

Dohledání environmentálně přijatelné trasy přeložky silnice I/13 v úseku Děčín – D8

září 2009



Ministerstvo životního prostředí
České republiky

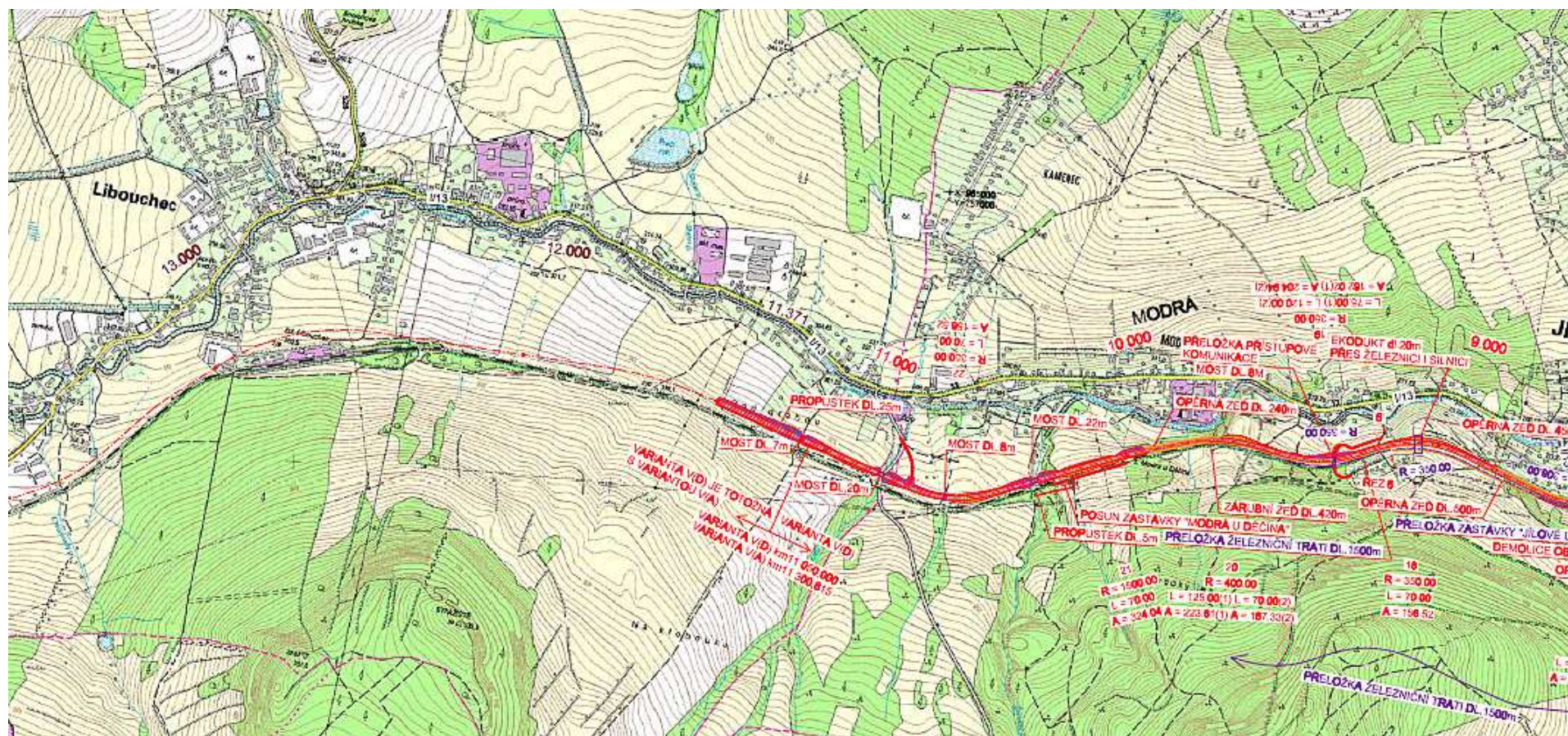
Postup prací

- trasa přeložky se hledá více než 30 let
- MŽP jako správní úřad 31. 7. 2008 vydalo stanovisko EIA, které mezi předloženými variantami A, B nenalezlo přijatelné řešení v úseku Modrá – Děčín
- ministři dopravy a ŽP se v srpnu 2009 dohodli na tom, že přijatelnou trasu se pokusí najít MŽP
- MŽP na základě prostudování podkladů vypracovalo náčrt trasy a v lednu 2009 zadalo jeho dopracování projektantem

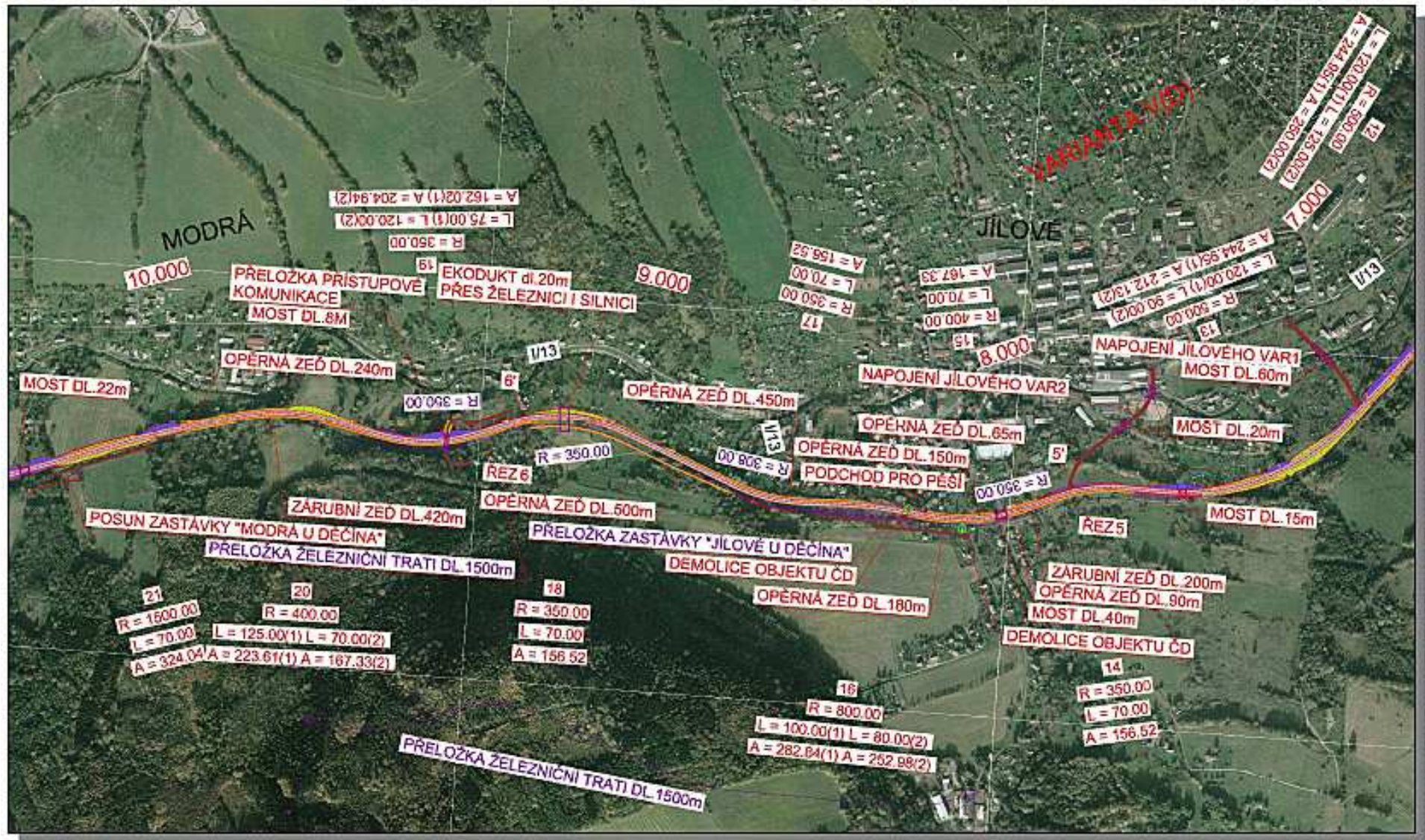
Postup prací

- první pokus (varianta C) byl sice mnohem lepší z hlediska zásahů do zástavby a krajinného rázu, ale stále ne přijatelný z hlediska vlivů na vzácné druhy (zejm. jinde nerostoucí orchideje) a les
- MŽP na základě informací získaných při neúspěšném pokusu V(C) vypracovalo další náčrt a v červnu 2009 zadalo jeho dopracování projektantem
- druhý pokus (varianta D) je pro Správu CHKO přijatelný, pouze je třeba dořešit detail jednoho úseku mezi Jílovým a Modrou a vyústění tunelového úseku v Děčíně

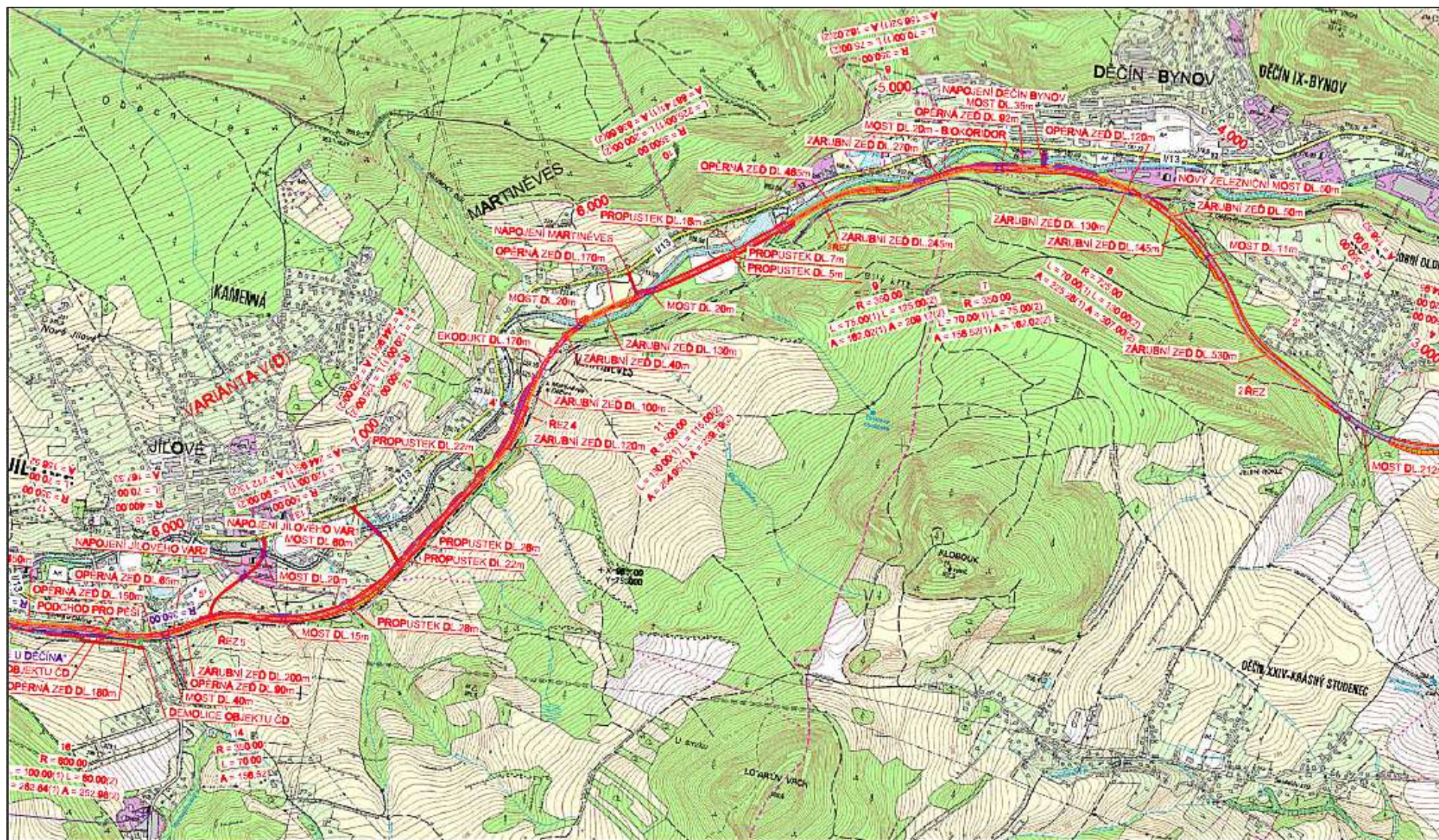
Libouchec – Modrá – Jílové u Děčína



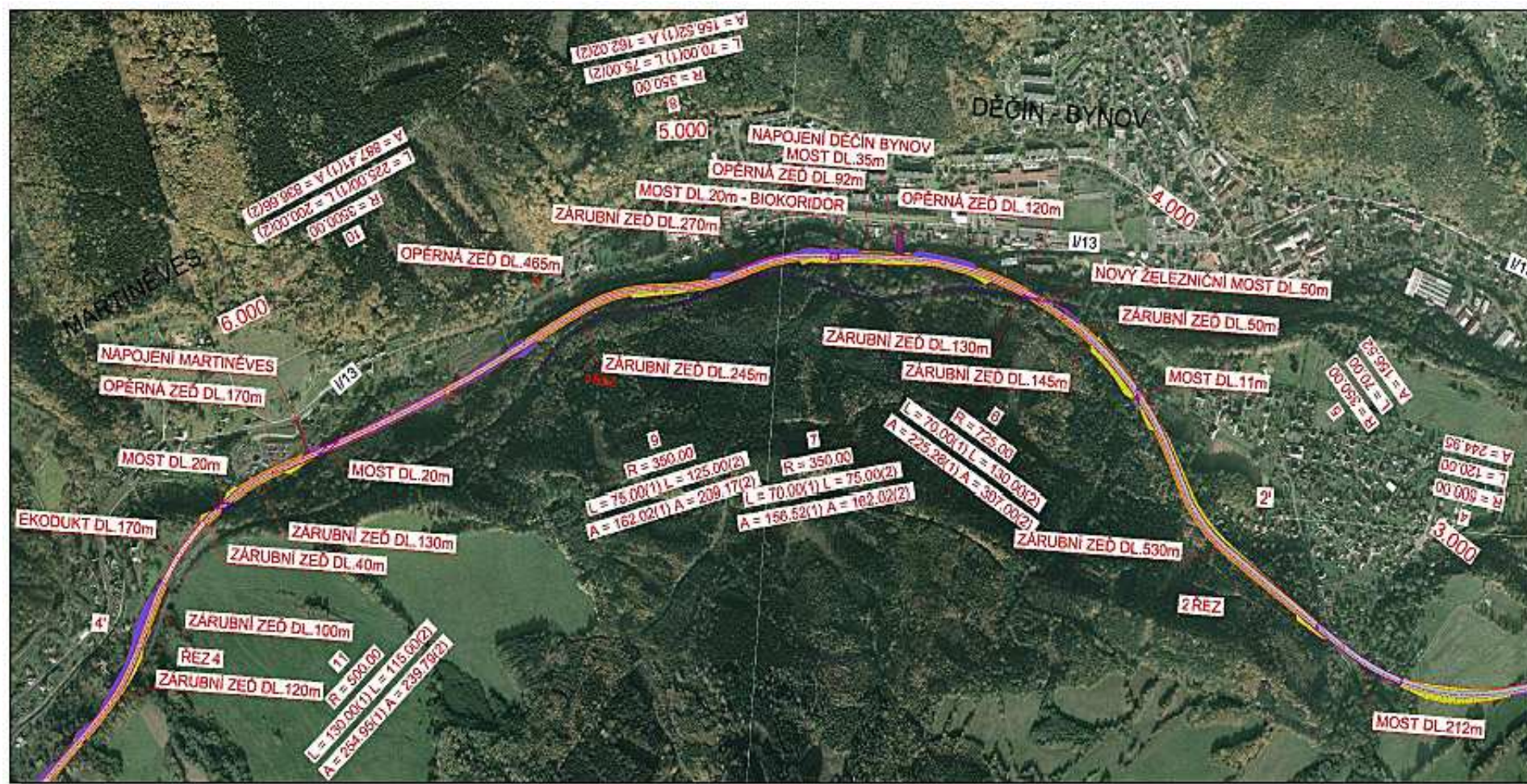
Modrá – Jílové u Děčína



Jílové – Martiněves – Bynov – Horní Oldřichov



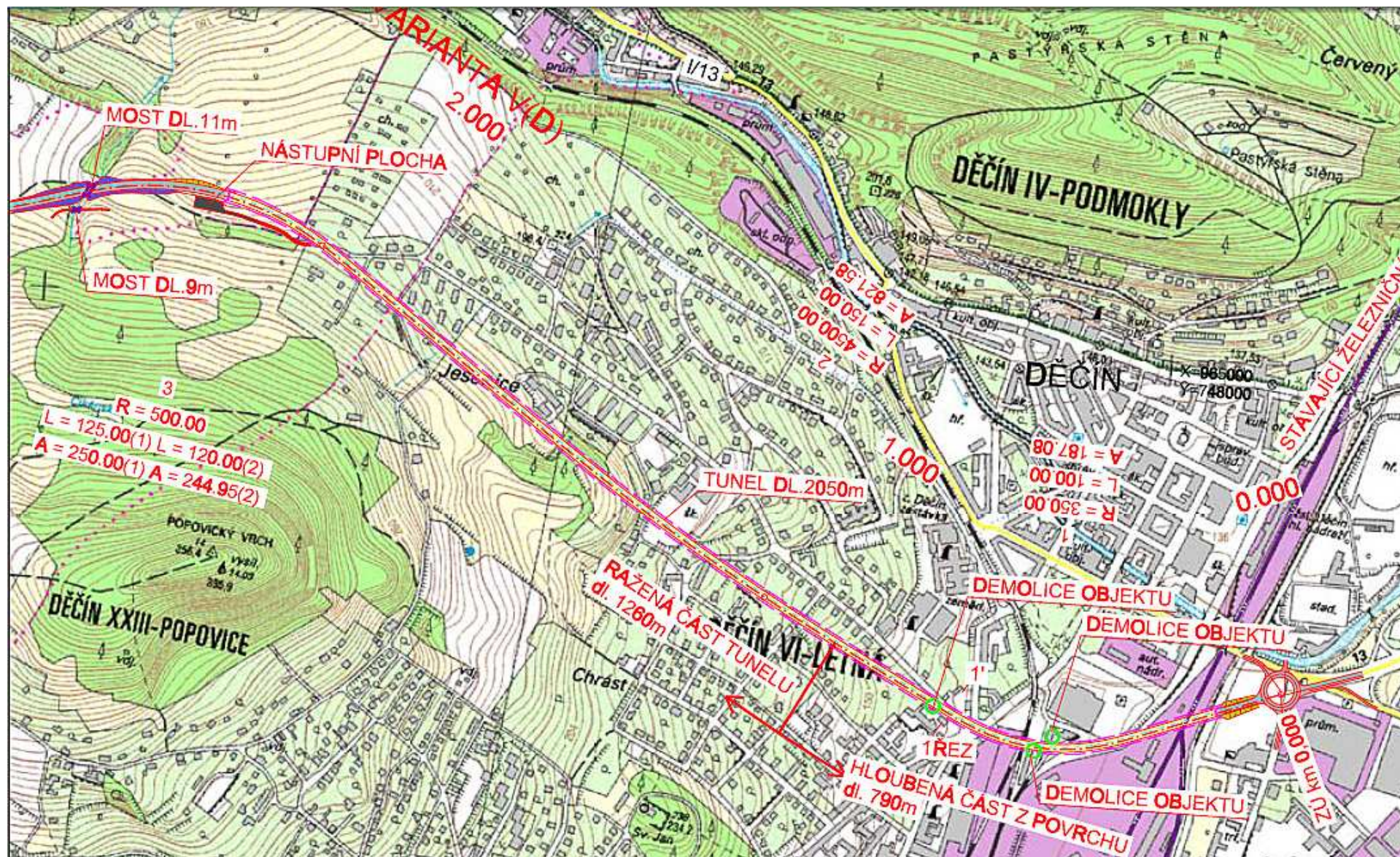
Martiněves – Bynov – Horní Oldřichov



Napojení přeložky v Děčíně

- Kvůli hustotě zástavby a ochraně ovzduší nelze najít trasu bez dlouhého tunelu (min. 2 km)
- Dvě možná vyústění tunelu a pokračování:
 - Podmokly – přímo na Nový most (var. D)
 - podobně jako V(B)
 - velmi problematické
 - Chrochvice – na I/62 (var. C)
 - podobně jako V(A)
 - poměrně snadné

Vyústění Podmokly – velmi komplikované



**NAPOJENÍ V DĚČÍNĚ NA STÁVAJÍCÍ I/13 (Česká lípa, Nový Bor) A I/62 (Ústí nad Labem)
POMOCÍ VELKÉ OKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKY**



**PROSTOR ZAUSTĚNÍ DO HLOUBENÉ ČÁSTI TUNELU A PODJEZD POD KOLEJIŠTĚM
SŽDC VE SMĚRU LETNÁ
VÝSTAVBA TUNELU POD KOLEJIŠTĚM BY PROBÍHALA ZA POSTUPNÉHO VYLOUČENÍ
KOLEJÍ**



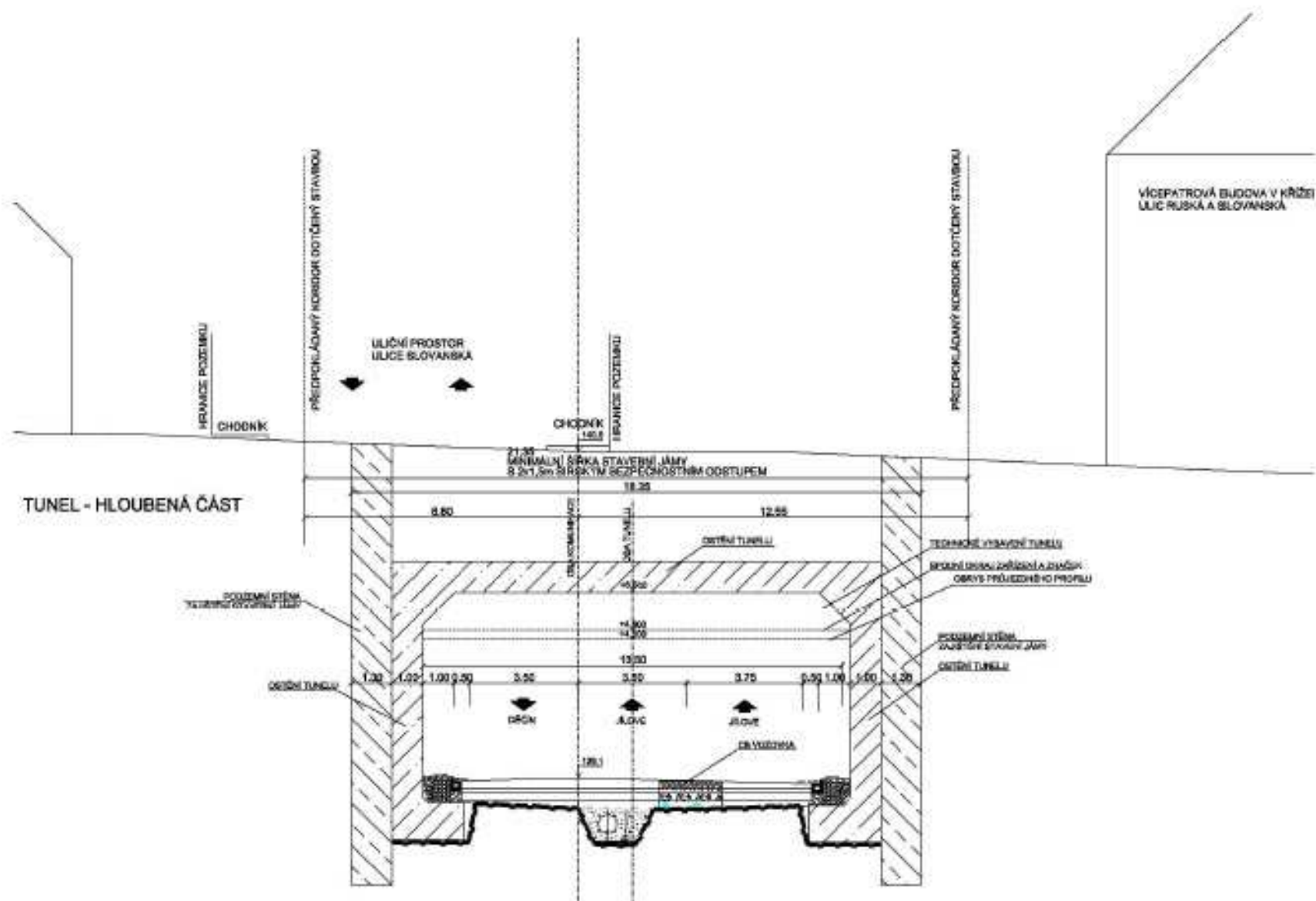
V PROSTORU MEZI KOLEJIŠTI SŽDC PŘEDPOKLÁDANÁ DEMOLICE 2 OBJEKTŮ



**HLOUBENÁ ČÁST PODCHÁZÍ OK NA ULICI HANKOVA A JE VEDENA SOUBĚŽNĚ
S ULICÍ SLOVANSKÁ KDE JE PŘEDPOKLÁDANÁ DEMOLICE JEDNOHO OBJEKTU
DOMU**

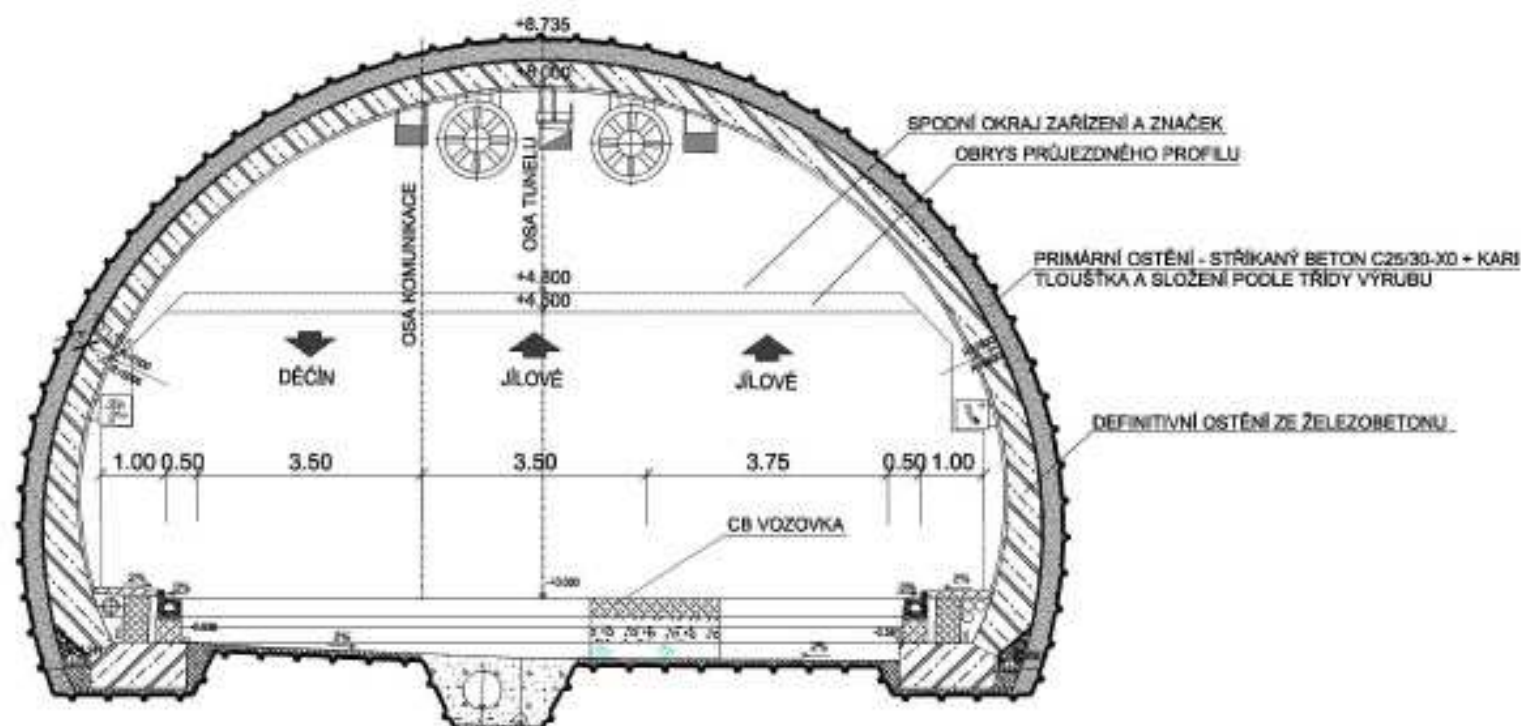


ŘEZ HLOUBENÉ ČÁSTI TUNELU – V PROSTORU UL. SLOVANSKÁ

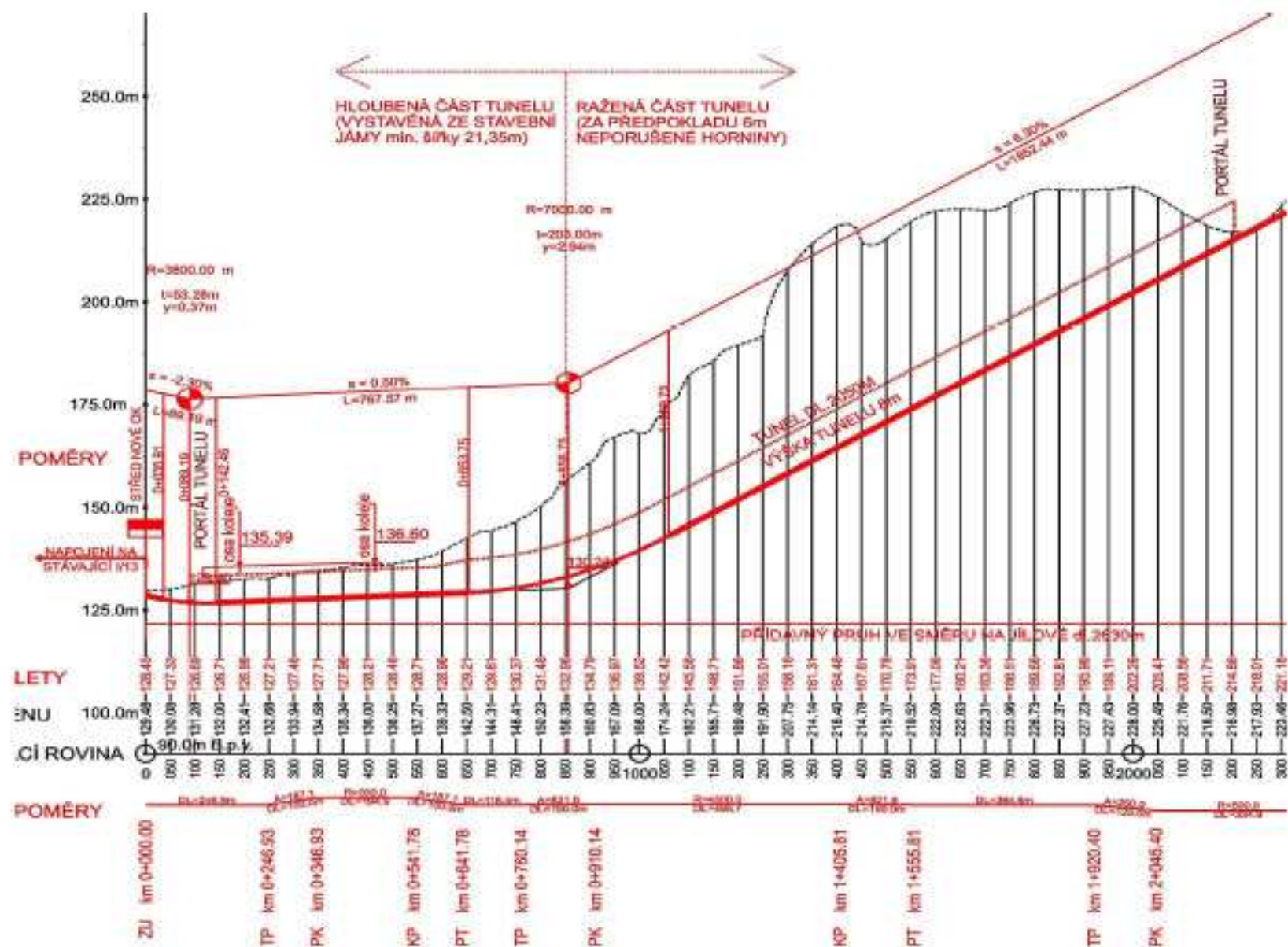


**PŘED ULICÍ THUNSKÁ DOJDE KE ZMĚNĚ TECHNOLOGIE VÝSTAVBY TUNELU
Z HLOUBENÉ NA RAŽENOU**

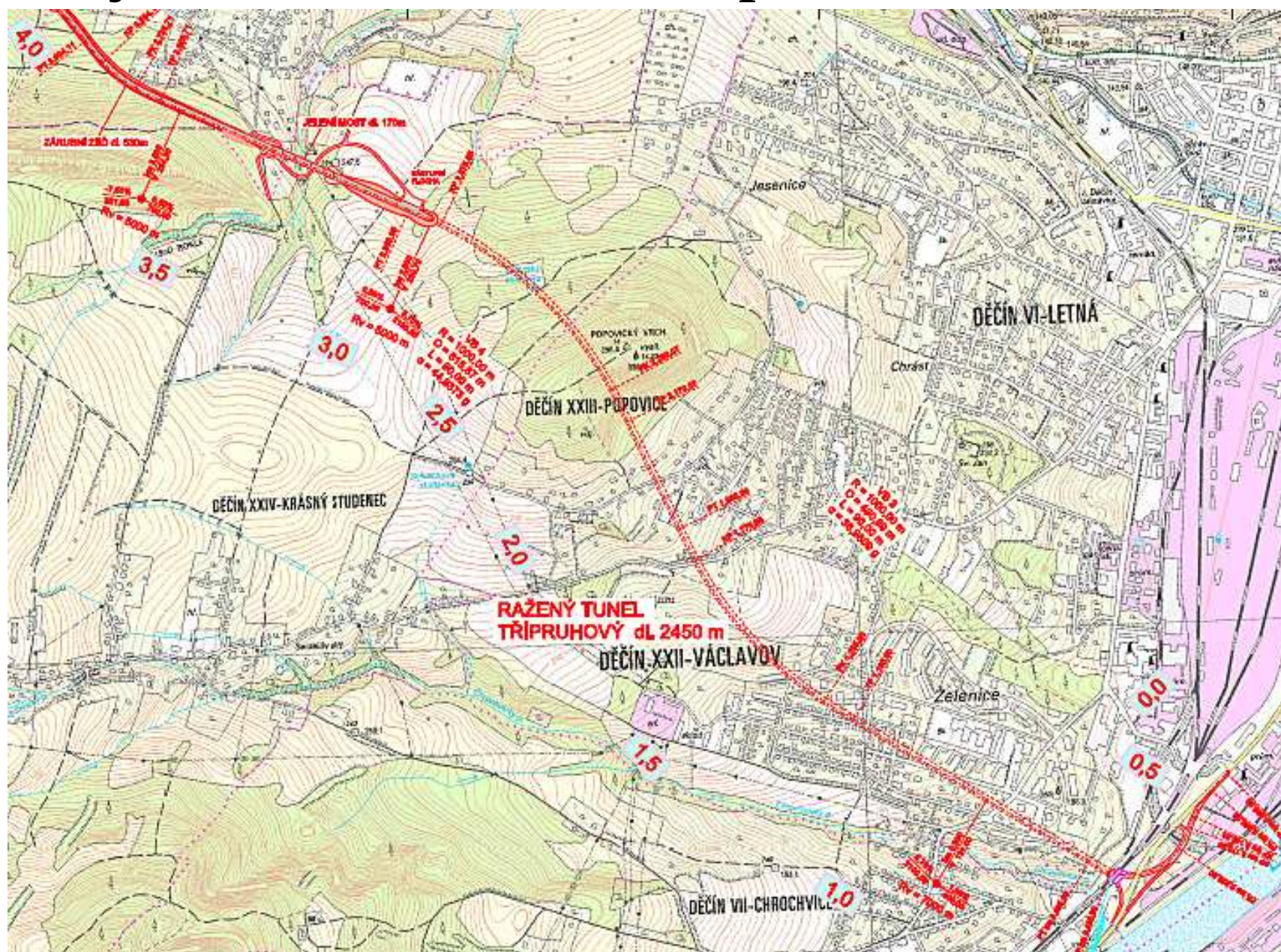
**TUNEL JE NAVRŽEN 3 PRUHOVÝ, VE SMĚRU DO DĚČína 1 PRUH VE SMĚRU NA
LIBOUCHEC 1 PRUH , 1 STOUPACÍ PRUH PRO POMALÁ VOZIDLA**



DĚLKA HLOUBENÉ ČÁSTI 790 m DĚLKA RAŽENÉ ČÁSTI 1260 m



Vyústění Chrochvice – poměrně snadné



Srovnání variant

Tab. 1: Srovnání základních charakteristik variant

parametr	V(A2)	V(B1)	V(C)	V(D) Podmokly	V(D2) Chrochvice
stavební délka	15,0 km	14,8 km	14,7 km	14,8 km	15,0 km
provozní délka Nový most – Libouchec	16,5 km	14,8 km	16,2 km	14,8 km	16,5 km
mosty	1,85 km	0,29 km	0,10 km	0,49 km	0,45 km
ražené tunely	0,84 km	0,00 km	2,75 km	1,26 km	2,45 km
hloubené tunely	0,25 km	0,51 km	0,05 km	0,96 km	0,17 km
na zemním tělese	12,35 km	14,30 km	12,60 km	13,05 km	12,65 km
délka přivaděčů	1,05 km	1,15 km	1,25 km	0,76 km	0,76 km
odhadované inv. náklady	2,8 mld. Kč ¹	1,1 mld. Kč ¹	3,3 mld. Kč ²	3,7 mld. Kč ²	3,9 mld. Kč ²
odhadované inv. náklady vč. přípravy, rezerv a DPH ²	3,3 mld. Kč	1,8 mld. Kč	5,2 mld. Kč	5,9 mld. Kč*	6,2 mld. Kč*

¹ podle dokumentace EIA ² podle cenových normativů MD (vlastní výpočet)

- Cenu varianty V(D) s vyústěním v Podmoklech je nutno brát jako velmi orientační, neboť obsahuje dlouhý, stavebně velmi problematický úsek s hloubeným tunelem, který může znamenat značné navýšení ceny díla. Oproti tomu ražené tunelové úseky s vyústěním v Chrochvicích mohou být levnější než normativ MD v případě příznivých geologických podmínek, které v území panují.