

NOVÝ ZELENÝ MOST U HUMPOLCE NA ÚSEKU 12 DÁLNIČE D1

NEW GREEN BRIDGE NEAR HUMPOLEC OVER THE MOTORWAY D1, SECTION 12

Pavel Bulejko, Rastislav Schreiber, Tomáš Brzák

Zelené mosty se staví nejen nad novými, ale také nad stávajícími dálnicemi a železničními traťmi. Při využití technologie prefabrikace mohou být zelené mosty i přes dálnice s hustým provozem postaveny bezpečně a především rychle. V článku je podrobněji popsán most postavený při modernizaci úseku 12 dálnice D1 mezi Humpolcem a Větrným Jeníkovem.

Green bridges are being built not just over new but also over existing motorways and rail lines. Using precast technology makes the constructions works very quick and safe eliminating all kinds of site risks, especially over live motorways with heavy traffic. The article describes in detail the story of a such new green bridge on D1, section Humpolec – Větrný Jeníkov.

Liniové stavby budované člověkem protínají krajinu a nevratně tak od sebe oddělují území, podobně jako to od nepaměti přirozeně činí např. vodní toky. Důsledkem je znemožnění přirozené migrace pro divokou zvěř po původně scelené krajině. Přírodou vytvořené překážky jako např. řeka se divoká zvěř většinou naučí překonat (plavením) nebo obejít. V případě husté liniové zástavby, budované člověkem převážně v posledních sto letech, jde však při pokusu o překonání umělé překážky pro divokou zvěř v jistém smyslu o „ruskou ruletu“, bohužel často s tragickými následky. Např. v Rakousku bylo odhadem ročně usmrceno 100 000 kusů divoké zvěře s finanční škodou kolem 100 milionů eur. Zdálnivě jednoduché řešení v podobě oplocení dálnice či železnice problém neřeší, neboť jde o izolaci přírodních biotopů a savci, především ti velcí, potřebují migrovat na velké vzdálenosti a díky tomu udržovat diverzitu genofondu své populace.

Uvědomění si tohoto problému a jeho první řešení se objevilo zhruba před padesáti lety ve Francii, kde byly zhotoveny první mostní objekty určené primárně pro migraci zvěře. Myšlenku si postupně osvojila celá vyspělá civilizace, a tak je v součas-

nosti již zcela nemyslitelné, že by při budování nových liniových staveb, např. nových silnic a dálnic, vysokorychlostních železnic, vodních kanálů a produktovodů, nebo i při velkých rekonstrukcích těchto staveb nebyl posouzen jejich dopad na životní prostředí a vliv na migrační trasy divoké zvěře, tzv. EIA. Obr. 1 a 2 ukazují příklady nových zelených mostů na Pražském okruhu z roku 2009 a na slovenské dálnici D2 z roku 2015.

Zelené mosty na dálnici D1

Příkladem velké rekonstrukce liniové stavby je jistě modernizace nejvytíženější české dálnice D1 v úseku mezi Prahou a Brnem s intenzitami dopravy dle místa od 35 000 do 100 000 vozidel denně.

Po desítkách let provozu byla dálnice na konci plánované životnosti a bylo nutné přistoupit k její celkové modernizaci. Po rekonstrukci dojde ke změně kategorie dálnice ze stávající D26,5 na kategorii D28 (D27,5 s rozšířeným středním dělicím pásem o šířce 0,5 m). Modernizace je rozdělena na 20 dílčích úseků. S ohledem na nutné omezení provozu není součástí stavebního úseku více než jedna mimoúrovňová křižovatka. Z této podmínky vyplývají začátky a konce staveb jednotlivých úseků, které jsou dlouhé od 3 do 14,7 km.

Investor	Ředitelství silnic a dálnic ČR
Zhotovitel	TGS Joint Venture / Skanska, a. s.
Subdodavatel	ABM Mosty, s. r. o.
Termín výstavby nosné konstrukce	8. až 10. listopadu 2018, 6. až 11. dubna 2020, 24. až 28. srpna 2020 (celkem 14 dní)