

V Praze dne 18.9. 2009

## Tisková informace

### V dálničním tunelu u Cholupic už se pokládá vozovka Na nejnovějším mostě přes Vltavu se finišuje

#### Další informace:

Jan Hrabovský  
PR konzultant  
Skanska CS a.s.  
Tel.: 737 255 016  
[jan.hrabovsky@skanska.cz](mailto:jan.hrabovsky@skanska.cz)  
[www.skanska.cz](http://www.skanska.cz)

Leoš Verner  
komunikátor  
Skanska DS  
Tel: 737 257 897  
[leos.verner@skanska.cz](mailto:leos.verner@skanska.cz)  
[www.skanska.cz](http://www.skanska.cz)

Na jedné z dominant pražského silničního okruhu, v tunelu spojujícím Cholupice a Komořany, vrcholí v těchto dnech stavební práce pokládkou cementobetonové vozovky. Ve stísněných prostorách tunelu jí betonáři denně udělají až 300 metrů. Značně pokročily i práce na mostě přes Vltavu, kde se nyní dokončuje nosná konstrukce levého mostu. Úsek R513 v ceně 5,9 miliardy buduje sdružení dodavatelů pod vedením společnosti Skanska DS. Investorem projektu je Ředitelství silnic a dálnic a na jeho financování se podílí Státní fond dopravní infrastruktury spolu s Evropskou investiční bankou.

„Pokládka vozovky představuje jednu z posledních fází stavebních prací spojených s realizací tunelu. Dokončení povrchů v obou tunelových rourách se plánuje na říjen 2009. Poté zbývá dokončit montáž technologie s oživením celého systému včetně zkušebního provozu,“ řekl Karel Fulík, stavbyvedoucí společnosti Skanska DS.

Pokládka povrchu, která najednou zaměstná až 30 lidí, nyní probíhá v jižní tunelové rouře, tedy ve stoupacím třípruhovém tunelu (auta zde pojedou směrem od Vltavy). Cementobetonový povrch o tloušťce 27 centimetrů se pokládá finišerem v jednom celistvém pásu v celé šířce tunelu – 11,25 metru. Průměrný denní výkon betonáže je tři a půl tisíce čtverečních metrů. Betonáž postupuje od Cholupického portálu směrem k Vltavě.

„Cementobetonový povrch se v tunelech používá zejména kvůli bezpečnosti, protože jde o nehořlavý materiál s dlouhou životností. V betonu např. nevznikají vyjeté koleje. I přes nasazení moderních technologií, je práce v tunelu kvůli omezenému prostoru velmi náročná. Nejde totiž jen o samotnou pokládku finišerem, ale také o pohyb nákladních automobilů, které přivážejí beton z nedaleké betonárny,“ doplnil Karel Fulík.

Intenzivně se pracuje i na druhém klíčovém objektu úseku 513 – mostu přes Vltavu. Na jeho pravém mostě je již dokončena nosná konstrukce a nyní zde stavbaři provádějí izolační práce a betonáž říms. Do konce listopadu bude dokončena i nosná konstrukce levého mostu, kde za použití betonážního vozíku pro letnou betonáž vzniká poslední lamela (úsek o délce 4,85 metru). Až na jedinou jsou hotovy i všechny nosné konstrukce ramp mimoúrovňového křížení s výpadovkou Strakonická, které navazují na most přes Vltavu.

#### Nová šetrná technologie

Při betonážích v tunelu si pracovníci Skanska vyzkouší poprvé v České republice i unikátní technologickou novinku – separátor kalů – která je šetrnější k životnímu prostředí. Jde o metodu čištění výplachové vody, která se používá při řezání spar v cementobetonovém povrchu. Filtrací je z vody oddělen kal, z něhož následným slisováním vznikají betonové kostky, které lze zpracovat k dalšímu použití do podkladních vrstev, ke zpevnění povrchů apod. Vyčištěnou vodu je pak možné opětovně použít k řezání. Separace kalů tak má při denní spotřebě 8 krychlových metrů vody velmi pozitivní ekologický i ekonomický přínos.

#### Zlatý Permon

Bez zajímavosti není ani fakt, že raziči společnosti Skanska při stavbě tunelu získali dva roky po sobě ocenění za bezpečnost podzemních prací na úseku 513 – za celou dobu při nich nedošlo k žádnému závažnému úrazu. Cenu v kategorii Podzemní stavitelství udělil Český báňský úřad.

V Praze dne 18.9. 2009

## Tisková informace - příloha

### Silniční okruh kolem Prahy

### Stavba 513 Vestec - Lahovice

#### Další informace:

Jan Hrabovský  
PR konzultant  
Skanska CS a.s.  
Tel.: 737 255 016  
[jan.hrabovsky@skanska.cz](mailto:jan.hrabovsky@skanska.cz)  
[www.skanska.cz](http://www.skanska.cz)

Leoš Verner  
komunikátor  
Skanska DS  
Tel: 737 257 897  
[leos.verner@skanska.cz](mailto:leos.verner@skanska.cz)  
[www.skanska.cz](http://www.skanska.cz)

Stavba 513 tvoří 8,34 kilometrů dlouhou část jihozápadního segmentu celého souboru staveb Silničního okruhu kolem Prahy v prostoru mezi obcemi Vestec a Lahovice. Začíná napojením na stavbu 512 D1 – Jesenice – Vestec v mimoúrovňové křižovatce s výhledovou trasou dálnice D3 a silnicí II/101 u obce Jesenice a končí rozsáhlou mimoúrovňovou křižovatkou Strakonická u obce Lahovice v blízkosti Vltavy.

Úsek 513 v délce 8,34 km spadá do kategorie R 27,5, což je označení pro čtyřpruhovou, směrově rozdělenou silnici s rozšířeným středním dělicím pásem a plánovanou návrhovou rychlostí 100 km/h.

Dominantou celé stavby je 236 metrů dlouhý tříkolový most přes Vltavu, na nějž je napojen 70 metrů dlouhý přesýpaný tunel, po němž následuje ražený tunelový úsek o celkové délce 1930 m se dvěma směrově rozdělenými rourami a převýšením 120 metrů. Tunel ústí poblíž obce Cholupice, kde komunikace pokračuje v zářezu, míjí nalevo obec Písnice a napravo obce Točná, Dolní Břežany, Hodkovice a Zlatníky a končí po 6 km v mimoúrovňové křižovatce Vestec.

#### Základní údaje:

Název stavby: Silniční okruh kolem Prahy, stavba 513 Vestec - Lahovice  
Investor: Ředitelství silnic a dálnic ČR  
Zhotovitel: Sdružení Vestec – Lahovice, vedoucí Skanska DS a.s., členové Skanska BS a.s. a Alpine Mayreder Bau GmbH  
Projektant: Pragoprojekt, a.s., IKP, Pontex  
Zahájení: 12/2006  
Předpokládané uvedení do provozu: 04/2010

#### Technická specifikace:

Celková délka stavby: 8,34 km  
Přivaděč Vestec 1,49 km  
Šířkové uspořádání: R 27,5 (čtyřpruhová směrově rozdělená s rozšířeným středním pasem)  
Podélný sklon max 4%  
Příčný sklon střežovitý 2,5%  
Plocha vozovek 379 250m<sup>2</sup> - asfaltový beton , CB kryt  
Návrhová rychlost: 100 km/h  
Počet MÚ křižovatek: 4  
MÚK Jesenice (s D3 a II/101)  
MÚK Písnice (s přivaděčem Vestec)  
MÚK Břežany (s III/0031)  
MÚK Točná – neveřejný sjezd  
Počet mostů celkem: 27, z toho 236 m dlouhý most přes Vltavu  
Biomosty: 3  
Tunely: 2, 1937 m třípruhový a 1924,2 m dvoupruhový, 70 m přesýpaný  
Kanalizace 9,46 km  
Zaléné pasy podél trasy 10,9 ha  
Vybavení a příslušenství: osvětlení celé trasy včetně MÚK  
5 ks DUN + RN (dešťové usazovací + retenční nádrže)  
dopravní značení včetně proměnných značek  
SOS hlásky  
meteo stanice a dálniční informační systém  
Protihlukové stěny: zemní valy  
Zemní práce - výkop: 2,9 mil. m<sup>3</sup>  
- násyp 1,1 mil. m<sup>3</sup>