

# Silnice 1/9

## Nový Bor – Svor, zkapacitnění

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 11/2022



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

## DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

**Předmětem stavby je rozšíření stávající dvoupruhové silnice kategorie S 11,5/80 na čtyřpruh kategorie R 21,5/80. Rozšíření je navrženo kvůli snížení vlivů na životní prostředí na obě strany, částečně tak zasahuje do CHKO Lužické hory, protože hranice CHKO tvoří v současnosti silnice I/13. Realizace zajistí bezpečnou a plynulou dopravu na tomto zatíženém úseku.**

Potřebnost a naléhavost vychází především ze stávajících intenzit dopravy, které hraníči s úrovněovými intenzitami pro stávající návrhovou kategorii S 11,5. Pro rok 2035 je odhadovaná intenzita dopravy do konce 17 000 vozidel za den. Jediné možné řešení situace je zkapacitnění na návrhovou kategorii R 21,5/80.

Silnice I/13 je v rámci celorepublikového významu vedena v trase Karlovy Vary – Chomutov – Teplice – Děčín – Nový Bor – Liberec – Habartice – Polsko a je tedy součástí páteřní sítě. V úseku Nový Bor – Svor je vedena silnice I/13 v peáži se silnicí I/9. Silnice I/9 je vedena v trase Zdiby (D8) – Mělník – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk – Německo, i tato silnice je součástí páteřní sítě. Dle schválené kategorizace silniční sítě do roku 2040 je tento úsek sledován v kategorii R 21,5/80.

Předmětná stavba je v souladu se schválenými Zásadami územního rozvoje Libereckého kraje.



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba začíná za železničním nadjezdem tratě Jedlová – Bakov nad Jizerou a končí za připravovanou okružní křižovatkou se silnicí I/9 u Svoru. Jedná se o změnu dokončené stavby řešící zkapacitnění peážního úseku silnic I/9 a I/13, vedeného v kategorii S11,5/80. Změna stavby je navržena s ohledem na intenzitu provozu v dotčeném úseku komunikace a spočívá ve zkapacitnění komunikace ve stávající trase, na směrově dělenou komunikaci kategorie S21,5/110 (2+2 jízdní pruhy), respektive S 13,5/90 (2+1 jízdní pruhy) v začátku úseku a S 11,5/90 (2+1 jízdní pruhy) v napojení na stávající stav.

MÚK Nový Bor – sever bude v rámci stavby upravena, a to tak, že stávající větev křižovatky Děčín – Nový Bor bude zrušena a přímá větev Nový Bor – Svor bude napřímena. Křižovatka bude navíc doplněna o příslušné odbočovací a připojovací pruhy.

Samotné rozšíření začíná za mostem přes větev křižovatky na MÚK Nový Bor. Stavba je v celé délce vedena ve stopě stávající silnice, jež bude šířkově upravena. Před Svorem je připravována stavba lávky délky 50 m na cyklotrase sv. Zdislavy vedoucí ve stopě zrušené železniční trati Svor – Jablonné v Podještědí (není součástí stavby). Stavba končí za křižovatkou se silnicí I/9. Stávající styková křižovatka bude přestavěna na okružní křižovatku o čtyřech vjezdech a s vnějším průměrem 80 m. K původním třem vjezdům přibude nová větev napojující přeložku silnice I/9 a místní komunikace ke hřbitovu. Stávající silnice I/9 bude přeřazena do sítě silnic nižší třídy

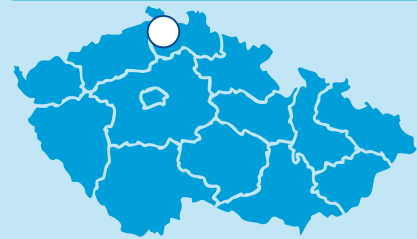
(patrně jako III/26842) a bude sloužit pro obsluhu území u Svoru, jež je součástí akce „I/9 Svor“.

Dnešní autobusová zastávka Svor na hlavní silnici I/9 ve směru na Nový Bor bude zachována. V rámci stavby dojde k fyzickému oddělení autobusové zastávky od hlavní silnice pomocí ostrůvku. Od zastávky bude upraven původní chodník, který zastávku propojí se stávajícím přístupovým chodníkem od Svoru. Současná autobusová zastávka ve směru na Cvikov bude zrušena a to zejména s ohledem na technické řešení napojení budoucího čtyřpruhu na nově budovanou okružní křižovatku. Za podmínek zkapacitnění silnice I/9 není možné bezpečně převést cestující přes dopravně vytiženou komunikaci I. třídy, proto budou autobusy v tomto směru na Cvikov zajíždět do obce Svor.

Součástí stavby je zachování nynějších napojení lesních cest na silnici I/13, které jež opatřeny závorami. Na stavbě jsou navrženy dvě gabionové zdi (v km 2,5 a 2,7). Gabionová opěrná zeď v km 2,5 je dlouhá 114 m a je navržena z gabionových košů s celkovou výškou 2,0 m – 7,0 m. Druhá zeď je dlouhá 82 m.

Most v MÚK se silnicí II/268 tvoří přímo poježděný deskový most z předpjatého betonu. Most je navržen jako spojitý nosník. Dalšími mosty jsou mosty přes migrační trasu v km 0,6 a 2,1. První z nich tvoří přímo poježděný směrově rozdělený deskový most z předpjatého betonu. Druhý je stejného typu, akorát s rozpětím 24,5 m + 24,5 m.

**Silnice I/9**  
stavba  
Nový Bor – Svor



- řešená stavba
- jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

## STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 08/2013 byla zpracována technická studie. V 11/2014 bylo zveřejněno oznámení EIA. Ze závěrů zjišťovacího řízení vyplynulo, že záměr nebude dále posuzován. V 10/2018 byly projektantovi předány závěry migrační studie a biologického průzkumu. Na žádost Policie ČR má vzniknout kontrolní místo pro PCR, jehož nové umístění se (po předchozím nesouhlasu s umístěním v severním segmentu OK Okrouhlá) hledá v jiné variantě.

V 08/2018 byla zpracována diagnostika mostu 9-056d v MÚK Nový Bor. Během majetkoprávní přípravy bylo nutné vypořádat 24 listů vlastnictví.

Dne 1. 7. 2019 byla na stavební úřad podána žádost o vydání ÚR. Dne 16. 1.

2020 bylo vydáno ÚR, které 19. 2. 2020 nabylo právní moci. V 05/2020 byl odevzdán čistopis PGTP. DSP byla v polovině 09/2020 zpracována. Na konci 03/2021 byla podána žádost o vydání SP a 19. 8. 2021 bylo SP vydáno. K odevzdání čistopisu ZDS došlo v polovině 09/2021. V 12/2021 byla uzavřena smlouva na realizaci přípravy územní (včetně kácení zeleně), likvidaci pařezů a zasypaní jam po pařezech. Na počátku 11/2021 bylo vypsáno výběrové řízení na zhotovitele stavby. Nabídky bylo možné podávat do 24. 2. 2022. Podáno bylo sedm nabídek. K podpisu smlouvy s vítězným uchazečem došlo 14. 4. 2022. Proběhly přípravné práce (kácení stromů a budování geodetického bodového pole). **Ke slavnostnímu zahájení stavby došlo 3. 8. 2022.** V 11/2022 probíhá skryvka ornice v celém úseku. V místě budoucího prvního eko-dukta (ve směru na Svor) je dokončeno vrtání záporové stěny pro zajištění svahu a jsou zahájeny zemní práce. U druhého mostu přes migrační trasu se vrtají záporové stěny. Dále běží výkopové práce pro zárubní zeď a realizuje se přeložku sdělovacího kabelu.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
12/2014	03/2017	01/2020	08/2021	11/2021	08/2022	2024

**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: 3466 m

kategorie: S 21,5/110, S 13,5/90,  
S 11,5/90

počet všech stavebních objektů: 44

### Mostní objekty:

most v MÚK: 1

most přes migrační trasu: 2

### Zárubní zdi:

počet: 2 (celková délka: 195 m)

### Úrovnňové křižovatky:

okružní: 1

### Úpravy ostatních komunikací:

úprava větvi MÚK: 1

úprava II/268: 1 (délka: 26 m)

přístupy na pozemky: 3

úprava účelové komunikace: 1

silnice I/13: 1 (délka: 219 m)

nápojení hřbitova: 1 (délka 281 m)

### Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 5

objekty elektro: 8

objekty trubních vedení: 2

### Název stavby:

I/9 Nový Bor – Svor, zkapacitnění

### Místo stavby:

Liberecký kraj

### Katastrální území:

Radvanec, Arnultovice u Nového Boru, Svor

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### Zpracovatel ZP + DSP:

Valbek spol. s r.o.

### Zhotovitel:

„Společnost ESIS“, ved.spol.: Eurovia CS, a.s.

### Předpokládaná cena stavby:

634 603 000 Kč (bez DPH)

### Cena stavby dle smlouvy:

544 445 555 Kč (bez DPH)

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