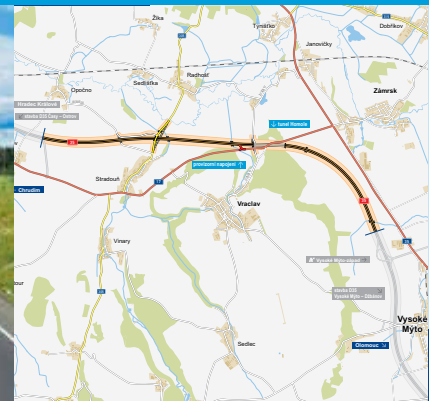


Dálnice **D35**

Ostrov – Vysoké Mýto

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **04/2020**



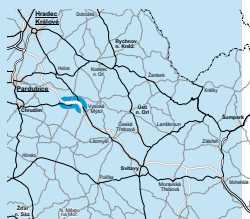
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba „D35 Ostrov – Vysoké Mýto“ je součástí úseku budoucí dálnice D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Výstavba dálnice D35 bude mít vliv nejen na dopravu na stávající silnici I/35, ale i na ostatních komunikacích v silniční síti. Po dokončení by se měla dálnice D35 spolu s dálnicí D11 stát alternativní trasou k přetížené dálnici D1, čímž bude možné rozdělit dopravní zátěž z dálnice D1 mezi dvě komunikace stejného dopravního významu.

Neexistenci přeložky D35 trpí zejména lidé v obcích ležících na současné silnici I/35. Realizací souboru staveb dojde ke snížení dopravní zátěže v průjezdných úsecích obcemi, a tím ke snížení hlukové zátěže obyvatel obcí a zlepšení jejich životního prostředí. Výstavbou dálnice D35 lze očekávat výrazné snížení nehodovosti, neboť vedení trasy mimo zastavěné části obcí snižuje riziko kolize s chodci nebo cyklisty. Dalším přínosem je zvýšení jízdních rychlostí na dálnici D35, čímž dojde k úsporám času cestujících.

Dálnice D35 je součástí dopravního systému dálniční a silniční sítě České republiky. V této síti plní D35 funkci tzv. druhého severního propojení Čech a Moravy rovnoběžného s vedením dálnice D1, což umožní redistribuci dopravy a převzetí části dopravy z D1 a to v úseku mezi Olomoucí a Hradcem Králové. Dále má D35 význam pro zajištění regionálních vztahů na severu Čech a Moravy a ve vztahu k dálnici D1 Lipník nad Bečvou – Ostrava – státní hranice ČR/Polsko a D11 Praha – Hradec Králové – státní hranice ČR/Polsko jako propojení mezinárodního významu.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba dálnice „D35 Ostrov – Vysoké Mýto“ je navržena v kategorii R 25,5/120 (dle nové ČSN D 26,0/130) v délce 7000 metrů. Stavební staničení úseku je 31,500–38,500.

Začátek trasy je umístěn severovýchodně od obce Ostrov, kde navazuje na předchozí úsek dálnice „D35 Časy–Ostrov“, který je od 12/2018 v realizaci. Trasa následně vede mezi obcemi Radhošť a Stradouň a poté směrovým obloukem obchází obec Vraclav ze severovýchodu a následně se přimyká ke stávající silnici I/35. Součástí stavby není žádná mimoúrovňová křižovatka. Napojení Vysokého Mýta je navrženo jako součást navazujícího úseku. V km 35,1 je navržen před tunelem provizorní sjezd v případě dřívějšího zprovoznění stavby před navazující stavbou.

V trase je navrženo několik menších mostních objektů. Vrch Homole, který se nachází severovýchodně od Vraclavi je překonáván tunelem o délce 570 metrů (km 35,425–35,955). Dále je navržen nadjezd přes hlavní trasu, který převádí silnici III/305 přes hlavní trasu. Stávající silnice III/30517 bude výstavbou dálnice D35 před západním tunelovým portálem přerušena a přeložena nad hloubený úsek tunelu Homole. Silnice III/30520 bude přeložena severně od dálnice.

Výškově je hlavní trasa dálnice navržena s násypy a zářezy do 7,5 m. Podélné spády v úseku nepřevyšují 2 %.

Stavba dále zahrnuje přeložky inženýrských sítí, odvodnění, zabezpečovací a ochranná opatření, technologické vybavení tunelu a vegetační úpravy.

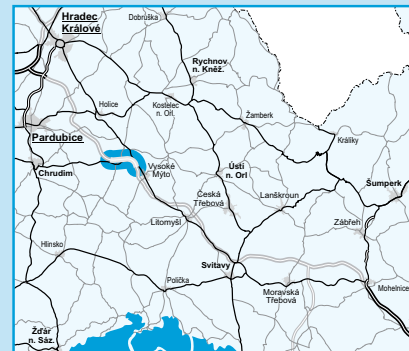
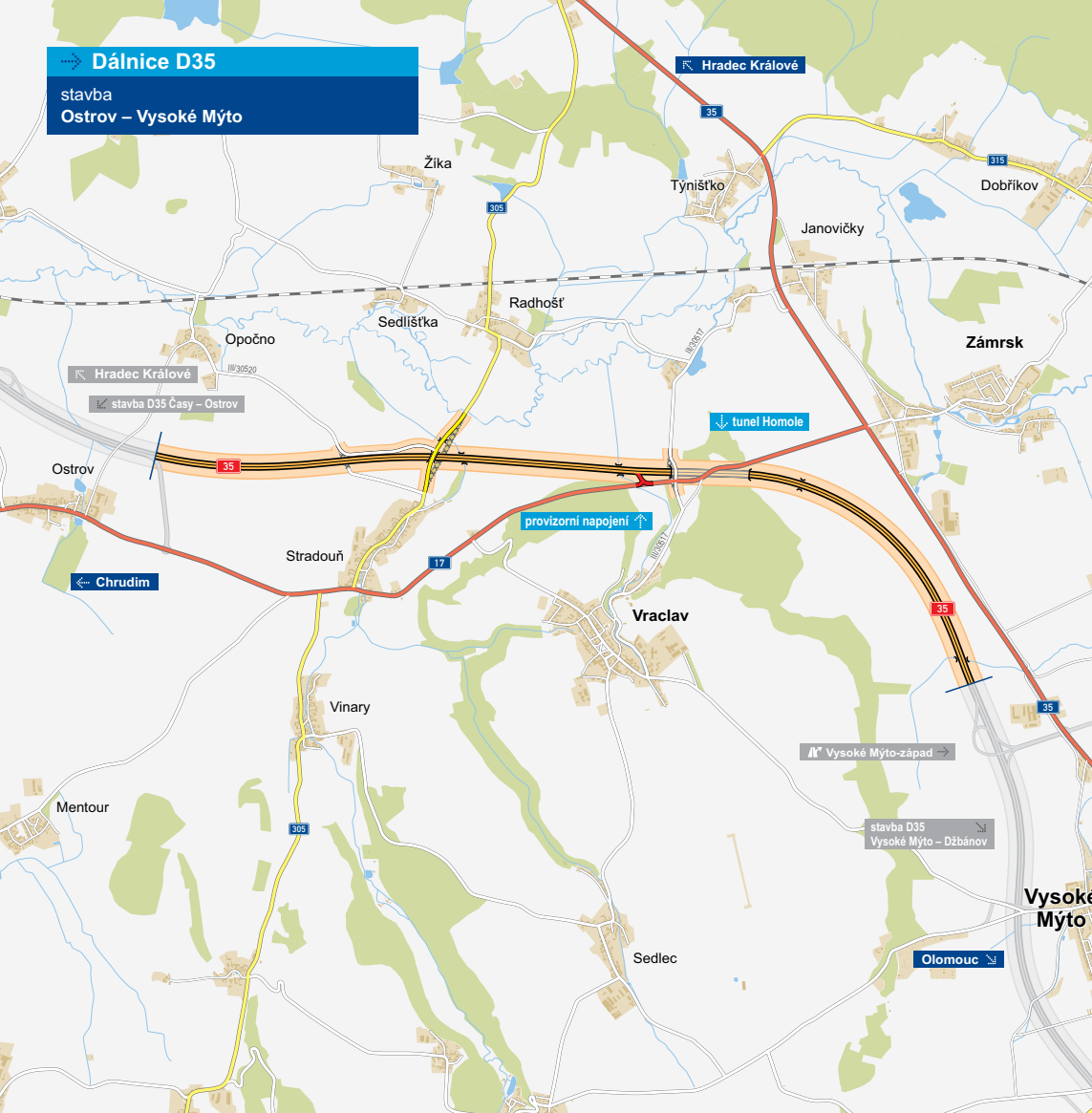
Trasa neprochází žádným velkoplošným chráněným územím. V blízkosti trasy se v km 30,000–33,000 nachází nadregionální biocentrum Uhersko, které je od trasy vzdáleno 600–1000 metrů. Další významný krajinný prvek, který je navržen k registraci, je vrch Homole u Vraclavi, k jehož překonání je navržen tunel.



Větší část trasy se nachází v chráněné oblasti přirozené akumulace vod CHOPAV Východočeská křída. V projektu stavby se počítá s realizací opatření, která minimalizují dopad vlastní výstavby i realizace na kvalitu vody. Stavba se nedotýká významnějších povrchových vodních zdrojů a neprochází žádným ochranným pásmem vodního zdroje. V případě výstavby tunelu je třeba volit takovou technologii výstavby tunelů, která minimalizuje riziko kvantitativního ovlivnění místních zdrojů.

Silnice I/35 bude po výstavbě D35 sloužit jako doprovodná trasa. V trase stavby se nenachází žádná mimoúrovňová křižovatka. Po realizaci stavby budou okolní pozemky nadále využívány k původním účelům, přístup na ně po dobudování dálnice řeší příslušné stavební objekty.

Dálnice D35

stavba
Ostrov – Vysoké Mýto



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu je vydáno stanovisko EIA (11/2016 vydáno závazné stanovisko k ověření souladu), zpracována studie proveditelnosti a hodnocení ekonomické efektivity stavby (pro celý tah Opatovice–Mohelnice), která byla 16. 5. 2014 Centrální komisí MD schválena. Byl zpracován záměr projektu, který byl předložen v 06/2014 ke schválení a dne 4. 9. 2014 byl CK MD schválen. Dne 17. 3. 2020 proběhlo schválení aktualizace záměru projektu.

V 07/2017 byla zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí. Žádost o územní rozhodnutí byla podána 1. 11. 2017. K mírnému zdržení v přípravě došlo kvůli změně technického řešení tunelu Homole. Dne 16. 7. 2018 bylo zahájeno územní řízení a dne 12. 9. 2018 se ve Vysokém Mýtě uskutečnilo veřejné projednání. ÚR však nebylo kvůli potřebných doplněním vydáno. Bylo nařízeno opětovné veřejné projednání, které ve Vysokém Mýtě proběhlo 23. 8. 2019. K vydání ÚR za strany SÚ došlo 14. 4. 2020, ale ještě téhož dne bylo podáno odvolání. Dne 16. 1. 2020 bylo zahájeno územní řízení na objekty ČEZ (přeložky VVN a VN). Dne 25. 3. 2020 vydal SÚ územní rozhodnutí na tyto přeložky.

Byl dokončen podrobný geotechnický průzkum, který poslouží pro potřeby zpracování dokumentace pro stavební povolení. V 12/2019 bylo vypsáno výběrové řízení na zpracovatele DSP. Práce zahrnují také inženýrské činnosti ke stavebnímu povolení vč. majetkoprávního projednání a vypořádání. K podpisu smlouvy s vybraným zhotovitelem DSP došlo 16. 1. 2020. Práce na DSP již byly zahájeny. V předstihu bude předloženo technické řešení tunelu Homole.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
10/2013	09/2014	04/2020	2023	2022	2023	2026

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

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 7000 m
kategorie: D 26,0/130 (dle nové ČSN)
počet všech stavebních objektů: 92

Tunely:

Homole (délka: pravý 570 m, levý 525 m)

Mostní objekty:

na dálnici: 4
nadjezdy: 1
na silnici II/305: 1
celková délka mostů: 140 m

Ptačí zábrany:

počet: 4 (celková délka: 50 m)

Zárubní zdi:

počet: 2 (celková délka: 80 m)

Úpravy ostatních komunikací:

silnice I. třídy: 1 (délka: 120 m)
silnice II. třídy: 1 (délka: 700 m)
silnice III. třídy: 2 (délka: 1230 m)
polní cesty: 5 (délka: 8400 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 17
objekty elektro: 14
přeložky plynovodu: 4

Název stavby:

D35 3504 Ostrov – Vysoké Mýto

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Ostrov, Stradouň, Opočno nad Loučnou, Vraclav, Janovičky u Zámrsku, Zámrsk, Vysoké Mýto

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Konsorcium SATRA – MMD – MMD Ltd.

Předpokládaná cena stavby:

3 480 521 862 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v dubnu 2020. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.