

Dálnice **D0**

úsek 515 zkapacitnění

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **04/2026**



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba „D0 515 zkapacitnění“ řeší rozšíření současného již provozované části Silničního okruhu kolem Prahy mezi předmětnými městskými částmi. Cílem je navýšení kapacity stávajícího úseku D0.

Stavba řeší zkapacitnění stávajícího čtyřpruhového úseku na šestipruhové uspořádání. Tento nejstarší úsek Pražského okruhu byl zprovozněn již v roce 1983. Stavba 515 je v současnosti jedním z nejzatíženějších úseků Pražského okruhu, kromě tranzitní dopravy ve směru D1 – D5 je značně využívána i ve směru z centra od Jižní spojky přes ul. K Barrandovu směru k dálnicím D5, D6 a D7.

Po zprovoznění jižní části Pražského okruhu staveb 512, 513 a 514 D1 – Slivenec zde došlo k výraznému nárůstu dopravy. Intenzita provozu dosahuje hodnot 70,8-75,1 tisíc vozidel za den. Ve výhledu zde má projíždět 100 tisíc vozidel za den. Jakákoliv nehoda či jiný problém má za následek tvorbu kolon. Z tohoto důvodu je rozšíření na šestipruhové uspořádání opodstatněné.

Výstavbou protihlukových stěn a položením tichého asfaltu se sníží hluková zátěž z provozu D0, čímž se zlepší životní podmínky obyvatel přilehlých čtvrtí.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba „D0 515 zkapacitnění“ začíná v km 15,700 před MÚK Slivenec s ulicí K Barrandovu (Barrandovská výstupní komunikace) a končí v km 22,500 před MÚK Třebonice s dálnicí D5, která bude zkapacitněna v samostatné stavbě. Popisovaná stavba je dlouhá 6800 m a je navržena v kategorii D 33,5 dle ČSN s rozšířeným SDP šířky 4,0 m.

V minulosti byl tento úsek postaven v kategorii S 26,5/100 se šířkou zpevnění jízdních pásů 10,75 m. Provoz je zde veden ve čtyřpruhovém uspořádání, které již nestačí jak dnešním, tak i výhledovým intenzitám dopravy.

V roce 2014 byla odevzdána studie, ve které byly řešeny tři varianty zkapacitnění této stavby, a to zkapacitnění na šestipruhové uspořádání kategorie S 34/100 včetně rozšíření zemního tělesa, zkapacitnění na šestipruh kategorie S 34/100, kde byla pro minimalizaci záboru pozemku navržena celá řada opěrných a zárubních zdí. A poslední byla minimalistická varianta šestipruhu v upravené kategorii S 28/100, tj. 3+3 jízdní pruhy bez odstavných s nouzovými základy. Na základě projednání byla vybrána varianta plnohodnotného šestipruhu.

Uspořádání 3+3 začíná před nadjezdem v MÚK Slivenec. Tento nadjezd bude v rámci samostatné rekonstrukce přestavěn už na výhledový stav. Větve MÚK Slivenec budou upraveny, větve D5 – Barrandov a opačně budou dvoupruhové. Na MÚK Ořech s ulicí Ořešská a MÚK Jinočany s ulicí Poncarova budou

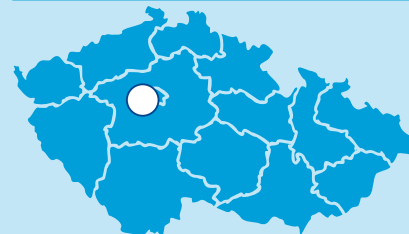
upraveny větve a přídavné pruhy. MÚK Chrášťany s ulicí K Řeponýjm je navržena variantě ke zrušení s ohledem na náhradu v podobě připojení ulice Na Radosti.



Dálniční mosty v 19,995 přes železniční trať a v km 20,705 přes ul. Porcarova budou rozšířeny přidáním nosníků na vnější strany. Přesýpaný most přes Jinočanský potok v km 20,264 není nutné rozšiřovat.

Dálniční nadjezdy v km 16,640 na ul. K Austisu, v km 18,020 na ul. K Zadní Kopanině, v km 19,327 na ul. Ořešská a v km 22,338 na ul. K Řeponýjm budou zbourány a nahrazeny novými s rozpětím 48 m, resp. 2x20 m. Rovněž bude provedena rekonstrukce dálniční kanalizace, veřejného osvětlení a SOS systému.

Součástí stavby je výstavba protihlukových stěn v km 18,200 až 19,580 vpravo výšky 3,0-6,0 m, dále v km 21,150 až 21,610 vpravo výšky 6,0 m, v km 22,500 až 22,550 vpravo výšky 5,0 m a 18,850 až 21,950 vlevo výšky 3,0-6,0 m. Pro snížení hluchosti je v km 18,050 až 21,800 navržen nízkohlukový povrch. Na svazích komunikací bude umístěna zeleň, která bude snižovat prašnost v okolí komunikací.

Výstavba proběhne v několika etapách během dvou stavebních sezon s dokončovacími pracemi ve třetí stavební sezoně. Postup bude obdobný jako u modernizace dálnice D1.



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2015



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC**

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

EIA: V 11/2018 bylo zveřejněno Oznámení EIA, ve kterém bylo posuzováno zkapacitnění na šestipruh kategorii D 34/100 s variantami zachování (či zrušení) MÚK Chrášťany. Dne 9. 3. 2020 byla k záměru vydána Dokumentace EIA.

- Dne 1. 9. 2020 vydalo MŽP souhlasné závazné stanovisko EIA.

Záměr projektu: CK Ministerstva dopravy schválila ZP 1. 8. 2023.

Společné povolení: Projektční příprava bude pokračovat ve sloučeném stavebním řízení DUSP. V rámci stavby budou řešeny v předstihu dva nadjezdy ev.č. D0 202, 203 a následně nadjezdy ev.č. 204, 208 spolu s hlavní trasou 515.

- V současné době má ŘSD vydané pravomocné SP z 11. 6. 2024 u Nadjezdu D0 ev.č. 202 a pravomocné SP z 1. 8. 2024 Nadjezdu ev.č. 203. U Nadjezdů ev.č. 204 a 208 bylo v 12/2025 vydáno SP.

- Žádost o vydání SPP k hlavní trase byla podána v 08/2025. Předpokládáné vydání společného povolení je v roce 2026.

Výběrové řízení: Dne 19. 11. 2025 byl zahájen tendr na akci: D0 stavba 515 - zkapacitnění, Most ev.č. D0-202 v km 16,640 a Most ev.č. D0-203 v km 18,020. Termín pro podání nabídek vypršel 10. 2. 2026 a podáno bylo 5 nabídek. Smlouva s vítězem tendru byla podepsána 21. 4. 2026.

EIA	ZP	SPP	VŘ	ZS	UP
09/2020	08/2023	2026	2026	2027	2029

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • SPP: Vydání společného povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 6800 m

kategorie: S 26,5/100 (kategorie

D 33,5 dle ČSN s rozšířeným SDP)

Mostní objekty:

dálniční mosty: 2

nadjezdy: 4

celková délka mostů: 336 m

Úpravy mimoúrovňových křížů:

MÚK Chrášťany, MÚK Jinočany,

MÚK Ořech, MÚK Sliveneč

Protihlukové clony:

počet: 4 (celková délka: 5638 m)

Název stavby:

D0 515 zkapacitnění

Katastrální území:

Třebonice, Řeporyje, Zbuzany,

Ořech, Jinočany, Chrášťany

u Prahy, Holyně, Sliveneč

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel TS:

Pragoprojekt a.s.

Zpracovatel DUSP:

SUDOP PRAHA a.s.

Zpracovatel VD-ZDS:

PRAGOPROJEKT a.s.

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v dubnu 2026. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.