

7/23

DOSTAVBA D4 JE ZA POLOVINOU



Vážení čtenáři,

jsem rád, že po dvou intenzivních letech projektu dostavby dálnice D4 jsme se stavbou Via Salis překročili pomyslnou polovinu v projektu, a to nejen v čase, ale také v hotových pracích. Na konci června to bylo skoro 53 %. Za tímto výborným výsledkem především týmová práce, velké nasazení a dobře připravený projekt. Skutečné partnerství veřejného a soukromého sektoru v praxi.

O tom, jak projekt pokračuje, se osobně na své inspekci přímo na stavbě přesvědčil i ministr dopravy Martin Kupka. S panem ministrem jsme také navštívili obec Milín, kde kvůli uzavírcce silnice 1/4 projíždí velké množství aut.

Zatím trochu ve stínu stavby nové dálnice zůstávala další, ale rovněž velmi důležitá součást našeho kontraktu, modernizace brownfieldových sekcí, tedy 16 km úseků D4, které jsou již v provozu. Ještě v průběhu letošního roku opravíme skoro 160 tisíc m² existující dálnice, zrekonstruujeme propustky, mosty a postavíme nové bezpečnostní zábrany.

Nejen při této modernizaci, ale v rámci celého projektu, bereme co největší ohled na přírodu a klademe důraz na udržitelnost. Součástí podpory cirkulární ekonomiky či biodiverzity nejsou jen velké investice, ale i menší, komornější projekty. Jako například instalace 10 včelích úlů na začátku trasy nové D4. Už na podzim bude mít dálnice D4 vlastní med.

Nezbývá než vám popřát příjemné čtení a krásný zbytek léta!

Christian Biegert
generální ředitel Via Salis

OBSAH

Úvodník

01

Kontrolní návštěva na stavbě D4

02

V Milíně se diskutovalo o technickém vzdělávání a objížďce

03

Stavba komunikace v létě běží naplno

04

V rámci modernizace opravujeme přes 150 000 m² starých vozovek

05

Via Salis Operations posiluje tým

06

U dálnice se v desítce úlů zabydlely včely

07





STAVBA VIA SALIS BĚŽÍ PŘES DVA ROKY A JE Z POLOVINY HOTOVÁ

Koncem května uplynuly dva roky od zahájení Via Salis a s počátkem léta se stavba přehoupala z hlediska objemu finančních prací do své druhé poloviny. Ještě do konce letošního roku budou prostavěny více než tři čtvrtiny financí projektu.

Dva roky stavby také znamenaly příležitost pro zhodnocení stavu projektu ze strany **ministra dopravy Martina Kupky**. V rámci kontrolní návštěvy na D4 jej s podrobnými informacemi o průběhu stavby seznámili **generální ředitel Via Salis Christian Biegert** a za zhotovitele DIVia stavební pak **Martin Borovka**, **generální ředitel Skupiny VINCI Construction CS**.

O pokroku stavby se na místě přesvědčili i zástupci dalších zainteresovaných subjektů: **francouzský velvyslanec Alexis Dutertre** a zástupce akcionáře Via Salis, **David Delgado Romero**, **partner a výkonný ředitel pro střední a východní Evropu společnosti Meridiam**.

„Jsem rád, že všechny práce na D4 pokračují podle předpokladů a projekt Via Salis tak prokazuje životaschopnost modelu PPP pro financování podobných infrastrukturních staveb. Výraznější zapojení PPP do železničních či dálničních staveb znamená pro stát rozložení plateb v čase včetně následné údržby. To je důležité v okamžiku, kdy máme na stavbu dálnic k dispozici méně peněz z Evropské unie,“ uvedl ministr dopravy Martin Kupka.

Financování pomocí PPP bude podle něj využito na dva úseky D35 u Mohelnice. Současně probíhají studie proveditelnosti pro dva železniční projekty, úsek IV. železničního koridoru

ze Ševětína do Nemanic a pro část nového spojení na pražské letiště.

„PPP projekt D4 je největší francouzskou investicí v Česku nejméně za posledních deset let, a proto se o její průběh dlouhodobě zajímáme,“ uvedl francouzský velvyslanec v ČR Alexis Dutertre. Doplnil, že právě Francie má v Evropě nejvíce realizovaných PPP projektů hned po Velké Británii. A ve stavbě železničních tratí formou PPP, o které se v ČR nyní také uvažuje, je Francie dokonce evropskou jedničkou.



V MILÍNĚ SE DISKUTOVALO O TECHNICKÉM VZDĚLÁVÁNÍ A O VELKÉ OBJÍŽDCE



Vznik tak náročného infrastrukturního díla, jakým je dálnice, je nemyslitelný bez špičkových, technicky vzdělaných odborníků. Zároveň se tak rozsáhlá stavba neobejde bez dočasných dopravních omezení. A právě tato dvě témata přivedla **ministra dopravy Martina Kupku** a **generálního ředitele Via Salis** do středočeského Milína, který je jednou z největších obcí na trase D4.

Na místní základní školu přijeli oba pánové podpořit zájem o technické vzdělávání. Ministr stručně prezentoval mimo jiné principy partnerství státu a soukromého sektoru, které se na D4 uplatňují. Zhruba stovce studentů tu navíc odborníci z Via Salis

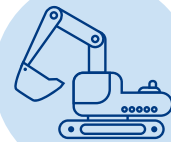
promítli krátký film o D4 a prezentovali informace z průběhu stavby i z následné etapy správy celé komunikace.

Milín přitom v současné době patří k nejméně frekventovaným obcím v Česku. Kvůli stavbě dálnice D4 tu projíždí zhruba 15000 aut denně. Objížďka, která potrvá do konce listopadu, byla tématem setkání Martina Kupky a Christiana Biegerta se starostou Milína Vladimírem Vojáčkem a dalšími představiteli města. Jednalo se o opatřeních ke zvýšení bezpečnosti dopravy v Milíně po dobu objížďky, o vybudování kruhového objezdu před Milínem na příjezdu z Prahy a kompletní renovaci průtahu obcí po dokončení dostavby D4.

„Všechny práce pokračují podle harmonogramu. Takže bude dodržen i termín, podle něhož bude objížďka skrze Milín trvat do konce listopadu. Poděkoval jsem i za toleranci, s jakou místní snášejí dočasně zvýšenou dopravní zátěž. Všichni na stavbě dělají své maximum, aby s tím spojené nepohodlí pro občany Milína bylo co možná nejkratší,“ dodal po setkání Martin Kupka.



STAVBA KOMUNIKACE V LÉTĚ BĚŽÍ NAPLNO



V letních měsících je pro stavební společnosti obvykle období plné stavební sezóny. Na dostavbě dálnice D4 je to velmi dobře patrné. Každý, kdo tudy projíždí, může vidět, jak nová část dálnice roste přímo před očima. Intenzivně se staví na celé 32 km dlouhé trase. Aktuálně na D4 pracuje víc než 1100 lidí a 600 strojů. Tyto počty přitom ještě porostou, podle prováděných prací až na 1200 lidí.

Rostou mosty, probíhají rozsáhlé zemní práce, někde jsou již dokonce vidět první konstrukční vrstvy nové vozovky. Skalní masiv u Milína již ustoupil dálnici a probíhají práce na jeho zajištění. Na stavbě SSÚK (Středisko správy a údržby komunikace) a dvou odpočívek u obce Krsice probíhaly od jara přípravné práce a v květnu se začalo stavět.

Tak rozsáhlé stavební práce, kdy část dálničního tělesa vzniká v trase stávající I/4, nebo ji křížuje, se bohužel neobejdou bez dočasných omezení dopravy. Snahou je co nejvíce zachovat dopravní obslužnost oblasti a současně zajistit bezpečné pracovní prostředí pro zaměstnance působících firem. Proto byla například v červnu uzavřena silnice III/11818 spojující Milín s Pečičkami a Smolotely. Silniční doprava byla vedena přes obec Milín. V místě bylo nutné odstranit most.



Od 1. června
až do konce
stavební sezony je
také uzavřena silnice I/4

u Milína v místě skalního masívu Kojetín, přičemž provoz je veden právě přes Milín. S postupem prací se dopravní opatření mění, a proto je třeba průjezdu těmito úseky věnovat zvýšenou pozornost.





V RÁMCI MODERNIZACE OPRAVUJEME PŘES 150 000 M² STARÝCH VOZOVEK

O Via Salis se hovoří především v souvislosti se stavbou zbrusu nové dálnice D4 v délce 32 kilometrů mezi Hájemi a Miroticemi, ale velmi významnou součástí projektu tvoří i modernizace již stávajících úseků, které byly uvedeny do provozu mezi lety 2004 až 2017. „Heavy maintenance“, jak nazýváme obnovu desítek tisíc čtverečních metrů vozovky, je již v plném proudu.

Aktuálně běží první etapa, v jejímž rámci provádíme především sanaci vozovky v úsecích 7 (Mirovice – Třebkov, délka 5,9 km) a 8 (Třebkov – Nová Hospoda, délka 2,2 km). Před vlastním zahájením prací jsme provedli nové průzkumy stavu vozovek, které jsme spolu s prognózami dopravní zátěže v průběhu koncesního období (25 let) využili pro návrh optimálního postupu rekonstrukce. Ten je volen s ohledem na maximální trvanlivost a minimalizaci nutné další údržby (která by znamenala omezení dopravy) v následujících letech.

Modernizační práce představují odstranění celého asfaltového souvrství v pomalém jízdním pruhu, nezbytné úpravy nestmelených podkladních vrstev, zacelení trhlin ve všech vrstvách a nové

vyplnění středního dělicího pásu. V průběhu zhruba 3 měsíců takto obnovíme v první etapě vozovku ve směru na Prahu s plochou 77 000 m², což mimo jiné vyžaduje vyfrézování přibližně 20 000 tun asfaltových vrstev a následnou přípravu podkladu a položení zhruba stejné plošné tonáže nové asfaltové směsi. Jako u všech ostatních činností na D4 přitom dbáme na udržitelnost – veškerý vyfrézovaný materiál bude znovu použit a stane se v maximální možné míře součástí nově vyráběných asfaltových směsí.

Modernizace se přitom netýká jen samotné vozovky. Současně opravíme na trase všechny odvodňovací prvky a propustky. Nezbytné údržbě podrobíme i všechny mostní objekty, které dostanou novou povrchovou úpravu, aby se prodloužila jejich životnost. Kvůli zvýšení bezpečnosti budeme i modernizovat stávající dopravní informační systém a postavíme nové bezpečnostní zálivy.

Velmi podobný zásah čeká i trasu v opačném směru na Strakonice a Písek. Zde se modernizace dotkne 80 000 m² vozovky.



VIA SALIS OPERATIONS POSILUJE TÝM



Již více než dva roky tvoří součást našeho PPP projektu také společnost **Via Salis Operations**, jejímž hlavním posláním je správa a údržba dálnice D4. Zatím pracuje na stávajících, již dříve zprovozněných úsecích v délce 16 kilometrů. Po dokončení stavby D4 v roce 2024 ale převeze zodpovědnost za celých 48 kilometrů, a to po dobu trvání 25 let koncese.

Tým Via Salis Operations již nyní výrazně posiluje a přijímá nové spolupracovníky, kteří se budou starat o bezpečný provoz Via Salis. Mezi jeho hlavní povinnosti patří nepřetržitý dohled nad provozem a rychlá reakce na mimořádné události, letní a zimní údržba či pravidelná kontrola a péče o celou infrastrukturu.

Společnost proto hledá do svého týmu spolupracovníky na pozice:

- operátor údržby
- operátor pro sledování provozu
- mobilní hlídka
- mechanik
- asset manažer
- manažer IT
- elektrikář
- road supervisor
- report assistant
- finance assistant

Zázemím Via Salis Operation se stane Středisko správy a údržby komunikace (SSÚK), které se již buduje v těsném sousedství D4 u křižovatky Lety.

Pokud máte zájem stát se členem týmu pečujícího o nejmodernější dálnici v Česku, pošlete životopis na hr@viasalis-operations.cz





U DÁLNIČE SE V DESÍTCE ÚLŮ ZABYDLELY VČELY

U sjezdu z dálnice D4 na Háje jsme umístili 10 včelích úlů. Projekt úlů startuje ještě v průběhu výstavby a po jeho vyhodnocení a dokončení D4 v roce 2024 budou včelstva rozmístěna i v dalších lokalitách. Patronkou projektu se stala zpěvačka **Heidi Janků**, která úly pokřtila spolu s generálním ředitelem Via Salis **Christianem Biegertem**, senátorem za příbramský obvod **Petrem Štěpánkem** a **Vladimírem Vojáčkem**, starostou **Milína**, v jehož katastru se úly nachází.

Instalace včelstev je součástí naší ambiciózní environmentální strategie, jejímž cílem je vybudovat a provozovat D4 s maximálním ohledem na přírodu. Desítka včelích úlů stojí hned na začátku prvního úseku (Háje – Milín) z celkem 48 kilometrů budoucí dálnice D4. Na instalaci přitom spolupracujeme s včelařem **Davidem Zítkem** ze společnosti **Pražská včela**. V jednom úlu je zhruba 80 tisíc včel, takže celkově se jedná o 800 tisíc včel.

Včely létají a opylují zhruba v okruhu čtyř kilometrů od úlu. Rostlinstvo v tomto perimetru pak určuje i výsledný charakter medu. Čím pestřejší je skladba rostlin, tím bohatší je i med. V místě instalace je přitom komunikace obklopena z velké části lesem, v blízkém okolí jsou i pole. Takže lze očekávat, že právě tyto dva ekosystémy ovlivní chuť medu z Via Salis. David Zítek přitom vysvětlil, že zplodiny z dopravy nemají na med žádný negativní vliv. Včely totiž dokážou při produkci medu všechny škodliviny vyloučit. David Zítek prozradil, že na jediný gram medu musí včela obletět kolem sedmi tisíc květů. Za život jedna včela vyrobí půl lžičky medu.

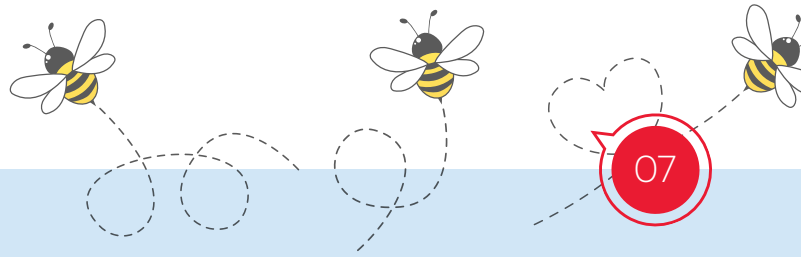
Na seznamu environmentálních plánů Via Salis v souvislosti se vznikající dálnicí D4 figuruje mimo jiné snižování uhlíkové stopy,

ochrana biodiverzity, snižování spotřeby vody a minimalizace odpadu nebo závazek nepoužívání pesticidů. Do cílů v oblasti podpory biodiverzity patří kromě instalace včelích úlů, hmyzích hotelů nebo vytvoření tzv. motýlí dálnice i výsadba divokých luk v blízkosti dálnice.

Do této oblasti spadá i vznik biokoridorů pro bezpečný pohyb divoké zvěře. Společně s propustky pod dálnicí bude po zprovoznění celého úseku dálnice v roce 2024 takových přechodů a podchodů pro zvěř existovat dvacet. Obojživelníky chrání v průběhu stavby 16 kilometrů speciálních mobilních zábran, které později vystřídají pevné naváděcí stěny.

K péči o životní prostředí patří vybudování retenčních nádrží na srážkovou vodu. Na dvou dálničních odpočívkách s čerpacími stanicemi vzniknou rychlonabíjecí stanice pro elektromobily. Provozní budovy na D4 budou osazeny solárními panely a budou tak částečně energeticky soběstačné.

Při vlastní stavbě se klade důraz také na cirkulární ekonomiku a maximální opětovné použití vytěženého materiálu. Na D4 se zrecykluje téměř 100 % vyfrézovaného asfaltu. Zemina, která byla z budoucí trasy dálnice odstraněna, se využívá k pokrytí náspů i zářezů, ornice pak poslouží zemědělcům pro zvýšení bonity jejich polí. Pro budování podkladových vrstev dálnice se používá kamenivo především z lokálních zdrojů, čímž se snižují emisní zátěže plynoucí z dopravy na velké vzdálenosti.






VIA SALIS
 Powered by

Meridiam
 for people and the planet

VINCI
 HIGHWAYS

VIA SALIS, s. r. o.

Coral Office Park C, Bucharova 2657/12, 158 00 Praha 13 - Stodůlky
 tel.: +420 226 886 345 / e-mail: info@viasalis.cz / www.viasalis.cz

