

DOKONČENÍ  
**SPECIÁL**  
DÁLNIČE D8

www.tydeniky.cz

# METROPOL



Ing. Jan Kroupa

Narozen 5. února 1979 v Novém Městě na Moravě. Absolvent Stavební fakulty ČVUT, obor konstrukce a dopravní stavby. Na Ředitelství silnic a dálnic nastoupil během studia v roce 2004, na starost měl přípravu a realizaci staveb Závodu Praha včetně modernizace dálnice D1. Desátého ledna 2012 byl jmenován vedoucím úseku výstavby dálnic Závodu Praha; od 1. 10. 2012 byl jmenován ředitelem Závodu Praha. Desátého prosince 2014 se stal generálním ředitelem ŘSD ČR.



ASISTENČNÍ SLUŽBA

## 800 280 281

asistenční služba | dálnice D1 | úsek Praha - Brno



### ŘSD ČR

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

## Na plný plyn

**Motoristy velmi očekávané je dokončení dálnice D8 v úseku Lovosice-Řehlovice v severních Čechách. Po nekonečných slibech střídajících se vládních garnitur, se teď blýská na lepší časy. Pomyslné kormidlo drží v rukou Ředitelství silnic a dálnic ČR. Nový management vede generální ředitel Ing. Jan Kroupa.**

■ **V jakém stadiu jsou závěrečné práce? Skutečně se první vozidla projedou po celé D8 z Prahy ke státní hranici letos v prosinci?**

V průběhu celé rozestavěné hlavní trasy stavby D8 se dělají konstrukční vrstvy, dosypávky krajnic středního děličního pásu a osazování svodidel. V úseku mezi tunelem a křižovatkou Řehlovice současně probíhá výstavba dálničních mostů a zemní práce na hlavní trase. V zářezu Řehlovice byla odtěžena zemina a zakotveny pilotové stěny. V oblasti sesuvu v km 56,3 - 56,5 byly provedeny statické prvky, provádí se jejich kotvení a je prakticky dokončeno odtěžení sesuvu z tělesa dálnice. Kromě dokončovacích prací na odtěžení sesuvu bude nutné provést kompletní obnovu dálnice, která se vlivem sesuvu posunula. Práce na dokončení dálnice D8 tedy pokračují rychlým tempem dle stanoveného harmonogramu. Dálnice bude dokončena v příslibeném termínu. Mohu všechny ubezpečit, že na D8 se pracuje opravdu na plný plyn.

■ **Co stavbu nejmíc zdrželo?**

Stavba byla zdržena z důvodu soudních sporů, vedených na základě žalob na správní orgány podaných několika ekologickými sdruženími. Dokončení stavby také zásadně narušil sesuv svahu na 57. kilometru po povodních v červnu 2013 a hledání optimálního způsobu jeho likvidace, zajištění a stavebně bezpečného dostavění dálnice ve stanovené trase.

■ **První zprovozněné kilometry D8 už mají takřikajíc hodně naježděno. Bude se ŘSD starat o kvalitu povrchu celé komunikace i nadále a co je v plánu?**

Průběžně kontrolujeme veškeré komunikace v naší správě a dálnice D8 není samozřejmě výjimkou. V nejbližší době je v plánu oprava prvních sedmi kilometrů ve směru na Prahu, úsek mezi jedenáctým a osmnáctým kilometrem ve směru na Ústí nad Labem a také kilometry 37 až 48 v obou směrech. Dálnice D8 je hodně důležitá a očekáváme v dalších letech další navyšování jejího zatížení dopravou včetně těžké tranzitní.

■ **Jaké stavební technologie jsou použity na posledním úseku z Lovosic do Řehlovic?**

Jde o úsek, kde trasa dálnice postupuje České středohoří. Je to místo geologicky poměrně mladé a postavit zde dálnici znamená vlastně souvislou sestavu mostů, tunelů nebo náspů. To ale není pro nás technologicky jakkoliv obtížné. Jen je třeba mít skutečně velmi dobrou přípravu stavby. A tu, jsem si jistý, že D8 má. I tak jsou naši lidé z technického dozoru denně na stavbě a sledují postup a dodržování technologií. Vzhledem k blízkosti termínu zprovoznění hlídají samozřejmě důsledně i harmonogram.

■ **Vracet se do minulosti už příliš nepomůže. Jaká pozitiva mohou řidiči, ale i obyvatelé okolních obcí očekávat po slavnostním přestřižení pásky?**

Dálnice D8 zajišťuje v první řadě mezinárodní dopravní spojení Prahy – a tím i celou českou dálniční síť – se Saskem a Berlínem. V národním měřítku propojuje hlavní město Prahu spolu se středočeskou aglomerací a s průmyslovou oblastí severních Čech – Ústím nad Labem, Teplicemi, Děčínem a pomocí silnice I/13 i Mosteckem a Chomutovskem. Dálnice D8 patří také do mezinárodní sítě TEN-T, a rovněž je součástí mezinárodní trasy E 55 vedoucí ze švédského Helsinborgu přes Dánsko, Německo, Ústí nad Labem, Prahu, České Budějovice, Rakousko až do italského Terstu a dále po pobřeží Itálie do řecké Kalamaty. Dálnice je využívána tranzitní dopravou směřující z jihovýchodní Evropy do východního a sever-

ního Německa, rovněž pro příjezd do německých přístavů na pobřeží Baltského moře. Díky výstavbě dálnice D8 byla odvedena tranzitní doprava z řady měst a obcí, například Terezína, Lovosic, Vchynic, Teplíc a mnoha dalších. Nyní bude tranzitní doprava odvedena i z obcí v místě nedokončeného úseku dálnice. Po dokončení chybějícího úseku přes České středohoří bude dálnice D8 tvořit další, tentokrát druhé, spojení české dálniční sítě pomocí moderní a kapacitní komunikace se Spolkovou republikou Německo.

■ **Jaký další komfort spojený s bezpečným cestováním je pro ně přichystán?**

Vlivem chybějícího úseku dochází k přetížení na objízdných komunikacích, což má za následek nehodovost. Dostavbou dálnice D8 dojde ke snížení dopravní zátěže na okolních komunikacích nižších tříd, čímž dojde ke zlepšení plynulosti a bezpečnosti silničního provozu. Dokončením dálnice se zkrátí průměrná délka cesty i průměrný jízdní čas. Dojde také k poklesu imisí a hlukové zátěže pro obyvatele žijící v okolí komunikací, které v současnosti nahrazují dálnici D8.

■ **Kolik kilometrů bude mít po dokončení D8 dálniční síť v ČR?**

Po zprovoznění tohoto posledního úseku dálnice D8 bude mít česká dálniční síť 1 227 kilometrů.

■ **Je prostor k děkování. Komu a za co?**

Poděkovat bych chtěl zejména všem zaměstnancům Ředitelství silnic a dálnic, kteří se na výstavbě dálnice D8 podíleli. Díky patří samozřejmě i sdružení zhotovitelů. Děk patří i ministrům dopravy, životního prostředí i financí za podporu dokončení. Na opačné straně pak určitě i lidem v okolí stavby a řidičům za trpělivost a toleranci. Odměnou jim za to bude bezpečné a komfortní svezení po celé trase dálnice, zkrácení dojezdových časů a velkou úlevu na dnešních objízdných trasách.



Dálnice D8 - most přes Opárenské údolí.



### ŘSD ČR

Text: Metropol  
Foto: Archiv ŘSD

# Z historie stavby dálnice D8: Jak šel čas

dálnice D8



1993

1938–1950

Dálnice v trase Praha – Dráždany se poprvé objevila v plánech v říjnu 1938, jen pár týdnů po mnichovských událostech. V sudeto-německých plánech z let 1938–1945 byla dnešní dálnice D8 značena jako dálnice A72, v českých a později protektorátních plánech jako dálniční koridor IV. Výstavba ale nezačala, protože přednost dostala stavba jiné dálnice vedoucí ve směru Berlín – Vídeň a to Exteritoriální dálnice Vídeň – Vratislav, tehdy označovaná jako dálnice A88. Ještě předtím, 15. listopadu 1938, byl podán návrh na vznik slova dálnice. O měsíc později, 23. prosince 1938 bylo zřízeno Generální ředitelství stavby dálnic (GŘSD), předchůdce dnešního Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD) a pojem dálnice byl úředně zaveden.

Dne 30. dubna 1942 byl vydán zákaz výstavby dálnic v celé Velkoněmecké říši, kam spadal i Protektorát Čechy a Morava z důvodů přesunutí pracovních sil do válečné výroby. Výstavba v tomto směru znovu nezačala ani po skončení války. Plán

výstavby dálnice Praha – Dráždany jako koridor IV zůstal v československých plánech až do prosince 1950, kdy výstavba dálnic byla v Československu opět pozastavena.

1963–1971

Vzhledem k silnému nárůstu silniční dopravy v průběhu 50. a 60. let přejala vláda ČSSR (premiér Viliam Široký) dne 10. dubna 1963 usnesení č. 286 o koncepci dlouhodobého rozvoje silniční sítě a místních komunikací v Československé socialistické republice, které bylo potvrzeno 18. dubna 1966 vládním rozhodnutím o obnově dálniční výstavby v ČSSR. Na nových plánech se opět objevuje směr Praha – Dráždany, avšak tentokrát je poprvé užit název dálnice D8. V letech 1968–1971 bylo mezi ČSSR a NDR projednáno budoucí propojení obou zemí dálnicí.

1984–1990

V 80. letech 20. století probíhal v Severočeském kraji masivní postup v dobývání hnědého uhlí. Bylo plánováno rozšíření povrchového dolu



2002 - Sjezd z dálnice u Litoměřic.

Chabařovice směrem na sever a severozápad, čímž by došlo mj. k přerušení jediného silničního spojení mezi Teplícemi a Ústím nad Labem, silnicí I. třídy č. 13 (I/13).

Proto v dubnu 1984 začalo 6,5leté budování 4,175 km dlouhého úseku 0806 Řehlovice – Trmice přednostně, protože se tím ve spojení s právě vybudovanou, na něj navazující 7 km dlouhou čtyřpruhovou silnicí II. třídy č. 613 (II/613), od roku 1997 rychlostní silnicí R63, od 1. ledna 2016 silnicí pro motorová vozidla I/63) vytvářelo potřebné alternativní silniční spojení Teplíc a Ústí nad Labem. Po roce 1990 však došlo k celkovému útlumu těžby hnědého uhlí v Československu, a tak nakonec povrchový důl Chabařovice rozšířen nebyl a silnice I. třídy č. 13 (I/13)

zůstala nepřerušena. Úsek 0806 byl zprovozněn v listopadu 1990.

Tento úsek dálnice D8 tak sloužil 16 let, až do prosince 2006, kdy byl otevřen navazující úsek 0807 Trmice – státní hranice Česko/Německo, jen pro lepší spojení měst Teplice a Ústí nad Labem, tedy vlastně pro dopravu ve východo-západním směru, nikoli v severo-jížním.

1990–2001

V období po roce 1990 probíhala výstavba dálnice D8 již klasickým způsobem, od počátku, tedy od Prahy, v souladu s dopravní poptávkou. Nejprve byla v roce 1991 protažena Prosecká radiála až do Zdib, kde se nachází nultý kilometr dálnice D8. Tento 2,248 km dlouhý úsek Břežněves – Zdiby se stane součástí dálnice D8 po dobudování Pražského okruhu. V červenci 1993 byl otevřen počáteční úsek dálnice D8, 9,6 km dlouhý úsek 0801 Zdiby – Úžice, a o 3 roky později, v říjnu 1996, se zprovoznil 8,9 km dlouhý navazující úsek 0802 Úžice – Nová Ves. Poté následoval v říjnu 1998 13,425 km dlouhý samostatný úsek 0804 Doksany – Lovosice, který výrazně zkrátil a zrychlil cestu v tomto dopravním směru. Původní silnice I/8 vedla totiž oklikou přes Terezín.

V červnu 2001 byl otevřen chybějící 16,351 km dlouhý úsek 0803 Nová Ves – Doksany, který propojil již provozované úseky 0801 a 0802 Zdiby – Úžice – Nová Ves s úsekem 0804

Doksany – Lovosice, čímž vznikla souvislá dálnice od Zdib až do Lovosic o délce 48,276 km.

2002–2006

21. prosince 2006 byl zprovozněn zatím poslední úsek – úsek 0807 přes Krušné hory od Trmic na státní hranici Česko/Německo o délce 23,344 km s napojením na německou dálnici A17 u Petrovic.

2007–2016

Jediným chybějícím úsekem dálnice D8 je 16,4 km dlouhý úsek 0805 Lovosice – Řehlovice. Stavba tohoto chybějícího úseku oficiálně začala 6. listopadu 2007. Původně slibovaný termín dokončení 2010 už v březnu 2009 zpochybnil tehdejší krajský radní Jiří Šulc. Předseda sdružení Děti Země Miroslav Patrik předpokládal ve stejné době možné dokončení v roce 2012 nebo 2013. Podle tvrzení ŘSD ČR z května 2012 měla být stavba dokončena v roce 2014. 7. června 2013 došlo na trase dálnice k masivnímu sesuvu asi 500 tisíc metrů krychlových zeminy v km 56,5 dálnice D8 u Litochovic. A to právě v oblasti, na kterou sdružení Děti Země v letech 1995 až 2004 upozorňovalo s odkazem na podklady Českého geologického úřadu (ČGÚ). V listopadu 2014 byla zahájena první etapa odtěžení sesuvu a vytvoření odvodnění za 70 mil. Kč, v září 2015 pak začala druhá etapa sanace za 400 mil. Kč. Provoz na úseku by měl být zahájen v prosinci 2016.



2006 - Severní portál tunelu Panenská.



D8 km 36 most přes Ohře směr Praha.



2016 - Křižovatka u Řehlovic

## Žaloby „zelených“ aktivistů

**Chybějící úsek D8 stále komplikuje dopravu v celém Ústeckém kraji. Každodenní kolapsy v centru Ústí nad Labem nebo Lovosic a vesnice na objízdných trasách zahlcené kamiony nejsou ničím výjimečným.**

Dostavbu dálnice ale blokovala více než desítky žalob, konkrétně 28, které podaly ekologické organizace. Ty tvrdily, že jimi poukazují na opakovaně porušení zákona, kterého se dopustili úředníci. Regionální politici ale upozorňují, že kvůli sporům může

Česká republika přijít o evropskou dotaci. „Je nelogické, abychom žaloby stahovali, protože chceme vědět, zda rozhodnutí byla v pořádku a zda úředníci postupovali podle zákona,“ vysvětlil předseda sdružení Děti Země Miroslav Patrik.



dálnice D8

# Mohutný sesuv půdy zbrzdil další postup



Sedmého června 2013 došlo na trase dálnice k masivnímu sesuvu asi 500 tisíc metrů krychlových zeminy v km 56,5 dálnice D8 u Litochovic. A to právě v oblasti, na kterou sdružení Děti Země v letech 1995 až 2004 upozorňovalo s odkazem na podklady Českého geologického úřadu (ČGÚ), tedy v oblasti u Velemína, Dobkoviček a Litochovic nad Labem na ještě nedokončené stavbě dálničního úseku z Lovosic přes České středohoří. Kromě dálnice byla zničena část železniční tratě z Lovosic do Úpořin, která v tomto místě vede souběžně s dálnicí. V listopadu 2014 byla zahájena první etapa odtěžení sesuvu a vytvoření odvodnění za 70 mil. Kč, v září 2015 pak začala druhá etapa sanace za 400 mil. Kč. Provoz na úseku by měl být zahájen v prosinci 2016.

## Starosta Velemína Petr Křivánek očekává příliv turistů

■ Zřejmě už jen čtyři měsíce dělí Velemín od otevření posledního úseku D8. Co to pro obec znamená?

Jde o jednoznačné ulehčení pro všechny obyvatele naší obce, protože stávající provoz je opravdu značný a kromě hluku, prachu a zplodin je již jen „prostě“ přecházení silnice velmi obtížné, ne-li nemožné, zejména pro starší občany a děti. Současně však může utlumení dopravy ohrozit provoz motorestu, který je jedním z významných zaměstnavatelů v obci. Majitelé se však již na tuto situaci připravují navýšením ubytovací kapacity, kterou přinese pro naši obec nové možnosti pro rozvoj turistiky a cykloturistiky. Na tuto možnost se již obec připravuje



Velemín

je umístěním informačních tabulí pro turisty, kde se snažíme poskytnout informace o místních zajímavostech tak, aby náš region byl pro turisty zajímavý.

■ **Obcí s 1600 obyvateli dnes projede na deset tisíc aut denně. Jsou nějak poznamenané objekty podél silnice?**

Domy podél hlavní silnice jsou stávající dopravou samozřejmě dotčeny. Mnohé z nich jsou v důsledku otre-

sů z komunikace popraskané. Nezanedbatelná je také velká prašnost, takže fasády domů jsou zaprášené, a i když jsou mnohé opravené, působí šedivým dojmem. Další majitelé nemovitostí vyčkávají s opravou fasád na zprovoznění zbývajících úseků dálnice, aby jejich investice nebyla zbytečná v důsledku okamžitého zaprášení či postříkání projíždějícími vozidly.



Vaňov



Vaňov

## Starosta Lovosic Milan Dian: Dostavba sníží hluk, emise a smog

■ **Věří radnice v Lovosicích prosincovému dokončení posledního úseku dálnice D8 i v souvislosti s petici, kdy archy před časem podepsalo na 600 nespokojených občanů?**

Již mnoho let čeká město Lovosice na otevření dálnice D8. Věříme, že se podaří naplnit příslib, který přímo zde v Lovosicích potvrdil i pan prezident Miloš Zeman při své návštěvě, a dálnice se v prosinci otevře. Občany, kteří petici podepsali, plně chápou a podporují.

V současné době projíždí přes Lovosice přes 400 tisíc kamiónů měsíčně a to s enormní hlukovou zátěží v dení i noční dobu. Díky dostavbě bude vyřešen klíčový problém. Sníží se emise, hluk a permanentní smog, což významnou měrou ovlivní psychickou pohodu a zdraví obyvatel a přispěje

k obecnému z kvalitnějšímu životu v celém regionu.

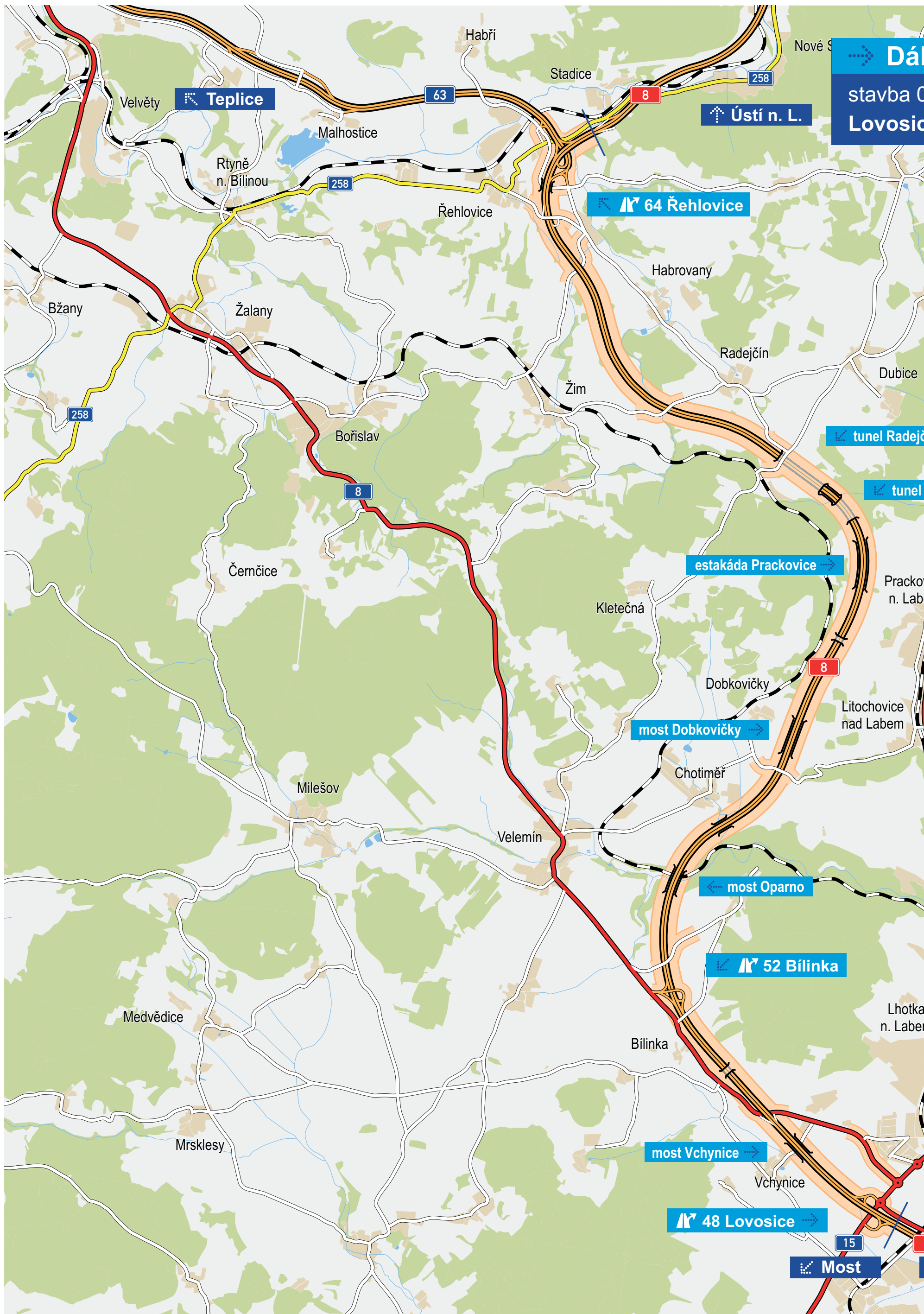
■ **Připravuje radnice s úbytkem dopravy ve městě nějaké změny, vedoucí například k rozvoji města či turistiky?**

Radnice dlouhodobě, nezávisle na dostavbě dálnice, pracuje na z kvalitnějšímu a zpřístupnění všech sportovišť co nejširšímu spektru obyvatel. V přípravě je realizace dalších možností sportovního využití např. workoutové hřiště, pétanque, senior park. Současně usilujeme o vylepšení služeb pro turisty a změny ve vnímání města jako takového. Lovosice nejsou šedým městem průmyslu, ale významným historickým dopravním uzlem a branou do ojedinelé oblasti vyhaslých sopek Českého středohoří. Dále město Lovosice zpracovává studii, která

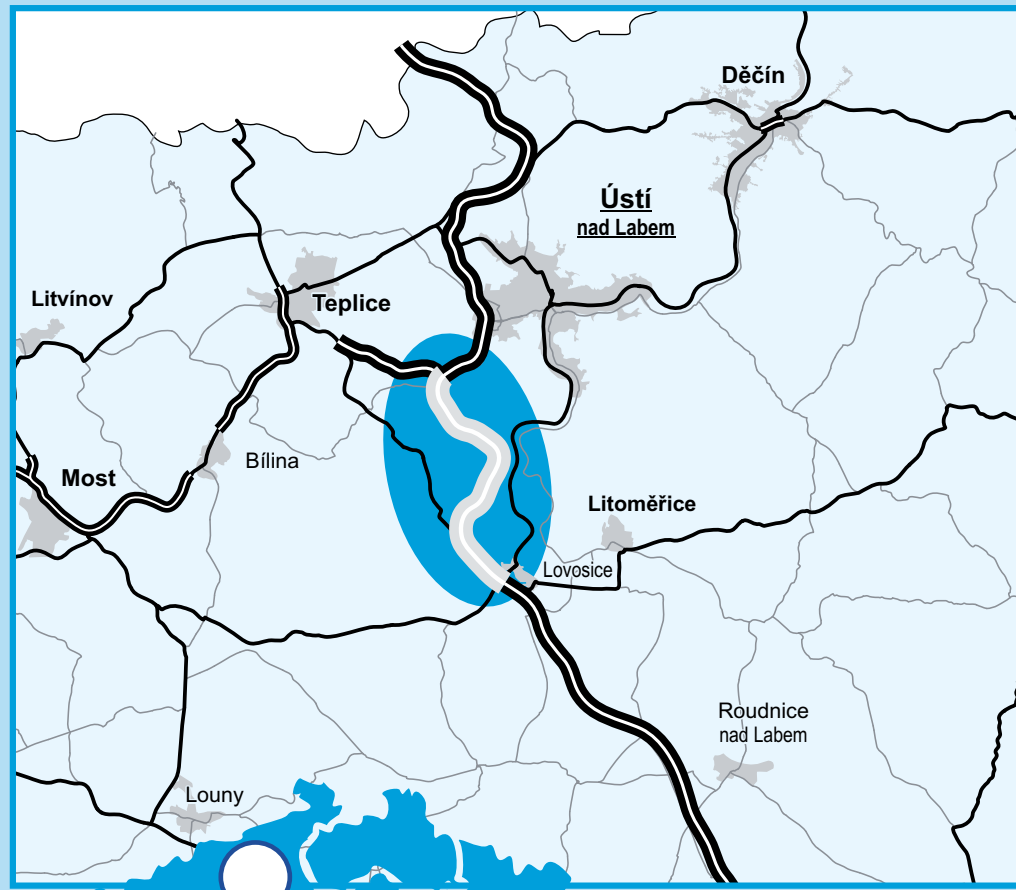
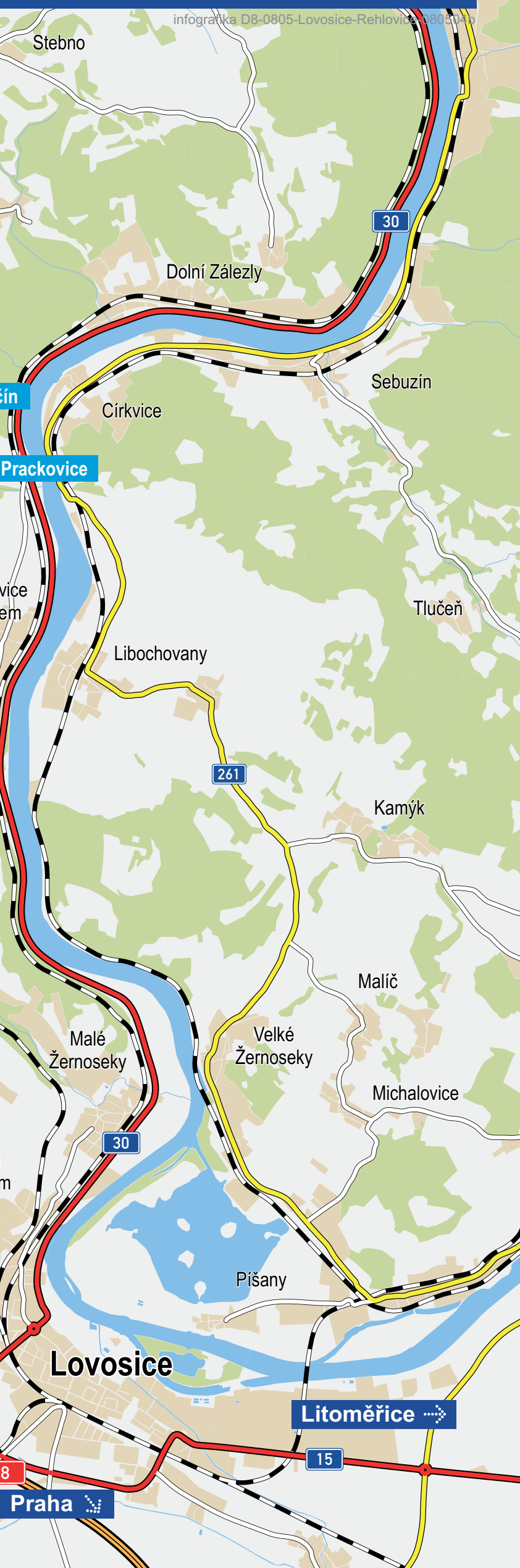
se bude týkat zejména parkovacích stání, přechodů pro chodce nebo třeba kruhových objezdů. Jedním z mnoha dílčích projektů by mohl být i případný přechod přes silnici I/30 směrem na Ústí nad Labem, před benzínovou stanicí, který by město lépe spojil s oddychovou oblastí Osmička. Ten není v současné době realizovatelný z důvodu silné dopravy. Dalším možným projektem je oprava parkovací plochy v ulici Wolkerova, která by mohla sloužit také jako záchytné parkoviště pro turisty mířící na Lovos. Silná doprava dále poškozují podchod u „Besedy“. Již několikrát v minulých letech muselo město řešit stavební technické problémy způsobené trhlinami v tělese podchodu. Doufáme, že po otevření dálnice nebude podchod tolik zatěžován.

# Dálnice D8

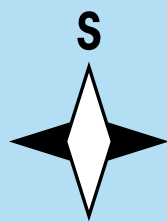
dálnice D8



# Ústí nad Labem - Praha Dálnice D8



řešená stavba



Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2008



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

dálnice D8



# Práce se podařilo rozehýbat

dálnice D8

**Ministr dopravy Dan Ťok zdědil po svých předchůdcích nezáviděníhodný dar v podobě nedokončené dálnice D8, která je výstavbě už tři desetiletí. Jak tuto veřejnosti dlouhodobě kritizovanou situaci uchopil a vede do zdárného konce, ptáme se...**

Výstavba D8 je smutným příkladem toho, jak vleklé spory o trasu dálnice a průtahy v její přípravě zablokovaly na dlouhé roky stavbu, kterou nutně potřebují lidé v regionu i motoris-



té na trase do Německa. D8 byla první stavba, na kterou jsem po přijetí role ministra zamířil. Spolu s ŘSD jsme se zhotovitelem dohodli postup prací na odstranění sesuvu a dokončení chybějících objektů. Jasně jsme stanovili, že cílovým datem dokončení je prosinec 2016. Chybějící úsek D8 je pro stavbaře jedním z nejnáročnějších projektů, kde se musí vypořádávat s komplikovaným terénem. Ukazuje se ale, že když stát přijde s jasným zadáním a všichni směřují ke stejnému cíli, práce se dají rozehýbat.

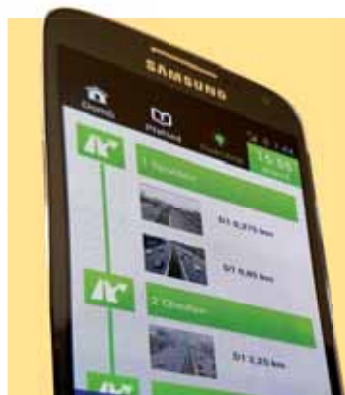


Dálnice D8 - jižní portály tunelu Prackovice

## Napojení D8 na ostatní evropskou síť



D8 vede na Pražský okruh D0 odkud se dá dostat na spousty hlavních dálnic. Z D1 se přes Ostravu dostanete do Polska. Také D11, která vede před Hradec Králové, nabízí propojení s Polskem. Napojením na D3 se dostanete přes České Budějovice do Rakouska. D5 vás zavede do Plzně a dále do Německa. Do Německa se lze dopravit i přes D6, tedy přes Karlovy Vary.



### Help ŘSD

Provoz v call centru národního dopravního a informačního centra je živý nejen po celý den, ale i v noci. Interval volání jsou podle záznamů minutové a mohou se ještě zhušťit, když je na cestách „půlka národa“, jak už to o dovolených bývá. Proto Ředitelství silnic a dálnic tuto službu ještě víc přiblížilo všem řidičům s aplikací „Help ŘSD“, kterou si každý může zdarma stáhnout do mobilního telefonu či ipadu.



ŘSD ČR

## METROPOL se ptá...

Ing. Zbyněk Hořelice

ředitele SFDI

### Jakou formou se podílí Státní fond dopravní infrastruktury na financování dálnice D8 od počátku výstavby dosud?

Státní fond dopravní infrastruktury financuje výstavbu dopravní infrastruktury v České republice. Jednou z oblastí financování je poskytování finančních prostředků ze svého rozpočtu na výstavbu dálnic, tj. i na výstavbu dálnice D8. Financování probíhá na základě požadavků investora, jímž je Ředitelství silnic a dálnic ČR.

Projekt D8 0805 Lovosice – Řehlovice je v rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury rozdělen celkem na 6 akcí:

- D8 0805 A - Trasa dálnice Lovosice - Řehlovice
- D8 0805 B - Most Vchynice
- D8 0805 C - Most Oparno
- D8 0805 D - Most Dobkovičky
- D8 0805 E - Tunel Prackovice
- D8 0805 F - Tunel Radejčín



Na tyto akce poskytl Státní fond dopravní infrastruktury ze svého rozpočtu do konce roku 2015 cca 10,286 mld. Kč. Rozpočet na rok 2016 činí cca 2,5 mld. Kč a aktuálně bylo vyčerpáno celkem cca 0,8 mld. Kč, což odpovídá průběhu stavební sezóny a navazující fakturaci.

### Nejblíží slavnostní zahájení a zprovoznění dopravních staveb v roce 2016

• I/62 Děčín – Vilsnice  
termín: říjen 2016  
délka: 1 877 m

cena: 479 mil. Kč. bez DPH

• D7 Postoloprty – MÚK Bitozeves

termín: říjen 2016

délka: 3 770 m

cena: 348 mil. Kč. bez DPH

• D3 Ševětín – Borek

termín: říjen 2016

délka: 10 680 m

cena: 933 mil. Kč. bez DPH

• I/49 Vizovice – Lhotsko

termín: září 2016

délka: 2 020 m

cena: 169 mil. Kč. bez DPH

zhotovitel: Společnost Vizovice

– Lhotsko ( Eurovia CS, a. s.,

Porř a. s. )

• I/27 Velemyšleves – obchvat

a přemostění Chomutovky

termín: listopad 2016

délka: 2 623 m

cena: 558 mil. Kč. bez DPH



Dálnice D8 - stavba mostu mezi tunely Prackovice a Radejčín.

### Dojezdové časy se zkrátí

Zprovozněním dálnice D8 v úseku Lovosice - Řehlovice vznikne propojení s dálnicí A17, tedy nepřerušovaný úsek Praha – Sasko. To umožní snazší a rychlejší cestu ve směru Praha – Berlín, ale i do dalších měst jako Hamburk na severu Německa, přes který vede cesta do Skandinávských zemí. Nebo Frankfurt nad Mohanem na jihu. I cesta do dalších evropských zemí se usnadní, například do Belgie či Nizozemí, dnes je možná trasa po D7, na niž se napojíte přes D0 v Praze a svoji cestu prodloužíte o pár desítek kilometrů. Příklady nových dojezdových časů:

• Praha – Ústí | 45 minut, 89 km

• Praha – Berlín | 3 hodiny

a 40 minut, 349 km

• Praha – Hamburg | 7 hodin, 609 km

• Praha – Belgie (přes Sasko) | 9h 20m,

890km

## Asistenční služba už funguje po celé dálniční páteřní síti

Ano je to tak. Brzy po zahájení pilotního provozu asistenční služby na D1, kterou provozuje ŘSD, bylo jasné, že ji řidiči velmi ocenili. V červnovém speciálním vydání Metropolu slibil generál-

ní ředitel Ing. Jan Kroupa, že ji v dohledné době rozšíří po celé páteřní dálniční síti v ČR. Slib dodržel, a dnes mohou tuto vítanou pomoc využít motoristé na D5, D1, D2, D46 a D35, jinými slovy

od státní hranice s Německem až po hraniční přechod do Polska za Ostravou. Zakrátko přibude i D8. Aktuální údaje posílají na telematické informační tabule na uvedených dálnicích i na vyžádání

řidičů do telefonu operátoři Národního dopravního informačního centra ŘSD ČR, kde nepřetržitě monitorují dění na dálnici, jako na dlaní vidí případné překážky i objízdné trasy. Sledovat je

se určitě vyplácí, protože zvyšují komfort za volantem, bezpečnost a plynulost silničního provozu a snižují dojezdové časy. Zapamatujte si číslo 800 280 281, je tu pro vás.

# Dálniční síť v ČR se na konci roku rozroste

Práce na opravách a modernizaci silniční sítě ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR pokračují svižným tempem. Počasí silničářům přeje, a tak denně „ukusují“ desítky metrů nových povrchů. Podle harmonogramu pokračuje modernizace nejvytíženější dopravní tepny dálnice D1 a na ni navazující D2. Napilno mají dodavatelé i při dokončování posledního úseku dálnice D8 z Prahy ke státní hranici s Německem mezi Lovosicemi a Řehlovicemi. Tady by mělo být podle slibu silničářů hotovo do poloviny letošního prosince a potom se dálniční síť rozroste o další kilometry. Zvýší se tak komfort a bezpečnost provozu a zkrátí dojezdové časy.



dálnice D8

## Hejtman Oldřich Bubeníček: Bude to krásný dárek k Vánocům

Na úseku dálnice D8 mezi Lovosicemi a Řehlovicemi panuje čilý stavební ruch. Téměř denně tudy projíždíte z domovské Bilyny do úřadu v Ústí nad Labem.

■ Jak hodnotíte přístup investora, kterým je ŘSD, a věříte, že letos dojde ke stříhání pásky? Musím přiznat, že v průběhu let, kdy se o dostavbě D8 více hovořilo, než stavělo, na mě několikrát ŘSD ani ministerstvo dopravy nepůsobilo důvěryhodně. Otevření



celé trasy D8 přes České středohoří si moc přeji, letos v prosinci se uvidí, jak to investor se sliby myslí vážně.

■ O dokončení dálnice jste vedl řadu jednání na nejvyšší úrovni, s předsedou vlády i ministry dopravy. Splnila vaše očekávání? Ve funkci hejtmana jsem zažil čtyři ministry dopravy, kteří se k D8 nestavěli vždy konstruktivně. Současný ministr Dan Ťok si vzal od počátku svého působení v čele resortu dostavbu D8 jako osobní prioritu, což jsem přivítal.

■ Co pro vás z titulu hejtmana i řidiče znamená zprovoznění D8? Asi to bude pro všechny zúčastněné velká úleva. Za prvé v tom, že se konečně D8 dostavěla, za druhé proto, že zmizí obrovská dopravní zátěž na objízdných trasách a za třetí se zjednoduší a zkrátí cesta mezi Ústím nad Labem a Prahou. Lidé v ústeckém Vaňově, Lovosicích, Velemíně nebo v Bořislavi dostanou k Vánocům krásný dárek.

## METROPOL se ptá...

Jaroslava Komínka  
radního pro oblast dopravy  
a silničního hospodářství Ústeckého kraje

## Co přinese dostavba dálnice D8 Ústeckému kraji?

Je skoro obtížné uvěřit, že se po desítkách let výstavba dálnice D8, spojující státní hranici s hlavním městem v blízkosti několika velkých měst Ústeckého kraje, chýlí ke svému konci. Jedná se o dlouho a toužebně očekávaný okamžik. Dokončená dálnice znamená pro Ústecký kraj, jeho občany a návštěvníky významné zlepšení dopravní situace. Zvýší se komfort cestování, rychlost i bezpečnost. To může být důležitým faktorem při rozhodování nových investorů, zda začít podnikat v našem kraji. Rychlé spojení s Německem je velkým benefitem pro firmy. A naopak – turistům z Německa se otevírá snazší cesta k návštěvě naší krásné země. Samostatnou kapitolou je pak situace na silnicích, které sloužily jako náhrada za chybějící dálnici. Lidem žijícím v okolí rušných a přeplněných komunikací se uleví. Sníží se množství aut, hladina hluku a znečištění,lepší se životní podmínky, a to vše bude mít pozitivní vliv na



zdraví a životy našich občanů i na stav okolní přírody. Jako kraj jsme čekali na dokončenou dálnici a její přínosy opravdu dlouho. Jsem přesvědčený, že naši občané si hotovou D8 opravdu zaslouží.



Podívejte se, jak je náš kraj krásný z ptáčích perspektivy. Až se sen se stane skutečností a D8 bude celá hotová, komunikaci podél Labe z Lovosic do Ústí nad Labem se uleví od těžké nákladní dopravy.



## Jak se vám uleví, až projedete celou dálnicí D8?



Daniel Šmejkal,  
hlavní trenér  
FK Teplice

Na nové působiště dojíždím z Prahy. Zpočátku cesta pěkně odsypá, u Lovosic pohoda končí. Skoro stejně dlouho trvá, než se dostanu přes Velemín a Bořislav do Teplic. Budu rád, až se dálnice dokončí a pojedu po ní až do cíle. Přesto si v Teplicích hledám přechodné ubytování, protože každodenní cestování za prací stojí hodně času, sil a peněz.



Ing. Jiří Moršadt,  
podnikatel

Z Ústí nad Labem do Prahy jezdím pět až šestkrát týdně. Pro nás všechny, kteří trávíme desítky hodin za volantem při pomalé a často nebezpečné jízdě na přeplněném úseku do Lovosic, znamená zprovoznění celé dálnice D8 velký přínos. Jsem rád, že se letos podaří zbývajících důležitých kilometrů zprovoznit, ušetřím tím hodně času a zbytečných stresů v autě. Pomůže to nejen nám, řidičům, ale také obyvatelům okolních obcí, kteří přeplněným provozem přestanou trádat.



Josef Alois Náhlovský,  
herec a bavič

Čekám na to celé čtvrtstoletí a ani se mi nechce věřit, že se letos konečně dočkám. Termínů už jsem slyšel hodně a kde nic tu nic. Jestli se to povede, bude to zázrak. Do Prahy jezdím za prací často a taky mám domek v Luhačovicích, takže se hlavnímu městu zase nevyhnu. Cesta by se zkrátila asi o půl hodiny, a to je při častých jízdách a velkých vzdálenostech znát.



Mgr. Milan Knotek,  
ředitel ČRo Sever

Jelikož jezdím služebně do Prahy několikrát měsíčně, dostavba dálnice D8 v úseku Řehlovice – Lovosice mi zkrátí cestu o čtvrt hodiny. Dostavba přivede na Ústecko nové investory a umožní dětem v malých obcích, přes které dnes jezdí stovky kamionů denně, konečně bezpečně přejít silnici. Průtahy s dostavbou D8 jsou velkou osudou České republiky a určitou slabinou demokracie – ta umožňuje problematickým jednotlivcům nebo malým skupinám se separátními zájmy dlouhodobě blokovat veřejně prospěšné stavby.



Vladimír Hron,  
zpěvák  
a moderátor

Jak se mi uleví? Krásně. Jsem Mostečák, a tak do Prahy od maminky jezdím většinou přes Louny. Ale díky pracovnímu zatížení jsem stále v permanenci včetně severních Čech. Navíc rádi a často cestujeme, oblíbení jsme si především Drážďany. Až bude D8 celá, bude jízda určitě komfortnější, příjemnější a rychlejší. Už se moc těším, až to vyzkouším.

**Vážení čtenáři,**

dnes dostáváte do rukou speciální vydání Metropolu k dostavbě dálnice D8. Jak jste se mohli dočíst na předchozích stránkách, vrátili jsme se do historie, zastavili se v současnosti a malinko nahlédli i do budoucnosti této důležité tepny, spojující Čechy se Saskem. Plně chápou vaše rozhořčení, že dokončení posledního úse-

ku z Lovosic do Řehlovic není, přes řadu slibů minulých vlád, ještě hotové. Způsobuje to dopravní kolapsy v Lovosicích, ve Vaňově i ve Velemíně a Bořislavi. Strádají tím nejen motoristé, ale také obyvatelé dotčených obcí, přes které se doslova valí těžká nákladní doprava a přejít vozovku není jednoduché. Důvody, proč se stavba vleče, jsou popsány uvnitř listu. Nové vedení ředi-

telství silnic a dálnic ČR si je toho vědomo, a proto se snaží, aby poslední vyřčený termín „přestřižení pásky“, stanovený na prosinec 2016, nejen dodrželo, ale ještě o něco zkrátilo. Každý den hraje roli, protože se uleví stovkám řidičů i lidem kolem silnic, které slouží v podstatě jako objízdné trasy. Minulost nezměníme, přítomnost máme v rukou, a tak se k tomu také stavíme.

Dnes proklínaná D8 se jako celek stane bezpečnou a rychlou spojnici mezi metropolemi Saska, Ústeckého kraje a Česka. Jak jsme pokročili, to veřejnosti představíme 3. září na Dnu otevřených dveří přímo na dálničním úseku ve výstavbě.

Ing. Jan Rydl,  
tiskový mluvčí  
Ředitelství silnic a dálnic ČR

# Dálnice D8 Lovosice - Řehlovice

dálnice D8

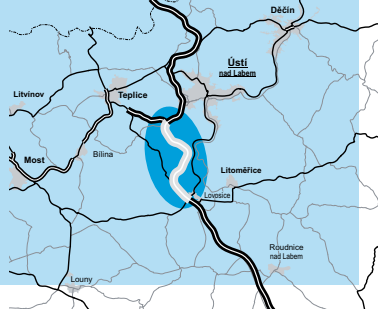
## DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba 0805 Lovosice-Řehlovice je částí uceleného dálničního tahu dálnice D8 Praha-státní hranice Česko/Německo. Dálnice D8 je součástí IV. Evropského multimodálního dopravního koridoru Berlín-Drážďany-Praha-Bratislava-Győr-Budapešť-Arad-Craiova-Sofie-Plovdiv-Istanbul.

V rámci dálničního systému České republiky bude po D8 a D3 veden E55, který bude rovněž spojit severočeskou, pražskou a středočeskou aglomeraci s tábořským a česko-budějovickým regionem.

Z hlediska realizace se stavba dělí na samostatné části A-F, které však nebudou uváděny do provozu samostatně. Stavba 0805 bude zprovozněna nejprve v úseku MÚK Lovosice a MÚK Bílinka a dále jako celek tak, že v návaznosti na již provozované úseky bude představovat ucelený tah Praha-Ústí nad Labem-státní hranice Česko/Německo.

Při návrhu trasy dálnice D8, stejně jako při posuzování vlivu dálnice na ochranu životního prostředí a zdraví (jakost vody, jakost vzduchu, tuhé odpady, hluk aj.) byly aplikovány zásady evropských norem a harmonizačních dokumentů, směrnic a úředních věstníků Evropského společenství. Trasa stavby 0805 dálnice D8 vyhovuje požadavkům dopravní politiky a její vliv na obyvatelstvo a životní prostředí je na akceptovatelné úrovni.



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba 0805 navazuje v prostoru Lovosic na již vybudovanou stavbu 0804. Začíná mimoúrovňovou křižovatkou (MÚK) se silnicí I/15 (I/30) a pokračuje v trase původní silnice I/8 přes obec Vchynice, nad kterou se odklání vpravo kolem vrchu Lovoš, kde je u obce Bílinka rovněž MÚK s napojením na silnici I/8 na Teplice. Trasa dálnice pokračuje přes Opárenské údolí kolem obcí Chotiměř a Dobkovičky do úbočí podél Labe nad Litochovicemi a Prackovicemi. Zde v bývalém prackovickém lomu prochází jeho hlavní stěnu tunelem délky 270 m, přechází údolí a dalším tunelem délky 620 m se dostává do prostoru obce Radejčín. Zde se trasa již svažuje kolem obce Habrovany k obci Řehlovice, kde se v pravém oblouku napojuje na již vybudovanou a provozovanou stavbu 0806 Řehlovice-Trmice. V Řehlovicích je rovněž navržena MÚK s rychlostní silnicí R63.

Součástí stavby dálnice jsou i přeložky silnic I., II. a III. tříd, polních cest a místních komunikací, přeložky inženýrských sítí, objekty vodohospodářské, rekultivace, vegetační úpravy, protihluková opatření, demolicce a další.

### Popis jednotlivých částí stavby

**Stavba 0805 A (trasa dálnice)** – Tato část je samostatnou stavbou dálnice D8, která je kapacitním dopravním řešením navazujícím na dopravu stávající silniční sítě. Předmětem

stavby je vybudování komunikace dálničního typu v kategorii D 27,5/120.

**Stavba 0805 B (most Vchynice)** – Novostavba zakrytého dálničního mostu délky 232 metrů a 840 metrů dlouhé komunikace III. třídy.

**Stavba 0805 C (most Oparno)** – Jedná se o novostavbu dálničního obloukového železobetonového mostu o rozpětí 135 metrů se spolupůsobící předpjatou deskovou mostovkou. Celková délka mostu je 275 metrů a výstavba letmou betonáží je řešena vyvěšováním oblouku zpětnými závěsy bez zásahu do prostoru údolí.

**Stavba 0805 D (most Dobkovičky)** – Předmětem je novostavba dálničního mostu, jehož nosnou konstrukci tvoří trámový předpjatý spojitý nosník. Celková délka mostu je 454,70 metru.

**Stavba 0805 E (tunel Prackovice)** – Novostavba dálničního tunelu, který prostupuje masiv hřebene kopce Debus ve vrcholové partii Prackovického lomu nad obcí Prackovice a vyúsťuje na opačné straně úbočí nad údolím „Uhelné strouhy“. Délka tunelových trub je 260, resp. 270 metrů.

**Stavba 0805 F (tunel Radejčín)** – Stavba zahrnuje realizaci dálničního tunelu, dálničního mostu mezi tunely a kompletního tělesa dálnice v délce 1080 m. Dálniční tunelové trouby Radejčín délky 600, resp. 620 metrů podchází plochý Radejčínský hřbet Českého středohoří východně od nádraží Radejčín.

## STAV REALIZACE

Stavba byla zahájena v roce 2007, vzhledem k probíhajícím soudním sporům, vedeným na základě žalob, podaných několika ekologickými sdruženími se nepodařilo dodržet termín dokončení stavby v roce 2010.

Dokončení stavby zásadně narušil sesuv svahu v km 56,300-56,500 po povodních červnu 2013. Následně byl prováděn geologický průzkum sesunutého svahu. Na rozestavěné dálnici D8 v Ústeckém kraji začaly práce na odstraňování závalu 19. 11. 2014. První etapa sanace sesutého svahu skončila 7. dubna 2015. Stavbaři odtěžili asi 90 000 m<sup>3</sup> zeminy. Druhá etapa, která se týká samotné sanace svahu začala na podzim roku 2015. V polovině tohoto roku začaly odklízecí práce hlavní trasy dálnice. Na stavbě dálnice D8 se v úsecích před a za sesuvem stále pracuje. V průběhu celé rozestavěné hlavní trasy stavby D8 -0805 se dělají konstrukční vrstvy, dosypávky krajnic středního děličního pásu a osazování svodidel. V úseku mezi tunely a křižovatkou Řehlovice současně probíhá výstavba dálničních mostů a zemní práce na hlavní trase. V zářezu Řehlovice byla odtěžena zemina a zakotveny pilotové stěny. V oblasti sesuvu v km 56,3-56,5 dálnice D8 byly provedeny statické prvky, provádí se jejich kotvení a bylo zahájeno odtěžování sesuvu z tělesa dálnice. Výstavba probíhá dle harmonogramu, zprovoznění se předpokládá v prosinci 2016.

| EIA     | IZ      | UR      | SP      | VZ      | ZS      | UP      |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 11/1996 | 07/2002 | 03/2002 | 06/2007 | 06/2007 | 10/2007 | 12/2016 |

**Význam zkratk:** EIA: Stanovisko EIA • IZ: Schválení investičního záměru  
• UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VZ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 16 413 m  
kategorie: D 27,5/120  
plocha vozovky: 339 600 m<sup>2</sup>  
počet stavebních objektů: 265  
**Tunely:**  
počet celkem: 2 (délka: 890 m)  
**Mostní objekty:**  
počet celkem: 29  
z toho na dálnici: 19  
nad dálnici: 9  
na ostatních komunikacích: 1

### Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 3  
délka větví: 5838 m  
**Protihlukové stěny:**  
počet objektů: 9  
délka stěn: 6070 m  
**Přeložky inženýrských sítí:**  
vodohospodářské objekty: 42  
objekty elektro: 45  
přeložka plynovodu: 4  
**Úpravy ostatních komunikací:**  
délka: 7284 m

### Celkový objem zemních prací:

výkopy: 2 384 900 m<sup>3</sup>  
násypy: 2 558 200 m<sup>3</sup>  
**Název stavby:**  
D8-0805 Lovosice-Řehlovice  
**Místo stavby:** Ústecký kraj  
**Katastrální území:**  
Lovosice, Sulejovice, Vchynice, Boreč u Lovosic, Opárno, Bílý Újezd, Chotiměř, Dobkovičky, Litochovice n. L., Prackovice n. L., Žim, Dubice, Radejčín, Habrovany, Stadice, Řehlovice

### Druh stavby:

novostavba, liniiová  
**Objednatel:**  
Ředitelství silnic a dálnic ČR  
**Projektant DSP:**  
PRAGOPROJEKT a.s.  
**Zhotovitel:**  
Sdružení D8 0805, SSŽ-MTS (EUROVIA CS, Metrostav, SMP CZ, Berger Bohemia)  
**Cena stavby dle smlouvy:**  
9 850 778 000 Kč (bez DPH)

**Pozn.:** Tento leták byl aktualizován v červnu 2016. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.

