

dálnice

D8

Praha – Ústí nad Labem – Německo

12 / 2006

Uvedení úseku
přes Krušné hory do provozu
a napojení na německou dálnici A17



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR



obsah

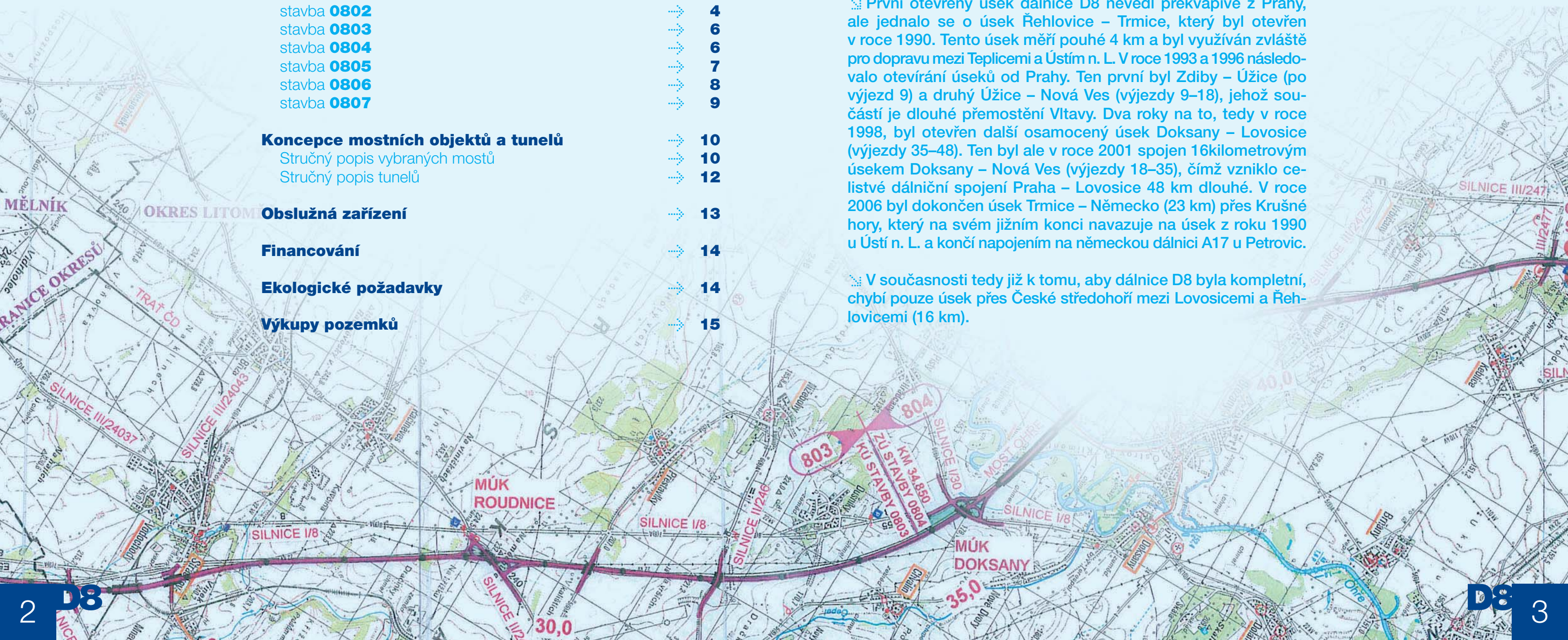
Úvodník	→	3
Dálnice D8 v číslech	→	4
Rozdělení dálnice	→	5
stavba 0801	→	5
stavba 0802	→	4
stavba 0803	→	6
stavba 0804	→	6
stavba 0805	→	7
stavba 0806	→	8
stavba 0807	→	9
Koncepce mostních objektů a tunelů	→	10
Stručný popis vybraných mostů	→	10
Stručný popis tunelů	→	12
Obslužná zařízení	→	13
Financování	→	14
Ekologické požadavky	→	14
Výkupy pozemků	→	15

Úvodník

➤ O dálnici v trase dnešní D8 se uvažovalo již od konce třicátých let 20. století. V roce 1963, kdy vznikla základní síť dálnic bývalého Československa, dálnice D8 nechyběla. Vzájemné propojení dálnic mezi ČSSR a NDR bylo projednáno v letech 1968–1971.

➤ První otevřený úsek dálnice D8 nevedl překvapivě z Prahy, ale jednalo se o úsek Řehlovice – Trmice, který byl otevřen v roce 1990. Tento úsek měří pouhé 4 km a byl využíván zvláště pro dopravu mezi Teplicemi a Ústím n. L. V roce 1993 a 1996 následovalo otevírání úseků od Prahy. Ten první byl Zdiby – Úžice (po výjezd 9) a druhý Úžice – Nová Ves (výjezdy 9–18), jehož součástí je dlouhé přemostění Vltavy. Dva roky na to, tedy v roce 1998, byl otevřen další osamocený úsek Doksany – Lovosice (výjezdy 35–48). Ten byl ale v roce 2001 spojen 16kilometrovým úsekem Doksany – Nová Ves (výjezdy 18–35), čímž vzniklo celistvé dálniční spojení Praha – Lovosice 48 km dlouhé. V roce 2006 byl dokončen úsek Trmice – Německo (23 km) přes Krušné hory, který na svém jižním konci navazuje na úsek z roku 1990 u Ústí n. L. a končí napojením na německou dálnici A17 u Petrovic.

➤ V současnosti tedy již k tomu, aby dálnice D8 byla kompletní, chybí pouze úsek přes České středohoří mezi Lovosicemi a Řehlovicemi (16 km).





stavba 0801



stavba 0801



stavba 0802



stavba 0802

Dálnice D8 v číslech

Délka dálnice	92,2 km
Plocha dálniční vozovky	1 720 900 m²
Mimoúrovňové křižovatky	13
Mosty	
– dálniční.....	70
– z toho mosty delší než 1000 m.....	3
– mosty delší než 100 m.....	21
– silniční a ostatní.....	52
– železniční.....	2
Tunely	
– celková délka.....	4
	3 414 m
Protihlukové zdi (stěny)	49 350 m²
Odpočívky (oboustranné, vybavené)	3
Střediska správy a údržby	3

Rozdělení dálnice

stavba 0801

Praha → Úžice **km 0,000 → 9,600**
9,600 km

– Dálnice D8 začíná volnou návazností na Proseckou radiálu. V budoucnu bude její začátek posunut až na MÚK s Pražským okruhem R1.
– Stavba byla zahájena v říjnu 1990 a **do provozu byla dána 23. 7. 1993.**

– Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byla vybudována MÚK Úžice (km 9) a velká oboustranná odpočívka Klíčany.

stavba 0802

Úžice → Nová Ves **km 9,600 → 18,500**
8,900 km

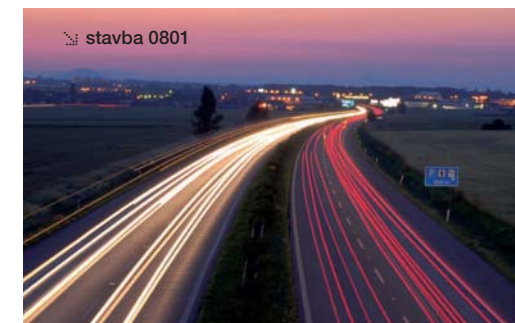
– S výstavbou se započalo v prosinci 1993 a **stavba byla uvedena do provozu 18. 10. 1996.**

– Nejvýznamnější stavbou tohoto úseku je most o 11 polích přes řeku Vltavu v km 16,737. Zajímavý je také most přes Bakovský potok v km 17,454 – vzhledem k blízkosti MÚK Nová Ves je odbočná rampa ve směru Praha – Mělník situována na vlastní, 60 m dlouhé mostní konstrukci.

– Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byla vybudována MÚK Nová Ves (km 18) a SSÚD Nová Ves.



stavba 0801



stavba 0801



stavba 0802



stavba 0802



stavba 0803



stavba 0804



stavba 0805/B – most Vchynice (vizualizace)



stavba 0805/C – most Oparno (vizualizace)

stavba 0803

Nová Ves → Doksany

km 18,500 → 34,851
16,351 km

Stavba byla zahájena 26. 10. 1998 a **zprovozněna byla 18. 6. 2001** jako poslední úsek mezi Prahou a Lovosicemi. V km 23,600 opouští D8 Středočeský kraj a vstupuje do kraje Ústeckého.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 (rozšíření zpevněné části krajnice na úkor nezpevněné odpovídá kategorii D27,5/120 a umožňuje v případě uzavření jednoho jízdního pásu provoz ve čtyřpruhovém uspořádání ve zbylém jízdním pásu). Na trase byla vybudována MÚK Roudnice (km 29).

stavba 0804

Doksany → Lovosice

km 34,851 → 48,276
13,425 km

S výstavbou se započalo v říjnu 1996 a **stavba byla dána do provozu 26. 10. 1998**. Nejvýznamnější stavbou tohoto úseku je most přes řeku Ohři v km 36,097–37,280, tedy o délce 1 183 m. Jedná se tak o nejdelší český dálniční most.

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120 a na její trase byly vybudovány 2 MÚK – Doksany (km 35) a Lovosice-východ (km 45) a velká oboustranná odpočívka Šířejovice. MÚK Lovosice-západ (km 48) je sice součástí stavby 0804, avšak nachází se již na volně navazující silnici I/8.



stavba 0803



stavba 0803



stavba 0804



stavba 0804

stavba 0805

Lovosice → Řehlovice

km 48,276 → 64,689
16,413 km

Stavba 0805 navazuje na stavbu 0804 (Doksany – Lovosice) mimoúrovňovou křižovatkou se stávající silnicí I/15, resp. I/30 v Lovosicích. Dálnice povede v trase současné silnice I/8 a za obcí Vchynice, kterou přechází mostním objektem, se stáčí kolem vrchu Lovoš. U obce Bílinka vznikne mimoúrovňová křižovátka s nynější silnicí I/8. Dále pokračuje trasa dálnice mostním objektem přes Oparenské údolí, kolem obcí Chotiměř a Dobkovičky a dvěma velkými mostními objekty překračuje okraj údolí Labe nad Litochovicemi a Prackovicemi. Hlavní stěnu bývalého Prackovického čedičového lomu prochází tunelem, pokračuje dalším mostním objektem přes údolí a po průchodu dalším tunelem se trasa svažuje kolem obce Habrovany k obci Řehlovice, kde se napojuje na již vybudovanou stavbu 0806 Řehlovice – Trmice. V místě napojení je navržena mimoúrovňová křižovátka s rychlostní silnicí R63. Celkem budou v rámci stavby 0805 vybudovány 3 mimoúrovňové křižovatky a 2 tunely – Prackovice (270 m) a Radejčín (620 m).

Dokumentace vlivu na životní prostředí byla schválena v roce 1996. Trasa byla vybrána po prověření tří koridorů a pěti variant. Na průchod CHKO byla potřebná výjimka, jejíž vyřízení trvalo 6 let. **Zahájení stavby je plánováno na rok 2007 s plánovaným termínem zprovoznění v roce 2009 či 2010.** U stavby se předpokládá spolufinancování formou úvěru od Evropské investiční banky (EIB).

Stavba 0805 je rozdělena následovně:

- 0805/A – trasa dálnice
- 0805/B – most Vchynice
- 0805/C – most Oparno
- 0805/D – most Dobkovičky
- 0805/E – tunel Prackovice
- 0805/F – tunel Radejčín
- 0805/G – průzkumná štola Prackovice



stavba 0805/D – most Dobkovičky (vizualizace)



stavba 0805/E – tunel Prackovice (vizualizace)



stavba 0805 (vizualizace)



stavba 0806



stavba 0806



stavba 0807 (2006)



stavba 0807 (2005)

stavba 0806

Řehlovice → Trmice

km 64,689 → 68,864
4,175 km



stavba 0806



stavba 0806

Započetím stavby tohoto úseku byla v dubnu 1984 zahájena výstavba dálnice D8. **Stavba byla uvedena do provozu 6. 11. 1990.** Úsek byl vybudován přednostně, aby spolu se současně budovanou čtyřpruhovou silnicí (dnešní R63) zajistil rychlostní propojení Teplic s Ústím nad Labem. Stavba obsahuje tři velké mosty – Stadice (6 polí, 323 m), Koštov (9 polí, 500 m) a Trmice (8 polí, 440 m).

Dálnice je postavena v kategorii D26,5/120. Vzhledem k tomu, že stavba plynule navazuje na rychlostní silnici R63, byly vybudovány pouze některé části MÚK Řehlovice. Konečné řešení přinese až realizace stavby 0805.

stavba 0807

Trmice → hranice s Německem

km 68,864 → 92,208
23,344 km



stavba 0807 (2004)

Stavba 0807 začíná v Trmicích, kde navazuje na provozovanou stavbu 0806 Řehlovice – Trmice. V místě napojení je mimoúrovňová křižovatka sloužící pro napojení Trmic a Ústí nad Labem. Dálnice překonává železniční tratě mostní estakádou dlouhou 1 080 m a následně další estakádou přes Ždírnické potoky v délce 468 m. Za estakádou je mimoúrovňová křižovatka Předlice. U Českého Újezdu je trasa dálnice situovaná západně od železniční tratě Ústí nad Labem – Most, kterou podchází. Následuje MÚK Úžín se silnicí I/30 a trasa kolem bývalého hlubinného dolu A. Zápotocký. Odsud se trasa stáčí doprava v souběhu se silnicí I/13 do prostoru obce Varvažov, kde je oboustranná odpočívka. V místě křížení se silnicí I/13 je mimoúrovňová křižovatka Knínice. Po knínickém mostě se dostává na úbočí Krušných hor, které překonává stoupáním 4,5 % a dvěma tunely – Libouchec a Panenská. Od MÚK Petrovice pokračuje D8 po náhorní plošině Krušných hor. Končí mostem přes státní hranici, za kterým pokračuje dálnice A17 na německém území. Celní odbavovací prostor byl umístěn na německé straně.

Celkem bylo v rámci stavby 0807 vybudováno 5 mimoúrovňových křižovatek a 2 tunely – Libouchec (520 m) a Panenská (2 021 m). Tunel Panenská se tak stal nejdelším českým dálničním tunelem. Celkové převýšení tohoto úseku je 482 m.

Dokumentace vlivu na životní prostředí byla schválena v roce 1996. Trasa byla vybrána z 11 variant. Financování stavby bylo zajištěno formou úvěru od Evropské investiční banky (EIB). Stavby 0807/B, E a F byly z 50 % spolufinancovány z programu ISPA.

Výstavba tohoto úseku začala na podzim roku 2004, ražba tunelu Panenská již na podzim roku 2003 (průzkumná štola byla realizována v letech 2001 a 2002). **Úsek byl zprovozněn společně s navazující německou dálnicí A17 21. prosince 2006.**

- Stavba 0807 je rozdělena následovně:
 - 0807/I-A – trasa dálnice Trmice – Knínice
 - 0807/I-B – most přes tratě ČD v Trmicích
 - 0807/I-C – most na trati ČD Ústí nad Labem – Most
 - 0807/I-D – most na trati ČD Děčín – Oldřichov
 - 0807/II-E – most Knínice
 - 0807/II-F – tunel Libouchec
 - 0807/II-G – tunel Panenská
 - 0807/II-H – trasa dálnice Petrovice – hraniční most
 - 0807/II-J – průzkumné štoly tunelu Panenská
 - 0807/II – hraniční most



stavba 0807



stavba 0807 (2005)



stavba 0807 (2006)



Most Knínice (stavba 0807/II E) – rok 2004



Most Knínice (stavba 0807/II E) – rok 2005



Most Knínice (stavba 0807/II E) – rok 2006



Hraniční most (stavba 0807/II K)

Koncepce mostních objektů a tunelů



Most přes Vltavu (stavba 0802c)



Most přes Ohři (stavba 0804b)



Most Vchynice (stavba 0805/b)



Most přes Opárenské údolí (stavba 0805/c)

Na mostních objektech dálnice D8 je patrný vývoj v mostním stavitelství v České republice. Mosty postavené do r. 1989 jsou prefabrikované, stavěné letnou montáží, popř. na skruži. Rozestavěné mosty na stavbě 0807 jsou monolitické, popř. ocelobetonové stavěné na skruži, popř. vysouváním. Monolitické konstrukce ve srovnání s prefabrikovanými působí dojmem štíhlých, lehkých staveb s očekávanou delší životností a menšími nároky na údržbu.

Tunely Panenská a Liboucheč jsou raženy Novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM) ve vhodných geologických podmínkách. U tunelu Liboucheč nebyla z těchto důvodů prováděna výztuž v sekundární obezdívce.

Stručný popis vybraných mostů.

Most přes Vltavu (stavba 0802c)

Železobetonová předpjatá konstrukce o deseti polích z komorových segmentů proměnné výšky. Délka mostu 531,5 m, výška nad terénem 16,5 m.

Most přes Ohři (stavba 0804b)

Předpjatá železobetonová konstrukce v délce 899,7 m řešena jako dvojtrám, v délce 279,7 m komůrkový průřez. Celková délka mostu 1 179,2 m.

Most Vchynice (stavba 0805/b)

Předpjatá trémová konstrukce o 4 polích, vyvšena nad pilíři tuhými závěsnými stěnami. V délce 192,0 m je most kapotován v protihlukový tubus. Délka mostu 242,5 m, výška mostu nad terénem 23,4 m.

Most přes Opárenské údolí (stavba 0805/c)

Železobetonový plnostěnný oblouk o rozpětí 135 m se spolupůsobící předpjatou deskovou mostovkou o třinácti polích ve směrovém a výškovém oblouku. Délka mostu 286,0 m, výška mostu nad terénem 50,0 m.

Most Trmice (stavba 0806)

Železobetonová předpjatá konstrukce o osmi polích z komorových segmentů výšky 3,0 m. Spodní stavba železobetonová, monolitická, založení na vrtaných pilotách. Délka mostu 441,0 m, výška nad terénem 10–18 m.

Most přes tratě ČD (stavba 0807/I B)

Ocelová dvoutrémová nosná konstrukce o 30, resp. 29 polích, spřažená s železobetonovou deskou mostovky. První čtyři pole řešena jako čtyřpólový spojitý nosník. Délka levého mostu 1 080,0 m, pravého mostu 1085,0 m. Výška mostu nad terénem 30,0 m. Plocha mostu 31 794,0 m².

Most Knínice (stavba 0807/II E)

Je navržen jako monolitická, částečně předpjatá železobetonová konstrukce. Délka přemostění – levý most 1 029,0 m, pravý most – 1 071,0 m s počtem polí u levého mostu 25, pravého mostu 26. Plocha mostu je 14 788,2 m². Šířka mostu mezi zábradlím 12,5 m.

Most přes Rybný potok (stavba 0807/II H)

Železobetonová příčně i podélně předpjatá konstrukce komorového průřezu společná pro oba dopravní směry. Most o sedmi polích, celkové délky 379,30 m, s maximální výškou nad terénem 53,0 m. Nosná konstrukce vybetonována na terénu a vysunuta.

Hraniční most (stavba 0807/II K)

Spřažený ocelobetonový spojitý nosník komorového průřezu o šesti polích samostatný pro každý dopravní směr. Celková délka mostu 430 m. Výška mostu nad terénem 56,4 m. Nosná konstrukce smontována na terénu a vysunuta. Most se nachází přibližně dvěma třetinami na území České republiky a jednou třetinou na území Spolkové republiky Německo.



Most Trmice (stavba 0806)



Most přes Rybný potok (stavba 0807/II H)



Most přes tratě ČD (stavba 0807/I B) – rok 2006



Tunel Panenská (stavba 0807/IIG) – rok 2004



Tunel Panenská (stavba 0807/IIG) – rok 2005



Čerpací stanice (stavba 0801)



Vozidlo SSÚD

Stručný popis tunelů

Tunel Radejčín (stavba 0805/F)

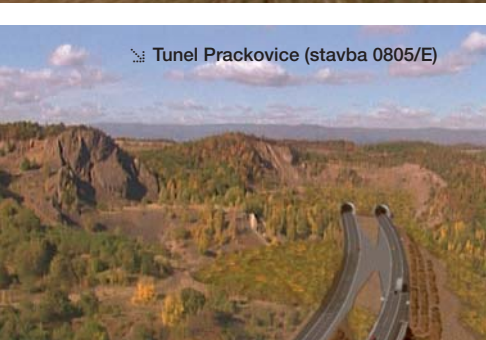


Tunel Radejčín (stavba 0805/F)

Podélný sklon vozovky v tunelu 2,4 %. Pro každý jízdní pás navržen jeden tunelový tubus s osovou vzdáleností 27,0 m. Délka levé tunelové trouby 600,0 m, z toho ražená část 356,0 m. Pravá tunelová trouba je dlouhá 620,0 m, z toho ražená část má délku 356,0 m.

Příčné uspořádání a vybavení tunelu shodné s tunelem Panenská.

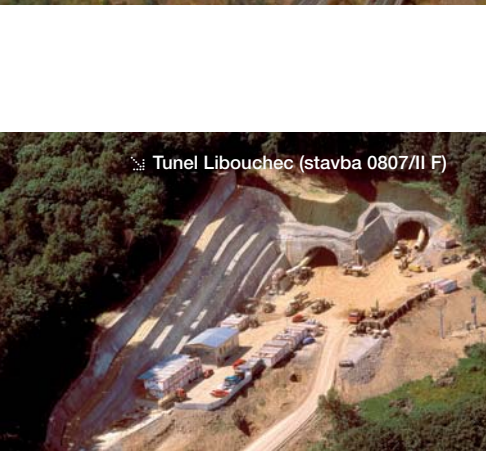
Tunel Prackovice (stavba 0805/E)



Tunel Prackovice (stavba 0805/E)

Navržen v podélném sklonu 3,2 %. Pro každý jízdní pás navržen jeden tunelový tubus s osovou vzdáleností tubusů 27,0 m. Délka levé tunelové trouby je 270 m, ražená část je dlouhá 150 m. Pravá tunelová trouba je dlouhá 260 m, ražená část má délku 133,0 m. Příčné uspořádání a vybavení tunelu shodné s tunelem Panenská.

Tunel Libouchec (stavba 0807/II F)



Tunel Libouchec (stavba 0807/II F)

Příčné uspořádání i vybavení tunelu shodné s tunelem Panenská. Navržen v podélném sklonu 4,2 %. Délka levé tunelové trouby je 504 m, ražená část je dlouhá 480 m, pravá tunelová trouba je dlouhá 520 m, ražená část je dlouhá 388 m.

Tunel Panenská (stavba 0807/IIG)

Navržen v podélném sklonu 3,2 %. Pro každý jízdní pás navržen jeden tunelový tubus s osovou vzdáleností tubusů 21,0 m. Délka levé tunelové trouby je 2 167 m, ražená část je dlouhá 1 992 m. Pravá tunelová trouba je dlouhá 2 115 m, ražená část má délku 1 977 m. Tunel je navržen pro rychlost 80 km/hod s příčným uspořádáním – dva jízdní pruhy 3,50 m, vodící proužky 2x 0,25 m, chodníky 2x 1,0 m. Výška průjezdného průřezu 4,50 m. Tunel je vybaven osvětlením, větráním, bezpečnostním zařízením, spojovacím a dorozumívacím zařízením, požárním zabezpečením, centrálním řídicím systémem, napájením el. energií.

Tunel Panenská (stavba 0807/IIG) – rok 2006



Obslužná zařízení

Odpočívky

Klíčany	km 2,8	pravá strana
Klíčany	km 2,8	levá strana
Siřejovice	km 44,4	pravá strana
Siřejovice	km 44,4	levá strana
Varvažov	km 78,0	pravá strana
Varvažov	km 77,9	levá strana

Střediska správy a údržby dálnice (SSÚD)

Nová Ves	km 16
Řehlovice	km 64
Petrovice	km 87

Provozně-technické objekty tunelů

Prackovice	km 58,280	Jižní portál tunelu
Radejčín	km 59,380	Severní portál tunelu
Libouchec	km 82,9	Jižní portál tunelu
Panenská	km 84,4	Jižní portál tunelu
Panenská	km 86,5	Severní portál tunelu



SSÚD Řehlovice



Náhorní plošina (2004), km 87,5



Náhorní plošina (2006), km 87,5





km 17

Financování

➤ **Dálniční výstavba na českém území byla od dob existence Ředitelství dálnic Praha financována ze státního rozpočtu.**

➤ Nový systém financování dopravní infrastruktury byl spojen s ustanovením Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) v roce 2000. Ze státních prostředků a z prostředků SFDI byla financována výstavba staveb 0801, 0802, 0803, 0804 a 0806. Pro stavbu 0805 byla uzavřena smlouva na spolufinancování z úvěrů Evropské investiční banky (EIB). Stavební náklady dílčích staveb 0807 (0807/IB, 0807/IIIE a 0807/IIF) byly financovány z 50 % z programu předstupních strukturálních fondů EU – Instrument for Structural Policies for Pre-Accession, 2000–2006 (ISPA) a z 50 % z SFDI a půjček EIB. Ostatní dílčí stavby (0807/IA, 0807/IC, 0807/ID, 0807/IIG, 0807/IIH, 0807/IIJ, 0807/IIK-hraniční most) byly financovány z SFDI a půjček EIB.

Ekologické požadavky

➤ **Na základě ekologických požadavků příslušných orgánů ochrany životního prostředí daných v jednotlivých správních řízeních a rozhodnutích byly na dálnici D8 realizovány, jako hlavní opatření a objekty na ochranu životního prostředí:**

Tunely, mosty, zakrytý most, protihlukové zdi a valy, ochranné stěny na mostech (pro ochranu obyvatelstva, zvěře a ptactva), přechody a podchody pro zvěř, mokřady a upravené retenční nádrže pro ochranu obojživelníků, transfery fauny a flory a opatření k ochraně pitné vody v přehradách na německém území.

➤ Mimo to je, pro ochranu vod, vybudována dálniční dešťová kanalizace odváděná do okolních vodotečí přes dešťové usazovací nádrže. Na svazích zářezů a násypů i podél tělesa dálnice je vysazována zeleň s odolnými druhy dřevin, která slouží k zachycení exhalací, omezuje šíření hluku a případně zajišťuje životní prostor pro zvěř a ptactvo. K zamezení střetu zvěře s dopravními prostřed-

ky je podél tělesa dálnice v lesních úsecích vybudováno průhledné oplocení, které navádí zvěř do přechodů a podchodů dálnice. Pro ochranu a případně jejich potřebnou náhradu je prováděn monitoring vodních zdrojů a studní.

Výkupy pozemků

➤ **Majetkoprávní projednání před rokem 1989 bylo prováděno na podkladě předběžných výkupových plánů, které byly součástí projektové dokumentace. Skutečný stav a definitivní průběh majetkových hranic byl dán geometrickým plánem vyhotoveným po skončení výstavby, na základě kterého bylo uzavřeno majetkoprávní řízení. Majetkoprávní vyrovnání bylo provedeno na základě v té době platných cenových předpisů.**

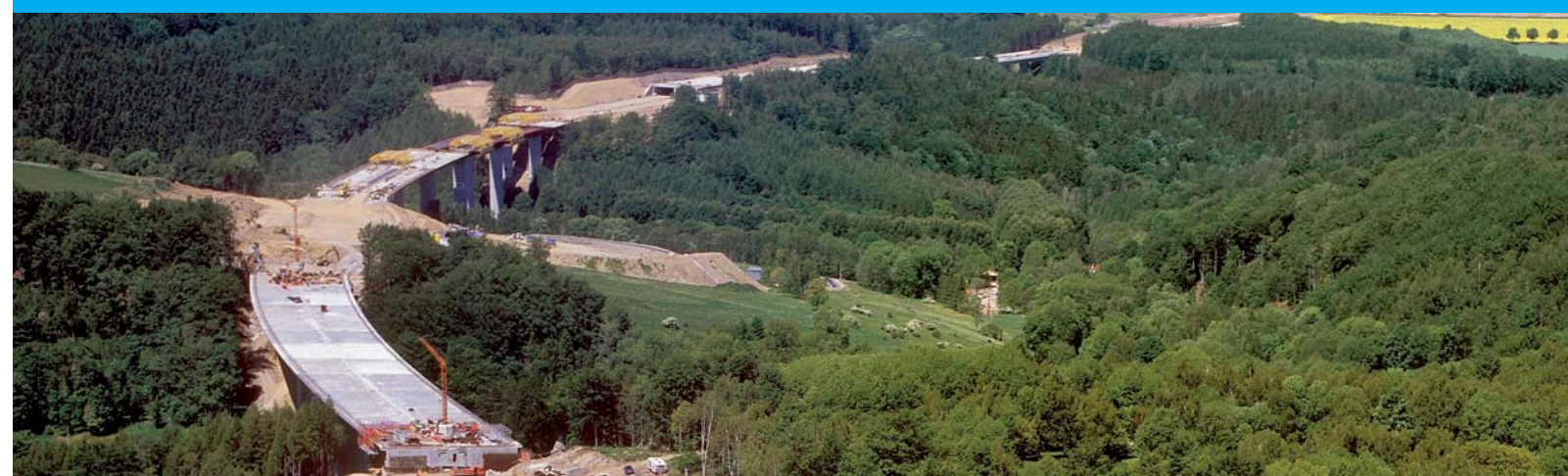
➤ Po změně právního stavu po roce 1989 se změnil i způsob získávání pozemků pro realizaci dálničních staveb. Podkladem pro majetkoprávní projednání jsou záborové elaboráty a geometrické plány, na základě kterých jsou s vlastníky pozemků a nemovitostí uzavírány smlouvy o rozsahu záboru majetku vlastníka, příp. dohody o jeho dočasném užívání a o výši finanční úhrady. Ve výjimečných případech v případě nesouhlasu vlastníka je možno získat potřebné pozemky soudní cestou na základě tzv. vyvlastnění. Nezbytným podkladem pro tento způsob je schválená veřejná prospěšnost stavby, zakotvená v závazné části územně plánovací dokumentace. Na celé trase dálnice D8 došlo zatím k minimálnímu počtu, tj. tří vyvlastňovacích řízení.



km 35



km 36



km 91


Německo


Ústí n. L.


Praha


D8



dálnice **D8**

Praha – Ústí nad Labem – Německo

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



www.rsd.cz