

Silnice 1/9

Nový Bor–Svor, zkapacitnění

INFORMAČNÍ LETÁK, 07/2024 UVEDENO DO PROVOZU



Ministerstvo dopravy



sfdi

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC**

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Cílem stavby bylo rozšíření původní dvoupruhové silnice kategorie S 11,5/80 na čtyřpruh kategorie R 21,5/80. Rozšíření bylo provedeno 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 zajistila bezpečnou a plynulou dopravu na tomto zatíženém úseku.

Potřebnost a naléhavost vycházela především z intenzity dopravy, které hraničí s úrovněmi intenzitami pro stávající návrhovou kategorii S 11,5. Pro rok 2035 je odhadovaná výhledová intenzita dopravy dokonce 17 000 vozidel za den. Jediné možné řešení situace je zkapacitnění na návrhovou kategorii S 21,5/1100.

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 péči se silnicí I/9. Silnice I/9 je vedena v trase Zdíby (D8) – Mělník – Česká Lípa – Nový Bor – Rumburk – Německo, i tato silnice je součástí páteřní sítě.

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 novou 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 S 11,5/80. Změna stavby byla provedena s ohledem na intenzitu provozu v dotčeném úseku komunikace a spočívala ve zkapacitnění komunikace v původní trase, na směrově dělenou komunikaci kategorie S 21,5/110 (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 byla v rámci stavby upravena, a to tak, že původní větev křižovatky Děčín – Nový Bor byla zrušena a přímá větev Nový Bor – Svor byla napřímena. Křižovatka byla 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 původní silnice, jež byla širokově 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. Původní styková křižovatka byla přestavěna na okružní křižovatku o čtyřech vjezdech a s vnějším průměru 80 m. K původním třem vjezdům přibyla nová větev napojující přeložku silnice I/9 a místní komunikace ke hřbitovu. Původní silnice I/9 bude přerazena do sítě silnic nižší třídy

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

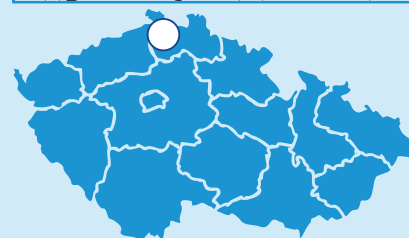
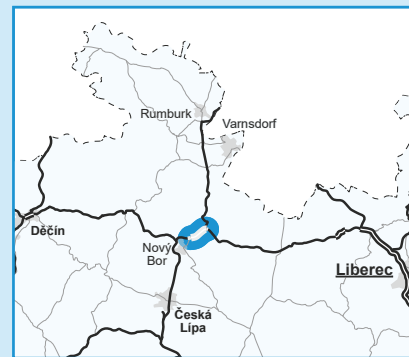
Autobusová zastávka Svor na hlavní silnici I/9 ve směru na Nový Bor byla zachována. V rámci stavby došlo k fyzickému oddělení autobusové zastávky od hlavní silnice pomocí ostrůvku. Od zastávky byl upraven původní chodník, který zastávku propojuje se stávajícím přístupovým chodníkem od Svoru. Původní autobusová zastávka ve směru na Cvikov byla zrušena, a to zejména s ohledem na technické řešení napojení nového čtyřpruhu na novou okružní křižovatku. Za podmínek zkapacitnění silnice I/9 nebylo možné bezpečně převést cestující přes dopravně vytiženou komunikaci I. třídy. Proto budou autobusy v tomto směru na Cvikov zajíždět do obce Svor.

Součástí stavby bylo zachování napojení lesních cest na silnici I/13, které byly opatřeny závorami. Na stavbě vznikly dvě gabionové zdi (v km 2,5 a 2,7). Gabionová opěrná zeď v km 2,5 je dlouhá 114 m a je vytvořena 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 pojižděný deskový most z předpjatého betonu. Dalšími mosty jsou mosty přes migrační trasu v km 0,6 a 2,1. První z nich tvoří přímo pojižděný 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



0 0,5 1 km

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013

 ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 11/2014 bylo zveřejněno oznámení EIA. Ze závěrů zjišťovacího řízení vyplynulo, že záměr nebude dále posuzován.

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 podána žádost o vydání ÚR. Dne 16. 1. 2020 bylo vydáno ÚR, které 19. 2. 2020 nabylo právní moci. 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 čístopisu ZDS došlo v polovině 09/2021. V 12/2021 byla uzavřena smlouva na realizaci přípravy územní (včetně kácení zeleně), likvidaci pařezů a zasypání jam po pařezích. Na počátku 11/2021 bylo vysáno 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 proběhla skryvka ornice v celém úseku. V místě budoucího prvního ekoduktu (ve směru na Svor) bylo dokončeno vrtání záporové stěny pro zajištění svahu a zahájeny zemní práce. U druhého mostu přes migrační trasu se vrtaly záporové stěny. Dále běžely výkopové práce pro zárubní zeď a realizovala se přeložka sdělovacího kabelu. V 02/2023 byla zahájena demolice mostu, která si vyžádala dopravní omezení a svedení provozu na tzv. bypass. Řidiči v tomto cca 300 m dlouhém úseku projíždí obousměrně se sníženou rychlostí na 30 km/h. Omezení trvalo do konce roku 2023. V 06/2023 probíhalo zhotovení stabilizovaného násypu, práce na jímkách propustků a realizace drenáží. Na mostě v místě budoucí MÚK probíhalo bednění a betonáž díků a zásyp základu opěry. Práce běžely i na dešťové kanalizaci a přeložce vodovodu. Koncem 09/2023 byl převeden obousměrný provoz na novou levou část mostu přes migrační trasu a přilehlých navazujících úseků. Koncem 11/2023 byl zprovozněn nový most na MÚK Nový Bor. Kvůli pokládce finální živičné vrstvy byla od 29. do 31. 3. 2024 silnice I/9 uzavřena a provoz vedl po značené objízdné trase. **Slavnostní zprovoznění stavby se uskutečnilo 4. 7. 2024.**

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
12/2014	03/2017	01/2020	08/2021	11/2021	08/2022	07/2024

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 objekt:

most na MÚK: 1

most přes migrační trasu: 2

Zárubní zdi:

počet: 2 (celková délka: 195 m)

Úrovňové křižovatky:

okružní: 1

Úpravy ostatních komunikací:

úprava větví MÚK: 1

úprava II/268: 1 (délka: 26 m)

přístupy na pozemky: 3

úprava účelové komunikace: 1

silnice I/13: 1 (délka: 219 m)

napojení 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 s. p.

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)