



ceskedalnice.cz

Přílohy mají svou podrobností doplňovat dálniční informační stránky ceskedalnice.cz. Obsah příloh není nikterak pozměňován a přílohy jsou zde k dispozici pouze se souhlasem autora. Tuto přílohu poskytl:



## Detailní informace SSŽ o stavbě chebského obchvatu

Investor: Ředitelství silnic a dálnic, správa Plzeň

Hlavní zhotovitel: Stavby silnic a železnic, a. s., OZ 6 Karlovy Vary

Projektant: SUDOP Praha, a. s.

Termín zahájení: 11/1993

Termín dokončení: 6/2000

Rozhodující podzhotovitel: Stavby mostů Praha, a. s. Silnice Cheb, a. s., Vojenské stavby CZ, a. s.



Veškerá osobní i nákladní silniční doprava mezi ČR a SRN z hraničních přechodů Svatý Kříž, Pomezí, Aš a Vojtanov byla vedena středem města Cheb. Tato skutečnost

dlouhodobě nepříznivě ovlivňovala životní prostředí tohoto historického města. Proto bylo rozhodnuto o vybudování silničního obchvatu. První stavba obchvatu celniště Pomezí – MÚK Chlumeček v délce 8 900 m byla realizována od listopadu 1993 do července 1997.

Druhá stavba v celkové délce 7 053 m, mezi MÚK Chlumeček a křižovatkou "Ypsilonka", byla zahájena v dubnu 1997, zprovozněna v říjnu 1999 s termínem dokončení červen 2000.

Na trase nové rychlostní komunikace kategorie R 24,5/100 se celkem nachází 6 mostních objektů, z nichž nejdelší je 541,3 m dlouhá estakáda realizovaná společností Stavby mostů Praha, a. s. Izolace estakády provedly Stavby silnic a železnic, a. s. technologií ETANPLAST převzatou od francouzské firmy Entreprise Jean Lefebvre.

Stavební práce druhé etapy byly spojeny s geologicky náročným prostředím a skutečností, že komunikace svou částí zasahuje do chráněného pásma přírodních léčivých zdrojů města Františkovy Lázně. To si vyžádalo mimořádná preventivní opatření pro zamezení úniku ropných látek jak během samotné výstavby, tak i po jejím dokončení. Ještě v přípravné fázi projektu byla vypracována obsáhlá studie o vlivu komunikace na životní prostředí, přičemž v ní byly zohledněny průzkumy hydrologické, pedologické a seizmické. V rámci péče o životní prostředí byla část odtěžené zeminy z trasy použita na rekultivaci lomu Dřenice. Nízká únosnost místy silně podmáčených zemin byla řešena technologií vápenné nebo cemento-vápenné stabilizace.

### **Některé technické údaje stavby**

Kategorie silnice: R 24,5/100  
Celková délka silnice I/6: 7 053 m  
Počet mostních objektů: 6

### **Hlavní fyzické objemy**

Výkopy: 332 636 m<sup>3</sup>  
Násypy: 614 092 m<sup>3</sup>  
Plocha vozovek: 326 173 m<sup>2</sup>  
Uložené asfaltové směsi: 148 000 t  
Konstrukční betony: 18 000 m<sup>3</sup>  
Celková délka mostů: 897 m  
Plocha mostů: 16 259 m<sup>2</sup>