

<b>Název díla:</b>	<b>Silnice I/6 Křižovatka „Y“ – Kamenný Dvůr</b>	<b>Období výstavby:</b>	11/2001 – 11/2003
<b>Základní údaje o přípravě a zhotovování díla</b>		<b>Cena (mil.Kč) : 617 mil Kč</b>	
<b>Údaje o stavebníkovi</b>	Ředitelství silnic a dálnic ČR, správa Karlovy Vary Supervize Mott MacDonald Ltd		
<b>Generální projektant stavby</b>	SUDOP Praha, a.s.		
<b>Projektant významných objektů</b>			
<b>Vyšší zhotovitel</b>	Stavby silnic a železnic, a.s., odštěpný závod 6 Karlovy Vary		
<b>Provozovatel</b>	Ředitelství silnic a dálnic ČR,		
<b>Popis díla</b>			
Obrázek / situační schema			
<p>Rekonstrukce silnice I/6 na rychlostní komunikaci kategorie R 24,5/100 spočívala v rozšíření stávajícího dvoupruhu na čtyřpruh. Trasa silnice I/6 prochází chráněnou oblastí přirozené akumulace vod chebské pánve a zároveň je od začátku ve III.ochranném pásmu přírodních léčivých zdrojů lázeňského území Františkovy Lázně.</p> <p>Na trase se nachází 4 mosty, z nichž nejdelší je most přes řeku Odruvu dl. 86 m.</p>			
<b>•Způsob dodávky</b>			
Zhotovitel stavby: Stavby silnic a železnic, a.s., odštěpný závod Karlovy Vary Podzhotovitel mostů: SMP Construction, a.s.			
<b>•Investiční zdroje:</b> Státní fond dopravní infrastruktury 327 mil Kč Evropská investiční banka 290 mil Kč			
<b>•Hlavní stavební objemy:</b>			
Celková délka silnice I/6..... 4.434 m			
Celková délka větví křižovatky a siln.III. tř..... 3.570 m			
Plocha vozovek siln.I/6 ..... ....91.725 m <sup>2</sup>			
Plocha vozovek ostatních vozovek ..... 26.500 m <sup>2</sup>			
<b>•Hlavní fyzické objemy:</b>			
Výkopy ..... 77.003 m <sup>3</sup>			
Násypy ..... 244.601 m <sup>3</sup>			
Sejmutí ornice a podornice ... ..... 97.000 m <sup>3</sup>			
<b>Významné objekty nebo části díla ( k doplnění)</b>			
Obrázek / schema	Komentář		

Obrázek / schema	Komentář
Obrázek / schema	Komentář

### **Technické a organizační zajímavosti:**

- Při výstavbě se využil popílkový stabilizát pro násypy silničního tělesa, a to jako stavba celého násypu nebo sendvičový násyp s využitím nevhodné zeminy.
- Nízká únosnost silně podmáčeného podloží se zlepšovala technologií zpracování fluidního popílku z Elektrárny Tisová zemní frézou.
- Jako konstrukční vrstva z mechanicky zpevněného kameniva se využívalo R – materiál (odfrézované asfaltové vrstvy) smíchání s potřebnými frakcemi kameniva v míchacím centru.

Poznámky: Pokud text dostatečně nepostihuje technickou ani organizační charakteristiku stavby, je možné a vhodné zaslat úpravy a doplňky na adresu Kanceláře ČSSI ( [cssi@cssi-cr.cz](mailto:cssi@cssi-cr.cz)).