

Další tramvajový tunel v Brně. Na Kamechy má vyjet tramvaj v roce 2027

19.12 2024 18:54, Libor Hinčica, Tramvaje

Dopravní podnik města Brna ve spolupráci s vedením města vybral zhotovitele nové tramvajové trati na sídliště Kamechy. Za 1 842 143 177 Kč bez DPH jej má postavit sdružení firem, jež se spojily pod poněkud složitým názvem „Společnost TT Bystrc – Kamechy EUROVIA + TuCon + Marti Tunnel“. Brněnští radní schválili záměr již na svém zasedání dne 12. 12. 2024, brněnský DP v roli investora jej formálně posvětil na schůzi představenstva dne 18. 12. 2024.

Potřeba tramvajové trati na sídliště Kamechy vyvstala po roce 2010, kdy se začali stěhovat lidé do nově vybudovaných bytů v oblasti, které zde vyrůstaly od roku 2006. Samotný název Kamechy je historickým názvem původně polní cesty, z níž je dnes asfaltová ulice. Od ní se přeneslo jméno na celou oblast, která však jinak spadá katastrálně pod dvě městské části – Bystrc a Žebětín. Sídliště se v dané oblasti plánovalo ještě před rokem 1989 (tehdy jako obytný soubor Bystrc IIa). Počítalo se zde s vysokou hustotou zalidnění (až 400 osob na hektar), což předznamenávalo použití vyšších domů s 8 až 13 podlažími, které měly tvořit jakousi hradbu kolem areálů škol, školek a jeslí. V rámci dopravní obsluhy se již tehdy předpokládalo prodloužení tramvajové tratě od konečné Bystrc, Ečerova, a to raženým tunelem s ukončením v podzemní úvraťové stanici.



Srovnání zástavby v oblasti Kamechy v letech 2004 a 2022. (zdroj: PK OSSENDORF)

Z plánovaného sídliště však do roku 1990 vznikla jen malá část, konkrétně domy po obou stranách ulice Teyschlovy, z nichž docházková vzdálenost k tramvajové smyčce Bystrc, Ečerova činí přibližně 700 m. Poté byl původní projekt (byť z větší části dohotovený) smeten ze stolu a namísto něj schválilo město v roce 1992 nový regulační plán zástavby lokality, který výrazně přeměnil dřívější koncept (mj. omezením výšky domů), a to i ve vztahu k tramvajové trati, jež měla nově vést po povrchu okolo sídliště, tak aby se nemusely tramvaje škrábat na místní návrší. Pro překonání výškového rozdílu více než 20 m, který by takto vznikl mezi výstupní zastávkou (již v podobě smyčky) a hranou obytné

výstavby, byl navržen pohyblivý chodník. K výstavbě sídliště ale v průběhu 90. let nedošlo, a to především kvůli nevyjasněným majetkoprávním vztahům.

Stavební stroje se tak dostaly do oblasti až v roce 2006, kdy už se do stavby nepouštělo město, ale soukromí investoři. V rámci developerských projektů postupně vyrostly tři části (Kamechy I, II a III) se základní občanskou vybaveností. Tramvajová trať ale nebyla do plánu zanesena, byť se s ní nadále formálně počítalo. Otázka jejího vybudování začala rezonovat v moravské metropoli v roce 2013, kdy se ukázalo, že v nadcházejícím období bude možné čerpat dotační prostředky z Evropské unie právě na stavbu podobných infrastrukturních projektů. Investiční záměr měl být projednáván na schůzi brněnských radních již dne 30. 10. 2013, avšak před jednáním byl bod stažen s tím, že bude nejprve prověřena druhá varianta vedení trati, která měl zohlednit plán na vybudování nákupního centra v oblasti. Ke schválení investičního záměru tak došlo až v roce 2014.

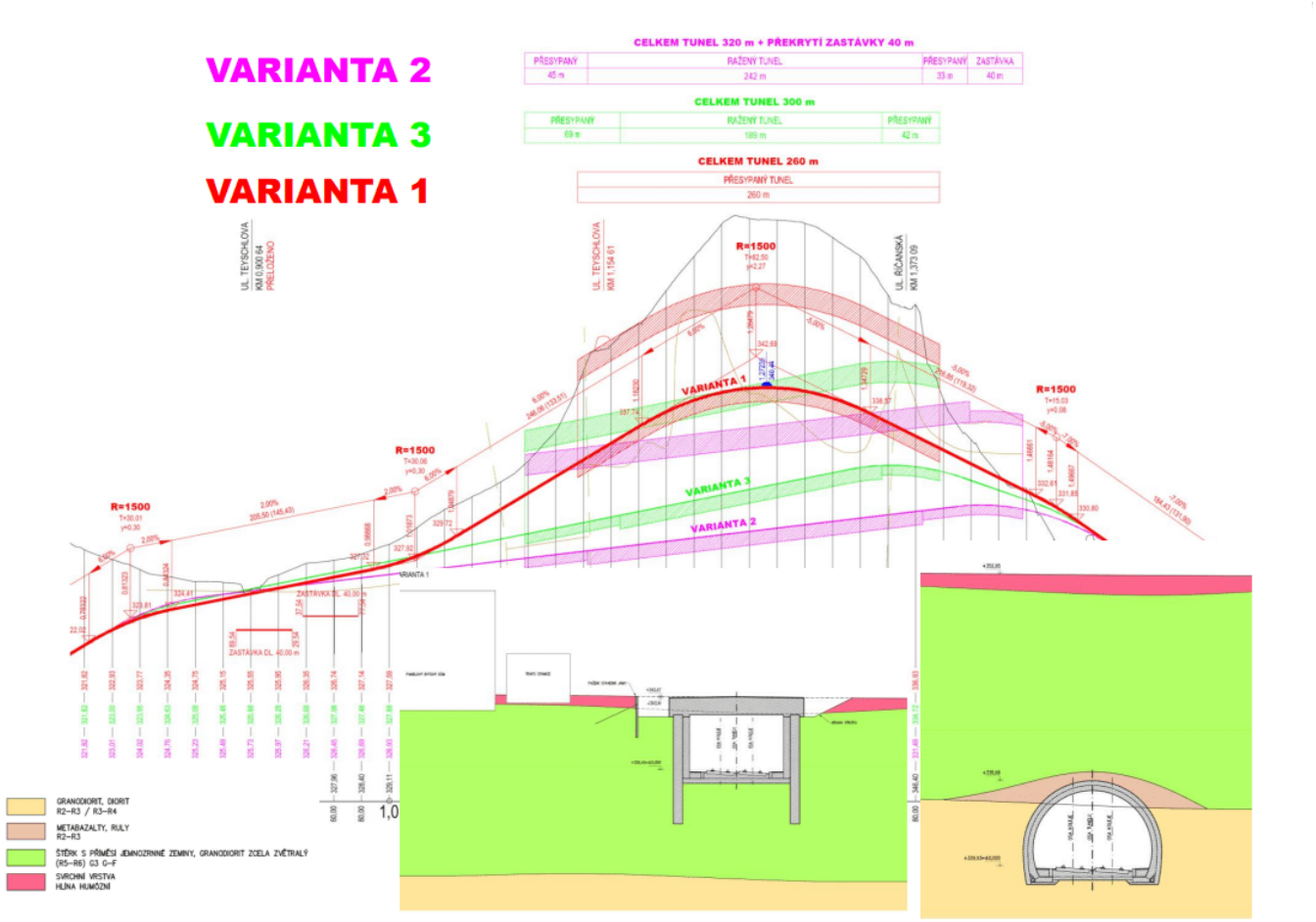


Autobus Solaris Urbino 18 ev. č. 2646 vjíždí do sídliště Kamechy. Na prostranství, jež je viditelné za vozem, vznikne nová tramvajová smyčka. Vůz na snímku u toho už nebude, neboť po dopravní nehodě v roce 2021 (najetí do sloupu) byl jako prozatím jediný z brněnských autobusů značky Solaris zlikvidován. (foto: Dominik Konečný)

Příslib zahájení stavby do čtyř až pěti let se však naplnit nepodařilo. V roce 2015 byla teprve dokončena studie doporučující kombinované vedení nové tratě v zářezu a v tunelu, která ale byla v roce 2018 kvůli geologickému podloží podrobena další revizi, když byla v dubnu zadána za 16,2 mil. Kč bez DPH nová studie proveditelnosti a dokumentace pro územní rozhodnutí, která měla prověřit jak možnost netunelových variant, tak různé formy zahloubení. Posouzena měla být i možnost prodloužení tramvají až do Žebětína, byť se od počátku jednalo spíše o teoretickou úvahu.

Z revize nakonec vzešly jako smysluplné tak jako tak jen tunelové varianty. Vypracovány byly konkrétně tři, lišící se vzájemně délkou i sklonovými poměry. Ve variantě 1 se počítalo s 260 m

dlouhým hloubeným tunelem, jenž bude po dokončení v celé délce přesypán. V případě varianty 2 byl navržen tunel o délce 320 m, z čehož by bylo 242 m ražených a 78 m hloubených, navíc se počítalo s možností překrytí zastávky (což by tunelovou délku zvětšovalo o dalších 40 m). Třetí varianta rovněž pracovala s kombinací raženého úseku (189 m) a hloubených po krajích (celkem 111 m). K realizaci byla v prosinci 2019 doporučena nejlevnější varianta 1 počítající s hloubeným řešením, brněnští radní však na svém zasedání dne 24. 6. 2020 odsouhlasili verzi s nejdelším kombinovaným (hloubeným a raženým) tunelem o délce 320 m (tj. var. 2).



Různé varianty řešení tunelových úseků z let 2018 až 2019. (zdroj: PK OSSENDORF)

Ještě na podzim 2020 bylo zahájeno zjišťovací řízení EIA, které mělo odpověď na otázku dopadu plánované stavby na životní prostředí. Odbor životního prostředí Jihomoravského kraje již závěrem listopadu 2020 rozhodl, že tramvajová trať nebude mít významný vliv na životní prostředí, a tudíž není nutné přistupovat k celému posuzování dopadu stavby na okolí (tj. samotný proces EIA dle zákona; u nás č. 100/2001 Sb.). Proti tomuto rozhodnutí ale podal rozklad známý jihomoravský spolek Voda z Tetčic, který se proslavil svou účastí v řadě stavebních řízeních týkajících se širokého spektra dopravních staveb. Ministerstvo životního prostředí tento protest sice zamítlo, proces přípravy budování trati tím byl ale značně oddálen, neboť připomínky Vody z Tetčic byly vypořádány až v prosinci 2021.

Brno tak mohlo pokračovat v přípravách na stavbu, přičemž v říjnu 2022 došlo k rozhodnutí, že část činností již přebere od magistrátních úředníků přímo budoucí uživatel trati, tj. Dopravní podnik města Brna. V prosinci 2022 nabylo právní moci územní rozhodnutí, načež bylo podepsáno – ať již ze strany města, nebo ze strany DPMB – několik dílčích smluv zabývajících se například detailním geotechnickým průzkumem, překládkou sítě elektronických komunikací, směnami pozemků, ale i

revizí stávajícího projektu a jeho dílčích úprav (po provedeném energetickém výpočtu například došlo k doplnění nové měnírny či k úpravám smyčky Ečerova z důvodu zamýšlené změny směru jejího pojíždění atp.). Celkem bylo v průběhu let 2023 a 2024 uzavřeno 11 smluv bezprostředně souvisejících s výstavbou tramvajové tratě v úhrnné hodnotě 56 804 943 Kč.



Návrh vedení tramvajové trati včetně vyznačení 320 m dlouhého tunelu na vizualizaci DPMB. (zdroj: DPMB)



Vedení tramvajové trati včetně zastávek na poněkud technicky zajímavějším vyobrazení. (zdroj: PK OSSENDORF)

Dne 20. 5. 2024 došlo konečně k samotnému vypsání veřejné zakázky ze strany DPMB na zhotovení tramvajové trati, jejíž odhadovaná hodnota činila 2,5 mld. Kč (dle původního projektu 2,451 mld. Kč) bez DPH. Po několikerém prodloužení termínu v důsledku řady doplňujících dotazů a upřesnění ze strany zadavatele byly nabídky odevzdány do 5. 11. 2024, přičemž zájem o vyhotovení měly mít hned čtyři subjekty, které se všechny vešly do stanoveného rozpočtu. Nejdražší nabídka činila 2 268 772 424 Kč, ta nejnižší, jež se ukázala býti vítěznou, 1 842 143 177 Kč. Oproti předpokladům tak cena spadla o více než čtvrtinu. Zhotovitelem, jak už bylo prozrazeno v úvodu, bude sdružení pod

názvem *„Společnost TT Bystrc – Kamechy EUROVIA + TuCon + Marti Tunnel“*, jehož název nám prozrazuje, které hlavní firmy se budou o stavbu tratě dělit.

Přípravné práce by měly začít již v průběhu ledna 2025, následně se rozeběhne stavební činnost naplno tak, aby mohl být zahájen zkušební provoz v polovině prosinci 2027. Financování se předpokládá z větší části z prostředků Evropské unie, konkrétně z operačního programu Doprava 2021–2027, který by měl pokrýt 85 % nákladů. V současné době je přiklepnutí finančních prostředků už pouhou formalitou, protože příslib financování DPMB již obdržel.



Vizualizace budoucí podoby smyčky Bystrc, Ečerova. (zdroj: PK OSSENDORF)



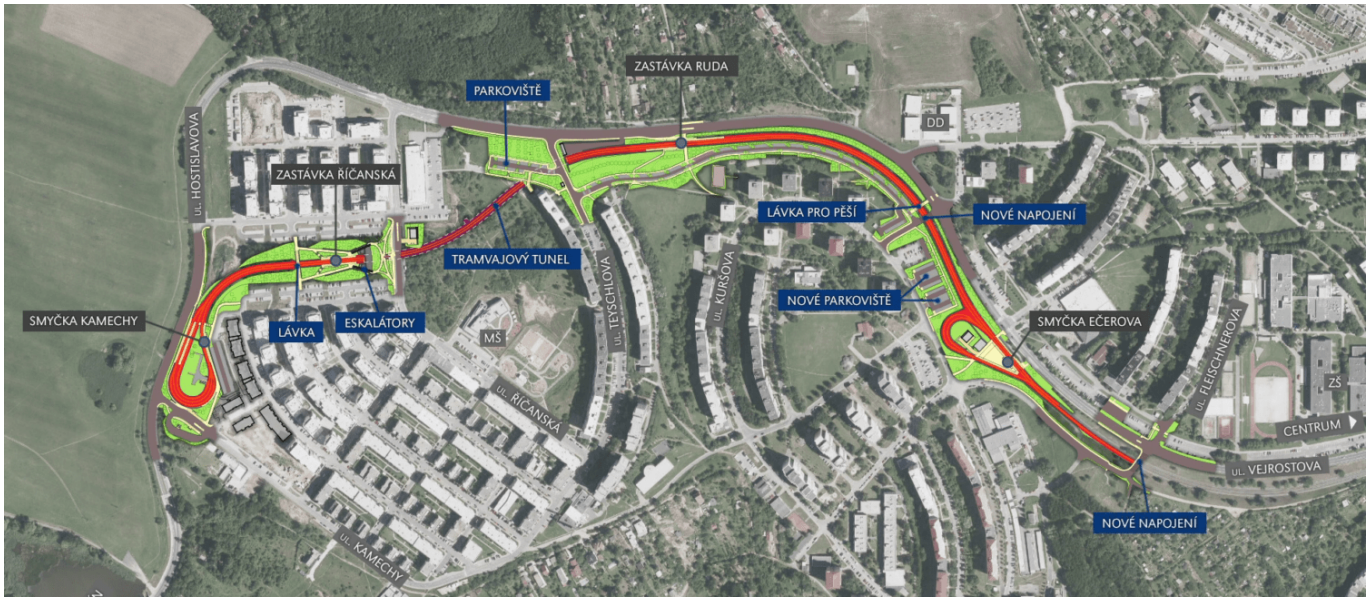
…a smyčky Kamechy včetně nového obratiště autobusů. (zdroj: PK OSSENDORF)

Tramvajová trať bude mít celkovou délku 1,4 km. Koncipována bude jako dvoukolejná na vlastním tělese. Smyčka Ečerova zůstane zachována ve dvoukolejném provedení, změní se ale směr jízdy jejího pojíždění tak, aby vozy případně vyjíždějící ze smyčky měly stejnou nástupní hranu jako spoje jedoucí od Kamech. Za zastávkou Ečerova bude po cca 520 m následovat první z nových zastávek s pracovním názvem „Ruda“ (dle stejnojmenné ulice, jež v místě odbočuje). V blízkosti zastávky bude zřízeno nakolejovací místo pro možnost nájezdu dvoucestných vozidel údržby. Po dalších 160 m za zastávkou „Ruda“ se má tramvajová trať zavrtat do tunelu (u vjezdového portálu bude umístěn provozně-technologický objekt tunelu), který podejde terénní hřeben oddělující katastry Bystrce a Žebětína. Za 320 m dlouhým tunelem je navržena zastávka s pracovním názvem „Říčanská“. Ta je umístěna v zářezu, takže přístup k ní bude zajištěn rampovými chodníky. Oproti původním úvahám se zamítlo umělé prodloužení tunelu zakrytím zastávky shora, ta tak zůstane otevřená. Po dalších 200 m za zastávkou „Říčanská“ se již bude nacházet vjezd do smyčky, kde bude koncová zastávka „Kamechy“. Navrženo je zde velkorysé tříkolejné obratiště.

Geometrické uspořádání trati (mimo smyček) má umožňovat jízdu rychlostí 60 km/h. Kvůli špatným rozhledovým poměrům v úseku od smyčky Ečerova až po konec tunelu (k zastávce Říčanská) se předpokládá vybavení trati zabezpečovacím zařízením. Současně se stavbou trati dojde také k úpravě stávající komunikační sítě, včetně novostaveb (například prodloužení východní větve ulice Fleischnerovy), pro pěší pak vzniknou nové lávky. U smyčky poté vyroste i nová konečná a zastávky pro autobusy směřující dále do Žebětína.



Zastávka s pracovním názvem „Říčanská“ bude v hlubokém zářezu bezprostředně za tunelem. Původně byla navrhována jako uměle podzemní. (zdroj: PK OSSENDORF)



Vedení tramvajové trati s vyobrazením návazných infrastrukturních staveb. (zdroj: PK OSSENDORF)



Autobus Irisbus Crossway ev. č. 7802 projíždí nad místem budoucího tunelu pod sídlištěm Kamechy. (foto: Dominik Konečný)

Url: [Další tramvajový tunel v Brně. Na Kamechy má vyjet tramvaj v roce 2027]