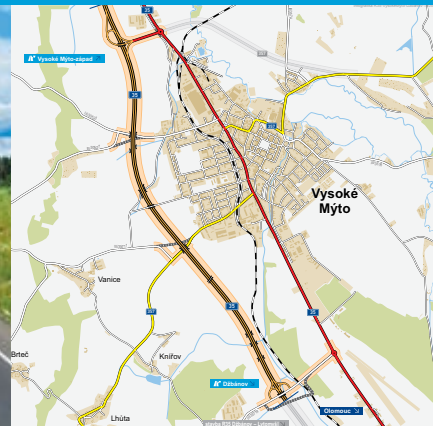


Rychlostní silnice **R35**

Vysoké Mýto – Džbánov

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 09/2015



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Vysoké Mýto – Džbánov

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba R35 Vysoké Mýto – Džbánov je součástí úseku budoucí rychlostní silnice R35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Výstavba rychlostní silnice R35 bude mít vliv nejen na dopravu na stávající silnici I/35, ale i na ostatních komunikacích v silniční síti. Po dokončení by se měla silnice R35 spolu s dálnicí D11 stát alternativní trasou k přetížené dálnici D1, čímž bude možné rozdělit dopravní zátěž z dálnice D1 mezi dvě komunikace stejného dopravního významu.

Neexistenci přeložky R35 trpí zejména lidé v obcích ležících na současné silnici I/35. Realizací souboru staveb dojde ke snížení dopravní zátěže v průjezdních úsecích obcemi, a tím ke snížení hlukové zátěže obyvatel obcí a zlepšení jejich životního prostředí. Výstavbou silnice R35 lze očekávat výrazné snížení nehodovosti, neboť vedení trasy mimo zastavěné částí obcí snižuje riziko kolize s chodci nebo cyklisty. Dalším přínosem je zvýšení jízdních rychlostí na silnici R35, čímž dojde k úsporám času cestujících.

Rychlostní silnice R35 je součástí dopravního systému dálniční a silniční sítě České republiky. V této síti plní R35 funkci tzv. druhého severního propojení Čech a Moravy rovnoběžného s vedením dálnice D1, což umožní redistribuci dopravy a převzetí části dopravy z D1 a to v úseku mezi Olomoucí a Hradcem Králové. Dále má R35 význam pro zajištění regionálních vztahů na severu Čech a Moravy a ve vztahu k dálnici D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice ČR/Polsko a D11 Praha – Hradec Králové – státní hranice ČR/Polsko jako propojení mezinárodního významu.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba rychlostní silnice R35 Vysoké Mýto – Džbánov je navržena v kategorii R 25,5/120 v délce 5800 metrů. Staničení úseku je km 38,700–44,500.

Trasa silnice R35 je vedena od předchozího úseku Ostrov – Vysoké Mýto v protisměrných obloucích, kterými obchází ze západu a jihu Vysoké Mýto a dále je vedena v souběhu se stávající silnicí I/35 a železniční tratí jihovýchodním směrem až na katastrální území Džbánova. Začátek i konec stavby je charakteristický mimoúrovňovými křižovatkami, které jsou součástí předmětné akce. Napojují se v nich předcházející a následující stavby.

Mimoúrovňové křižovatky jsou navrženy na severozápadě a jihovýchodě od města. Na začátku stavby v km 39,270 se jedná o MÚK Vysoké Mýto-západ. Navržena je trubková křižovatka, kterou je na R35 napojena přeložka silnice II/357 ve směru na Choceň. Její součástí je i okružní křižovatka na stávající silnici I/35. Křižovatka slouží k napojení Vysokého Mýta ve směru od západu (Hradec, Pardubice, Praha). Na konci stavby v km 44,440 je v místě křížení přeložky silnice III/35119 navržena mimoúrovňová křižovatka MÚK Džbánov. Přes tuto křižovatku je na R35 napojen jižní okraj Vysokého Mýta a území podél stávající silnice I/35 mezi Vysokým Mýtem a Hrušovou. Navržena je křižovatka deltovitého tvaru.

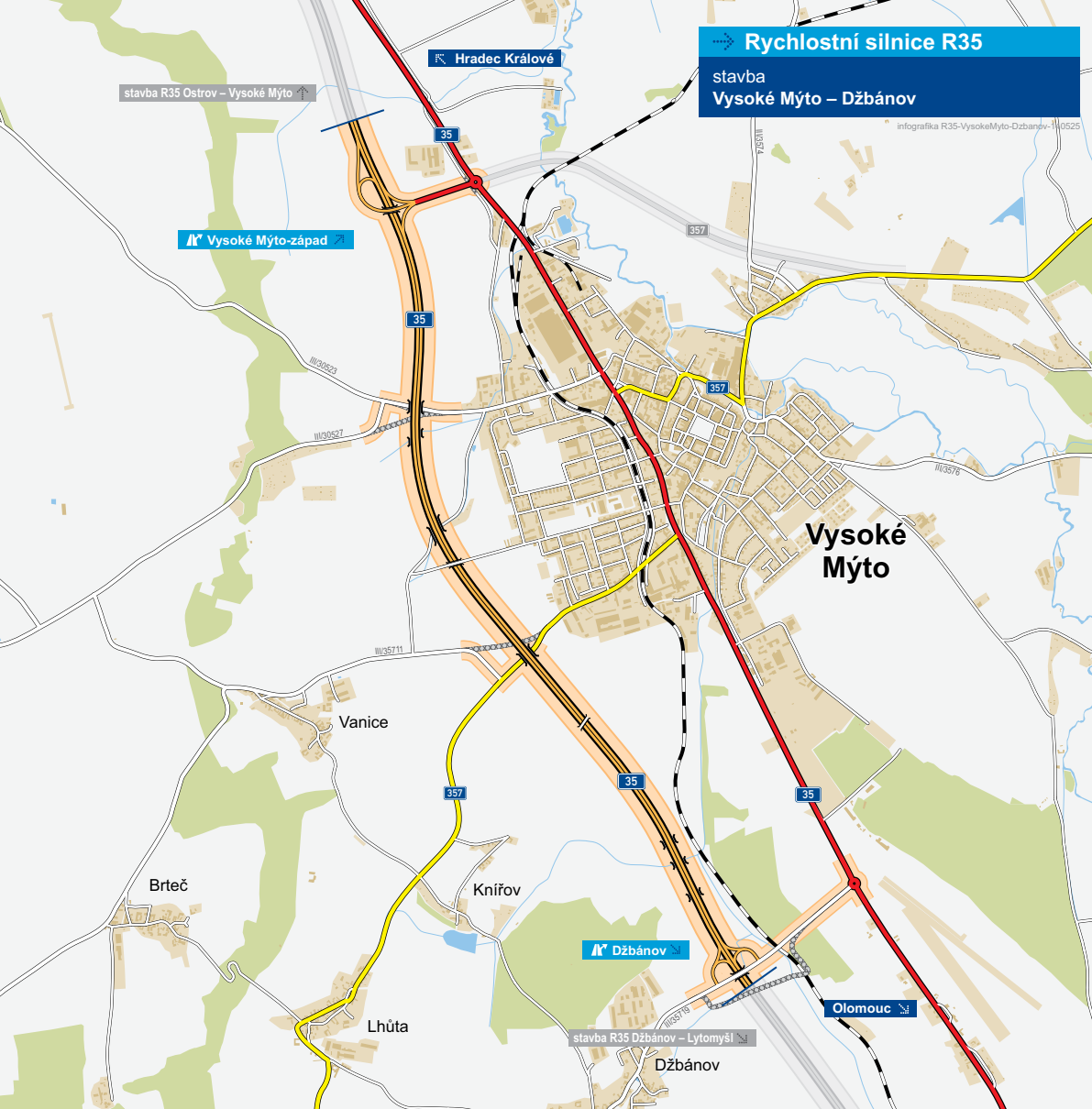
Součástí stavby je přeložka silnice III/35119 v délce 1170 metrů včetně mostu přes železniční trať. Přeložka bude sloužit jako přivaděč ze stávající silnice I/35.

Dále jsou navrženy mosty na hlavní trase přes přeložky silnic nižších tříd a nadjezdy, které převádějí polní cestu, místní komunikaci a přivaděč III/35119 přes hlavní trasu. Součástí stavby jsou i úpravy silnic v rozsahu nezbytném pro napojení na nové mostní objekty.

Stavba dále zahrnuje přeložky inženýrských sítí, odvodnění, zabezpečovací a ochranná opatření a vegetační úpravy.

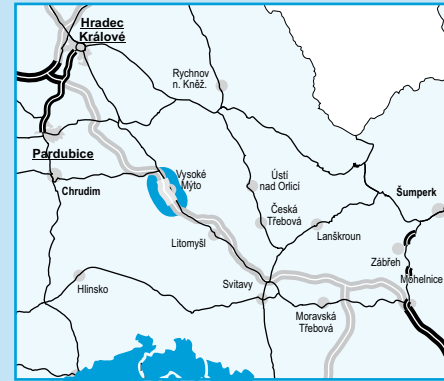
Větší část trasy se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV Východočeská křída. V projektu stavby se počítá s realizací opatření, která minimalizují dopad výstavby i realizace na kvalitu vody. Stavba se nedotýká významnějších povrchových vodních zdrojů a neprochází žádným ochranným pásmem vodního zdroje. Trasa je vedena otevřenou krajinou záměrně po zemědělských plochách, aby se maximálně vyhnula cenným ekosystémům.



Silnice I/35 bude po výstavbě R35 sloužit jako doprovodná trasa. Po realizaci stavby budou okolní pozemky nadále využívány k původním účelům, přístup na ně po dobudování rychlostní silnice řeší příslušné stavební objekty.



Rychlostní silnice R35
stavba
Vysoké Mýto – Džbánov

infografika R35-VysokéMýto-Džbánov-110525



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2013

Vysoké Mýto – Džbánov

STAV PŘÍPRAVY

Na stavbu je vydáno stanovisko EIA, zpracována studie proveditelnosti a hodnocení ekonomické efektivity stavby (pro celý tah Opatovice–Mohelnice), která byla dne 16. 5. 2014 Centrální komisí MD schválena. Byl zpracován záměr projektu, který byl předložen v 06/2014 ke schválení na MD a dne 4. 9. 2014 byl Centrální komisí MD schválen. Je proveden předběžný geotechnický průzkum.

Výběrové řízení na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí a inženýrskou činnost pro získání rozhodnutí o umístění stavby bylo dokončeno.

EIA	IZ	UR	SP	VZ	ZS	UP
10/2013	09/2014	–	–	–	2019	2022

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

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 5800 m
kategorie: R 25,5/120

Mostní objekty:

počet celkem: 12
– na rychlostní silnici: 8
– nadjezdy: 3
– na ostatních komunikacích: 1
délka mostů: cca 300 m

Mimoúrovňové křižovatky:

– MÚK Vysoké Mýto-západ (trubkovitá)
– MÚK Džbánov (deltovitá)

Přeložky silnic nižších tříd:

– III/35119 (1170 m)
– II/357 (375 m)
– III/35721 (310 m)
– III/30523 (500 m)
– III/30527 (125 m)

Název stavby:

R35 Vysoké Mýto – Džbánov

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Vysoké Mýto, Džbánov u Vysokého Mýta

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Projektant DÚR:

Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Předpokládaná cena stavby:
1 488 644 000 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl zpracován v září 2015. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.