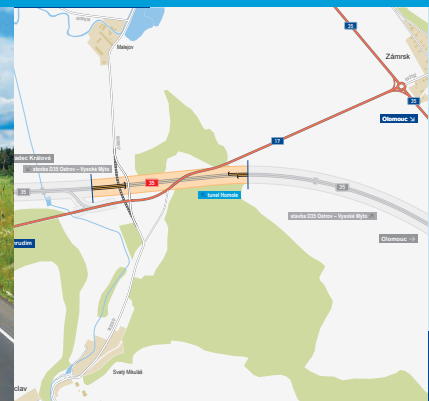


Dálnice **D35**

Ostrov – Vysoké Mýto, tunel Homole

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **02/2025**



Spolufinancováno
Evropskou unií

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba tunelu Homole je součástí úseku budoucí dálnice „D35 Ostrov – Vysoké Mýto“. Jeho výstavba se s ohledem na technickou náročnost tohoto stavebního objektu plánuje samostatně. Tunel však zajistí propojení obou částí dálničního úseku do jednoho plně funkčního celku. Tunel leží severovýchodně od obce Vraclav, kde dálnice D35 podchází Vraclavský hřbet s vrchem Homole.

Neexistencí 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

Tunel Homole je samostatnou součástí stavby „D35 Ostrov – Vysoké Mýto“, která je jedním z dílčích úseků budoucí dálnice D35 mezi MÚK Opatovice a MÚK Staré Město. Celý úsek navazuje na již zprovozněnou (od 12/2022) část Časy – Ostrov. Tunel je umístěn na hranici katastrálních území Vraclav a Janovičky u Zámrsku.

Trasa dálnice D35 prochází v poloze tunelu sedlem pod Vraclavským hřbetem, kdy nadmořská výška terénu v těchto místech dosahuje cca 285 m nad mořem. Samotný vrch Homole dosahuje výšky 307 m n. m. Za hřbetem nadmořská výška terénu opět klesá a následuje převážně rovinný úsek D35.

Tunel tvoří dvě jednosměrné tunelové trouby o délkách 525 (hloubená část 180 m, ražená 345 m) a 569 m (hloubená část 120 m, ražená 449 m). Spolu s částmi u tunelu je celková délka stavby 795 m. Oba trubusy jsou propojeny dvojicí průchozích propojek (každá délky 17,5 m). Výška nadloží v raženém úseku nad troubami se pohybuje v rozmezí 8,5 – 19 m, resp. 8,7 – 24 m. Obě tunelové trouby podcházejí frekventovanou silnici I/17. Výška nadloží v místě podchodu silnice I/17 je cca 13,5 m.

Tvarové řešení portálů tunelů respektuje profil ražené části trubusy. Vystupující lem portálů je proveden v bílém pohledovém betonu. Samostatně stojící provozně technický objekt má jednoduchý kvádrový tvar a je proveden v bílé omítce. Oplechování, ostatní ocelové části (vrata, rámy otvorů, ventilační mřížky)

budou vyhotoveny v šedém provedení. Součástí stavby jsou také sdružené plochy před portály tunelu Homole, které slouží pro případ nutnosti zásahu složek IZS. Plocha u západního portálu má tvar obdélníku s rozměry 80 x 30 m a od dálnice je oddělena betonovým svodidlem, které ale není osazené po celé délce plochy, aby byl u dálnice umožněn na začátku vjezd na plochu a na konci sjezd z plochy na dálnici. Napojení ploch obou je zajištěno pomocí služebních sjezdů. Délka služebního sjezdu u západního portálu je 80 m, u východního 50 m.

Ražená část tunelu podchází stávající silnici I/17, stávající regionální biokoridor a významný krajinný prvek.

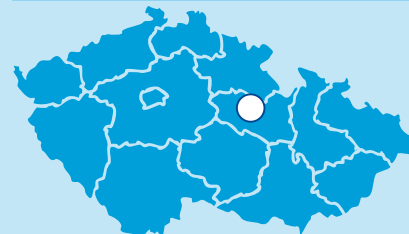
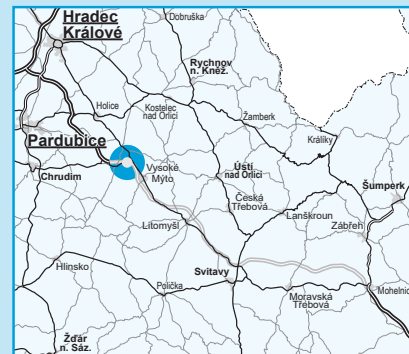
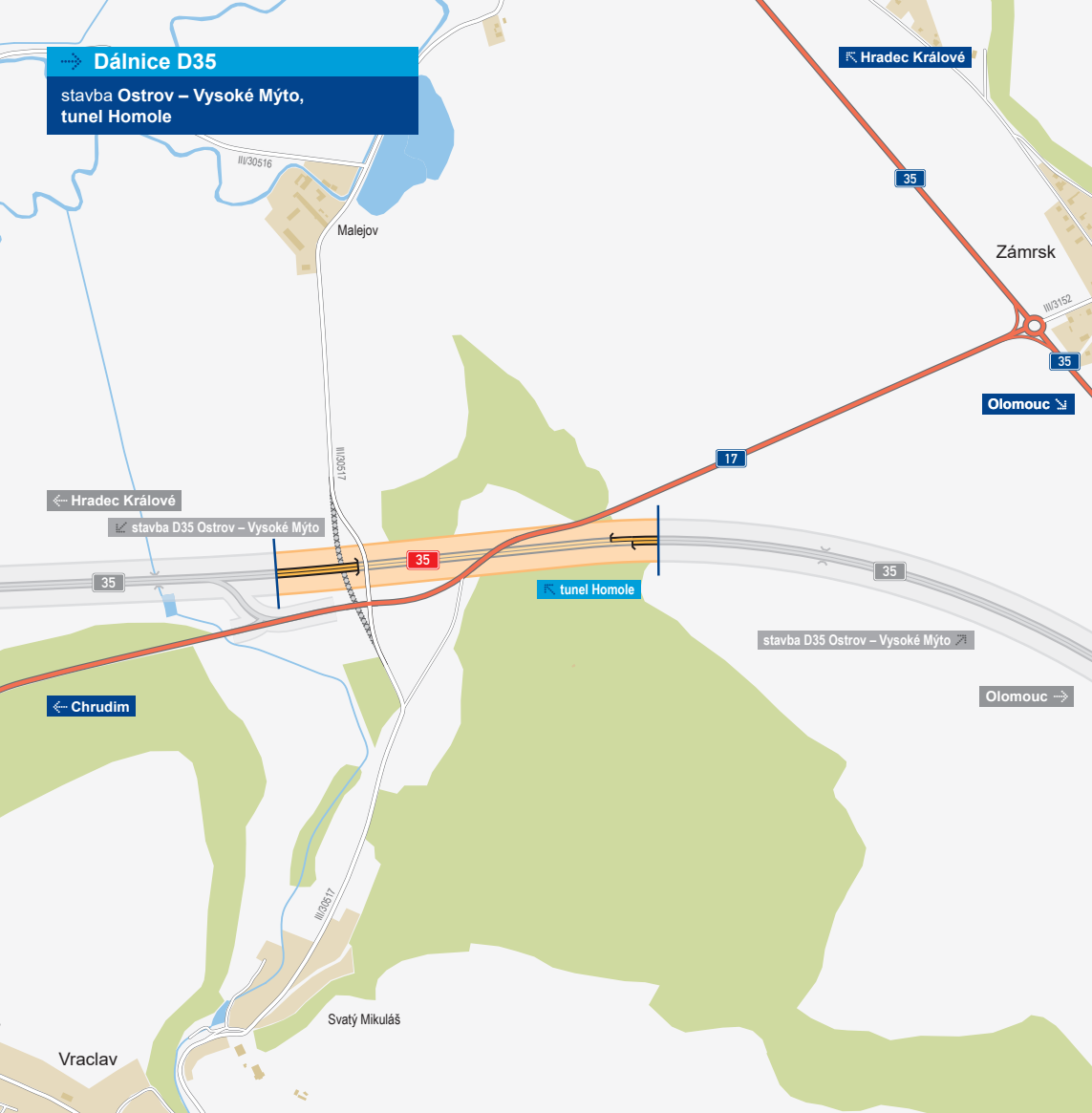
S ohledem na koordinační vazby s navazujícím úsekem dálnice a podmínkami pro samostatnou realizaci tunelu, jsou součástí stavby i další stavební objekty (přeložky komunikací, dálnice, kanalizace, oplocení, vegetační úpravy) v jeho bezprostředním okolí.



Stávající silnice III/30517 napojující Janovičky na silnici I/17 bude výstavbou dálnice D35 před západním tunelovým portálem přerušena a přeložena ve dvou úsecích v celkové délce 413 m (129 a 284 m) nad hloubený úsek tunelu. Přeložka silnice je navržena v kategorii S 6,5/40.

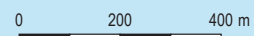
Při výstavbě tunelu bude zvolena taková technologie, která minimalizuje riziko kvantitativního ovlivnění místních vodních zdrojů.

Dálnice D35

stavba Ostrov – Vysoké Mýto,
tunel Homole



-  řešená stavba
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2015

 ROADMEDIA



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC**

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V 12/2019 bylo vypísáno výběrové řízení na zpracovatele DSP pro celý úsek D35 Ostrov – Vysoké Mýto. Čistopis DSP byl odevzdán. vč. upřesnění technického řešení tunelu Homole a byla zahájena IČ. Probíhá doplňkový GT průzkum. K 08/2023 byly dokončeny výkupy pozemků.

Dne 24. 3. 2022 bylo vypísáno výběrové řízení na zhotovitele stavby. Proběhlo vyhodnocení kvalifikační fáze nabídek. Zahájení 2. kola proběhlo v říjnu 2022. Nabídky bylo možné podávat do 12. 6. 2023 a podáno bylo pět nabídek v rozmezí od 1,75 po 2,07 mld. Kč (bez DPH). Proběhlo druhé hodnocení komise.

Pro zadání stavby investor zvolil použití Žluté knihy FIDIC, doplněné o ujednání z tzv. Smaragdové knihy FIDIC. V 02/2023 byla zahájena realizace přeložky plynovodu, která již byla dokončena. Dne 25. 1. 2023 zahájilo MD stavební řízení na 32 hlavních stavebních objektů. Veřejné projednání se uskutečnilo 1. 3. 2023 ve Vysokém Mýtě a SP vydalo MD 17. 3. 2023. Dne 5. 12. 2023 vydal MÚ Vysoké Mýto SP na přeložku silnice III/30517. Dne 9. 4. 2024 uzavřelo ŘSD smlouvu s vítězným uchazečem.

Stavba byla slavnostně zahájena 6. 5. 2024. Probíhaly zemní práce před západním portálem tunelu. V 09/2024 byla uzavřena silnice III/30517, a to z důvodu stavby její přeložky. Provoz vede po značené objízdné trase. Uzavírka potrvá nejdéle do 25. 8. 2025. Dále probíhalo zajištění a odtěžování jámy západního portálu tunelu. Koncem 11/2024 začala ražba v levém tunelu bouráním pilotové stěny. Ražba se provádí novou rakouskou tunelovací metodou pomocí strojního rozpojování a trhacích prací při zastížení tvrdých geologických vrstev. V 02/2025 pokračuje ražba obou troub, a to i za pomoci odstřelů horniny. Dokončují se práce na dešťové usazovací nádrži u východního portálu.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
10/2013	08/2022	04/2020	03/2023	03/2022	05/2024	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 tubusů: pravý 569 m, levý 525 m
celková délka stavby: 795 m
kategorie: D 26,0/130 (dle nové ČSN)
počet všech stavebních objektů: 33

Mostní objekty:

nadjezd na silnici III/30517: 1

Opěrné a zárubní zdi:

počet: 2

Úpravy ostatních komunikací:

silnice III/30517: 1 (délka: 413 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 6

objekty elektro: 7

přeložka plynovodu: 1

Název stavby:

D35 Ostrov – Vysoké Mýto, tunel Homole

Místo stavby:

Pardubický kraj

Katastrální území:

Vraclav, Janovíčky u Zámrsku, Zámrsk

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel DSP:

Konsorcium Satra – MMD – MMD Ltd.

Zhotovitel:

„Společnost pro realizaci D35 Ostrov – Vysoké Mýto, tunel Homole“ (EUROVIA CZ a.s.; TuCon, a.s. a EUROVIA SK, a.s.)

Předpokládaná cena stavby:

2 461 774 007 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

1 754 427 143 Kč (bez DPH)

Spolufinancování:

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