

13.25

3.75

2.50

0.25

JÍZDNÍ PRUH

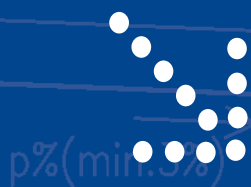
Rychlostní silnice **R35**

Liberec–Turnov–Jičín–Hradec Králové–
Mohelnice–Olomouc–Lipník n. B.

www.r35.eu



$s=0.25m$



$p\%(\min.3\%)$

Stav k 07/2010



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR**

$p\%(\min.3\%)$

$E_{def,2} \min 50 MPa$

LIBEREC

Krajské město **Liberec** se nachází 91 km severo-severovýchodně od Prahy. Má 105 240 obyvatel a je zakládajícím členem Euroregionu Nisa. Liberec má 26 katastrálních území a člení se na 33 městských čtvrtí. Hlavní silniční tepnou města je silnice I/35, vedoucí od hranic s Polskem nedaleko německé Žitavy přes město a dále na jih jako R35 směrem na Prahu. Na I/35 jsou pak napojeny ostatní silniční tahy, například I/13 na Frýdlant, I/13 na Nový Bor či I/14 do Jablonce n. N.

JABLONEC n. N.



Jablonec nad Nisou je město na severovýchodě Čech, 13 km od krajského města Liberce. Má 46 287 obyvatel a patří do liberecké aglomer-

ace. Jablonec disponuje napojením na rychlostní silnici R10 směrem na 100 km vzdálenou Prahu.

JIČÍN



Jičín leží asi 90 km od Prahy, směrem na severovýchod. Má přibližně 17 tisíc obyvatel. Jičín je důležitou spojnici silnic I. třídy I/16,

I/32 a I/35, jakákoli rychlostní komunikace je však v tomto průmyslově rozvinutém městě velkou absencí.

HRADEC KRÁLOVÉ

Krajské město **Hradec Králové** je pro svou polohu a díky Gočárovu okruhu známé také jako křižovatka republiky. Z hlediska automobilové dopravy se zde schází hned několik významných silničních tras, a sice: dálnice D11, rychlostní silnice R35, silnice I. třídy I/11, I/33 a I/37. Město je také proslulé moderní výstavbou, a dokonce mu bylo přisouzeno označení Salon republiky. Po 1. světové válce se stal vůdčím architektem města právě Josef Gočár.



TURNOV



Město **Turnov** tvoří důležitý dopravní uzel. Kříží se zde rychlostní silnice R10 směrem na Prahu a R35 vedoucí směrem na Liberec. Turnov se nachází

na pomezí Ještědsko-kozákovského hřbetu a CHKO Český ráj. Městem protéká Jizera, která dělí město na 2 části.

HOŘICE



Město **Hořice** se nachází asi 25 km jihovýchodně od okresního města Jičín a 25 km severozápadně od krajského města Hradce Králové.

Současná kapacitně přetížená silnice I/35 je hlavní spojnici města s ostatními aglomeracemi.

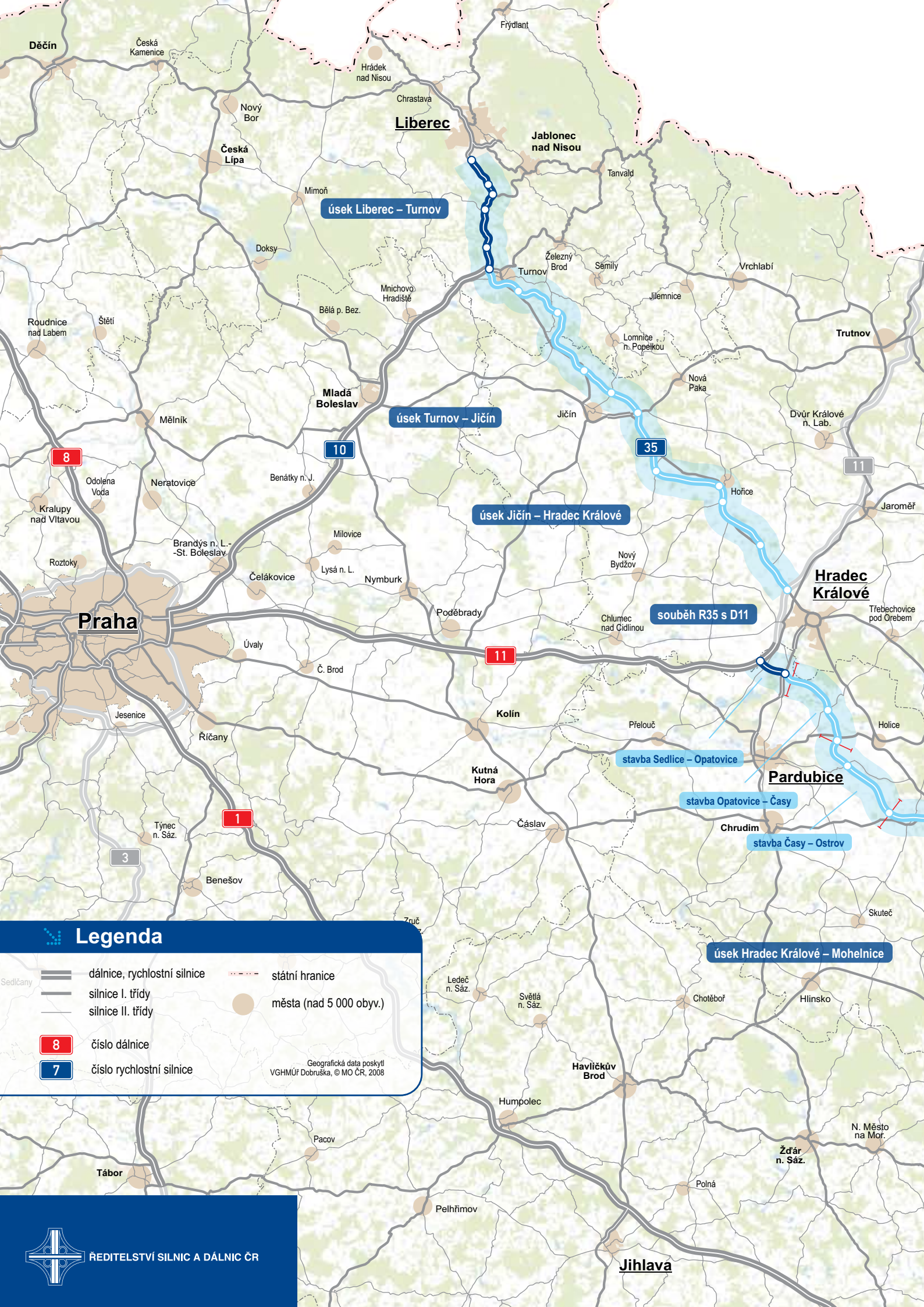




OBSAH

Vznik a historický vývoj R35	6
Využití konceptu PPP na úseku Opatovice–Mohelnice	7
R35 úsek Liberec–Turnov–Jičín–Hradec Králové	9
R35 Liberec–Turnov	10
R35 Turnov–Jičín	12
R35 Jičín–Hradec Králové	14
R35 úsek Hradec Králové – Mohelnice	17
R35 Sedlice – Opatovice	18
R35 Opatovice – Časy	20
R35 Časy – Ostrov	22
R35 Ostrov – Mohelnice	24
R35 úsek Mohelnice–Olomouc–Lipník n. B.	29
R35 Mohelnice – Olomouc	30
R35 Olomouc–Lipník n. B.	32
Tiráž	34





Legenda

- dálnice, rychlostní silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- 8 číslo dálnice
- 7 číslo rychlostní silnice
- státní hranice
- města (nad 5 000 obyv.)

Geografická data poskytl
VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Rychlostní silnice R35

Liberec – Turnov – Hradec Králové – Olomouc – Lipník n. B.





VZNIK A HISTORICKÝ VÝVOJ RYCHLOSTNÍ SILNICE R35

Rychlostní silnice R35 představuje v současných plánech české dálniční sítě tzv. severní páteřní trasu spojující Čechy a Moravu. Poprvé se tato komunikace objevila v plánech dálniční sítě již v roce 1963 jako dálnice D35, vedoucí v trase Hradec Králové–Litomyšl–Svitavy–Jevíčko–Konice–Olomouc–Lipník nad Bečvou, kde se měla napojovat na dálnici D47 (dnes D1). Začátkem devadesátých let byly jako součást D35 u Olomouce rozestavěny první dva stavební úseky tohoto dálničního tahu, ostatní stavby již byly připravovány v parametrech rychlostní silnice. V roce 1993 totiž došlo k předefinování priorit výstavby i jednotlivých tahů, od tohoto roku je tak R35 plánována již v současné trase Liberec–Jičín–Hradec Králové–Olomouc–Lipník nad Bečvou. Tato z velké části zatím jen plánovaná rychlostní silnice propojuje čtyři krajská města a kříží dalších šest definovaných tahů dálniční sítě, konkrétně jde o R10 u Turnova, D11 u Hradce Králové (se kterou má společný peážní úsek), plánovanou R43 u Moravské Třebové, R46 a R55 u Olomouce a nakonec plynule navazuje na již vybudovaný úsek dálnice D1 u Lipníku nad Bečvou ve směru na Ostravu. S celkovou délkou přes 260 km půjde o nejdelší českou rychlostní silnici. R35 je v celé svojí délce součástí doplňkového tahu E442 evropské sítě E silnic.

Z celého tahu R35 je již v provozu několik vzájemně nepropojených částí, konkrétně se jedná o úseky Liberec–Turnov (R10), Sedlice (D11)–Opatovice, Mohelnice–Olomouc, a částečně nedokončený obchvat Olomouce s navazujícím úsekem Olomouc–Lipník nad Bečvou (D1). Nejstarší částí R35 je úsek mezi Mohelnicí a Olomoucí, který byl realizován v rámci tzv. „Velkých oprav“, jednotlivé stavby tu byly uváděny do provozu mezi lety 1978–1986. Od konce 80. let probíhala i výstavba a modernizace silnice I/35 mezi Turnovem a Libercem v návaznosti na budovanou rychlostní silnici R10 z Prahy. Práce na tomto úseku byly ukončeny v srpnu 2008 dokončením modernizace úseku mezi Jeřmanicemi a Rádelským Mlýnem. Do Liberce je tak nyní možné díky R10 a tomuto úseku R35 dojet z Prahy bez přerušení po

rychlostních silnicích. V rámci projektu dálnice D35 probíhala na začátku 90. let příprava výstavby prvních úseků této dálnice (v dálničních parametrech), po roce 1993 připravované již jako rychlostní silnice R35. Koncem devadesátých let pak byla zprovozněna část R35 mezi Olomoucí a Lipníkem nad Bečvou, v říjnu 2003 byl slavnostně otevřen jižní obchvat Olomouce, v listopadu 2007 pak i západní část obchvatu města s provizorním napojením na trasu tzv. Severního spoje u Topolan. Tímto byla z tohoto krajského města odvedena převážná část tranzitní dopravy. Nejmladším provozovaným úsekem R35 je pak v listopadu 2009 zprovozněná 3 km dlouhá stavba R35 Sedlice–Opatovice, která napojuje na dálnici D11 silnici I/37, tedy čtyřpruhovou silniční spojkou mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Tento úsek je zároveň symbolickým počátkem výstavby klíčového úseku R35 mezi Hradcem Králové a Mohelnicí, od něj má plynule pokračovat výstavba navazujících úseků přes celý Pardubický kraj.

Zejména část R35 mezi Hradcem Králové a Olomoucí tvoří v návaznosti na dálnici D11 z Prahy páteřní část této komunikace a jsou tu také plánovány nejvyšší intenzity dopravy z celé R35, a to v rozmezí 31 až 53 tisíc vozidel za 24 hodin v obou směrech pro rok 2040. Neexistencí této části komunikace trpí zejména lidé v obcích ležících na současné silnici I/35, s postupnou dostavbou dalších úseků R35 zároveň vzrůstá atraktivita této silnice jako spojení středních a východních Čech se střední a severní Moravou a tím dochází k dalšímu nárůstu dopravního zatížení na stávající trase.

Urychlená dostavba R35, především v chybějícím úseku mezi Hradcem Králové a Mohelnicí, patří mezi nejvyšší priority v současných plánech na dostavbu české dálniční sítě. Důkazem této skutečnosti jsou i např. usnesení vlády ze dne 5. 1. 2009 o jmenování zmocněnce vlády pro liniovou výstavbu rychlostní silnice R35 nebo zákon ze dne 4. 11. 2009 o urychlení výstavby dopravní infrastruktury, který byl přijat i díky tlaku na urychlenou dostavbu této páteřní komunikace.



Trasa R35 v údolí Mohelky u Hodkovic



MÚK Holice – křížení R35 a R55



Západní portál tunelu Maletín



Nová podoba křižovatky Ohrazenice



VYUŽITÍ KONCEPTU PPP NA ÚSEKU OPATOVICE–MOHELNICE

Rychlostní silnice R35 v úseku Opatovice–Mohelnice patří ke stavbám s celorepublikovým významem a její urychlená výstavba je absolutní prioritou Ministerstva dopravy i Ředitelství silnic a dálnic. Ministerstvo dopravy deklaruje ve své strategii záměr provést vyhodnocení výhodnosti realizace tohoto úseku formou PPP – partnerství veřejného a soukromého sektoru – s cílem maximálně akcelarovat jeho dokončení. Koncept PPP je alternativou ke klasickému zadávání veřejných zakázek na výstavbu a je ve světě velmi využíván k zajištění širokého spektra veřejných služeb. Výstavba, provozování a údržba dálnic patří k nejčastějším. Při využití konceptu PPP by kompletní zajištění služby na předmětném úseku rychlostní silnice R35 převzal soukromý partner – koncesionář. V rámci projektu by byla zajištěna samotná výstavba, včetně zajištění dostatečného objemu finančních prostředků ze soukromých zdrojů. Po dokončení výstavby by koncesionář byl odpovědný též za řádný provoz a údržbu po dobu přibližně

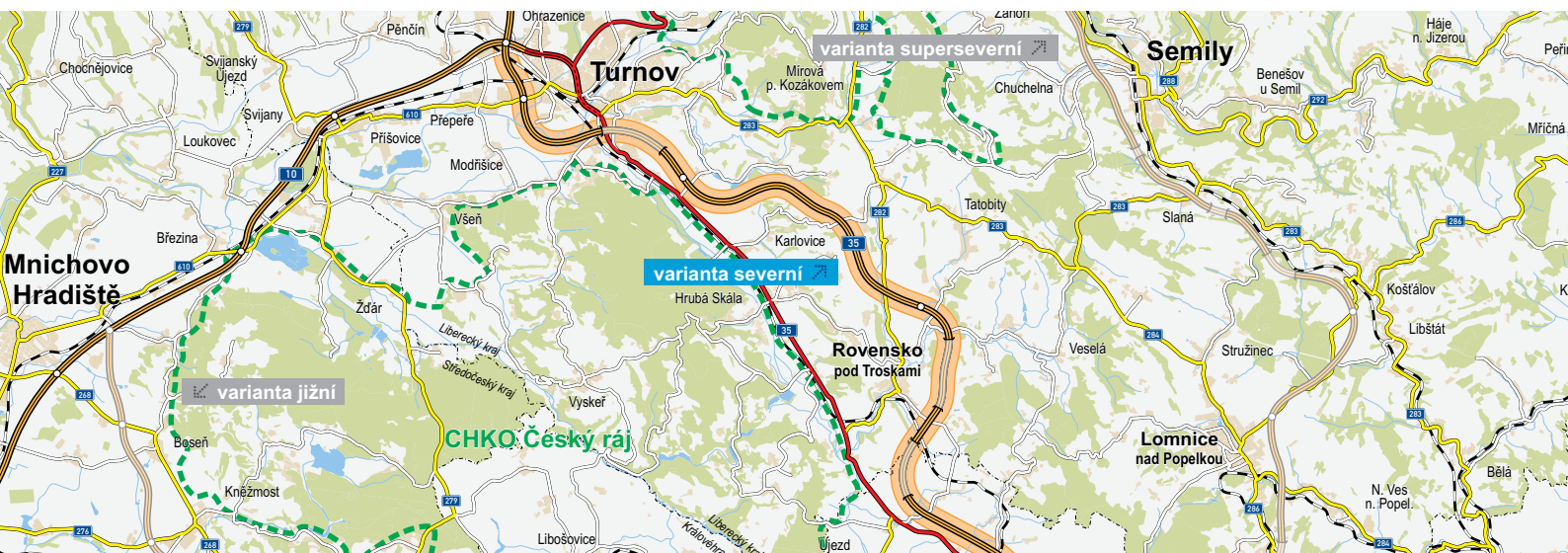
30 let. Za řádné zajištění plné dostupnosti komunikace pro uživatele a dodržení kvalitativních parametrů by v průběhu celého tohoto období byla koncesionáři vyplácena pravidelná platba z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury – SFDI. V případě nedodržování požadovaných parametrů služby by tato platba byla úměrně snižována. V průběhu trvání projektu by došlo ke splacení počáteční investice koncesionáře, stejně jako k úhradě nákladů souvisejících s řádným provozem a údržbou. Došlo by k rozložení platby státu do období životního cyklu komunikace, ve vazbě na zajištění požadované služby. V rámci plateb za dostupnost by byla zahrnuta též částka, za kterou by koncesionář ke konci smluvního období byl zavázán provést zásadní rekonstrukci komunikace, kterou by následně předal k provozování státu. Rychlostní silnice zůstává po celou dobu trvání projektu majetkem státu. Stát musí pro úspěšnou realizaci projektu zajistit především potřebná územní rozhodnutí a majetková práva k pozemkům.

PROGNÓZA INTEZIT DOPRAVY (ROK 2040)

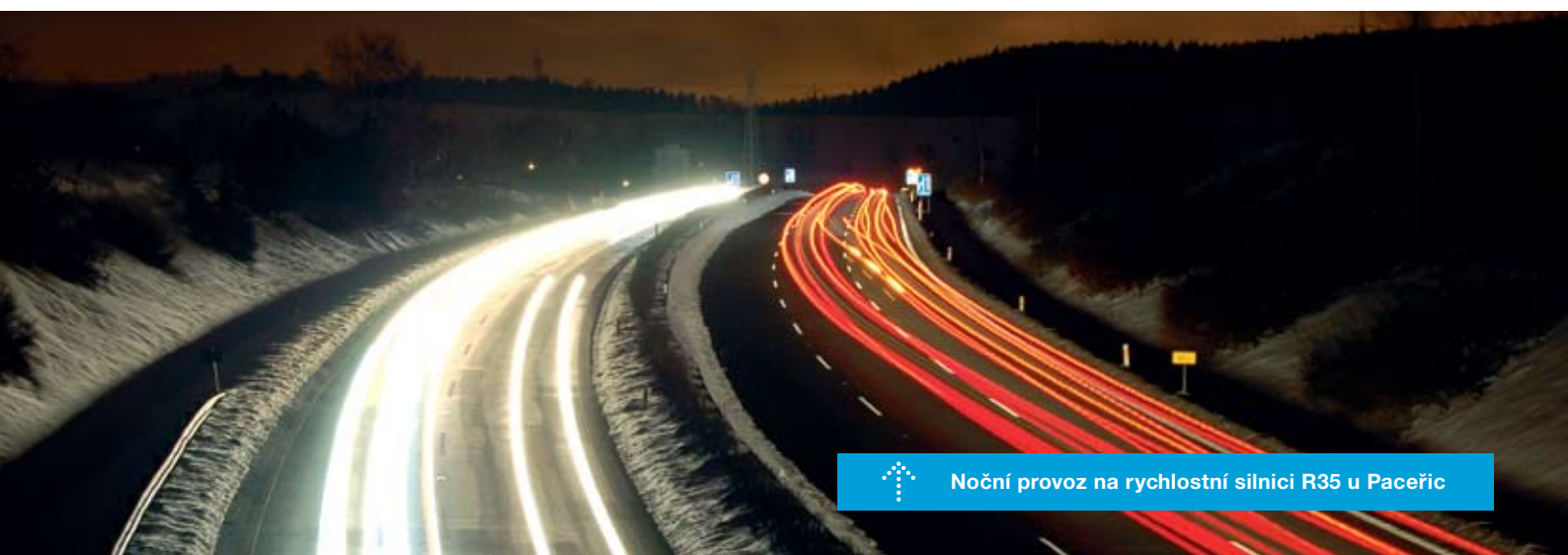
Název úseku	Počet vozidel za 24 h v obou směrech
Liberec–Turnov	34–38 tis.
Turnov–Jičín	13–18 tis.
Jičín–Hradec Králové	21–29 tis.
Hradec Králové–Ostrov	43–53 tis.
Ostrov–Janov	35–42 tis.
Janov–Mohelnice	33–39 tis.
Mohelnice–Olomouc	31–38 tis.
obchvat Olomouce	25–45 tis.
Olomouc–Lipník nad Bečvou	22–25 tis.



Rychlostní silnice R35 u Hodkovic nad Mohelkou



Křižovatka Jeřmanice po rekonstrukci



Noční provoz na rychlostní silnici R35 u Paceřic

R35 Liberec–Turnov–Jičín–Hradec Králové



R35 Liberec–Turnov	10
R35 Turnov – Jičín	12
R35 Jičín–Hradec Králové	14



LIBEREC HRADEC KRÁLOVÉ OLOMOUC LIPNÍK N. B.

R35

R35 Liberec–Turnov

Délka: 16,9 km, kategorie: S 22,5/80 a R 22,5/80, Liberecký kraj

Tento úsek R35 spolu s rychlostní silnicí R10 tvoří spojení Prahy s Libercem a napojuje na dálniční síť centrální část Libereckého kraje, včetně Jablonce nad Nisou. Při výstavbě čtyřpruhu byla využita tehdejší silnice I/35, která byla v letech 1969–1975 komplexně přestavěna v dvoupruhovém uspořádání s výjimkou stoupání u Jeřmanic, které bylo postaveno od samého počátku v čtyřpruhové kategorii S 22,5/80. Výstavba probíhala jak od Turnova, tak i od Liberce a byla ukončena v srpnu 2008 dokončením modernizace úseku Jeřmanice–Rádelský Mlýn. Celý úsek z Liberce až k Turnovu byl rozdělen na několik dílčích staveb, uváděných do provozu postupně od roku 1993.

Úsek mezi Hodkovicemi a Turnovem zahrnuje celkem tři stavby. I. stavba začíná (ve směru staničení od Liberce) jižně od Žďárku. Odtud pokračuje ve stopě původní silnice, kte-

uvedena do provozu. III. stavba začíná severně od MÚK Hodkovic se silnicí II/278. Odtud pokračuje ve stopě původní silnice, která byla rozšířena o druhou polovinu. Stavba končí za mostem přes řeku Mohelku u Nového Mlýna napojením na II. stavbu. Stavba byla zprovozněna v srpnu 2000. V letech 2002–2004 probíhala výstavba zkapacitnění silnice I/35 mezi Rádelským Mlýnem a Hodkovicemi, jednalo se o poslední chybějící čtyřpruhový úsek mezi Libercem a Turnovem. Stavba začíná před mimoúrovňovou křižovatkou Rádelský Mlýn se silnicí I/65, která napojuje na R35 město Jablonec nad Nisou. V křižovatce došlo k opravě mostů, povrchů větví a zárubních zdí. V budoucnu má být křižovatka opět přestavěna tak, aby lépe vyhovovala současným dopravním nárokům. Odtud pokračuje trasa rychlostní komunikace R35 ve stísněném údolí Mohelky (kde je již vedena



Křižovatka rychlostních silnic R10 a R35 u Turnova



MÚK Jeřmanice po rekonstrukci

rá byla v celé délce doplněna o druhou polovinu vozovky, prochází přes MÚK Paceřice a končí před mimoúrovňovou křižovatkou Ohrazenice s rychlostní silnicí R10. Stavba byla dokončena v roce 1993. II. stavba začíná u Nového Mlýna, následuje levostranný oblouk a podjezd pod železniční trať, který byl postaven již v sedmdesátých letech pro čtyřpruhové uspořádání. Dále jsou jednotlivé poloviny vozovky vedeny ve dvou odlišných výškových úrovních. Pro pravou polovinu vozovky ve směru na Turnov ve stoupání byl zářez prohlouben tak, aby byl dodržen maximální přípustný podélný sklon, zatímco levá polovina byla ponechána s původním podélným sklonem 8% v klesání směrem k Liberci. Stavba končí jižně u Žďárku napojením na I. stavbu, v říjnu 1997 byla stavba

železniční trať Liberec–Turnov) až k MÚK Hodkovic. Stavba byla zprovozněna 5. 12. 2003.

Úsek Liberec, Doubí–Dlouhý Most byl rozdělen na dvě stavby, z nichž jen jedna je součástí rychlostní silnice R35. V době výstavby tohoto úseku byly již v provozu dva na sebe nenavazující čtyřpruhové úseky silnice I/35, Liberec – průtah a Jeřmanice–Rádelský Mlýn.

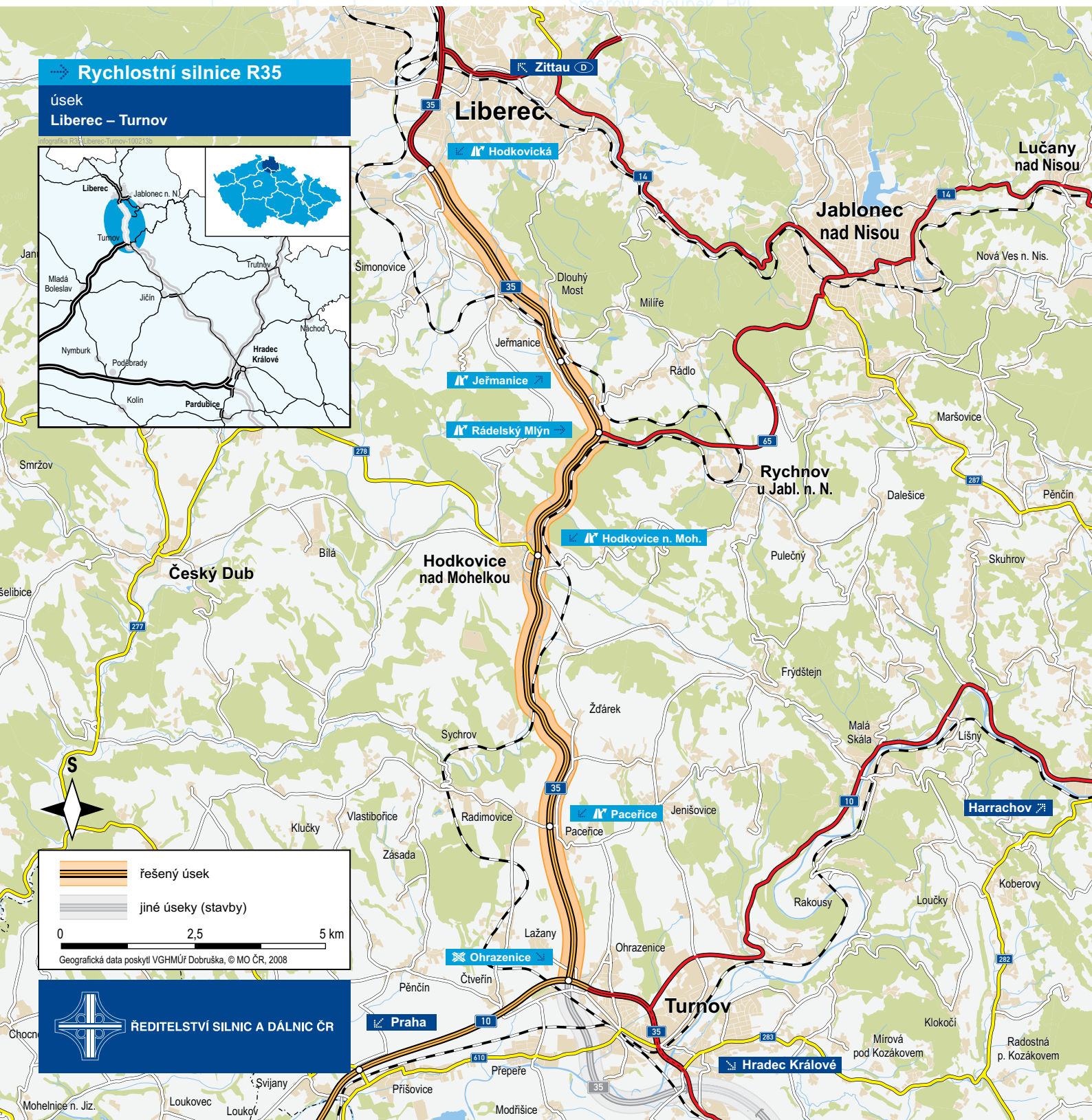
II. stavba začínala před MÚK Liberec, Doubí (Hodkovičká), kde navazovala na I. stavbu (není součástí rychlostní silnice R35). Odtud vedla dále severovýchodně od obce Dlouhý Most až k železničnímu mostu tratě Liberec–Turnov, kde se napojila na tehdy už provozovaný čtyřpruhový úsek silnice I/35 Jeřmanice–Rádelský Mlýn.



Stavba byla zprovozněna v roce 1998, jako rychlostní silnice byl úsek označen až v listopadu 2007 v souvislosti s modernizací navazujícího úseku.

K dokončení homogenizace celého úseku rychlostní komunikace Liberec, Doubí–Turnov bylo ještě nutné modernizovat původní, v 70. letech vybudovaný čtyřpruhový úsek Jeřmanice–Rádelský Mlýn, který nesplňoval požadavky kladené na

rychlostní silnici (nedostatečná délka odbočovacích a připojovacích pruhů, nevhodné umístění autobusové zastávky apod.). Stavba začíná před železničním mostem tratě Liberec–Turnov. Odtud pokračuje přes výjezd Jeřmanice táhlým klesáním ke křižovatce Rádelský Mlýn se silnicí I/65, před kterou končí. Stavba byla odevzdána veřejnosti do užívání 9. 11. 2007.



R35 Turnov – Jičín

Délka: 35,0–41,4 km (dle varianty), kategorie: R 25,5/100, Liberecký, Středočeský a Královéhradecký kraj

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Úsek R35 mezi Turnovem a Jičínem má v současné době stabilizované vedení trasy, a to tzv. severní variantu. Doporučilo ji Ministerstvu dopravy zastupitelstvo Libereckého kraje na svém zasedání dne 30. března 2010.

Dlouhodobě byly v daném území prověřovány dva koridory, tzv. severní, procházející přímým směrem po severním okraji centrální části CHKO Český ráj, a tzv. jižní, který je trasován jižně od Českého ráje, s napojením na stávající R10 u Mnichova Hradiště. Později byla ještě do posuzování zahrnuta i tzv. varianta superseverní, která míjí všechny části CHKO Český ráj severně kolem Semil a Železného Brodu. Na stávající rychlostní komunikaci se napojuje v křižovatce Rádelský Mlýn.

Na severu je území ohraničeno linií Jablonec nad Nisou, Železný Brod, Lomnice nad Popelkou a z jihu linií Mnichovo Hradiště, Sobotka, Jičín.

Toto území je poměrně hustě osídleno a podstatnou část území zabírá CHKO Český Ráj. V území byly na základě zadání vymezeny tři koridory pro návrh R35 tak, aby v nich bylo možné navrhnout varianty trasy, které nezasahují do CHKO, a které jsou vedeny mimo obytnou zástavbu dotčených sídelních útvarů.

Navrženy a prověřeny byly tyto koridory:

Koridor 1 „severní“ – Začátek koridoru je ve stávající mimoúrovňové křižovatce Ohrazenice rychlostních silnic R10



R35 u Rovenska pod Troskami



Mimoúrovňová křižovatka Kněžice

V únoru 2009 byla na úsek Turnov–Jičín zpracována studie proveditelnosti a účelnosti, prověřující tyto koridory z hlediska technického, z hlediska ekonomického, z hlediska dopravního, z hlediska ekologického a z hlediska demografických údajů.

Území, ve kterém byla prověřována možnost vedení trasy rychlostní silnice R35 je na západě ohraničeno v úseku mezi Mnichovým Hradištěm a Turnovem stávající rychlostní silnicí R10 a dále rychlostní silnicí R35 v úseku mezi Turnovem a Libercem. Na východě zasahuje vymezené území až k obci Úlibice, kde se navrhované trasy v jednotlivých koridorech napojují na stabilizovanou trasu R35 mezi Úlibicemi a Hradcem Králové.

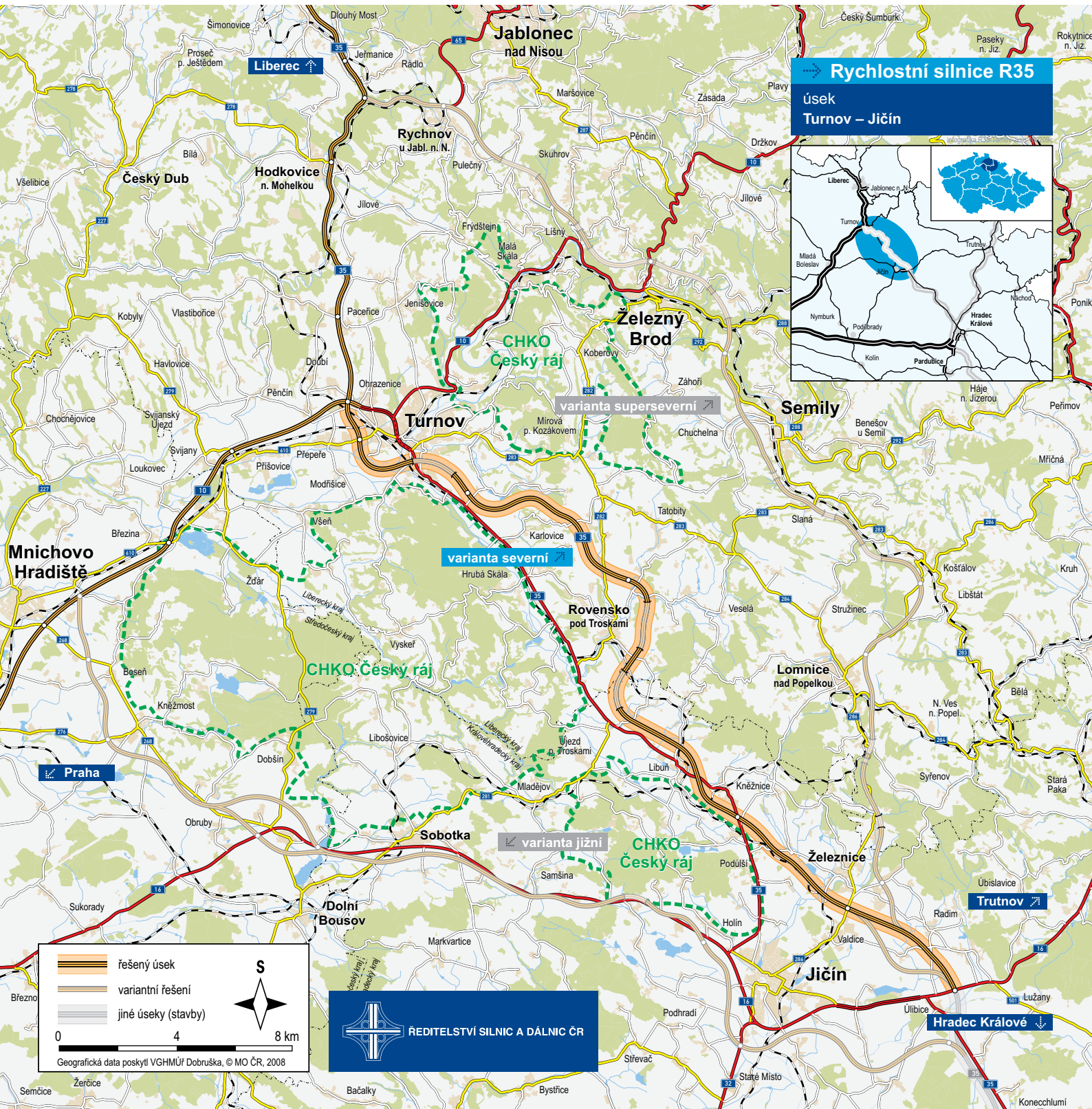
a R35 u Turnova. Koridor končí u obce Úlibice v místě napojení na stabilizovanou trasu R35 (úsek Úlibice–Hradec Králové) v MÚK Úlibice. Mezi oběma koncovými body je koridor veden v souběhu se stávající silnicí I/35. Délka koridoru je asi 35 km.

Koridor 2 „jižní“ – Začátek koridoru je na stávající rychlostní silnici R10 u Mnichova Hradiště, konec je za obcí Úlibice ve směru na Hradec Králové v místě napojení na stabilizovanou trasu. Mezi oběma koncovými body je koridor veden v souběhu se silnicí II/268 mezi Mnichovým Hradištěm a Horním Bousovem a dále kolem Sobotky a Jičína v souběhu se silnicí I/16. Délka koridoru je přibližně 41 km.



Koridor 3 „superseverní“ – Začátek koridoru je na stávající R35 v mimoúrovňové křižovatce Rádelský Mlýn a koridor končí v místě napojení stabilizované trasy rychlostní komunikace R35 (úsek Úlibice–Hradec Králové) na silnici I/16 v MÚK Úlibice. Od MÚK Rádelský Mlýn k Rychnovu u Jablonce nad Nisou je koridor veden v trase stávající silnice I/65. Od Rychnova u Jablonce nad Nisou

směřuje koridor k údolí Jizery a je veden severně od Malé Skály a Železného Brodu. Za Železným Brodem kříží údolí Jizery, směřuje k Semilům a dále pak ke Košťálovu. U obce Košťálov se stáčí koridor na jih a je veden k obci Úlibice, kde se v MÚK Úlibice napojuje na stabilizovanou trasu rychlostní silnice R35 (úsek Úlibice – Hradec Králové). Délka koridoru je přibližně 44 km.



R35 Jičín – Hradec Králové

Délka: 35 900 m, kategorie: R 25,5/120 a S 25,5/100, Královéhradecký kraj

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Úsek rychlostní komunikace R35 Jičín–Hradec Králové začíná na mimoúrovňové křižovatce (MÚK) Úlibice se silnicí I/16, pokračuje východním obchvatem Úlibic, kříží stávající silnici I/35 a dále je trasa rychlostní silnice R35 vedena souběžně se stávající silnicí I/35 k obci Konecchlumí, pokračuje mezi obcemi Konecchlumí a Kovač, východně míjí obec Třtenice, dále pak vede mezi obcemi Sobčice a Chomutice do prostoru jižně od Ostroměře. Dále trasa pokračuje severně od obce Domoslavice, jižně od Bílska u Hořic a jihozápadně od Hořic, kde se trasa stáčí na jih. V další části úseku je trasa vedena západně od obce Vinice, následně mezi obcemi Milovice u Hořic a Ostrov, kde se stáčí do jihovýchodního směru, severně míjí obec Klenice, dále je vedena v prostoru mezi Sadovou a Sověticemi, jiho-

Rychlostní silnice R35 je navržena v kategorii R 25,5/120, pouze obchvat Úlibic je v kategorii S 25,5/100. Délka celého úseku je přibližně 35,900 km.

V celé délce úseku Úlibice–Plotiště (vyjma úseku u Všestary) bude rychlostní silnice R35 vedena mimo stopu stávající silnice I/35. Stávající silnice I/35 bude přeřazena do sítě silnic II. tříd jako silnice II/635 a bude v celé své délce na úseku Úlibice–MÚK Plotiště sloužit jako doprovodná komunikace rychlostní silnice R35. Na katastru obce Všestary bude vybudována doprovodná komunikace ve společném dopravním koridoru s R35, která bude pokračovat v nové stopě až do stávající okružní křižovatky silnic I/11, I/33 a I/35 u „ČKD“. V zájmovém úseku trasy rychlostní silnice R35 nedochází k zásadním střetům z hlediska ochrany životního prostředí.



Estakáda přes žel. trať a Chvalinský potok u Hořic

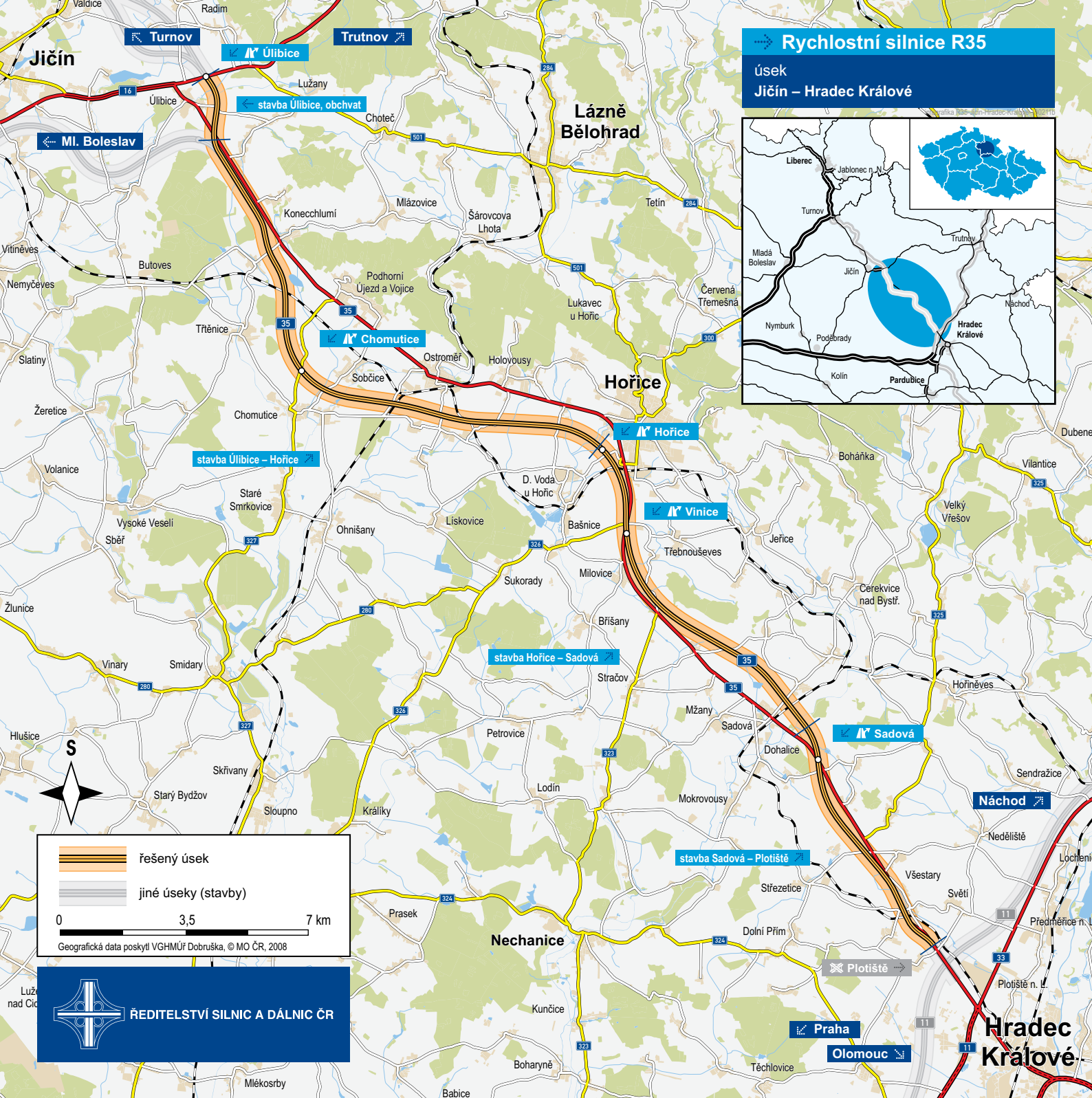


Křižovatka R35 a D11 Plotiště u Hradce Králové

západně od Lípy do prostoru obce Všestary, kde se trasa přimyká k trase stávající silnice I/35. Rychlostní komunikace R35 v úseku Úlibice–Plotiště (Hradec Králové) bude končit v MÚK Plotiště, kde bude rychlostní silnice R35 napojena na dálnici D11. MÚK Plotiště je součástí realizace dálnice D11, stavby 1106.

Trasa rychlostní silnice R35 je navržena mimo zastavěná území s výjimkou obce Všestary, kde se bezprostředně dotýká stávající zástavby, což je způsobeno stávajícím průcho- dem silnice I/35.

V rámci aktualizace technické studie bylo navrženo rozdělení výstavby úseku Úlibice–Plotiště na jednotlivé stavební úseky, které budou v dalším postupu připravovány samostatně. Předpokládá se budování rychlostní silnice R35 po etapách, postupně ve 4 stavebách, nejprve bude postavena stavba R35 Úlibice, obchvat a v dalších fázích bude rychlostní silnice R35 budována ve směru od křižovatky Plotiště (od Hradce Králové směrem na Úlibice) tak, aby stavba rychlostní silnice R35 navazovala na realizaci dálnice D11 – stavbu 1106.



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 35 900 m
kategorie: R 25,5/120,
S 25,5/120

Mostní objekty:

počet celkem: 42
z toho na R35: 25
nad R35: 17

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Úlibice, MÚK Chomutice,
MÚK Hořice, MÚK Vinice,
MÚK Sadová, MÚK Plotišť
(součást stavby D1106)

Název úseku:

R35 Jičín–Hradec Králové

Místo stavby:

Královéhradecký kraj

Katastrální území:

Úlibice, Lužany u Jičína, Kovač,
Kamenice u Konecchlumí,
Vojice, Třtěníce,
Chomutičky, Chomutice, Obora
u Chomutic, Sobčice, Ostroměř,
Domaslavič, Holovousy v
Podkrkonoší, Bílsko u Hořic, Libo-
nice, Hořice v Podkrkonoší, Dolní

Dobrá Voda, Vinice v Podkrkonoší,
Ostrov v Podkrkonoší, Milovice
u Hořic, Klenice, Horní Černůtky,
Sovětič, Sadová u Sovětič,
Čistěves, Horní Dohalice, Dlouhé
Dvory, Lípa u Hradce Králové,
Rozběřič, Všestary, Rosnice u
Všestar, Bříza u Všestar

Objednatel: ŘSD



Křižovatka D11 a R35 u Sedlic



Trasa rychlostní silnice R35 u Opatovic nad Labem



Mimoúrovňová křižovatka Opatovice

R35 Hradec Králové – Mohelnice



R35 Sedlice – Opatovice	18
R35 Opatovice – Časy	20
R35 Časy – Ostrov	22
R35 Ostrov – Mohelnice	24



LIBEREC HRADEC KRÁLOVÉ OLOMOUC LIPNÍK N. B.

R35 Sedlice – Opatovice

Délka: 4190 m, kategorie: R 24,5/120 a R25,5/120, Pardubický kraj

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Dokončená stavba silnice R35 v úseku Sedlice–Opatovice navazuje na dálnici D11 v křižovatce MÚK Sedlice a zahrnovala realizaci rychlostní silnice R35 v kategorii R 24,5/120 v úseku od křižovatky s D11 (MÚK Sedlice) po křižovatku se silnicí I/37 (MÚK Opatovice). Délka této komunikace je 3150 metrů. Dále zahrnovala přeložku silnice I/37 v kategorii S 24,5/100 v úseku od hřiště Opatovice po MÚK Hrobice. Délka přeložky je 4093 metrů a vede souběžně s původní silnicí I/37.

Součástí stavby byla také výstavba mimoúrovňové křižovatky silnic R35 a I/37 Opatovice s napojením přilehlých komunikací a mimoúrovňová křižovatka silnic I/37 a II/324 Hrobice. Důležitým stavebním objektem byla také 750 metrů dlouhá přeložka silnice II/333 mezi obcemi Libišany a Podůlšany.

ní krajinného rázu. Negativní účinky jsou zmírněny výsadbou stromových a keřových porostů. Celá stavba bude ozeleňena trávníky a vzrostlou zelení, včetně naváděcí zeleně u mostních objektů, které kříží biokoridory a interakční prvky. Stavba vyvolala přeložky dotčených komunikací nižších kategorií a nadzemních i podzemních inženýrských sítí. Dále bylo nutné přeložit vodoteč Velké strouhy.

Na stavbu R35 Sedlice–Opatovice bude navazovat zkapacitnění silnice I/37 v úseku od MÚK Hrobice k Pardubicím. Jedná se o stavbu „Silnice I/37 Ohrazenice–Hrobice, čtyřpruh“ a v úseku od MÚK Opatovice na Hradec Králové o stavbu „Silnice I/37 Březhrad–Opatovice“. Výstavba silnice R35 ve směru na Vysoké Mýto bude pokračovat realizací estakády nad prostorem křižovatky MÚK Opatovice.



Rychlostní silnice R35 u Libišan



Křižovatka silnic R35 a I/37 u Opatovic

Vzhledem k rovinatému terénu si stavba vyžádala značné množství násypových materiálů a realizaci velkého množství mostních objektů převádějící silnice nižších tříd či přecházející vodoteče apod. Před samotným zahájením stavby byla provedena demolice jednoho obytného objektu u obce Čeperka.

Silnice R35 a I/37 byly zrealizovány v celé délce se svodidly po obou stranách, čímž je minimalizována možnost ropné havárie mimo vlastní vozovky. Stavba silnice R35 je postavena v násypch o výšce až 12 metrů, čímž dochází k ovlivně-

V I. etapě stavby byla postavena jen nezbytná část z estakády Opatovice délky 1140 metrů, II. etapa měla být realizována spolu s navazující stavbou Opatovice–Časy. V rámci urychlení výstavby R35 však bylo rozhodnuto o dostavbě estakády v předstihu. Zahájení realizace se předpokládá v roce 2010.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
04/2001	05/2002	10/2004	01/2007	05/2006	11/2006	11/2009



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 4190 m
kategorie: R 24,5/120
a R 25,5/120

Mostní objekty:

počet celkem: 21
z toho na R35: 11
nad I/37: 6
na ostatních kom.: 4

celková délka mostu: 2463 m

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2
délka větví: 3270 m

Protihlukové stěny:

počet objektů: 4
délka stěn: 1790 m

Název stavby:

R35 Sedlice–Opatovice

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Libišany, Podůlšany,
Čeperka, Opatovice n. L., Hrobice

Objednatel:

ŘSD

Projektant:

PRAGOPROJEKT, a.s.

Zhotovitel:

Skanska DS a.s. (I. etapa)

Skanska DS a.s. a Metrostav a.s.
(II. etapa)

Cena stavby dle smlouvy bez daně:

I. etapa: 1 413 932 599 Kč

II. etapa: 1 353 960 104 Kč



R35 Opatovice – Časy

Délka: 12 610 m, kategorie: R 25,5/120, Pardubický kraj



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Připravovaná stavba řeší novou čtyřpruhovou, směrově rozdělenou komunikaci, se dvěma mimoúrovňovými křižovatkami. Mimoúrovňové křížení je navrženo se silnicemi II/298 – MÚK Rokytno a I/36 – MÚK Časy. Křížení R35 s ostatními komunikacemi je vždy mimoúrovňové, a to navrženy mostními objekty. Další mostní objekty jsou navrženy v místech křižujících vodotečí. Nejvýznamnějším mostním objektem je 1060 metrů dlouhá estakáda přes Labe a jeho inundační území.

Na začátku, v km 4,190, navazuje na dokončenou stavbu R35 Sedlice–Opatovice a na konci, v km 16,800, na připravovanou stavbu R35 Časy–Ostrov. Komunikace je navržena v kategorii R 25,5/120, délka předmětného úseku je 12 610 metrů.

Směrový sloupek PVC
v=1,05m

konci prochází trasa v délce přibližně 400 metrů podél vymezené ptačí oblasti Komárov. Z pohledu stavby se jedná o území bezproblémové s podmínkami obvyklými pro stavbu.

Stavba bude realizována na etapy. Etapizaci vyvolává snaha o maximální ponechání stávající dopravy v provozu a minimalizace uzavírek. Stavba bude rozdělena na 3. etapy.

Z důvodu převádění dopravy pro uvolnění staveniště budou v 1. etapě realizována provizoria, a sice: provizorní přeložka silnice II/298 – v oblasti MÚK Rokytno a provizorní přeložka silnice I/36 – v napojení na silnici I/36 směr Holice. V 1. etapě budou dále realizovány přeložky stávajících inženýrských sítí. Ve 2. etapě bude realizována rychlostní silnice R35 v plném rozsahu mimo úseky, kde dochází ke křížení komunikací



Estakáda přes Labe a inundační území



MÚK Rokytno

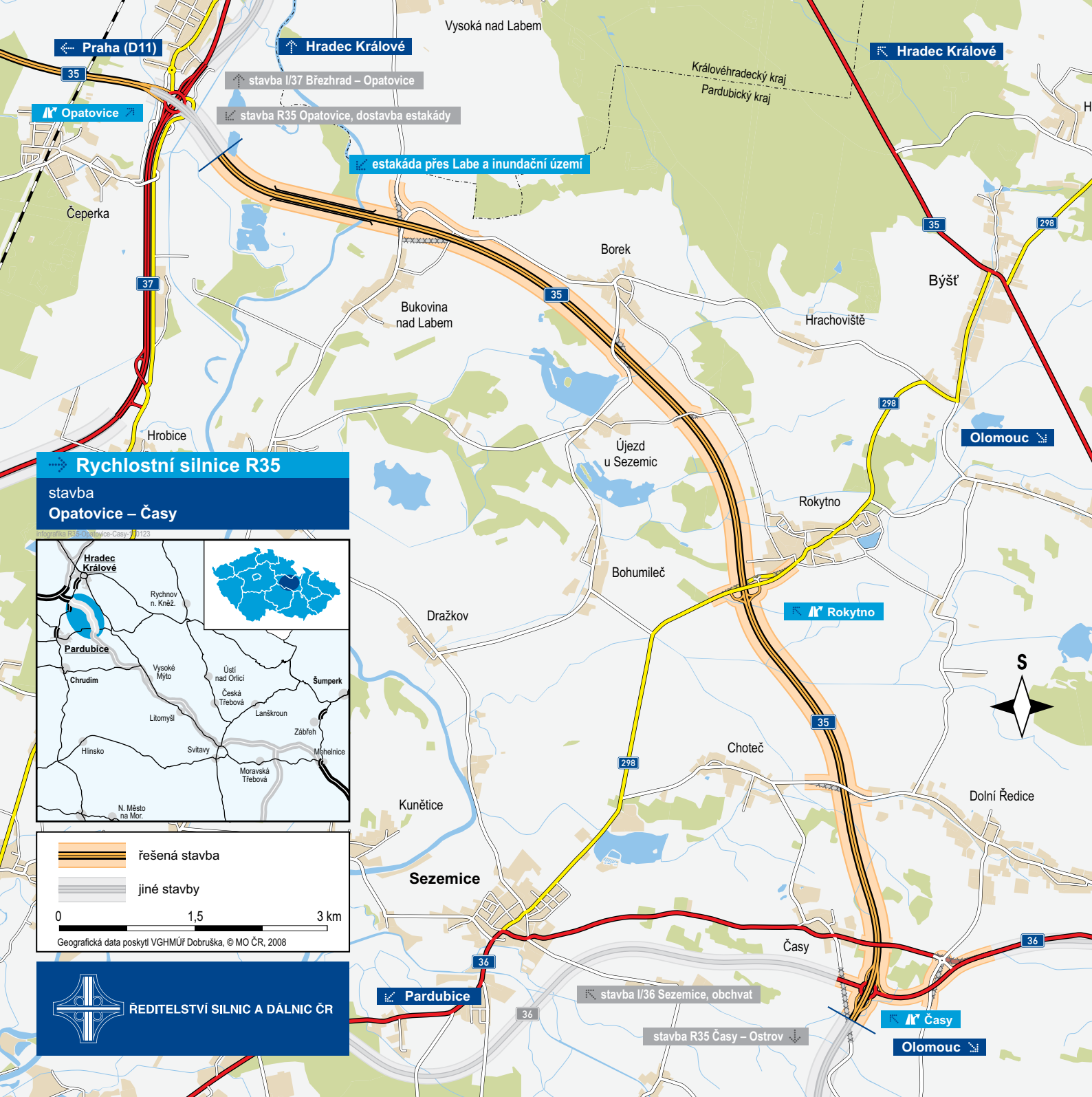
Rychlostní silnice R35 za estakádou přes MÚK Opatovice pokračuje naspem k estakádě přes Labe a jeho inundační území, severně míjí Bukovinu nad Labem. Trasa prochází jižně od Borku a stáčí se na jih. Západně od Rokytna je navržena MÚK Rokytno se silnicí II/298. Odtud pokračuje mezi obcemi Choteč a Dolní Ředice, východně míjí Časy. Stavba končí za MÚK Časy s přeložkou silnicí I/36.

Navrhovaná trasa rychlostní silnice R35 je vedena mimo stávající zástavbu převážně po zemědělské půdě, lesními porosty prochází v nezbytném rozsahu u obcí Rokytno a Časy. Na

s ponecháním provozu. Realizovány budou v této etapě také nosné konstrukce všech mostů. Ve 3. etapě dojde ke kompletnímu dokončení stavby.

Na stavbu byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR). Ukončení územního řízení se předpokládá v prosinci roku 2010.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
12/2006	07/2008	12/2010	09/2012	04/2012	09/2012	06/2015



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 12 610 m
kategorie: R 25,5/120
plocha vozovek: 1 518 346 m²
Mostní objekty:
počet celkem: 24
z toho na rychlostní silnici: 16
nad rychlostní silnicí: 7

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2
Protihlukové stěny:
počet objektů: 6
délka stěn: 3552 m
Přeložky a úpravy ostatních komunikací:
počet objektů: 18
celková délka přeložek: 21 802 m

Název stavby:

R35 Opatovice–Časy

Místo stavby:

Pardubický kraj
Katastrální území:
Opatovice n. L., Bukovina n. L.,
Borek, Újezd u Sezemic, Rokytno,
Choteč u Holic, Dolní Ředice,
Časy

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Projektant DUR:

PRAGOPROJEKT, a.s.,
K Ryšánce 16, 147 54 Praha 4

Předpokládaná cena stavby

bez daně:
5 103 000 000 Kč

R35 Časy – Ostrov

Délka: 14 500 m, kategorie: R 25,5/120, Pardubický kraj

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Trasa začíná u obce Časy a prochází rovinatou krajinou jihovýchodním směrem mezi obcí Roveň na severu a obcemi Dašice, Prachovice, Platěnice a Čeradice na jihu. Mezi Turovem a Uherskem přechází Loučnou a mírně zvlněnou krajinou se stáčí k Vysokému Mýtu a končí mezi Opočnem a Ostrovem.

Zájmové území pro stavbu je rovinaté až mírně zvlněné. Stavba vede na všech katastrálních územích většinou po volných neosídlených pozemcích, převážně využívaných k zemědělské činnosti.

Začátek stavby navazuje v km 16,800 na předchozí stavbu R35 Opatovice–Časy. Od Časů trasa pokračuje kolem

komunikací na pozemky, výstavba mostních objektů a protihlukových stěn.

V km 20,820 bude vybudována MÚK Dašice, která zajistí napojení R35 na stávající silniční síť. Na konci stavby je napojení trasy R35 na stávající silniční síť řešeno MÚK Ostrov. Stavba bude za MÚK Ostrov provizorně připojena na silnici I/17 tak, aby tranzit neprojížděl obcí.

Nejvýznamnějšími mostními objekty jsou přechody přes vodní toky Zadní Lodrantka, Lodrantka, Točivý potok a Loučná. Trasa rychlostní silnice R35 kříží nadjezdy také dvě železniční tratě, a sice: Praha–Česká Třebová (ve stanici Uhersko) a trať Chrudim–Borohrádek.



R35 u obce Dolní Roveň



MÚK Dašice

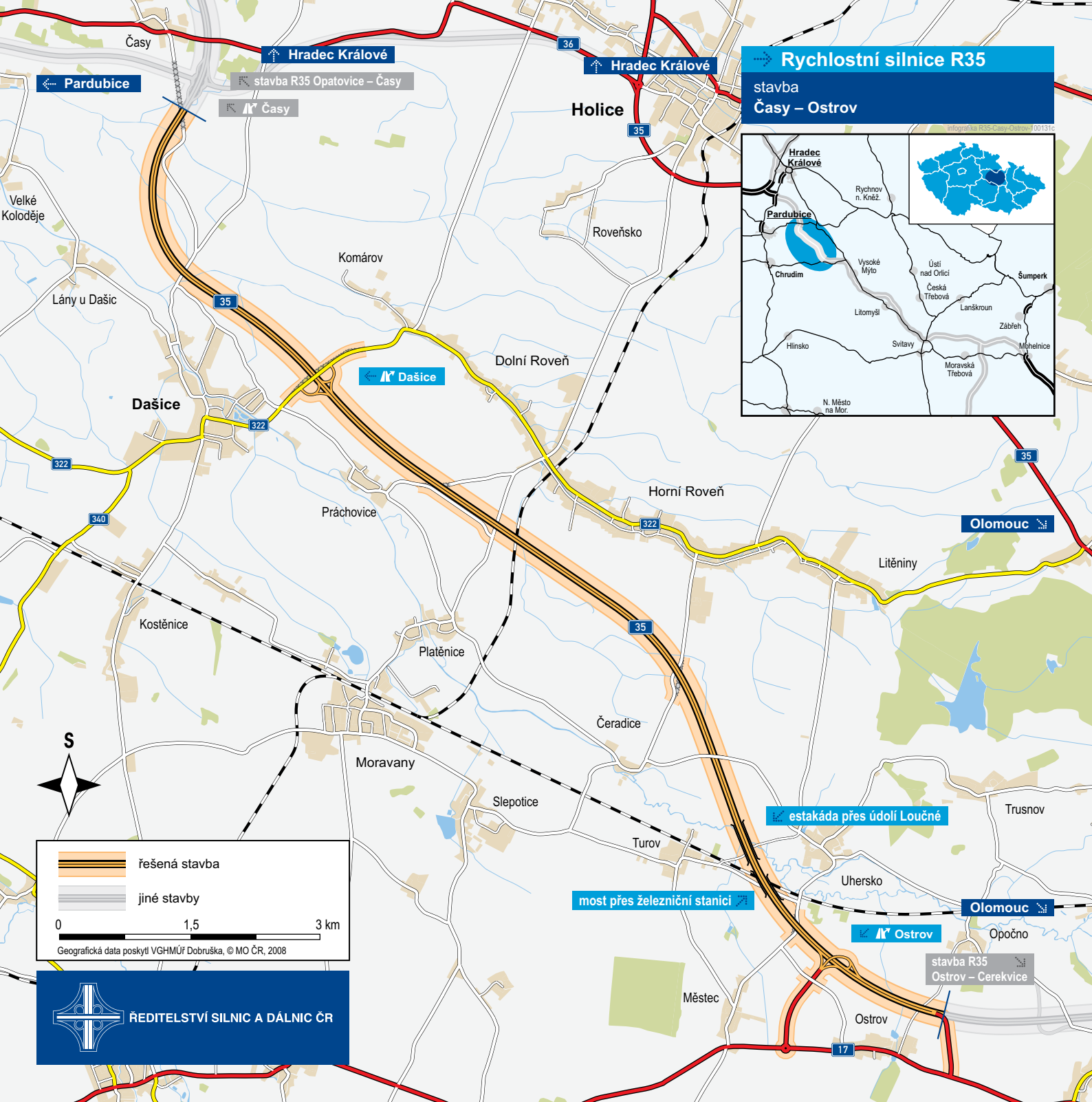
vyhlášené ptačí oblasti Komárov do prostoru MÚK Dašice, kde kříží silnici II/322. Dále trasa pokračuje podél jižní strany Horní a Dolní Rovně a obloukem se stáčí jihovýchodně do prostoru mezi Turovem a Uherskem. Železniční trať Praha–Česká Třebová kříží nadjezdem v železniční stanici Uhersko a pokračuje k obci Ostrov. Konec stavby je v provizorním napojení na silnici I/17 za budoucí MÚK Ostrov. Úsek rychlostní silnice je navržen v kategorii R 25,5/120. Celková délka stavby je 14 500 metrů.

Součástí stavby je kromě hlavní trasy také výstavba křižovatek, přeložky a úpravy silnic II. třídy, III. tříd, přístupových

S etapizací výstavby se neuvažuje. Stavbu lze případně rozdělit na samostatné části, na nichž budou v předstihu zahájeny práce na dlouhých mostech nebo realizovány přeložky inženýrských sítí.

Na stavbu byla dokončena dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR). Ukončení územního řízení se předpokládá v prosinci roku 2010.

Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
12/2006	07/2008	12/2010	09/2012	04/2012	09/2012	06/2015



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 14 500 m
kategorie: R 25,5/120
plocha vozovky: 297 200 m²
Mostní objekty:
počet celkem: 20
z toho na rychlostní silnici: 14
nad rychlostní silnicí: 4
na přístupech na pozemky: 2

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2
Protihlukové stěny:
počet objektů: 4
délka stěn: 6887 m
Přeložky a úpravy ostatních komunikací:
počet objektů: 18
celková délka přeložek: 22 667 m

Název stavby:

R35 Časy–Ostrov
Místo stavby: Pardubický kraj
Katastrální území:
Časy, Čeradice n. L., Dašice, Dolní Roveň, Horní Roveň, Komárov u Holic, Lány u Dašic, Městec, Ostrov, Prachovice u Dašic, Turov n. L., Uhersko, Velké Koloděje

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR,
Na Pankráci 56, 145 05 Praha 4
Projektant DUR:
VALBEK spol. s r.o.,
Vaňurova 505/17, 460 02 Liberec 3
Předpokládaná cena stavby bez daně:
4 133 000 000 Kč



R35 Ostrov – Mohelnice

Délka: 78 603 m, kategorie: R 25,5/120, Olomoucký kraj



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Předmětem stavby je realizace čtyřpruhové rychlostní silnice R35 mezi městy Ostrov a Mohelnice. Silnice je navrhována v kategorii R 25,5/120, délka řešeného úseku je v základní variantě 78,603 km.

Na začátku posuzovaná trasa R35 navazuje na stavbu R35 Časy–Ostrov, na kterou již byla vypracovaná dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR), na konci navazuje na provozovaný úsek R35 Mohelnice–Lipník nad Bečvou.

Trasa rychlostní silnice R35 je vedena převážně otevřenou krajinou přes pole a travní porosty, kontakt s lesními porosty a sídly bude minimální. Křížení několika vodních toků bude řešeno mostními objekty nebo rámovými propusty. Terén-

Směrový sloupek PVC
v=1.05m

Mezi Vysokým Mýtem a Litomyšlí sleduje navržená trasa hlavní komunikační osy v území – stávající silnici I/35 a železniční trať. Mezi Hrušovou a Cerekvicemi trasa R35 tyto linie přechází, a dále vede v území severně od nich.

U obce Řídký je navržena MÚK, za níž se trasa rychlostní komunikace R35 odklání od koridoru silnice I/35 a míří východním směrem severně od obcí Sedliště a Kornice. U obce Kornice je navržena další MÚK. Za touto křižovatkou trasa směřuje opět jihovýchodním směrem a vede západně od Strakova a východně od Janova, kde využívá stávající těleso silnice I/35 jako levou polovinu čtyřpruhové komunikace.



MÚK Vysoké Mýto



Estakáda přes údolí Loučné u Hrušové

ní zlomy, citlivé přírodní oblasti a významné krajinné prvky v průběhu trasy jsou řešeny celkem třemi tunely. Z pohledu ochrany přírody je významný výskyt biokoridorů.

Začátek navržené trasy silnice je tedy umístěn severovýchodně od obce Ostrov, kde navazuje na předchozí úsek. Trasa zde vede v širokém oblouku, kterým se stáčí do východního směru. Severně od obce Vraclav silnice podchází 475 metrů dlouhým tunelem Vraclav vrch Homole a následně se stáčí do jižního směru a obchází ze západu a z jihu Vysoké Mýto. Na severozápadě a jihovýchodě od města jsou navrženy mimoúrovňové křižovatky (MÚK).

U Janova, stejně jako o pět kilometrů dále u Mikulče, jsou navrženy MÚK se stávající silnicí I/35. Odtud trasa rychlostní komunikace R35 prochází průsekem v lese, obchází jižně Valdek, Opatovec a Košire, a v místě křížení s železniční tratí opouští koridor silnice I/35 a stáčí se na sever k Dětrichovu. Zde podchází tunelem Mladějovský vrch. Druhý, východní portál 3700 metrů dlouhého raženého tunelu Dětrichov, je navržen severně od Nové Vsi, kde trasa rychlostní komunikace R35 směřuje na východ. U Kunčiny je navržena křižovatka s přeložkou silnice Moravská Třebová–Lanškroun.

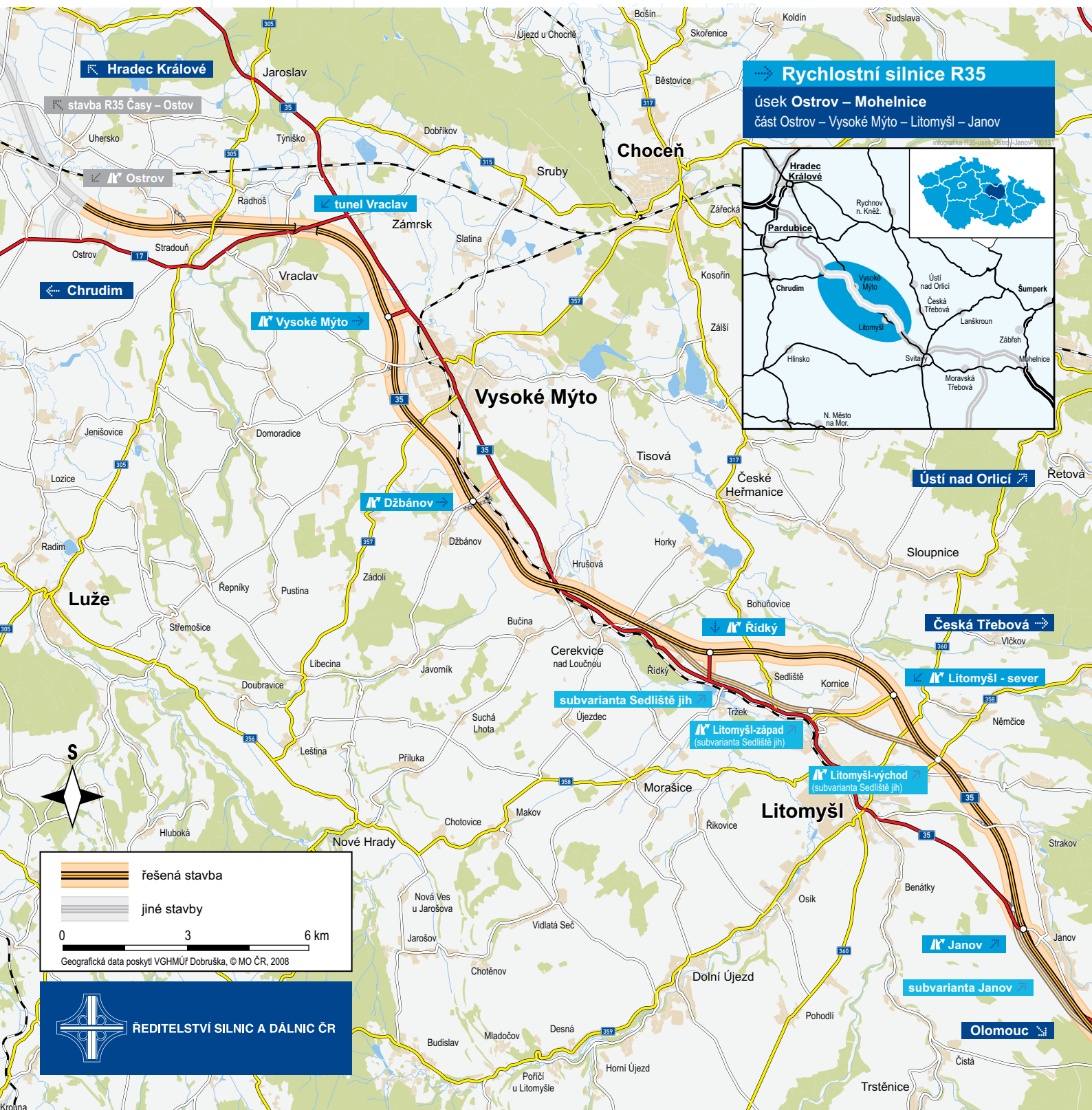


Ze severu pak obchází Radišov a prochází mezi Starým Městem a Třebořem přes silnici II/368, na kterou není napojena.

Další mimoúrovňová křižovatka je navržena až v místě budoucího vedení rychlostní komunikace R43 severovýchodně od Dětrichova u Moravské Třebové.

Dále trasa pokračuje po okraji Petrušovského lesa, do ně-

žhož posléze vstupuje. Zde je rychlostní komunikace vedena v 1100 metrů dlouhém raženém tunelu Maletín a následně údolí Mírovky překonává mostním objektem dlouhým 160 metrů. Poté rychlostní komunikace R35 pokračuje po trvalých travních porostech a po okraji lesa nad obcí Maletín k MÚK Maletín, která je řešena ve dvou variantách.





R35 Ostrov – Mohelnice

Délka: 78 603 m, kategorie: R 25,5/120, Olomoucký kraj



Od MÚK Maletín (křižovatka se silnicí III/31519 mezi Maletínem a Krchleby) obchází trasa soustavou směrůvých oblouků ze severu lesní komplex kopce Obora u Mírova a je vedena v souběhu se zástavbou obcí Krchleby a Řepová ve vzdálenosti 250–820 metrů. Ze severu trasa dále obchází Křemačov, je vedena jihozápadně kolem Mohelnice přičemž stávající silnici I/35 kříží mezi okrajovými zástavbami Podolí a Mohelnice.

Jižně od Mohelnice se trasa rychlostní komunikace R35 napojuje na trasu stávající silnice R35 mezi Mohelnicí a Olomoucí. Mezi Křemačovem a Podolím se v MÚK Mohelnice – sever napojuje na silnici R35 přeložka silnice I/44 Mohelnice–Šumperk.

Umístění rychlostní silnice do řešeného území přirozeně zásadně ovlivní celý systém dopravních komunikací v této oblasti. Předpokládá se výstavba několika přeložek komunikací nižší třídy, jejich počet však není velký, neboť ve

se střední a severní Moravou je při použití rychlostní silnice o přibližně 30 km kratší než po dálnici D1.

V rámci celé trasy jsou posuzovány ještě dvě subvarianty, a to v prostoru severně od Litomyšle (Sedliště) a u obce Janov.

Subvarianta Sedliště – jih:

Jedná se o vedení obchvatu Litomyšle v trase posuzované v rámci Oznámení tohoto záměru. Subvarianta se odpojuje ze základní trasy přibližně v km 50,1 a opět se napojuje v km 58,65. Tento úsek představuje km 13,0 až km 21,0 dle staničení používaném v Oznámení záměru.

Subvarianta Janov:

Jedná se o variantní řešení obchvatu Janova v km 62,0 až 66,0. Subvarianta oproti základní variantě nevyužívá stávající I/35 jako polovinu profilu vozovky, zachovává tak vybudovaný obchvat Janova. Subvarianta je od základní varianty vzdálena asi 85 metrů, v blízkosti MÚK Janov se vzdálenost zvyšuje na maximálně 200 metrů.



R35 od tunelu Dětrichov k Mohelnici



MÚK Mohelnice-sever

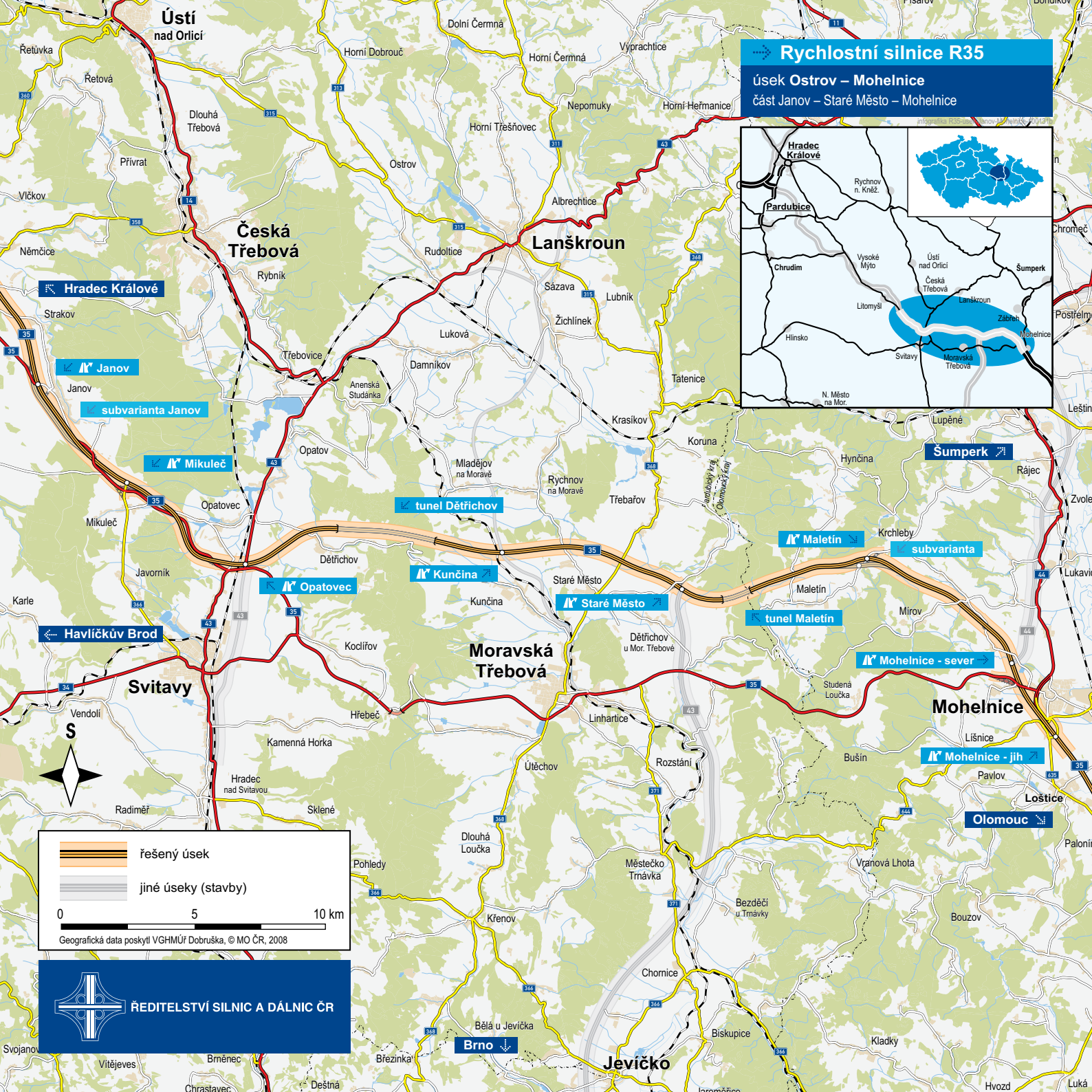
většině mimoúrovňových křižovatek bude rychlostní silnice R35 napojena na stávající silniční síť pouze krátkou spojkou k souběžné silnici I/35. Trasy těchto přeložek ještě nejsou definitivně dopracovány, jedná se vesměs o silnice II. třídy. Dále bude nutné vybudovat celou řadu přeložek stávajících komunikací a inženýrských sítí, přes které rychlostní silnice R35 přechází.

Po vybudování tohoto úseku rychlostní silnice R35 bude dokončena alternativní čtyřpruhová komunikace mezi Čechami a Moravou, což by mělo vést k částečnému odlehčení dnes přetížené dálnice D1 mezi Prahou a Brnem. Spojení Prahy

Úsek R35 mezi Ostrovem a Mohelnicí je z pohledu vlivu na životní prostředí (EIA) posuzován ve dvou částech a sice: v úseku Ostrov–Staré Město a Staré Město–Mohelnice.

V návaznosti na výstavbu tohoto úseku R35 mají být též vybudovány přívaděče k Ústí nad Orlicí a České Třebové, jejichž výstavba byla jednou z podmínek, který umožnil stabilizaci vedení R35 v jižní variantě.

V současné době probíhá proces zjištění vlivu stavby na životní prostředí – EIA. Na stavby R35 Ostrov–Staré Město a Staré Město–Mohelnice jsou vypracované dokumentace EIA a probíhá jejich projednávání.



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 78 603 m
kategorie: R 25,5/120

Tunely:

Vraclav: 475 m
Dětřichov: 3700 m
Maletín: 1100 m
celková délka: 5275 m

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 12

Název úseku:

R35 Ostrov–Mohelnice

Místo stavby:

Pardubický a Olomoucký kraj

Kat. území Pardubický kraj:

Bohuňovice u Litomyšle, Cerkevce n. L., Pekla, Čistá u Lit., Městec, Dětřichov u Svitav, Dětřichov u Mor. Tř., Džbánov u V. Mýta, Hrušová, Janov u Lit.,

Kunčina, Nová Ves u Mor. Tř., Kornice, Lány u Lit., Litomyšl, Záhrad, Nedošín, Mikuleč, Mladějov na Moravě, Opatov v Čechách, Opatovec, Ostrov, Řídký, Sedliště u Lit., Radišov, Staré Město u Mor. Tř., Stradouň, Strakov, Mor. Lačnov, Opočno n. L., Tržek u Lit., Vraclav, Vys. Mýto, Janovičky u Zámrsku, Zámorsk,

Mor. Třebová, Staré Město u Mor. Tř., Petrušov, Dětřichov, Třebořov, Prklišov

Kat. území Olomoucký kraj:

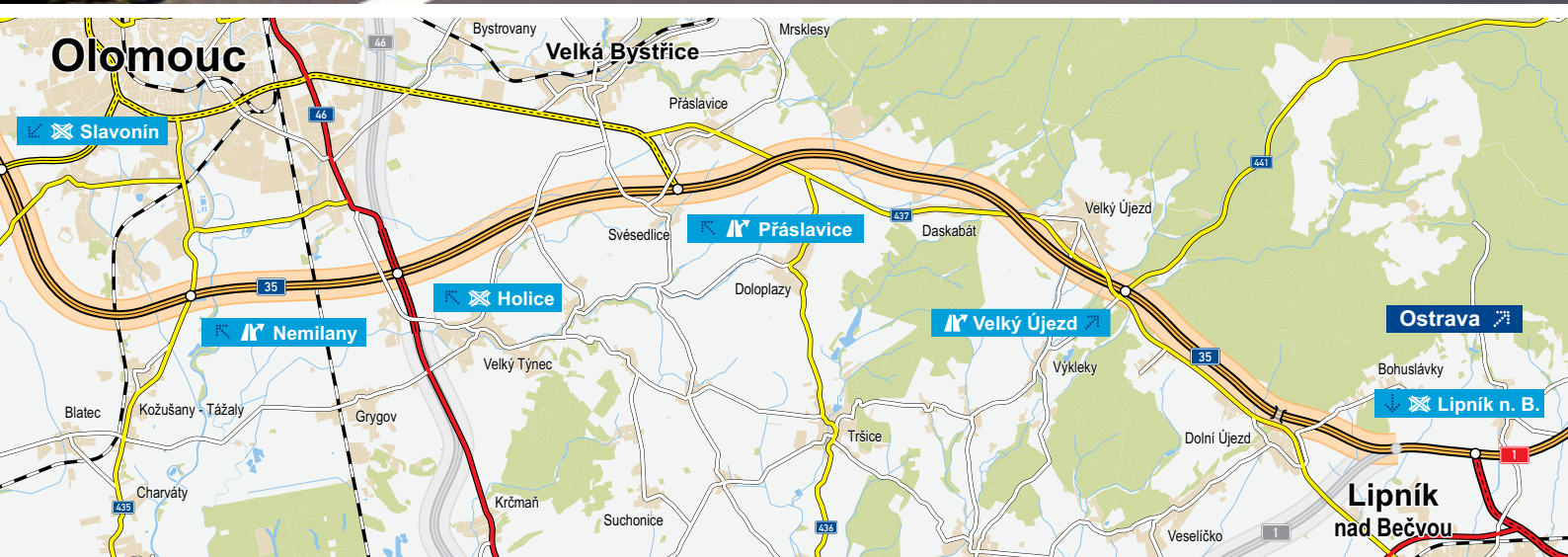
Řepová, Křemačov, Libivá, Podolí u Mohelnice, Újezd u Mohelnice, Starý Maletín, Javoří u Maletína, Krchleby na Moravě, Mírov, Míroviček, Loštice, Moravičany

Objednatel: ŘSD

LIBEREC Turnov Jičín HRADEC KRÁLOVÉ Vys. Mýto Litomyšl Svitavy Mor. Třebová Mohelnice OLOMOUC Lipník n. B.



R35 v průchodu CHKO Litovelské Pomoraví



Letecký záběr křižovatky Slavonín (R35 x R46)



Ekodukt Dolní Újezd ve stoupání od Lipníka n. B.



R35 Mohelnice–Olomouc–Lipník n. B.

3.75

2.50

0.25

JÍZDNÍ PRUH



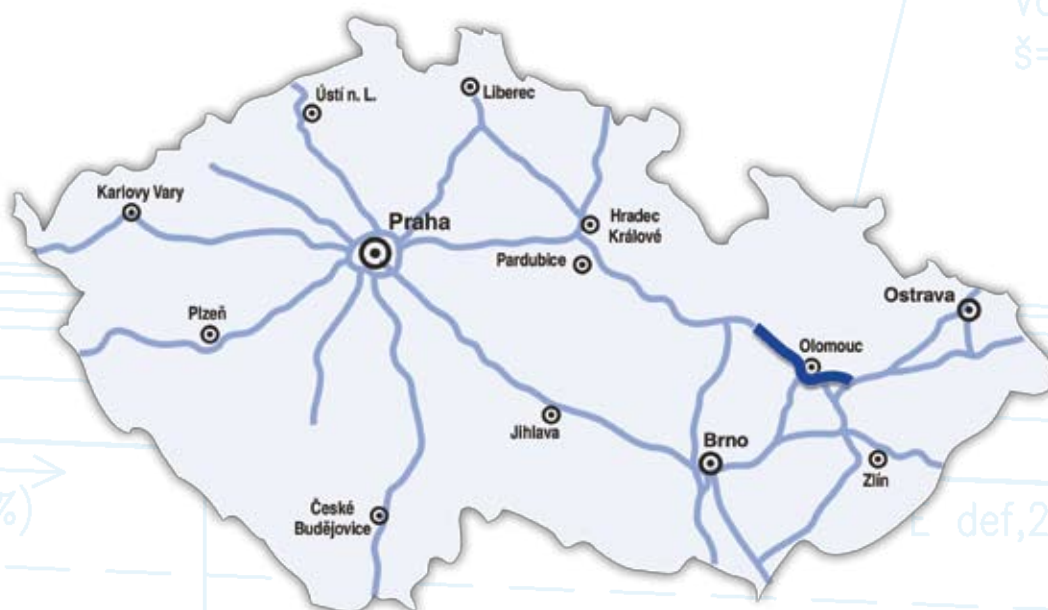
Dělicí čára
š=0.125m

Monolitický odvodňovací žlá
beton C25/30–3b

R35 Mohelnice – Olomouc 30

R35 Olomouc–Lipník n. B. 32

Vodící proužek
š=0.25m



p%(min.3%)

L def,2 min 50 MPa

LIBEREC

HRADEC KRÁLOVÉ

OLOMOUC

LIPNÍK N. B.

R35

R35 Mohelnice–Olomouc 3.75

Délka: 26,1 km, kategorie: S 22/100, Olomoucký kraj

Původní stará silnice mezi Olomoucí a Mohelnicí, sloužící především jako hlavní výpadevka z Olomouce na Šumpersko a Jesenicko, obsahovala řadu dopravních závad, problematické průtahy obcemi, úrovněv křížení s železničními tratěmi, či nevhodné směrové a sklonové parametry. Spolu se vzrůstající dopravní zátěží přestal tento úsek vyhovovat, a proto bylo přistoupeno k výstavbě nové čtyřpruhové silnice. Výstavba probíhala v rámci tzv. „Velkých oprav“ v silniční kategorii S 22/100, byla rozdělena do devíti staveb a postupně zprovozněována v letech 1976–1985.

První, více než 4 km dlouhá stavba Loštice–obchvat začíná za mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) Mohelnice-jih, kde na ní v budoucnu bude navazovat úsek Hradec Králové–Mohelnice. Odtud pokračuje severovýchodně kolem Loštic a končí před MÚK Loštice, kde se napojovala na

a Olomouc, kde navazuje na předchozí stavbu. Odtud vede přes CHKO Litovelské Pomoraví, která však byla vyhlášena až v roce 1991, tedy několik let po uvedení této stavby do provozu. Stavba končila za MÚK Mladeč, kde se sjíždělo na starou silnici.

Jako poslední z celého úseku Mohelnice–Olomouc byla zprovozněna stavba Mladeč–Nasobůrky. Ta začíná za MÚK Mladeč, odtud pokračuje pravostranným obloukem k MÚK Nasobůrky, za kterou končí. Dále k Olomouci už navazuje stavba Nasobůrky–Unčovice. Novostavba čtyřpruhové přeložky pomohla odstranit původní značně problematický průjezd přes místní části města Litovle. Stavba začíná na MÚK Nasobůrky se silnicí II/635. Odtud pokračuje zemědělsky obhospodařovanou krajinou k MÚK Unčovice se silnicí II/449. V tomto místě již navazuje další stavba Unčovice–Příkazy, která nahradila starou, pro danou dopravní zátěž již



R35 za výjezdem Palonín, směr Mohelnice

starou silnici. Samotná stavba byla o něco delší, ale pouze tato část od MÚK Mohelnice-jih je právem označena jako rychlostní silnice.

Výstavba nové čtyřpruhové přeložky pak pokračovala jejím prodloužením směrem k Olomouci v úseku Palonín–Řimice, vedoucím na hranice okresů Šumperk a Olomouc, kde se provizorním sjezdem napojoval na starou silnici. Na tento úsek navazovala stavba Řimice–Mladeč. Stará silnice v tomto úseku přecházela přes vrch Třesín.

Tato trasa nevyhovovala jak ze směrového, tak i výškového hlediska. Trasa stavby začíná na hranici okresů Šumperk



Začátek nejstaršího úseku R35 u Křelova

nevyhovující silnici. Od MÚK Unčovice pokračuje v souběhu se starou silnicí. V době zprovoznění v roce 1984 končila před obcí Příkazy provizorním sjezdem na starou silnici. Již v následujícím roce byla uvedena do provozu i na dvě etapy rozdělená stavba Příkazy – obchvat. Tato 3 km dlouhá přeložka propojila dva tehdy samostatně provozované úseky Nasobůrky–Příkazy a Příkazy–Olomouc. Trasa navazovala na předchozí stavbu v místě provizorního sjezdu u obce Příkazy, odtud vedla kolem nádraží a končila před Křepelkou napojením na provozovaný úsek do Olomouce.



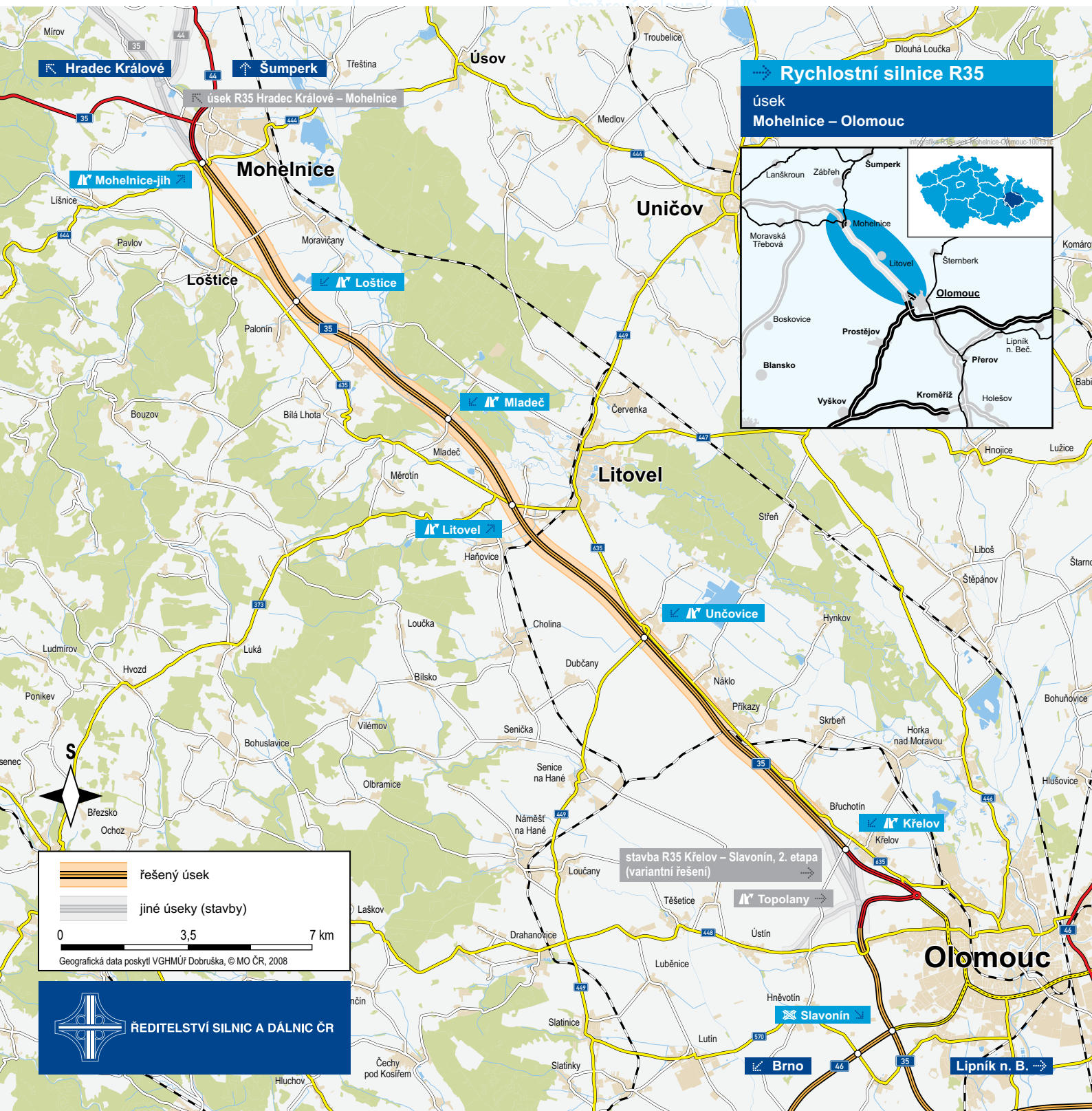
Posledním úsekem dnešní rychlostní silnice R35 mezi Mohelnicí a Olomoucí je stavba Příkazy–Křelov.

V době uvedení do provozu v roce 1978 začínala provizorním napojením na starou silnici před Křepelkou.

Odtud pokračuje v souběhu s původní silnicí (dnes II/635) a končí za MÚK Křelov, kde se napojila na již provozovaný

čtyřpruhový úsek vedoucí do Olomouce. Tento úsek již leží mimo v současnosti plánovanou trasu rychlostní silnice R35 a po dostavbě 2. etapy úseku Křelov–Slavonín bude částečně snesen a částečně využit pro lokální dopravu.

V ZÚR Olomouckého kraje je celý úsek R35 mezi Mohelnicí a Olomoucí navržen k přestavbě na kategorii R 25,5/120.



R35 Olomouc–Lipník n. B.

Délka: 35,3 km, kategorie: R 22,5/120, R 26,5/120 a D 26,5/120, Olomoucký kraj

Výstavba tohoto úseku, zahrnujícího celý obchvat Olomouce v trase R35, byla rozdělena do celkem šesti staveb, které jsou až na druhou etapu stavby Křelov–Slavonín, všechny v provozu. V současnosti tento úsek spolu s rychlostní silnicí R46 Vyškov–Olomouc nahrazuje chybějící úsek dálnice D1 mezi Kroměříží a Lipníkem nad Bečvou a slouží tak k propojení Moravskoslezského kraje s ostatními částmi republiky.

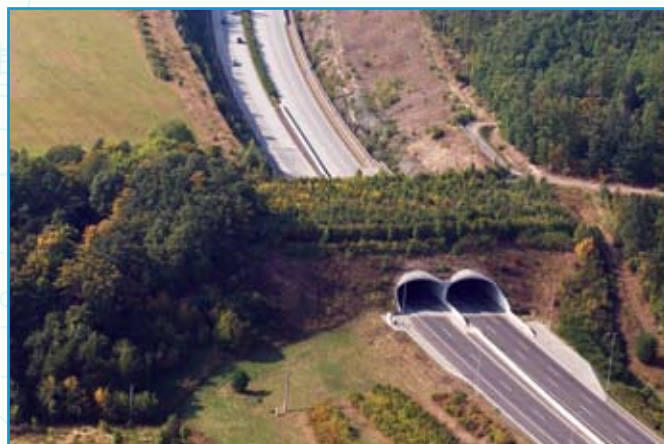
V současné době stále není definitivně stabilizováno vedení trasy západní části obchvatu Olomouce, tedy 2. etapy stavby 3508 Křelov–Slavonín. Přípravu stavby provázely komplikace spojené s nesouhlasem obce Křelov–Břuchotín s původně navrženou variantou B4, která ústila do stávající mimoúrovňové křižovatky (MÚK) Křelov. Obec požadovala

Již hotový úsek R35 začíná stavbou 3508 Křelov–Slavonín, 1. etapa. Ta vytvořila spolu s částí tzv. Severního spoje provizorní západní obchvat Olomouce, pomocí kterého byla odvedena tranzitní doprava z městských ulic mimo obydlená území. Trasa stavby začíná provizorním napojením na Severní spoj, který propojuje trasu R35 s okružní křižovatkou na stávající silnici I/35. Odtud pokračuje k silnici II/448, která je převedena nadjezdem. Dále trasa prochází západním okrajem areálu bývalého vojenského letiště, následně přechází do zářezu a končí před MÚK Slavonín s rychlostní silnicí R46. Úsek byl uveden do provozu 1. 11. 2007.

Navazující stavba 3509 Slavonín–Přáslavice vytváří kompletní jižní část obchvatu Olomouce, po zprovoznění této stavby si Olomouc velmi oddychla, z městských ulic byla odvedena



R35 u Topolčan, západní obchvat Olomouce



Ekodukt Dolní Újezd ve stoupání R35 směr Olomouc

oddálení trasy do varianty C/B dále od obce a napojení na původní trasu až za MÚK Křelov. Na jaře roku 2004 bylo dosaženo kompromisu a bylo přistoupeno na variantu C/B. V březnu 2008 nakonec zastupitelstvo obce Křelov–Břuchotín schválilo realizaci původní varianty B4. Do zpracování změny ZÚR Olomouckého kraje je však příprava zastavena. Trasa stavby začíná variantně buď za motorestem Křepelka nebo před MÚK Křelov, která bude kompletně přestavěna. Následně se trasa odklání od stávající trasy R35 a pokračuje jihovýchodním směrem až k prostoru MÚK Topolany s tzv. Severním spojem (silnice II/448) v místě dnešního provizorního napojení R35 na tzv. Severní spoj, za kterou stavba končí.

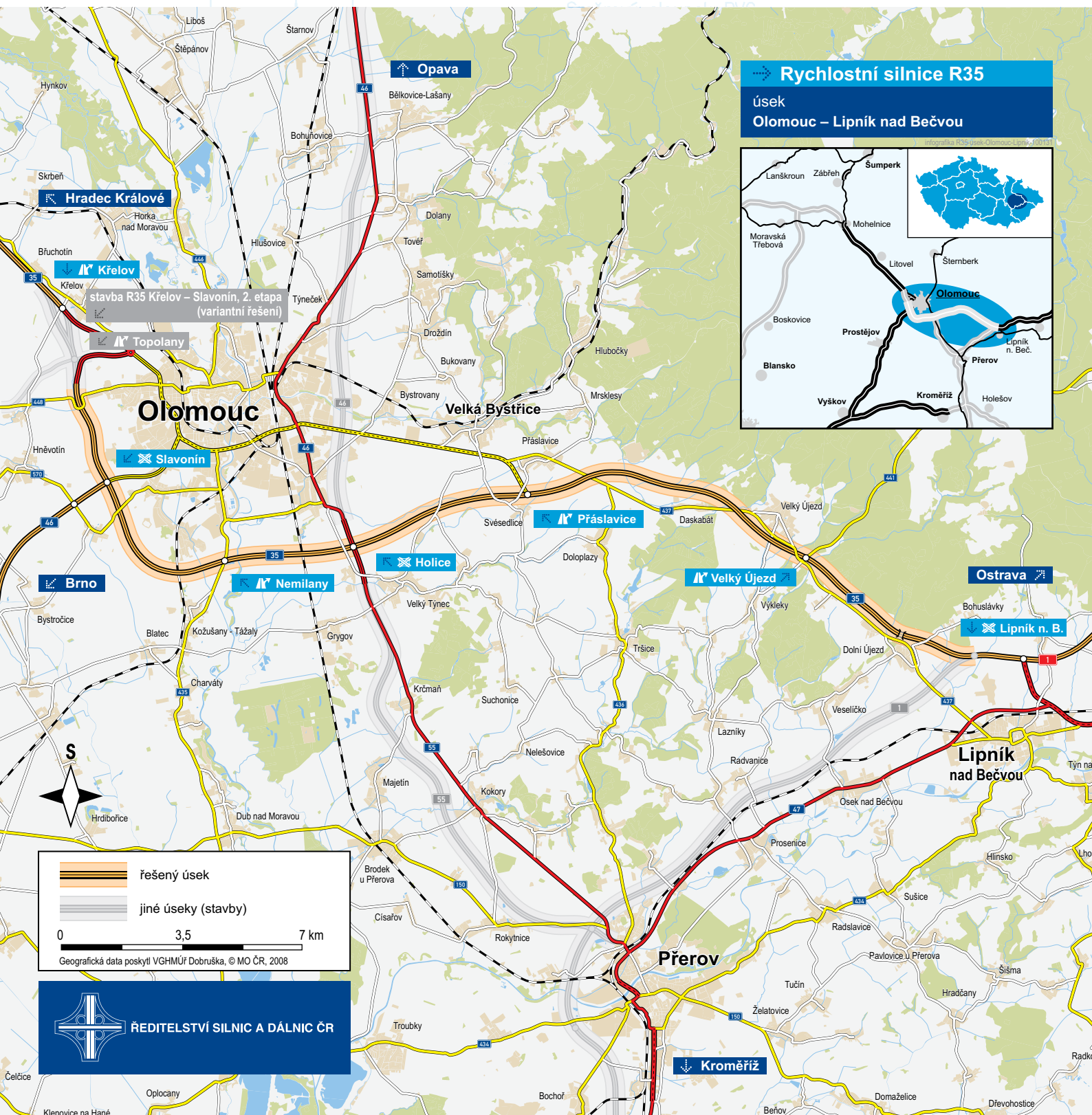
většina tranzitní dopravy. Stavba začíná před MÚK Slavonín s rychlostní silnicí R46. Odtud pokračuje po úpatí kopce Kyselov, následuje estakáda přes železniční trať Olomouc–Prostějov a MÚK Nemilany se silnicí II/435. Krátkým úsekem po náspe a estakádou přes řeku Moravu se dostává k MÚK Holice se silnicí I/55 (v budoucnu R55). Následně zemědělsky obhospodařovanou krajinou pokračuje k MÚK Přáslavice. Stavba byla zprovozněna 6. 10. 2003.

Stavba 3510 Přáslavice–Velký Újezd byla postavena jako první ze souboru staveb Olomouc–Lipník. Její příprava probíhala ještě v dálničních parametrech kategorie D 26,5/120 jako součást dálnice D35, ale zprovozněna byla již jako rychlostní silnice R35.



● Začíná na MÚK Přaslavice s přivaděčem, pomocí kterého byla napojena na starou silnici I/35. Odtud pokračuje jižně od Přáslavic, kříží silnici II/437 a severně míjí Daskabát a opět dvakrát kříží silnici II/437. Stavba končí na MÚK Velký Újezd se silnicí II/441, do provozu byla uvedena 10. 10. 1997.

Posledním úsekem R35 je stavba 3511 Velký Újezd–Lipník n. B. Začíná na MÚK Velký Újezd, pokračuje zářezem až k eko-dukту Dolní Újezd. Odtud klesá až do útvárové křižovatky Lipník, kde končí napojením na dálnici D1 ve směru na Ostravu. V době uvedení do provozu byla R35 plynule napojena na přivaděč Lipník. Stavba byla zprovozněna 22. 7. 1999.





ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Informační publikace o rychlostní silnici R35 byla připravena z podkladů zpracovatelů projektových dokumentací jednotlivých staveb a z archivních materiálů Ředitelství silnic a dálnic ČR v červenci 2010.

Publikaci vydalo:
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12
140 00 Praha 4

Redakční tým: Ján Skovajsa, Petr Pokorný, Zbyněk Kravciv

Mapové podklady: ŘSD

Zpracování map: Petr Pokorný

Geografická data poskytl: VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008

Fotografie: ŘSD a archiv autorů

Konzultace ŘSD: Jan Hoření, Hana Jarolímová

Pozn.: Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.



PARDUBICE

Krajské město **Pardubice** je důležitým silničním uzlem. Ve směru severojižním protíná město silnice I/37 spojující Hradec Králové s Chrudimí. Ve směru východ-západ protíná město silnice I/36, od konce roku 2006 přiváděč na dálnici D11 Praha–Hradec Králové. Pardubice jako průmyslové město generují velké množství silniční dopravy. Rychlostní silnice R35, která bude k Pardubicím napojena prostřednictvím silnice I/36, proto bude pro město vítaným přínosem.



VYSOKÉ MÝTO



Vysoké Mýto patří mezi nejstarší a nejvýznamnější město Pardubického kraje. Silnice I/35 je jedinou tepnou procházející středem města, což způsobuje

v průmyslově rozvinuté aglomeraci značné komplikace. Rychlostní silnice R35 povede po západním okraji města.



SVITAVY



Svitavy leží na severozápadní Moravě, v Pardubickém kraji. Žije zde 17 226 obyvatel. Svitavy jsou z dopravního hlediska významným bodem.

Setkávají se zde hned tři silnice I. třídy – I/34, I/35 a I/43. Chybějící rychlostní komunikace je proto vítána.



OLOMOUC

Krajské město **Olomouc** je co do počtu obyvatel šesté největší město České republiky. Pro svou neopakovatelnou atmosféru je také vyhledávané středisko mezinárodních konferencí a festivalů. Vedle toho je Olomouc důležitou dopravní spojnici několika významných silničních tahů. Setkávají se zde rychlostní komunikace R35 a R46. Do východní části města jsou také přivedeny silnice I. třídy I/55 z jihu a I/46 ze severu.



LITOMYŠL



Město **Litomyšl** s 10 231 obyvateli se nachází na samém východě Čech v Pardubickém kraji. V Litomyšli se sbíhá hned několik

významných silnic II. třídy. Hlavní tah však tvoří silnice I/35, komunikace vyšší kategorie dlouhodobě chybí.



LIPNÍK N. B.



Lipník nad Bečvou leží v údolí Moravské brány při řece Bečvě na pradávné obchodní tzv. Jantarové stezce, spojující nejen sever a jih Moravy,

ale procházející Evropou od Baltu k Jadranu. Provozovaná rychlostní silnice R35 se zde napojuje na dálnici D1.



13.25

3.75

2.50

0.25

JÍZDNÍ PRUH

-0.01

8%

SKLON DLE ČS

š=0.125m

beton C25/30-3b



Ministerstvo dopravy



STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY



Vodící proužek
š=0.25m

p%

p%(min.3%)



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa