

dálnice

D5

P r a h a — P l z e ň — N ě m e c k o

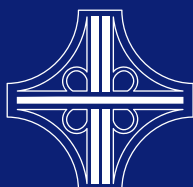
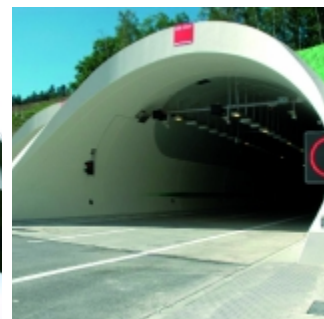
6/10/2006
definitivní
dokončení



a propojení
české
a německé
dálniční sítě

CZ

D



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Brest–Rennes–Le Mans–Paris–Reims–Metz–Saarbrücken–Mannheim–Heilbronn–Nürnberg–**Rozvadov–Plzeň–Praha**–Jihlava–Brno–Trenčín–Prešov–Vyšné Nemecké–Užhorod–Mukačevo–Stryj–Ternopil'–Chmeľnyckyj–Vinnycia–Uman–Kirovohrad–Dněpropetrovsk–Doněck–Rostov na Donu–Armavir–Mineralnje Vody–Machačkala



➤ **Definitivnímu dokončení dálničního tahu D5 v roce 2006 předcházely desítky let výstavby a desítky let plánování.**

První zmínky o dálnici na Plzeň a Německo pocházejí již z konce třicátých let minulého století, ovšem válečné události a poválečná politická situace posunuly výstavbu D5 až do roku 1977, kdy byla zahájena stavba mostu v Berouně a prvního úseku u Prahy, který byl uveden do provozu v roce 1982. V roce 1989 končila dálnice D5 u Bavoryně a měřila 29 km.

➤ V porevoluční době se na dostavbu západního dálničního tahu začal projevovat nebyvalý tlak, a tak již v roce 1995 spojila dálnice D5 Prahu s Plzní a zanedlouho, v roce 1997, byl zprovozněn také úsek Plzeň – Německo v délce 62 km. Jednalo se tak o nejdelší celistvý otevřený úsek dálnice u nás. Vzhledem k absenci obchvatu Plzně, způsobené komplikacemi v jeho přípravě, ovšem došlo k situaci, kdy byl tranzit sváděn z hotové dálnice před i za Plzní přes centrum města. K odvedení tranzitu z centra města tak došlo až v prosinci 2003 díky částečnému otevření plzeňského obchvatu. Jeho kompletní dokončení, a tím i dokončení celé dálnice D5, se uskutečnilo 6. října 2006 zprovozněním 3,5 km dlouhého úseku zahrnujícího tunel Valík.

➤ Dálnice D5 dnes spojuje v délce 151 km Prahu s Plzní a německými hranicemi u Rozvadova. Zde na ni navazuje německá dálnice A6, která protíná Německo od českých hranic na hranice s Francií ve směru na Paříž, chybí už pouze úsek od dálnice A93 k městu Amberg, připravovaný ke zprovoznění v nejbližších letech. Ve stejný den, kdy byla dokončena česká D5, otevřela totiž německá strana svou část A6 až po křižovatku s dálnicí A93 ve směru na Mnichov, a tak došlo definitivně k propojení české a německé dálniční sítě. ❖



Evropský význam E50

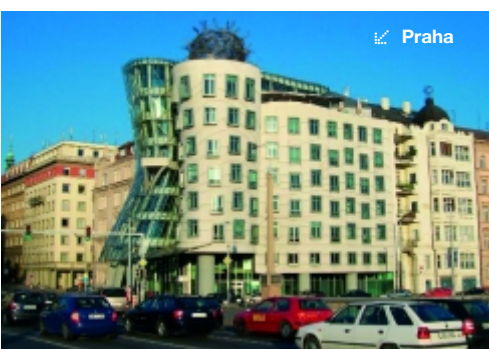
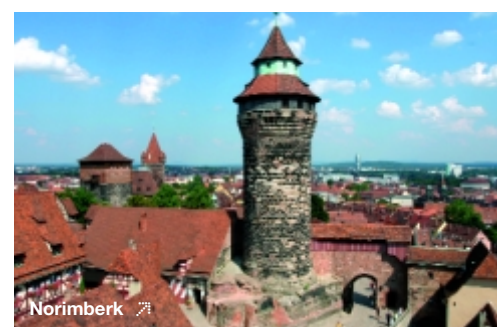
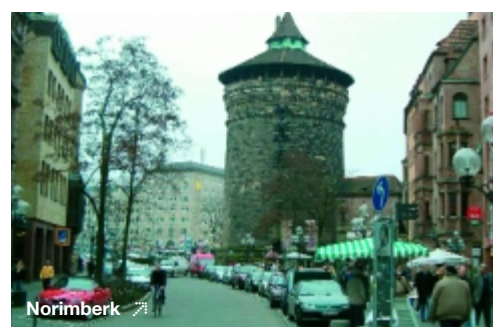
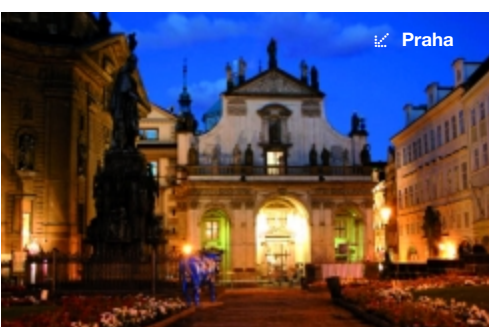
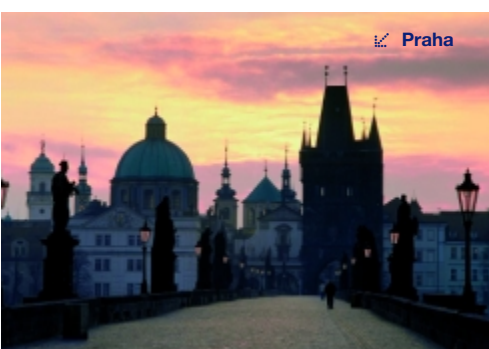




ViaCarolina

→ **Díky Karlu IV.** (1316–1378) získalo spojení mezi zlatou Prahou a svobodným říšským městem Norimberkem historický význam.

→ Dálnice D5/A6 může být svým evropským významem srovnávána s tímto spojením a na základě česko-německé iniciativy byla pojmenována „Via Carolina“.



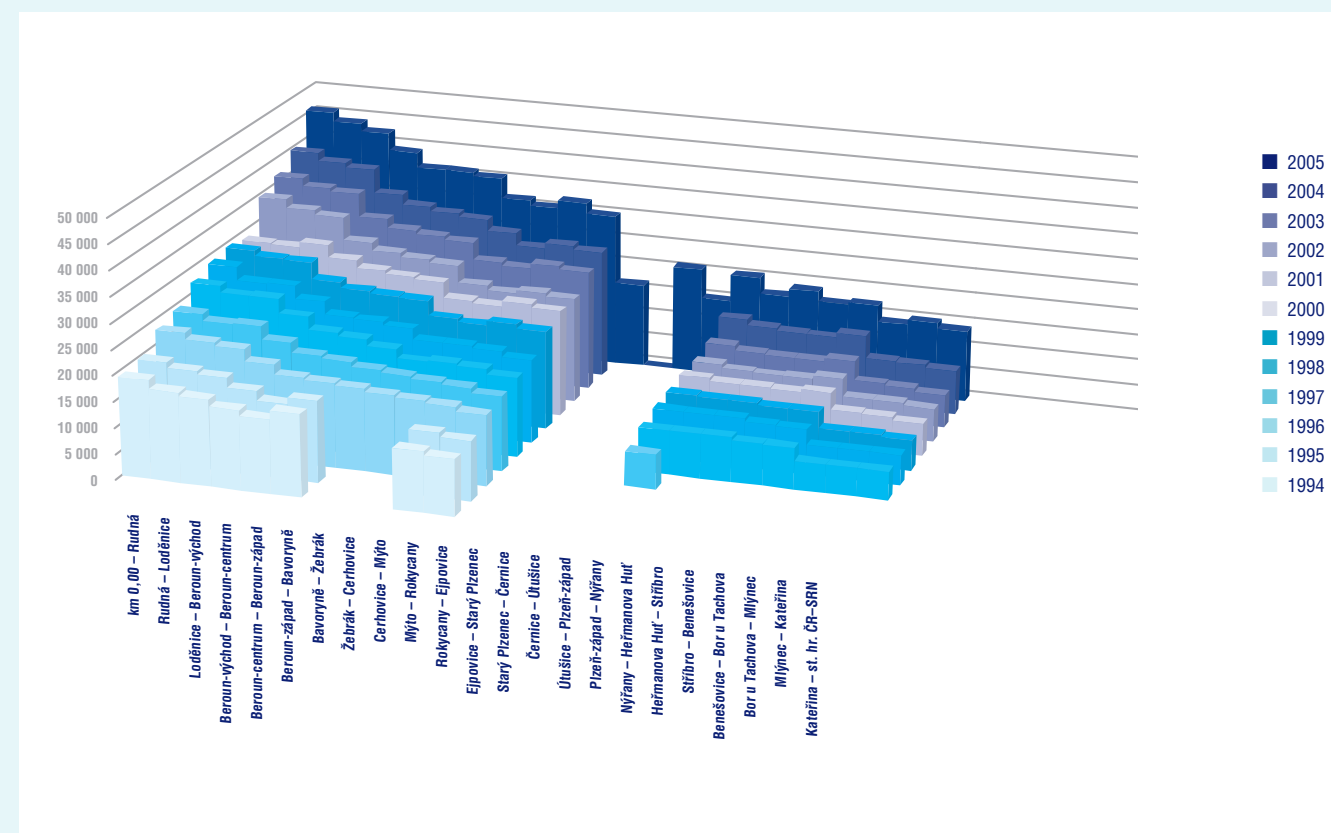
uvádění dálnice D5 do provozu

rok	tah	km	délka (km)	název úseku	podrobnosti zprovoznění	
					poloviční profil levý	pravý
1982	D5	0,000–5,800	5,8	Praha – Rudná	20.10.82	
1983	D5	5,800–9,000	3,2	Rudná – Loděnice	21.07.83	20.10.82
1984	D5	9,000–10,500	1,5	Loděnice km 9,0 – km 10,5	05.12.83	16.10.84
1984	D5	10,500–11,600	1,1	Loděnice – Vráž	16.10.84	05.12.83
1984	D5	11,600–14,650	3,1	Vráž – Beroun-východ	16.10.84	
1985	D5	14,650–17,100	2,5	Beroun-východ – Beroun	04.10.85	
1986	D5	17,100–19,700	2,6	Beroun – Králův Dvůr	04.10.85	29.08.86
1989	D5	19,700–28,700	9,0	Králův Dvůr – Bavoryně	29.09.89	
1993	D5	51,000–64,231	13,2	Mýto – Klabava	27.10.93	
1994	D5	50,238–51,000	0,8	Mýto – křižovatka	01.09.94	27.10.93
1995	D5	28,700–48,000	19,3	Bavoryně – km 48	26.10.95	
1995	D5	48,000–50,238	2,2	km 48 – Mýto	29.06.95	14.07.94
1995	D5	64,231–67,941	2,9	Klabava – Ejpovice	26.10.95	
1997	D5	88,424–150,989	62,6	Sulkov – Rozvadov	06.11.97	
2003	D5	79,980–88,424	8,3	Útušice – Sulkov	15.12.03	
2004	D5	67,941–76,500	9,8	Ejpovice – Černice	31.08.04	15.12.03
2006	D5	76,500–79,800	2,9	Útušice – Černice	06.10.06	
			150,7			

průměrné denní intenzity dopravy na dálnici D5

[počet vozidel/24 h]

vývoj v letech 1994–2006





stavba 0502



stavba 0503



stavba 0504



stavba 0505

stavba 0502

Praha → Vráž

km 0,000 → 13,400
13,400 km

- ↳ Dálnice D5 začíná na MÚK Praha – Třebonice s pražským okruhem R1, kde na ni ve směru do centra navazuje tzv. Radlická radiála.
- ↳ Stavba byla zahájena v roce 1977. Do provozu byly postupně uváděny jednotlivé části této stavby. **Dne 20. 10. 1982 byl zprovozněn úsek Praha – Rudná** v plném profilu a část z Rudné před obec Loděnice (do km 9,0) v polovičním profilu, plný profil byl zprovozněn 21. 7. 1983. 5. 12. 1983 byl dán do provozu v polovičním profilu i úsek okolo Loděnice (od km 9,0 do km 11,6). Druhý pás dálnice byl zprovozněn 16. 10. 1984, stejně jako poslední úsek od km 11,6 do km 13,4 (u obce Vráž), jenž byl dán do provozu společně s částí navazující stavby 0503.
- ↳ Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byly vybudovány dvě MÚK – Rudná (km 5) a Loděnice (km 10), velká oboustranná odpočívka Drahelčice a SSÚD Rudná.

stavba 0503

Vráž → Bavoryně

km 13,400 → 28,700
15,300 km

- ↳ Stavba Vráž – Bavoryně byla zahájena v březnu 1982 a byla rozdělena do dvou částí:
 - Km 13,4 – 19,7, délky 6,3 km, zprovožňováno postupně, nejdříve 16. 10. 1984 úsek od km 13,4 do km 14,6, následně 4. 10. 1985 úsek od km 14,6 do km 17,1 v plném profilu a úsek od km 17,1 do km 19,7 v polovičním profilu. **Na tomto úseku byl plný profil dán do provozu 29. 8. 1986.**
 - Km 19,7 – 28,7, délky 9,0 km, **úsek byl zprovozněn 29. 9. 1989.**

- ↳ Je postavena v kategorii D26,5/120 a na trase byly vybudovány čtyři MÚK – Beroun-východ (km 14), Beroun-centrum (km 18), Beroun-západ (km 22) a Bavoryně (km 28) a velká oboustranná odpočívka Beroun.
- ↳ V blízkosti km 20 u Berouna dosahuje dálnice minimální nadmořské výšky, a to 230 m. n. m.

stavba 0504

Most Beroun
přes řeky Berounku a Litavku

→ km 16,764

- ↳ Započetím stavby tohoto mostu byla v roce 1977 zahájena výstavba dálnice D5.
- ↳ Most o 15 polích, postavený v kategorii D26,5/120, je dlouhý 721,5 metru a byl budován technologií výsuvné skruže, která se předtím uplatnila při výstavbě mostu přes řeku Sázavu ve Hvězdonicích na dálnici D1.
- ↳ **Stavba byla zprovozněna v roce 1985.**

stavba 0505

Bavoryně → Mýto

km 28,700 → 50,238
21,538 km

- ↳ Stavba Bavoryně – Mýto byla zahájena v říjnu 1992 a byla rozdělena do dvou částí: Bavoryně – Kařez, délky 13,1 km, **zprovozněna 26. 10. 1995.**
- ↳ Kařez – Mýto, délky 8,4 km, **zprovozněna 26. 10. 1995.** Pro levou polovinu dálnice od km 48,000 do km 50,238 byla využita silnice I/5, což si vyžádalo výstavbu úseku po polovinách s převáděním provozu a s dřívějším uvedením do provozu – poloviční profil již 14. 7. 1994, plný profil 29. 6. 1995.
- ↳ Stavba je postavena v kategorii D26,5/120 a na trase byly vybudovány dvě MÚK – Žebrák (km 34) a Cerhovice (km 41) a velká oboustranná odpočívka Záluží. V km 41,815 opouští D5 Středočeský kraj a vstupuje do kraje Plzeňského.





stavba 0507



stavba 0508



stavba 0510/IA



stavba 0510/IB

stavba 0507

Mýto → Svojkovice

km 50,238 → 56,033
5,795 km

Stavba byla zahájena v říjnu 1991 a **do provozu byla dána 27. 10. 1993** spolu s navazující stavbou 0508, čímž došlo k vyloučení tranzitní dopravy z Rokycan. V úseku od km 50,238 do km 51,000 byl zprovozněn pouze poloviční profil, plný profil **byl dán do provozu až 1. 9. 1994**.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byla vybudována MÚK Mýto (km 50).



stavba 0508

Svojkovice → Klabava

km 56,033 → 64,231
8,198 km

S výstavbou se započalo v říjnu 1990 a **stavba byla uvedena do provozu 27. 10. 1993**.

Nejvýznamnější stavbou tohoto úseku je most o 11 polích přes řeku Klabavu a železniční trať v km 63,165, délky 562 m.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byla vybudována MÚK Rokycany (km 62) a SSÚD Svojkovice.

stavba 0509

Klabava → Ejpovice

km 64,231 → 67,941
3,710 km

Výstavba začala v prosinci 1993 a **stavba byla zprovozněna 26. 10. 1995**.

Součástí této stavby je východní plzeňský přivaděč délky 2,742 km.

Dálnice je postavena v kategorii D27,5/120 a na její trase byla vybudována MÚK Ejpovice (km 67).

stavba 0510/IA

Ejpovice → Černice

km 67,941 → 76,510
8,569 km

Výstavba východní části plzeňského obchvatu začala v dubnu 2002. **Úsek byl zprovozněn 15. 12. 2003 v polovičním a 31. 8. 2004 v plném profilu.**

Úsek zahrnuje lávku pro pěší a 440 m dlouhou odvodňovací štolu. Vyznačuje se značným množstvím zemních prací (např. letkovský zářez). Na tomto úseku je rovněž 530 metrů dlouhý most o 10 polích přes řeku Úslavu v km 72,820 – jedná se o samostatnou stavbu označenou jako 0510/III, dokončenou v roce 1999.

Stavba je postavena v kategorii D27,5/120 a na její trase byla vybudována MÚK se silnicí I/20 (tzv. „zdvojený“ výjezd 73/76).



stavba 0510/IB

Černice → Útušice

km 76,510 → 79,980
3,470 km

Výstavba střední části plzeňského obchvatu byla postupně zahajována mezi podzimem 2003 a jarem 2004. **Úsek byl zprovozněn 6. 10. 2006**, a tím byla dálnice D5 dokončena.

Úsek obsahuje dlouho diskutovaný 380 m dlouhý tunel Valík a most přes řeku Úhlavu v km 78,199 dlouhý 445 m o 9 polích, který navazuje na „rozvadovský“ portál tunelu Valík. Most byl samostatná stavba s označením 0510/IV.

Stavba je postavena v kategorii D27,5/120.





stavba 0510/II



stavba 0511



stavba 0512



stavba 0513

stavba 0510/II

Útušice → Sulkov

km 79,980 → 88,378
8,398 km

Stavba západní části plzeňského obchvatu byla zahájena v březnu 2001 a **úsek byl zprovozněn 15. 12. 2003.**

V rámci této stavby byla zprovozněna i přeložka silnice I/27, která přivádí dopravu do Plzně od Klatov a východně se vyhýbá městské části Litice. Je postavena jako čtyřpruhová komunikace v kategorii S22,5/60.

Dálnice je postavena v kategorii D27,5/120 a její součástí je MÚK se silnicí I/27 (km 80), velká oboustranná odpočívka Šlovice a 575 metrů dlouhý most o 14 polích přes řeku Radbuzu v km 84,270 – jedná se o samostatnou stavbu označenou jako 0510/V, dokončenou v roce 2000. Na odpočívce je informační stanoviště a plánuje se také výstavba „kaple smíření“ (již mimo rámec dálniční stavby).



stavba 0511

Sulkov → Benešovice

km 88,378 → 117,744
29,366 km

Výstavba byla zahájena v červnu 1994 a **ke zprovoznění došlo 6. 11. 1997.** Nejvýznamnějším objektem tohoto úseku je 363 m dlouhý a 44 m vysoký most přes údolí řeky Úhlavky u Kladrub v km 112,226. Součástí stavby byly i zhruba 2 km přeložky silnice I/26.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byly vybudovány 4 MÚK – Sulkov (km 89), Nýřany (km 93), Heřmanova Huť (km 100) a Stříbro (km 107), velká oboustranná odpočívka Kladruby a SSÚD Ostrov u Stříbra.



stavba 0512

Benešovice → Rozvadov

km 117,744 → 143,144
25,400 km

Výstavba byla zahájena v červnu 1994 a **ke zprovoznění došlo 6. 11. 1997.** V blízkosti vrchu Přimda v km 139,5 dosahuje dálnice maximální nadmořské výšky, a to 601 m n. m.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byly vybudovány 4 MÚK – Benešovice (km 119), Bor (km 128), Mlýnec (km 136) a Kateřina (km 144) a velká oboustranná odpočívka Kateřina.

stavba 0513

Rozvadov

→ hranice s Německem

km 143,144 → 150,989
7,845 km

Výstavba byla zahájena v červenci 1994 a **ke zprovoznění došlo 6. 11. 1997.** Jedná se o úsek mezi posledním výjezdem na českém území (Kateřina) a státní hranicí. Jeho součástí je i společné celniště Rozvadov o rozloze cca 45 ha. Na mostě přes Hraníční potok překračuje dálnice D5 státní hranici s Německem.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a její součástí je SSÚD Rozvadov.





tunel Valík

technické vybavení a jeho funkce

Tunel Valík vyhověl požadavkům na zachování zalesnění vrchu Valík a vedení dopravy (místo zářezem) dvěma tunelovými troubami délky 390 m a 380 m s vyústěním (ve směru na Rozvadov) před mostem přes Úhlavu. Řízení provozu tunelu Valík, ale také celého obchvatu města Plzně od Ejovic po Sulkov tak, aby v případě omezení provozu na obchvatu města Plzně bylo možno využít objízdné trasy, bylo umístěno do velínu zbudovaného ve Středisku správy a údržby dálnice Svojkovice a také do provozně technického objektu (PTO) na rozvadovské straně tunelu Valík. Řízení provozu převzala policie s tím, že technický servis všech zařízení zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic ČR. Doprava je řízena pomocí měnitelných značek umístěných na portálech celé trasy, v příportálových úsecích tunelu a také v tunelu samotném. K zajištění bezpečnosti provozu je tunel vybaven řadou technických zařízení v souladu s novými tunelovými normami Evropské unie. Pro odzkoušení jejich funkce, stejně jako funkce celého sdruženého záchranného systému, který zahrnuje jednotky policie, hasičů a zdravotní záchranné služby, včetně vrtulníků, kterým v případě nouze bude umožněno přistát v prostoru rozvadovského portálu, byly provedeny zkoušky simulovaným požárem. Tyto zkoušky ověřily použitá řešení a byly jedním z podkladů k vytvoření jednotných postupů při řešení nepředvídaných situací.

vybavení pro zajištění bezpečnosti účastníků provozu

Zařízení pro přenos signálu mobilních operátorů – v tunelu i jeho okolí je příjem všech mobilních operátorů operujících na našem trhu umožněn zařízením umístěným v PTO a přenášen vysílači z telekomunikačního stožáru na rozvadovském portále tak, aby v případě nebezpečí bylo možno komukoliv přivolat potřebnou pomoc mobilním telefonem.

Požární signalizace – ohlašuje místo požáru a v případě požáru v tunelu lokalizuje místo požáru, jeho vzdálenost od portálu a situaci snímanou pomocí kamer přenáší do řídicích center policie a hasičů s nepřetržitým provozem, kde je zobrazena na monitorech.

Kamerový dohled – úkolem je sledování provozu a dohled v tunelu, jeho bezprostředním okolí a přilehlých křižovatkách a mimoúrovňovém křížení včetně záznamu, přenosu signálu do objektu PTO a na dispečink ve Svojkovicích. Dále je sledován vstup do SOS skříní, do tunelových propojek, okolí dispečinku a PTO a příjezdové komunikace k portálům.

Ozvučení tunelu – obě tunelové trouby jsou pro případ řízené evakuace, jiných havarijních stavů nebo pro sdělení informací vybaveny reproduktory po 15 metrech v protisměru jízdy. Další reproduktory, které zajišťují stejnou funkci, jsou umístěny na stožárech veřejného osvětlení před portály. Nouzové zvukové systémy s chybovým hlášením obsluhuje též záložní zesilovač a dvě mikrofonní stanice.

Měření fyzikálních veličin – pro zvýšení bezpečnosti dopravy jsou měření jako koncentrace oxidu uhelného, měření zákalu dohledu (mlhy), měření rychlosti proudění vzduchu, měření teploty (námrazy) a další měření nutná pro vlastní provoz (např. hladiny vod v nádržích, tlaková diference apod.) prováděna nepřetržitě a vlastní údaje jsou podávány do dispečinku na PTO, případně na tabuli před a za tunelem, jako informace pro řidiče.

Odvětrání tunelu – pro případ požáru v tunelu jsou v obou tunelových troubach umístěny pod stropem 4 ks velmi výkonných ventilátorů s reverzním pohybem, které jsou ovládané z velína i PTO a umožňují v krátké době odstranění zplodin hoření z tunelu.

Osvětlení tunelu – tunel je vybaven výkonným osvětlením, u kterého je intenzita upravována podle současně změřené intenzity denního světla jasměry na portálech.

zařízení sloužící policii

Měření dopravních přestupků – měří rychlost vozidel projíždějících tunelem a identifikuje je pomocí dvou kamer.

Vážení vozidel – dynamické vážení je jen orientační a v budoucnu bude využito pro zřízení odstavného parkoviště s mobilními váhami. Vedlejší funkcí kamer vážícího systému je vyhledávání odcizených vozidel.





km 30

údržba

U dálnic jsou kladeny nejvyšší požadavky na jejich funkčnost a bezpečnost. To znamená, že dálnice musí být neustále v bezvadném stavebním a dopravně-technickém stavu. Z toho vyplývá řada úkolů pro pracovníky dálniční údržby:

- **stavební údržba** dálnice, především pak umělých staveb
- **čištění dopravních ploch** a dopravních zařízení včetně odvozu odpadků z trasy a z parkovišť
- **zimní údržba**
- dopravně-technické **služby asistence** při dopravních nehodách a odstraňování následků dopravních nehod
- **zajištění bezpečnosti** dopravy při provádění údržby a oprav, při nehodách a při provádění prací cizích organizací
- **údržba travnatých ploch**, vysázených dřevin a vegetačních úprav
- **výkony nesouvisející** přímo s dálničním tělesem – zde se jedná především o práce na telekomunikačních zařízeních a pozemních objektech a dále o sčítání dopravy
- **práce v dílnách** na údržbě vozidel, přístrojů a strojního vybavení

Tyto úkoly plní na úsecích dálnice D5 celkem 4 **Střediska správy a údržby dálnice** (SSÚD). Jsou to:

SSÚD Rudná	0,0–28,5 km
SSÚD Svojkovice	28,5–80,5 km
SSÚD Ostrov u Stříbra	80,5–131,4 km
SSÚD Rozvadov	131,4–151,0 km



SSÚD Rudná



SSÚD Svojkovice



SSÚD Ostrov u Stříbra



SSÚD Rozvadov



km 63



km 75



km 143

D5



Praha



Plzeň



Německo



dálnice **D5**

Praha – Plzeň – Německo

Ředitelství silnic a dálnic ČR
Čerčanská 12, CZ-140 00 Praha 4

 www.rsd.cz