

Havlíčkův Brod, JV obchvat

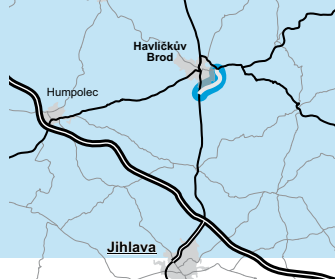
DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Nová komunikace propojí silnici I/38 na severním okraji města (výjezd směr Kolín, Čáslav) se silnicí I/34, respektive II/150 na východním okraji (výjezd směr Svitavy a Žďár nad Sázavou). Z provedených dopravně inženýrských výpočtů ale vyplývá, že výrazného snížení zatížení komunikací uvnitř města lze dosáhnout vybudováním nejméně dvou na sebe navazujících segmentů obchvatu.

V souladu s územním plánem města a plány rozvoje dopravní infrastruktury sice byla v roce 2003 dobudována a uvedena do provozu první část obchvatu Havlíčkova Brodu – severovýchodní diamestr, ale vliv severovýchodní části obchvatu na dopravní zatížení vnitroměstských komunikací se ukázal jako nedostačující ve vztahu k povaze nárůstu intenzity dopravy.

Hlavními komunikačními trasami Havlíčkova Brodu jsou silnice I/34 a I/38, které přenášejí zásadní podíl tranzitní i místní dopravy a obě komunikace procházejí centrální částí města. Silnice I/34 vede ve směru západ–východ (Pelhřimov–Humpolec–Havlíčkův Brod–Chrudim–Svitavy) a silnice I/38 je vedena směrem severojižním (Kolín–Čáslav–Havlíčkův Brod–Jihlava). Křižovatka silnic, které rovněž tvoří dopravní páteř aglomerace, je umístěna prakticky v centru města.

Z dopravně inženýrských údajů (sčítání dopravy) vyplývá, že v průběhu posledních pěti let došlo k poměrně značnému nárůstu intenzit dopravy na obou zmíněných silnicích, což vede ke snaze rychle řešit současnou dopravní situaci v Havlíčkově Brodě.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Začátek trasy jihovýchodního obchvatu je dán polohou okružní křižovatky na konci stávajícího severovýchodního obchvatu. Napojením JV obchvatu do okružní křižovatky vznikne její poslední, jižní paprsek. Úzký prostor mezi stávajícím objektem Stříbrný Dvůr a areálem supermarketu Albert vymezuje trasu v první části obchvatu.

Silnice I/38 bude realizována v kategorii S 11,5/70. V trase nové komunikace jsou navrženy dvě nové mimoúrovňové křižovatky (MÚK Termesivy a MÚK Skalka). Všechna křížení s křižujícími komunikacemi, železnicemi či vodotečemi jsou řešená mimoúrovňově. Na začátku i na konci trasy je přeložka silnice I/38 napojena na stávající silniční síť úrovněnými okružními křižovatkami – na začátku stavby se jedná o stávající okružní křižovatku.

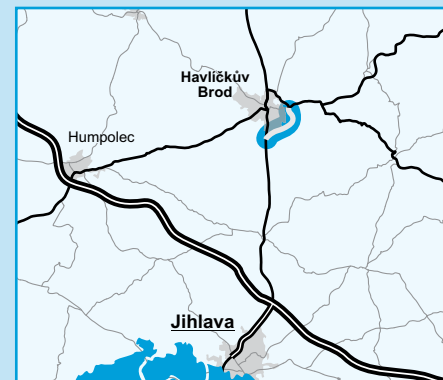
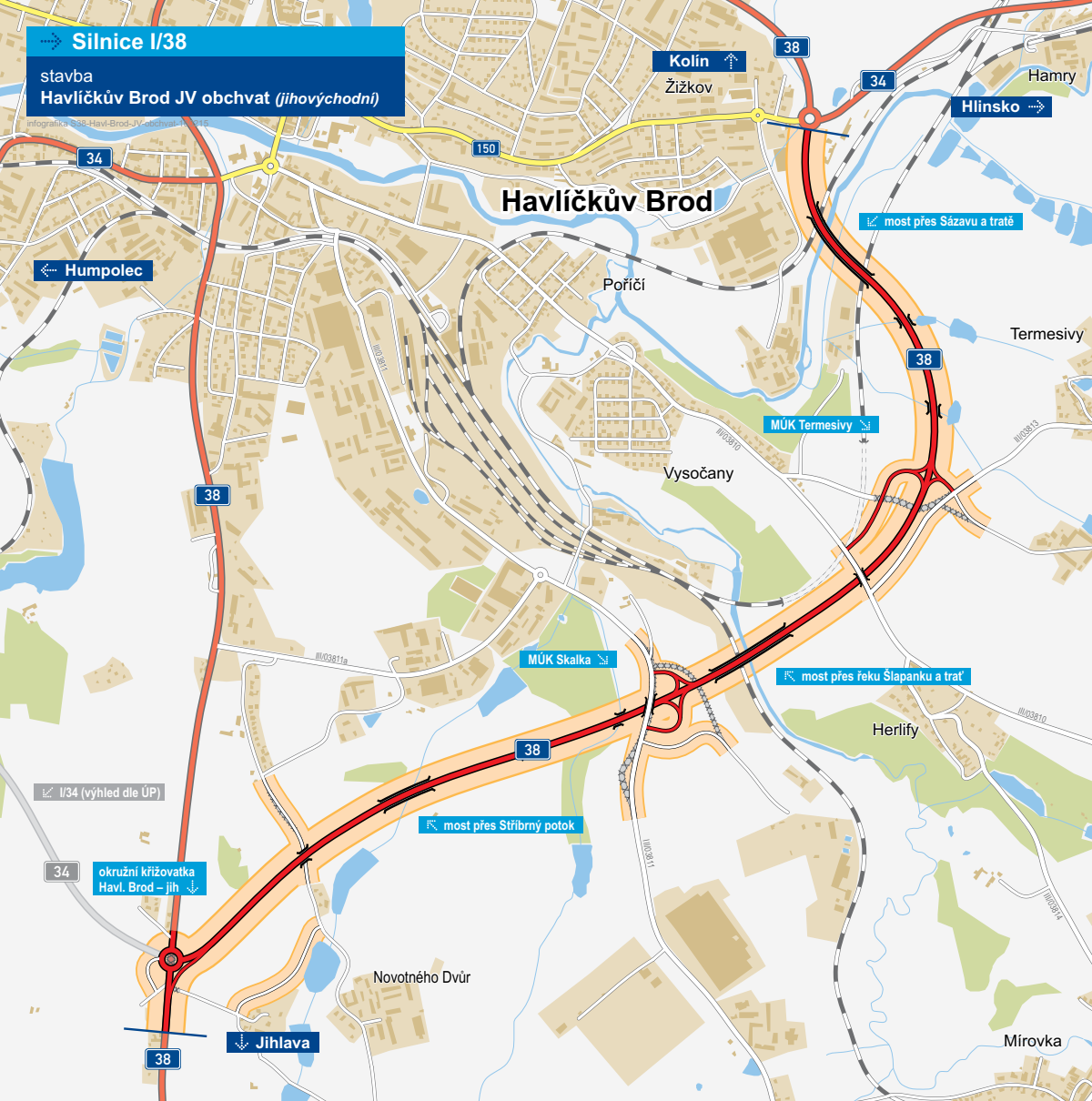
Mírně svažité pole v první části trasy končí na hraně zářezu údolí řeky Sázavy. Po obou stranách údolí jsou vedeny železniční tratě (Havlíčkův Brod–Rosice nad Labem, Brno–Havlíčkův Brod). V ploché nivě na levém břehu řeky je mezi řekou a železnicí umístěna obalovna podniku M-Silnice. Sledovaný koridor je dále situován členitým západním úbočím pod obcemi Termesivy a Herlířy. Zde se v terénních depresích nacházejí vodoteče – levobřežní přítoky Sázavy.



Pod výraznou dominantou na jihozápadním okraji města je železniční trať Brno–Havlíčkův Brod vedena v tunelu. Mezi vrchy Na kopci a Skalka prochází trasa obchvatu údolí řeky Šlapanky, kterým je vedena železniční trať Šatov–Kolín. Přirozený sklon východní strany údolí je asi 15%. Západní strana údolí je však tvořena strmým břehem – výškový rozdíl 16,50 metru – s četnými skalními výchozy. Absolutní výškový rozdíl v tomto prostoru je přibližně 60 metrů. Za vrcholem Skalka prochází silnice III/03811 Havlíčkův Brod–Šlapanov a dále následují dvě údolí situovaná severojižním směrem s vodotečemi, které jsou levými přítoky Šlapanky (Stříbrný potok). Z údolí Stříbrného potoka terén stoupá po jižním úbočí Strážného vrchu až ke stávající silnici I/38.

Rozsah stavby jihovýchodního segmentu je dán požadovaným propojením stávající okružní křižovatky na východním okraji města a napojením na stávající silnici I/38 jižně od Strážného vrchu. K základním požadavkům patří dosažení parametrů silnice I. třídy, bezkolizní křížení s železničními tratěmi a vodotečemi, zachování stávajících dopravních spojení a propojení nové komunikace na stávající silniční systém. Stavba dále řeší vyvolané přeložky inženýrských sítí, začlenění stavby do krajiny návrhem vegetačních úprav apod.

→ Silnice I/38

stavba
Havlíčkův Brod JV obchvat (jihovýchodní)



-  řešená stavba
-  jiné stavby



0 400 800 m

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013

 ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Havlíčkův Brod, JV obchvat

STAV PŘÍPRAVY

Na zpracovanou aktualizaci dokumentace DSP z roku 2010 byla zpracována v roce 2013 aktualizace Záměru projektu, kterou Ministerstvo dopravy schválilo dne 7. 1. 2014.

Na základě zpracovaného geometrického plánu bude nutné majetkové vypořádání s 82 vlastníky pozemků potřebných pro stavbu. Pokračuje majetkoprávní příprava.

24. 10. 2014 nabylo právní moci stavební povolení na SO 101.6 Portály.

7. 7. 2015 nabylo právní moci prodloužení platnosti územního rozhodnutí.

EIA	IZ	UR	SP	VZ	ZS	UP
04/2004	01/2014	10/2013	2017	2017	2018	2020

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • IZ: Schválení investičního záměru • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VZ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 4124 m

kategorie: S 11,5/70

plocha vozovek: 53 290 m²

počet stavebních objektů: 105

Mostní objekty:

počet celkem: 11

z toho na silnici I/38: 7

- nad silnicí I/38: 3

- podchod pro pěší: 1

celková délka mostů: 1004 m

Mimourovňové křižovatky:

počet: 2 (MÚK Termesivy,
MÚK Skalka)

Protihlukové stěny:

počet objektů: 1 (délka: 62 m)

Úpravy ostatních komunikací:

počet objektů: 15 (délka: 4338 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 13

objekty elektro: 39

přeložky plynovodu: 5

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 469 020 m³

násypy: 194 459 m³

Název stavby:

I/38 Havlíčkův Brod, JV obchvat

Místo stavby:

Kraj Vysočina

Katastrální území:

Havlíčkův Brod, Termesivy, Mírovka, Suchá u Havlíčkova Brodu, Šmolovy u Havlíčkova Brodu

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

PRAGOPROJEKT, a.s.

Předpokládaná cena stavby:

1 165 753 755 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v březnu 2016. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.