

Exkurze na přestavbu křižovatky Mileta dne 15. dubna 2025 se zúčastnilo celkem 32 dříve přihlášených zájemců o tuto dopravní problematiku. Sraz účastníků exkurze byl u nově zřízené zastávky MHD před nástupem do Univerzity Hradec Králové ve 14 hodin. Exkurzí nás prováděl Ing. Petr Suchánek, Ph.D. z Infram a další zástupci zhotovitele z firmy M-silnice. Autorem projektové dokumentace je firma Valbek s.r.o. Liberec a investorem je z větší části ŘSD dále pak Královéhradecký kraj a město Hradec Králové.

První náměty a návrhy na přestavbu tohoto dopravního uzlu pocházejí z roku 1967, kdy byla vypsaná mezinárodní soutěž na nové městské sídliště pro 32 000 obyvatel Moravské Předměstí, jehož hlavní městskou třídu, dnes Benešovu, bylo třeba napojit na II. silniční tzv. Gočárův okruh. Dle vítězného návrhu mělo jít o úrovněvé řešení, které se však již na úrovni PÚP Moravského Předměstí v roce 1968-1969 začalo měnit na mimoúrovňovou křižovatku, kdy dnešní Benešova ulice, dříve Marxova, a ještě později Hlavní třída, formou nadjezdu překročila ulici Zborovskou a následně i Sokolskou se sjezdy do II. silničního okruhu v prostoru před areálem Univerzity HK. Po tomto návrhu dodnes zůstala severní část úseku hlavní Benešovy třídy na uměle navýšeném náspu, který je o 3,5 m výše oproti současnému okolnímu terénu v I. okrsku MP. Podoba napojení Benešovy ulice se od roku 1967 v projektech změnila celkem 43 x a nutno konstatovat, že až dnes realizovaná přestavba bude vyhovovat představě města na postupnou přeměnu II. silničního okruhu na skutečně městský bulvár, nikoliv vnitřní okruh plnící čistě jen dopravní funkci.

Jsem velice rád, že se mi podařilo postupně přesvědčit představitele ŘSD, kraje i města, aby nebyl realizován koncept tří okružních křižovatek, kdy ta první měla velkou okružní křižovatku v průsečíku prodlouženého úseku Zborovské (Hradecké) a Sokolské ulice koncipovanou do tří výškových úrovní, přičemž ta nejspodnější byla tvořena podjezdem Sokolské ulice. Tato okružní křižovatka však byla ve výšce 2,5 m nad úrovní stávající plochy středu křižovatky. I přes toto navýšení se musela konstrukce křižovatky tvořící jakousi loď, kotvit do únosného podloží, aby spodní voda podjezdnou část neměla tendenci zvedat.

Druhá okružní křižovatka měla pak vzniknout u rychlé záchranné služby a měla do ní být zaústěna i Benešova ulice a nové napojení areálu FNHK. Třetí část malé okružní křižovatky měla vzniknout v těsné blízkosti brány B před vjezdem do areálu FN HK. Tato varianta křižovatky Mileta, která již měla vydané územní rozhodnutí, nebyla naštěstí do dalšího stupně dopracována a byl zadán nový koncept řešení této dopravní problematiky a tento je také dnes předmětem samotné realizace. Jde o kombinaci dvou průsečných křižovatek řízených světelnou signalizací, přičemž křižovatka ulice Hradecké (Zborovské) a II. silničního okruhu je navíc doplněna třemi pravými přímými odbočeními. Jedno přímé pravé odbočení je ve směru od mostu u soutoku do ulice Zborovské, druhé přímé pravé odbočení je při příjezdu od knihovny ve směru odbočení do Sokolské ulice II. silničního okruhu na most u soutoku Labe s Orlicí a třetí pravé odbočení je ze Zborovské ulice na II. silniční okruh směrem ke kolejím. Náklady na přestavbu křižovatky Mileta představují 524 mil. Kč bez DPH. Realizací předmětného dopravního uzlu město získá vyšší dopravní kapacitu a zásadní zlepšení bezpečnosti provozu pěších a cyklistů, a to v případě průsečné křižovatky ulice Zborovské a Sokolské pomocí 4 dostatečně dimenzovaných podchodů.

Křižovatka tzv. malá Mileta je tvořena opět průsečnou křižovatkou se světelnou signalizací u areálu rychlé záchranné služby a tato křižovatka bude řešit nové napojení Benešovy třídy včetně polyfunkčního centra Mileta a objektu RZS KHK a na straně druhé pak nové napojení areálu fakultní nemocnice.

V této podobě se dokončuje I. fáze realizace daného díla a probíhá příprava dopravních opatření pro II. etapu. Přestavba celé křižovatky by měla být dokončena do konce roku 2026, kdy má dojít k završení III. etapy výstavby.

V průběhu exkurze byla mimo jiné diskutována otázka vhodnosti obkladu betonové konstrukce podchodů za pomoci gabionových segmentů vyplněných kamennými odseky, a to z pohledu případného poškození plochy podchodů sprejery. Zde bych chtěl podotknout, že vizuální estetické vnímání veřejného parteru je věcí nás všech, a proto je třeba tento prostor

před poškozením chránit, jinak by i tyto podchody byly časem nefunkční a občané by se jim snažili vyhýbat, jako řadě těch stávajících.

Křižovatka Mileta je v současnosti nejvýznamnější dopravní stavbou v Hradci Králové a také prostorem s největší koncentrací nových investic ve městě. Staví se zde nový kampus Karlovy univerzity lékařské a farmaceutické fakulty, do výstavby se připravuje výstavba nového administrativního a polyfunkčního centra a Fakultní nemocnice Hradec Králové se dočká i dostavby chirurgického pavilonu a v neposlední řadě bude konečně realizován nový parkovací dům pro necelých 1 000 vozidel. Máme se tedy na co těšit.

V Hradci Králové dne 17. 4. 2025

Zprávu zpracoval Ing. arch. František Křelina autorizovaný architekt