



# METROPROJEKT INFORMUJE



**PRAHA - LETIŠTĚ - Kladno, stavba zahájena**  
**ROZHOVOR S VLADIMÍREM SEIDLEM**  
**STOPA METROPROJEKTU V HOLEŠOVICÍCH**  
**NĚMČICKÝ TUNEL**  
**VMO V BRNĚ - OSTRAVSKÁ RADIÁLA**

NEPRODEJNÝ VÝTISK | 16. ROČNÍK

**1**  
2023



Vážení přátelé Metroprojektu, vážené kolegyně a kolegové! Otevíráte první letošní číslo našeho časopisu. Jeho titulním tématem je zahájení výstavby železničního spojení Praha - Letiště - Kladno. Kontinuálně se tímto důležitým a všeobecně sledovaným dopravním projektem zabýváme od druhé poloviny 90. let minulého století. To je kus života i ve více než padesátileté historii Metroprojektu. Článek připravil Petr Zobal, který u toho byl nejprve jako začínající projektant, poté jako hlavní inženýr projektu a nyní jako vedoucí střediska dopravních staveb. Je tedy ztělesněním kontinuity návrhu na straně projektanta. Rozjezd výstavby tak má, alespoň pro něj a pro mě, i svůj emocionální náboj.

Zahájení výše uvedené stavby v Bubnech nás inspirovalo i k druhému souhrnnému pohledu - na stopu Metroprojektu v Holešovicích, v rozvíjející se městské čtvrti, kde máme již čtvrtým rokem naše sídlo.

Věřím, že Vás zaujmou i názory a odpovědi Vladimíra Seidla, nového generálního ředitele Metroprojektu.

K tématu podzemních staveb jsme zařadili článek Pavlína Sehnalové o projektu Němčického tunelu. Tento návrh je příspěvkem Metroprojektu do rodícího se projektu rychlých spojení, zde konkrétně na trati Brno - Přerov.

A na závěr novinku tohoto ročníku našeho časopisu. Na jeho stránkách chceme představit i zajímavé projekty dvou našich dceřiných společností. Najdete zde článek Jakuba Nykodyma z brněnské firmy PK Ossendorf o postupu návrhu a projednání jednoho z úseků Velkého městského okruhu v Brně.

Přeji Vám příjemné jarní čtení.

V úctě

Ing. David Krása,  
místopředseda představenstva

## OBSAH

|  |    |
|--|----|
| Praha - Letiště - Kladno, stavba zahájena                  | 2  |
| Rozhovor s Vladimírem Seidlem                              | 5  |
| Stopa Metroprojektu v Holešovicích                         | 7  |
| Návrh Němčického tunelu na trati Brno - Přerov             | 12 |
| Velký městský okruh v Brně, úsek VMO MÚK Ostravská radiála | 15 |

### METROPROJEKT INFORMUJE firemní časopis

**redakční rada:** Roman Dušek,  
Ing. David Krása, Ing. Tomáš Novotný,  
Ing. Vladimír Seidl, Ing. Dana Sklenaříková,  
Ing. Petr Zobal  
**vydává** METROPROJEKT Praha a.s.,  
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7,  
IČO: 45271895  
ev. č. MK ČR E 18232,  
redakce@metroprojekt.cz

# PRAHA - LETIŠTĚ - Kladno, STAVBA ZAHÁJENA

Petr Zobal

**Záměr modernizace trati Praha - Kladno s novou odbočkou na mezinárodní letiště v Praze Ruzyni se postupem času zařadil mezi největší železniční projekty v České republice posledních desetiletí. Někdy býval označován jako „V. železniční koridor“, jindy byl řazen mezi nejvýznamnější železniční projekty ve společnosti Přesunu brněnského hlavního nádraží, tunelu Praha - Beroun, modernizace trati Otrokovice - Zlín nebo „Nového spojení II“ v Praze. Jsme rádi, že stavba v závěru loňského roku, jako první z „bájných“ projektů, začala a my můžeme být po desetiletích projektování a příprav opět přítom.**



žst. Bubny před zahájením stavby (foto Petr Zobal) a v realizaci (foto Tomáš Cmíral)

O vývoji příprav Vás v našem časopise pravidelně informujeme. V dnešním článku bychom rádi přestavili vývoj událostí za poslední měsíce, kdy nabraly rychlejší spád. Přesto se musíme pro pochopení souvislostí ohlednout trochu do historie.

### Proč se začíná „od konce“

V závěru roku 2021 byly vyhlášeny tendry na zhotovitele staveb „Modernizace trati Kladno (včetně) – Kladno-Ostrovec (včetně)“ – 10/2021 a „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“ – zde o měsíc později. Výběrová řízení byla pro obě stavby dokončena v prvním pololetí 2022, ale zahájení proběhlo až po zajištění financování a dokončení inženýrské činnosti, na přelomu loňského a letošního roku.

Jedná se o dva koncové úseky a důvody, proč se začíná „od konce“, leží poměrně hluboko v minulosti. V roce 2012 totiž, už po několikáté v historii přípravy, bylo nutno verifikovat, že modernizace trati přibližně ve stopě bý-

valé Buštěhradské dráhy je optimální řešení. Výběr varianty modernizace a připojení letiště měla podpořit Studie proveditelnosti železničního spojení centra Prahy, Kladna a letiště Ruzyně. Ve hře bylo z počátku téměř 30 variant, které využívaly různé územní stopy (např. trať Praha-Smíchov – Praha-Zličín – Hostivice) a odlišné provozní koncepty. Všechny varianty však shodně řešily právě výše uvedené koncové úseky, a tak bylo investorem rozhodnuto, že u těchto „invariantních“ úseků bude zahájena projektová příprava bez ohledu na výsledky Studie proveditelnosti. V roce 2013 pro ně bylo zadáno zpracování samostatných dokumentací pro územní rozhodnutí a tyto dílčí projekty proto získaly „náskok“, který se projevil jejich dřívějším zahájením.

### Členění projektu

Před rokem 2012 byl záměr připravován ve dvou stavebních etapách – první řešila úsek mezi Masarykovým nádražím a stanicí Praha-Ruzyně, včetně

odbočky na letiště Ruzyně a druhá pak mimopražský úsek Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno-Ostrovec (včetně). To přibližně odpovídalo „porcování“ staveb na tranzitních koridorech. V roce 2013 došlo k výše uvedenému dalšímu rozdělení, kdy byly vyčleněny invariantní úseky Bubny – Výstaviště a Kladno – Kladno Ostrovec.

Další úseky „musely čekat“ až na výsledky Studie proveditelnosti, to je do roku 2015. Projekt byl poté rozčleněn na úsek Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno (mimo) – DUR zde byla zadána ve 11/2015, a Praha-Veleslavín (včetně) – Praha-Ruzyně (včetně), s připojením letiště Ruzyně (DUR zadána v 11/2016). Pro zbývající úsek, ve kterém se dále řešila průchozí stopa tratě mezi Dejvicemi a Veleslavínem – tj. úsek Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo), byla DUR zadána v 11/2018. Zatím k poslednímu dělení došlo v roce 2020, kdy byl z důvodu odlišného stavu příprav rozčleněn na další tři dílčí projekty úsek Veleslavín – Ruzyně – letiště. Stejně tak v případě

## Přehled členění na jednotlivé projekty

- 1 Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) - Praha-Výstaviště (včetně)
- 2 Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Dejvice (včetně)
- 3 Modernizace trati Praha-Dejvice (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)
- 4 Modernizace trati Praha-Veleslavín (včetně) - Praha-Ruzyně (včetně)
- 5 Modernizace trati Praha-Ruzyně (mimo) - Kladno (mimo)
- 6 Modernizace trati Kladno (včetně) - Kladno-Ostrovec (včetně)
- 7 Novostavba trati Praha-Ruzyně (mimo) - Praha-Letiště Václava Havla (mimo)
- 8 Novostavba ŽST Praha-Letiště Václava Havla
- 9 Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
- 10 Zaokruhování železničního spojení letiště Václava Havla do trati Praha - Letiště VH - Kladno

úseku Výstaviště – Veleslavín došlo k rozdělení na dva projekty.

V současné době tak záměr železničního spojení centra Prahy, Kladna a letiště Ruzyně obsahuje celkem 10 úseků, pokud započítáme i Modernizaci Masarykova nádraží a budoucí „zaokruhování“ letiště.

Mimo to byla v letech 2017 – 2020 realizována jako samostatná stavba rekonstrukce Negrelliho viaduktu a v letech 2017 – 2019 pak Rekonstrukce zabezpečovacího zařízení Praha-Smíchov – Hostivice, která má být při realizaci hlavní stavby používána jako odklonová trať.

### Stav přípravy jednotlivých projektů

U zahájených staveb (úseky Praha-Bubny – Praha-Výstaviště) a Kladno – Kladno-Ostrovec došla souběžně s výběrovým řízením na zhotovitele v roce 2022 inženýrská činnost završe-

ná získáním rozhodujících stavebních povolení u Drážního úřadu. Pro kladenskou stavbu v červnu 2022 a pro pražský protějšek nabylo stavební povolení právní moci v lednu 2023.

Na Kladně v současné době probíhají především přípravné práce v podobě demolic, kácení a uvolnění pozemků potřebných pro stavbu. Prověřuje se možnost urychlení postupu výstavby, kterého by bylo možné dosáhnout zavedením nepřetržitě výluky v úseku Kladno-Ostrovec (včetně) – Kladno (mimo) na dobu cca 18 měsíců. Pak lze uvažovat o zahájení provozu na modernizovaném úseku (zatím v nezávislé trakci) již v závěru příštího roku. Stavbu provádí sdružení firem Eurovia, Strabag Rail a Elektrizace železnic Praha.

Nedlouho po slavnostním zahájení stavby za účasti Ministra dopravy v prostoru železniční stanice Praha-Bubny v lednu 2023 došlo i zde k aktivaci

stavební činnosti. Práce se soustředí na zprovoznění nové provizorní objízdné koleje, která je vedena po okraji stavební jámy a umožní zachování železničního provozu mezi Masarykovým nádražím a Kralupy nad Vltavou po dobu výstavby. Také v prostoru stanice Praha-Bubny dochází k demolicím a přípravě území pro výstavbu - viz obr. Zhruba od poloviny března budou vlaky od Kladna ukončeny ve stanici Praha-Dejvice. Stavbu provádí sdružení firem Metrostav TBR, OHLA ŽS a Elektrizace železnic Praha a podle současných předpokladů by měla skončit v roce 2025.

### Projekty před zahájením realizace

Dalšími adepty na zahájení výstavby je modernizace a dostavba Masarykova nádraží, kde bylo na přelomu let 2022 a 23 zajištěno stavební povolení. V nejbližší době Správa železnic vypíše tendr na zhotovitele, po němž by mělo následovat zahájení stavby. Pro zakončení vlaků od Kladna a letiště bude mimo nových nástupišť a lepšího přístupu zajištěno i snadnější obracení vlaků, počet kolejí se zvýší o dvě na celkem devět. Zároveň dojde k propojení ulic Na Florenci a Hybernská novou částečně zastřešenou lávkou (platformou) s přímým přístupem na nástupiště, čímž vznikne po Dvoraně druhý vestibul pro cestující. Ukončení prací se předpokládá v roce 2026.

Ještě v letošním roce se plánuje zahájit tendr na zhotovitele modernizace úseku Praha-Ruzyně (mimo) – Kladno

(mimo). U nejdelší stavby je již nějakou dobu zpracována dokumentace pro stavební povolení i výběr zhotovitele, nicméně hledá se vhodný způsob zajištění stavebního povolení s využitím právoplatného územního rozhodnutí, které po soudních sporech vstoupilo v platnost loni v červnu. Zahájení prací se předpokládá v roce 2024 a ukončení za 3 roky.

### Projekty před vydáním potřebných povolení

Další úseky zatím nezískaly územní rozhodnutí. Žádost o vydání územních rozhodnutí již byla podána u úseků Praha-Výstaviště – Praha-Dejvice, Praha-Ruzyně – Praha-letiště Václava Havla i vlastní stanice na letišti. U každého z projektů však zbývá obstarat několik málo stanovisek (převážně v oblasti ochrany životního prostředí), po jejichž získání bude územní řízení zahájeno. To se předpokládá na jaře letošního roku. Pro stanici Letiště Václava Havla a úsek Praha-Ruzyně (mimo) – Praha-letiště Václava Havla v současnosti probíhá zpracování dokumentace pro stavební povolení. U úseku Praha-Veleslavín – Praha-Ruzyně bylo nedávno vypsáno výběrové řízení na zhotovitele projektové dokumentace pro stavební povolení, s možností postupu podle nového „Liniového“ zákona. V úseku Praha-Výstaviště – Praha-Dejvice se tendr na dokumentaci pro stavební povolení připravuje. Zároveň se má v rámci urychlení přípravy v předstihu zadat

provedení potřebných geotechnických průzkumů.

### Projekty se vzdálenějším horizontem realizace

Do úplného dokončení celého rozsahu nového železničního spojení budou potom zbývat poslední dva úseky. Mezi stanicemi Praha-Dejvice a Praha-Veleslavín došlo k další změně trasy, která je nyní vedena hluboko v horninovém masivu (až 80 metrů pod povrchem), což má eliminovat negativní vlivy na obyvatelstvo a životní prostředí. Pro novou trasu probíhá změna územního plánu a nový proces EIA (v letošním roce), po němž by mělo následovat dopracování dokumentace pro územní rozhodnutí nebo dokumentace pro povolení podle „Liniového“ zákona, pokud bude v té době v platnosti. Přes snahu o minimalizaci dopadů má nová trasa řadu odpůrců, jak tomu bylo u všech předchozích variant v tomto úseku, a opakuje se tak po více než 150 letech historie z doby přestavby koněspřežné dráhy na parostrojní železnici.

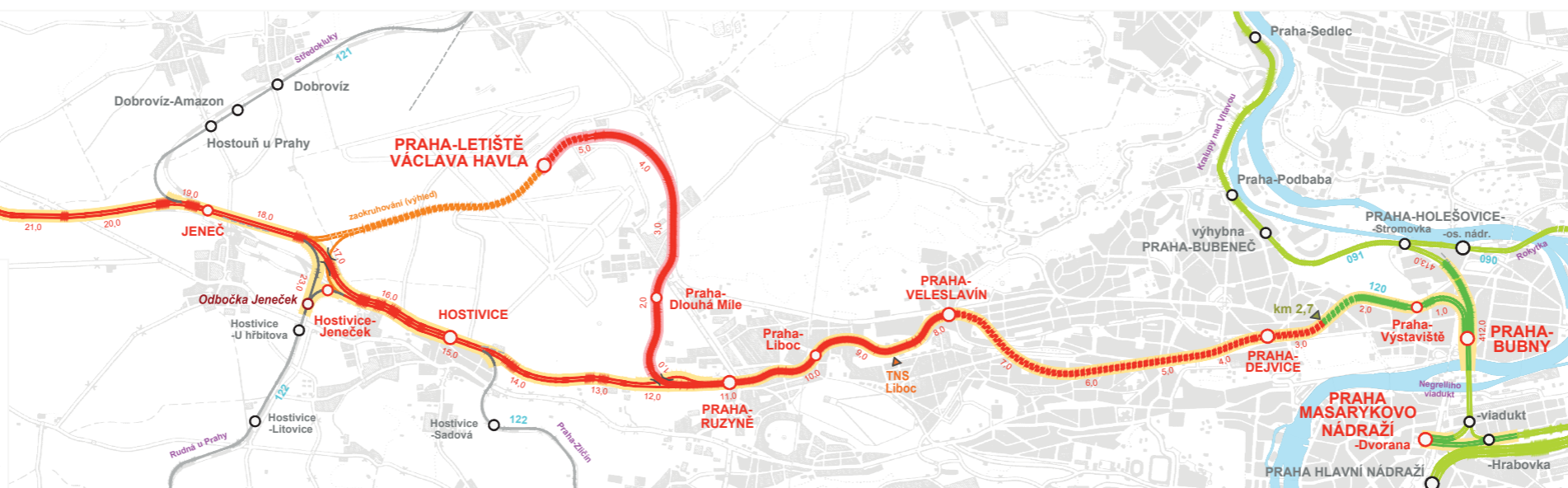
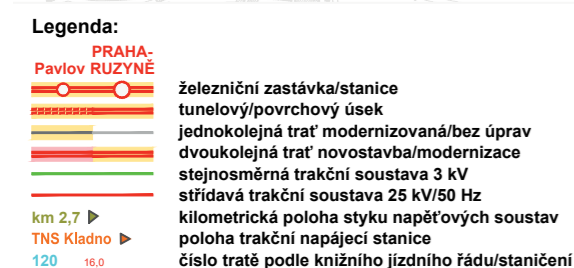
Posledním v seznamu projektů i ve výčtu podle aktuálního stavu přípravy je „zaokruhování“ letiště, které umožní průjezd prostorem letiště a zároveň bezúvratové spojení Kladna a letiště. Zde je platná dokumentace EIA a letos na jaře byl dokončen Záměr projektu. V každém případě Letiště Praha připravuje ve svých rozvojových záměrech (především rozvoj Terminálu 2) předstihové tunelové objekty pro „zaokruhování“. Další vývoj zde bude závislý na rozhodnutí Centrální komise ministerstva dopravy.

Věříme, že zahájením výstavby obou koncových úseků, které dohromady tvoří asi 7 procent celkové délky trasy, dojde k postupné realizaci finálního rozsahu celého projektu. Pouze realizace všech dílčích projektů zajistí splnění cílů výtčených ve Studii proveditelnosti. Rychlé, kapacitní a bezpečné kolejové propojení centra Prahy, Kladna a letiště Václava Havla by mělo být podle současných předpokladů Správy železnic dokončeno v celém rozsahu do roku 2030. ■



|    | EIA     | ÚR      | DSP     | SP      | VR     | ZS      | UP   |
|----|---------|---------|---------|---------|--------|---------|------|
| 1  | 1/2009  | 12/2019 | 3/2020  | 12/2022 | 5/2022 | 1/2023  | 2025 |
| 2  | 1/2009  | 10/2023 | 2023    | 2024    | 2025   | 2025    | 2029 |
| 3  | 12/2023 | 9/2024  | 2024    | 2025    | 2025   | 2025    | 2029 |
| 4  | 1/2009  | 10/2023 | 2023    | 2025    | 2025   | 2025    | 2028 |
| 5  | 1/2013  | 6/2022  | 6/2020  | 4/2024  | 2023   | 2024    | 2027 |
| 6  | 1/2013  | 11/2019 | 9/2019  | 6/2022  | 2/2022 | 11/2022 | 2024 |
| 7  | 1/2009  | 10/2023 | 5/2022  | 6/2024  | 2024   | 2024    | 2029 |
| 8  | 1/2009  | 8/2023  | 8/2021  | 1/2024  | 2024   | 2024    | 2029 |
| 9  | -       | 11/2021 | 11/2020 | 1/2023  | 2023   | 2023    | 2026 |
| 10 | 2/2017  | 2024    | 2025    | 2025    | 2025   | 2026    | 2029 |

Vysvětlivky: EIA – ukončení procesu EIA, ÚR – vydání Územního rozhodnutí (v právní moci), DSP – uzavření kontraktu na dokumentaci pro stavební povolení, SP – vydání Stavebního povolení (v právní moci), VR – ukončení výběrového řízení na zhotovitele stavby, ZS – zahájení stavby, UP – uvedení do provozu



Kolejové schéma cílového stavu modernizace



# ROZHOVOR

## Vladimír Seidl

generální ředitel společnosti  
METROPROJEKT Praha.

\* 1971

### Vzdělání:

ČVUT, fakulta elektrotechnická,  
obor telekomunikace a sdělovací technika  
ZU Plzeň, fakulta elektrotechnická,  
obor silnoproudá elektrotechnika  
autorizovaný inženýr ČKAIT

### Praxe:

1995 - 1999 SUDOP Praha - projektant  
silnoproudých rozvodů  
a osvětlení  
1999 - 2006 METROPROJEKT Praha  
- vedoucí elektrotechnického  
střediska  
2007 - 2022 METROPROJEKT Praha  
- obchodní ředitel  
od 2023 METROPROJEKT Praha  
- generální ředitel

**Od ledna jste byl jmenován generálním ředitelem společnosti METROPROJEKT Praha. Nabízí se obligátní otázka - s jakými cíli do této pozice vstupujete?**

Mým cílem je, aby byl Metroprojekt kvalitní projektovou a konzultační společností, která bude připravovat a zpracovávat významné projekty dopravní infrastruktury. Přeji si, aby u nás vyrůstali noví špičkoví odborníci, kteří se nebudou bát komplikovaných zadání a složitých technických řešení a které pro ně naopak budou profesní výzvou. Je to jedna z mých priorit, a proto jako vedení společnosti vedeme rozhovory s mladšími kolegy, na kterých chceme v horizontu pěti a až deseti let stavět tvůrčí sílu a odbornou erudici Metro-

projektu. Hovoříme s nimi o jejich dalším profesním směřování a o vytvoření podmínek, které nám pomohou ke společnému cíli - špičkový odborník a spokojený zaměstnanec.

**Vedení firmy jste se ujal ve velmi složitě a náročně době nejen s ohledem na energetickou krizi. Jak tyto vnější faktory ovlivní strategii firmy? Jsou na místě obavy?**

Metroprojekt byl a je firmou se širokým záběrem. Nezaměřujeme se pouze na dopravní stavby, ale máme za sebou i úspěšně realizované návrhy administrativních budov, obchodních center, projekt elektrárny nebo teplárny. Právě tento široký záběr a šikovnost našich zaměstnanců nám v minulosti pomohly proplout krizovými obdobími bez nutnosti propouštění nebo významného snižování mezd. Náš zásobník zakázek na letošní rok je slušně naplněn a je jen na nás, jak dobře si zorganizujeme práci, abychom všechny své závazky splnili v termínu a požadované kvalitě. Pokud se nám to podaří, nemám o naše hospodářské výsledky, i přes zvýšení nákladů na energie a softwarové vybavení, obavy.

**Když se řekne Metroprojekt, tak naprostá většina laické veřejnosti bez váhání udělá rovnítko s pražským metrem. Přitom Metroprojekt je podepsán pod řadou významných dopravních staveb nejen v metropoli ale v celé ČR. Je změna vnímání**

**Metroprojektu jako významné projekční firmy jedním z vašich cílů?**

Projektování metra je stále naší doménou, ale již pod vedením ředitele Jiřího Pokorného (1996 - 2003) se společnost začala orientovat na více klientů z různých oborů stavebnictví. Rozšířilo se tak portfolio našich dovedností a dávali jsme o sobě více vědět navenek. Můj předchůdce David Krása nastolený trend rozvíjel dál a já bych chtěl v tomto směru svých předchůdců pokračovat.

**Už máte představu, jaké konkrétní kroky k tomuto cíli povedou?**

Chceme více a častěji informovat veřejnost prostřednictvím sociálních sítí o našich projektech ve všech jejich fázích. Tedy projektování, zajišťování stavebních povolení a finálně o vlastní realizaci. Máme to štěstí, že pracujeme na projektech, které jsou pro naše zákazníky velice důležité, a tedy jsou, co se týká přidělení financí na jejich realizaci, vysoce prioritní. Zjednodušeně řečeno, peníze na výstavbu se rychle seženou a naše projekty se mění ve skutečnost. Dokončená stavba je pro každého projektanta tou největší odměnou a zároveň jedinečnou zkušeností. Zároveň tvrdím, že nejlepším marketingem je dobře odvedená práce.

**Budu-li Vás citovat, tak „čím náročnější zadání, tím kvalitnější návrh“. Dá se to vnímat i jako možné rozkročení společnosti do zcela nových oblastí, vyhledávání nových výzev?**

V minulosti jsme si několik vykročení mimo tradiční obor podnikání vyzkoušeli a zvládli to. Pár nápadů mám, ale nechci je nyní takto veřejně prezentovat.

**Které projekty jsou momentálně pro Metroprojekt ty klíčové?**

Mezi naše největší a nejdůležitější projekty patří „První provozní úsek trasy metra D v úseku Náměstí Míru - Depo Písnice“, kde pro Dopravní podnik hl.m.Prahy zpracováváme všechny stupně projektové dokumentace. Velice sledovanými a prestižními zakázkami jsou projekty pražského městského okruhu Pelc-Tyrolka - Balabenka a Libeňská spojka. Pro Správu železnic to je železniční spojení Prahy, Kladna a Letiště Václava Havla a Vysokorychlostní trať Praha Balabenka - Lovosice. Velkým a náplní rozmanitým projektem je akce s pracovním názvem „Apron D2“. Jedná se o soubor staveb, jako jsou mimo jiné plochy pro přistávání a vzlet letadel, obslužné komunikace, tunely nebo např. kolektory. Z pohledu finančního objemu je to historicky naše největší zakázka pro Letiště Praha.

**Projektantská branže prochází velkou technologickou změnou způsobu své práce. Projektuje se ve 3D a BIMu. Jak si v tom vede Metroprojekt?**

Patříme mezi první, kdo začal v České republice projektovat v BIM. Již před deseti lety jsme se rozhodli jít u velkých a na koordinaci složitých projektů touto cestou a investovali nemalé finanční prostředky nejenom do soft-

warového vybavení, ale i do školení a vzdělání našich zaměstnanců. V roce 2015 jsme zpracovali ve 3D BIM projekt pro stavební povolení trasy metra I.D. V dalších letech následovala dokumentace pro provedení stavby, kde jsme využili i další dimenzi modelu - generování výkazů výměr včetně jejich ocenění. V roce 2019 byla dokončena první stavba podle našeho návrhu v BIM modelu. Bylo to naše stávající sídlo, budova AOB v Holešovicích. Momentálně největším projektem v BIM je železniční stanice Praha - Letiště Václava Havla, kde pracujeme v 5D modelu. Pro laiky/ nezasvěcené doplním, že ke klasickému prostorovému 3D modelu přibývá jako čtvrtá dimenze simulace výstavby (zásady organizace výstavby) a v páté dimenzi jsou peníze - již zmíněný oceněný soupis prací.

**Zhodnotit po třech měsících své působení v nové pozici je ještě příliš brzy. Přesto, pociťujete již větší tlak okolí, méně volného času...? Jak se vám daří vybalancovat pracovní povinnosti s osobním životem?**

Rozjezd byl náročný. Šestnáct let jsem byl zvyklý jako obchodní ředitel jednat se zákazníky, shánět zajímavé zakázky, věnovat se více našim klientům než zaměstnancům. To se nyní mění, působím více dovnitř firmy, a s našimi klienty jednám na úrovni vrcholového managementu. Na ostatní obchodní partnery už bohužel tolik času nezbývá. Ale věřím, že mi to nemají za zlé. Co se týká rodiny a soukromého

života, tam jsem měl časově náročné pracovní povinnosti i v předchozí pozici, tam se nic nezměnilo. Tím netvrdím, že mám balanc práce - koníčky - rodina nastaven z pohledu mé manželky ideálně.

**Jste aktivním cyklistou, tenistou a lyžařem. Je pro vás sport jen relaxem nebo máte vyšší cíle?**

Sportuji celý život. Pouze s postupujícím věkem, jsem ze zdravotních důvodů vyměnil kontaktní kolektivní sporty, jako jsou fotbal a hokej, za ty individuální. Sport obecně vede lidi k disciplíně, zodpovědnosti, trénování vůle a samozřejmě je i zábavou a odreagováním. Pro mne je především skvělým relaxem, ale nezakrývám, že jsem soutěžní typ, takže si před závodem, ať už cyklistickým nebo lyžařským, určím nějaký osobní cíl, pro jehož splnění dělám vše, co je v mých silách. O to se ostatně snažím i v pracovním životě.

**S Metroprojektem vás nepojí jen věk, ale i dlouholetá praxe. V jaké jeho kondici byste chtěli spolu slavit své další výročí?**

Máme oba stejný ročník narození. Narážíte-li na šedesátiny, věřím že i za osm let bude Metroprojekt ve skvělé kondici, protože se dá okysličit mladými kolegy a novými technologiemi. To pro lidské bytosti neplatí. Za sebe budu rád, když budu platným členem týmu. A jestli to bude v pozici kapitána, trenéra nebo podavače bidonů, ukáže čas. ■

*Ptali se Dana Sklenaříková a David Krása*

# STOPA METROPROJEKTU V HOLEŠOVICÍCH

David Krása, Kamil Bednařík, Lukáš Jedlička, Kamil Orálek

**Metroprojekt se v roce 2019 usídlil v pražských Holešovicích. Žije a pracuje se nám tu dobře a v posledních letech jsme od našich klientů dostali několik příležitostí, jak našimi návrhy přispět ke všudypřítomnému vzestupu této městské části. V tomto článku to vezmeme pěkně popořádku, od projektů, kterými jsme Holešovice ovlivnili již v minulosti.**

## METRO

Dodnes nejviditelnější stopu zanechal Metroprojekt v této čtvrti v osmdesátých letech. V listopadu 1984 byl do provozu uveden další úsek linky C pražského metra Florenc - Nádraží Holešovice. K dalšímu prodloužení došlo v roce 2004 do Ládví a 2008 do Letňan. Linka C je dnes v pražském metru nejvytíženější a pro cesty do a z Holešovic dodnes dobře slouží. Obě zdejší stanice Vltavská a Nádraží Holešovice mají navíc velmi dobrou nabídku navazujících tramvajových a autobusových linek.

Vezmeme-li v úvahu, že obě stanice metra mají za sebou 39 let nepřetržitého každodenního provozu, jsou jejich podzemní prostory nástupišť stále ve velmi dobrém stavu - viz obr. To nelze beze zbytku konstatovat o vestibulech a výstupech do parteru. Minimálně u stanice Vltavská se však rýsuje možné zlepšení v souvislosti s připravovaným projektem Vltavské Filharmonie, který bude na vestibul stanice přímo napojen. Ten by měl být při té příležitosti také stavebně upraven a zrekonstruován.

## ARGENTINSKÁ OFFICE BUILDING

Tato viditelná stopa a zároveň sídlo Metroprojektu na křižovatce ulic Argentinská a Plynární byla v našem časopise popsána již vícekrát. Pro úplnost konstatujeme, že se jedná o kancelářskou budovu o sedmi nadzemních podlažích, autorem návrhu je arch. Veselý z firmy Loxia a Metroprojekt pro její výstavbu zpracoval realizační projektovou dokumentaci. Stavba byla dokončena v roce 2019.



Stanice Vltavská, foto Tomáš Cmíral



Stanice Nádraží Holešovice, foto Tomáš Cmíral



AOB, sídlo Metroprojektu, foto Lucie Krotílová

## ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ PRAHA - LETIŠTĚ - KLADNO

Metroprojekt je u tohoto záměru od zahájení jeho přípravy ve druhé polovině devadesátých let minulého století. V prostoru Holešovic se návrh dopravního řešení nijak zásadně koncepčně neměnil. Trasa nové dvojkolejné trati vždy respektovala stopu dnešní Buštěhradské dráhy na Kladno a od počátku zde měly vzniknout dvě stanice - Praha Bubny a Praha Výstaviště, s pokračováním přes Stromovku za stadionem Sparty směrem k žst. Praha Dejvice. V prostoru Buben byl projekt vždy koordinován s budoucí developerskou výstavbou velkého rozvojového území Buben Zátory. Jsme rádi, že se tento významný dopravní projekt konečně dočkal realizace, která byla na začátku tohoto roku zahájena. Píšeme o něm podrobněji v jiném článku tohoto čísla.

## PODJEZD BUBNY

V přímé návaznosti na novou budoucí žst. Praha Bubny směrem k Vltavě a Negrelliho viaduktu je navržen nový tramvajový podjezd. Jde o železniční most v kolejovém rozvětvení stanice. Investorem tohoto projektu je Hlavní město Praha. Projekt je úzce koordinován se Správou železnic a návrhem žst. Praha Bubny.

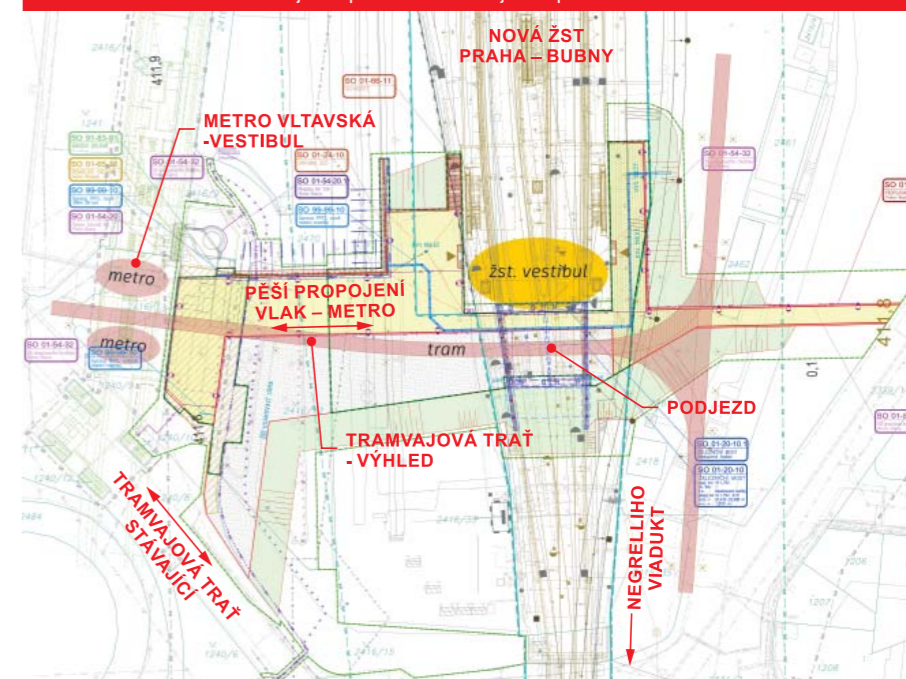
Účelem projektu je příprava pro budoucí tramvajovou trať v koordinaci s prostorovým návrhem bezprostředně navazující stavby Vltavské Filharmonie. V budoucnu tak nebude nutné zasahovat do modernizované železniční trati navazující na Negrelliho viadukt.

Hlavním stavebním objektem je železniční most o minimální stavební výšce. Jedná se o železobetonovou konstrukci se zabetonovanými ocelovými nosíky, podobný konstrukci v křižovatce U Bulhara.

S tímto podjezdem pro budoucí tramvajovou trať souvisí rozsáhlé terénní úpravy, které v jedné výškové úrovni propojí stávající vestibul metra Vltavská s novou železniční stanicí. Kolejové řešení tramvajové trati bude výškově navazovat na vestibul železniční stanice, který se nachází pod železničním nástupištěm. Tyto dvě výškové úrovně zajišťuje nová zárubní zeď,



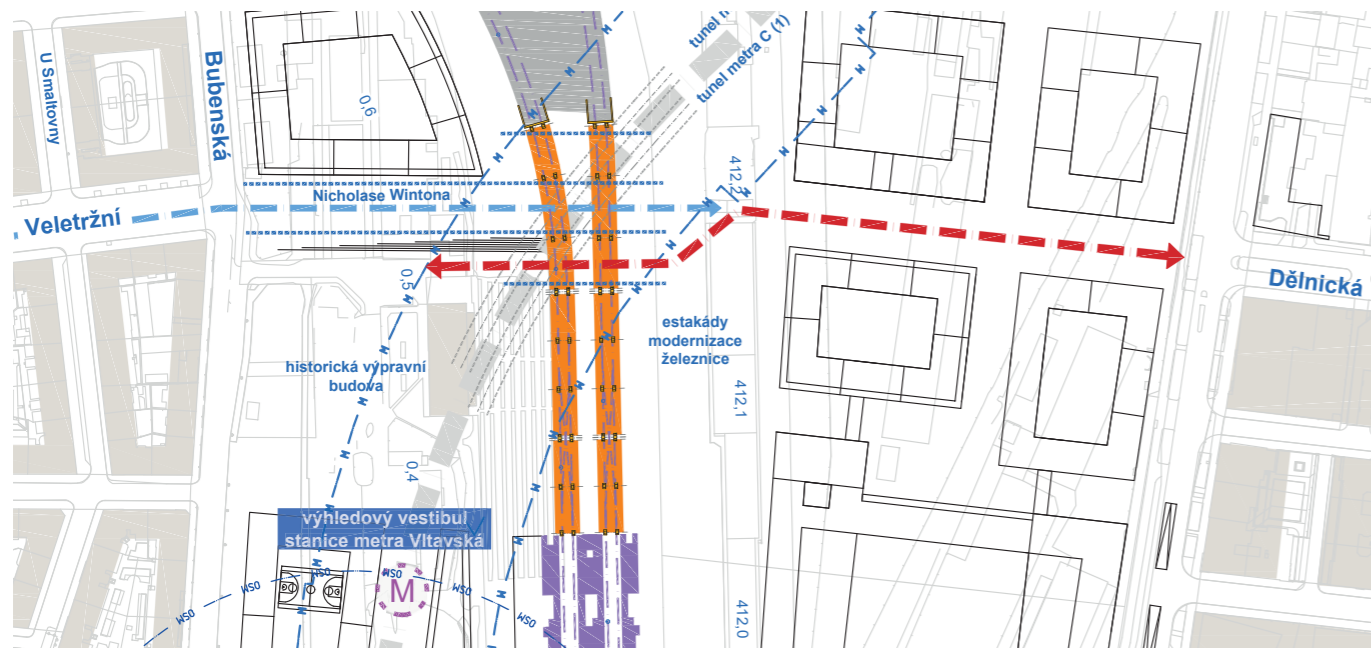
Návrh veřejného prostoru v ul. Strojnické podél nové trati na estakádě - vizualizace



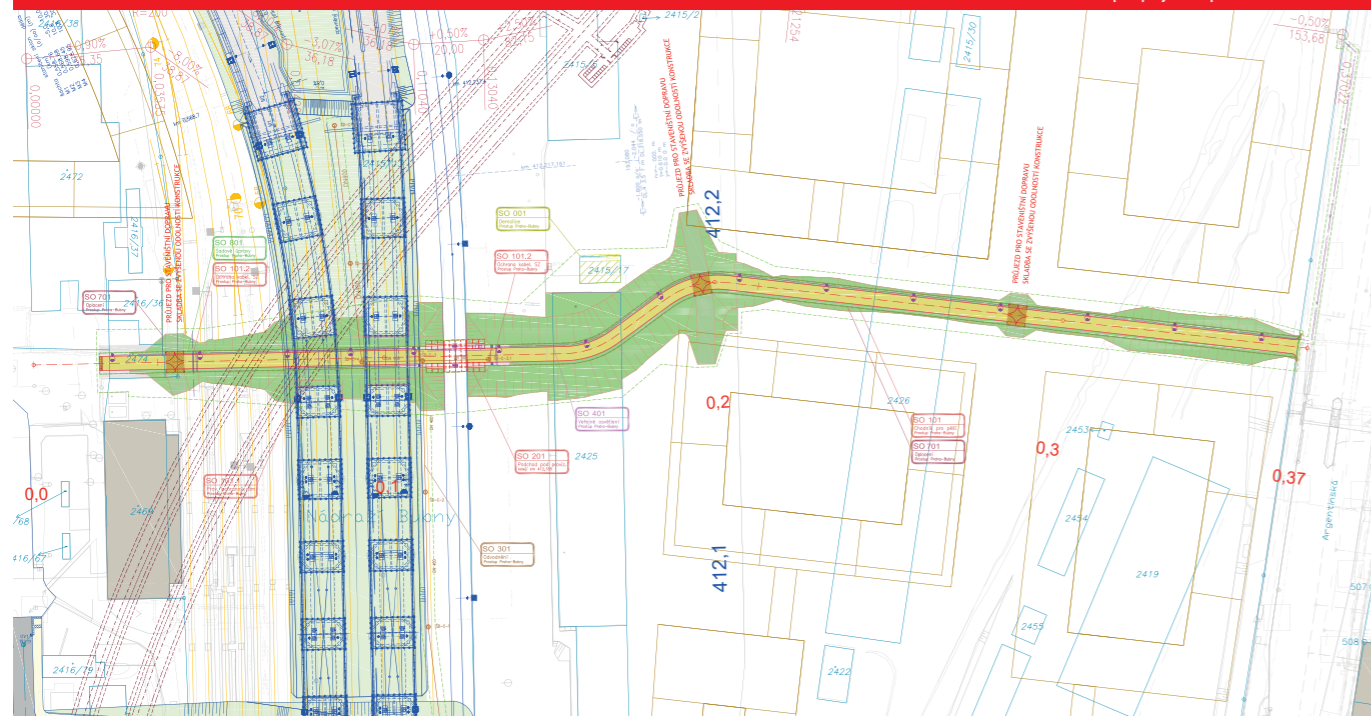
Podjezd Bubny - přehledná situace



ŽST Praha Bubny a Podjezd Bubny - vizualizace



Pěší propojení - přehledná situace



Pěší propojení - situace

kteřá je napojena s pomocí terénního schodiště na budovu železniční stanice. Přímému napojení pro pěší musela částečně ustoupit i stávající konstrukce stanice metra Vltavská. Dopad do stanice metra je v úrovni dnešního terénu, kde je navržena demolice skladů, skrytých pod složitě modelovaným terénem. Tyto terénní terasy, které byly součástí stavby metra, mají unikátní význam v komunitě městského parkouru a to včetně zahraničí. Zmíněná komunita plánuje před demolicí oficiální rozloučení s touto lokalitou za účasti MČ Praha 7. Investor a městská část jsou společně připraveni tuto ztrátu

částečně kompenzovat a vybudovat v rámci nové plochy mobilní hřiště pro parkour.

Realizace tohoto projektu proběhne zároveň s projektem Správy železnic Modernizace Bubny - Výstaviště, tj. v letech 2023 až 25. Ve výběrovém řízení na zhotovitele stavby uspělo sdružení firem Metrostav TBR + OHLA ŽS + Chládek a Tintěra, Pardubice.

### PĚŠÍ PROPOJENÍ VELETRŽNÍ - DĚLNICKÁ

Stavba modernizace železniční trati Praha Bubny - Praha Výstaviště, která byla zahájena v lednu tohoto

roku, má ve vztahu k území hlavní cíl: odstranění bariéry tvořené stávající železniční stanicí a železniční tratí. V návaznosti na modernizaci železnice proběhne v souladu se zpracovanou územní studií Holešovice - Bubny Zátory urbanizace celého území, což umožní propojení aktuálně neprostupného území mezi ulicemi Argentinická a Bubenská.

Vzhledem k tomu, že bude tento proces probíhat po dobu řady následujících let, bylo zástupci městské části Prahy 7 a MHMP iniciováno prověření a následná projektová příprava prostupu pro pěší, které výrazně dříve



Nové řešení dopravy a veřejného prostoru v lokalitě u Výstaviště - vizualizace

zajistí přímé propojení ulic Bubenská a Argentinická v ose ulic Veletřní - Dělnická po dobu stavby modernizace železnice a navazující urbanizace.

V roce 2020 na základě výše popsané iniciace nechala Správa železnic zpracovat projektovou dokumentaci provizorní lávky nad kolejištěm stávající železniční stanice. Tato lávka ovšem měla být v průběhu stavby modernizace železnice bez náhrady odstraněna. Vzhledem k blížícímu se zahájení železniční stavby bylo od tohoto záměru upuštěno.

Na jaře roku 2022 byla zpracována „Studie prostupu pro pěší stavenišťem ŽST Praha Bubny“. Tato studie posuzovala několik variant trasy a způsobu prostupu stavenišťem modernizace železnice, přičemž jedním ze zásadních problémů bylo křížení provizorní koleje. Výsledná trasa propojuje přednádražní prostor stávající výpravní budovy ŽST Praha Bubny a přechod pro pěší přes ulici Argentinickou v místě křižovatky s ulicí Děl-

nická. Trasa je vedena v krajním poli navrženého trojpolového železničního mostu, umístěného kolmo na osu Veletřní - Dělnická a mimoúrovňově kříží (podchází) provizorní kolej železniční stavby. Navržená trasa je zahlobená a svou niveletou odpovídá budoucímu výškovému řešení dle územní studie.

V návaznosti na studii byla v roce 2022 zpracována dokumentace pro sloučené územní a stavební řízení (DUSP) „Prostup pro pěší stavenišťem ŽST Praha-Bubny“ a v únoru 2023 byla zpracována dokumentace pro provádění stavby. Výsledná podoba návrhu zajišťuje vstup pro pěší a cyklisty během celé doby výstavby modernizace železnice, po dokončení stavby a v průběhu navazující urbanizace.

Realizace a zprovoznění prostupu pro pěší a cyklisty proběhne již v letošním roce. Předstihové objekty, zejména most na provizorní koleji, se realizují v březnu. Hlavní část realizace proběh-

ne v srpnu a září 2023, zprovoznění se předpokládá v říjnu.

### ULICE DUKELSKÝCH HRDINŮ - U VÝSTAVIŠTĚ

Mezi naše projekty pro Holešovice se řadí i tato samostatná investice Dopravního podniku hl. m. Prahy. Zahrnuje úsek od Strossmayerova náměstí až ke křižovatce Partyzánská - Na Zátorách.

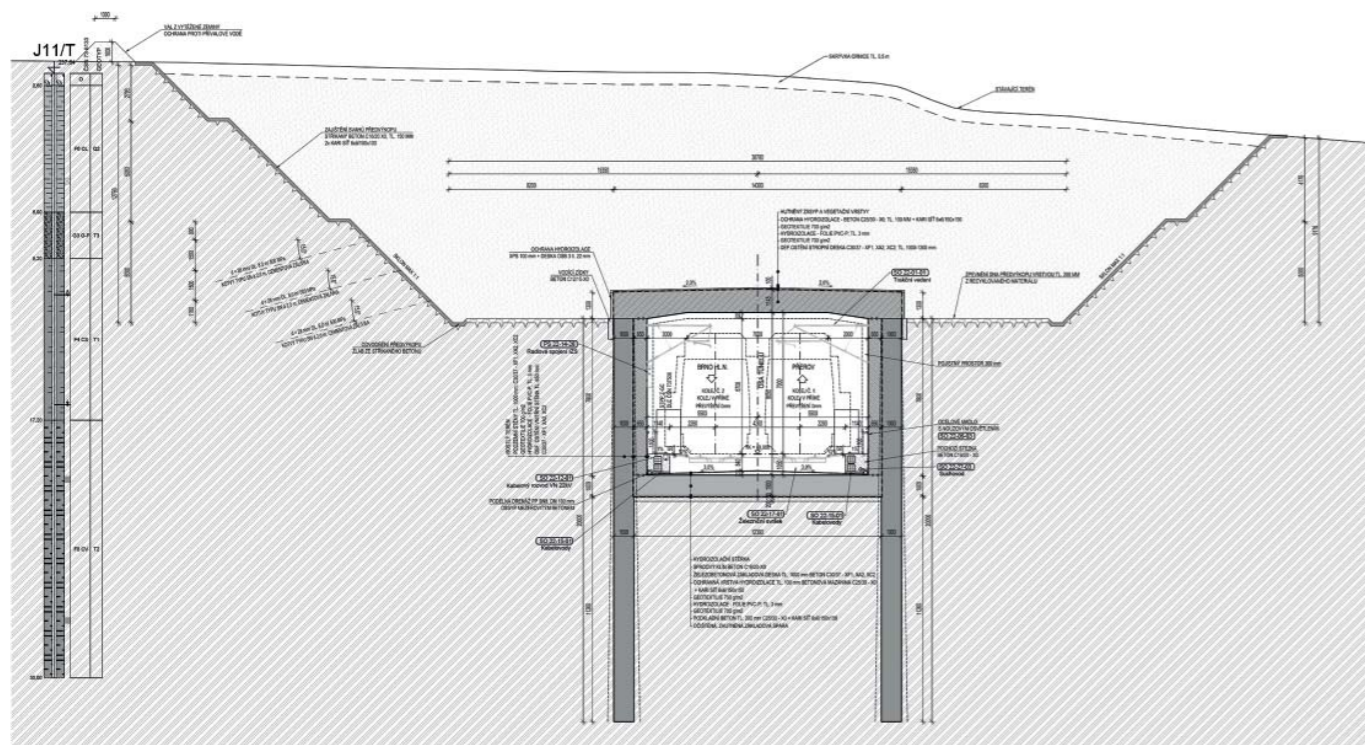
Prvotním důvodem pro přípravu projektu byl stav tramvajové trati, která je již na konci své životnosti. Zároveň s tím však projekt rekonstrukce zahrnuje celý veřejný prostor ulic a navazujících ploch, tj. vozovky, chodníky, tramvajové zastávky, vyvolané úpravy inženýrských sítí a mnoho dalšího.

Projekt zasahuje i do Královské obory Stromovka, kde bude provedena částečná obnova zrušené tramvajové tratě k bývalé vozovně.

### Tramvajová trať a zastávky

Stávající tramvajová trať na velkoplošných panelech bude v ulici Dukelských





Vzorový příčný řez Němčického tunelu



Vizualizace výstavby tunelu (Zdroj: Správa železnic, YouTube video, 2021)

né stropní desky. Po vyrazení vnitřního prostoru tunelu bude vybetonována základová deska a vnitřní stěny tunelu. Cela konstrukce bude po dokončení zasypána do úrovně původního terénu. U portálů budou podzemní stěny výškově doplněny opěrnými zdmi, tak aby byla zajištěna návaznost na zárubní zdi. Posledním krokem výstavby je realizace vnitřního vybavení tunelu.

#### Předvýkop

Konstrukce tunelu, resp. podzemní stěny a stropní deska, budou prováděny z úrovně předvýkopu. Hloubka předvýkopu se pohybuje v rozsahu 0

- 13,0 m pod úrovní stávajícího terénu. Předvýkop je navržen jako svahovaná jáma. Stěny svahu jsou zajištěny vyztuženým stříkaným betonem lokálně doplněným kotvícími prvky.

#### Podzemní stěny

V zajištěném předvýkopu budou provedeny železobetonové podzemní stěny tunelu i portálů. Podzemní stěny jsou navrženy tl. 1000 mm a délky 20,0 m. U portálů jsou délky odstupňovány v rozmezí 10,0 až 20,0 m. Podzemní stěny na portálech slouží k zajištění širokého výkopu pro výstavbu navazujících zárubních zdí. Podzemní

stěny budou v tomto úseku dočasně, resp. trvale kotveny pramencovými kotvami. Trvalé kotvy budou zajišťovat rozšířený prostor před portálem pro přístupovou komunikaci IZS.

#### Ražba tunelu

Ražba tunelu bude probíhat směrem od portálů pod ochranou stropní desky tunelu. Rozpojování se dle geotechnického průzkumu předpokládá mechanizovaně. Rubanina bude odvážena nákladními automobily na mezi-deponii pro následné využití na zpětný zásyp, nebo bude uložena na trvalou deponii v blízkosti tunelu.



Vizualizace pohledu na portál Němčického tunelu (Zdroj: Správa železnic, YouTube video, 2021)

#### Konstrukce tunelu

Nosnou konstrukci tunelu tvoří železobetonový monolitický jednolodní rám vsazený mezi podzemní stěny. Stropní deska tunelu je vetknutá do podzemních stěn a slouží i jako jejich dočasná rozpěra po dobu výstavby tunelu. Příčný řez tunelem je obdélníkový s vnitřní světlou šířkou 11,0 m a světlou výškou 8,05 m. V místě záchranných výklenků je světlá šířka tunelu 12,5 m. Výklenky jsou navrženy na celou výšku tunelu. Konstrukce tunelu je navržena z betonu třídy C 30/37 s životností 100 let. V podélném směru je konstrukce tunelu rozdělena na pravidelné dilatační díly.

Stropní deska je navržena s tl. 1000 až 1300 mm. Zesílení desky je navrženo v místech napojení stropní desky na podzemní stěny. Betonáž stropní desky bude probíhat z úrovně předvýkopu na podkladní beton upravený do výsledného tvaru desky. Výztuž stropní desky bude konstrukčně spojena s výztuží podzemní stěny a vnitřních stěn tunelu. Základová deska je navržena v tl. 1000 mm, vnitřní stěny tunelu pak v tl. 650 mm.

#### Hydroizolace tunelu

Konstrukce tunelu je navržena jako vodotěsná. Pro nosné konstrukce tunelu je navržen hydroizolační systém s fóliovou PVC izolací tl. 3 mm se signální vrstvou, který je doplněn hydroizolačními těsnícími prvky umístěnými v

pracovních a dilatačních spárách konstrukce.

#### Portály

Portálové stěny jsou navrženy z podzemních stěn, které ve fázi výstavby zároveň tvoří zajištění výkopu pro výstavbu objektu zárubních zdí. Pohledový povrch podzemních stěn bude obložen přírodním kamenem z žulových desek s tryskaným povrchem. Na podzemní stěny portálů výškově naváže portálová opěrná zeď z lícových betonových prefabrikovaných prvků se zásypem vyztuženým geomřížemi. Jedná se o stejné lícové prvky, které budou použity pro navazující zárubní zdi. Opěrná zeď je ukončena železobetonovou monolitickou římsou se zábradlím.

#### PROJEKČNÍ ZAJÍMAVOSTI

Z pohledu projekčního řešení obsahuje návrh Němčického tunelu dvě drobné zajímavosti. První je návrh nosné konstrukce tunelu na účinky požáru. Požárně bezpečnostní řešení stavby stanovuje splnění požární zatěžovací křivky RABT ZTV (Railways). Tato návrhová křivka, která je definována teplotou 1200 °C po dobu 60 minut, určuje teplotní zatížení nosné konstrukce tunelu, se kterou musí statický návrh počítat. Křivku definuje německý předpis „Baulicher Brandschutz für Tunnel in offener Bauweise - Rechnerischer Nachweis“, který

prozatím nemá ekvivalent v českých normách. Požadované odolnosti konstrukce bylo dosaženo zvýšením krycí vrstvy hlavní nosné výztuže a použitím polypropylenových vláken do betonu. Polypropylenová vlákna slouží jako ochrana proti odpryskům krycí vrstvy výztuže konstrukce vystavené požáru. Návrh konstrukce bude před samotnou realizací ověřen požární zkouškou.

Druhou zajímavostí je posouzení aerodynamiky tunelu pro projíždějící železniční soupravy. Předmětem hodnocení byly maximální tlakové změny uvnitř tunelu při průjezdu vlaku a problematika vzniku mikrotlakových vln na portálech tunelu. Provedený matematický model ověřil splnění všech podmínek, mimo jiné i podmínek pro komfort cestujících. Výsledky modelování budou po dokončení stavby podrobeny zpětnému vyhodnocení.

#### AKTUÁLNÍ STAV

Pro Němčický tunel byla v době uveřejnění článku zpracována projektová dokumentace ve stupni DSP + PDPS, která je v procesu připomínkového řízení. Odevzdání dokončené dokumentace je stanoveno na květen 2023 a výstavba se předpokládá v období 2024 - 2027. Celá modernizovaná trať Brno - Přerov by měla být dle současných plánů uvedena do provozu v roce 2031. ■



# VELKÝ MĚSTSKÝ OKRUH V BRNĚ, ÚSEK VMO MÚK OSTRAVSKÁ RADIÁLA

Jakub Nykodym, PK Ossendorf

Výstavba Velkého městského okruhu v Brně nabírá po letech příprav na obrátkách, čehož jsme svědky na probíhajících stavbách východního (VMO Žabovřeská), resp. severního segmentu (stavba VMO Tomkovo náměstí + Rokytova). Spolu s Královopolským tunelem a dalšími stavbami je severozápadní část okruhu téměř hotová. Pozornost veřejnosti se tedy začíná více upínat k jižní a východní části VMO, které ale projekčně nijak nezhářejí. Společnost PK OSSENDORF se aktivně podílí na všech částech chybějících úseků.



Velký městský okruh v Brně – stavby žlutě v přípravě, červeně v realizaci, modře již zrealizované

## Základní dělení VMO

Východní segment VMO se skládá z trojice staveb, které zajistí kromě propojení VMO na severu a jihu i důležité napojení dálnice D1. Účelem VMO je také napojení hustě obydlené severovýchodní oblasti Brna (sídlíště Vinohrady a Líšeň), včetně napojení okolních obcí. Dosáhne se tak potřebného odlehčení vnitřního městského okruhu, který již

není kapacitně schopný přenášet rostoucí objemy dopravy přes město Brno. Po letech dopravních a urbanistických studií se podařilo ukotvit celou trasu východního segmentu, rozděleného do následujících staveb:

- 1) VMO Bratislavská radiála – kombinace jižní radiály od dálnice D1 a D2 na VMO, včetně jihovýchodního rohu VMO

- 2) VMO MÚK Ostravská radiála – základní pilíř východního segmentu VMO, zajišťující propojení stávající radiály I/50 směr D1 východ a napojení průmyslové zóny Černovická terasa kapacitním řešením na město Brno
- 3) VMO Tunel Vinohrady – důležitá část VMO, propojující severní a východní segment pod sídlíštěm Vinohrady



Návrh MÚK Průmyslová vč. lávky pro pěší

Na konci roku 2019 bylo vydáno kladné závazné stanovisko EIA, které potvrdilo správnost a realizovatelnost navrženého řešení. Prostřední úsek VMO Ostravská radiála je v souladu s ÚPD a také nevyžaduje složitou přípravu tunelové stavby, a proto byly práce na jeho přípravě zahájeny jako první.

## Důležité parametry stavby

Základní parametry VMO jsou pro všechny úseky shodné. Jedná se o čtyřpruhovou směrově dělenou komunikaci se zpevněnou krajnicí. Všechny křižovatky jsou ve výhledu řešeny jako mimoúrovňové, dočasně na rozhraní staveb řízené pomocí SSZ. Základní dovolená rychlost je 80 km/h, v krátkých mezikřižovatkových úsecích a specifických místech pak 60 km/h. V rámci VMO je navržena řada MÚK, mezi nimiž jsou velmi krátké vzdálenosti. Nejedná se ale o propojené MÚK, a proto neodpovídá vzdálenost normovým požadavkům na možnost zatřídění do rychlostních místních komunikací. Formálně je tedy celé VMO zatříděno do kategorie B – sběrná místní komunikace. Ostatní parametry rychlostních komunikací ale plní (podjezdná výška, oddělení jízdních

pásů, forma křížení s ostatními komunikacemi apod.). Úsek je dlouhý 2,6 km, celkový řešený prostor zabírá více než 300 tis. m<sup>2</sup> urbanizovaného prostředí. Součástí jsou kromě samotného VMO také úprava dalších 5 místních komunikací, dvou tramvajových a jedné trolejbusové tratě včetně 3 cyklostezek.

VMO je stále také silnicí I. třídy, její přípravu tedy obecně zajišťuje ŘSD ČR. S ohledem na značný zásah do urbanizovaného prostředí se podařilo stejně jako na ostatních stavbách VMO uzavřít smlouvu o spolupráci mezi ŘSD ČR a městem Brnem, která stanovuje poměr stavebních nákladů a proces přípravy. ŘSD dle smlouvy zajistí veškerou projektovou dokumentaci vč. povolení a realizace stavby, město Brno přispěje k majetkoprávní přípravě stavby.

Úsek VMO Ostravská radiála začíná na dnešní čtyřpruhové směrově dělené sil. II/374 (ul. Černovická) v jihovýchodní části Brna. Tato komunikace dnes supluje VMO, nová část VMO tedy pokračuje ve směru na sever ve stávající trase. Dočasně tedy půjde o přechod se silnice II. třídy na silnici I. třídy. Po výstavbě VMO Bratislavská radiála dojde k oddělení těchto různých tříd

komunikací. VMO pokračuje severně přes stávající ulici Havraní. Křížení bude pomocí nového mostu s celkovou rekonstrukcí ul. Havraní, která bude nově zahrnovat kromě dvoupruhové obslužné komunikace také smíšenou stezku pro pěší a cyklisty. Celý podjezd je prostorově dimenzován pro výhledové zvýšení dopravního významu podjezdu, související s plánovaným rozvojem po obou stranách VMO. Za křížením s ul. Havraní se trasa odchyluje od stávající ul. Černovické ve směru na severovýchod, čímž dojde k odklonění dopravy z vnitřního okruhu města. Tento odklon je veden v zářezu, jelikož kolmo přes trasu VMO bude vedena nová ul. Průmyslová, tvořící radiálu mezi vnitřním okruhem města, významnou průmyslovou zónou Černovická terasa s napojením na dálnici D1. Výstavbou dojde k záboru zemědělských pozemků, nicméně ty jsou v daném místě užívány jako rezerva právě pro stavbu VMO. Křižující ul. Průmyslová bude shodně jako VMO směrově dělená čtyřpruhová komunikace, která bude propojena s VMO pomocí nového MÚK Průmyslová. MÚK je dle kapacitního posouzení a prostorového uspořádání koncipovaná jako



Řešení tunelu a třípatrové MÚK Ostravská (dále) vč. MÚK Bělohorská (blíže)



MÚK Ostravská

kosodélná, křižovatky jsou turbookružní. Pěší propojení přes VMO bude řešeno samostatnou lávkou v odstupu od MÚK. Lávka je navržena tak, aby na západní straně navazovala na osu budoucí rozsáhlé zástavby Kaménky, a zároveň na straně východní směřovala do prostoru pískovny Černovice, která se má brzy revitalizovat na významný městský park. V současné době je pískovna stále aktivní a je tedy nutné potřebný zábor okraje pískovny řešit i s řízením o zrušení části dobývacího prostoru. Na řešení úzce spolupracujeme s Ministerstvem průmyslu a obchodu, jelikož zvláště v dnešní době je odpis jakéhokoliv nerostného bohatství citlivá záležitost. Celý prostor MÚK je z pohledu Brna skvělým výhledem na téměř celé město, vyvýšená lávka tento rozhled umocní a do budoucna se stane skvělým rozhledovým místem po celém širém okolí. Celý návrh tohoto prostoru je pod značným architektonickým drobnohledem. Místu se tak daří i přes jeho primární dopravní účel vtisknout rozumný urbanistický ráz pro budoucí rozvoj území.

Kontakt se související bytovou výstavbou Kaménky podél západní strany

VMO je s developerem úzce koordinován a daří se tak zajistit potřebnou ochranu budoucí zástavby formou vhodné organizace a účelu zástavby. VMO tak nebude limitem pro rozvoj tohoto území, naopak díky neustálé koordinaci půjde o vhodný rozvoj veřejného i pobytového prostoru.

Trasa VMO následně pokračuje dále na severovýchod v zářezu ve směru k ul. Olomoucká, kterou VMO podchází krátkým tunelem (podjezdem). V okolí podjezdu dojde k rekonstrukci celého veřejného prostoru pro zlepšení vazeb v území a napojení jednotlivých soukromých průmyslových a komerčních areálů. VMO prochází v tomto místě stávající komerční zástavbou, bude tedy muset dojít k demolici dnešních areálů. Tyto areály jsou ale s ohledem na plán výstavby VMO a uspořádání územního plánu dlouhodobě vedeny jako dočasné, půjde tedy o předem definovanou změnu v území.

Následuje hlavní část stavby, kterou je křížení s žel. tratí a sil. I/50 (ul. Ostravská). Křížení je nadjezdem, jelikož je terén mezi ul. Olomoucká a Ostravská snížen o 12m. Samotná MÚK Ostravská je koncipovaná jako útvarová a s

ohledem na minimální prostor jsou některé pohyby řešeny v navazující nové MÚK Bělohorská anebo stávající MÚK Slatina. Pomyslný triangl zachovává využití území uprostřed komunikací, a to jak pro stávající průmyslové areály, ale i pro budoucí volné území ve formě parku. Křižovatka je historicky koncipována v sevření železniční a tramvajové trati. Složitost je umocněna terénním reliéfem, který je z pohledu úrovní křížení značně nepříznivý (tratě jsou výše než ul. Ostravská, a proto je složité tratě výškově překonávat a zároveň zajistit klesání k ul. Ostravská). Jakýkoliv výškový rozlet brzdí zase nutnost provést křižovatkou stávající nadzemní vedení VVN. Dřívější koncept křižovatky musel být v rámci DÚR navíc upraven, jelikož k výše uvedeným limitům se přidal požadavek na rozšíření železniční tratě z 2 na 4 koleje a také přání města provést celým prostorem MÚK novou cyklostezku. Její výsledné vedení bude určitě nabízet zajímavou jízdu s detailní prohlídkou kompletního řešení tohoto složitějšího dopravního prostoru, složeného výhradně z mostů, tvořícího třípatrovou křižovatkou. Díky nové lávce pro cyklisty přes stávající tramvajovou

trať zároveň i dobrý rozhled na celou lokalitu. Zároveň se podaří zajistit, že tato významná silniční stavba nebude bariérou, ale naopak celé dnešní území výrazně zprůchodní.

Další vedení směřuje na ul. Jedovnická (sil. II/373), která je dnes stejně jako ul. Černovická na začátku úseku ve stopě VMO. Dojde tedy k dočasnému napojení na stávající stav, který bude následující stavbou Tunel Vinohrady v budoucnu přepracován. Napojení je v místě dnešního křížení s ul. Bělohorská formou zahroubení VMO a výstavbou poloviny MÚK (kosodélná). Chybějící směry jsou řešeny v rámci sousední nové MÚK Ostravská anebo stávající MÚK Slatina. Ul. Bělohorská bude nad VMO přebudována do okružní křižovatky. Ihned za MÚK Bělohorská bude zachován sjezd do areálu Spalovny Brno, a to pomocí dočasné světelné řízené křižovatky. K jejímu zrušení dojde v rámci výstavby VMO Tunel Vinohrady, díky které se stane celý severní a východní segment plnohodnotný bez úrovnových křížení.

Dnešní cyklostezka podél ul. Jedovnická bude upravena, s novým napojením Spalovny Brno bude vykřížena

bezpečným podjezdem, navazujícím na stávající podchod k zastávce MHD. Tramvajová zastávka bude beze změny, autobusové zastávky budou na VMO na požadavek města Brna zachovány, a to v samostatných zálevech, zajišťující bezpečnost pěších i všech řidičů.

Stavba představuje i přes využití části stávající stopy zásadní dopad do území, a proto je součástí celé stavby množství doprovodných opatření jak z kategorie povinných (protihlukové stěny, náhradní výsadba), tak i z kategorie dobrovolných, jako například rekultivace prostoru zahrádek na park s vyžitím pro mladé, zlepšení celkové propustnosti území, příprava pro další přemostění celého prostoru ul. Ostravská a dobudování sítě cyklostezek v prostoru ul. Ostravská ale i okolo Pískovny Černovice. Naši společnosti se u městských staveb vždy vyplatila spolupráce s architekty a urbanisty, kteří dokáží základní záměr na kapacitní komunikace rozumně usadit do určené lokality a povýšit řešení na přirozenou a nerušící součást městského prostoru.

#### Časová osa projektu

Projekt DÚR bude v dubnu 2023 pře-

dán v konceptu k připomínkám ŘSD. Následně by měla být ještě v roce 2023 podána žádost o územní rozhodnutí, v roce 2024 zpracováno DSP, následující rok PDPS tak, aby mohla být stavba v roce 2026 zahájena. Jako součást celé dokumentace zajišťujeme také vizualizaci stavby, která už několikrát posloužila pro prezentaci a vysvětlení principu stavby úředníkům i veřejnosti. V tomto roce připravíme i kompletní videoprezentaci budoucího stavu, vloženou do leteckých videozáběrů stavu dnešního.

Realizace je naplánována na 3 roky a po celou dobu bude zajištěn provoz na téměř všech komunikacích. Důležité je zachování funkce MHD, která je prostorem stavby vedena nejen páteří tramvajovou, ale také páteří trolejbusovou dopravou. Proto stavba zahrnuje i dočasnou trolejbusovou trať okolo místa podjezdu ul. Olomoucká. Omezení na železniční trati je zatím plánováno minimální, mostní konstrukce budou budovány pomocí skruží, zastavení provozu bude pouze v nejnútnejších nočních výlukách. Celé stavbě by mohla pomoci souběžná realizace rozšíření trati, která je zatím plánována ve stejných letech. ■



METROPROJEKT Praha, a. s.  
Argentinská Office Building  
Argentinská 1621/36, 170 00 Praha 7  
Tel.: 296 154 105  
metroprojekt@metroprojekt.cz  
[www.metroprojekt.cz](http://www.metroprojekt.cz)