlými podpěrami je navrženo v rozmezí délky 60-85 metrů s tím, že volná šířka konstrukce horní stavby mostního objektu je 10 metrů.

Křížení bio-koridorů s navrhovanou trasou:

Navrhovaná trasa varianty prochází přes stávající, případně navrhované biokoridory nebo lokální centra. Trasa obchvatu prochází přes biokoridor RBK.1186, lokální biokoridor LBC.66, LBK 4, lokální biocentrum LC TA06 a Lokální biokoridor LK TA04-TA05.

Varianta č.4 (zelená):

Varianta č. 4 na svém začátku navazuje na varianty 2 a 3 v místě jejich napojení na plánovanou přeložku silnice II/116 (v blízkosti stopy stáv. silnice III/10121). Trasa následně pokračuje jihovýchodním směrem k silnici II/101, na kterou se poté napojuje a to cca 280 m severně od křižovatky se silnicí III/10120 a MK vedoucí do obce Choteč. (detailnější popis je viz. nahoru "Zdůvodnění studie – Čtvrtá varianta").

Situační řešení:

Situační řešení plynule navazuje na trasu obchvatu ve variantách 2 a 3, trasa je vedena ve dvou protisměrných obloucích a tečně se napojuje do trasy silnice II/101. Propojením variant 4 a 2 resp. 3 vznikne ucelená trasa obchvatu, která vymístí tranzitní dopravu z průtahu silnice II/101 obcemi Chýnice, Tachlovice a Nučice což přispěje k výraznému zklidnění a zvýšení bezpečnosti provozu v těchto obcích. Vznikne tak rychlé propojení silnice II/101 se silnicí II/605 resp. dálnicí D5.

Návrhové parametry obchvatu silnice II. tř.:

Navrhovaná trasa varianty č. 4 sestává z přímých úseků a směrových oblouků s přechodnicemi délky max. 90 m (pokud to situace požaduje, resp. dovoluje). Směrové vedení nové trasy je navrženo dle platné normy ČSN 73 6101, 73 6102 a TP, v navrhované délce staničení 1510,93 m. Jednotlivé poloměry směrových oblouků jsou navrženy podle navrhované rychlosti pro daný úsek, přičemž poloměry oblouků se pohybují v rozmezí $R=480-570$ m. Uvažovaná kategorie silnice je S 9,5/90, kde základní šířka jízdního pruhu je $2 \times 3,50$ m, vodící proužek $2 \times 0,25$ m, zpevněná krajnice $2 \times 0,50$ m. Základní šířka nezpevněné krajnice 0,75 m resp. 1,50 m.

Výškové řešení:

Výškové vedení je navrženo pro celý úsek varianty č.4. Ve smyslu návrhu výškového vedení trasy je navržen největší sklon 2,16% a nejmenší 0,63%. Vrcholy výškových oblouků jsou následně řešeny zaoblením zakružovacím obloukem, dle platné normy ČSN 73 6101, přičemž poloměry výškových oblouků se pohybují v rozmezí $R=6500-12500$ metrů. Niveleta je navržena tak, aby v co největší míře kopírovala terén dotčeného území, případně hranu stávající nivelety

komunikace, tak aby bylo možné realizovat bez větších změn úrovně křížení se stávajícími komunikacemi. Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střechovitý 2,5%, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%.

Úrovně křížení (křižovatky):

Situační řešení plynule navazuje na trasu obchvatu ve variantách 2 a 3, trasa je vedena ve dvou protisměrných obloucích a tečně se napojuje do trasy silnice II/101. Propojením variant 4 a 2 resp. 3 vznikne ucelená trasa obchvatu, která vymístí tranzitní dopravu z průtahu silnice II/101 obcemi Chýnice, Tachlovice a Nučice což přispěje k výraznému zklidnění a zvýšení bezpečnosti provozu v těchto obcích. Vznikne tak rychlé propojení silnice II/101 se silnicí II/605 resp. dálnicí D5.

Úrovně křížení (křižovatky):

Varianta č.4 se na své trase nekříží s žádnými komunikacemi, kromě plánované přeložky silnice II/116 a silnice II/101, na které se napojuje. Do trasy varianty 4 bude nutno napojit silnici III/10121 a rovněž původní stopu silnice II/101 pro zajištění kolmého napojení a tím normových rozhledových poměrů.

Křížení bio-koridorů s navrhovanou trasou:

V daném úseku trasa prochází přes Lokální biokoridor LBK 8. Trasa varianty dále prochází i přes významné ochranné pásmo koridoru energetiky E18 (VN a VVN).

Varianta č.5 (červená/fialová):

Jedná se o kombinovanou variantu, která částečně vychází z varianty 1 a z varianty 3. Od napojení na silnici II/605v Rudné do oblasti křížení se silnicí č. III/10125 je vedena ve stopě varianty 3, aby následně plynule přešla do varianty 1, do které se napojuje v místě křížení silnic II/101 a III/10122 (ul. Karlštejnská a Mlýnská). Varianta 5 tak vymístí tranzitní dopravu z ul. V Brance v Tachlovicích.

Situační řešení:

Tato varianta obchvatu je navržena tak, aby částečně využila stáv. silniční síť a aby v co největší míře respektovala směrové vedení stávajících křižujících komunikací. Varianta řeší zklidnění a snížení intenzity dopravy především v centru obce Nučice a částečně v obci Tachlovice s následným propojením na plánovanou přeložku silnice II/116. V místech s velmi malými poloměry v trase silnice II/101, je navržena částečná úprava tohoto směrového vedení pro zajištění bezpečnějšího a plynulejšího průjezdu.

Návrhové parametry obchvatu silnice II. tř.:

Navrhovaná trasa varianty sestává z přímých úseků a směrových oblouků s přechodnicemi délky max. 90 m (pokud to situace požaduje, resp. dovoluje). Směrové vedení nové trasy je navrženo dle platné normy ČSN 73 6101, 73 6102 a TP, v navrhované délce 5116,32 m. Jednotlivé poloměry směrových oblouků jsou navrženy podle navrhované rychlosti pro daný úsek varianty, přičemž směrové oblouky jsou navrženy v rozmezí $R=80-3500$ m. Uvažovaná kategorie silnice je navržena S 9,5/90, kde základní šířka jízdního pruhu je $2 \times 3,50$ m, vodící proužek $2 \times 0,25$ m, zpevněná krajnice $2 \times 0,50$ m. Základní šířka nezpevněné krajnice 0,75 m resp. 1,50 m. V intravilánu obce Tachlovice (ul. Karlštejnská a Mlýnská) je nutno respektovat stávající šířkové uspořádání.

Výškové řešení:

Výškové vedení je navrženo pro celý úsek varianty č.5, včetně trasy vedené v místech stávajících komunikací. Ve smyslu návrhu podélného vedení trasy je uvažován největší sklon 5,3% a nejmenší 0,5%. Vrcholy výškových oblouků jsou následně řešeny zaoblením zakružovacím obloukem, dle platné normy ČSN 73 6101, přičemž výškové oblouky jsou navrženy v rozmezí R=1200 - 24500 m. Niveleta varianty je navržena tak, aby v co největší míře kopírovala terén dotčeného území, případně hranu stávající nivelety komunikace, tak aby bylo možné realizovat bez větších změn úrovně křížení se stávajícími komunikacemi. Základní příčný sklon vozovky silnice je navržen střechovitý 2,5%, nezpevněná krajnice má sklon 8,0%.

Úrovně křížení (křižovatky):

Variantu č.5 se ve své navržené trase kříží s komunikacemi III. tříd, místní komunikací, ale i železniční vlečkou. V dotčených kříženích bude třeba realizovat stavební úpravu pro napojení předmětných komunikací. V případě úprav křížení nově navrhované komunikace se stávajícími se bude jednat o úpravy na průsečné křižovatky (viz. výkresy č. B.5.1.1 a B.5.1.2). V případě křížení se silnicí III/10125 bude třeba realizovat její částečnou přeložku z důvodu nedostatečného směrového poměru křížení a z toho vycházejících rozhledových poměrů. Částečná směrová přeložka bude nutná i u MK ul. K Letníku a to opět z důvodu zajištění lepšího úhlu křížení a tím zajištění normových rozhledových poměrů. Při křížení se stávající železniční vlečkou Mořina bude třeba realizovat stavební úpravu železničního přejezdu, vč. světelné signalizace a příp. závor.

Mostní objekt (mimoúrovně křížení):

V rozsahu staničení km; 0,940 - 1,200 je navržen nový 4-polový mostní objekt, který kříží jak přírodní, tak i umělou překážku (silnici III/10124 a železniční trať č. 173). Mostní objekt je předběžně navržen v délce 260 m, přičemž se počítá, že by se jednalo o komorový předpjatý mostní objekt. Most z hlediska vedení trasy se nachází kompletně ve směrovém oblouku. Rozpětí mezi jednotlivými mezilehlými podpěrami je navrženo v rozmezí délky 60-65 m, volná šířka konstrukce horní stavby mostního objektu je navržena na 10 m.

Křížení bio-koridorů s navrhovanou trasou:

Navrhovaná trasa varianty prochází přes stávající, případně navrhované biokoridory nebo lokální centra. Trasa obchvatu prochází přes biokoridor RBK.1186, lokální biokoridor LBC.66 a lokální biokoridor LK TA03-TA04.

A.8.2. Odhad stavebních nákladů

V rámci studie byl proveden odhad nákladů jednotlivých variant dle cenových normativů v cenové úrovni roku 2025 (zdroj SFDI). Odhad stavebních nákladů je vložen jako příloha C.7. této PD.

Náklady jednotlivých variant vycházejí takto:

Varianta 1 - 347 866 878 ,- Kč

Varianta 2 - 542 651 211 ,- Kč

Varianta 3 - 1 003 072 510,- Kč

Varianta 4 - 172 538 790,- Kč

Náklady na variantu 5 nebyly zjišťovány.

A.9. Hodnocení variant

Technická studie obchvatu Nučic a dále Tachlovic a Chýnvice je, s výjimkou varianty č. 4, řešena jako invariantní. Vedení jednotlivých tras je ovlivněno jak morfologií terénu, tak i majetkoprávním uspořádáním území a vymezenými koridory.

Varianta č.1

Varianta řeší přeložku silnice II/101, resp. obchvat obce Nučic **o délce 5 422 m**. Navržená trasa je z větší části vedena po stávajících úsecích komunikací, přičemž součástí řešení je výstavba pětipolového mostního objektu o délce 320 m a nové provedení železničního přejezdu přes železniční vlečku Mořina. Z hospodářsko-ekonomického hlediska se jedná, o nejlevnější a nejdostupnější variantu ze všech posuzovaných. Výjimku tvoří pouze varianta č. 4, která je navržena pro propojení plánované komunikace II/116 (včetně úseku s novou křižovatkou) se stávající silnicí II/101.

Nevýhodou předmětné varianty je její vedení přes intravilán obce Tachovice, což snižuje efekt navrhovaného obchvatu a oslabuje hlavní myšlenku – tedy odvedení dopravní zátěže mimo zastavěná území. Vzhledem k vedení trasy přes zastavěnou oblast a omezeným prostorovým možnostem pro šířkové uspořádání komunikace i úpravy křižovatek je varianta č. 1 z hlediska návrhu obchvatu **nevhodná a nedoporučuje se**.

Varianta č.2

Varianta řeší přeložku silnice II/101, resp. obchvat Nučic a Tachlovic **o délce 5 752 m**. Trasa je z převážné části vedena ve volné krajině mimo zastavěné území, čímž se minimalizuje dopad na stávající obytnou zástavbu. Součástí návrhu je výstavba čtyřpolového mostního objektu o délce 260 m a rovněž realizace nového železničního přejezdu přes vlečku Mořina. Tyto prvky představují klíčové inženýrské objekty v rámci celého návrhu. Z hospodářsko-ekonomického hlediska se jedná o druhou nejlevnější a nejdostupnější variantu ze všech posuzovaných (mimo variantu č. 4, která je navržena pro propojení plánované komunikace II/116 – včetně křižovatkového úseku – se stávající trasou silnice II/101).

Navržená trasa varianty č. 2 nevykazuje z aktuálního technického, stavebního a ani hospodářského hlediska žádné zásadní nevýhody. Z pohledu ekonomické efektivity se rovněž jedná o příznivé řešení ve srovnání s ostatními variantami. Jedinou potenciální komplikací je vyšší počet křížení s biokoridory a lokálními biocentry. Tato skutečnost však není považována za zásadní problém, neboť daná území vykazují nízký význam z hlediska ochrany biologické rozmanitosti. Z tohoto důvodu lze předpokládat, že návrh koridoru varianty č. 2 nebude mít negativní dopad na proces posouzení vlivů na životní prostředí (EIA).

Trasu nebylo možné vést v plném rozsahu vymezenými koridory ÚP obcí, a to z důvodu potřeby dodržet směrové oblouky dle ČSN a navrhovanou rychlost. Z hlediska komfortu i bezpečnosti byla proto zvolena úprava vedení trasy, a to i za cenu většího záboru ploch RBG a LBC.

Navržená trasa představuje efektivní řešení pro odklon tranzitní dopravy mimo centrum obce Nučice a Tachlovic a umožňuje její přesměrování přímo na plánovanou přeložku silnice II/116. Z tohoto důvodu je varianta č. 2 vyhodnocena jako nejvhodnější ze všech posuzovaných, s výjimkou varianty č. 4, která bude v budoucnu tvořit doplňující propojení mezi přeložkou II/116 a silnicí II/101.

Zároveň je třeba zmínit, že varianta č. 2 je doporučena a byla shledána jako výhodná i koordinátorem projekčních prací (SUDOP PRAHA a.s.) pro výhledovou novostavbu žel. trati Praha–Beroun. Investorem je SŽ s.o. Tato varianta umožní bezproblémové trasování provizorní železniční vlečky, která bude vedena k zařízení staveniště pro stavbu tzv. Berounského tunelu v rámci novostavby žel. trati Praha–Beroun.

Návrh obchvatu v této variantě se jeví jako nejvíce **vhodný a doporučuje se.**

Varianta č.3

Návrhová trasa obchvatu Nučic a Tachlovic má v této variantě **délku 5 774 m**. Trasa je z větší části vedena ve volné krajině, mimo zastavěné území. Součástí návrhu je výstavba dvou mostních objektů – čtyřpolového mostu o délce 260 m a třípolového mostu o délce 250 m, umístěného v blízkosti koncového úseku trasy varianty č. 3.

Z hospodářsko-ekonomického hlediska se jedná o nejdražší a současně nejméně ekonomicky dostupnou variantu ze všech posuzovaných řešení.

Trasa varianty č. 3 z přibližně 70 % výškově i směrově kopíruje trasu varianty č. 2. Součástí návrhu je nový třípolový mostní objekt, který zajišťuje mimoúrovňové křížení jak se železniční vlečkou Mořina, tak se silnicí III/10122.

V oblasti MK ul. K Letníku se dostává do kolize se stávající zástavbou rodinných domů.

Z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu lze trasu hodnotit jako velmi vhodnou, především díky eliminaci úrovňových křížení s dopravní infrastrukturou. Mimoúrovňové řešení výrazně snižuje riziko kolizních situací a přispívá k vyšší dopravní kapacitě i bezpečnosti.

Na druhé straně je však nutné zohlednit investiční náročnost řešení – zejména zmíněný mostní objekt na konci trasy, přes železniční vlečku, který výrazně zvyšuje celkové náklady na realizaci. Ačkoli křížení nepředstavuje bezpečnostní problém, jeho stavebně-technická složitost výrazně zatěžuje rozpočet celé varianty.

Varianta č. 3 je z hlediska bezpečnosti a technického řešení kvalitní, avšak její vysoká ekonomická náročnost ji činí nevhodnou pro realizaci. Z tohoto důvodu se tato varianta obchvatu jeví jako **nevhodná a nedoporučuje se.**

Varianta č.4

Varianta č. 4 představuje spojovací úsek **v délce 1 511 m**, který propojuje trasu hlavního obchvatu ve variantě č. 2 (resp. 3) se stávající silnicí II/101. Je vedena ve volné krajině mimo zastavěná území, a svým charakterem doplňuje a rozšiřuje funkční napojení obchvatu Nučic na širší dopravní síť.

Z ekonomického a technického hlediska je varianta č. 4 úzce navázaná na variantu č. 2, která byla v rámci posouzení vyhodnocena jako nejvhodnější z hlediska vedení trasy, bezpečnosti provozu, technické realizovatelnosti a dopadu na životní prostředí. Varianta č. 4 však rozšiřuje její funkčnost a dopravní dosah.

Klíčovým přínosem této varianty je strategické propojení celého návrhu obchvatu se silnicí II/605 a dálničním tahem D5 u Rudné, čímž dochází k vytvoření kompletního obchvatu obcí Nučice, Tachlovice a Chýnvice. Toto propojení výrazně snižuje intenzitu tranzitní dopravy vedené stávajícími intravilánovými úseky a zároveň přispívá ke zvýšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu v širších územních vztazích.

Ve srovnání s variantami, které jsou vedeny částečně přes zastavěná území a mají vyšší technickou nebo ekonomickou náročnost, je kombinace variant č. 2 a č. 4 jednoznačně nejefektivnějším řešením z hlediska dlouhodobé udržitelnosti, koordinace s plánovanou přeložkou silnice II/116 a napojením na stávající dopravní infrastrukturu vyšší třídy.

Varianta č. 4 je doporučena jako nedílná součást finálního návrhu obchvatu Nučic, neboť v kombinaci s variantou č. 2 umožňuje vytvořit kapacitní dopravní koridor, který efektivně odvádí tranzitní dopravu mimo zastavěná území a vytváří přímé propojení mezi silnicí II/116, II/101, II/605 a dálnicí D5. Tím dochází k výraznému zlepšení dopravní obslužnosti a bezpečnosti v celém řešeném území.

Varianta 4 jednoznačně **vhodná a doporučuje se.**

Varianta č.5

Jedná se o kombinovanou variantu obchvatu, která vznikla propojením variant č. 3 a č. 1, její **celková délka 5 116 m**. Navržená trasa z části využívá stávající úseky komunikací. Součástí řešení je výstavba jednoho čtyřpólového mostního objektu o délce 260 m a rovněž realizace nového železničního přejezdu přes železniční vlečku Mořina.

Z hlediska hospodářsko-ekonomického se jedná o dostupnou a finančně přijatelnou variantu.

Za hlavní nevýhodu této varianty je však považováno její vedení přes intravilán obce Tachovice. V takovém případě dochází ke ztrátě původního záměru – tedy snížení dopravní zátěže v zastavěných částech dotčené oblasti.

Z těchto důvodů se varianta č. 5, která vede hlavní trasu skrz zastavěné území a kde je zároveň omezen prostor pro šířkové uspořádání komunikace a úpravu křižovatek, jeví jako **nehodná a nedoporučuje se**.

A.10. Závěr a doporučení

Cílem studie bylo posoudit a vybrat nejvhodnější trasu obchvatu obce Nučice z několika navržených variant. Na základě komplexního vyhodnocení všech technických, dopravních, ekonomických a územně plánovacích aspektů byly jako **nejvýhodnější vyhodnoceny varianta č. 2 a varianta č. 4**.

Varianta č. 2 je doporučena jako hlavní a optimální řešení obchvatu. Vyhovuje nejen zadání objednatel, ale také požadavkům na koordinaci s plánovanou výstavbou tunelové železniční trati mezi Prahou a Berounem a s tím spojeným přístupem k zařízení staveniště (ZS Tachlovice), které se bude v předmětné lokalitě nacházet. Trasování varianty 2 umožní bezproblémový souběh plánované stavební (provizorní) vlečky vedené do prostoru ZS Tachlovice. V dalších fázích projekční přípravy se v této souvislosti doporučuje prověřit:

- možné převedení části vlečky Mořina do trasy provizorní vlečky a vymístění části vlečky Mořina z intravilánu obce Nučice (část stavební vlečky by se pak stala trvalou)
- detailněji řešit křížení stavební žel. vlečky s MK K Letníku v Nučicích (není vyloučena nutnost mostního objektu)
- prověřit možnosti napojení staveništní komunikace vedoucí k ZS Tachlovice

Varianta č. 4 je pak doporučena jako doplňující podvarianta – funkční propojení hlavní trasy obchvatu s existujícím úsekem silnice II/101, a tím i s plánovanou přeložkou silnice II/116 a dále s propojením na silnici II/605 a dálnici D5.

Obě doporučené varianty přinesou výrazné **snížení dopravního zatížení v centrální části obce Nučice** i v přilehlých obcích (zejména Chýnice a Tachlovice), a to především v oblasti tranzitní dopravy, která dnes zatěžuje místní komunikace. Přeložení dopravy mimo zastavěné oblasti přispěje ke **zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zlepšení životního prostředí a plynulosti dopravy** – jak osobní, tak nákladní.

S ohledem na predikovaný nárůst intenzity dopravy v dotčeném území ve výhledovém období **představují varianty č. 2 a č. 4 nejefektivnější řešení**, které naplňuje cíle zadání a současně přispívá k udržitelnému rozvoji celé oblasti