

Silnice I/35

MÚK Rádelský mlýn

INFORMAČNÍ LETÁK, 12/2021 UVEDENO DO PROVOZU



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba I/35 MÚK Rádelský mlýn řešila rekonstrukci této křižovatky a přeložku silnice I/35, která v neodpovídala potřebám silnice pro motorová vozidla. Její tvar upravené trubky zůstal, s drobnými korekcemi v rámci stavby „Zkapacitnění silnice I/35 Hodkovice – Rádelský mlýn“, zachován podle původního provedení z let 1972–1973. Křižovatka byla v rámci stavby přestavěna na rozštěpnou.

Hlavním důvodem realizace bylo odstranění kolizního bodu dopravních směrů Liberec–Jablonec se směry Jablonec–Liberec a Turnov–Jablonec. K tomu došlo zřízením přímé větve křižovatky bez kolizních bodů – větve 1. Stavbou uvedené větve došlo ke změně dopravního režimu v křižovatce, a tím k nutnosti úpravy napojení větve A pro dopravní směr Turnov – Jablonec nad Nisou na silnici I/65. Dále byl zvětšen nevyhovující poloměr křižovatky z $R = 275$ m na $R = 375$ m, a tím byla zvýšena maximální povolená rychlost.

Mimoúrovňová křižovatka se nachází v extravilánu. Měla tvar upravené trubky podle původního návrhu a realizace. Zajišťuje propojení silnice I/35 (E442) Turnov–Liberec se silnicí I/65 do Jablonce n/N.

Rekonstrukcí silnice I/35 mezi MÚK Rádelský mlýn a MÚK Liberec-Doubí (stavba I/35 Liberec–Jeřmanice, rekonstrukce) byla dokončena dostavba silnice I/35 na čtyřpruhovou komunikaci. V celém úseku mezi MÚK Ohrazenice (křižovatka s D10) a Libercem tak parametry silnice odpovídají silnici pro motorová vozidla.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Území stavby je značně prostorově omezené jednak vlastní konfigurací terénu a také polohou železniční trati Liberec–Turnov a vodotečemi řeky Mohelky a Jeřmanického potoka. Hlavním důvodem pro úpravu původní křižovatky bylo odstranění nebezpečného kolizního místa. Problematický byl zejména malý poloměr směrového oblouku na vratné větvi pro proudy Liberec – Jablonec n/N a atypické vedení větve pro proud Jablonec n/N – Liberec s kolizním bodem na styku s dopravním proudem Liberec–Turnov. V tomto místě docházelo často k nehodám. Křížení větvi bylo nepřehledné s nevhodným řešením stykové křižovatky. Toto křížení větvi vytvářelo další dopravní závalu na ploše křižovatky.

V rámci stavby byla provedena přeložka silnice I/35 délky 658 m, čímž byl zvětšen poloměr směrového oblouku z $R = 275$ m na $R = 375$ m. Tím jsou zajištěny rozhledové poměry. Došlo k posunu osy o 11,5 m. Součástí přeložky byly dva nové mosty souhrnné délky 13 m, součástí úprav křižovatky byla výstavba zárubních a opěrných zdí. Jeřmanický potok byl přeložen v délce 54 m, dalších 152 m bylo nově zakryto. Dále bylo sanováno původní zakryté koryto v délce 106 m a otevřené koryto v délce 152 m.

Větev 1 Liberec – Jablonec nad Nisou nahradila původní nevyhovující vratnou větev, jež měla nejmenší poloměr směrového oblouku $R = 12$ m. Větev byla nahrazena přímou větvi, která mostem překonává přeložku I/35 a větev Jablonec n. N. – Turnov. Je vedena ve směrovém oblouku $R = 85$ m s podélným sklonem

až 7,0 %. Větev 2 Jablonec nad Nisou – Turnov a větve 3 Turnov – Jablonec nad Nisou byly směrově, výškově a šířkově upraveny.

Větev 4 Jablonec nad Nisou – Liberec je zhotovena jako přímá s poloměrem oblouku $R = 90$ m. Realizací větve 4 bylo odstraněno křížení s větví Liberec – Jablonec nad Nisou.

Přestavba byla provedena tak, že minimalizovala zásah do okolních lesních pozemků, nezasahovala do koryta řeky Mohelky a nevyžadovala demolici stávající zárubní zdi a zásah do zalesněného svahu nad touto zdí. Toto řešení bylo umožněno odsunem trasy I/35, tedy zvětšením poloměru směrového oblouku.

Pokud by nebylo uvažováno s odsunem trasy I/35, pak by byl zásah do okolních zalesněných svahů podstatně větší a byl by nutný zásah do koryta Mohelky s její částečnou přeložkou. Z těchto výše popsaných důvodů a výhod bylo doporučeno realizovat přestavbu mimoúrovňové křižovatky s variantou přeložky silnice I/35 v prostoru křižovatky.

V rámci stavby došlo i na přeložku cyklostezky. První začíná cca 100 m od přilehlých obydlí a končí v místě stávající zárubní zdi nad křižovatkovou větvi pro směr Jablonec nad Nisou – Turnov. Druhá část přeložky cyklostezky řešila úpravu vyvolanou změnou směrového vedení větve 2 a byla navázána na úpravu zárubní zdi.



Liberec

Silnice I/35
stavba
MÚK Rádelský mlýn

Jeřmanice

35

Rádlo

MÚK Rádelský mlýn

Jablonec nad Nisou →

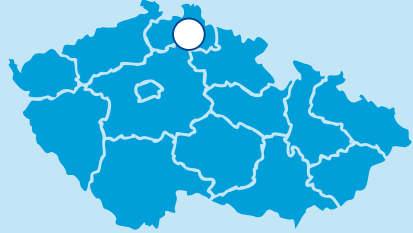
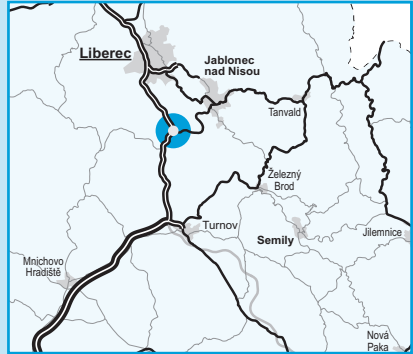
Buršín

65

Svatý Kříž

35

↓ Turnov



řešená stavba



0 250 500 m

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 08/2015 byla zpracována technická studie zahrnující nové řešení křižovatky a přilehlého úseku silnice I/35. KÚ LK 20. 7. 2016 rozhodl, že záměr nemá významný vliv na životní prostředí a nebude posuzován podle zákona. ÚR bylo vydáno 10. 11. 2017 a právní moci nabylo 16. 12. 2017. V 06/2018 byl odevzdán čistopis DSP. Dne 29. 10. 2018 byla podána žádost o stavební povolení na OD KÚLK (hlavní stavba) a OŽP na MML (vodoprávka). Dne 16. 1. 2019 bylo vydáno SP na hlavní trasu, které nabylo právní moci 19. 2. 2019. Byl zpracován koncept PDPS, který byl 1. 3. 2019 zaslán k připomínkovaní. Po posledním jednání 5. 6. 2019 s GR byla upravena PDPS. K 04/2019 byly uzavřeny veškeré majetkoprávní smlouvy. Dne 1. 8. 2019 bylo zahájeno výběrové řízení na zhotovitele. V termínu 09-11/2019 probíhalo kácení lesní zeleně, jako součást přípravy staveniště před předáním. V 11/2019 byly zveřejněny nabídky. O zakázku se ucházelo šest zájemců. Dne 20. 12. 2019 došlo k podpisu smlouvy. **Stavba byla zahájena 2. 3. 2020.** Na základě uzavřeného dodatku se zhotovitelem stavby z 08/2020 došlo ke dřívějšímu zprovoznění. Od 16. 11. 2020 probíhala pokládka živých vrstev a od 14. 12. 2020 byl částečně zprovozněn nový jízdní pás ve směru Turnov. Na zimu tak byl provoz zajištěn pro oba směry v režimu 2+2. Další omezení kvůli pokračování stavby začalo 23. 2. 2021. Doprava byla omezena na jeden jízdní pruh pro oba směry na trase Liberec – Turnov. Byly zahájeny bourací práce na původním mostním objektu, frézování a odstranění konstrukčních vrstev komunikace na hlavní trase I/35 ve směru Turnov - Liberec a části připojovacích větví. V 06/2021 probíhala např. montáž podskružení mostu. Montovala se i skruž mostu směr z Jablonce na Turnov. Běžela stavba opěrné zdi na I/35 na Liberec. Dokončena byla sjezdová rampa, která vede dopravu od Liberce na Rychnov a Jablonce nad Nisou. V 08/2021 proběhla poslední noční betonáž mostu (SO 220). V 10/2021 se dokončovala pokládka asfaltových povrchů, finišovala i betonáž odvodnění či říms. V 11/2021 probíhala instalace svodidel (ocelových i betonových). **Ke slavnostnímu zprovoznění stavby došlo 10. 12. 2021.**

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
-	08/2016	11/2017	01/2019	08/2019	03/2020	12/2021

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

Silnice I/35:

délka: 658 m
kategorie: S 22,5/80
počet všech stavebních objektů: 31

Silnice I/65:

délka: 185 m (kategorie: S 11,5/70)

Mostní objekty:

na hlavní trase: 1
most na větví MÚK: 1
sanace mostu: 1
most přes Jeřmanický potok: 1

Mimoúrovňová křižovatka:

celková délka větví: 1224 m

Protihlukové stěny:

počet: 1

Opěrné a zárubní zdi:

počet: 6 (délka: 446 m)

Úpravy ostatních komunikací:

cyklostezky: 2 (délka: 200 m)

Přeložky inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 6
objekty elektro: 1

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 1560 m³
násypy: 42 611 m³

Název stavby:

I/35 MÚK Rádelský mlýn

Místo stavby:

Liberecký kraj

Katastrální území:

Rádl, Jeřmanice, Pelikovice,

Druh stavby:

rekonstrukce

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel PDPS:

Sdružení Valbek - Novák - Bung

Zhotovitel:

Společnost ESIR (Eurovia CS a SaM

Silnice a mosty a Integra)

Předpokládaná cena stavby:

395 400 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

408 408 000 Kč (bez DPH)

Spolufinancováno z fondů EU

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v prosinci 2021. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.