

13.25

3.75

2.50

0.25

JÍZDNÍ PRUH

Dálnice D11

Praha – Hradec Králové – Trutnov – Polsko

0.00
-0.01

p%(min.3%)

Aktualizace srpen 2017



S=0.25m

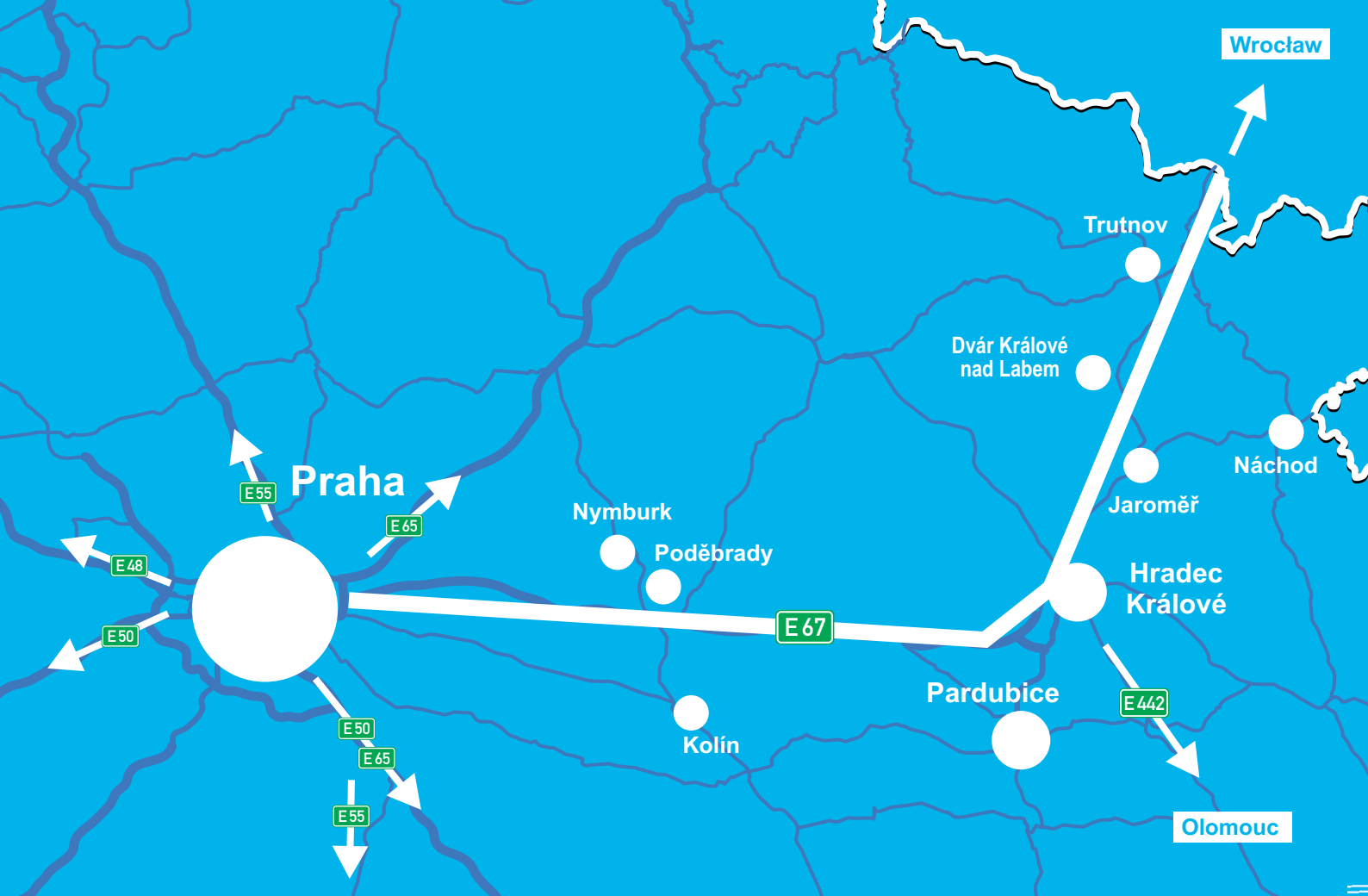
p%

p%(min.3%)



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa



OBSAH

Historie výstavby D11	6
Dopravní význam	7
D11 1101 Praha–Jirny	8
D11 1102 Jirny–Třebestovice	10
D11 1103 Třebestovice–Libice n. C.	12
D11 1104 Libice n. C.–Chýšť	14
D11 1105 Chýšť–Hradec Králové	16
D11 1106 Hradec Králové–Smiřice	18
D11 1107 Smiřice–Jaroměř	20
D11 1108 Jaroměř–Trutnov.....	22
D11 1109 Trutnov–hranice ČR/PL	28
Tiráž	38

S3

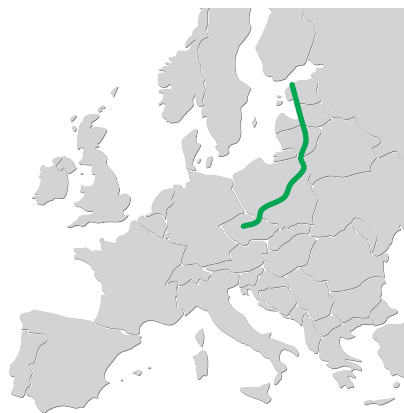
Polská **Rychlostní silnice S3** Świnoujście – Štětín – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Lubawa, navazuje na českou dálnici D11. Z celkové délky 481 km jsou v provozu dílčí úseky mezi Świnoujściem a Štětínem. Od Štětína je v provozu souvislý úsek přes města Gorzów Wielkopolski Miedzyrzecz až za město Sulechów délky 180 km. Na tomto úseku je poblíž města Świebodzin vybudována křižovatka s dálnicí A2 Berlín – Varšava. Poslední provozovaný dvoupruhový úsek S3 je délky 44 km od Sulechowa kolem Zielona Góra k městu Nowa Sól, kde probíhá dostavba na čtyřpruh. Navazující úsek od Nowe Sól přes křižovatku s dálnicí A4 po Bolkow délky 118 km je ve stavbě. Na konci roku 2019 by měl být v provozu ucelený úsek Štětín–Bolkow délky 339 km. Na hraničním úseku Bolkow – ČR se součteží zhotovitel stavby. Úsek navazující na dálnici D11 by měl být realizován po roce 2020.



E67

Mezinárodní silnice E67 je evropská silnice vedoucí z Prahy do Helsinek ve Finsku přes Polsko, Litvu, Lotyšsko a Estonsko. Mezi Varšavou a Tallinnem je v délce 970 km známá jako Via Baltica. Je důležitým silničním spojením Baltických států. Závěrečný úsek mezi Tallinnem a Helsinkami je veden trajektem, se zhruba deseti odjezdy denně v každém směru.

Na českém území měří silnice E67 148,214 km. Začíná na hraničním přechodu Náchod s Polskem. Odtud vede až do Hradce Králové po silnici I/33. Z Hradce Králové až k dálnici D11 vede po silnici I/11, dále pak po dálnici D11. Pokračuje po Pražském okruhu, Štěrboholské radiále a Městském okruhu k MÚK se Spořilovskou spojkou, kde končí. V budoucnu bude mezinárodní silnice E67 vedena po dálnici D11 a Pražském okruhu D0 až ke křižovatce s dálnicí D1.



PRAHA

PODĚBRADY

HR. KRÁLOVÉ

JAROMĚŘ

TRUTNOV

Polsko

Dálnice D11

Dálnice D11

Praha – Hradec Králové – Polsko

- Úseky D11
- Úseky D11 ve výstavbě / v přípravě
- Mimoúrovňová křižovatka
- Jiné dálnice v provozu
- Jiné dálnice ve výstavbě / v přípravě

Legenda

- dálnice
- 4 pruhové silnice
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- číslo dálnice
- číslo silnice
- státní hranice
- města (obce s rozšířenou působností)

0 10 20 km

S

Praha

1103 Třebestovice – Libice n. Cid.

1104 Libice n. Cid. – Chýšť

1105 Chýšť – Hradec Králové

1106 Hradec Králové – Smiřice

1107 Smiřice – Jaroměř

1108 Jaroměř – Trutnov

1109 Trutnov – Polsko

1101 Praha – Jirny

1102 Jirny – Třebestovice



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



Historie výstavby D11

Dálnice D11 pochází z plánů z roku 1939, kdy měla být součástí tahu Plzeň–Praha–Hradec Králové. Také v roce 1963 byla brána v potaz i do obnovených plánů na výstavbu dálnic. První postavený úsek Praha–Jirny měřil 8300 metrů. Začal se stavět v roce 1978 a zprovozněn byl v roce 1984. Tento úsek je výrazně širší než další části, protože se počítalo s rezervou pro případné rozšiřování. Do roku 1985 se dálnice protáhla k výjezdu Sadská na km 26,7. V roce 1990 přibyl úsek k výjezdu Poděbrady–východ s mostem přes Labe. Dálnice měřila 42 kilometrů, a tak tomu zůstalo mnoho let.

Více než 16 kilometrů dlouhý úsek Dobšice–Chýstř, který slouží jako obchvat Chlumce nad Cidlinou, byl zprovozněn v polovičním profilu 20. prosince 2005, avšak bez dobře značené návaznosti na stávající komunikace. Celá dálnice až před Hradec Králové byla zprovozněna 20. prosince 2006. Dálnice je provizorně ukončena u vsi Praskačka, kde je napojena na stávající silnici II/333. V budoucnosti bude navazovat na dálnici D35 směrem na Olomouc, přičemž úsek Sedlice (D11) – Opatovice nad Labem (I/37) byl uveden do provozu již v roce 2009.

Výstavba úseku do Hradce Králové je v současnosti v několika fázích realizace a přípravy. Chybějící úsek Osíčky – Hradec Králové od km 88,30 do km 90,76 by měl být uveden do provozu v srpnu 2017.

Mediální pozornost si získal spor o pozemky farmářky Ludmily Havránkové u Hradce Králové. Ta v roce 1992 získala v restituci zemědělské pozemky. Roku 1993 pak vláda vyhlásila dálnici prioritní stavbou, což umožnilo vyvlastňování pozemků. Roku 2002 vláda rozhodla o prodloužení dálnice z Poděbrad do Hradce Králové. Havránková se v roce 2004 dozvěděla, že dálnice má vést přes její pole, a proto pozemky nabídl státu, ten však na nabídku nijak nereagoval. Proto prodala části parcel ekologickým aktivistům za symbolickou cenu. V roce 2006 se dohodla se státem na výměně za pozemky vzdálené třicet kilometrů. V roce 2007 existoval návrh, podle něž měla za třináct

hektarů stavebních parcel získat 250 hektarů zemědělské půdy. V roce 2008 tehdejší vláda doporučila výměnu 10,6 hektaru parcel za 253 hektarů polí, ministerstva však návrh odmítla a navrhla výměnu 10 hektarů polí s doplatkem 46 milionů korun. Ministr Gustav Slamečka potom přišel s návrhem vyměnit jen tři hektary a dalších 130 hektarů jen pronajmout. Takový návrh pak v roce 2010 vláda předložila Ludmile Havránkové. V roce 2010 vláda rozhodla o vyvlastnění pozemků Ludmily Havránkové i její sestry Jaroslavy Štrosové. Vláda schválila rovněž návrh dohody, po jejímž nepřijetí majitelkami půdy by vláda přikročila k vyvlastnění. V červnu 2011 Havránková prodala státu jedenáct hektarů pozemků za devadesát milionů korun, s tím, že za utržené peníze nakoupí pozemky po celém kraji a Pozemkový fond jí je pak směně za pozemky, které by tvořily jediný celek.

Po převedení všech pozemků od Ludmily Havránkové byla dne 22. července 2014 slavnostně znovuobnovena výstavba dálnice u Hradce Králové. Dne 21. srpna 2017 byl zprovozněn chybějící úsek u Hradce Králové.

Výstavba dálnice D11 od Hradce Králové směrem do Trutnova a dále do Polska je ve fázi přípravy. Realizace prvních dvou úseků (stavby 1106 a 1107) bude zahájena na jaře roku 2018. Kompletně by pak dálnice měla být dokončena kolem roku 2024.

POSTUP VÝSTAVBY DÁLNIČE D11



PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11



Dopravní význam

Dálnice D11 je podle mezinárodní dohody AGR (Evropská dohoda o hlavních silnicích s mezinárodním provozem) součástí evropského dopravního koridoru Paříž – Norimberk – Plzeň–Praha – Hradec Králové – Wrocław – Varšava – Brest – Moskva, který spojuje západní a východní Evropu. Dálnice D11 je také součástí sítě dálnic, která je vymezena v „Návrhu rozvoje dopravních sítí v České republice do roku 2010“, schváleného vládou ČR, mimo jiné i na základě posouzení dopravní koncepce z hlediska vlivů na životní prostředí Ministerstvem životního prostředí.

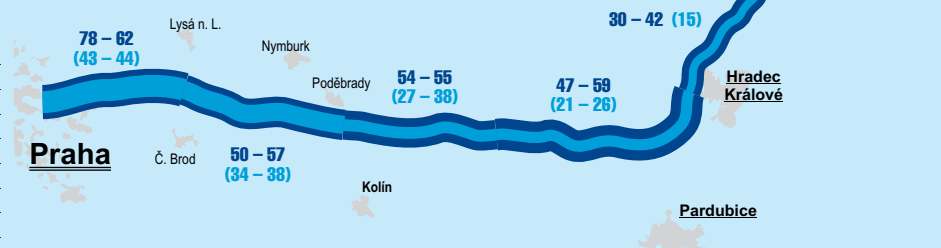
V současnosti čeká dálnice D11 na dostavbu zbývajících přibližně 70 kilometrů před hranicí s Polskem. U provizorního konce D11 u Hradce Králové je vybudována dálniční křižovatka Sedlice D35xD11 (D35 směr Olomouc). Kolem Hradce Králové povede D11 společně s D35 až k druhé dálniční křižovatce D35xD11, tam se D35 odpojí směrem na Liberec. Trasa dálnice D11 dál povede přes Jaroměř a Trutnov na polské hranice. Na hranicích se naše dálnice napojí na polskou rychlostní silnici S3, vedoucí přes celé Polsko až k Baltskému moři.

Vybudováním dálnice D11 dojde nejen ke kvalitnímu přeshraničnímu propojení s Polskem, ale nová kapacitní silnice převzme především funkci stávající přetížené silnice I/37. Ta dnes propojuje významná regionální centra Jaroměř–Dvůr Králové nad Labem. V daném úseku je vedena v kategorii S 11,5 a S 9,5. Dálnice D11 bude sloužit k propojení center nadregionálního významu – Prahy s Hradcem Králové a Polskem.

Dostavbou dálnice D11 a přeložkou navazující dálnice D35 se také odlehčí stávajícím silnicím I/11 a I/33, městu Hradec Králové (průtah stávající silnice I/35) a odlehčí se dálnici D1 ve směru Praha – střední a severní část Moravy.

úsek	rok 2016	rok 2040
Praha – Břiství	43 – 44	78 – 62
Břiství – Poděbrady	34 – 38	50 – 57
Poděbrady – Clumec n. Cid.	27 – 33	54 – 55
Clumec n. Cid. – Hradec Kr.	21 – 26	47 – 59
Hradec Králové – Jaroměř	15	30 – 42
Jaroměř – Turnov	6 – 10	24 – 26
Turnov – Polsko	2 – 3	13

tis. vozidel / 24 hod (v obou směrech)



PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

Po dokončení dálnice dojde v obcích ke snížení hlukové zátěže, imisí z dopravy a vysokého rizika dopravních nehod a úrazů. Obyvatelé žijící v zastavbě nejbližší dálnici navíc nebudou ohroženi nad limity platných norem v ochraně životního prostředí díky realizaci navržených opatření k prevenci.

Dálnice D11 byla schválena usnesením vlády ze dne 10. dubna 1963 z trasy Praha – Hradec Králové – Trutnov – st. hranice. Délka celého tahu je 151 kilometrů. Usnesením ze dne 21. července 1999 vláda rozhodla vybudovat dálnici D11 v úseku Libice nad Cidlinou–Jaroměř jako dálnici v dálničním profilu a v úseku Jaroměř–Trutnov–hranice Polska postupně budovat jako dálnici D11.

Na základě novely zákona 268/2015, kterým se novelizoval zákon 13/1997 Sb. s účinností od 1. ledna 2016 byla rychlostní silnice R11 Jaroměř – st. hranice přeznačena zpátky do dálniční sítě jako dálnice D11. Usnesením vlády č. 850 ze dne 13. listopadu 2013 byla schválena v rámci Dopravních sektorových strategií koncepce tzv. Nového pojetí dálniční sítě.

INTENZITA DOPRAVY

intenzita dopravy
v tis. vozidel / 24 hod (v obou směrech)

rok 2016 = celostátní sčítání dopravy
rok 2040 = prognóza



D11 Praha – Jirny

Délka: 8320 m, kategorie: D 34/120, Středočeský kraj

12. 10. 1984 uvedeno do provozu

Stavbou této části byla v září 1978 zahájena výstavba dálnice D11. V Praze dálnice začínala u Horních Počernic, jenže komunikace do centra se měla stavět až v 90. letech. Proto musela být k dálnici vybudována část Pražského okruhu od staré Hradecké silnice, která napojila dálnici na starou silnici.

Dálnice dnes tedy začíná za mimoúrovňovou křižovatkou Praha-Horní Počernice, kde se kříží s Pražským okruhem D0. Kolem Horních Počernic je trasa dálnice vedena v zářezu hlubokém kolem jedenácti metrů až k oboustranné odpočívce Horní Počernice. V zářezu je vedena dále v souběhu se silnicí II/611 po levé straně ve směru jízdy z Prahy. Za odpočívkou se dálnice dostává do katastru obce Klánovice a později opouští území Hlavního města a dostává se na území Středočeského kraje. Dále trasa dálnice severně po náspu míjí obec Šestajovice a stále v souběhu se silnicí II/611 se dostává do obce Jirny. Stavba končí za MÚK Jirny se silnicí II/101 (osmičkovitá). Mimoúrovňová křižovatka umožňuje napojení na starou silnici II/611.

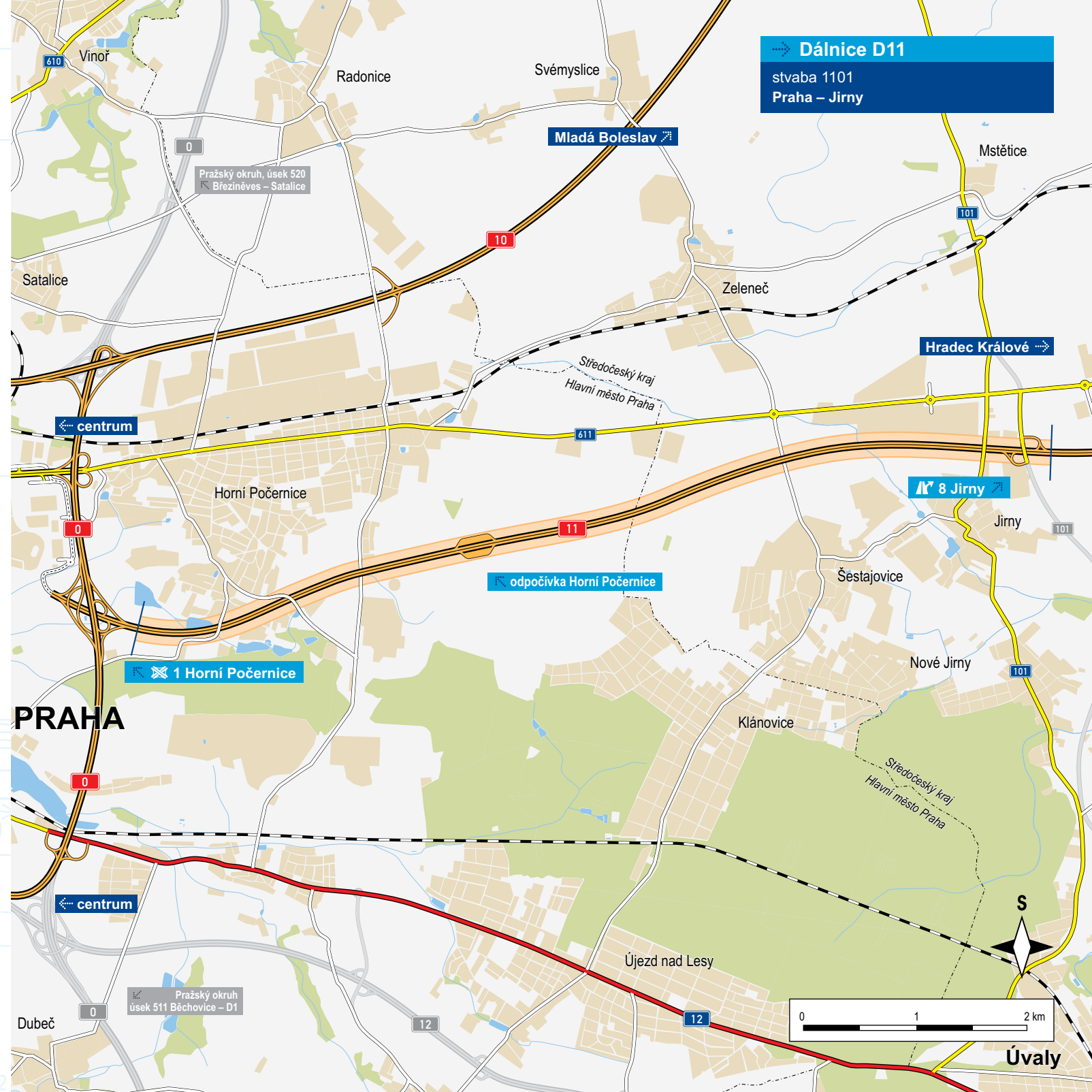
Dálniční úsek Praha–Jirny značně zjednodušil průjezd přes Horní Počernice a odlehčil jejím obyvatelům. První kilometry dálnice sice přiléhají k zastavěnému území Horních Počernic, jsou však vedeny v hlubokém zářezu, který v daném úseku tvoří optickou dominantu. Tyto vysoké stěny nebyly zpočátku všechny plné, ale tvořily je mohutné betonové kaskády a žebříky, na kterých se měly uchytit popínavé rostliny. Stěny zářezu tak měly časem zarůst a vytvořit jakýsi zelený kaňon. Vzhledem k bezpečnosti nakonec byly kaskádové stěny nahrazeny klasickými betonovými kvádry. V budoucnu se uvažuje s tím, zářez bude kompletně zastřešen, čímž vznikne tunel. Za odpočívkou v Horních Počernicích se trasa dálnice dostává mezi

zemědělsky obhospodařované pozemky a v nevýrazných terénních konfiguracích pokračuje již v dostatečných vzdálenostech od přilehlých obcí směrem na Poděbrady v souběhu se silnicí II/611.

Stavba 1101 Praha–Jirny je postavena v kategorii D 34,0/120 (km 0,000–8,320), ale místo šesti pruhů má jen pouze čtyři, dva uprostřed slouží jako rezerva k dalšímu rozšíření. Již během výstavby se počítalo s tím, že od Hradce Králové povede dálnice D35 do Olomouce, čímž vznikne severní dálniční trasa, spojující společně s jižní dálnicí D1 Čechy s Moravou. A tak se před Prahou počítalo s vyšším zatížením a široký střední dělicí pás je rezervou pro budoucí rozšíření na šesti pruh. Kvůli možnému rozšíření nebude nutné bourat nadjezdy a mosty, podobně jako při rozšiřování dálnice D1. Alespoň ne na prvních devíti kilometrech, kde okolo dálnice vyrůstají průmyslové a obchodní zóny, doprava tu je hustší a kvůli nájždění mnoha vozidel i pomalejší. Aktuálně se připravuje modernizace stavby na šestipruhé uspořádání a realizace MÚK Beranek s ulicí Bořetinská v Horních Počernicích, díky které bude zbaveno centrum Horních Počernic tranzitní dopravy.

Součástí stavby hlavní trasy dálnice byla MÚK Jirny, dále čtyři dálniční mosty, šest nadjezdů, dva mosty na větvi křižovatek a dva mosty na přeložkách. Povrch vozovky je cementobetonový. Objem násypů činil 754 000 m³, výkopů 982 000 m³.

Náklady na stavbu byly 537 milionů Kčs. Stavbu projektoval Vojenský projektový ústav Praha a provedly Dopravní stavby Olomouc, závod Olomouc. Výstavba proběhla v období září 1978 až 1986. Stavba byla uvedena do provozu 12. října 1984 spolu s částí úseku Jirny–Bříství.



MÚK Horní Počernice, křížení Pražského okruhu a D11



Hluboký zářez u Horních Počernic



Oboustranná odpočívka Horní Počernice



MÚK Jirny, směr Praha



D11 Jirny–Třebestovice

stavba 1102

Délka: 18 380 m, kategorie: D 26,5/120, Středočeský kraj

12. 10. 1984, resp. 19. 10. 1985 uvedeno do provozu

Výstavba druhého úseku dálnice D11 byla rozdělena na dvě části. Nejprve byla v březnu 1980 zahájena výstavba úseku Jirny–Bříství o délce 10 180 metrů. Po skoro třech letech byly zahájeny v lednu 1983 práce na druhé části, a to úseku Bříství–Třebestovice o délce 8200 metrů. První část byla slavnostně zprovozněna spolu s předchozí stavbou D11 Praha–Jirny a východní částí Pražského okruhu 12. 10. 1984. Tento 20 kilometrů dlouhý úsek zprovozněný bez MÚK Jirny značně zlepšil kritickou dopravní situaci na původní silnici I/11 vedoucí průtahy obcí a měst. Druhá část byla zprovozněna 19. 10. 1985. Dálnice je postavena v kategorii D 26,5/120 (km 8,320–26,700) a její součástí jsou dvě křižovatky – Bříství (km 18) a Sadská (km 25).

Stavba navazuje na předchozí stavbu 1101 za MÚK Jirny. Odtud dálnice vede v dlouhém hlubokém zářezu kolem Nehvizd, kde těleso dálnice kříží železniční vlečka a dva nadjezdy silnic III. tříd. Východně od Nehvizd je navržena nová křižovatka Nehvizdy se silnicí III/2455 Nehvizdy–Vyšehořovice (navrhovaná II/245), která bude sloužit pro připojení Čelákovic. Dálnice pokračuje táhlými oblouky přes zemědělsky obhospodařovanou krajinou, jižně míjí Mochov. Následuje MÚK Bříství se silnicí II/272, trasa pokračuje kolem oboustranné odpočívky Bříství dále po náspu až do blízkosti obce Chrást. Dálnice pokračuje přes jižní část přírodního parku Kersko k MÚK Sadská se silnicí II/330 v prostoru obce Třebestovice (osmičkovitá). Právě od Sadské musel být postaven nový přívaděč, aby se z dálnice dalo sjíždět ke staré silnici II/611.

Součástí stavby dále bylo osm dálničních mostů, dva železniční mosty, pět nadjezdů, odpočívka Bříství a Středisko správy a údržby dálnic (SSÚD) Poříčany. To dnes spravuje dálnici D11 na kilometrech 0,0–49,0. Povrch vozovky byl stejně jako u první stavby cementobetonový.

Vzhledem k tomu, že trasa dálnice vede několikrát v hlubokých zářezích, byly na této stavbě poměrně markantní bilance zemních prací. Objem násypů činil 1 263 000 m³, výkopů 3 143 000 m³. Začátek trasy je tvořen hlubokým zářezem, který přechází sklonem 0,412% do předmětné stavby 1102. Pro tuto stavbu byl zářez zdrojem násypového materiálu i pro její další pokračování. První hluboký zářez končí v km 11,6, dále trasa překonává terénní depresi, která byla na jižní straně zasypána přebytečným materiálem. Od km 12,4 přechází trasa opět do hlubokého zářezu, která se stal rovněž zdrojem materiálu pro deficitní úseky trasy dálnice. V km 13,5 zářez končí a trasa přechází údolí jižně od Mochova. V těchto místech se nacházejí dva přesypané mostní objekty. Od km 14,4 vstupuje trasa do dalšího opět hlubokého zářezu, ze kterého vychází v km 15,3 a zároveň vstupuje do koncové násypové oblasti.

Náklady na stavbu činily 888 milionů Kčs. Stavbu projektoval Vojenský projektový ústav Praha a prováděly Dopravní stavby, závody Olomouc a Uherské Hradiště. Stavba byla sice zprovozněna v říjnu 1985, ale dokončena byla až v listopadu 1987.

Stav cementobetonového krytu se v posledních letech neustále zhoršoval. Docházelo zde ke značné schodovitosti mezi jednotlivými deskami, k trhlinám, rozpadu, ohlazení povrchu apod. Dílčí opravy již nestačily, a proto bylo přistoupeno k opravám, které probíhají souvisle od roku 2011. V rámci oprav byl proveden přetah původního cementobetonového krytu asfaltem. Stávající cementobetonový povrch byl rozrušen, následně zhutněn a na takto upravený povrch byla položena kompenzační asfaltová vrstva. Poté byly položeny ložní a ohrubná vrstva asfaltu. Z důvodů zachování podjezdové výšky u podjezdů byl cementobetonový kryt v těchto místech vybourán a nahrazen odpovídajícími vrstvami asfaltu. Opravy povrchu byly dokončeny v létě 2017.



Odpočívka Bříství



D11 u Starého Vestce, MÚK Bříství



D11 v zářezu u Nehvizd



MÚK Sadská

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

D11 Třebestovice–Libice n. C. stavba 1103

Délka: 15 300 m, kategorie: D 26,5/120, Středočeský kraj

2. 11. 1990 uvedeno do provozu

Výstavba tohoto úseku byla zahájena v dubnu 1985 a ke zprovoznění došlo 2. 11. 1990. Stavba je postavena v kategorii D 26,5/120 (km 26,700–42,000) a její součástí jsou tři MÚK – Vrbová Lhota (km 35), Kluky (km 39) a Libice n. C. (km 42). Dále byla v rámci stavby vybudována velká oboustranná odpočívka Vrbová Lhota.

Úsek vytvořil jižní obchvat Sadské a Poděbrad a odlehčil obcím na staré silnici II/611 od tranzitní dopravy. Součástí stavby dále bylo deset dálničních mostů, sedm nadjezdů, sedm mostů ostatních, přeložka silnice I/38 či výstavba přivaděče v délce 2800 metrů. Povrch vozovky je cementobetonový. Vzhledem k tomu, že trasa vede poměrně rovinatým územím, zemní práce tam dosáhly poměrně nízkých bilancí. Objem nasytů činil 2 750 000 m³, výkopů jen 150 000 m³.

Nejvýznamnějším objektem celé stavby je zavěšený poloharfový most přes Labe o třech polích (61,6 + 123,2 + 61,6 m). Most je dlouhý 253 metrů, široký 31,8 metru, výška pylonu je 28 metrů. Nosná konstrukce je tvořena komorovým nosníkem s vyloženými konzolami podpíranými prefabrikovanými vzpěrami. Nosník je v osě mostu zavěšen pomocí mnohonásobných závěsů na dvou jednosloupových pylonech vetknutých nad vnitřními podpěrami do nosné konstrukce.

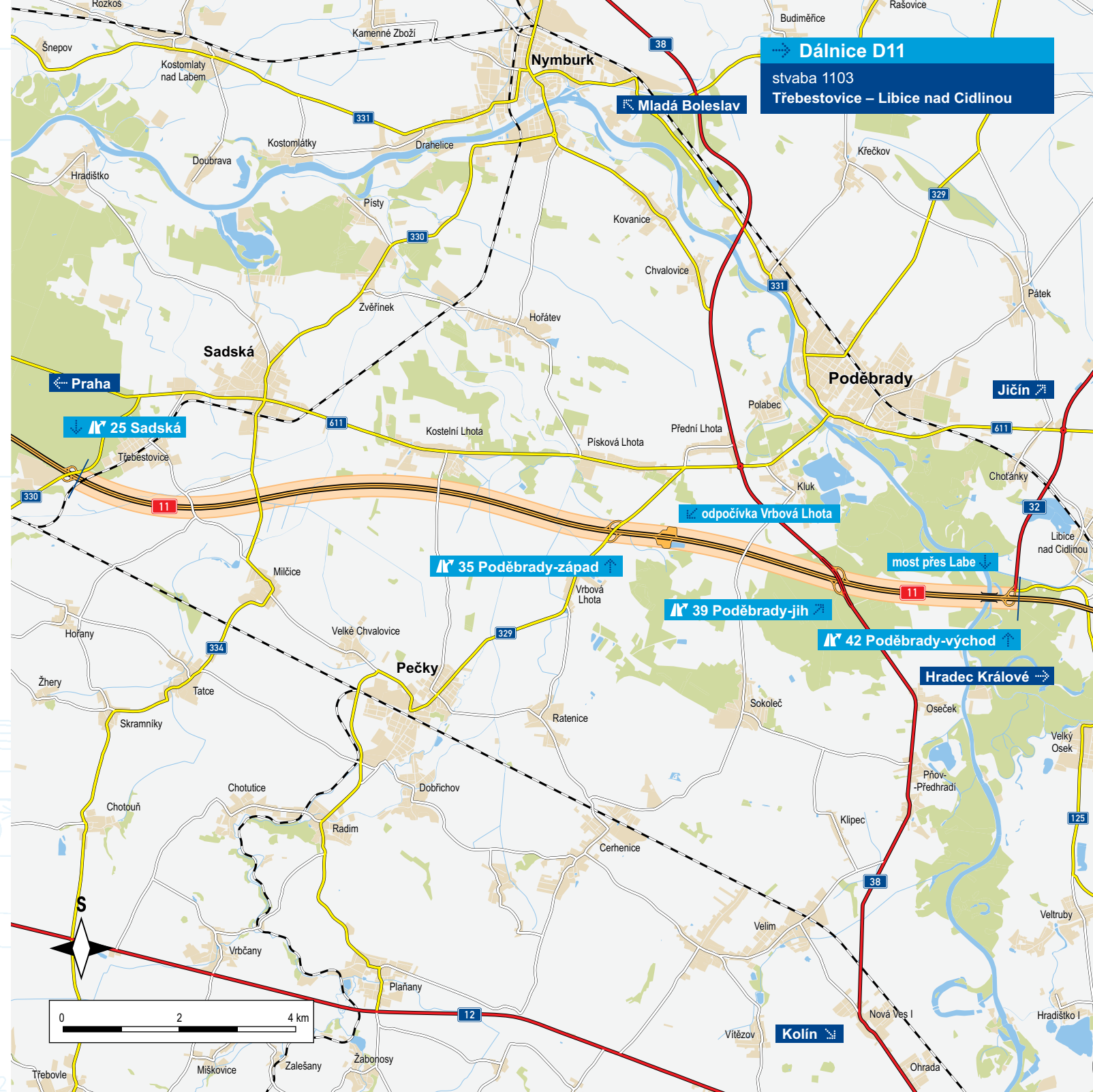
Stavba navazuje na předchozí stavbu 1102 za MÚK Sadská. Trasa pokračuje mostem přes říčku Šemberu. Polem dálnice pokračuje až kolem Milčic, kde kříží silnici II/334. Odtud je trasa dálnice pokračuje jižně od Sadské a Kostelní Lhoty k MÚK Vrbová Lhota se silnicí II/329 (osmičkovitá), která slouží k napojení Peček. Následuje odpočívka Vrbová Lhota a v zářezu se dostává do prostoru obce Kluky, kde je postavena MÚK Kluky se silnicí I/38 (osmičkovitá). Následuje most přes

Labe a MÚK Libice n. C. (trubkovitá), za kterou stavba končila sjezdem z dálnice.

Zhruba patnáctikilometrový úsek sice vede takřka po úplné rovině mezi poli a lesy, ovšem na své trase kříží velké množství silnic nižších tříd jak velkým počtem nadjezdů, tak i mostů. Tento úsek prodloužil dálnici D11 na 42 kilometrů a hlavně se postaral o důležité vyloučení tranzitní dopravy mimo lázeňské město Poděbrady. K posledního sjezdu z dálnice musel být vybudován přivaděč ke staré silnici, který se stal prodloužením silnice I/32.

Dálnice končila pro motoristy hned za mostem přes Labe, kde museli sjíždět na MÚK Poděbrady-východ, ale ve skutečnosti byla dálnice postavena ještě několik stovek metrů dál. Křižovatka MÚK Libice n. C. byla dokončena kompletně, i s nevyužitým mostem, větvemi a připojovacími a odbočovacími pruhy. Dokonce i navazujících několik desítek metrů dálničního tělesa mělo nainstalováno svodidla a hotové vozovky. Předpokládalo se totiž, že výstavba bude kontinuálně navazovat. Pravděpodobně v porevoluční euforii každý doufal, že se s výstavbou následujícího úseku začne hned. Další výstavba se za touto křižovatkou zasekla na 13 let. Tak dlouho tedy dálnice končila doslova v lese. Průsek lesem se začal kácet teprve až v roce 2004.

Náklady na stavbu byly 1263,8 milionů Kčs. Stavbu projektoval Vojenský projektový ústav Praha a provedly Dopravní stavby Olomouc, závody Uherské Hradiště, Olomouc a Mosty.



Odpočívka Vrbová Lhota



MÚK Poděbrady-západ



Most přes Labe



MÚK Poděbrady-jih, směr Praha

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11



D11 Libice n. C.–Chýšť

Délka: 26 000 m, kategorie: D 27,5/120, Středočeský a Pardubický kraj

19. 12. 2006 uvedeno do provozu

Stavba dálnice D11 v úseku Libice nad Cidlinou–Chýšť byla od samého počátku rozdělena na dvě stavby a jejich další podstavby – 1104/1 Libice–Dobšice (km 42,000–51,700) a 1104/2 Dobšice–Chýšť (km 51,700–68,00). Výstavba prvního úseku byla zahájena v lednu 2004 a výstavba druhého úseku v srpnu 2004. Stavba 1104/2 Dobšice–Chýšť byla slavnostně zprovozněna v polovičním profilu 20. 12. 2005. Obě stavby byly zprovozněny v plných profilech současně 19. 12. 2006.

Libice n. C.–Dobšice (9700 m), stavba 1104/1

Stavba je postavena v kategorii D27,5/120 a zahrnuje mimoúrovňovou křižovatku (MÚK) Dobšice, která umožňuje napojení Kolína a jeho průmyslové zóny (TPCA), a jednu služební MÚK. Tento úsek dálnice začíná za MÚK Poděbrady–východ a pokračuje průchodem přes lužní les. Dále je veden mosty přes železniční trať a poté prochází dalším lesním komplexem. Jižně míjí Sáňy a končí za MÚK Dobšice se silnicí II/328 (osmičkovitá). Celá trasa této dálnice je vedena na náspu ve volném rovinatém terénu převážně po zemědělsky obdělávaných pozemcích.

Vzhledem k náročnosti mostních objektů byla stavba rozdělena na dvě další části: B – železniční mosty a A – vlastní trasa dálnice v celém úseku kromě mostů přes trať a souvisejících objektů.

Součástí stavby 1104/1A je trasa dálnice, MÚK Dobšice, osm dálničních mostů, čtyři nadjezdy, přeložky silnic II/125, II/328, III/3283, III/3283, lesní a polní cesty. Některé mostní objekty byly v průběhu stavebního řízení na základě požadavků ekologických aktivistů i zásadně rozšířeny. Týká se to především mostu přes periodickou tůňku v Libickém luhu a zeleného mostu nad dálnicí na konci úseku. Celá dálnice je odkanalizovaná a veškerá voda z vozovek prochází usazovacími nádržemi s normými stěnami. Vzhledem k malé kapacitě přilehlých vodotečí bylo nutno odvést

vodu několika odpadními stokami do Cidliny. Další zajímavostí je budování žabích zábran, které zamezí vniku obojživelníků na vozovku a navedou je do biokoridorů pod tělesem dálnice.

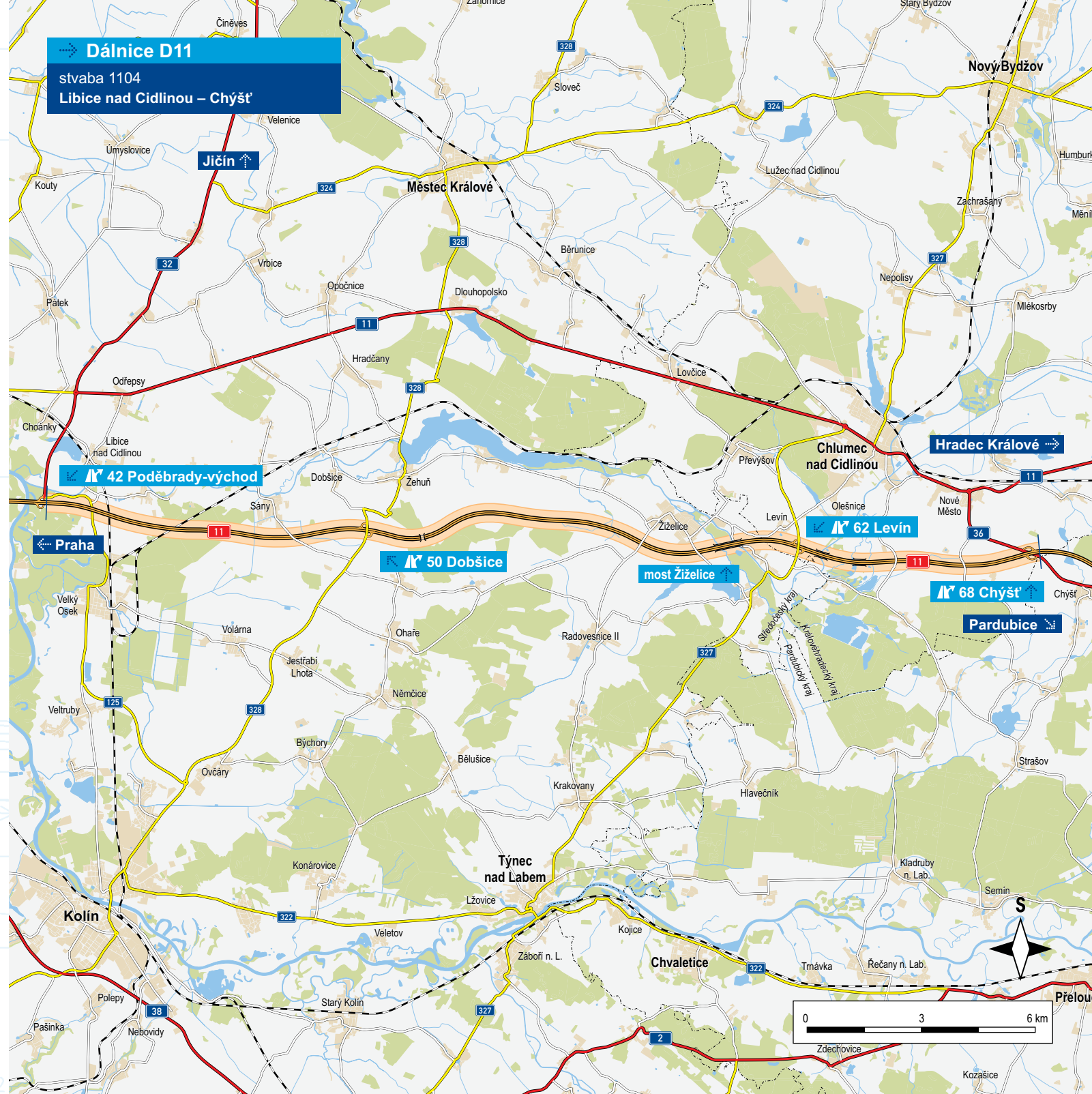
Stavba 1104/1B zahrnovala dva mosty objekty přes železniční trať Nymburk–Havlíčkův Brod a Velký Osek–Hanušovice s nezbytnými zemními tělesy a souvisejícími přeložkami inženýrských sítí a nutnými přístupovými komunikacemi.

Dobšice–Chýšť (16 300 m), stavba 1104/2

Stavba je postavena v kategorii D27,5/120. Její součástí jsou dvě MÚK a devatenáct mostů, z toho je jedenáct dálničních. Stavba odlehčila značně přetížení silnice I/11 a městu Chlumeck n. C.

Úsek této části dálnice začíná v prostoru jihovýchodně od obce Žehuň, kde navazuje za MÚK Dobšice na stavbu 1104/1. Trasa dálnice pokračuje jižně od řeky Cidliny až do prostoru obce Žiželice, kde překračuje inundační údolí řek Mlýnská Cidlina a Cidlina mostem Žiželice, jeho délka je 534 metrů. Dále trasa pokračuje mezi obcemi Loukonosy a Levín, kde je situována MÚK Levín (osmičkovitá), zajišťující spojení měst Chlumeck nad Cidlinou Nový Bydžov a Týnec nad Labem. Za MÚK Levín překračuje trasa dálnice opět inundační údolí řek Cidlina a Mlýnská Cidlina dvěma velkými mosty – most Olešnice (délka 240 m) a most Rakousy (délka 248,9 m). V dalším pokračování prochází severně od přírodní památky Pamětník, mezi obcemi Lučice a Klamoš přes zemědělské pozemky. Stavba končí v MÚK Chýšť se silnicí I/36 (osmičkovitá).

Povrch vozovky byl v tomto úseku proveden převážně cementobetonovým dvouvrstvým krytem o celkové tloušťce 24 cm. Mostní objekty, přilehlá předpolí a přejezdy středního děličního pásu mají asfaltový povrch.



MÚK Dobšice



Ekodukt u Žehuně



km 52, směr Hradec Králové



D11, směr Praha

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

D11 Chýšť–Hradec Králové⁷⁵ stavba 1105

Délka: 22 700 m, kategorie: D 27,5/120, Pardubický a Královéhradecký kraj

Dálnice D11 je mezi obcí Chýšť a Hradcem Králové je rozdělena na dvě části. První z nich, stavba 1105-1 Chýšť–Osičky, je již dokončená a zprovozněná. Úsek mezi Osičkami a Hradcem Králové je z hlediska nedořešených majetkoprávních problémů rozdělen na několik dalších částí.

1105-1 Chýšť–Osičky (km 68,0–78,9)

Stavba začíná za MÚK Chýšť, kde navazuje na stavbu 1104/2. Trasa pokračuje na jihovýchod a prochází levostranným obloukem po jižním okraji lesního komplexu. Zde se stáčí k severovýchodu a prochází pravostranným obloukem lesními komplexy severně od obce Pravy. V tomto prostoru je MÚK Dobřenice se silnicí II/323. Trasa dálnice se dále stáčí k jihovýchodu a končí za stávající silnicí Osičky–Rohozice.

Výstavba tohoto 10 910 metrů dlouhého úseku byla zahájena v červnu 2004. Úsek byl zprovozněn 19. prosince 2006. Stavba je postavena v kategorii D 27,5/120 a zahrnuje jednu MÚK a jednu služební MÚK. Součástí úseku je středisko správy a údržby dálnice (SSÚD) u obce Pravy.

1105-2 Osičky–Hradec Králové (km 78,9–90,7)

Stavba navazuje ve svém začátku v km 78,910 (za silnicí III/3238) na 1. část Chýšť–Osičky. Na konci v km 90,760 (za silnicí I/11) pak bude navazovat na připravovanou stavbu D11 1106 Hradec Králové–Smiřice.

V celé délce od Osiček až k Hradci Králové prochází trasa dálnice přes zemědělskou půdu a křížuje komunikace spojující jednotlivé obce a polní cesty. Křížení s komunikacemi III. třídy a polními cestami je navrženo mimoúrovňově, bez možnosti napojení na dálnici. Připojení na dálnici je navrženo až západně od Hradce Králové mimoúrovňovou křižovatkou Kukleny

při křížení se silnicí I/11. Na dálnici D11 bude v oblasti východně od Sedlic připojena dálnice D35 mimoúrovňovou křižovatkou Sedlice. Tato křižovatka však není součástí této stavby.

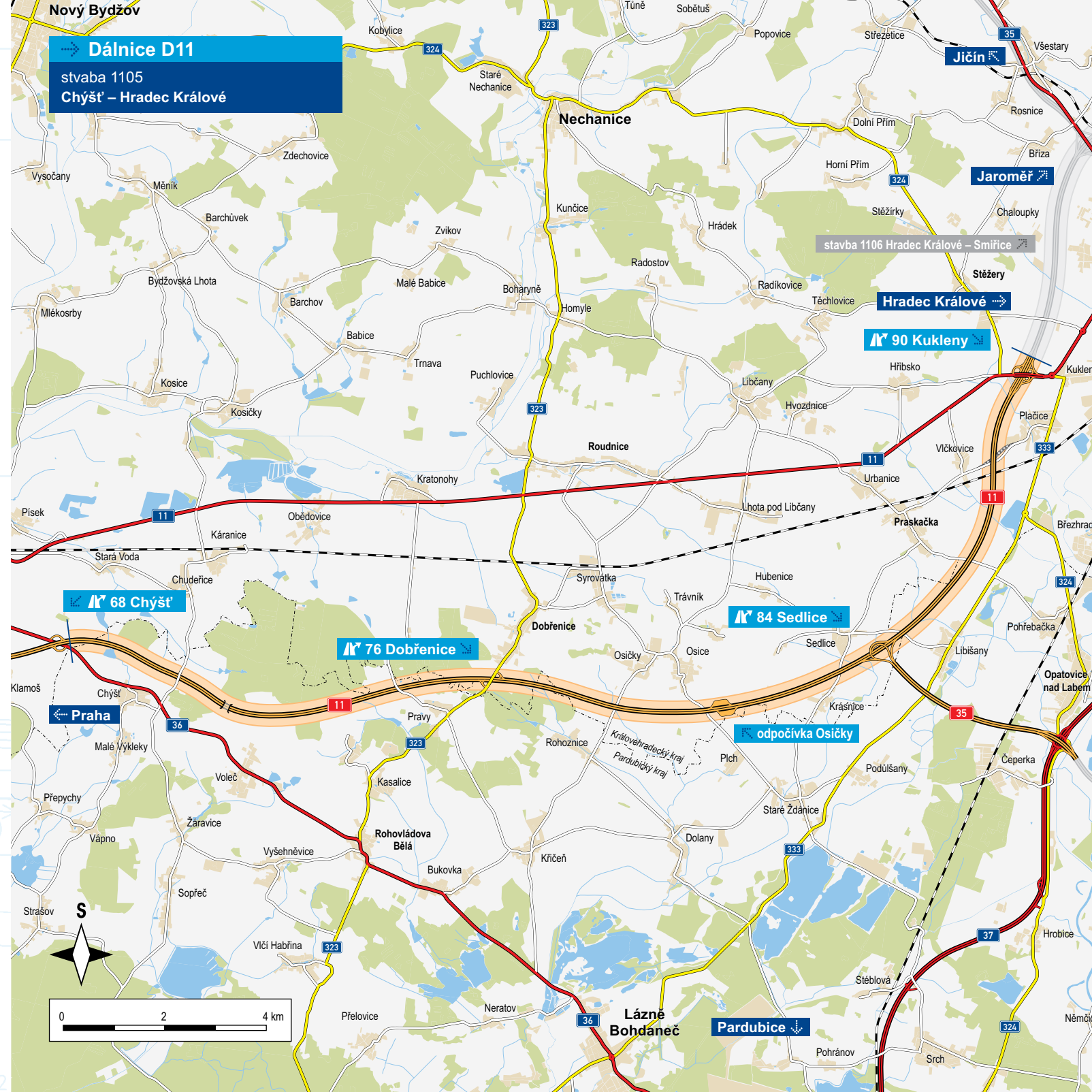
Stavba dálnice kromě vlastního tělesa dálnice zahrnuje také výstavbu čtrnácti dálničních mostů. Jihovýchodně od obce Osice je navržena oboustranná velká odpočívka. V rámci stavby jsou řešeny pouze průjezdné komunikace a parkovací a odpočinkové plochy s příslušným vybavením.

Výstavba tohoto 11 850 metrů dlouhého úseku byla započata v lednu 2005, ovšem pouze v km 78,910–83,700 (po MÚK Sedlice). V tomto úseku byla dálnice zprovozněna 19. prosince 2006. Následně byl 27. listopadu 2008 zprovozněn úsek km 83,500–86,400 pravý jízdní pás a 27. listopadu 2009 byl v úseku km 83,500–85,000 uveden do provozu levý jízdní pás. Dne 1. listopadu 2011 byl zprovozněn levý jízdní pás v km 85,000–86,300.

Na další úsek km 88,300–90,760 se po problémech s výkumpem pozemků od sester Havránkové a Štrossové podařilo získat stavební povolení. Realizace byla slavnostně zahájena 22. července 2014.

V letech 2013 až 2014 na tomto posledním úseku proběhl záchranný archeologický průzkum. Podařilo se dojednat dodatek ke smlouvě mezi zhotovitelem a ŘSD o úpravě valorizačních koeficientů a harmonogramu prací. 21. srpna 2017 byl slavnostně zprovozněn úsek km 86,300 – 90,780.

Šířkové uspořádání dálnice je navrženo v kategorii D 27,5/120. Povrch je asfaltobetonový.



DATA O STAVBĚ (km 88,30–90,76)

Hlavní trasa:
délka: 2460 m (km 88,30–90,76)
kategorie: D 27,5/120
plocha vozovky: 60 296 m²
Mostní objekty:
počet celkem: 5
– na dálnici: 3
– nad dálnicí: 1
– na ostatních komunikacích: 1
celková délka mostů: 284 m

Mimoúrovňové křižovatky:
počet: 1 (MÚK Kukleny)
délka větví: 2286 m
Protihlukové stěny:
počet: 2 (850 m)
Přeložky ostatních komunikací:
počet objektů: 6
– přeložka sil. I/11 (865 m)
– přeložka sil. II /32326 (976 m)
– přeložka polních cest: 5

Název stavby:
Dálnice D11, stavba 1105-2
Osičky–Hradec Králové
Místo stavby:
Královéhradecký kraj
Kukleny, Pláče, Stěžery, Vičkovice
Katastrální území:
Kukleny, Pláče, Stěžery, Vičkovice

Objednatel:
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Projektant DSP:
PRAGOPROJEKT, a.s.
Zhotovitel:
Sdružení D11 Osičky–Hradec Králové (EUROVIA CS, a.s., Metrostav a.s., Strabag a.s.)
Předpokládaná cena dostavby:
882 000 000 Kč (bez DPH)



MÚK Chýšť, rozhraní staveb 1104 a 1105



MÚK Sedlice, křižovatka D11 a D35

D11 Hradec Králové – Smiřice stavba 1106

Délka: 15 460 m, kategorie: D 27,5/120, Královéhradecký kraj

V přípravě, stav textu k 08/2017

Stavba přímo navazuje na probíhající stavbu D11 1105-2 Osičky – Hradec Králové. Na konci stavby navazuje na současně připravovanou stavbu D11 1107 Smiřice – Jaroměř. Stavba 1106 měří 15 460 m a je navržena v kategorii D 27,5/120. Vede v rovinatém území, převážně na zemědělských pozemcích.

Stavba začíná v km 90,760 za MÚK Kukleny se silnicí I/11. Odtud trasa pokračuje po náspu v levostranném oblouku. V km 91,540 je nadjezd přeložky silnice III/32438 Kukleny – Stěžery. Dálnice pokračuje západně kolem Svobodných Dvůrů, kde je v km 92,957 nadjezd komunikace Chaloupky – Svobodné Dvory.

Trasa pokračuje po terénu v pravostranném oblouku. V km 95,0 je navržena MÚK Plotíště se silnicí I/35 a s připravovanou dálnicí D35 a silnicí II/635. Tvar křižovatky je prstencovitý s přímými větvemi Praha – HK a Jičín – Praha a semidirektivní větví Praha – Jičín. Větve této křižovatky jsou zaústěny do velké okružní křižovatky o vnějším průměru 220 m, která je navržena jako spirálovitá. Ve směru od Jičína bude do křižovatky zaústěné připravovaná stavba dálnice D35 Sadová – Plotíště spolu s doprovodnou silnicí II/635, ze které bude vybudován zárodek na kruhovém objezdu spolu s podjezdem pod větví 2. Ve směru na Hradec Králové bude v rámci stavby provedeno zkapacitnění silnice I/35 na čtyřpruh, na které navazuje připravovaná stavba I/35 MÚK D11 Plotíště – okružní křižovatka Plotíště.

Dálnice pokračuje po náspu, západně od areálu ČKD Plotíště, v km 95,368 kříží mostem železniční trať a vlečku do ČKD. V km 95,590 je navržén přesýpaný most přes potok Melounku a přístupovou komunikaci. Dálnice vede přes pole v zářezu jihoovýchodně od Světí. V km 96,898 kříží dálnici nadjezd silnice III/3253 Světí – Předměřice n. L., a je zde navržén služební sjezd ve směru od a na Prahu.

D11 směřuje k silnici I/33, je vedena po terénu a v levostranném oblouku. Za mostem přes silnici III/3254 Neděliště – Předměřice n. L. v km 98,352 se dostává trasa do souběhu se silnicí I/33. V km 99,748 je navržen most přes potok Olšavu přístupovou cestu. V mírném zářezu dálnice pokračuje pravostranným obloukem, podchází přeložku silnice III/32531 Sendražice – Trotina, za kterou je v km 101,575 navržen most přes Trotinu o délce 396 m. Na mostě je vpravo navržena protihluková stěna výšky 2 m.

V zářezu a v levostranném oblouku dálnice směřuje k MÚK Smiřice s přeložkou silnice III/3089 v km 103,997. Křižovatka je osmičkovitá. Větve křižovatky jsou napojeny na silnici III/3089 pomocí stykových křižovatek. Trasa je vedena dále v pravostranném oblouku, nejprve po náspu k nadjezdu silnice III/2857 Rožnov – Holohavy v km 104,558. Poté přechází do zářezu, kterým se dostává k mostu přes Jordán v km 105,400 o délce 155 m.

Závěrečný úsek je veden v levostranném oblouku. V km 105,969 je navržén nadjezd místní komunikace. Stavba končí v km 106,220, kde navazuje stavba D11 1107 Smiřice – Jaroměř.

Stavba je formálně rozdělena na dvě části: 1106-1 Hradec Králové – Předměřice nad Labem v délce 7,63 km, km 90,760–98,400 a 1106-2 Předměřice nad Labem – Smiřice v délce 7,58 km, km 98,400–106,220. Nyní probíhá výběrové řízení na zakázku samotné realizace výstavby dálnice D11 úseku 1106.

Aktuálně již probíhá na místě budoucí čtyřproudé dálnice archeologický průzkum a postupně bude předáváno staveniště k zahájení samotné výstavby.

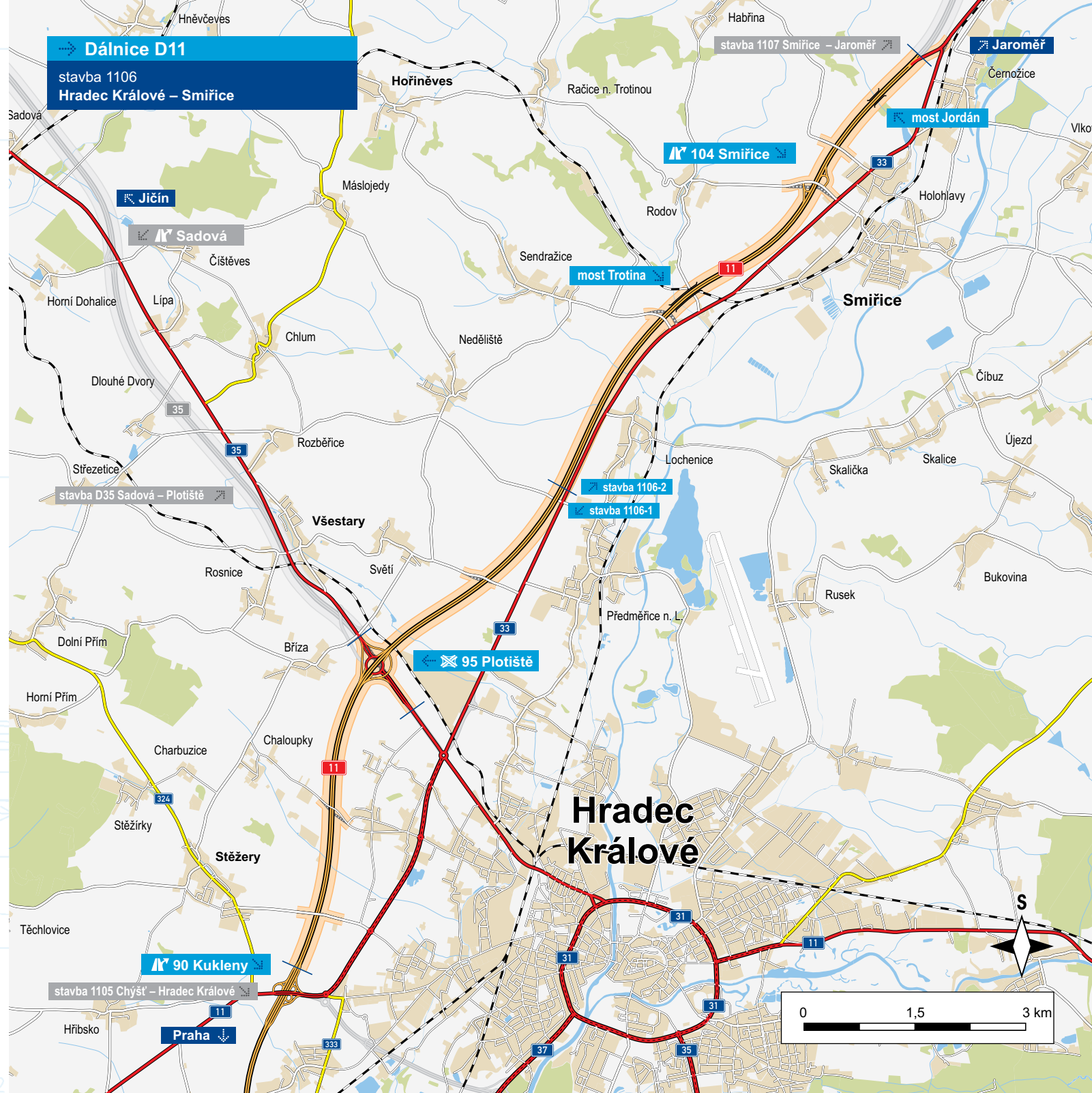
Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
10/1996	12/2015	12/2014	06/2017	09/2016	03/2018	05/2021



Silnice I/11 u Hradce Králové



Okružní křižovatka, křížení I/11, I/33 a I/35



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 15 460 m
kategorie: D 27,5/120

Mostní objekty:

na dálnici: 11
nad dálnicí: 7
na ostatních komunikacích: 1
celková délka mostů: 1168 m

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2 (délka větví: 4345 m)

Protihlukové stěny:

počet objektů: 6 (1310 m)

Přeložky ostatních komunikací:

silnice I. třídy: 1 (516 m)
silnice III. tříd: 6 (2641 m)
místní komunikace: 4 (2028 m)
polní cesty: 1 (170 m)
přístupy: 17 (12 390 m)
celková délka přeložek: 18 296 m

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 707 421 m³
násypy: 1 627 787 m³

Název stavby:

Dálnice D11, stavba 1106
Hradec Králové – Smiřice

Místo stavby:

Královéhradecký kraj
Katastrální území:
Plačice, Stěžery, Svobodné Dvory, Plotíště, Bříza u Všestary, Světí, Předměřice n. L., Lochenice, Rodov, Holohavy, Černožice n. L.

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zpracovatel PDPS:

VALBEK spol. s r. o.

Předpokládaná cena stavby:

4 874 000 000 Kč (bez DPH)

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

D11 Smiřice–Jaroměř

Délka: 7390 m, kategorie: D 27,5/120, Královéhradecký kraj

stavba 1107

Stavba je jednou ze souboru staveb dálnice D11 mezi Hradcem Králové a Polskem. Jedná se o druhou stavbu v pořadí. Stavba navazuje na připravovanou stavbu D11 1106 Hradec Králové – Jaroměř. Na konci stavby navazuje na připravovanou stavbu D11 1108 Jaroměř–Trutnov. Připravovaná stavba dálnice měří 7150 m a je navržena v kategorii D 27,5/120. Stavba je navržena v rovinatém území, převážně na zemědělských pozemcích. Maximální podélný sklon je 1,90 ‰.

Stavba začíná v km 106,220 západně od Černožic. Odtud trasa pokračuje po náspu v levostranném oblouku, poté trasa přechází do zářezu. V km 107,697 je navržena MÚK Jaroměř-jih se silnicí III/2858, která bude sloužit jako hlavní příjezd do Jaroměře a od Hradce Králové. Silnice III/2858 bude upravena. Stavba dále pokračuje v zářezu a v pravostranném oblouku. V km 108,982 je navržen nadjezd polní cesty.

Trasa pokračuje západně kolem bývalého průmyslového areálu a čističky odpadních vod, kde v km 110,104–110,250 je navržen SO 201 Estakáda přes Dolecký a Jezbínský potok. Estakáda měří 296 metrů a je navržena jako spojitá předpjatá dvoutrámová konstrukce. Nosná konstrukce bude realizována na posuvné skruži. Na mostě budou realizovány protihlukové stěny vpravo a částečně i vlevo.

Dálnice vede levostranným obloukem po náspu kolem místa Cihelny. V tomto úseku jsou navrženy protihlukové stěny vpravo. V km 110,739 trasa přechází dálničním mostem silnici II/285. Další dálniční most je navržen v km 111,221 přes místní komunikaci Horní Dolce – Jaroměř.

Následně přechází ze zářezu do násypu. Přeložka silnice III/29915 Jaroměř–Zaloňov bude dálnici přecházet nadjezdem

v km 111,612. Trasa se dále přibližuje k železniční trati Jaroměř–Turnov. V km 112,565 je navržen most přes polní cestu, za kterým následuje MÚK Jaroměř-sever se silnicí I/33. Křižovatka je navržena jako trubkovitá. Pro převládající směry Hradec Králové – Náchod jsou navrženy přímé větve. Vratná větev je navržena pro směr Trutnov–Náchod.

Stavba končí v km 113,370, kde navazuje stavba D11 1108 Jaroměř–Trutnov. Stavba bude do doby zprovoznění stavby 1108 napojena na silniční síť pomocí MÚK Jaroměř-sever a přeložky silnice I/33, pomocí které bude převedena na silnici I/37.

Pro ochranu obyvatel před hlukem budou zřízeny čtyři protihlukové stěny výšky až 5 m a celkové délky 6558 m. Proti zamezení střetu vozidel se zvěří bude úsek oboustranně oplocen v celkové délce 31 321 m. V rámci vegetačních úprav bude vysazeno 8593 stromů a 96 010 keřů.

Probíhají intenzivní činnosti k dokončení majetkoprávní přípravy (vykoupeno je cca 98,81 % pozemků) a je žádáno o vydání stavebních povolení. Dále probíhá výběrové řízení na zakázku samotné realizace výstavby dálnice D11 úseku 1107.

Aktuálně již probíhá na místě budoucí čtyřproudé dálnice archeologický průzkum. Předpoklad dokončení terénní části výzkumu je do 04/2018, zpracování záchranného archeologického průzkumu, předání nálezové zprávy a odevzdání movitých archeologických nálezů je do 04/2020.

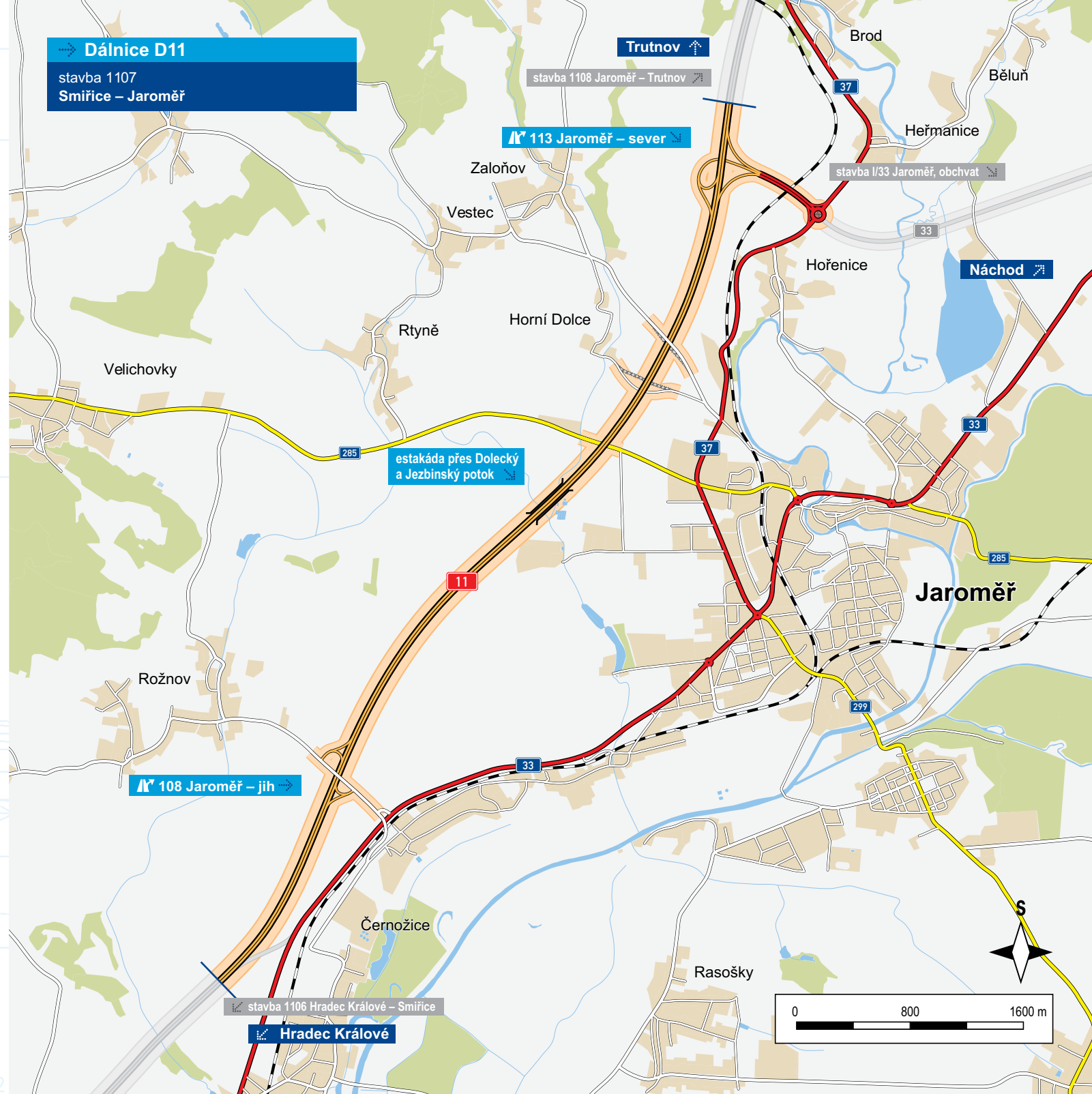
Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
10/2003	05/2015	12/2005	08/2017	09/2016	03/2018	05/2021



MÚK Jaroměř-jih



MÚK Jaroměř-sever, přivaděč k I/37



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 7390 m
kategorie: D 27,5/120

Mostní objekty:

na dálnici: 5
nad dálnicí: 3
na ostatních komunikacích: 1
celková délka mostů: 676 m

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 2 (délka větví: 2691 m)

Protihlukové stěny:

počet objektů: 4 (6558 m)

Přeložky ostatních komunikací:

silnice I. třídy: 3 (689 m)
silnice II. třídy: 1 (284 m)
silnice III. třídy: 2 (1270 m)
místní komunikace: 1 (537 m)
polní cesty: 11 (11823 m)
celková délka přeložek: 14 603 m

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 925 413 m³

násypy: 949 853 m³

Název stavby:

Dálnice D11, stavba 1107
Smiřice–Jaroměř

Místo stavby:

Královéhradecký kraj
Černožice, Semonice, Jaroměř,
Hořenice, Heřmanice, Holohlav,
Rožnov a Zaloňov

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel PDPS:

SPOLEČNOST PRAGOPROJEKT/

VIAPONT/Alfa – D11 1107

Předpokládaná cena stavby:

2 413 000 000 Kč (bez DPH)

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

D11 Jaroměř–Trutnov

Délka: 19 630 m, kategorie: R 25,5/120, Královéhradecký kraj

V přípravě, stav textu k 08/2017

Stavba navazuje na začátku úseku v km 113,370 na připravovanou dálniční stavbu D11 1107 Smiřice–Jaroměř. Konec úseku je v km 133,000, kde naváže na stavbu D11 1109 Trutnov–hranice s Polskem. Celková délka stavby je 19 630 metrů.

Navržená trasa navazuje směrově i výškově na konec stavby D11 1107 Smiřice–Jaroměř, a to za MÚK Jaroměř-sever. Mimoúrovňová křižovatka je součástí stavby 1107. Mezi km 114,130–114,730 kříží trasa dálnice údolí řeky Labe. Jedná se o údolí, které je v místě křížení široké přibližně 800 metrů a hluboké až 55 metrů. Údolím prochází železniční trať, místní komunikace k areálu zámku Kuks, koryto Labe a stávající silnice I/37. Přes údolí je navržen most délky 670 metrů.

Po křížení údolí je směrovým obloukem o poloměru 1250 metrů trasa vedena vpravo od silnice I/37 severozápadním směrem až k obci Choustníkovo Hradiště. Před obcí dálnice D11 kříží stávající silnici I/37, která prochází zástavbou obce. V místě křížení v km 117,481 je navržena mimoúrovňová křižovatka MÚK Choustníkovo Hradiště.

Kolem obce je navržen jihozápadní obchvat, který je vedený 300–350 metrů od okrajové zástavby volným územím mezi hřištěm a Stachovým rybníkem. V tomto plochém údolí jihozápadně od obce je trasa vedena na násypu a v místě křížení Kocbeřského potoka je navržen most délky 222 metrů.

Mezi Choustníkovým Hradištěm a Kocbeří je dálnice vedena v těsném souběhu se silnicí I/37 (nejmenší vzdálenost je asi 100 metrů). Od km 120,7 prochází trasa lesem v délce přibližně 1000 metrů. Kolem obce Kocbeře je navržen západní obchvat, který obchází obec směrovým obloukem o poloměru 1275 metrů v minimální vzdálenosti od okrajové zástavby obce 300 metrů.

Trasa dálnice kříží v km 122,923 silnici II/300 (Dvůr Králové–Kocbeře). V místě křížení je navržena mimoúrovňová křižovatka MÚK Kocbeře. Část dálnice od km 123,9 do km 127,20 prochází lesním komplexem Království, který je ekologicky cenný. Při průchodu lesem kříží dálnice dvě příčná plochá údolí mostními objekty délky 116 a 122 metrů. Na severním okraji přechází obchvat po křížení stávající silnice I/37 směrovým obloukem 1275 metrů do souběhu se silnicí I/37.

S ohledem na křížení nadregionálního biokoridoru „Les Království“ a na terénní podmínky je navržen v místě křížení Kamenného vrchu tunel délky 752 metrů. Od tunelu až na konec úseku stavby 1108 je trasa vedena v souběhu se silnicí I/37. Směrové vedení této části je přizpůsobeno terénním podmínkám s tím, že kolem lokality Střítež (část Trutnova) je trasa vedena východně ve směrovém oblouku o poloměru 1300 metrů. Součástí stavby bude jedna malá oboustranná odpočívka v km 131. V km 133,000 se trasa napojuje na stavbu D11 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko.

V rámci přípravy stavby je dokončen čistopis DÚR a bude zahájena inženýrská činnost pro získání územního rozhodnutí. Závažné stanovisko EIA bylo vydáno 30. 6. 2016. Na základě žádosti o prodloužení platnosti EIA bylo potřeba specifikovat, co všechno se v dotčeném území od doby vydání stanoviska EIA z hlediska jednotlivých složek životního prostředí a veřejného zdraví změnilo, a to bez ohledu na změny záměru.

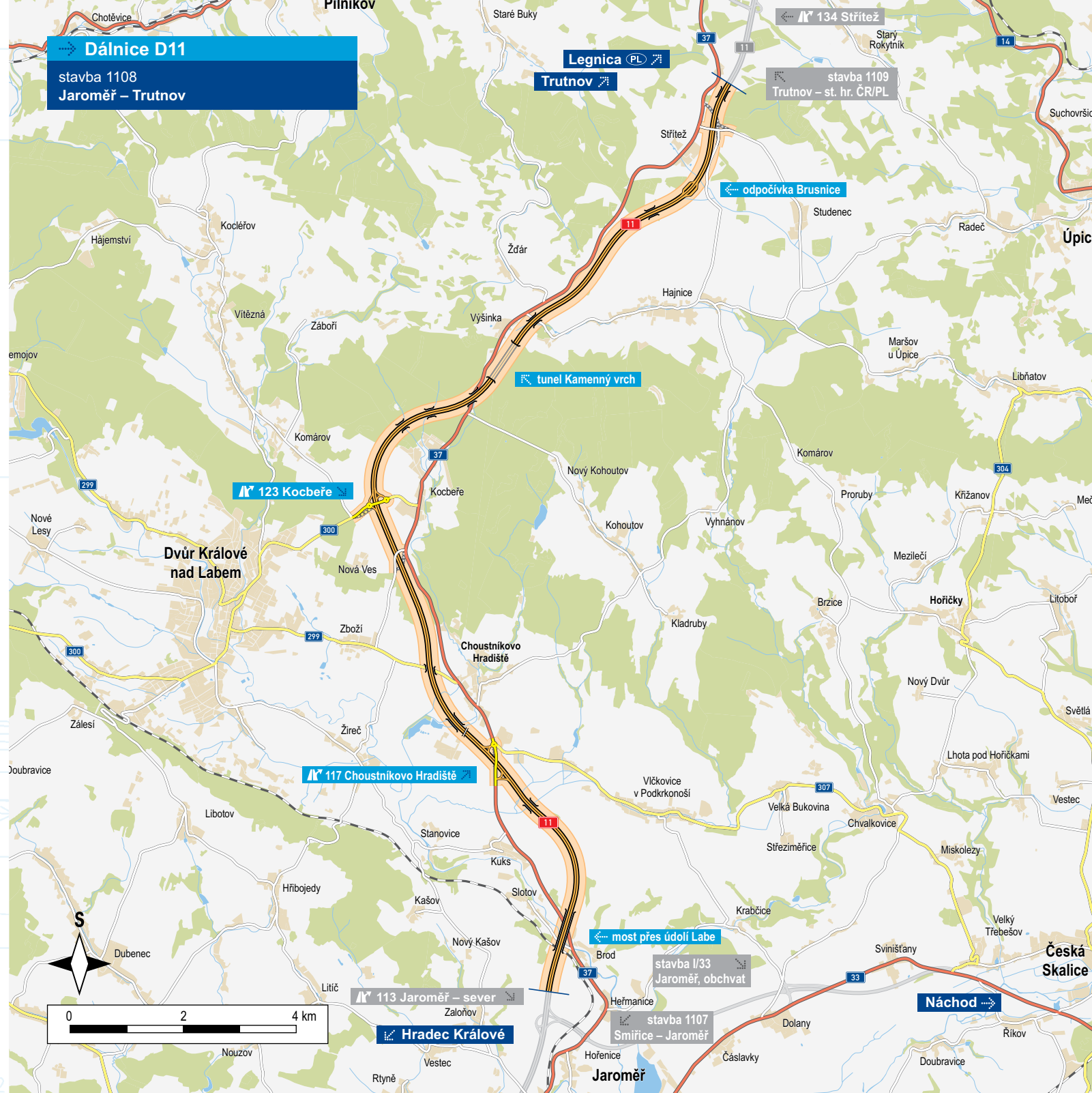
Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhlaš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
02/2012	10/2014	2018	–	–	2022	2024



MÚK Choustníkovo Hradiště (varianta A)



MÚK Kocbeře (varianta A)



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 19 630 m
kategorie: R 25,5/120

Tunely:

počet: 1 (L=780 m, P=762 m)

Mostní objekty:

na dálnici: 18
nad dálnicí: 6
podchod: 10
celková délka mostů: 2499 m

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Choustníkovo Hradiště
MÚK Kocbeře

Odpočívky:

počet: 1 – oboustranná v km 131
Protihlukové stěny:

počet: 17 (12 080 m)

Přeložky ostatních komunikací:

silnice I. třídy: 2 (852 m)
silnice II. třídy: 1 (708 m)
silnice III. třídy: 4 (1586 m)
ostatní úpravy: (12 865 m)

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 2 692 672 m³
násypy: 2 039 576 m³

Název stavby:

Dálnice D11,
stavba 1108 Jaroměř–Trutnov

Místo stavby:

Královéhradecký kraj
Katastrální území:
Hořenice, Brod n. L., Dolní a Horní Vlčkovice, Choustníkovo Hradiště, Zboží u D. K., Kocbeře, Zábory u D. K., Brusnice, Kyje u Hájnice, Studenec u Trutnova, Střítež u Trutnova, Slotov

Druh stavby:

novostavba, liniová
Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zpracovatel DÚR:
SUDOP GROUP a.s.

Předpokládaná cena stavby:
11 621 942 975 Kč (bez DPH)

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

D11 Trutnov – hranice ČR/PL stavba 1109

Délka: 21 175 m, kategorie: R 25,5/120; R 21,5/100, Královéhradecký kraj V přípravě, stav textu k 08/2017

Stavba 1109 Trutnov – státní hranice ČR/Polsko je koncová část dálničního tahu Praha – Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – Královec (státní hranice). Navazuje na stavbu 1108 v km 133,000 a končí v km 154,175. Jedná se o čtyřpruhovou dálnici s celkovou délkou 21 175 metrů.

Napojení na stavbu 1108 je severně od obce Střítež před MÚK Střítež. Od tohoto rozhraní staveb je trasa dálnice vedena kopcovitým, z větší části zalesněným terénem dvěma protisměrnými oblouky kolem západního okraje obce Starý Rokytník směrem k Trutnovu, městské části Poříčí. Obec Starý Rokytník je míjena na západním okraji mostem mezi vrchy Hůrka a Houska o délce 232 metrů. Trasa dálnice klesá z náhorní planiny směrem k Poříčí terénním zlomem s převýšením asi 100 metrů. První ze dvou tunelů na trase 1109 je pod Poříčským hřbetem, kterým se překonává terénní zlom. Délka tunelu je 576 metrů.

Městská část Trutnova Poříčí je na D11 napojena v MÚK Poříčí. Jedná se o křižovatku se silnicí I/14. Městská část je křížena v prostoru průmyslových ploch největší mostní estakádou na trase délky 691 metrů – most Poříčí. Od Trutnova směrem ke státní hranici je trasa vedena koridorem souběžným se stávající silnicí I/16 podél plaviště poplůk tepelné elektrárny Poříčí II. Druhý tunel Opevnění délky 492 metrů je navržen pod severovýchodním svahem okraje zalesněného hřbetu západně od konce plaviště. V dalším pokračování trasa prochází kopcovitým terénem s hlubokými příčnými údolímí kolem obcí Zlatá Olešnice, Bernartice, Lampertice a Královec.

V km 147 km dálnice kříží silnici I/16 na severním okraji obce Zlatá Olešnice. Za Vlaštovčím vrchem trasa překonává údolí říčky Ličná, železniční trať a místní komunikaci mostem o délce 650 metrů. Dalším dominantním mostem je most Lampertice přes

příčné údolí mezi Bernarticemi a Lamperticemi délky 330 metrů, jehož výška dosahuje až 40 metrů. MÚK Královec je křižovatka se silnicí II/300 na jižním okraji Královce.

Přechod státní hranice do Polské republiky je západně od Královce (od stávajícího přechodu na silnici I/16). Místo přechodu je koordinováno s návrhem trasy rychlostní komunikace S3 Lubawa – Legnica – Štětín na Polském území.

Na trase je navrženo třináct větších mostů přes údolí o délce větší než 100 metrů (z toho tři velké mostní objekty: 691 metrů most Poříčí, 650 metrů most přes údolí řeky Ličná a 330 metrů most Lampertice.

V roce 2014 byla zpracována Studie proveditelnosti, jež byla dne 26. 6. 2014 schválena a byla určena výsledná kategorie R 21,5/100 pro další přípravu stavby. 15. 10. 2014 byl Centrální komisí jednomyslně schválen Záměr projektu s upřesněním, že rozhraní kategorií R 25,5 (stavba 1108) a R 21,5 (stavba 1109) bude situováno za MÚK Střítež.

V rámci přípravy stavby byl vybrán zhotovitel dokumentace pro územní rozhodnutí. Je dokončeno geodetické zaměření trasy a byly zahájeny projekční práce a inženýrská činnost související s vydáním územního rozhodnutí.

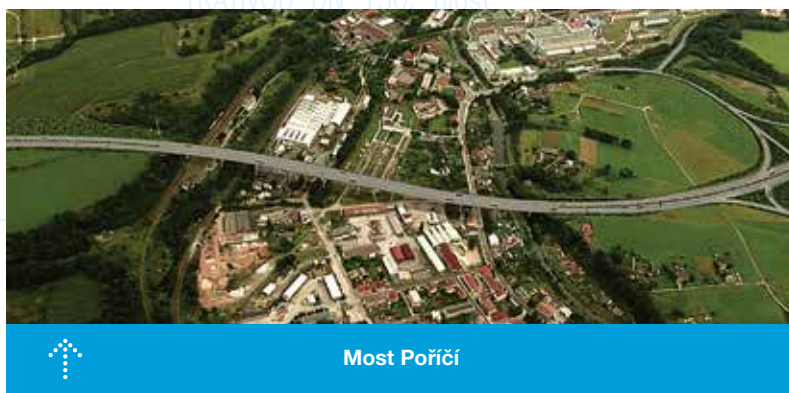
Dne 21.10.2016 bylo vydáno Závazné stanovisko k ověření souladu záměru.

Předpoklad podání žádosti o územní rozhodnutí je ve čtvrtém kvartálu 2017.

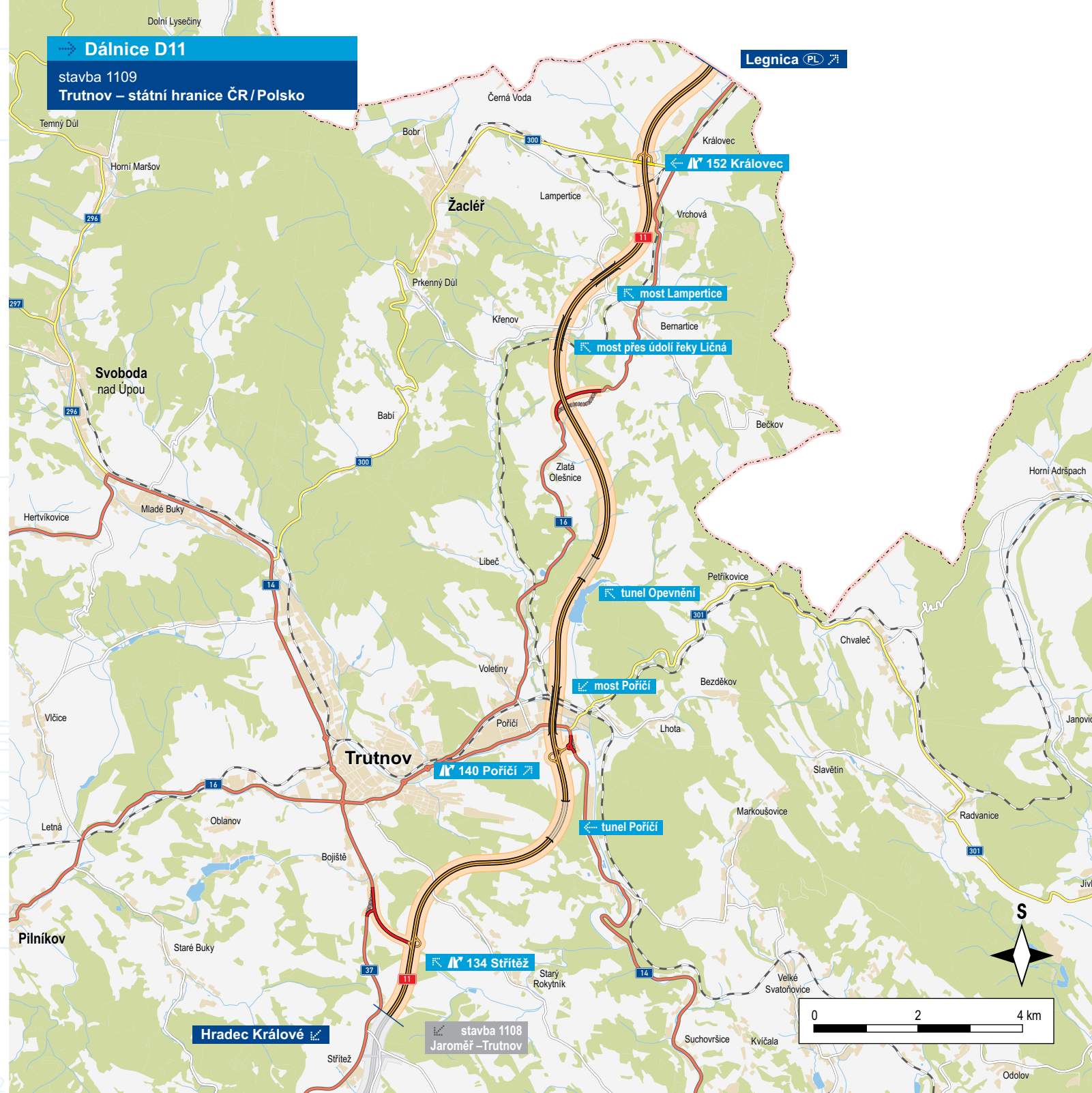
Souhlas s EIA	Schvál. IZ	Vydání ÚR	Vydání SP	Vyhláš. výběr. ř.	Zahájení stavby	Uvedení do provozu
04/2011	10/2014	12/2017	2019	2018	2019	2021



Tunel Poříčí a MÚK Poříčí



Most Poříčí



DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:
délka: 21 175 m
kategorie: R 25,5/120; R 21,5/100
Tunely:
tunel Poříčí: L=540 m, P=576 m
tunel Opevnění: 492 m
Mostní objekty:
na dálnici: 21
nad dálnicí: 4
na přeložkách: 2
celková délka mostů: 4170 m
Mimoúrovňové křižovatky:
počet: 3 (Střítež, Poříčí, Královec)

Protihlukové stěny:
počet: 7 (2650 m)
Přeložky ostatních komunikací:
silnice I. třídy: 1470 m
silnice II. třídy: 280 m
místní komunikace: 1080 m
polní a lesní cesty: 3840 m
Celkový objem zemních prací:
výkopy: 2 682 440 m³
náspyhy: 1 837 155 m³

Název stavby:
Dálnice D11, stavba 1109, Trutnov – st. hr. ČR /Polsko
Místo stavby:
Královéhradecký kraj
Katastrální území:
Bernartice, Křenov u Žacléře, Královec, Lampertice, Bohuslavice nad Úpou, Bojiště u Trutnova, Debrné, Libeč, Poříčí u Trutnova, Starý Rokytník, Trutnov, Vojetiny, Zlatá Olešnice

Druh stavby:
novostavba, liniová
Objednatel:
Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zpracovatel DÚR:
Sdružení Valbek – Metroprojekt
Předpokládaná cena stavby:
14 420 571 074 Kč (bez DPH)

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Informační publikace o dálnici D11 byla připravena z podkladů zpracovatelů projektových dokumentací jednotlivých staveb a z archivních materiálů Ředitelství silnic a dálnic ČR v únoru 2016.

Poslední aktualizace: srpen 2017

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

Redakční tým: Štěpán Sedláček, Zbyněk Kravciv, Petr Pokorný

Mapové podklady: ŘSD

Zpracování map: Petr Pokorný

Geografická data poskytl: VGHMÚř Dobruška © MO ČR, 2008

Fotografie: ŘSD a archiv autorů

Konzultace ŘSD: Jan Hoření, Miloslav Vísner, Michal Doubek

Zpracování publikace: RoadMedia s.r.o.

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

PRAHA PODĚBRADY HR. KRÁLOVÉ JAROMĚŘ TRUTNOV Polsko

Dálnice D11



Praha

Praha je hlavní a současně největší město České republiky. Je také hlavním dopravním uzlem v Česku a významnou křižovatkou ve střední Evropě. Hlavními dálkovými silničními tahy jsou dálnice D1 (Brno, Ostrava), D4 (České Budějovice), D5 (Plzeň), D6 (Karlovy Vary), D7 (Chomutov), D8 (Ústí nad Labem), D10 (Mladá Boleslav) a D11 (Hradec Králové). Postupně jsou budovány dva rychlostní okruhy kolem Prahy.



Poděbrady



Lázeňské město

Poděbrady bylo dostupné z dálnice D11 již v roce 1990 z exitů 35 Poděbrady-západ, 39 Poděbrady-jih

a 42 Poděbrady-východ. V okolí města vedou další dvě významné silnice I, třídy, a sice I/38 a I/32.



Hradec Králové



Hradec Králové vznikl na důležité křižovatce cest.

Přímo městem procházejí silnice první třídy I/11, I/35 a I/37. Silnice I/31 tvoří městský okruh. Vzhledem

dopravnímu významu města je zcela logické, že se v jeho okolí střetávají jak dálnice D11, tak dálnice D35.



Wrocław (Vratislav)

Vratislav je historické hlavní město Slezska a hlavní město Dolnoslezského vojvodství v Polsku. Je to čtvrté největší město Polska. Město leží na mezinárodním tahu E67, který vede z Prahy po dálnici D11, pak po silnici I/11 a I/33 do Polska a dále přes Polsko, Litvu, Lotyšsko a Estonsko až do Helsinek ve Finsku. Na jih od Vratislavi prochází také mezinárodní tah E40 vedoucí z francouzského města Calais do Kazachstánu.



Pardubice



Východočeské statutární město **Pardubice** je z dálnice D11 dostupné z exitu 68 a dále po silnici I/36. Město také protíná silnice I/37 z Chrudimi, ze

které se lze u Opatovic napojit na dálnici D35 a v Sedlicích pak na dálnici D11.



Trutnov



Trutnov je nejen turisticky atraktivní město, ale je také významným silničním uzlem. Kříží se tam silnice I/16, I/14 a I/37, dále silnice II/300 a II/301.

Přes Trutnov je naplánována dálnice D11 z Hradce Králové na hranice s Polskem v Královci.



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



ROADMEDIA

S|sfdi

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ
INFRASTRUKTURY



Vodící proužek
š=0.25m

p%

p%(min.3%)



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC A DÁLNIC ČR

E def,2 min 50 MPa