



ceskedalnice.cz

Přílohy mají svou podrobností doplňovat dálniční informační stránky ceskedalnice.cz. Obsah příloh není nikterak pozměňován a přílohy jsou zde k dispozici pouze se souhlasem autora. Tuto přílohu poskytl:



Detailní informace SSŽ o rekonstrukci a rozšíření úseku Praha – Mirošovice

Zahájilo se úsekem Všechnomy – Mirošovice, protože v té době nebyly ještě dořešeny některé problémy na úseku u Prahy. Pak se postupovalo směrem ku Praze (v roce 1997 úsek Jesenice – Všechnomy a v letech 1998 a 1999 zbývající část trasy až po napojení v Chodově). Kvalitní realizace první etapy přispěla k tomu, že SSŽ zvítězily i ve výběrových řízeních na další etapy prací.

Základním požadavkem při stavbě bylo zachovat stávající šíři zemního tělesa. Proto byla přisypaná část násypu provedena ve sklonu 1 : 1 ze zemin vyztužených geomřížemi. Při rozšiřování zářezů bylo použito betonových svodidel New Jersey jako opěrných zídek.

Dalším požadavkem bylo zvýšit příčný sklon vozovky. Na přisypaném zemním tělese byla do úrovně stávající vozovky provedena nová konstrukce s použitím asfaltových směsí. Pak byl proveden kryt v celé šířce vozovky.

V prvních třech etapách výstavby byla původní vozovka cementobetonová. Před pokládkou nového krytu byly betonové desky rozděleny na menší elementy fragmentací. Tím se snížilo smršťování betonového podkladu při nízkých teplotách.

Součástí nové konstrukce zde byl i systém omezující prokopírování trhlin nad spárami mezi betonovými deskami s obchodním názvem FlexiplastŽ (tvořený pružnou membránou ze silně modifikovaného asfaltu, chráněnou mikroobercem Gripfibre s organickými vlákny). Tento systém byl uplatněn hlavně v pomalém jízdním pruhu.

Úprava příčného sklonu byla provedena ve vrstvě z obalovaného kameniva. Nad ní byla směs s vysokým modulem tuhosti z tvrdého modifikovaného asfaltu mající i velkou odolnost proti vyjíždění kolejí. Obrusná vrstva byla tvořena tenkým asfaltovým kobercem typu ULMŽ z modifikovaného asfaltu tloušťky 25 mm. Tyto čtyři technologie byly převzaty od francouzského partnera, firmy E.J.L. Samostatně byly již realizovány SSŽ dříve na jiných stavbách. V uvedené skladbě a rozsahu však byly v ČR použity poprvé.

Na posledním úseku výstavby byla původní vozovka asfaltová. Proto zde byl způsob úpravy odlišný. Během výstavby 4. etapy bylo rozhodnuto o celoplošné opravě ve směru na Brno. Po odfrézování vrstvy 10 cm byla provedena ložná vrstva a na ní obrusná vrstva z AKMS.

Provádění asfaltových vrstev bylo usnadněno tím, že SSŽ má vlastní výrobu

modifikovaných asfaltů i výrobu emulzí. Dále pak tím, že v blízkosti stavby byla instalována nová mobilní obalovna SSŽ, první svého druhu v ČR. Po ukončení prací byla tato obalovna přemístěna na další stavbu dálničního typu.

Pro odvodnění vozovky byly použity betonové štěrbinové žlaby. Pro první etapu byly dováženy z SRN, později byly dodávány z tuzemska.

Součástí stavby bylo i rozšíření či rekonstrukce několika mostů. Most na křižovatce Všechnomy byl celý demolován a postaven znovu včetně založení. Mostovka je monolitická betonová deska o čtyřech polích. Rovněž nosná konstrukce mostu přes Botič včetně kyvných stojek opěr byla vybourána a nahrazena spojitou monolitickou deskou o třech polích.

V rámci rozšíření dálnice D1 byla provedena i řada protihlukových stěn, přeložky různých sítí, úpravy zemního valu a další objekty. Veškeré práce prováděné v letech 1996 až 1999 probíhaly bez přerušení provozu na dálnici. Postup výstavby byl rozfázován tak, aby byly prakticky stále zachovány dva jízdní pruhy v každém směru. K omezení dopravy na jeden pruh v daném směru docházelo pouze v krátkém období převádění provozu mezi jednotlivými fázemi. K usměrňování dopravy byly používány přenosné ocelové vodící stěny.

Celkové rozsahy hlavních prací v letech 1996 – 1999

Celková plocha vozovky: cca 345 000 m²

Plocha rozšíření: 99 700 m²

Násypy: 64 000 m³

Výkopy: 145 300 m³

Svodidla betonová: 11 870 m

Svodidla ocelová: 11 730 m

Štěrbínové žlaby: 11 070 m

Mapa rozšiřování D1

