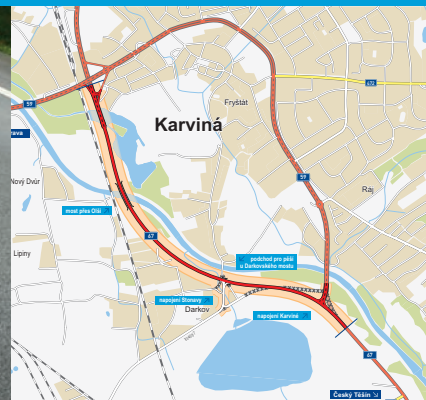
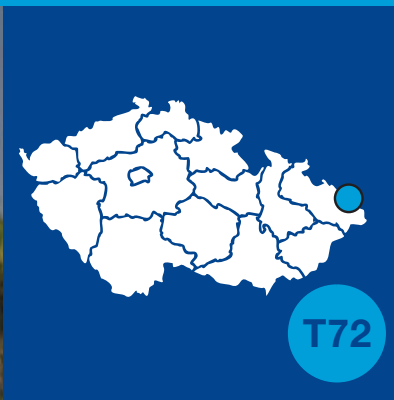


Silnice I/67

Karviná – obchvat

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 05/2022



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Předmětem projektu je novostavba pozemní komunikace, která bude sloužit jako jihozápadní obchvat Karviné pro dopravu ve směru Český Těšín–Bohumín a Ostrava.

Obchvat Karviné významným způsobem odlehčí stávajícímu průtahu Karvinou od tranzitní dopravy. Zlepší se komfort jízdy, doprava bude plynulejší, bez ovlivňování křižovatkami a pohybem pěších na průtahu. Sníží se hluková a exhalační zátěž obyvatel města. Dojde ke zvýšení bezpečnosti, a to jak na obchvatu, tak na průtahu městem, kde poklesnou intenzity dopravy.

Odstraněním průjezdu městem Karviná dojde zároveň k úspoře pohonných hmot a časové ztráty. Na dnešním průtahu městem silnice I/67 je několik světelně řízených křižovatek, kde dochází k rozjezdům a brzdění vozidel, rovněž celková délka na průtahu městem činí asi 4000 metrů, po nově navrženém obchvatu je to asi 3000 metrů. Trasa byla volena s ohledem na minimalizaci zásahů do okolního prostředí. Ve větší části probíhá územím narušeným předchozí těžbou a územím, ve kterém se mění jeho kulturní využití.

Trasa I/67 je součástí plánovaného systému komunikační kostry okresu Karviná, která bude v době do vybudování tahu S11 nadále tvořit jeden z nejvýznamnějších páteřních komunikačních tahů okresu.

Řešení problematiky koncepce silniční sítě v zájmové oblasti Karviné úzce souvisí s územním plánem města i celé ostravské aglomerace. V širším zájmovém území se jedná o vazby na výhledovou síť komunikací vyšší třídy.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Hlavní trasu stavby tvoří 2975 metrů dlouhý úsek přeložky silnice I/67 od křižovatky se silnicí III/4687 po mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) se silnicí I/58. Hlavní trasa je projektována v kategorii S 11,5/80 (tedy dvoupruhová, směrově nerozdělená komunikace s návrhovou rychlostí 80 km/h), resp. MS4d 20/20/80 a MS 16,5/80 v konci úseku.

Trasa je vedena územím, na kterém v současnosti probíhá rekultivace po předchozí důlní činnosti (km 0,0–1,0), dále je vedena roztroušenou zástavbou na levém břehu řeky Olše, která bude vykoupena a demolována v rámci důlní činnosti a rekultivací. Po překročení řeky Olše je trasa vedena po břehu vodní nádrže ke křižovatce se silnicí I/59.

Většina stavby je tedy situována na území narušeném předchozí důlní činností. Koryto řeky Olše s nejbližším okolím tvoří regionální biokoridor. Park Boženy Němcové s okolím je veden jako památkově chráněná zóna. Vlivy na okolní prostředí řeší provedené průzkumy a náležitá opatření.

Část obchvatu v úseku od mostu přes Olši po napojení na stávající komunikaci je vedena v souběhu se železniční tratí a je částečně v jejím ochranném pásmu. Samotný most přes Olši je třípolový ocelobetonový most o celkové délce 180 metrů, přičemž rozpětí hlavního mostního pole (nad řekou) je 70 m. V ocelové konstrukci mostu bude uloženo 820 tun oceli.

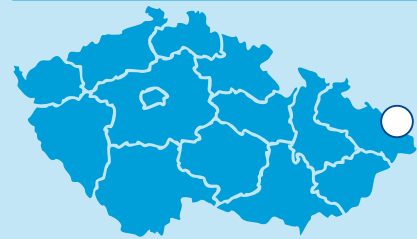
Součástí stavby jsou napojení na stávající komunikace, mostní objekty, přeložka potoka Darkovská Mlýnka a přeložky inženýrských sítí v rozsahu nutném pro provoz nové stavby.

Dokumentace o hodnocení vlivu na životní prostředí v závěru konstatuje, že jako nejvýznamnější negativní vliv lze hodnotit narušení regionálního biokoridoru, přeložení koryta Darkovské Mlýnky a zábor zemědělské půdy. Naopak jako nejvýznamnější pozitivní vliv lze hodnotit zlepšení stavu ovzduší a snížení zátěže v okolí současného průtahu městem Karviná.

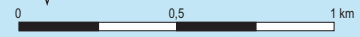
Návrh technického řešení stavby odpovídá příslušným předpisům, směrové řešení respektuje vedení trasy dané pravomocným územním rozhodnutím. Výškové řešení odpovídá požadavku na niveletu komunikace, která má být vedena minimálně 0,50 metru nad úroveň předpokládané stoleté vody v řece Olši. Z toho vyplývají vysoké násypové svahy komunikace.



Silnice I/67
stavba
Karviná – obchvat



 řešená stavba



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Byly provedené přípravné práce stavby (včetně demolice pozemních objektů). Vykoupeny jsou všechny pozemky potřebné pro stavbu. Jsou vydaná stavební povolení na všechny stavební objekty. V rámci přípravy byly zahájeny práce na základní vytyčovací síti. Počátkem dubna 2020 vybralo ŘSD vítěznou nabídku. Dne 17. 4. 2020 byla s vítězným uchazečem uzavřena smlouva. Přípravné práce na části obchvatu (pro plánovanou deponii násypového materiálu) byly zahájeny. K předání staveniště došlo 6. 5. 2020.

Slavnostní zahájení stavby se uskutečnilo 10. 6. 2020.

V první fázi stavby došlo na odhumusování ploch v celém úseku. Krajský úřad MSK vyhověl žádosti ŘSD o povolení zásahu do zeleně a půdního krytu i mimo období vegetačního klidu. Vydané rozhodnutí je již pravomocné. V 12/2020 byla v celé trase dokončena pokládky geotextilie a sanační vrstvy. Dokončena byla přeložka plynového vedení v hlavní trase. V závislosti na klimatických podmínkách v 01/2021 pokračovaly práce na přeložkách inženýrských sítí. Na konci plánované přeložky začala tvorba násypu do jezera. V 03/2021 probíhala realizace vertikálních geodrénnů, budovala se přeložka koryta potoka a začala realizace první vrstvy násypů. Finalizoval se i konsolidační násyp u budoucího mostu přes řeku Olši a pokračovala tvorba násypu přes jezero. V 06/2021 probíhala další zavážka nových násypů téměř v celé trase stavby. Dále pokračovalo zasypávání jezera a práce na propustcích. Dále pokračovaly výkopy, pokládky potrubí i osazování šachet na více místech stavby. V 10/2021 probíhala nadále např. tvorba násypů, svaňování, instalace geomříží, dláždění, sanace, vrtání pilot, uložení kanalizačního potrubí či armování před následnou betonáží. V 01/2022 probíhala např. příprava demolice inundačního mostu, odtěžování konsolidačních násypů, armování, bednění, svaňování a zemní práce. V 02/2022 probíhala úprava napojení bývalé III/4687 či Stonavy na hlavní trasu. Probíhalo i hutnění dalších vrstev zeminy do násypů či betonáž boční opěry mostu přes řeku Olši. V 05/2022 pokračovala stavba ocelobetonového mostu nad řekou a podchodu u lázní Darkov, který má hotovou základovou desku a bednění základů a stěnu rámu.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
09/2017	01/2018	09/2005	01/2019	09/2019	05/2020	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: 2975 m
 kategorie: S 11,5/80, MS4d
 20/20/80, MS 16,5/80
 počet všech stavebních objektů: 30
 na silnici I/67: 1

Mostní objekty:

podchod pro pěší: 1
 celková délka mostů: 207 m

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 1 (neúplná), délka větví: 483 m

Protihlukové stěny:

počet: 2 (celková délka: 988 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 7
 objekty elektro: 5
 přeložka plynovodu: 1

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 98 386 m³
 násypy: 543 210 m³

Název stavby:

I/67 Karviná – obchvat

Místo stavby:

Moravskoslezský kraj
 Katastrální území:
 Karviná-město, Karviná-Ráj, Darkov

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Pragoprojekt, a.s.

Zhotovitel:

Skanska a.s.

Předpokládaná cena stavby:

1 106 000 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

898 804 202 Kč (bez DPH)
 Navrženo ke spolufinancování z fondů EU

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v květnu 2022. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.