

Stavba D4 Via Salis jede naplno, zaměstnala už přes 1 000 lidí

Stavba dálnice D4, prvního infrastrukturního PPP projektu v České republice, pokračuje podle plánu, a to jak z časového, tak z finančního hlediska. Na trase Háje-Mirotice je více než dva roky od zahájení proinvestováno přes 60 procent finančních zdrojů. A ještě letos se ve finančním objemu stavba přehoupne přes tři čtvrtiny.

Výrazný pokrok v postupu prací směřuje ke čtyřem pětinaš do-
končeného projektu v letošním roce. Ve třetí a nejdůležitější
stavební sezóně na D4 významně vzrostl počet pracovníků
i techniky. Zatímco začátkem stavební sezóny pracovalo na D4
kolem 200 lidí, postupně se jejich počet zvýšil na více než
1 000 zaměstnanců a 600 strojů. Během léta tato čísla ještě
vzrostla.

Skalní masiv musel pryč

V průběhu první poloviny letošního roku byla na D4 dokončena největší terénní akce. V sousedství Milína musel trase dálnice ustoupit skalní masiv vrchu Kojetín. Při jeho odstřelování se celkem odtěžilo 43 000 kubických metrů horniny, které jsou znovu použity v rámci terénních úprav na D4. V souvislosti se stavební činností u Kojetína byla od 1. června do konce stavební sezóny uzavřena silnice I/4 a provoz je veden přes Milín. Jedná se o největší dopravní omezení v průběhu stavby, které potrvá do listopadu.



Vyrůstá 40 mostů

Celý letošní rok se na D4 nese ve znamení mostů, kterých je na trase celkem 40. Při délce 32 kilometrů nově vznikající dálnice tak vlastně na každý kilometr trasy připadá nejméně jeden most nebo propust. Zatímco loni byly tyto stavby založeny, letos již budou všechny mosty dotaženy do fáze hotové hrubé stavby. Pak již budou čekat na pokládku izolace a vozovkových vrstev, říms, montáž svodidel, odvodnění a další dokončovací práce.



Vznikají dvě moderní odpočívky

Koncem léta začala u velké křižovatky Lety stavba operačního střediska pro správu a údržbu dálnice (SSÚK – Středisko správy a údržby koncesionáře), v němž bude zároveň sídlit dálniční policie. U Krsic se brzy rozjede výstavba dvou protilehlých dálničních odpočívek. Obě stavby budou sloužit jako jeden z příkladů ambiciózní environmentální strategie Via Salis vybudovat D4 v režimu splňujícím přísné ekologické nároky. Budova SSÚK vznikne v nízkoenergetickém standardu. Elektrickou energii zajistí fotovoltaika a bioplynová stanice. Na dálničních odpočívkách vznikne kromě klasických benzínových pump 16 rychlonabíjecích stanic pro elektromobily.

Rekonstrukce starších úseků

Kromě stavby nových 32 kilometrů D4 rekonstruuje Via Salis v letošním roce i 16 kilometrů dalších úseků uvedených do provozu mezi lety 2004 a 2017. Modernizační práce představují odstranění celého asfaltového souvrství v pomalém pruhu, nezbytné úpravy nestmelených podkladních vrstev, zacelení trhlin ve všech vrstvách a nové vyplnění středního dělicího pásu. Veškerý vyfrézovaný materiál bude znovu použit a stane se v maximální možné míře součástí nově vyráběných asfaltových směsí. Celkem takto bude opraveno přes 150 tisíc m² starých vozovek.





Projekt PPP D4 realizuje sdružení Via Salis tvořené francouzskými firmami VINCI Highways, VINCI Concessions a Meridiam. Investice zahrnuje projektování, financování,

stavbu a údržbu 32 km dálnice D4 z Příbrami do Písku a modernizaci a údržbu dalších 16 kilometrů již zprovozněných navazujících úseků. Výstavba nové dálnice je rozdělena do pěti tzv. greenfield úseků, a práce probíhají ve všech úsecích zároveň. Stavba bude podle smlouvy se státem hotova v prosinci 2024 a dalších 25 let bude konsorcium dálnici udržovat a provozovat. Stavební práce provádí DIVia stavební, která patří do skupiny VINCI Construction CS, a provoz a údržbu na existujících 16 kilometrech řeší ve speciálním režimu od 1. 7. 2021 Via Salis Operations vlastněná VINCI Highways. Stavba byla oficiálně zahájena v červnu 2021.



D4 Via Salis je součástí ambiciózní environmentální strategie

Dálnice D4 Via Salis vzniká jako zatím jediná velká infrastrukturní stavba v Česku v režimu PPP, tedy partnerství státu a soukromého sektoru. To však není její jediná zvláštnost. Další specifika popisuje výkonný ředitel VINCI Highways pro střední Evropu a generální ředitel Via Salis Christian Biegert.

Narazili jste během dvou let stavby na něco, s čím jste nepočítali? Jaké části jsou stavebně nejobtížnější?

Jsem rád, že se žádná velká nečekaná překvapení zatím nekonala. Je to dáno i velmi dobrou přípravou projektu ze strany státu. Bezpochyby náročnými stavebními prvky jsou mostní konstrukce, kterých je na celé trase kolem 40. Zajímavý je především monolitický most přes řeku Skalici, který je s více než 400 metry nejdelším na celé trase. Tento most je mimo jiné unikátní i tím, že překlene postupně silnici třetí třídy, polní cestu, údolí řeky Skalice a regionální železniční trať. Za zmínku stojí i dva obloukové prefabrikované mosty, které budou sloužit pro migraci zvěře. První bude přemostovat budoucí D4 ve skalním zářezu mezi vrchem Kojetín a Milínem zhruba na 50. kilometru, a druhý obchvat u Rakovic a Čimelic na km 72. A určitě je specifické, že se všechny mosty budují najednou, což vyžaduje velkou mobilizaci mostních týmů skupiny VINCI Construction CS. Stejně tak není běžné, že se D4 staví na všech pěti nových tzv. greenfieldových úsecích v celé délce 32 km najednou. K tomu se rekonstruuje dalších 16 km již dříve zprovozněných brownfieldových úseků.

V souvislosti s dostavbou D4 se často zmiňují ekologická hlediska. V čem je projekt z tohoto hlediska specifický?

Myslím, že náš projekt se odlišuje v kontextu české dálniční sítě také tím, že od začátku klademe velký důraz na udržitelnost v mnoha různých podobách a součástí je i ambiciózní akční plán udržitelnosti.

Už při vlastní stavbě razíme zásady cirkulární ekonomiky a snažíme se o maximální opětovné použití vytěženého materiálu. Na D4 se zrecykluje téměř 100 % vyfrézovaného asfaltu.

Veškerá zemina, která byla z budoucí trasy dálnice odstraněna, poslouží k pokrytí náspů i zářezů, ornice přijde vhod zemědělcům. Pro budování podkladových vrstev dálnice se používá kamenivo především z lokálních zdrojů, čímž se snižují zejména emisní zátěže plynoucí z dopravy na velké vzdálenosti.



V současnosti se připravuje nebo realizuje asi 15 projektů, které jsou zaměřeny na plnění hlavních cílů našich akcionářů VINCI Highways a Meridiam v oblastech dekarbonizace, redukce odpadů, úspor ve spotřebě vody nebo ochrany přírody a podpory biodiverzity. Chceme například nahradit tradiční monokulturní travu podél dálnice speciální směsí, která vytvoří tzv. divoké louky, nebo jsme v pilotním projektu nainstalovali první desítku včelích úlů.

Ekologické aspekty se propisují i do technologií. Počítáme například s využitím fotovoltaických panelů v našem operačním centru nebo s nadstandardním počtem dobíjecích stanic na odpočívkách.

Vláda chce využít model PPP také na výstavbu části dálnice D35, vysokorychlostní železnice i propojení Prahy s letištěm. Uvažujete o tom, že byste se do těchto projektů také zapojili?

Ano, o těchto projektech se hodně mluví. Nejbližší je asi projekt dostavby dálnice D35. Bude to komplikovanější a rozsáhlejší stavba než D4. U železničních projektů nyní probíhají studie proveditelnosti a byly by to první PPP projekty na české železnici. Samozřejmě máme v plánu se ucházet o realizaci dalších PPP projektů a jsme rádi, že se náš projekt dostavby D4 stal pozitivní referencí.

