



Dálnice D5, úsek 0510/II Útušice – Sulkov

Od našeho posledního setkání ve Stavebních a investorských novinách uplynul již přibližně rok. Proto bychom Vás opět rádi informovali o aktuálním vývoji snad nejsledovanější stavby dálničního úseku v ČR, „Plzeňského obchvatu“. Byly zahájeny nebo zadány zbývající části celého obchvatu, což je určitý důvod k provedení rekapitulace provedených prací i technického řešení úseku, který provádí Dálniční stavby Praha, a.s. jako vedoucí člen Sdružení ve spolupráci se společnostmi Strabag a.s., SMP Construction, a.s. a Berger Bohemia, a.s.

Umístění stavby

Mezi Prahou a hraničním přechodem Rozvadov (silnice č. 50) je dálnice přerušena městem Plzní v délce cca 20 km. Veškerá doprava vč. tranzitu je v současné době vedena přes město a má tudíž nepříznivé důsledky jak pro dopravu (úrovňový přejezd křižovatky, MHD, úrovňový přejezd ČD) tak i pro obyvatele města.

Účelem stavby 0510 je propojit stávající úseky dálnice mimo městskou aglomeraci, zlepšit životní podmínky obyvatel a řidičům vytvořit jasnou a bezpečnou trasu mezi Prahou a hraničním přechodem Rozvadov. V současné době je v hrubé stavbě dokončen most přes řeku Radbuzu a to vč. vyvolaných přeložek inženýrských sítí a potřebných zemních prací. Stavbou 0510/II bude zúročena tato investice.

Stavba 0510 je dělena na úseky 0510/I část A a B Ejpovice – Útušice km 67,941 – 79,980 a 0510/II Útušice

– Sulkov km 79,980 – 88,377. Mosty přes Úhlavu, Úslavu a Radbuzu jsou projektově i investorsky samostatnými stavbami.

Stručný popis stavby

Trasa dálnice, která je součástí stavby 0510/II navazuje v km 79,980 na stavbu 0510/IB (rovněž projektovaný úsek) a končí u dokončené části dálnice před Sulkovem v km 88,377. Jedná se o úsek délky 8 397,0 m navržený v kategorii D 27,5/120. Ke stavbě 0510/II je přiřazena dílčí přeložka silnice I/27 v délce 2.934,0 m v kategorii S 22,5/100. Ve stavbě budou vybudovány dvě mimoúrovňové křižovatky, dvě velké odpočívky, postaveno 12 mostů a provedeny přeložky dotčených silnic a inženýrských sítí.

Mezi Útušicemi, Šlovicemi a Radbuzou je trasa vedena po mírně zvlněném terénu zemědělsky obdělávaných pozemcích. Od Radbuzu až k Sulkovu je území zalesněno. Z geologického hlediska trasa prochází územím budovaným algonkickým biřidlicemi a permonkarbonskými horninami Plzeňské pánve.

V úseku mezi řekou Radbuzou a Sulkovem je dálnice vedena po poddolovaném území. Důlní činnost byla spojena jednak s těžbou uhlí, jednak zde probíhalo hlubinné těžení jílu. Těžba černého uhlí byla prováděna v hloubkách 100 – 500 m před

50 – 90 lety. V některých úsecích jsou na povrchu zřetelné poklesy po této důlní činnosti. K poklesům přispívá i nepravidelné čerpání spodní vody ze zaplavených chodeb.

Hlukové posouzení

K základnímu hlukovému posouzení ze zadání byla zpracována nová studie zohledňující závazný posudek Krajského hygienika k DÚR. Upřesnění trasy D5 z důvodu poddolování, změny nivelety D5 z důvodu zachování příjezdu k VÚ Líně a změny trasy sil. I/27. Výsledkem je následující rozmístění protihlukových clon:

- km 83,574 – 84,230 vpravo clona výšky 4,0 m – obj. 760 (navazuje PHC na mostě přes tratě ČD a na mostě přes Radbuzu)
- km 85,120 – 85,250 vlevo clona výšky 4,0 m a 3,0 m – obj. 765 (navazuje protihlukový val obj. 762)
- km 85,250 – 85,280 vlevo protihlukový val výšky 2,0 m
- km 85,450 – 85,635 vlevo clona výšky 4,0m – obj. 766

Expertní posouzení poddolovaného území

Z tohoto průzkumu vyplynulo, že poddolování může mít vliv na stavbu a stabilitu dálničního tělesa. V průběhu zpracování tohoto stupně dokumentace byl průzkum doplněn a provedena zkouška zaplnění zjištěných dutin. Zkouška byla provedena v trase dálnice a výsledky zpracovány do prováděcí stavby.

Opatření na prevenci a minimalizaci účinků stavby na životní prostředí

Na základě hlukové studie byla navržena protihluková opatření tak, aby byly dodrženy maximálně přípustné hladiny hluku ve venkovním prostoru dané Hygienickým předpisem MZ ČR 37/1977 č. 41.

Protihluková opatření jsou součástí stavby dálnice – jedná se o zemní val a clony jejichž polohy a výška je stanovena hlukovou studií.

Svahy komunikací, protihlukový val a clony, plochy na odpočívkách budou osázeny stromy a keři nenáročnými na následnou údržbu. Kromě příznivých estetických účinků budou plnit funkci ochrany před nepříznivými vlivy z provozu dálnice.

Odvodnění je provedeno za pomoci středové kanalizace. Kanalizace jsou vyústěny přes sedimentační nádrže, bezpečnostní nádrže a normé stěny.

Část trasy dálnice prochází II. ochranným pásmem vodního zdroje. Z této části je veškerá voda z vozovky odvedena mimo ochranné pásmo, trativody i kanalizace jsou opatřeny nepropustnou folií.

Vliv ochrany přírody na návrh stavby

Trasa dálnice D5, stavby 0510 byla navržena na základě podmínek, které jsou dány ve stanovisku o hodnocení vlivu stavby vydaného MŽP ČR dne 17.5.1993 pod č.j. 1160/OPV/93 a dále na základě schválených 2. změn a doplňků ÚP VÚC, ke kterým se vyjadřovalo rovněž MŽP. Pro tuto stavbu byla zpracována dokumentace o hodnocení vlivu stavby na životní prostředí podle zákona ČNR 244/192 Sb., vypracovaná hluková a exhalanční studie.

Podmínky výše uvedených dokumentů jsou v dokumentaci splněny. Pro návrh trasy se jedná zejména o respektování komplexu Městského lesa (úsek I.), chráněné přírodní lokality se v zájmovém území nenacházejí. Součástí stavby dálnice je likvidace komunálního odpadu uloženého haldy popela H1.

Současný stav výstavby úseku D5 0510/II

Rok 2002 byl rozhodující pro včasně a kvalitní dokončení celého úseku, který provádí Sdružení pod vedením DSP, a.s. Na konci roku byly hotovy podkladní živičné vrstvy na celém úseku hlavní trasy i přeložky silnice I/27. Z cca 90 % bylo provedeno také ohumusování svahů, cca v polovině byly práce na ozelenění a výsadbě keřů a stromů. V souladu s harmonogramem stavby je také stav rozpracovanosti mostních objektů. Některé mosty přes trasu dálnice jsou již předány do užívání, některé jsou pro přejímky připraveny v zimním období, u některých mostních objektů bude doplněna obrusná živičná vrstva a technické vybavení.

Důležitým faktorem pro dokončení stavby, který se projevil především do řízení prací, bylo posunutí termínu dokončení a zprovoznění do 12./ 2003 v souladu a v koordinaci

s probíhající stavbou 0510/1B. DSP, a.s. jako koordinátor stavby provedly ve spolupráci s ostatními členy sdružení přestavbu harmonogramu tak, aby tato změna dodacích podmínek neměla vliv na záruční dobu, kvalitu prací, ani na cenu díla. Výše fixních nákladů stavby touto změnou překročila původní kalkulační rámec, ale změnou organizace stavebních prací všech partnerů a uplatněním třeba i jiných technologických řešení při zachování tradičně zvýšených kvalitativních nároků investora se podařilo původní cenu stavby dodržet.

Provádění prací v roce 2003 a zprovoznění obchvatu Plzně

Pro zprovoznění v 1. polovině prosince 2003 je ještě nutno vyvinout značné úsilí všech zhotovitelů a ostatních zúčastněných stran – především na stavbě 0510 1B, ale i na našem úseku tento rok nebude jednoduchý.

V prvé řadě budou pokládány zbývající živičné vrstvy, dále betonové odvodňovací příkopy a rigoly, v současné době je již osazováno ocelové svodidlo ve středním dělicím pásmu, budou dokončovány výsadby zeleně a provedeno dopravní značení. U mostních objektů bude provedena obrusná vrstva a dokončena technická vybavení zbývajících mostních objektů.

V průběhu roku 2003 bude probíhat přejímací řízení na všechny postupně dokončované objekty stavby. Tato činnost klade na koordinaci a především zástupce sdružení, tedy DSP, a.s. velmi vysoké nároky. Zvláště investor, jakým je ŘSD ČR je ve svých požadavcích na dodržování všech smluvních podkladů velmi náročný a právě v závěrečných fázích stavby se projevuje zkušenost zhotovitele s požadavky všech odborných pracovníků objednatele. Právě zdokumentování průběhu výstavby v závěrečné zprávě o kvalitě a všech potřebných podkladech pro přejímku „prodává“ předchozí roky na stavbě. Právě tady zúročuje DSP, a.s. své zkušenosti s vedením různých Sdružení zhotovitelů a prováděním velkých dopravních staveb.

Vlastní zprovoznění obchvatu bude dlouho očekávanou událostí nejen pro celý region. Pro zhotovitele jednotlivých úseků se pak bude v závěru roku jednat o zvýšené pracovní nasazení a snahu o bezproblémové zahájení provozu. Trasa dálnice bohužel nebude kompletní, teprve v létě bude zahájen úsek 0510/1B, opět pod vedením DSP, a.s. za účasti firem Metrostav, a.s. a BERGER BOHEMIA a.s. Nicméně již odvedení provozu z Plzně po zprovoznění poloviny úseku 0510 /1A, silnici II/180, nové přeložce I/27 a kompletně dokončené stavbě 0510/II bude velkým zadostiučiněním pro všechny, kteří se na přípravě i realizaci dlouho odkládaného úseku D5-0510 podíleli a dílo v požadované kvalitě na konci roku dokončí.

Ing. Tomáš Hajič

**Rekapitulace technických parametrů stavby****Název stavby**

Dálnice D5, stavba 0510 Ejovice – Sulkov, II. část Útušice-Sulkov

Okres

Plzeň – sever, Plzeň – jih, Plzeň – město

Katastrální území

přeložka silnice I/27 – Litice
dálnice D5 – Útušice, Litice, Šlovice, Dobřany, Nová Ves, Líně, Lhota u Dobřan

Investor

Ústřední orgán: Ministerstvo dopravy a spojů ČR
Přímý investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR, na Pankráci 56, 145 05 Praha 4

Zhotovitel

Z výběrového řízení vyšlo vítězně „Sdružení 510/II“, tvořené společnostmi Dálniční stavby Praha, a.s.; STRABAG a.s.; BERGER BOHEMIA, a.s.; SMP Construction, a.s.
Zhotovitel je zastoupen společností Dálniční stavby Praha, a.s., Tyršova 3, 120 48 Praha 2.

Projektant

Fa VALBEK s.r.o., Vaňurova 505/17, 460 01 Liberec 1



Tyršova 3, 120 48 Praha 2
tel.: 224 266 939, fax: 224 266 946
e-mail: dsp@dsp.cz, http://www.dsp.cz

DÁLNIČNÍ STAVBY PRAHA, a.s.