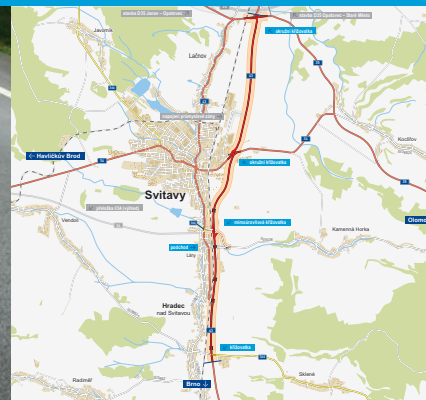


Silnice I/43

Hradec nad Svitavou – Lačnov

INFORMAČNÍ LETÁK, 12/2023 UVEDENO DO PROVOZU



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Realizace přeložky silnice I/43 v úseku Hradec nad Svitavou–Lačnov je velkým přínosem pro celé město Svitavy, zejména pak pro obyvatele žijící v blízkosti silnic I/43, I/34 a II/366 procházejících centrem města. Původní silnice I/43 měla totiž od křižovatky se silnicí II/366 až po napojení na I/35 nevyhovující směrové a výškové poměry a byla vedena převážně těsnou zástavbou městských částí Lány, Svitavy a Lačnov.

Původní vedení trasy navíc v km 67,538 křížuje mimoúrovňově železniční trať Brno–Česká Třebová klenbovým podjezdem s velmi malou světlou šířkou a výškou a špatnými směrovými a výškovými poměry. Toto místo představovalo značnou dopravní závalu v trase. Po průjezdu centrem města Svitavy původní silnice I/43 podjížděla železniční trať Žďárec u Skutče–Svitavy mostem s malou světlou šířkou a výškou. Až po napojení na silnici I/35 byla původní trasa I/43 vedena zástavbou s nepříznivými směrovými a šířkovými poměry.

Také proto převážná část dopravy ve směru Brno–Hradec Králové využívala trasu vedoucí zástavbou centra města po silnicích I/34 a II/366. Neustále se zvyšující intenzita silniční dopravy měla za důsledek problémový průjezd v celém úseku, což nepříznivě ovlivňovalo bezpečnost provozu a životní prostředí v celém průjezdu městem Svitavy. Zmíněné původní trasy byly pro současné intenzity dopravy naprosto nevyhovující jak po stránce dopravní a bezpečnostní, tak i z důvodu nemožnosti vedení dopravy s rozměrově většími a těžšími náklady.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Přeložka silnice I/43 je vedena ve směru od Brna na Lanškroun přes Svitavy ve směru jih–sever. Stavba začíná ve směru od Brna před křižovatkou se silnicí II/366 a III/36625 a v úseku k podjezdu pod železniční trať je silnice vedena v trase kopírující původní I/43 se směrovými a výškovými úpravami. Před železničním podjezdem nová trasa opouští původní stopu silnice I/43 a je vede podél železniční trati (vpravo) mimo zástavbu, pokračuje podél areálu výzkumného ústavu ÚK-ZUZ Hradec nad Svitavou do km 3,400, kde je vybudována mimoúrovňová křižovatka s napojením na třídu Kapitána Jaroše (původní silnice I/43) a silnice III/0436 na Kamennou Horku.

Dále pokračuje podél zemědělského areálu, za nímž opouští souběh se železniční tratí, přechází přes zahrádkářské kolonie a v km 5,540 kříží okružní křižovatkou silnici I/34. Odtud pokračuje podél průmyslové zóny a dále volným terénem až k silnici I/35, kterou úrovnově kříží prostřednictvím okružní křižovatky a napojuje se na stávající kategorizovanou silnici I/43 ve směru na Lanškroun. V místech křižovatek dojde i ke směrové a výškové úpravě křižujících silnic.

Součástí stavby je také vybudování souběžných cest a sjezdů na okolní pozemky v nejnútnejším rozsahu, rekultivace opuštěných úseků silnic. V trase jsou zbudovány mosty na mimoúrovňové křižovatce, polních cestách při vhodné konfiguraci terénu a na trasách biokoridorů. Vedení

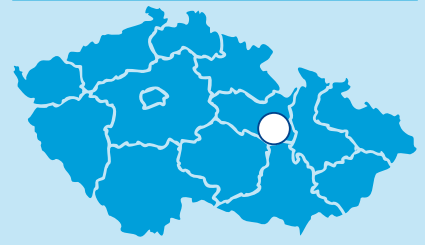
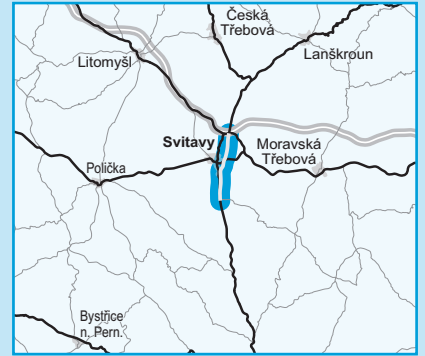
trasy umožnilo vybudování záchytných nádrží (poldrů) z důvodu ochrany města Svitavy před přívalovými vodami, a to tak, že těleso přeložky tvoří hráz těchto poldrů.



Území, na kterém je přeložka postavena, je značně zvltněné a bylo v převážné části obděláváno jako pole. Část stavby je umístěna v ochranném pásmu Českých drah.

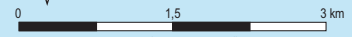
Stavba je zrealizována výškově tak, aby terénní průlehy byly upraveny jako nádrže pro zachycení přívalových vod. Tyto vody budou postupně vypouštěny do řeky Svitavy. Výškově trasa respektuje geologické podmínky. Trasa přeložky prochází územím zahrádkářských kolonií a některé zahrádky a chatky proto musely být zrušeny. Zbylé v okolí chrání od hluku protihluková stěna.


Trasa křížuje velké množství nadzemních a podzemních vedení. Křížení silnic a přístupových cest je převážně mimoúrovňové, v nezbytných místech jsou z ekonomických důvodů navrženy sjezdy na okolní pozemky. Umístění mostů respektuje drážní mosty a propustky. Podjezdy v místě poldrů jsou zbudovány nad zadržovanou hladinou a budou sloužit jako přepady.

Z důvodu přípravy přilehlé dálnice D35 došlo ke změně MÚK silnic I/35 a I/43 na pětiramennou OK (páté rameno poslouží pro připojení D35). Ve směru z I/35 na I/43 je u OK vybudován bypass.



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013




ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Pro vydání změny ÚR (12/2017) a dokončení majetkoprávní přípravy bylo nutné zopakovat posouzení stavby z hlediska jejího vlivu na životní prostředí. Z rozhodnutí zjišťovacího řízení vydaného KÚ na konci 08/2017 vyplývá, že záměr dále nebude posuzován dle příslušného zákona. Dne 18. 10. 2019 byla podepsána smlouva na provedení ZAV, který byl zahájen na konci 11/2019 a skončil v 11/2020. K vypsání soutěže na zhotovitele stavby došlo 10. 3. 2021 a nabídky bylo možné podávat do 17. 8. 2021. Podáno bylo šest nabídek. K podpisu smlouvy s vítězným uchazečem došlo 15. 12. 2021. Dne 30. 8. 2021 zahájil KÚ PK stavební řízení na 22 hlavních stavebních objektech a 11. 11. 2021 bylo SP vydáno (od 15. 12. 2021 je pravomocné). Výkupy pozemků v trvalém záboru byly dokončeny. K předání staveniště zhotoviteli došlo v polovině 03/2022. Práce spojené s omezením provozu začaly v polovině 04/2022. **Slavnostní zahájení se uskutečnilo 21. 4. 2022.** Dne 15. 7. 2022 došlo k uzavírcce na I/43 (u výjezdu na Brno) a do konce 11/2022 jezdila doprava po objízdných trasách. V místě budoucí OK (na silnici I/34) byl provoz veden po dočasné přeložce této komunikace. Budoucí most na I/43 (u železničního podjezdu) měl na konci 11/2022 vybetonované boční opěry i mostovku. Probíhaly finální práce na stavbě OK silnic I/34 a I/43, k jejichmu zprovoznění došlo v 07/2023. Na začátku 09/2023 začalo budování napojování obchvatu na novou OK silnic I/43 a I/35 a také dostavba této OK. V 10/2023 se na hlavní trase dokončovaly pokládky asfaltových vrstev, probíhaly práce na zemních krajnicích, prováděly se vegetační úpravy, osazovala se ocelová svodidla a byla zahájena realizace vodorovného i svislého dopravního značení. Dále se dokončovaly terénní úpravy a opevnění svahů pod mosty. Okružní křižovatka silnic I/35 a I/43 v Lačnově byla částečně zprovozněna od 21. 10. 2023. Řidiči jedoucí od Moravské Třebové směrem na Litomyšl tak již jezdily po novém. Tímto byly zároveň zahájeny práce na odstraňování provizorních komunikací a na napojení obchvatu na OK. K úplnému zprovoznění OK došlo 22. 11. 2023. **Slavnostní zprovoznění stavby obchvatu se uskutečnilo 19. 12. 2023.**

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
08/2017	11/2006	12/2017	11/2021	03/2021	03/2022	12/2023

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

Hlavní trasa:

délka: 9498 m

kategorie: S 11,5/70

počet všech stavebních objektů: 100

Mostní objekty:

počet: 8

celková délka mostů: 180 m

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 1

celková délka větví: 820 m

Protihlukové stěny:

počet: 6 (celková délka: 647 m)

Opěrné a zárubní zdi:

počet: 2 (délka: 114 m)

Úpravy ostatních komunikací:

silnice I. třídy: 2 (délka: 954 m)

silnice II. třídy: 2 (délka: 225 m)

silnice III. třídy: 2 (délka: 1036 m)

účelové komun.: 1 (délka: 101 m)

přístupové cesty: 10 (délka: 2757 m)

Přeložky a úpravy inž. síti:

vodohospodářské objekty: 19

objekty elektro: 30

přeložky plynovodu: 4

Název stavby:

I/43 Hradec nad Svitavou – Lačnov

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Opatovec, Moravský Lačnov,

Svitavy-předměstí, Čtyřicet Lánů,

Hradec nad Svitavou

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Pudis a.s Praha

Zhotovitel:

Eurovia CS a.s.+ M-SILNICE a.s.

Předpokládaná cena stavby:

1 247 847 713 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

786 935 968 Kč (bez DPH)

Spolufinancování:

Spolufinancováno z ERDF v rámci Operačního Programu Doprava 2014 – 2020 (OPD2)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v prosinci 2023. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.