



ceskedalnice.cz

Přílohy mají svou podrobností doplňovat dálniční informační stránky ceskedalnice.cz. Obsah příloh není nikterak pozměňován a přílohy jsou zde k dispozici pouze se souhlasem autora. Tuto přílohu poskytl:



Detailní zpráva ŘSD o výstavbě R35 v úseku Hodkovice n. M. – Rádlo

Základní údaje

Stavba zkapacitnění silnice I/35 v úseku Hodkovice nad Mohelkou – Rádelský Mlýn (staničení km 8,525 – 10,660) je posledním připravovaným úsekem rekonstrukce stávající silnice I/35 mezi Turnovem (mimoúrovňová křižovatka Ohrazenice) a Libercem, která má zajistit požadované technické parametry pro zařazení do kategorie rychlostních silnic. Celá rekonstrukce byla rozdělena do následujících staveb:

- Ohrazenice – Žďárek: délka 3,70 km
- Žďárek – Nový Mlýn: 1,82 km
- Nový Mlýn – Hodkovice: 3,00 km
- Hodkovice – Rádelský Mlýn: 2,14 km
- Rádelský Mlýn – Jeřmanice: 2,75 km
- Jeřmanice – Doubí: 3,20 km
- Doubí – Liberec: 3,60 km
- Průtah silnice I/35 Libercem: 4,30 km
- Liberec – Bílý Kostel: 6,84 km

Dokumentace

Umístění stavby je dáno polohou stávající dvoupruhové komunikace, realizované v období 1969 – 1975.

Trasa byla posouzena podle zákona č. 244/1992 Sb. (EIA) se stanovením podmínek k minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí.

Dopravní zatížení

Intenzita dopravy dle celostátního sčítání dopravy v roce 1995 činí 11 696 aut./24 h (pro rok 2020 je výhledová intenzita vypočtena na 21 404 aut./24 h).

Geotechnické poměry

Po morfologické stránce náleží zájmové území do oblasti železnobrodské pahorkatiny. Z klimatického hlediska spadá území do oblasti mírně teplé, velmi vlhké, vrchovinového typu.

Trasa komunikace přetíná jednu z významných tektonických linií Českého masivu – lužickou poruchu, která odděluje křídové horniny od krystalinika.

Skalní podklad tvoří horniny krkonošsko-jizerského krystalinika (svory, svorové ruly), ve svazích nad údolím Mohelky byly horniny určeny jako muskovitický fylit. Charakter zvětralin má převážně podobu dle matečné horniny. Plošně nejrozsáhlejší a pro stavbu nejdůležitější jsou fluviální náplavy řeky Mohelky, tvořené ve svrchní vrstvě jílovitými a siltovitými zeminami, v podloží písčitymi štěrky s hlinitopísčitou složkou při povrchu.

Životní prostředí

Navrhovaná stavba zkapacitnění silnice I/35 byla posouzena z hlediska vlivu stavby na životní prostředí podle zákona č. 244/1992 Sb. a byly stanoveny základní podmínky pro technické řešení a vlastní realizaci stavby.

- odvodnění celé komunikace je zajištěno silniční kanalizací do sedimentačních nádrží s filtry pro zachycení ropných produktů, odtok do řeky Mohelky
- zásah do souběžného koryta Mohelky je minimalizován, niveleta komunikace respektuje průběh hladiny velkých vod (Q100) a podmínky ČSN 736101
- zásah do bylinné a dřevinné vegetace je omezen pouze na nezbytně nutný rozsah, vyplývající z technického řešení. V objektu "Vegetační úpravy" je navrhována náhradní výsadba stromů a keřů v prostoru stavby
- k omezení nepříznivých účinků hluku z dopravy je navržena v km 8,790 – 8,990 protihluková stěna, rozsah vyplývá z provedených výpočtů hladin hluku
- stavba řeší styk s nadregionálním biokoridorem v km 9,95 v prostoru křížení trasy s korytem Mohelky – prostupnost je zajištěna zvětšenou světlostí mostních objektů.

Popis vedení trasy

Navrhovaná stavba zkapacitnění silnice I/35 navazuje na rozestavěnou třetí stavbu v km 8,525 (na úrovni konce opěrné zdi podél závodu Teneco-Monroe v Hodkovicích nad Mohelkou) a končí napojením na stávající čtyřpruhový úsek silnice I/35 ve směru na Liberec v prostoru mimoúrovňové křižovatky Rádelský Mlýn (napojení silnice I/65 ve směru na Jablonec nad Nisou).

Směrové vedení je dáno trasou stávající silnice (využívána jako jedna polovina čtyřpruhového uspořádání) s požadavkem na zajištění minimální šířky středního dělicího pásu 3,0 m. Výrazné změny v trasování nelze provést hlavně z důvodu velmi omezeného prostoru, vymezeného prakticky v celé délce trasy z jedné strany silnice korytem řeky Mohelky a z druhé strany tělesem železniční trati Turnov – Liberec.

Směrová úprava stávající silnice je provedena pouze na konci stavby v úseku km 10,120 – 10,600 jednak za účelem lepšího vyvinutí odbočné větve křižovatky pro směr Turnov – Jablonec n. N., jednak z důvodu vytvoření prostoru pro vyvinutí připojovacího pruhu větve křižovatky Jablonec n. N. – Turnov v normových parametrech.

Minimální hodnota navrhovaných směrových oblouků je 350 m.

Celá trasa je vedena ve volném, nezastavěném terénu s minimálním záborem zemědělských a lesních pozemků.

Silnice je navrhována v kategorii R22,5/80, délka stavby je 2,135 km.

Součástí stavby je i výstavba doprovodné místní komunikace v délce 0,97 km pro zajištění přístupu na pozemky v okolí stavby.