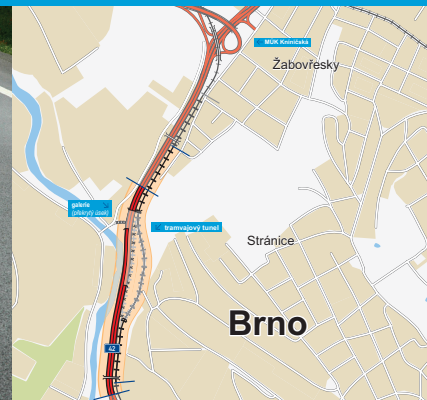


Silnice I/42

Brno, VMO Žabovřeská I – etapa II

INFORMAČNÍ LETÁK, 11/2024 UVEDENO DO PROVOZU



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



ŘEDITELSTVÍ
SILNIC
A DÁLNIC

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Stavba VMO Žabovřeská je součástí realizovaného a rozestavěného Velkého městského okruhu v Brně. Její realizací bylo 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.

Původní silnice I/42 byla pouze dvoupruhová a byla podél ní vedena tramvajová trať do Bystroe. Realizací stavby je umožněna plynulá doprava v celém severozápadním sektoru města až po výjezd z Husovického tunelu. Úzký koridor mezi řekou a skalním masivem prostorově neumožňoval 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, se silniční galerií a se zajištěnou průchodností území pomocí lávek nad rozšířenou komunikací.

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 část 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 se dal považovat za soubor několika staveb, přičemž hlavní částí byla pozemní komunikace velkého městského okruhu na silnici I/42, která vyvolávala 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.

Provedená úprava silnice I/42 je přestavbou původního vedení, ale s potřebným zkapacitněním úseku VMO. Vedení trasy v zásadě odpovídá původní trase. Na začátku úseku komunikace navazuje na MÚK Hlinky.

Původní komunikace vedla v souběhu s tramvajovou tratí, která byla zrekonstruována a v úseku podél Wilsonova lesa je nově odkloněna do nového tramvajového tunelu. V konečném stavu je komunikace lemována novými protihlukovými stěnami, protihlukovou zdí a protipovodňovou zdí.

V úzkém hrdle průchodu komunikací mezi Wilsonovým lesem a řekou Svratkou vyvolalo 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.

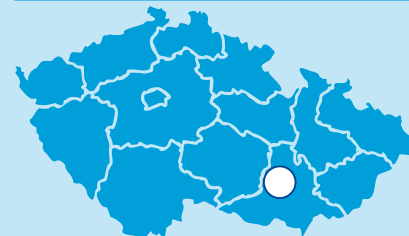
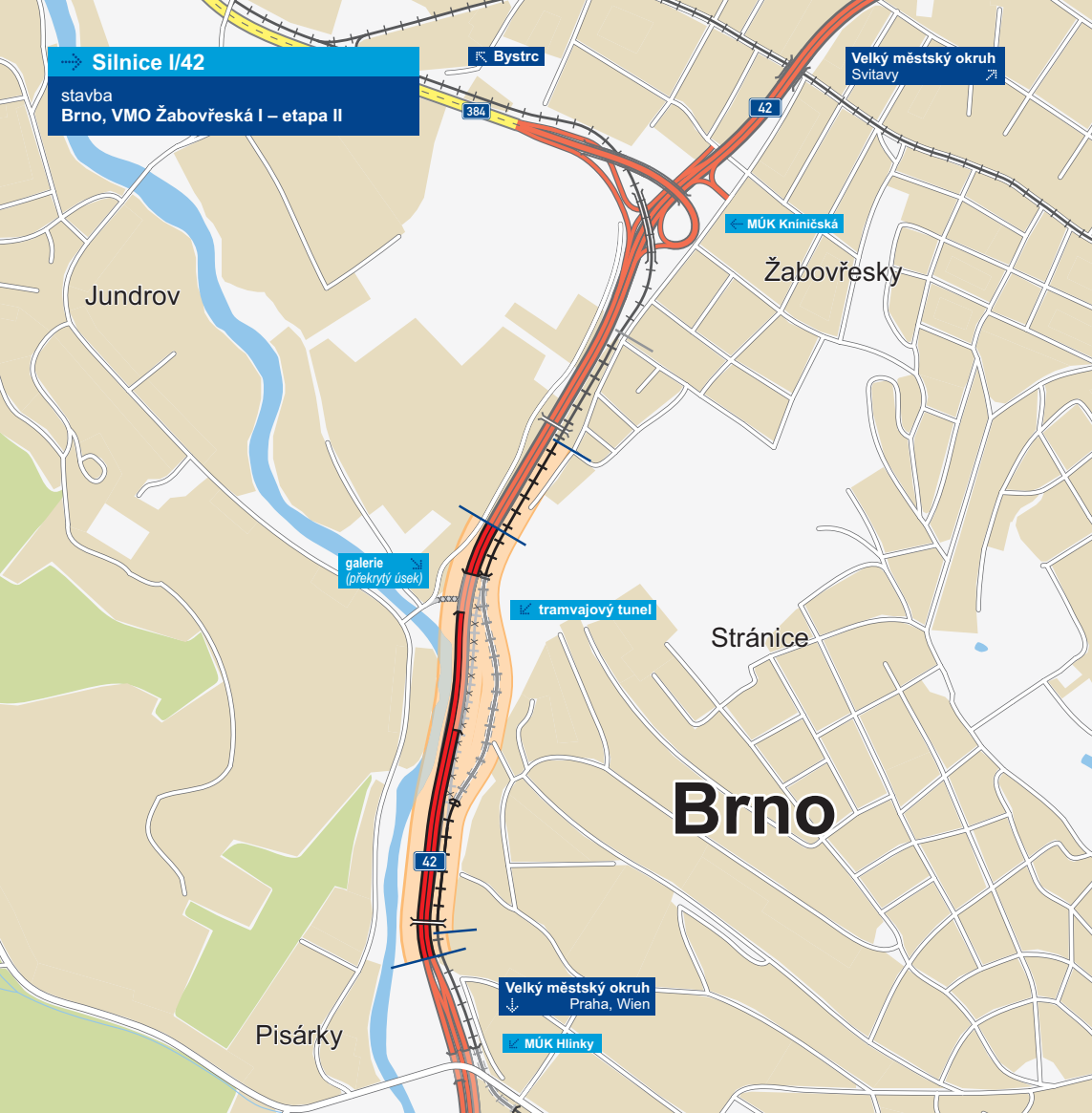
Oboustranná galerie zabezpečuje nepřerušovaný biokoridor od Wilsonova lesa směrem k řece Svratce.

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

Zmíněný nový tramvajový tunel s únikovou štolou tvoří jedna tunelová trouba. Tunel je ražený s hloubenými (přesýpanými) předportálovými úseky. Délka jižní přesýpané části je tři m, délka ražené části je 334 m, délka severní přesýpané části je 164 m. Šířka tramvajové trati v tunelu je 7 m, šířka oboustranných nouzových chodníků v tunelu je minimálně 1,43 m. Světla 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

ŘSD vypsal v 06/2020 opakované VŘ na zhotovitele. Podány byly dvě nabídky. K podpisu smlouvy s vítězným sdružením došlo 3. 11. 2020 a k předání staveniště na konci 11/2020.

Výuka 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 betonážích sekundárního ostění tunelu. V 11/2021 se dokončovala hydroizolace tunelu a prorážka únikové stoly v délce 50 m. V 04/2022 probíhala betonáž částí galerie (pravého jízdního pásu), vrtání pilot a finišoval zásyp přesýpané části tunelu a stavba únikové stoly. V 07/2022 proběhla betonáž pevné jízdní dráhy v tramvajovém tunelu. V 11/2022 pokračovaly práce na stavbě silniční galerie, PHS či pokládce kolejí. Nainstalovány byly sloupky připravené na ukotvení trakčního vedení. V 04/2023 byl strop silniční galerie kompletně vybetonovaný a běžely finální práce před spuštěním provozu tramvají 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 probíhala stavba chodníku ve Wilsonově lese vedoucímu ke galerii. V části galerie (v levém pásu) došlo na pokládku asfaltu. Pokračovala stavba nábrežní zdi mezi budovaným pásem a stezkou podél řeky. V 07/2024 se prováděly terénní a vegetační úpravy, dokončovaly se chodníky a nábrežní zeď.

Ke slavnostnímu zprovoznění stavby došlo 18. 11. 2024.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
12/2017	02/2013	07/2010	07/2019	06/2020	12/2020	11/2024

Význam zkratek: 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: 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)

Nábrežní 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 ERDFI v rámci Operačního
Programu Doprava 2014 – 2020 (OPD2)

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