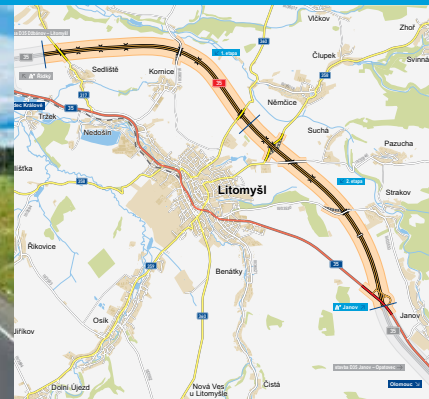


Dálnice **D35**

Litomyšl–Janov

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **03/2021**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba „D35 Litomyšl–Janov“ 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 úsporu 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 Litomyšl–Janov“ je navržena v kategorii R 25,5/120 (podle nové ČSN D 26,0/130) v celkové délce 10 350 metrů. Staničení úseku je 52,300–62,650.

Délka celého úseku se prodloužila o cca 3,2 km dlouhou část stavby „D35 Litomyšl–Janov, I. etapa“, která byla vyjmuta ze stavby „D35 Džbánov–Litomyšl“ z důvodu posunu trasy u osady Kornice. Důvodem těchto změn je snaha o kontinuální přípravu daného úseku v okolí Litomyšle. Úsek začíná za MÚK Řídký, která je součástí předchozího úseku „D35 Džbánov–Litomyšl“. Trasa je odtud vedena po volných zemědělsky využívaných pozemcích severovýchodně od Litomyšle. Návrh trasy byl koncipován mimo zástavbu. Minimální vzdálenost od okolní zástavby je asi 370 m. Úsek „D35 Litomyšl–Janov“ končí přibližně 70 m za deltovitou mimoúrovňovou křižovatkou Janov, jež je rovněž součástí předmětné stavby. Výškově je hlavní trasa vedena v podélných sklonech do 1,52 %.

Vedle hlavní trasy je rozhodujícím objektem stavby MÚK Janov na konci stavby. Mimoúrovňová křižovatka je deltovitého tvaru a bude sloužit jako hlavní příjezd do Litomyšle od Olomouce a k převedení stávající silnice I/35 přes trasu dálnice. Součástí výstavby této křižovatky bude úprava a částečná přeložka silnice I/35 v celkové délce kolem 782 m.

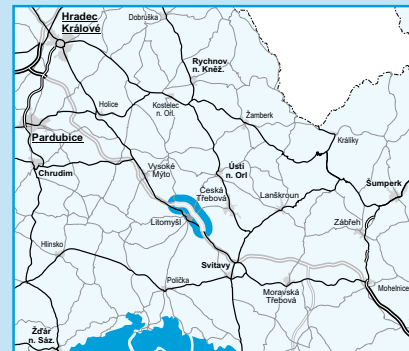
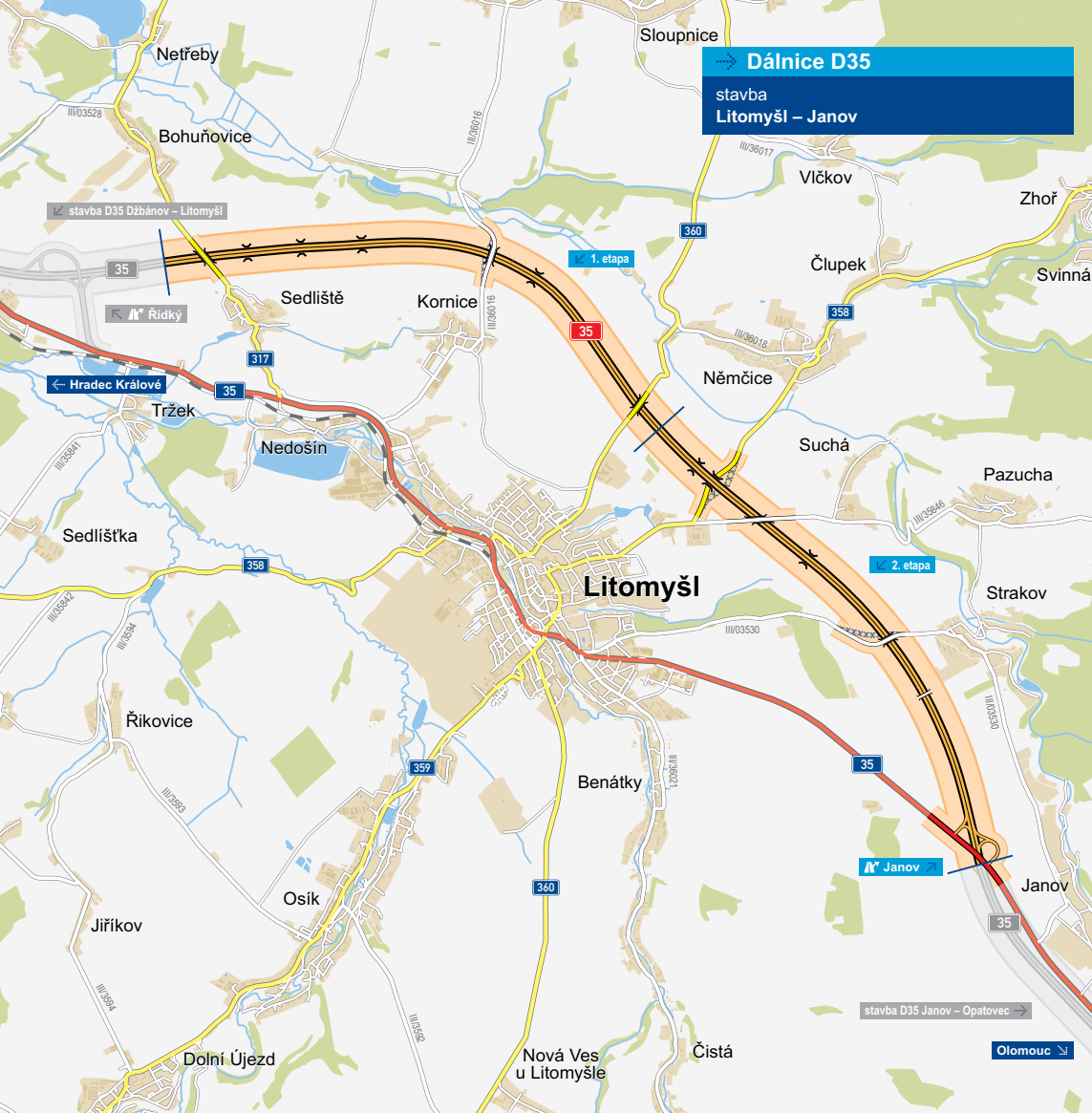
S výstavbou nové dálnice je spojena realizace několika mostních objektů jak na hlavní trase přes silnice nižších tříd, tak přes hlavní trasu. Nadjezdy jsou řeše-



ny zejména přeložky křižujících komunikací. Celková délka mostních objektů nebude více než 350 metrů.

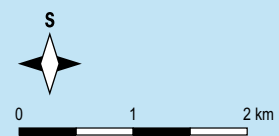
V rámci stavby I. etapy (délky celkem 5310 m) vzniknou tři přeložky silnic nižších tříd. Přeložka silnice II/360 (v km 57,319) přes D35 má délku 283 m. Přeložka II/317 (v km 25,689) vedoucí rovněž nad D35 je dlouhá 452 m. Přeložka III/36016 (v km 55,346) délky 630 m je nově vedena také nad D35 (v dřívějších plánech pod dálnicí). Součástí I. etapy je dále sedm mostních objektů (čtyři na D35 a tři nadjezdy) a tři protihlukové stěny v celkové délce 2074 m. Ve zbytku trasy (II. etapě) vznikne přeložka sil. II/358 (v km 58,89) délky 675 m. Silnice spojuje Litomyšl a Českou Třebovou. V km 58,767 kříží D35 silnice III/35846 z Litomyšle do Suché, která bude přeložena v délce 630 m. Po nadjezdu je vedena též 725 m dlouhá přeložka silnice III/03530 z Litomyšle do Strakova.

Vlivy stavby na ekosystémy a přímé vlivy na vegetaci a faunu lze považovat za poměrně mírné, což je dáno skutečností, že trasa je vedena prioritně po zemědělských plochách. Dálnice nezasahuje do krajinně nejvzácnějších částí tohoto regionu. Výstavba nové komunikace si vyžádá pokácení stromů a myčení keřů, které budou kompenzovány novou výsadbou.

Silnice I/35 bude po výstavbě dálnice D35 sloužit jako doprovodná trasa. Po realizaci stavby budou okolní pozemky nadále využívány k původním účelům. Přístup na ně bude po dobudování dálnice řešit příslušné stavební objekty.



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2015
ROADMEDIA

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu je vydáno stanovisko EIA, zpracována studie proveditelnosti a hodnocení ekonomické efektivity stavby (pro celý tah Opatovice–Mohelnice), která byla dne 16. 5. 2014 Centrální komisí MD schválena. Byl zpracován záměr projektu, který byl předložen v 06/2014 ke schválení na MD a dne 4. 9. 2014 byl CK MD schválen. Dne 20. 4. 2020 proběhlo schválení aktualizace ZP. Dne 2. 3. 2018 bylo zahájeno územní řízení a 16. 4. 2018 se v Litomyšli uskutečnilo veřejné projednání. Dne 10. 9. 2018 byla upravena žádost o ÚR v důsledku posunu trasy v okolí osady Kornic. ÚR nebylo stavebním úřadem vydáno, a to z důvodu přezkumu hlukové studie. SÚ zadal nezávislé posouzení Státním zdravotním ústavem. Z jeho zprávy vyplývá, že v hlukové studii předložené k ÚR nejsou nedostatky. Přesto stavební úřad nařídil nové veřejné projednání z důvodu procesních chyb. Opětovné projednání ÚŘ se uskutečnilo v Litomyšli dne 5. 8. 2019. K vydání ÚR (na úsek v délce 5,13 km) došlo 13. 12. 2019. Vzhledem ke třem podaným odvoláním však ÚR nenabývalo právní moci. Odvolání bylo postoupeno na krajský úřad. Rozhodnutí odvolacího orgánu se očekává cca v 03/2021. Byl proveden podrobný geotechnický průzkum, který slouží pro potřeby zpracování DSP. Oproti předcházejícímu stavu přípravy byl tento úsek prodloužen. Trasa bude v následné fázi DSP začínat za MÚK Řídký. V 04/2020 byly zahájeny práce na DSP. Dne 17. 4. 2020 zveřejnil KÚ PK informaci o konání projednání v rámci územního řízení pro stavbu „D35 Litomyšl – Janov, I. etapa“. Setkání se uskutečnilo 23. 6. 2020 v Litomyšli. KÚ v 11/2020 zveřejnil veřejnou vyhlášku se seznámením s podklady rozhodnutí. K vydání ÚR na tuto stavbu došlo ze strany KÚ 15. 12. 2020. ÚR ale zatím nemohlo nabýt právní moc, protože proti němu byla podána dvě odvolání. Podrobný GTP pro I. etapu byl dokončen v 12/2020.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
10/2013	09/2014	12/2019* 12/2020*	2023	2023	2023	2027

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 * **zatím nepravomocné**

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 10 350 m
kategorie: D 26,0/130 (dle nové ČSN)
počet všech stavebních objektů: 151

Mostní objekty:

na dálnici: 7, nad dálnici: 7

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Janov (deltovitá)

Protihlukové stěny:

počet: 11 (celková délka: 4985 m)

Opěrné a zárubní zdi:

počet: 2 (celková délka: 1200 m)

Úpravy ostatních komunikací:

silnice I/35: 1 (délka: 782 m)
silnice II. třídy: 3 (délka: 1410 m)
silnice III. třídy: 3 (délka: 1985 m)
účelové komunikace: 25 (11 025 m)
polní cesty: 13 (délka: 10 670 m)
prizovorní komunikace: 1 (délka: 940 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 26
objekty elektro: 27
přeložky plynovodu: 2

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 2 588 971 m³
náspy: 481 458 m³

Název stavby:

D35 3507 Litomyšl–Janov

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Sedliště u Litomyšle, Kornice, Lány u Litomyšle, Litomyšl, Zahrad, Strakov, Janov u Lit., Němčice u České Třebové

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DÚR:

Atelier projektování inženýrských staveb

Zpracovatel DSP:

Valbek, spol. s r.o.

Předpokládaná cena stavby:

3 692 581 943 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v březnu 2021. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.