

Silnice **I/37**

Pardubice – MÚK Palackého, dostavba

INFORMAČNÍ LETÁK, 09/2021 UVEDENO DO PROVOZU



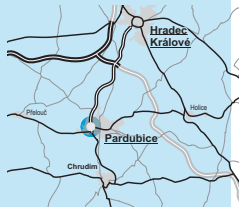
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Předmětem stavby byal dostavba mimoúrovňové křižovatky do tvaru plnohodnotné deltovité křižovatky. Silnice I/37 je při průchodu MÚK Palackého navržena v kategorii MS4dck 24,5/70. Jedná se o místní sběrnou komunikaci, směrově rozdělený čtyřpruh s nepevněnou krajnicí. Dostavbou křižovatky došlo k propojení čtyřpruhové profilu ve směru od Hradce Králové s taktéž již zprovozněným čtyřpruhovým profilem ve směru na Chrudim.

MÚK Palackého je situovaná na západním okraji Pardubic. V této křižovatce opouští silnice I/36 ve směru na Holice a silnice I/37 ve směru na Chrudim společnou trasu od Hradce Králové. V prostoru křižovatky končilo čtyřpruhové uspořádání silnice od Hradce. Oba hlavní silniční tahy dále pokračovaly ve dvoupruhovém uspořádání. Zatímco silnice I/36 prochází zastavěnou částí města na východě, I/37 zůstává mimo zastavěné území a míří jižním směrem na Chrudim.

Kvůli tomuto uspořádání docházelo v prostoru křižovatky ke značným dopravním kongescím. Situaci vyřešily dvě na sebe navazující stavby, které výrazným způsobem navýšily kapacitu silnice I/37 v tomto prostoru. Jedná se o stavby „I/37 Pardubice–Trojice“ a „I/37 Pardubice–MÚK Palackého, dostavba“. Po dokončení stavby „I/37 Pardubice–Trojice“ v roce 2017 zůstala silnice I/37 v prostoru MÚK Palackého pouze v dvoupruhovém uspořádání se všemi negativy, které s tím souvisí. Dostavbou nového jízdního pásu silnice I/37 v prostoru křižovatky došlo ke sjednocení profilu silnice a ke zvýšení plynulosti dopravy.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Začátek stavby je situován u mostu přes železniční trať Pardubice–Hradec Králové, kde dochází k napojení a částečnému překrytí na již zprovozněnou stavbu „I/37 Pardubice–Trojice, II. etapa“ (v provozu od 10/2017). Trasa pokračuje přes stávající most ve směru na Hradec Králové a křižuje větev centrum–Chrudim. Za mostem klesá do blízkosti trafostanice ČEZ a areálu soukromých garáží, přechází přes přesýpaný objekt podjezdu a opět stoupá směrem k Hradci Králové. Na konci trasy se komunikace napojuje na stávající čtyřpruhové uspořádání a končí před mostem přes Labe. Celková délka trasy, včetně překrytí se sousední stavbou, je přes 1000 metrů.

Hlavní trasa začíná navázáním na dokončenou stavbu „I/37 Pardubice–Trojice“. Trasa hlavního stavebního objektu dále pokračuje směrem k Hradci Králové, prochází prostorem křižovatky a napojují se na ní stavební objekty SO 102 a SO 103 křižovatkových větví (SO 102 – Přestavba větve Pardubice–Chrudim a SO 103 – Větev Chrudim–Pardubice). Součástí hlavní trasy jsou úpravy stávajících větví sloužících pro napojení ve směru na Hradec Králové a odbočení ve směru na centrum.

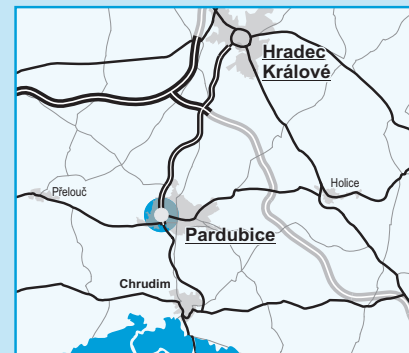
Další částí hlavní trasy bylo zalesnění původní sjezdové rampy ve směru od Chrudimi do centra. Rampa ale byla stavebně ponechána a nadále bude sloužit pro oddělení provozu městské hromadné dopravy.

V rámci této stavby bylo přes odpojení stávající rampy provedeno průběžné ocelové svodidlo, navazující na přilehlé vedení v nepevněné krajnici. Stávající větev byla převedena do systému místních komunikací.

Součástí stavby byly kromě hlavní trasy úpravy stávajících komunikací, mostní objekty, opěrné zdi, přeložky inženýrských sítí (vodovody, kanalizace, slaboproudá a silnoproudá vedení), vegetační úpravy a rekultivace.

V rámci stavby byla rovněž upravena okružní křižovatka u obchodního domu Lidl. Křižovatka byla doplněna o bypass, který usnadní nájezd ve směru z I/36 (od vlakového nádraží) směrem na Hradec Králové (na silnici I/37). Řidiči se díky samostatnému pruhu zcela vyhýbají nutnosti jízdy přes OK.

Při souhrnu jednotlivých pozitiv a negativ vzniklých realizací stavby lze konstatovat, že pozitivní vlivy převážily. Jedná se zejména o pozitivní vliv na plynulost dopravy. Z toho vyplývá odstranění tvorby dopravních kongescí v okrajové části města a tudíž zlepšení podmínek v této lokalitě. Došlo tím zejména ke snížení vlivu emisí na zdraví obyvatel. Jako negativní lze uvést zábor půdy a pojezd stavební techniky během stavby. Kácení mimoslešnické zeleně bylo provedeno v minimálním nutném rozsahu trvalého a dočasného záboru. Vhodné vegetační úpravy silničního tělesa byly náhradou za tuto vykácenou zeleň.



 řešená stavba



0 200 400 m

Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2013

 ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 03/2013 bylo vydáno nové ÚR a zadána IČ pro získání SP. Poté byla zpracovaná dokumentace pro stavební povolení (DSP). Ze závěru zjišťovacího řízení EIA z 1. 8. 2007 vyplynulo, že akce nebude posuzována dle zák. 100/2001 Sb. V 02/2019 začaly přípravné práce spočívající v kácení stromů a dřevin.

Dne 25. 3. 2019 bylo zahájeno výběrové řízení na zhotovitele a 23. 5. 2019 vypršela lhůta pro podání nabídek. Podány byly tři nabídky. Dne 24. 7. 2019 byla podepsána smlouva s vybraným zhotovitelem. K 06/2019 byly vykoupeny všechny pozemky. Byla vydána všechna pravomocná SP.

Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo 31. 10. 2019. Koncem 03/2020

došlo k montáži nosníků na mostě přes větev HK – centrum. Šlo o novou konstrukci levého mostu hlavní trasy. Rozšíření přesýpaného mostu bylo v 09/2020 dokončeno. V průběhu 05/2020 proběhlo napojování nového jízdního pruhu na stávající jízdní pruh ve směru HK-centrum. V 09/2020 byla uzavřena větev HK-Chrudim. Provoz od HK byl převeden na část rozšířené I/36. Ke zprovoznění jízdního pásu (včetně nového mostu) a napojení na dokončenou stavu „I/37 Pardubice–Trojice“ došlo v 10/2020. Poté začala navazující uzavírka větve centrum-HK (nájezd z I/36 na I/37). Větev byla v režimu předčasného užívání znovu zprovozněna v 11/2020. Dne 14. 11. 2020 došlo k nadzvednutí konstrukce rekonstruovaného mostu v pásu Chrudim-HK. V 03/2021 probíhala např. stavba spojovací větve (bypassu) u okružní křižovatky, větve Chrudim-Centrum či oprava mostu na sil. I/37. Od 17. 5. 2021 došlo na uzavírku okružní křižovatky (kvůli její rekonstrukci) a větví centrum-Chrudim a HK-centrum. Zároveň byla zprovozněna nová sjezdová větev Chrudim – centrum. Čeká se na dokončení opravené části I/37 (včetně mostu na silnici I/37). Rekonstrukce OK byla dokončena. Na počátku 09/2021 byl zprovozněn nový bypass. Proběhlo osazení svodidel a instalace značení na mostu na I/37. Od 14. 9. 2021 byly v provozu oba jízdní pásy.

Ke slavnostnímu zprovoznění stavby došlo 27. 9. 2021.

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 1000 m

kategorie: MS 24,5/70

délka nového jízdního pásu: 600 m

počet všech stavebních objektů: 33

Mostní objekty:

na silnici I/37: 2 (délka mostů: 89 m)

Opěrné zdi:

počet: 2 (celková délka: 175 m)

Nové křižovatkové větve:

větev směr Chrudim-centrum

Úprava stávajících křiž. větví:

- centrum-Chrudim
- Hradec Králové – centrum
- centrum – Hradec Králové

Odstranění a rekultivace větve:

- Hradec Králové – Chrudim

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 5
objekty elektro: 8

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 8 896 m³

násypy: 23 931 m³

Název stavby:

I/37 Pardubice – MÚK Palackého,
dostavba

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Pardubice

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

SUDOP Praha a.s.

Zhotovitel:

Skanska a.s.

Předpokládaná cena stavby:

162 331 762 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

184 897 260 Kč (bez DPH)

Spolufinancováno z fondů EU

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