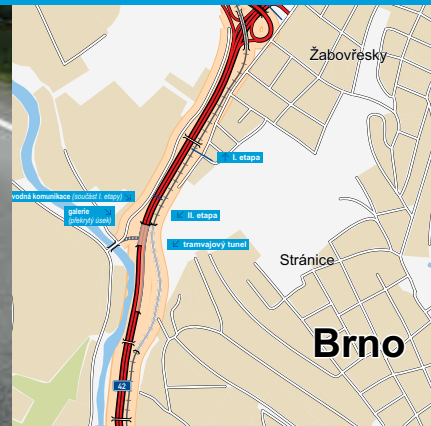


Silnice I/42

Brno, VMO Žabovřeská I

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **01/2020**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Brno, VMO Žabovřeská I

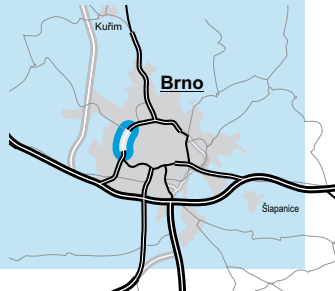
DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

**Stavba VMO Žabovřeská je součástí realizovaného a roze-
stavěného Velkého městského okruhu v Brně. Její realizaci
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 Wilso-
nova lesa.**

Stávající silnice je pouze dvoupruhová a je podél ní vedena tram-
vajová trať do Bystřce. 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 neurožňu-
je 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 projedná-
vání bylo souhlasné stanovisko MŽP k variantě s tramvaj v tunelu,
s ekologickým mostem na Žabovřeské louky, s galerií a se zajiště-
nou průchodností území.

Trasa silnice I/42 tvoří III. městský okruh a je významnou součástí
„Základního komunikačního systému“ města Brna, zároveň je sou-
částí silniční sítě České republiky a dílčí část i mezinárodní silniční
sítě E461. Z hlediska celoměst-
ské dopravní struktury bude
velký městský okruh (VMO) jako
celek zajišťovat vnější, tranzitní
i cílové mimoměstské a vnitro-
městské 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.

Navržená úprava silnice I/42 je přestavbou stávající-
cího vedení s cílem zkapacitnění úseku VMO. Ve-
dení trasy v zásadě odpovídá stávající trase. Na za-
čátku úseku komunikace navazuje na MÚK Hlinky,
na konci úseku komunikace zasahuje do prostoru
MÚK Kníničská. Komunikace je vedena v souběhu
se stávající tramvajovou tratí, která bude rekonstru-
ována a v úseku podél Wilsonova lesa odkloněna
do nového tramvajového tunelu. V navrženém sta-
vu je komunikace lemována novými protihlukovými
stěnami, protihlukovou zdí a protipovodňovou zdí.

V úzkém hrdle průchodu komunikací mezi Wilsono-
vým lesem a řekou Svratkou vyvolává rozšíření ko-
munikace nutnost zaklenutí jedné silniční větve do
galerie délky 247,7 metru, na tento úsek navazuje
zaklenutí obou větví VMO do oboustranné galerie
délky 80 metrů. Oboustranná galerie zabezpečuje
nepřerušovaný biokoridor od Wilsonova lesa směrem
k řece Svratce. Jedná se rámové konstrukce tvo-
řené plnou zadní stěnou, mírně náběhovanou příčlím
a přední stěnou s prosvětlovacími otvory.

Stavba dále zahrnuje výstavbu nového úseku ob-
služné komunikace, úpravu stávající mimoúrovňo-
vé křižovatky včetně opravy stávajícího silničního
a tramvajového mostu. Dále dojde k výstavbě lá-

vek pro pěší a nových pěších tras či k rekonstrukci
stávající tramvajové trati.

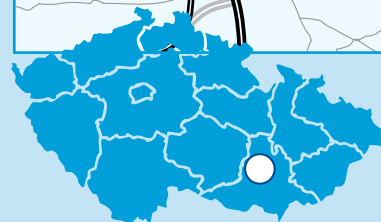
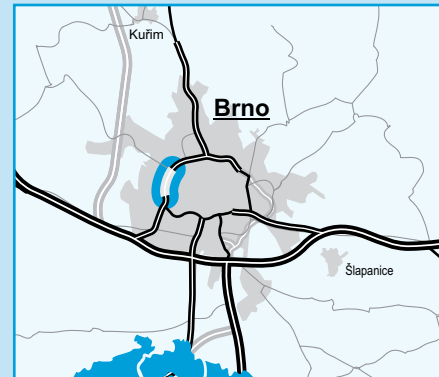
Zásah do stávající MÚK Kníničská radiála je dán
úpravou jejich větví v návaznosti na úpravy hlavní
trasy VMO a opravu silničního mostu na větví směr
Bystřce. Dále je nutné vybudovat nové větve pro sa-
mostatné napojení větve od Fanderlikovy ulice na
VMO.

Nový tramvajový tunel s únikovou štolou bude tvo-
řit jedna tunelová trouba. Tunel je ražený s hloubek-
nými (přesýpanými) předportálovými úseky. Délka
jižní přesýpané části je tři metry, délka ražené části
je 334 metrů, délka severní přesýpané části je 164
metrů. Šířka tramvajové trati v tunelu je sedm metrů,
šířka oboustranných nouzových chodníků v tunelu
je minimálně 1,43 metru. Světla výška v tunelu nad
temenem kolejnice je navržena šest metrů. Úniková
štola z tunelu kolmo k VMO má délku cca 50 met-
rů. Šířka únikové štolky je 2,6 metru.

V rámci projektu dojde také k opravě tramvajového
mostu v prostoru MÚK Kníničská radiála a jedno-
ho silničního mostu na větví této křižovatky. Nově
vzniknou dvě lávky pro pěší přes VMO v celkovém
součtu délek přibližně 35 metrů.

→ Silnice I/42

stavba
Brno, VMO Žabovřeská I



 řešená stavba



Geografická data poskytl VGHMÚP Dobruška, © MO ČR, 2008

 ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Brno, VMO Žabovřeská I

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

První etapa stavby získala v polovině 12/2017 kladné posouzení vlivů na životní prostředí. V I. etapě jsou překládány inženýrské sítě, budují se valy a staví nový jízdní pruh ve směru na Pisárky. Dále je rekonstruována silnice ve směru na Královo Pole, buduje se lávka u zastávky Bráfova. Na jaře 2020 začne stavba II. etapy, jejíž dokončení je naplánováno na konci roku 2023. Ve II. etapě (délka cca 900 m) bude proražen tunel pro tramvaj pod Wilsonovým lesem, přeloží se tramvajová trať a rozšíří se stávající silnice. Na II.etapu je zpracován koncept PDPS a probíhá kontrola GR. Zahájení stavby blokoval spolek Voda z Tetčic, který proti stavbě podal rozklad. Dne 31. 5. 2019 vydalo MD rozhodnutí, kterým odvolání spolku zamítlo. Proti tomuto rozhodnutí se již nelze dále odvolat či podat rozklad. Stavba I. etapy byla zahájena přípravními pracemi 3. 10. 2018. Zprovozňovat se bude postupně, kdy se prvně rozšíří a zprovozní komunikace ve směru na Pisárky a následně se bude rozšiřovat směr na Královo Pole, který se následně zprovozní. Termín dokončení I. etapy je 20 měsíců od zahájení stavebních prací (v 06/2020). Dne 17. 7. 2019 vydal Odbor dopravy KÚ JmK stavební povolení na II. etapu stavby. SP se týká celkem 19 stavebních objektů zahrnujících např. protihlukové stěny, odvodnění, galerii VMO, opěrné a zárubní zdi. Dne 16. 9. 2019 bylo vypsáno výběrové řízení na zhotovitele II. etapy. Nabídky bylo možné podávat cca do poloviny listopadu. Podány byly dvě nabídky, přičemž obě byly vyšší než předpoklad. Všechna SP na II. etapu jsou v právní moci. Od 19. 11. 2019 je plně zprovozněn opravený most Kníničská. Zhruba od poloviny 01/2020 do cca poloviny 05/2020 bude provoz ze směru od Bystřce směr Pisárky veden po nové doprovodné komunikaci. Provoz od Svítav do Pisárky bude převeden (zhruba již na úrovni vedlejší ulice Luční) do protisměrného jízdního pásu, který bude sloužit pro oba směry (pro každý směr bude vyčleněn jeden jízdní pruh).

| EIA | ZP | UR | SP | VŘ | ZS | UP |
|---------|---------|---------|--------------------|--------------------|-----------------|---------|
| 12/2017 | 02/2013 | 07/2010 | 03/2018 07/2019 | 03/2016 09/2019 | 10/2018 2020 | 12/2023 |

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

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa I/42:

délka: 1800 m
kategorie: MR4d 20,25/80(60)

Tunely:

tramvajový tunel: 1 (jeden tubus)
délka: 501 m (334 m ražená část)

Mostní objekty:

nové mosty: 4 – lávky pro pěší (145 m)
rekonstrukce mostů: 2 (délka: 356 m)

Galerie VMO:

jednostranná galerie: 247 m
oboustranná galerie: 80 m

Protihlukové zdi:

počet: 1 (délka: 354 m)

Opěrné, zárubní zdi:

počet: 14 (celková délka: 1531 m)

Protipovodňové zdi:

počet: 1 (délka: 697 m)

Úpravy ostatních komunikací:

obslužná komunikace: 925 m

Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 47
objekty elektro: 16
objekty trubních vedení: 4

Název stavby:

I/42 Brno, VMO Žabovřeská I

Místo stavby:

Jihomoravský kraj
Katastrální území:
Pisárky, Žabovřesky

Druh stavby:

novostavba

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel DSP:

PK OSSENDORF s.r.o.

Zhotovitel (I. etapa):

Strabag a. s., IMOS Brno a. s., Chládek a Tintěra, Pardubice, a. s.

Cena stavby dle smlouvy (I. et.):

415 822 070 Kč (bez DPH)

Předpokládaná cena stavby (II. et.):

1 590 000 000 Kč (bez DPH)

Předpokládaná cena stavby:

2 353 938 000 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v lednu 2020. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.