

A.1 ÚSH

- Přeložka je vedena po trase Radotín ↔ stávající II/115 až do prostoru centra Černošic (včetně zachování přejezdu). V obci je dále vedena po ulici Karlštejnská, za koncem obce začíná mimo zástavbu stoupat na Vráž. Z Vráže klesá trasa až do údolní nivy (částečně využívá stávající trasu) a pokračuje obchvatem obcí Dobřichovice a Lety. Dále je vedena novou trasou do prostoru Řevnic, kde je ukončena na stávající trase silnice II/115.
- Výhody trasy:
 - propojení sídel kapacitní komunikací
 - nezasahuje do zástavby obcí Lipence, Všenory, Dolní Mokropsy
 - okolo obce Dobřichovice je navržen obchvat
- Nevýhody trasy:
 - původní navrhovaná šířka 22,5 m vyžaduje značný zásah do území
 - upravená šířka 11,5 m má malou kapacitní rezervu
 - zásah do zástavby Radotína, Let a Řevnic
 - zcela nevhodné vedení v prostoru centra Černošic a průjezd přes Vráž – zásah do CHKO
 - zavedení tranzitní dopravy do ulice Karlštejnská
 - nevhodné výškové vedení v Černošicích (stoupání na Vráž – zbytečné pro tranzitní dopravu)
 - v případě povodně bude trasa v úseku Černošice ↔ Radotín zaplavena

A.2 PRAGOPROJEKT

- Přeložka silnice II/115 je v úseku Radotín ↔ Černošice vedena po stávající komunikaci. V místě stávajícího přejezdu na II/115 v Černošicích je vedena dále po východní straně trati ČD. V úseku při průchodu městem je navržen podjezd, kterým se trasa dostává do prostoru ulice Dr. Jánského. Dále je vedena podél trati přes Berounku novým mostním objektem a dále mezi tratí a Berounkou. Nezasahuje do Všenor. V prostoru mezi obcemi Všenory a Dobřichovice přechází opět na druhou stranu trati. Po východní straně je přeložka dovedena až do Řevnic.
- Výhody trasy:
 - propojení sídel kapacitní komunikací
 - optimální výškový průběh trasy
 - nezasahuje do zástavby obcí Lipence a Lety
- Nevýhody trasy:
 - původní navrhovaná šířka 22,5 m vyžaduje značný zásah do území
 - upravená šířka 11,5 m má malou kapacitní rezervu
 - zásah do zástavby Radotína, Všenor, Dobřichovic a Řevnic
 - zásah do zástavby v Černošicích (ulice Kazínská, Zdeňka Lhoty, Dr. Jánského, Revoluční, Slunečná)
 - zavedení tranzitní dopravy do Dolních Mokropes
 - přestavba mostu na ulici Slunečná
 - trasa silnice bude ohrožena záplavami
 - problematické několikanásobné křížení s tratí ČD

A.3 TERPLÁN

- Přeložka je jako ve dvou předchozích variantách vedena z Radotína po stávající II/115 až do prostoru stávajícího přejezdu v Černošicích. Zde je dále vedena po východní straně trati (nekříží ji). Souběh je navržen až do prostoru stávající zastávky Černošice – Mokropsy. Zde se varianta odchyluje od trati směrem k Berounce a je vedena podél řeky. Podchází železniční most a pokračuje směrem k stávající trase II/115. Usek mezi železničním mostem a oddálením od řeky je veden tunelovou trasou. Dále je trasa vedena po hraně údolní nivy až do prostoru, kde stávající trasa II/115 začíná stoupat na Vráž. Dále je přeložka v této variantě vedena obchvatem Dobřichovic a je ukončena v Letech na II/116.
- Výhody trasy:
 - propojení sídel kapacitní komunikací
 - optimální výškový průběh trasy
 - nezasahuje do zástavby obcí Lipence, Vráž, Všenory
 - obec Dobřichovice – obchvat
- Nevýhody trasy:
 - původní navrhovaná šířka 22,5 m vyžaduje značný zásah do území
 - upravená šířka 11,5 m má malou kapacitní rezervu
 - zásah do zástavby Radotína, Let a Řevnic
 - zásah do zástavby v Černošicích (ulice Kazínská, Zdeňka Lhoty, Ukrajinská, Na drahách)
 - zavedení tranzitní dopravy do Dolních Mokropes a to i do klidového území u řeky
 - problematické založení tunelu u obou portálů – demolice objektů
 - trasa silnice bude ohrožena záplavami

A.4 VPÚ DECO

- Přeložka silnice II/115 je napojena na rychlostní komunikaci R4 v prostoru křižovatky Lipence. Dále je vedena údolní nivou podél Lipenců směrem k Dolním Černošicům, kde přechází řeku mostním objektem do ulice Kazínská. Dále pokračuje ulicí Karlštejnskou až ka konec zástavby. Dále je vedena po hranici zástavby směrem na Vráž. V klesání směrem na Dobřichovice je v nejkratším možném úseku napojena zpět na stávající trasu II/115 – ještě před ukončením obce dopravní značkou. Dále využívá stávající trasu zřejmě s úpravami stávajícího směrového vedení a pokračuje obchvatem Dobřichovic. Je zakončena jako varianta zpracovaná firmou ÚSH obchvatem Řevnic.
- Výhody trasy:
 - propojení sídel kapacitní komunikací
 - nezasahuje do zástavby obcí Radotín, Lipence, Všenory, Dolní Mokropsy
 - obec Dobřichovice – obchvat
- Nevýhody trasy:
 - šířka 11,5 m má malou kapacitní rezervu
 - náročné vedení trasy v údolní nivě řeky (vazby na povodňové stavy)
 - u Lipenců - zásah do území a chráněné zeleně
 - zásah do zástavby v Dolních Černošicích, Letech a Řevnicích
 - zásah do zástavby v Černošicích (ulice Kazínská, Karlštejnská)
 - zvýšení intenzity tranzitní dopravy na ulici Karlštejnská
 - malá odstupová vzdálenost od stávající zástavby na Vráži
 - při průjezdu přes Vráž – zásah do CHKO
 - nevhodné výškové vedení trasy v oblasti Vráže
 - využití nevhodného úseku silnice II/115 v úseku klesání z Vráže

A.5 ÚHA

- Přeložka silnice II/115 je napojena na rychlostní komunikaci R4 v prostoru křižovatky Lipence. Dále je vedena částečně obcí Lipence a chatovou oblastí Lipany. Mostním objektem přechází Berouнку směrem do Dolních Mokropes, které prochází podél železniční trati ve společném zářezu. Dále je vedena mostním objektem po východní straně trati směrem na Všenory, kde je vedena mezi tratí a zástavbou obce. Za koncem obce je přeložka vedena směrem k Berounce, kterou překoná mostním objektem a pokračuje jako obchvat Dobřichovic. Je ukončena v Řevnicích napojením na II/116.
- Výhody trasy:
 - propojení sídel kapacitní komunikací
 - optimální výškový průběh trasy
 - nezasahuje do zástavby Radotína a do centrální části Černošic
 - obec Dobřichovice – obchvat
- Nevýhody trasy:
 - šířka 11,5 m má malou kapacitní rezervu
 - zásah do zástavby v Lipencích, Všenorech, Letech a Řevnicích
 - zásah do zástavby v Dolních Mokropsech (ulice Topolská, Zdeňka Lhoty, Rumunská)
 - demolice objektů v Dolních Mokropsech
 - napojení místní komunikační sítě
 - problematické vedení zářezem v souběhu s tratí ČD
 - přivedení tranzitní dopravy do Dolních Mokropes
 - značné množství mostních objektů
 - trasa silnice bude ohrožena záplavami

B.I.

- Nová komunikace je napojena na R4 Strakonickou ve stávající křižovatce na Zbraslavi. Odtud pokračuje směrem na západ k Berounce, souběžně s vedením vysokého napětí. Překračuje řeku Berounku, stávající trasu silnice II/115 kříží těsně za přejezdem u Radotína (problematické napojení stávající II/115 směr Radotín). Dále je vedena podél tělesa železnice na okraji směrem k řece. Přes celé široké údolí Berounky je niveleta komunikace navržena nad hladinou stoleté vody, neboť se jedná o jedinou páteřní komunikaci odvádějící veškerou dopravu z oblasti Poberouní. Výškové řešení komunikace je nutné uvažovat v zaplavované oblasti nad hladinou povodně roku 2002. Vedení komunikace po terénu je nepřijatelné, komunikace by byla v době záplav zatopena a nebylo by možné ji využít jako napojení Černošic na kapacitní komunikace.
- V dalším pokračování (v délce cca 300 m) sleduje směrově i výškově komunikace železniční násep (TK železnice je rovněž nad hladinou stoleté vody). Trasu přeložky v tomto vedení by bylo nutné aktualizovat dle nově navrženého vedení železniční trati po rekonstrukci. Na začátku zástavby Černošic je navrženo mimoúrovňové křížení s tratí ČD – silnice nadjezdem překonává trať. Tato estakáda navede přeložku do prostoru mezi trať ČD a ulici Komenského tj. dostane se do prostoru mezi trať a rodinné domky, které jsou oproti dráze na vyšší úrovni. S ohledem na nutnou šířku komunikace (11,5 m) dojde k záboru části pozemků cca 2 – 3 m a k demolici dvou rodinných domků. Vzhledem k průběhu projednání přeložky silnice II/115 v rámci rekonstrukce trati ČD je nutné trasu přeložky řešit částečným zakrytím (niveleta se musí snížit pod úroveň trati).
- V stávající křižovatce Radotínská x Komenského je přeložka směřována prostorem stávajících stavebnin a rodinných domů směrem na ulici Karlštejnská (napojení v křižovatce Karlštejnská x Fügnerova) – cca km 5,5. Dále přeložka využívá stávající trasu ulice Karlštejnské až na konec zástavby. Za koncem obce je přeložka vedena poměrně prudkým stoupáním na Vráž po okraji CHKO. Zářezem prochází prostor Vráže a klesá na stávající trasu silnice II/115. Napojení na stávající trasu silnice je navrženo v poměrně nepřehledném úseku se směrovými oblouky – nutná rekonstrukce.
- Dále je mimo zájmové území trasa navržena obchvatem obcí Dobřichovice a Lety, až do napojení na stávající komunikaci II/116. Obchvat Řevnic je řešen pro všechny varianty shodně, propojení silnice II/115 a II/116 mostem přes Berounku na západní straně Řevnic.

B.I.

- Výhody trasy:
 - nejkratší trasa
 - zajišťuje dopravní napojení Černošic na kapacitní komunikace i při povodni
 - odstraňuje průjezd Radotínem
 - obsluhuje jižní část Radotína
 - zkrácení vzdálenosti mezi obcí a kapacitní komunikací
 - páteřní trasa propojující hlavní sídla v území
 - trasu lze stavět postupně po etapách, které navazují na stávající silnici II/115
- Nevýhody:
 - šířka komunikace je limitována možnostmi území
 - limituje rozvoj území (centrum Černošic)
 - přechod údolní nivy v prakticky nejširším místě na estakádě
 - nadjezd přes trať ČD v Černošicích znamená zásah do zeleně na okraji CHKO
 - vedení komunikace š. 11,5 m mezi tratí ČD a zástavbou ulice Komenského znamená zásah do přilehlých pozemků a demolici tří RD.
 - propojení II/115 s ulicí Karlštejnskou znamená demolici jednoho domku a rozdělení pozemků.
 - vedení trasy podél potoka Švarcava znemožňuje dostavbu území
 - zavádí průjezdnou kapacitní dopravu do centrálního území Černošic
 - úsek trasy Karlštejnská ↔ Vráž znamená značný zásah do zeleně na okraji CHKO, demolici jednoho RD
 - rekonstrukce (směrové úpravy a rozšíření) v úseku Vráž ↔ Dobřichovice znamenají zásah do území na okraji CHKO
 - neřeší z hlediska tranzitní dopravy zbytečné stoupání na Vráž

B.I.

Tato varianta I. je v úseku průchodu městem
Černošice **zcela nevhodná.**

B.II.

- Nově navrhovaná komunikace je napojena na R4 Strakonickou shodně jako varianta II. v křižovatce na Zbraslavi. Pokračuje jihozápadním směrem, míjí chráněnou alej a severně od Lipenců pokračuje k Berounce, kterou přechází mostem do Dolních Mokropes. Niveleta trasy silnice a mostu musí respektovat hladinou povodně roku 2002, jinak bude její funkce při záplavě přerušena a nedojde k zlepšení stávajícího stavu. Oproti původnímu výškovému vedení ve studii by byl zvýšený rozsah mostních objektů – zajištění průtoku rozvodněné řeky.
- V Dolních Mokropsech pokračuje trasa kolmo k dráze ČD přes částečně volné pozemky. Zde je navrženo mimoúrovňové křížení s tratí ČD (místní propojení). Dále trasa pokračuje východně podél trati ČD směrem do centra Dolních Mokropes (demoliče drážního domku). Za stávající zastávkou Dolní Mokropsy je další mimoúrovňové křížení s ČD (podjezd). V dalším průběhu se jedná o investiční náročný úsek. Komunikace je navržena v souběhu s dráhou směrově i výškově. Je zde nutný zářez ve skále. Uvažuje se s částečným překrytím komunikace z hlukových důvodů. Zde je nutno dodat, že zábor území v místě zářezu by byl zvětšen, neboť do tohoto úseku je navržena nová poloha zastávky ČD Černošice – Mokropsy.
- Dále trasa II/115 pokračuje podél trati přes řeku Berouнку. V souběhu se železničním mostem je navržen nový silniční most. Vhodné by bylo spojit výstavbu nového mostu s rekonstrukcí železničního, což by vedlo i k možností úprav směrového vedení.
- Dále trasa silnice II/115 pokračuje po stávající komunikaci III/11 511 (nutná rekonstrukce) mezi dráhou ČD a obcí Všenory. Za obcí Všenory je navržen nadjezd přes trať ČD v prostoru stávající skládky. Na začátku zastavby obce Dobřichovice je navrženo napojení na místní uliční síť.
- Dále je trasa II/115 vedena přes nezastavěné pozemky směrem k Berounce, nadchází jí kolmým mostem při respektování plavebního profilu a hladiny stoleté vody, kříží stávající trasu silnice II/115 a pokračuje obchvatem obcí Dobřichovice a Lety až na komunikaci II/116. Obchvat Řevnic je řešen obdobně jako u varianty I..

B.II.

- Výhody trasy:
 - zajišťuje dopravní napojení Černošic na kapacitní komunikace i při povodni
 - odstraňuje průjezd Radotínem
 - zkrácení vzdálenosti mezi obcí a kapacitní komunikací
 - propojení všech sídel dolního Poberouní
- Nevýhody trasy:
 - vedení trasy přes Dolní Mokropsy znamená zábory do soukromých pozemků
 - zvýšení objemu dopravy v této části města
 - zhoršení obsluhy přilehlých objektů v úseku podél trati.
 - problematické vedení v zářezu v souběhu s tratí (koordinace s rekonstrukcí koridoru, přestavba nadjezdu ulice Slunečná
 - v případě vedení nad hladinou povodně 2002 je nutné v údolní nivě značné množství mostních objektů
 - v obci Všenory odděluje nádraží od obce
 - vedení trasy až do prostoru Dobřichovic (k nádraží) je nevhodné

B.II.

Tato varianta je z hlediska Černošic **zcela nevhodná**, na rozdíl od varianty I. zasahuje jinou část obce. Jelikož tato varianta by se v úseku Dolní Mokropsy ↔ R4 stala hlavní napojovací trasou obce na nadřazenou komunikační síť, došlo by k zásadnímu přesměrování dopravy ve městě Černošice, což je nemyslitelné.

B.III.

- V této variantě není řešeno napojení města Černošice na ostatní komunikační síť, ve městě zůstává stávající stav komunikační sítě. Přeložka silnice ve variantě III. je vhodná pouze pro snížení objemu tranzitní dopravy přes Černošice. Z tohoto důvodu je její popis pouze stručný.
- Přeložka silnice II/115 ve variantě III. začíná obchvatem Řevnic v prostoru mezi Řevnicemi a Zadní Třebání, kde přejde mostním objektem řeku Berounku. Dále je mezi obcemi Rovná a Hlásná Třebáň převedena z údolnicové trasy podél řeky do trasy komunikací III. třídy III/11621, III/10121 a III/00510 k obci Ořech. Obec Ořech přeložka obchází západním obchvatem a napojuje se na Silniční okruh v stávající mimoúrovňové křižovatce.
- Celý průběh trasy je v podstatě navržen po stávající silnicích III. třídy s dílčími směrovými a výškovými úpravami tak, aby bylo dosaženo plynulé jízdy. Kolem všech dotčených obcí jsou navrženy obchvaty. Obchvat Chýnice je západně od obce s mostním přechodem údolí a současně silnice II/101 tak, aby nebyl narušen biokoridor. Obchvat Kuchaře je rovněž navržen západně od obce, podél železniční vlečky. Obchvat Mořiny je navržen po východní straně v blízkosti vedení VN. V tomto úseku trasa prochází CHKO. Napojuje se na silnici II/116, pokračuje po ní směrem na Karlštejn, mostem přechází údolí Berounky a současně i niveletu dráhy a pokračuje až na stávající silnici II/115, která je dále propojena na silnici II/116 ve směru na Řitku.

B.III.

- Výhody trasy:
 - varianta umožňuje výhledový optimální rozvoj západní části území
 - zrychlení propojení obcí Řevnice a okolí na Silniční okruh
 - zvýšení bezpečnosti provozu v obcích, kde je navržen obchvat
 - částečné odlehčení stávající silnice II/115 v Černošicích
- Nevýhody:
 - Varianta III. neřeší zásadní snížení dopravy v Černošicích, stávající dopravní závady zůstanou zachovány (průjezd centrem, stoupání na Vráž atd.)
 - Odlehčení tranzitní dopravy z průjezdu městem nebude tak výrazné jako při obchvatu města (trasa přeložky nebude výhodná např. pro jízdy z Dobřichovic)
 - Není odstraněn průjezd Radotínem
 - Není zajištěno komunikační napojení na Prahu v době povodně

B.III.

- Tato varianta sice nezasahuje zastavěné území města Černošice, ale zároveň **neřeší dopravní problém tranzitní dopravy v takové míře, které jsou od silničního obchvatu požadovány. Je tedy z pohledu města nevhodná.**

ZÁVĚR

- Závěrem posuzovaných variant je nutno konstatovat že:
 - Podrobněji zkoumané varianty 1 až 3 jsou z hlediska návrhu **zcela nevhodné** pro další zpracování. Některé jejich prvky jsou využitelné pro další návrhy silničního obchvatu.
 - Je nutné najít takovou variantu vedení silnice II/115, která s maximálním dopravním účinkem odlehčí stávající trasu v Černošicích a zároveň nevyžaduje značné zásahy do urbanizovaného území.