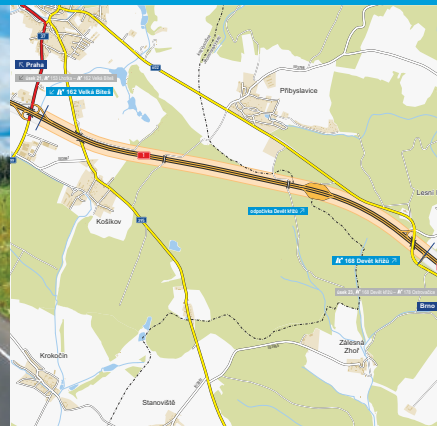


Dálnice D1

Modernizace v úseku Mirošovice–Kývalka

úsek 22, EXIT 162 Velká Bíteš–EXIT 169 Devět křížů

INFORMAČNÍ LETÁK, 07/2017 UVEDENO DO PROVOZU



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

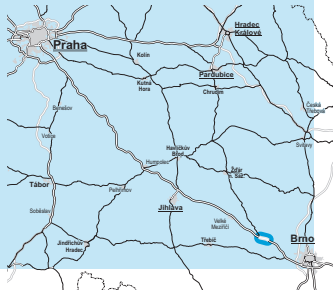
Modernizace D1 – úsek 22, EXIT 162 Velká Bíteš – EXIT 169 Devět křížů

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Největším přínosem modernizace dálnice D1 v úseku Mirošovice–Kývalka bude zejména nový, moderní betonový povrch odpovídající normám v silniční dopravě 21. století. Současná modernizace je prováděna na celkem 160 kilometrech dálnice D1, což představuje 320 km vozovek v obou směrech jízdy.

Potřeba modernizace je patrná při průjezdu inkriminovaným úsekem mezi Mirošovicemi a Kývalkou. Cementobetonový kryt vozovky vykazuje poruchy v podobě trhlin a výškového posunu cementobetonových desek, což se odráží v nepřijemném drncání. Na asfaltobetonovém krytu se navíc objevují vyjeté koleje a plošný rozpad. Velmi špatný je i technický stav většiny mostů.

Dálnice D1 jako spojnice Prahy, Brna a Ostravy je nejužitečnější komunikací na celé české dálniční síti. Denně po ní v různých částech projede od 35 tisíc až do 100 tisíc vozidel. Nejvyšší hodnota je v okolí Prahy, proto bylo v letech 1996–1999 přistoupeno k rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání mezi Prahou a Mirošovicemi. Přibližně 160 kilometrů dlouhý úsek Mirošovice–Kývalka se předpokládá provozovat nadále jako čtyřpruhový. Po desítkách let provozu je ale dálnice na konci plánované životnosti, proto je nyní nutné přistoupit k celkové modernizaci. V prostoru Brna, mezi Kývalkou a Holubicemi, se rozšíření připravuje v nejbližších letech.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Předmětem modernizace dálnice D1 byla oprava cementobetonové vozovky dálnice a rozšíření na kategorii D 28, tedy rozšíření v základním příčném uspořádání o 0,75 metru na obě strany. Rozšíření je provedeno tak, aby v maximální možné míře zasahovalo na pozemky ve vlastnictví ŘSD. Celková délka úseku 22 je 5420 metrů.

Původní cementobetonová vozovka dálnice D1 v daném úseku byla na konci životnosti. Cementobetonový kryt sice vykazoval velmi dobrou kvalitu a vysokou odolnost proti chemickým rozmrazovacím látkám, cementová stabilizace však vykazovala vysokou míru porušení v oblasti příčných a podélných spár. I po lokálních opravách vykazoval cementobetonový kryt množství poruch. Proto bylo rozhodnuto o celkové opravě vozovky.

Nová konstrukce vozovky je s cementobetonovým povrchem tloušťky 280 mm. Po odstranění stávajícího CB krytu s asfaltovou mezivrstvou v tl. 280 mm, byla odfrézována vrstva cementové stabilizace na úroveň 120 mm pod budoucí CB kryt. Poté byla provedena případná vyrovnávací vrstva cementové stabilizace na úroveň 120 mm pod budoucí CB kryt a provedena recyklace za studena s přidáním pojiva na místě v tl. 120 mm a na ni položena nová vrstva cementové stabilizace tl. 120 mm. Současně s opravou vozovky bylo provedeno její rozšíření tak, aby v základním příčném uspořádání byla šířka každého jízdního pásu minimálně 11,5 metru, tedy rozšíření z kategorie D 26,5 na kategorii D 28. Toto rozšíření umožní provizorní vedení dopravy po polovině dálnice ve čtyřpruhovém režimu (2 jízdní pruhy pro každý směr jízdy) například během oprav.

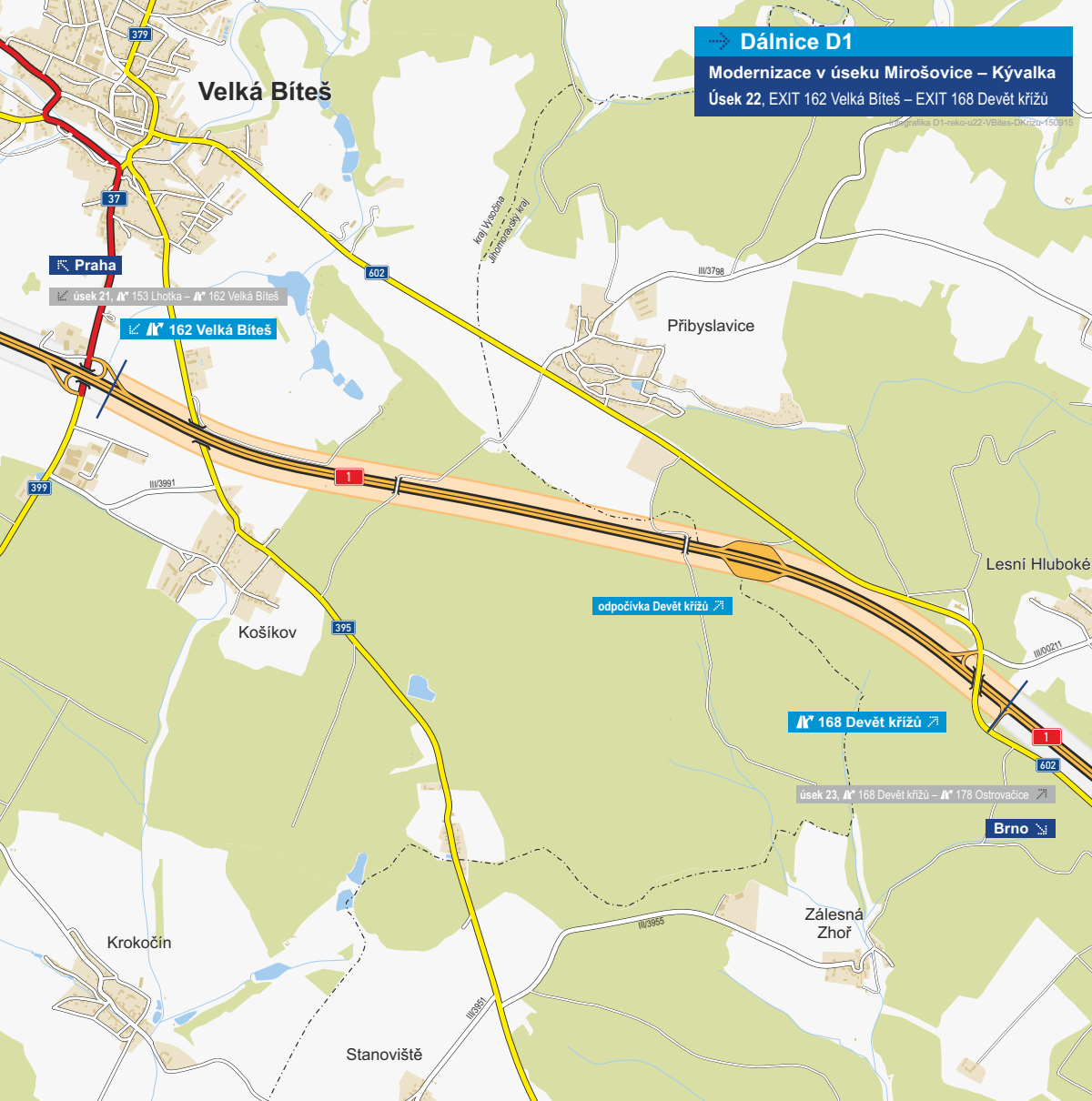
Součástí stavby byla i úprava příčných sklonů vozovky, doplnění případně prodloužení nebo rozšíření přídatných pruhů, dále stavební úpravy dálničních mostů a nadjezdů, odvodnění a vybavení dálnice, sanace skalních zářezů.

Rozšíření je provedeno na vnější strany, kromě mýtné brány, kde bude rozšíření provedeno na úkor SDP, jenž bude zúžen na 3,50 m. Nadjezd v MÚK Devět křížů byl opraven v roce 2011, je ponechán bez dalších úprav. Vozovka dálnice je rozšířena z tohoto důvodu do SDP, který je zúžen na 2,50 m.

Kromě toho jsou prodlouženy připojovací a odbočovací pruhy MÚK Velká Bíteš, MÚK Devět křížů a odpočívky Devět Křížů na normovanou délku a bylo odstraněno omezení rychlosti u odpočívky Devět Křížů vlevo.

Most D1-202 je rekonstruován a upraven na kategorii D 28. Část nosné konstrukce stávajících dálničních nadjezdů D1-203 a D1-204 zasahovala do rozšířeného jízdního profilu, proto došlo k jejich demolici. Nadjezd D1-203 je postaven jako dvoupulový s rozpětím polí 24 + 24 m a vyhovuje pro výhledové rozšíření na šestipruh. Nadjezd D1-204 byl zbourán bez náhrady.

Realizace byla provedena v pěti etapách s dílčími podetapami. V 1. etapě byly sneseny nadjezdy během úplné uzavírky dálnice. Ve 2. etapě proběhly práce v SDP, včetně opravy kanalizace a výstavby pilířů nadjezdů. Ve 3. etapě byla provedena modernizace pravé poloviny dálnice, ve 4. etapě pak levé poloviny dálnice. A v poslední 5. etapě se uskutečnily dokončovací práce v SDP.



Dálnice D1
Modernizace v úseku Mirošovice – Kývalka
Úsek 22, EXIT 162 Velká Bíteš – EXIT 168 Devět křížů


Praha
 úsek 21, A* 163 Lhotka – A* 162 Velká Bíteš
 A* 162 Velká Bíteš

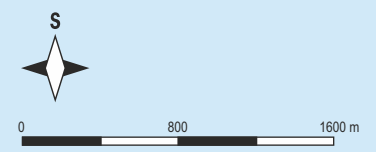
A* 168 Devět křížů

úsek 23, A* 168 Devět křížů – A* 178 Ostrovačice

odpočívka Devět křížů



-  řešený úsek
-  jiné úseky



Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2013
 ROADMEDIA

Modernizace D1 – úsek 22, EXIT 162 Velká Bíteš – EXIT 169 Devět křížů**STAV PŘÍPRAVY A REALIZACE**

Dne 27. 10. 2015 bylo zahájeno výběrového řízení na zhotovitele stavby. ŘSD ČR obdrželo sedm nabídek. Hodnotící komise, kterou jmenovala vláda ČR, nabídky zhodnotilo a vydalo doporučující stanovisko. Zhotovitelem stavby se stala Společnost pro modernizace D1, úsek 22 (předseda sdružení Alpine Bau CZ a. s., OHL ŽS, a. s., EUROVIA CS, a. s.).

Práce na modernizaci zmíněného úseku byly zahájeny 14. dubna 2016.

Po zimní pauze ŘSD ČR zahajuje 2. března 2017 opět práce na modernizaci této části dálnice D1. Probihat bude vlastní modernizace levého jízdního pásu (směr Praha). Od 5. března bude doprava v úseku vedena na pravém jízdním pásu (směr Brno) v režimu 2+2 jízdní pruhy. Celý úsek bude pro řidiče zprovozněn na přelomu července a srpna 2017.

Zmodernizovaný úsek 22 byl zprovozněn 20. 7. 2017.

EIA	IZ	UR	SP	VZ	ZS	UP
–	04/2012	–	08/2012	04/2014	04/2016	07/2017

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: 5420 m (km 162,750–168,170)

kategorie: D 28/120

plocha vozovek: 151 760 m²

počet stavebních objektů: 20

Mostní objekty:

počet mostů: 3 (zůstanou 2)

– na hlavní trase: 1

– nadjezdy: 1

rekonstrukce mostů: 1

odstraněné mosty: 2

nové mosty: 1

délka nových mostů: 48 m

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 1

objekty elektro: 1

dálniční systém SOS: 10

Název stavby:

D1 Modernizace – úsek 22 EXIT 162 Velká Bíteš – EXIT 168 Devět křížů

Místo stavby:

Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj

Katastrální území:

Velká Bíteš, Košíkov, Přibyslavice u Velké Bíteše, Lesní Hluboké, Zálesná Zhoř a Domašov u Brna

Druh stavby:

modernizace

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

VIAPONT, s.r.o.

Zhotovitel:

Společnost pro modernizace D1, úsek 22 (Alpine Bau CZ a. s., OHL ŽS, a. s., EUROVIA CS, a. s.).

Předpokládaná cena stavby:

715 000 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

693 447 058 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v červenci 2017. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.