



Systém uzavírek a řazení jízdních pruhů na modernizované D1

Po celou dobu modernizace (od jejího zahájení do současnosti) je prezentováno zachování provozu na dálnici D1 v režimu 2+2 jízdní pruhy. Současně je vždy zdůrazněno a pravidelnými denními reporty opakováno, že se mohou objevovat krátkodobé situace, které si vyžádají změnu režimu 2+2 jízdní pruhy na režim 2+1 nebo 1+1 nebo úplné uzavření dálnice.

Takové případy byly za celou dobu modernizace například následující:

1. Výstavba pevných provizorních svodidel pro převedení dopravy do jednoho jízdního pruhu v celkové době maximálně 1 týdne. Taková úprava probíhala v průběhu března a na počátku dubna 2014 v úsecích 05 (Šternov – Psáře), 09 (Loket – Hořice) a 14 (Větrný Jeníkov – Jihlava). Doprava zde byla vedena v režimu 2+1 po dobu necelého jednoho týdne. Důvodem takového řešení vedení dopravy byla bezpečnost, časová úspora a úspora finančních nákladů. Po ukončení modernizace v pravé části dálnice na přelomu měsíců července a srpna bude stejným způsobem řešena instalace pevných provizorních svodidel v pravém jízdním pásu. Začátkem léta nastane po dokončení prací ve středním dělicím pásu stejný průběh na úseku 21 (Lhotka – Velká Bíteš)
2. Přípravné práce při snášení mostních nadjezdů, kdy docházelo k omezení na režim 1+1 nebo dokonce k celkovému uzavření dálnice při samotném snášení mostů (v řádu několika hodin, navíc v nočních hodinách)

Uvedené výjimky musely být realizovány ve skutečně zásadních případech, kdy nebylo možné zachovat vedení dopravy v režimu 2+2 jízdní pruhy.

Veřejnost byla o takových změnách předem a včas informována, a to na zdrojích:

1. www.dopravniinfo.cz
2. www.novaD1.cz
3. Mobilní aplikace ke stažení zdarma na www.dopravniinfo.cz
4. Denní informační reporty ŘSD (odběratelé média, starostové a autodopravci)
5. Mediální partneři Česká televize a Český rozhlas (přímo přítomni v centrále NDIC)
6. Všeobecná média (v daných případech šlo o nejvíce objevované téma v médiích)
7. Prostřednictvím ÚAMK informujeme všechny zahraniční autodopravce

Komentář k pokládce svodidel v režimu 2+1:

Svodidla byla pokládána na úsecích 05, 09 a 14. Na úseku 14 byla pokládána od 24. do 29. března, na úseku 09 byla pokládána od 25. do 29. března, na úseku 05 byla pokládána od 31. března do 3. dubna.

Dočasná svodidla jsou použita pro oddělení protisměrného provozu poprvé v ČR právě během modernizace. Proto nejsou v ČR vůbec k dispozici a musela se dovážet



z Německa, kde se v podobných případech běžně používají. Třeba na úsek 14 u Jihlavy byla svodidla přivezena z Kolína nad Rýnem, tedy více jak 800 km daleko. Jednalo se o poměrně náročnou logistickou operaci, kdy byl příjezd jednotlivých kamionů se svodidly rozplánován po hodinách. Na jeden kamion se podařilo naložit šestnáct dvanáctimetrových dílů svodidel, tedy celkem 192 metrů. Na jeden úsek modernizované dálnice byl tak naplánován příjezd více jak 50 kamionů. Pokládka probíhala prakticky celý den ve dvanáctihodinových směnách, tedy až do setmění. Aby pokládka probíhala bez problémů, dohlíželi přímo na místě na pokládku experti z Německa, kteří s touto operací mají dlouholeté zkušenosti.

Bohužel bylo nutné na dobu pokládky svodidel omezit provoz do 1 pruhu, protože svodidla se pokládala přesně do poloviny jízdního pásu. Aby byla zajištěna alespoň minimální bezpečnost, bylo toto opatření nezbytné.

ŘSD uvažovalo i s možností převést 1 pruh do protisměru, kterou nyní zveřejnilo tzv. Stínové ŘSD, tedy provozovat dálnici po dobu pokládky svodidel v režimu 2+1+1. Po vyhodnocení, jak dlouho by na délce 10 km trvalo vyznačení tohoto jednoho pruhu v protisměru, jak dlouho by trvalo následné odstraňování dopravního značení, dále že při vyznačování musel být minimálně na dva dny omezen provoz do 1 pruhu i ve směru na Brno a kolik by to celé na čtyřdenní uzavírku stálo finančních prostředků, rozhodlo se ŘSD jít cestou snížení počtu jízdních pruhů. Tvrzení, že je možno režim 2+1+1 vyznačit v řádu několika desítek minut, je nepravdivé a svědčí o neznalosti jeho autora. Popsaný režim byl v řádném předstihu projednán s experty ministerstva vnitra, ministerstva dopravy, dálniční policie a všemi dalšími zainteresovanými orgány.

Mimo podnikatele Radima Jančury nebyl zaznamenán žádný další případ negativních komentářů nebo stížností. Naopak máme k dispozici výsledky ankety mezi starosty, kteří dosavadní průběh a informovanost o modernizaci dálnice D1 hodnotí pozitivně.

Jaká velká dopravní omezení na dálnici D1 nás ještě čekají?

Nyní bude provoz v úsecích 05, 09 a 14 veden v režimu 2+2 jízdní pruhy v jedné polovině dálnice až do druhé poloviny července, kdy bude postupně převáděn do nové již dokončené části dálnice. V období převádění provozu, které bude trvat maximálně jeden týden, bude muset být kvůli pokládce svodidel opět sveden provoz do 1 pruhu. Přesný harmonogram není v tuto chvíli znám. Bude k dispozici přibližně v druhé polovině června. Snahou ŘSD, nyní již s novými a čerstvými zkušenostmi z posledních 14 dní, bude zkrátit toto období na minimum.

Na úseku 21 bude provoz od 9. dubna veden rovněž v režimu 2+2 jízdní pruhy, a to po zpevněné krajnici a v pravém jízdním pruhu. Předpokládáme ukončení tohoto režimu je rovněž v druhé polovině července.

Dále se plánují krátkodobé uzavírky dálnice stejně jako v loňském roce, kdy ŘSD v létě demolovalo nadjezdy a na podzim pokládalo nosníky na nadjezd, který byl v pátek 4. dubna zprovozněn. Předpokládáme, že k tomuto omezení dojde pravděpodobně první červencový víkend, kdy jsou státní svátky a doprava bývá nejmenší. Opět by omezení mělo probíhat v noci a uzavírky tentokrát již budou jen krátkodobé. To znamená, že provoz na dálnici bude zachován, jen bude na dobu pokládky nosníků pozastaven.



O přesných podmínkách částečné uzavírky ještě není rozhodnuto. Pokládka nosníků se týká dvou nadjezdů na úseku 05, dvou nadjezdů na úseku 09, jednoho nadjezdu na úseku 14 a dvou nadjezdů na úseku 21.

Dále ještě dojde k jedné změně na úseku 14, kde je nyní zatím umožněn ve směru od Prahy výjezd na Jihlavu. Toto opatření je dočasné. Ve chvíli, kdy i na toto místo dojdou stavební práce, bude nutné i tento výjezd uzavřít a pro cesty do Jihlavy využívat sousední výjezdy ve Větrném Jeníkově a ve Velkém Beranově. Jestliže se v místě výjezdu staví nová vozovka, je nezbytné provoz na dálnici po dobu její pokládky uzavřít. Než nabude nový beton potřebných pevností, provoz na něj pustit nelze. Předpokládaný termín uzavírky výjezdu je zhruba od poloviny května do konce června. Přesné datum zatím ještě stanoveno není.

Souhrn základních informací o modernizovaných úsecích

Úsek č. 5 (exit 41 Šternov – exit 49 Psáře): zhotovitelem je EUROVIA CS, která podala nabídku ve výši 523.095.450,77 Kč bez DPH. Úsek zahrnuje 7,25 km vozovky vč. pěti mostů, mimoúrovňovou křižovatku Psáře a dva nadjezdy nad dálnicí, které budou zcela přestavěny.

Úsek č. 9 (exit 66 Lohotky – exit 75 Hořice): zhotovitelem je „Sdružení CPI pro D1“, sestavené společnostmi COLAS CZ a PORR, které podalo nabídku ve výši 624.914.363,59 Kč bez DPH. Úsek zahrnuje 9,60 km vozovky vč. pěti mostů, mimoúrovňovou křižovatku Hořice a čtyři nadjezdy nad dálnicí, z nichž tři budou zcela přestavěny a jeden opraven.

Úsek č. 14 (exit 104 Větrný Jeníkov – exit 112 Jihlava): zhotovitelem je „Sdružení CPI pro D1“, sestavené společnostmi COLAS CZ a PORR, které podalo nabídku ve výši 649.186.975,01 Kč bez DPH. Úsek zahrnuje 8,54 km vozovky vč. 9 mostů, mimoúrovňovou křižovatku Jihlava a 2 nadjezdy nad dálnicí, z nichž jeden bude zcela přestavěn a jeden opraven.

Úsek č. 21 (exit 153 Lhotka – exit 162 Velká Bíteš): zhotovitelem je „Sdružení D1 Lhotka – Velká Bíteš“, sestavené společnostmi OHL ŽS a Alpine Bau CZ, které podalo nabídku ve výši 596.809.240,50 bez DPH. Úsek zahrnuje 9,05 km vozovky vč. 7 mostů, mimoúrovňovou křižovatku Velká Bíteš a 3 nadjezdy nad dálnicí, z nichž dva budou zcela přestavěny, a jeden zanikne bez náhrady.

Jan Studecký

tiskový mluvčí ŘSD

jan.studecky@rsd.cz