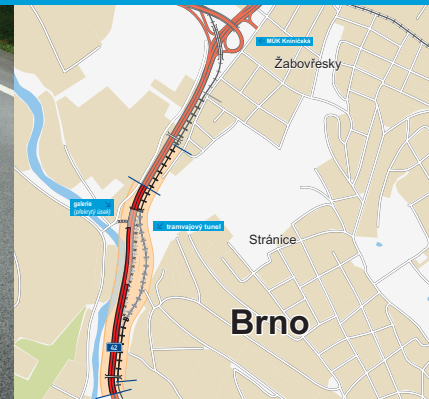
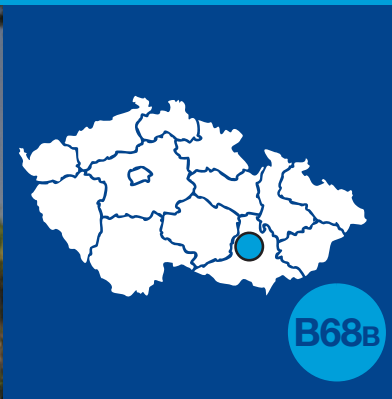


Silnice I/42

Brno, VMO Žabovřeská I – etapa II

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 05/2024



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba VMO Žabovřeská je součástí realizovaného a rozestavěného Velkého městského okruhu v Brně. Její realizací bude odstraněno úzké hrdlo mezi dvěma již vybudovanými úseky – stavbou MÚK Hlinky a Žabovřeská 2, kde je trasa omezena řekou Svratkou a příkrým skalním svahem Wilsonova lesa.

Stávající silnice je pouze dvoupruhová a je podél ní vedena tramvajová trať do Bystroce. Realizací stavby bude umožněna plynulá doprava v celém severozápadním sektoru města až po výjezd z Husovického tunelu. Úzký koridor mezi řekou a skalním masivem prostorově neumožňuje převést vedle sebe po terénu čtyřpruhovou směrově rozdělenou komunikaci VMO společně s tramvajovou tratí. V dokumentaci EIA bylo posuzováno přes deset variant řešení a výsledkem projednávání bylo souhlasné stanovisko MŽP k variantě s tramvají v tunelu, s ekologickým mostem na Žabovřeské louky, s galerií a se zajištěnou průchodností území.

Trasa silnice I/42 tvoří III. městský okruh a je významnou součástí „Základního komunikačního systému“ města Brna, zároveň je součástí silniční sítě České republiky a dílčí částí i mezinárodní silniční sítě E461. Z hlediska celoměstské dopravní struktury bude velký městský okruh (VMO) jako celek zajišťovat vnější, tranzitní i cílové mimoměstské a vnitroměstské dopravní vztahy a tím výrazně odlehčí vnitroměstským komunikacím.

UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Projekt VMO Žabovřeská I v Brně lze považovat za soubor několika staveb, přičemž hlavní částí je pozemní komunikace velkého městského okruhu na silnici I/42, která vyvolává další stavební úpravy.

Začátek stavby je poblíž dokončené MÚK Hlinky v km 2,100, kde navazuje na již provozovanou část VMO. Úsek končí v km 3,020, kde na něho navazuje již zprovozněná I. etapa stavby (uvedena do provozu v 12/2020). Celková délka stavby je 920 m.

Navržená úprava silnice I/42 je přestavbou stávajícího vedení s cílem zkapacitnění úseku VMO. Vedení trasy v zásadě odpovídá stávající trase. Na začátku úseku komunikace navazuje na MÚK Hlinky.

Stávající komunikace je vedena v souběhu se tramvajovou tratí, která byla zrekonstruována a v úseku podél Wilsonova lesa je nově odkloněna do nového tramvajového tunelu. V navrženém stavu je komunikace lemována novými protihlukovými stěnami, protihlukovou zdí a protipovodňovou zdí.

V úzkém hrdle průchodu komunikací mezi Wilsonovým lesem a řekou Svratkou vyvolává rozšíření komunikace nutnost zaklenutí jedné silniční větve do galerie délky 247,7 m, na tento úsek navazuje zaklenutí obou větví VMO do oboustranné galerie délky 80 m.

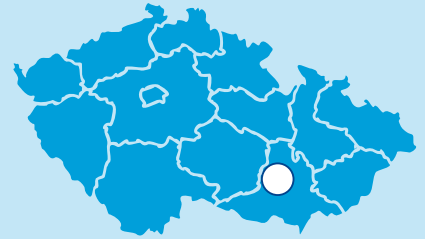
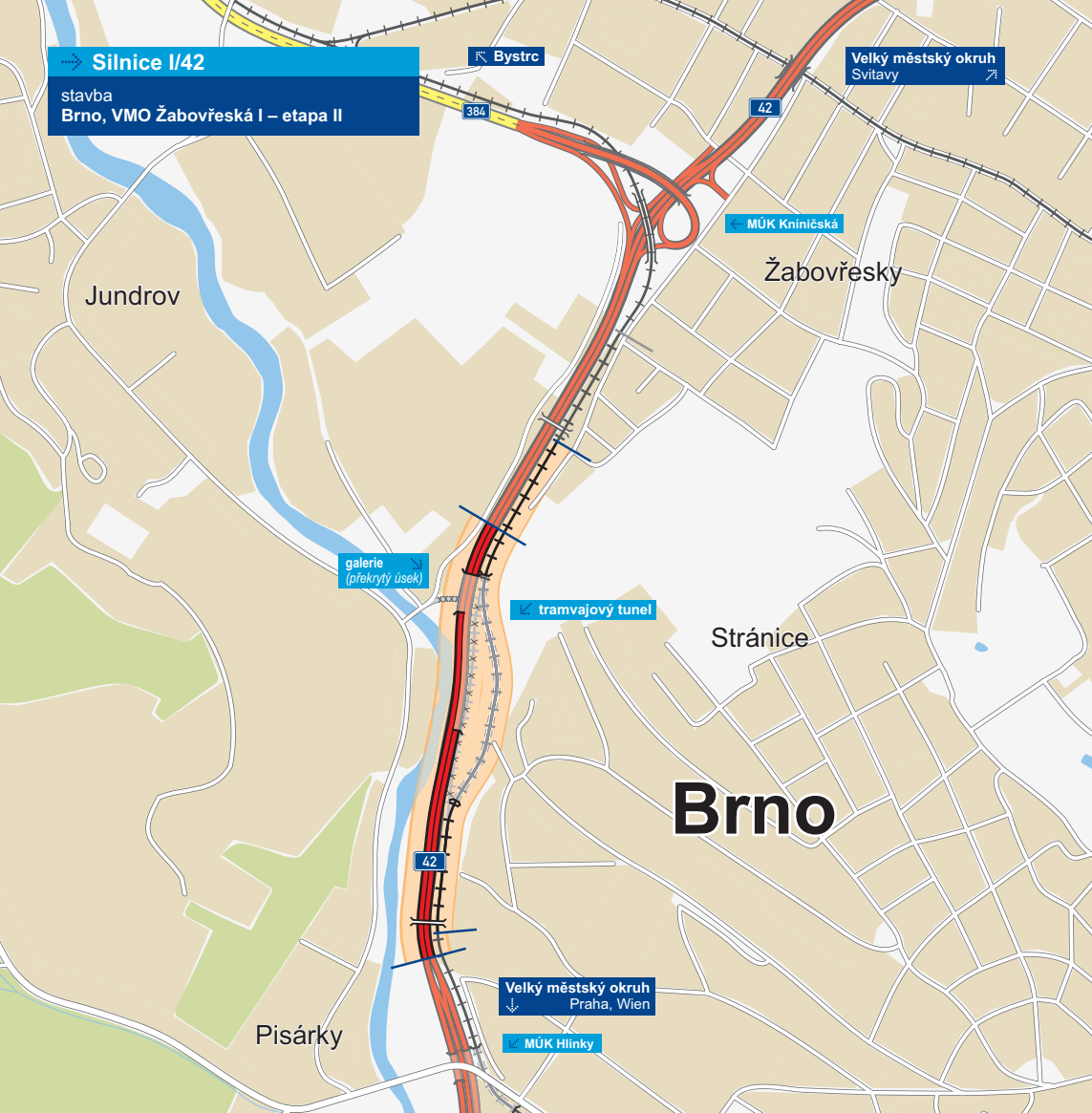
Oboustranná galerie zabezpečuje nepřerušovaný biokoridor od Wilsonova lesa směrem k řece Svratce.

Jedná se rámové konstrukce tvořené plnou zadní stěnou, mírně náběhovanou příčlím a přední stěnou s prosvětlovacími otvory.

Zmíněný nový tramvajový tunel s únikovou štolou tvoří jedna tunelová trouba. Tunel je ražený s hloubenými (přesypanými) předportálovými úseky. Délka jižní přesypané části je tři m, délka ražené části je 334 m, délka severní přesypané části je 164 m. Šířka tramvajové trati v tunelu je 7 m, šířka oboustranných nouzových chodníků v tunelu je minimálně 1,43 m. Světlá výška v tunelu nad temenem kolejnice je 6 m. Úniková štola z tunelu kolmo k VMO má délku cca 50 m. Šířka únikové štoly je 2,6 m. Po dokončení mohou tramvaje projíždět tunelem rychlostí 50-60 km/h.

Kvůli výstavbě tunelu musel být vybudován rovněž provozně-technologický objekt (trvale bezobslužný), který vznikl u severního portálu.

Součástí stavby je také 33 m dlouhá a 2,5 m široká lávka pro pěší nad I/42, která se nachází na počátku úseku v km 2,170.



 řešená stavba



0 250 500 m

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2008

 ROADMEDIA



**ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC**

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Dne 17. 7. 2019 vydal KÚ JMK SP na 19 stavebních objektů. Dne 12. 3. 2020 byla podepsána smlouva na přípravu staveniště (kácení dřevin). Dne 16. 9. 2019 bylo vypsané výběrové řízení na zhotovitele. Podány byly dvě nabídky, přičemž obě byly vyšší než předpoklad. ÚOHS rozhodnutím z 21. 2. 2020 zrušil zadávací řízení na stavbu. Důvodem byl dle úřadu nadbytečný požadavek na doložení oprávnění ke zkouškám el. zařízení. ŘSD a Město Brno po prostudování rozhodnutí podalo 6. 3. 2020 Rozklad. ŘSD bylo přesvědčeno, že námitka byla neoprávněná a prvoinstanční rozhodnutí úřadu chybné. Dne 19. 5. 2020 ale předseda ÚOHS potvrdil prvoinstanční rozhodnutí úřadu. ŘSD vypsal o 06/2020 opakované VR na zhotovitele. Termín pro podání nabídek vypršel v 08/2020. Podány byly dvě nabídky, z nichž ŘSD koncem 09/2020 vybralo vítěznou. K podpisu smlouvy s vítězným sdružením došlo 3. 11. 2020 a k předání staveniště na konci 11/2020. Výluka tramvaje spojená s budováním stavby začala 9. 1. 2021. V průběhu 02/2021 došlo k očištění skalních masivů. Proběhlo zajišťování skalních svahů v celé trase. Budovala se obslužná komunikace, přičemž na počátku 05/2021 na ni byl převeden provoz. Dne 19. 8. 2021 došlo k prorážce ražené části tunelu. V 09/2021 se pracovalo na dočišťování profilu tunelu. Během 10/2021 začaly práce na izolacích a betonáži sekundárního ostění tunelu. V 11/2021 se dokončovala hydroizolace tunelu a prorážka únikové štolky v délce 50 m. V 04/2022 probíhala betonáž částí galerie (pravého jízdního pásu), vrtání pilot a finišoval zásyp přesypané části tunelu a stavba únikové štolky. V 07/2022 proběhla betonáž pevné jízdní dráhy v tramvajovém tunelu. V 11/2022 pokračovaly práce na stavbě silniční galerie, PHS či pokládky kolejí. Nainstalovány byly sloupky připravené na ukotvení trakčního vedení. V 04/2023 byl strop silniční galerie je kompletně vybetonovaný a běžely finální práce před spuštěním provozu tramvaj v tunelu. K němu došlo 1. 5. 2023. Dne 1. 8. 2023 došlo k převedení provozu do nové silniční galerie (pravý jízdní pás), kde je provoz veden v režimu 1+1. Zároveň začaly práce na přestavbě levého jízdního pásu. V 05/2024 byla již dokončena stavba protihlukové zdi mezi jízdními pásy či rekonstrukce opěrné zdi u řeky Svratky. Stále probíhá budování chodníku ve Wilsonově lese vedoucím ke galerii. V části galerie (v levém pásu) došlo na pokládku asfaltu. Pokračuje stavba nábrežní zdi mezi budovaným pásem a stezkou podél řeky.

EIA	ZP	UR	SP	VR	ZS	UP
12/2017	02/2013	07/2010	07/2019	06/2020	12/2020	2024

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VR: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa I/42:

délka: 920 m
kategorie: MS4d 20,25/80(60)

Tunely:

tramvajový tunel: 1 (jeden tubus)
délka: 500 m (334 m ražená část)

Mostní objekty:

lávka pro pěší: 1 (délka: 33 m)

Galerie VMO:

jednostranná galerie: 247 m
oboustranná galerie: 80 m

Protihlukové zdi:

počet: 1 (délka: 354 m)

Opěrné a zárubní zdi:

počet: 8 (celková délka: 636 m)

Nábřežní zdi:

počet: 1 (délka: 272 m)

Protipovodňové zdi:

počet: 2 (celková délka: 697 m)

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 25
objekty elektro: 9
objekty trubních vedení: 2

Název stavby:

I/42 Brno, VMO Žabovřeská I –
etapa II

Místo stavby:

Jihomoravský kraj
Katastrální území:
Pisárky, Žabovřesky

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

Zpracovatel DSP:

PK OSSENDORF spol. s r.o.

Zhotovitel:

Společnost Žabovřeská - Eurovia-
+Hochtief +Subterra

Předpokládaná cena stavby:

1 950 000 000 Kč (bez DPH)

Cena stavby dle smlouvy:

2 034 998 130 Kč (bez DPH)

Spolufinancování:

Spolufinancováno z ERDF v rámci Operačního
Programu Doprava 2014 – 2020 (OPD2)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v květnu 2024. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.