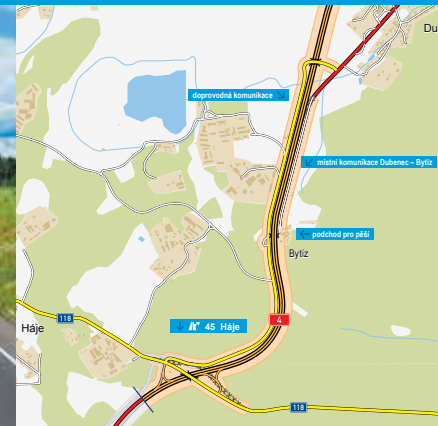
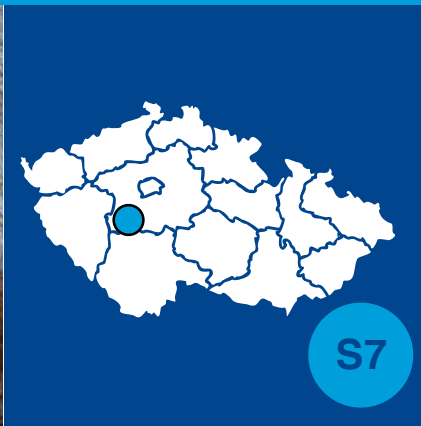


Dálnice D4

Skalka–II/118

INFORMAČNÍ LETÁK, 10/2017 UVEDENO DO PROVOZU



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Skalka – II/118

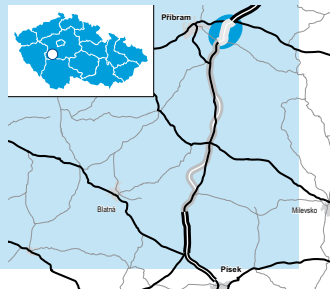
DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba D4 Skalka–křižovatka II/118 řešila výstavbu čtyřpruhové směrově rozdělené dálnice, která nahradila stávající dvoupruhovou směrově nerozdělenou silnici I/4. Důležitým cílem stavby bylo také odklonění dopravní tepny mimo obec Dubenec, čímž byly vytvořené podmínky pro bezpečnou a pohodlnou jízdu motorových vozidel a zlepšení životního prostředí v Dubenci.

Silnice I/4 Praha–Strakonice je nyní v úseku mezi Prahou a mimoúrovňovou křižovatkou Háje (křižovatka se silnicí II/118) vybudována jako čtyřpruhová dálnice. V úseku Háje–Strakonice je komunikace nadále dvoupruhová, směrově a výškově nevyhovující, v mnohých místech vedená v zastavěném území.

Stavba navazuje na ukončený úsek zhruba v km 41,115 v prostoru křižovatky Skalka. Po této silnici je vedena veškerá doprava z Prahy na Strakonice a do Písku, dále silnice pokračuje až do oblasti Šumavy a na hraniční přechod ve Strážném a ve směru přes Písek na České Budějovice. V rámci souboru staveb je připravována přestavba stávající silnice I/4 na moderní čtyřpruhovou dálnici jak na území Středočeského, tak i Jihočeského kraje.

Dálnice D4 je v tomto úseku řešena jako obchvat Dubence namísto průtahu, a to zejména z důvodu ochrany životního prostředí obyvatel obce. Ve smyslu zpracované hlukové studie jsou navržena protihluková opatření tak, aby byly dodrženy maximálně přípustné hladiny hluku ve venkovním prostředí. Nově navržená trasa dálnice podstatně zlepšuje imisní situaci v Dubenci, který nebude v budoucnu imisemi z dopravy obtěžován.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Umístění stavby je velmi úzce vymezeno podmínkou na maximální využití stávající trasy, která prochází poddolovaným územím s výsypkovými haldami jako pozůstatek minulé těžby uranové rudy. I proto bylo nadále nutné respektovat kontrolní vrty ve správě DIAMO Příbram a maximálně využít stávající trasu I/4. Celková délka přeložky je 4788 metrů v kategorii R 22,5/80.

Začátek stavby navazuje na stávající dálnici D4 v křižovatce silnic I/4 a II/118 v místě, kde stávající dálnice končí a navazuje dále silnice I/4 jako dvoupruhová. Trasa se odklání pravým obloukem o poloměru 600 metrů a protisměrným obloukem o stejném poloměru obchází obec Dubenec ve vzdálenosti přibližně 150–200 metrů od nejbližší zástavby. Před obcí Bytíz v km 44,015 se vrací ke stávající I/4, kterou ve třech místech kříží, a pokračuje v jejím souběhu. Stávající vozovka se využívá jako jeden jízdní pás. Úprava končí za mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí II/118.

Stavba dálnice D4 zahrnovala kromě hlavní trasy také výstavbu mimoúrovňové křižovatky se silnicí II/118 u obce Háje. Stavba řešila rovněž výstavbu nové doprovodné komunikace II. třídy, která zajišťuje obsluhu území, přeložky nebo úpravy místních, polních a lesních cest, vybudování systému od-

vodnění, dopravního značení, přeložky inženýrských sítí, protihlukových stěn a realizaci vegetačních úprav.

Svahy tělesa komunikace budou v rámci dokončovacích prací ohumusovány a osázeny stromy a keři. Kromě příznivých estetických účinků budou plnit funkci ochrany před nepříznivými vlivy z provozu dálnice. Dále byl řešen střet trasy dálnice s koridorem vodního toku Kocáby, a to přemostěním ve smyslu požadavku územního rozhodnutí. V konci úseku prochází trasa dálnice okrajem II. vnějšího pásma vodního zdroje Drásov. V této části je voda z vozovky odvedena do utěsněných příkopů a kanalizací mimo toto pásmo.

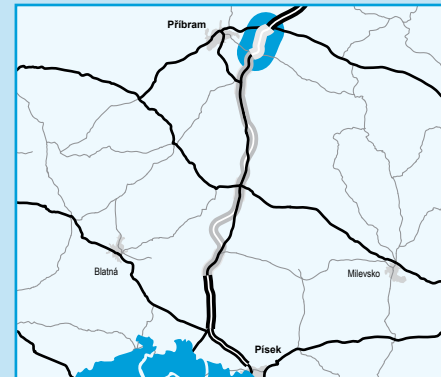
Klima regionu nemůže být převedením dopravy z centra obce na jeho okraj výrazně ovlivněno. Malé působení se vyskytne při průchodu lesními celky. Niveleta komunikace je vedena nad hladinou podzemní vody, avšak stavbou komunikace nedošlo k ovlivnění režimu podzemních vod.



Požadavkem byl minimální zásah do lesních pozemků, provedení nejnútnejších přeložek inženýrských sítí a minimalizovaný zábor zemědělské půdy. Přeložka silnice vyhovuje požadavkům na obslužnost přilehlého území.

→ Dálnice D4

stavba
Skalka – křižovatka II/118

infografika D4-Skalka-II-118-161014



-  řešená stavba
-  jiné stavby



0 0,5 1 km

Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2013



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Skalka – II/118**STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE**

Stavba byla slavnostně zahájena 1. dubna 2015 za účasti ministra dopravy Dana Ťoka, ředitele SFDI Zbyňka Hořelici a generálního ředitele ŘSD ČR Jana Kroupy.
Stavba pokračuje dle schváleného harmonogramu.
Slavnostní uvedení stavby do provozu se uskutečnilo 4. října 2017 mimo jiné za účasti ministra dopravy Dana Ťoka a generálního ředitele ŘSD ČR Jana Kroupy.

EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
11/1994	01/2002	06/2004	01/2009	01/2014	04/2015	10/2017

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • 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: 4788 m
kategorie: R 22,5/80
plocha vozovek: 102 500 m²
plocha chodníků: 521 m²
počet stavebních objektů: 64

Mostní objekty:

na dálnici: 2
nad dálnici: 2
podchod pro pěší: 1
délka mostů: 185 m
plocha mostů: 2523 m²

Mimoúrovňové křižovatky:

počet: 1 (MÚK Háje)
délka větví: 916 m
plocha vozovek: 4904 m²
Křižovatky:
OK Skalka (vnější průměr: 50 m)

Protihlukové stěny:

počet: 3 (524 m / 2047 m²)
délka protihlukových valů: 100 m
Úpravy ostatních komunikací:
počet objektů: 6 (5553 m)

Přeložky inženýrských sítí:

vodohospodářské objekty: 10
objekty elektro: 17

Celkový objem zemních prací:

výkopy: 339 993 m³
násypy: 418 372 m³

Název stavby:

D4 Skalka–křižovatka II/118

Místo stavby:

Středočeský kraj
Katastrální území:
Dubenec, Příbram KÚ Bytíz, Háje,
Stěžov, Višňová

Druh stavby:

novostavba, liniová

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

Valbek spol. s.r.o.

Zhotovitel:

Skanska a.s.

Cena stavby dle smlouvy:

417 485 287 Kč (bez DPH)

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