

Dálnice **D35**

Litomyšl–Janov

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **01/2025**



Spolufinancováno
Evropskou unií

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



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 rovněž očekávat výrazné snížení nehodovosti.

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 významné 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 – Hr. Králové – státní hranice ČR/Polsko jako propojení mezinárodního významu.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba dálnice „D35 Litomyšl–Janov“ je navržena v kategorii D 26,0/130 v celkové délce 10 440 metrů. Staničení úseku je 52,300–62,740. Úsek začíná za MÚK Řídký, která je součástí předchozího úseku „D35 Džbánov–Litomyšl“ (v realizaci od 04/2024). 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. Za MÚK Janov navazuje další úsek „D35 Janov – Opatovec“, jehož stavba je realizována dříve (v realizaci od 05/2023). Výškově je hlavní trasa vedena v podélných sklonech do 1,52 ‰.

Vedle hlavní trasy je klíčovým 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 1112 m. Větve MÚK (délky větví: 277 m, 189 m, 482 m, 270 m) budou zakončeny stykovými křižovatkami, které se napojí na přeložku silnice I/35. Na dálnici jsou větve MÚK napojeny pomocí odbočovacích, resp. připojovacích pruhů.

V rámci stavby vzniknou tři přeložky silnic nižších tříd. Přeložka silnice II/360 přes D35 má délku 343 m. Přeložka II/317 vedoucí rovněž nad D35 je dlouhá

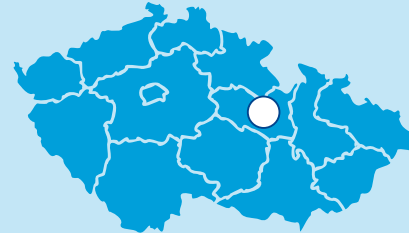
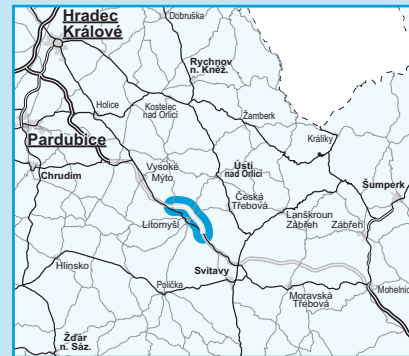
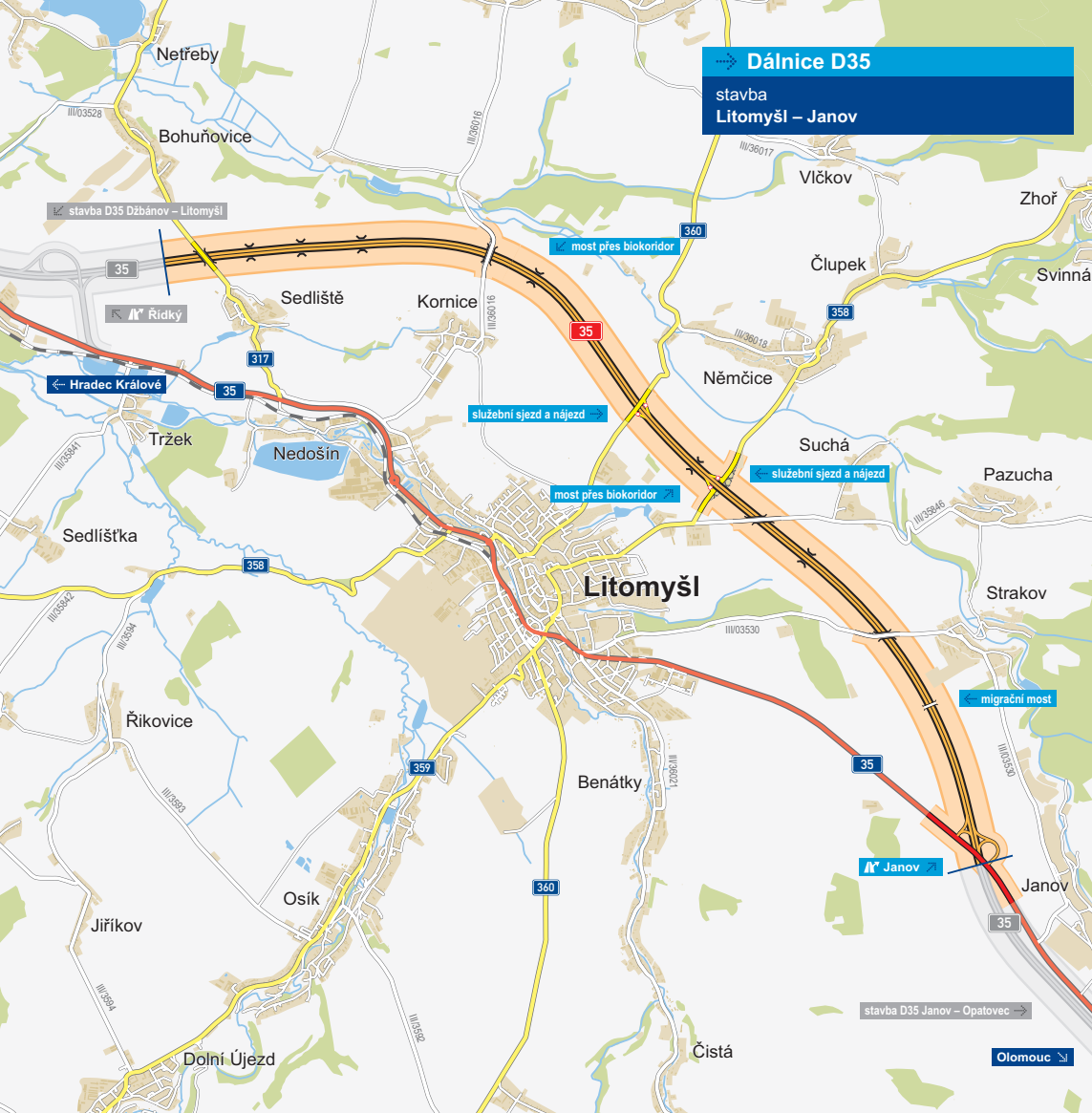
300 m a přeložka II/358 (spojující Litomyšl a Českou Třebovou) je délky 660 m. Přeložka III/36016 délky 552 m je vedena také nad D35, stejně jako přeložka silnice III/35846 z Litomyšle do Suché, která bude přeložena v délce 450 m. Po nadjezdu je vedena též 420 m dlouhá přeložka silnice III/03530 z Litomyšle do Strakova.



Součástí stavby je sedm mostních objektů na D35 a sedm mostů nad D35. Okolí dálnice bude od hluku chráněno celkem třinácti protihlukovými stěnami v celkové délce 5796 m.

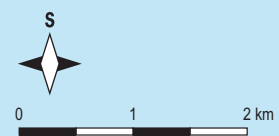
Vlivy stavby na ekosystémy a přímé vlivy na vegetaci a faunu lze považovat za poměrně mírné, což je dáno skutečností, že trasa je vedena prioritně po zemědělských plochách. Dálnice nezasahuje do krajinářsky nejceněnějších částí tohoto regionu. Výstavba nové komunikace si vyžádá pokácení stromů a myčení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


Silnice I/35 (budoucí II/635) 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.

Výškového vedení D35 zohledňuje konfiguraci stávajícího terénu, geologické a hydrogeologické podmínky. Výškové řešení je ovlivněno požadavkem na mimoúrovňová křížení se silnicemi nižších tříd a polních cest a také návazností na sousední úseky D35.



-  řešená stavba
-  jiné stavby



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



**ŘEDITELSTVÍ
 SILNIC
 A DÁLNIC**

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 4. 9. 2014 CK MD schválen (20. 4. 2020 proběhlo schválení aktualizace ZP). Dne 2. 3. 2018 bylo zahájeno územní řízení. Vzhledem ke komplikacím a námitkám v průběhu územního řízení byla 12. 4. 2021 žádost o územní řízení stažena a trasa optimalizována, a to dle vzájemné dohody mezi odpůrci trasy a ŘSD. Tato optimalizace byla stvrzena 11. 3. 2021, kdy došlo k podpisu memoranda. V 03/2021 byly zahájeny práce na DUSP a zahájena inženýrská a majetkoprávní činnost. DUSP již byla odevzdána, dokončena IČ a probíhá majetkoprávní příprava. K 12/2024 bylo vykoupeno cca 97 % pozemků v trvalém záboru. V 12/2022 byla podána žádost o vydání SP a 28. 4. 2023 oznámilo MD zahájení společného řízení na hlavní stavební objekty. Veřejné projednání SPP se uskutečnilo 7. 6. 2023 v Litomyšli a SPP vydalo MD 4. 8. 2023. Vydané SP ale nemohlo nabýt právní moci, jelikož bylo napadeno rozkladem ČSOP Šumperk. ŘSD se spolkem uzavřelo 13. 11. 2023 memorandum, na základě kterého ŘSD vyhovělo podmínkám ČSOP a spolek 19. 11. 2023 stáhl Rozklad proti SPP, které je tak pravomocné. Na začátku 02/2024 byly zahájeny práce pro ZAV i samotný ZAV. Proběhlo zpracování ZDS a 26. 3. 2024 zahájilo ŘSD výběrové řízení na zhotovitele stavby. Jako základní termín pro podání nabídek bylo stanoveno datum 28. 5. 2024. Termín nakonec vypršel 12. 9. 2024. Podáno bylo 5 nabídek. Na konci 11/2024 vybralo ŘSD zhotovitele stavby. V 12/2024 však spol. Skanska a.s. (jako druhá v pořadí) podala námitky proti výběru nejvýhodnější nabídky, a tak ŘSD nemohlo uzavřít smlouvu se zhotovitelem. K tomuto došlo až 8. 1. 2025. Realizace stavby bude zahájena během ledna/února 2025.

EIA	ZP	SPP	VŘ	ZS	UP
10/2013	09/2014	08/2023	03/2024	2025	2027

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • SPP: Vydání společného povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 10 440 m

kategorie: D 26,0/130 (dle nové ČSN)

počet všech stavebních objektů: 138

Mostní objekty:

na dálnici: 7, nad dálnicí: 7

Mimoúrovňové křižovatky:

MÚK Janov (celk. délka větví: 1218 m)

Protihlukové stěny:

počet: 13 (celková délka: 5796 m)

Opěrné a zárubní zdi:

počet: 2 (celková délka: 1200 m)

Přeložky a úpravy ostat. komun.:

silnice I/35: 1 (délka: 1112 m)

silnice II. třídy: 3 (celk. délka: 1303 m)

silnice III. třídy: 3 (celk. délka: 1422 m)

přístupové komunikace: 34

chodníky: 2

provizorní kom.: 4 (celk. délka: 2016 m)

služební sjezdy: 2

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 22

objekty elektro: 26

přeložky plynovodu: 3

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 s. p.

Zpracovatel DUSP:

Valbek, spol. s r.o.

Zhotovitel:

STRABAG + FIRESTA–Fišer, D35 Litomyšl – Janov, Vedoucí společník STRABA SIS a.s.

Předpokládaná cena stavby:

4 447 564 508 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

2 798 989 898 Kč (bez DPH)

Spolufinancování:

Spolufinancováno z Fondu soudržnosti v rámci Programu Doprava 2021 – 2027 (OPD3)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v lednu 2025. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.