

Příloha č. 1

Technické informace o stavbě

▪ Význam stavby

Trasa dálnice D1 v úseku Mořice – Kojetín (stavba 0134.1/II) je jednou ze souboru staveb v úseku Vyškov – Hulín – Přerov – Lipník nad Bečvou. Ten kromě předmětné stavby 0134.1 zahrnuje stavby 0133 Vyškov – Mořice (spolu s 0134.1/I v provozu od října 2005), 0134.2 Kojetín – Kroměříž západ, 0134.3 Kroměříž západ – Kroměříž východ (obě v provozu od září 2008 včetně MÚK Kojetín ze stavby 0134.1/II) a stavbu 0135 Kroměříž východ – Říkovice (ve výstavbě). Trasa dálnice D1 bude pokračovat dále směrem k Lipníku nad Bečvou stavbami D1 0136 Říkovice – Přerov a 0137 Přerov – Lipník nad Bečvou. Zde se stavba 0137 na svém konci napojí na stavbu D47 Lipník – Bělotín (v provozu od listopadu 2008) a dále pokračuje na Ostravu. Tyto projekty prodlouží D1 v okolí Kroměříže o více než 20 kilometrů, z okolních obcí stáhnou veškerou nákladní dopravu a výrazně zrychlí spojení mezi Brnem a Zlínem.

▪ Umístění a rozsah stavby

Úsek dálnice D1 Mořice – Kojetín vychází ze schválené koncepce dopravy Územního plánu Velkého územního celku Olomoucké sídelní regionální aglomerace. Dálnice D1 zde společně s rychlostními komunikacemi R35 a R55 dotváří dopravní kostru vyšší komunikační sítě střední Moravy.

Stavba je posledním úsekem, který chyběl k dálničnímu napojení Kroměříže. Navazuje na předchozí úsek dálnice D1 0133 Vyškov – Mořice a na první etapu úseku 0134.1 před provizorním napojením dálnice na silnici I/47 u Vrchoslavic, za nadjezdem silnice III. třídy. Odtud trasa dálnice vede jižně od silnice I/47. Mezi 54. a 55. kilometrem je trasa navržena v kategorii D 28,0/120 z důvodu možnosti vedení dopravy v 2+2 pružích v době opravy mostu přes Syrovátku. Stavba končí za mimoúrovňovou křižovatkou Kojetín se silnicí III/36724. Navazující částí na stavbu 0134.1/II je úsek 0134.2 Kojetín – Kroměříž západ, který je v provozu od loňského září. Celková délka úseku 2. etapy je 6,6 kilometru.

Rozdělení stavby D1 0134.1 na dvě etapy bylo nutné z důvodu ochrany obce Vrchoslavice, která by se po zprovoznění stavby D1 0133 Vyškov – Mořice ocitla přímo na spojnici se silnicí I/47. V případě zprovoznění úseku stavby D1 0133 bez navazujícího úseku stavby 0134.1/I by tak veškerá automobilová doprava sjíždějící z dálnice, nebo na ni navazující projížděla obcí, což nebylo možné vzhledem k nevyhovujícímu technickému řešení stávající silnice I/47 v průtahu obcí. Vybudování I. etapy stavby dálnice D1 0134.1 a zejména její současné zprovoznění společně s předcházejícím úsekem stavby 0133 tak pro Vrchoslavice znamenalo výrazné dopravní zklidnění na silnici I/47.

Součástí stavby druhé etapy je více než 80 stavebních objektů, mimo jiné mimoúrovňová křižovatka Kojetín, která na dálnici připojuje stávající silnici I/47, 14 mostních objektů (z toho 3 přes vodní toky a 11 dálničních) a oboustranná dálniční odpočívka Křenovice.

Tvar zemního tělesa dálnice v předmětných úsecích byl navrhován především s ohledem na rozsah zemních prací v konkrétním místě a na geologickou skladbu podloží. V oblasti mostů byly provedeny rozsáhlé sanační opatření ve formě pilot a sanačních vrstev pod násypy.

Stavba zahrnuje rovněž provedení technické a biologické rekultivace komunikace dočasného připojení dálnice D1 v úseku první etapy na silnici I/47. Tato dočasná komunikace byla vybudována v rámci stavby I. etapy a umožňuje připojení dálnice D1, staveb 0133 a 0134.1/I na stávající silniční síť, tedy na silnici I/47 mezi Vrchoslavicemi a Stříbrnicemi.

Stavba prochází mimo zastavěné území na pozemcích, které jsou v převážné části zemědělsky využívány. Z těchto důvodů nebylo nutné přistoupit k žádným demolicím stávajících objektů. Trasa stavby D1 0134.1/II si však vyžádala realizaci četných přeložek a úpravy inženýrských sítí a vodních toků.

Celá stavba se rovněž nachází v extravilánu a křížuje množství vodních toků a přírodních biokoridorů. Při stavbě byl proto kladen důraz na co nejnižší dopad na přírodní prostředí, zejména při realizacích přeložek vodních toků a výsadby nových biokoridorů.

▪ Další technické údaje

Směrové řešení je tvořeno směrovými oblouky o minimálním poloměru $R=3800$ m, komunikace je navržena v celém úseku bez dostředného klopení v základním střechovitém příčném sklonu 2,5 %.

Niveleta ve většině úseku stoupá jednotným sklonem 0,3 %, v závěru úseku přechází vrcholovým zakružovacím obloukem o poloměru $R=350000$ m do klesání 0,44 %. Vozovka je betonová, pouze v oblasti mostů a vysokých násypů s předpokládaným sedáním je navržena vozovka asfaltbetonová.

Odvodnění je řešeno pomocí otevřených silničních příkopů a betonovými monolitickými žlaby při okraji vozovky, kterými je voda svedena uličními vpuštění do středové kanalizace a následně do příkopů. Příkopy jsou ukončeny normými stěnami uzpůsobenými k osazení stavítek v případě havárie.

Zdroj: ŘSD ČR
Skanska DS a.s