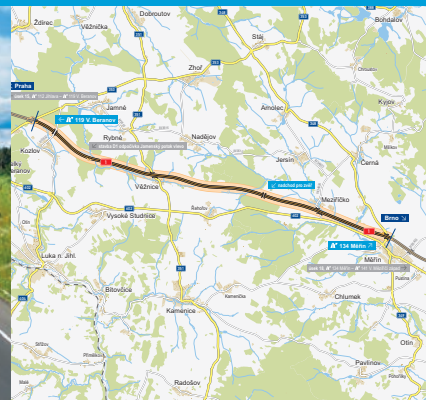


Dálnice D1

Modernizace v úseku Mirošovice–Kývalka

úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín

INFORMAČNÍ LETÁK, 10/2021 UVEDENO DO PROVOZU



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Největším přínosem modernizace dálnice D1 v úseku Mirošovice–Kývalka byl zejména nový, moderní betonový povrch odpovídající normám v silniční dopravě 21. století. Celková modernizace se vztahovala na 160 kilometrů dálnice, což v praxi znamenalo 320 kilometrů v obou směrech.

Potřeba modernizace byla patrná při průjezdu inkriminovaným úsekem mezi Mirošovicemi a Kývalkou. Cementobetonový kryt vozovky vykazoval poruchy v podobě trhlin a výškového posunu cementobetonových desek, což se odrazilo v nepříjemném drncání. Na asfaltobetonovém krytu se navíc objevovaly vyjeté koleje a plošný rozpad. Velmi špatný byl i technický stav většiny mostů.

Dálnice D1 jako spojnice Prahy, Brna a Ostravy je nevytíženější komunikací na celé české dálniční síti. Denně po ní v různých částech projede od 38 tisíc až do 100 tisíc vozidel. Nejvyšší hodnota je v okolí Prahy, proto bylo v letech 1996–1999 přistoupeno k rozšíření dálnice D1 na šestipruhově uspořádaní mezi Prahou a Mirošovicemi. Přibližně 160 kilometrů dlouhý úsek Mirošovice–Kývalka bude provozován nadále jako čtyřpruhový. Po desítkách let provozu byla ale D1 na konci plánované životnosti, proto bylo nutné přistoupit k celkové modernizaci. V prostoru Brna, mezi Kývalkou a Holubicemi, se rozšíření připravuje v nejbližších letech.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba byla jednou ze souboru staveb modernizace dálnice D1 mezi Mirošovicemi a Kývalkou. Stavba navazuje na realizovaný „Úsek 15 Jihlava – Velký Beranov“. Na konci stavby navazuje na hotový „Úsek 18 Měřín – Velké Meziříčí-západ“. Stavba měřila celkem 14 711 m a byla realizována v kategorii D 28/120.

Hlavním předmětem prací bylo jednak rozšíření stávající dálnice a také kompletní rekonstrukce cementobetonového a asfaltového krytu.

Realizace stavby byla prováděna v šesti etapách. V 0. etapě byla provedena oprava vozovky před stavbou. V 1. etapě byl zbourán nadjezd v km 120,2 při úplné uzavírci. Ve 2. etapě bylo provedeno provizorní rozšíření levé poloviny vozovky a oprava kanalizace. Ve 3. etapě proběhla rekonstrukce pravé poloviny vozovky, ve 4. etapě pak levé poloviny vozovky. A v 5. etapě byly realizovány dokončovací práce ve středním dělicím pásu. Doprava byla po dobu rekonstrukce vedena ve 2 + 1 + 1, resp. 2 + 2 pruzích.

Směrové ani výškové poměry nebyly zásadně měněny, došlo pouze k omezenému vyrovnání, které bylo vyvolané vyrovnáním příčných sklonů dálnice dle platných předpisů. Původní šířkové uspořádání 10,75 m neumožňovalo vedení dopravy ve 2 + 2 pruzích na jedné polovině při uzavírci dálnice. Proto bylo přistoupeno k rozšíření vozovky o 0,75 m na vnější stranu tak, aby byl umožněn provoz ve 2 + 2 pruzích.

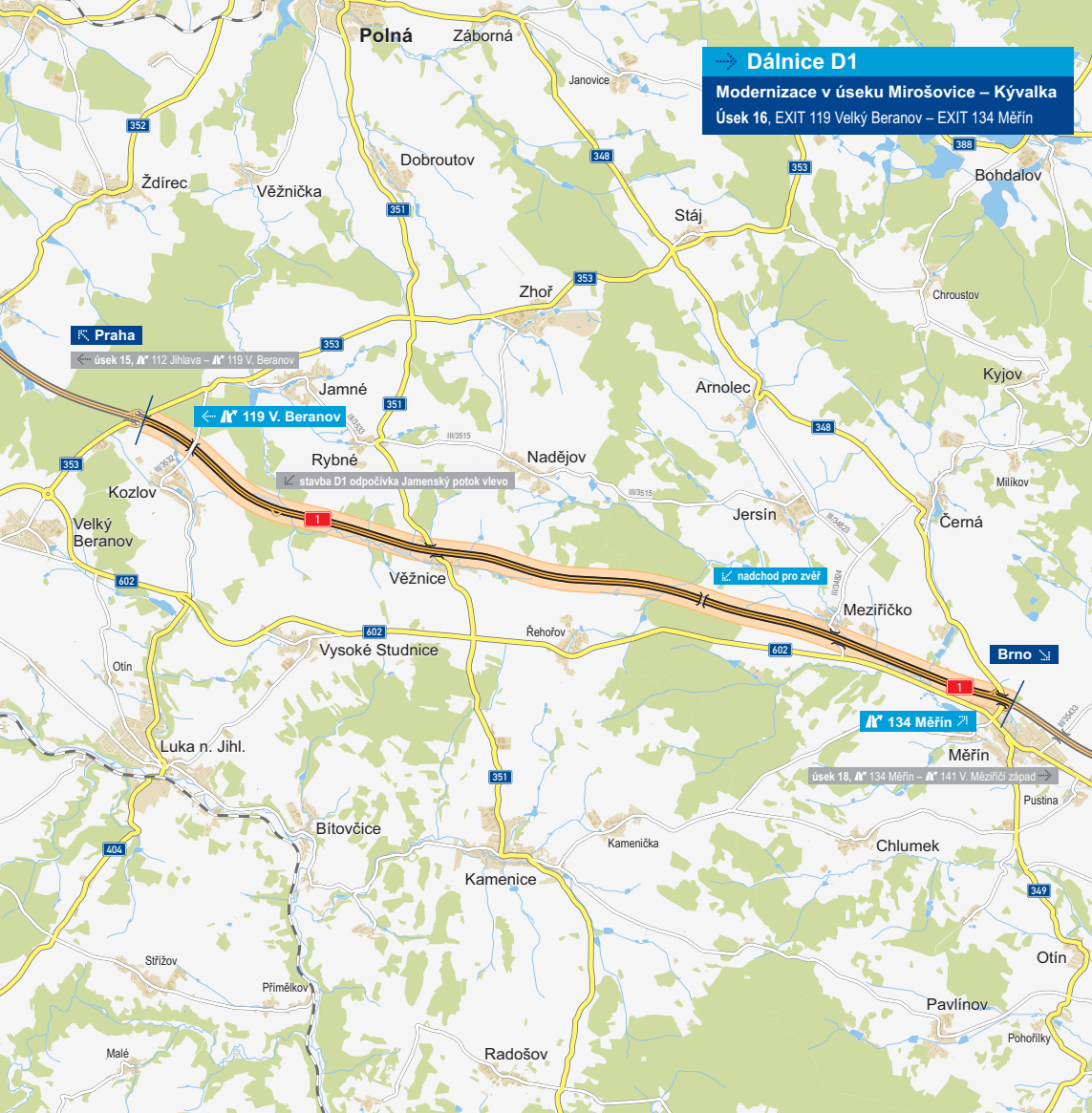
Šířka středního dělicího pásu zůstala v převážné části

zachována – 4,00 metry. Dálnice po rozšíření odpovídá kategorii D 28/120, pouze v okolí ZPI v km 122,3 vlevo, PHS Věžnice a PHS Měřín bylo provedeno rozšíření do SDP, který byl zúžen na 3,50 m. Z důvodu zachování plynulého vedení jízdních pruhů po rozšíření pravého jízdního pásu bylo vodorovné dopravní značení směrem od osy dálnice provedeno podle kategorie D 26,5.

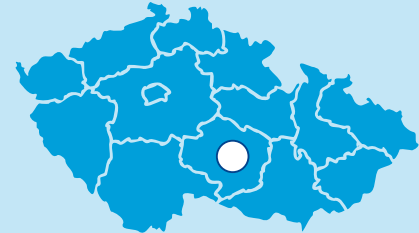
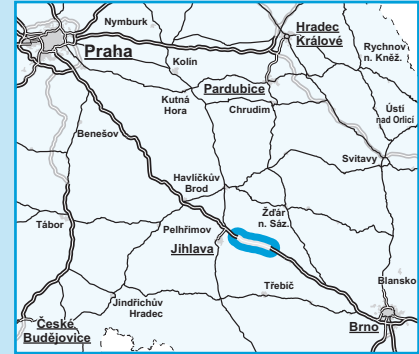
V rámci stavby byla rovněž provedena úprava šesti přejezdů SDP, přídatných pruhů, modernizaci mostních objektů, úprava odvodnění, inženýrských sítí a dopravního značení, rovněž byly doplněny zpevněné plochy u SOS hlásek.

V rámci řešeného úseku byl opraven povrch větvi mimoúrovňové křižovatky Velký Beranov a Měřín. Upravena byla také výšková napojení v jednotlivých větvích a dopravní značení v rámci celé křižovatky. Dále se modernizace dotkla 11 mostních objektů (z toho jeden nadjezd nad dálnicí), 8 propustku a odpočívky Jamenký potok vpravo.

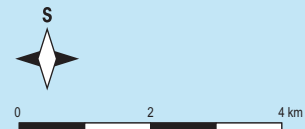
Dva dálniční mosty byly zbourány a postaveny celé znovu. Nosná konstrukce jednoho mostu byla rozšířena na vnější a vnitřní stranu o nosník. V rámci modernizace byly čtyři přesýpané mosty opraveny. Do tří přesýpaných mostů byly vloženy trouby a vzniklý prostor vyplněn. Dálniční nadjezd silnice II/3532 byl zbourán a postaven znovu. V rámci stavby vznikl nadchod pro zvěř v km 128,800.




Dálnice D1
Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka
Úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měříň



-  řešená stavba
-  jiné úseky



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013


STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Na stavbu byla zpracována projektová dokumentace pro provádění stavby. Bylo vypísáno výběrové řízení na zhotovitele stavby. V 11/2017 bylo vydáno stavební povolení na hlavní trasu dálnice D1. SP bylo napadeno občanským sdružením Děti Země. V 11/2018 MD zamítlo rozklad proti SP.

V rámci výběrového řízení byla podána pouze jedna nabídka. Proto neproběhlo ani hodnocení a smlouva se sdružením byla 13. 9. 2018 uzavřena. Modernizace začala v prosinci 2018. Koncem 07/2020 probíhala na části stavby pokládka cementobetonového krytu dálnice. V 08/2020 probíhaly v celém úseku dokončovací práce před otevřením pravého jízdního pásu (směr Brno). V průběhu 09/2020 byl již provoz v PJP veden bez omezení. Na jaře 2021 (od 27. 3.) začala 4. etapa modernizace, ve které bude modernizována levá polovina vozovky. V 04/2021 se dokončilo bourání CBK a prováděly překopy pro kanalizaci. Asfaltová směs získaná z odřezovaných asfaltových vrstev (stejně jako materiál z cementobetonového krytu) se dál upravují tak, aby se daly co nejvíce použít zpět do konstrukce vozovky. V 05/2021 probíhala pokládka asfaltu na mostních objektech. Dokončovaly se práce v prostoru MÚK Měřín, aby mohla být zprovozněna sjezdová větev. V následné 5. etapě pokračovaly dokončovací práce ve středním dělicím pásu. Na úseku byl položen CB kryt. V 07/2021 pokračovaly dokončovací práce jako byly terénní úpravy, montáž vnějších svididel, práce na nových PHS. Pracovalo se též na nových mostech či odtokových žlabech. V 09/2021 probíhaly finální práce ve středovém dělicím pásu. **Veškerá omezení provozu skončila na počátku 10/2021.**

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
–	12/2013	–	2018	10/2017	12/2018	10/2021

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa:

délka: 14 711 m
 kategorie: D 28/120
 počet všech stavebních objektů: 49

Mostní objekty:

na hlavní trase: 10
 nadjezdy: 1
 nadchody pro zvěř: 1
 celková délka mostů: 165 m

Protihlukové stěny (úpravy):

počet: 3 (celková délka: 2590 m)

Přeložky ostatních komunikací:

silnice III/3532: (délka: 95 m)
 lesní cesty: 1 (délka: 100 m)
 celková délka přeložek: 195 m

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 2
 objekty elektro: 4
 dálniční systém SOS: 11

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 309 209 m³
 násypy: 263 996 m³

Název stavby:

D 1 modernizace – úsek 16, EXIT 119 Velký Beranov – EXIT 134 Měřín

Místo stavby:

Kraj Vysočina
 Katastrální území:
 Rytířsko, Kozlov u Jihlavy, Velký Beranov, Rybné, Věžnice, Řehořov, Meziříčko u Jihlavy, Měřín

Druh stavby:

modernizace

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel PDPS:

Valbek, spol. s r.o.

Zhotovitel:

Strabag a.s., Metrostav a.s., Eurovia CS, a.s.

Předpokládaná cena stavby:

2 122 000 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

1 946 088 781 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v říjnu 2021. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.