

Razicí štít Jaromír dokončuje dešťovou kanalizaci na obchvatu Jaroměře

14.8.2023 - Radim Mana | Metrostav

„Nasazení bezvýkopové technologie na takové stavbě lze vnímat jako docela kuriózní, na druhou stranu v tomto případě dává logiku, protože dešťová kanalizace je v daném úseku naprojektována v průměru šest metrů pod zemí.

*To už na klasickou výkopovou metodu není, zemní práce by byly příliš náročné,“ říká **Jakub Modráček, stavbyvedoucí** ze společnosti **Metrostav Infrastructure**. „Razicí štít dokáže na jeden zátah vyrazit asi sto metrů, pak je třeba provést čištění a údržbu. Je fascinující, že podobně jako za velkým strojem zůstává rovnou tunelový tubus ze segmentů tunelového ostění, zůstává za Jaromírem hotové betonové kanalizační potrubí.“*

Michal Přenosil z divize 1 Subterra a.s., která na stavbě působí jako subdodavatel, upřesňuje: „Pro práci na celém 650 metrů dlouhém úseku jsme zvolili dvě technologie: mikrotunelování v tvrdších horninách a protlačování v zeminách.“

*„Při mikrotunelování jsme se museli vypořádat s podobnými problémy jako raziči pracující s velkým štítem. Kvůli špatnému geologickému podloží nám prvních padesát metrů trvalo celý měsíc! Velké starosti nám dělaly hlavně slínovce, tedy ztvrdlý jíl, který se nám neustále lepil na řeznou hlavu. Museli jsme osadit extrémně silné vysokotlaké trysky, abychom byli schopni vymýt všechny nečistoty. V pásnu štěrkopísků nám zase komplikovaly život velké valouny o velikosti nad 30 cm. Stroj si s nimi nakonec poradí, ale jen za cenu značného opotřebení řezných nožů,“ prozradil **Jan Brabec** ze společnosti **HYDROTECHNIK PRAHA**.*

Celý úsek zahrnuje celkem čtrnáct revizních šachet rozmístěných po padesáti metrech. Právě do těchto šachet jsou napojeny přípojky, které budou odvádět vodu ze silnice. Kvůli riziku nárazové vody bylo třeba stupačky vyložit čedičem, který v prostoru vytvoří přirozený vsak. Zbývajících šest kilometrů trasy bude již odvodněno pomocí klasického plastového potrubí obsypaného pískem. Kanalizace bude ústít do stávající dešťové usazovací nádrže s odlučovači ropných a dalších znečišťujících látek, aby mohla přечиštěná voda následně odtékat do Labe.

Obchvat Jaroměře propojí stávající silnici I/33 s nedávno dostavěným novým úsekem dálnice D11. Významně tak uleví dopravně dlouhodobě přetížené Jaroměři a také přilehlým vesnicím Čáslavka, Dolany či Sviništiny. Vedle mikrotunelování části dešťové kanalizace je stavebně nejnáročnější téměř půl kilometru dlouhá estakáda, která překonává Labe a přilehlé záplavové území. Stavbaři Metrostav Infrastructure již vybudovali nosné pilíře mostu.

Stavbu s názvem I/33 Jaroměř, obchvat buduje společnost Metrostav Infrastructure pro investora Ředitelství silnic a dálnic. Investice ve výši 688 milionů korun je financována z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Státního fondu dopravní infrastruktury. Nový obchvat by měl být zprovozněn v roce 2024. Komunikace I/33 je součástí mezinárodní silnice E67 a sítě silnic I. třídy České republiky s mezinárodním významem. Obchvat Jaroměře bude součástí dopravního propojení dálnice D11, České Skalice, Náchoda a hraničního přechodu mezi Českem a Polskem.

<https://www.metrostav.cz/cs/pro-media/3837-razici-stit-jaromir-dokoncuje-destovou-kanalizaci-na-obchvatu-jaromere>