

Chodník na přehradě

Technická studie

A.1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

OBSAH

Obsah	- 1 -
1. Úvod.....	- 3 -
1.1 Identifikační údaje.....	- 3 -
1.2 Členové řešitelského týmu.....	- 4 -
1.3 Využité podklady, související předpisy a normy.....	- 4 -
1.3.1 Podklady.....	- 4 -
1.3.2 Předpisy a normy.....	- 5 -
1.4 Souřadnicový a výškový systém.....	- 5 -
1.5 Úvod.....	- 5 -
1.5.1 Stávající stav	- 7 -
1.5.2 Projekt participativního rozpočtu „Chodník na přehradě (PD)”.....	- 9 -
1.5.3 Projekt Ul. Přístavní/Hrázní – MK	- 10 -
1.5.4 Cíle technické studie.....	- 11 -
2. Varianty řešení	- 11 -
2.1 Varianta 1: zjednosměrnění.....	- 12 -
2.2 Varianta 2: kyvadlový provoz	- 13 -
2.3 Varianta 3, vybraná: 2 pruhy + chodník	- 15 -
2.4 Varianta 4: s cyklostezkou.....	- 16 -
3. Vybraná varianta.....	- 17 -
3.1 Směrové a výškové vedení komunikace.....	- 17 -
3.2 Návrhová rychlost a další opatření	- 17 -
3.3 Šířkové uspořádání pozemní komunikace.....	- 17 -
3.4 Konstrukce pozemní komunikace	- 18 -
3.5 Navržená a prověřovaná řešení – podrobný popis	- 18 -
3.5.1 Zvýšení vozovky v místě sjezdů	- 18 -
3.5.2 Parkoviště u přístaviště	- 19 -
3.5.3 Vegetace mezi ulicí Přístavní a parkovištěm.....	- 20 -
3.5.4 Možná rekreační plocha.....	- 21 -
3.5.5 Hráz.....	- 21 -
3.5.6 Ulice Hrázní	- 22 -
3.5.7 Opěrné zídky a zdi – připomínky KAM	- 22 -
3.6 Inženýrské sítě	- 23 -
4. Koordinace se záměry v území.....	- 23 -

Chodník na přehradě

A.1 – Průvodní zpráva

4.1	Územní plán města Brna.....	- 23 -
4.2	Koordinace se záměry v zájmovém území.....	- 23 -
4.2.1	Záměr stavby silnice 1. třídy „I/73 Troubsko/D1 – Kuřim – Bořitov“ ..	- 23 -
4.2.2	Dopravně tech. studie „Dopravní obslužnost Brněnské přehrady“ ..	- 24 -
4.2.3	DPZ „VD Brno, oprava mostovky a železobetonových konstrukcí“ ...	- 24 -
4.2.4	Dokumentace pro společné povolení „Rekreační apartmány U Lva“-	- 25 -
5.	Odhad finančních nákladů.....	- 25 -
6.	Závěr	- 25 -
	Seznam obrázků	- 27 -
	Seznam tabulek.....	- 27 -

1. ÚVOD

1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název zakázky:	Technická studie – Chodník na přehradě
Kraj:	Jihomoravský
Obec s rozšířenou působností:	Statutární město Brno
Katastrální území:	Bystrc č. 611778 Kníničky č. 611905
Objednatel zakázky:	Statutární město Brno Magistrát města Brna Odbor participace Husova 3 602 00 Brno https://www.brno.cz/w/odbor-participace
Fakturační údaje objednatele:	Statutární město Brno Dominikánské náměstí 196/1 602 00 Brno https://www.brno.cz/ IČ 449 92 785
Zpracovatel zakázky:	Vysoké učení technické v Brně Fakulta stavební Ústav železničních konstrukcí a staveb Veveří 331/95 602 00 Brno IČ 002 16 305 https://www.zel.fce.vutbr.cz/
Zodpovědný řešitel:	Ing. Tomáš Říha, autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby číslo autorizace 100 67 74

1.2 ČLENOVÉ ŘEŠITELSKÉHO TÝMU

Ing. Erik Dušek	projektování místních komunikací	+420 541 147 326 Erik.Dusek@vut.cz
Ing. Dana Hubáčková	formulace textů	+420 541 147 326 Dana.Hubackova@vut.cz
Ing. Martin Kuchár	projektování místních komunikací	+420 541 147 358 Martin.Kuchar1@vut.cz
Ing. Tomáš Říha	vedoucí zpracovatelského týmu	+420 541 147 339 Tomas.Riha@vut.cz
Ing. et Ing. Martin Tuscher, Ph.D.	rozpočtování	+420 541 148 237 Martin.Tuscher@vut.cz

Tabulka 1 - Seznam členů řešitelského týmu (v abecedním pořadí)

1.3 VYUŽITÉ PODKLADY, SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY A NORMY

V následujícím přehledu jsou uvedeny související předpisy, normy a poskytnuté podklady, setříděné do jednotlivých kategorií.

1.3.1 Podklady

1. „DOPRAVNĚ TECHNICKÁ STUDIE – Dopravní obslužnost přehrady“ v uzavřeném i otevřeném formátu, zpracovatel atelier ERA, sdružení architektů Fixel a Pech, červenec 2022.
2. MÚK Bystrc sever, vítězný návrh (silnice I-73), ve formátu dwg, poskytnul Ing. Čížek, Magistrát města Brna, 8. 4. 2025;
3. Mapa parcely rozdělené podle vlastníků MČ Brno – Bystrc, ve formátu dwg, poskytnul Ing. Peterka, Magistrát města Brna, 7. 4. 2025;
4. „Sdělení k nesouhlasu realizace zjednosměrnění ulice Hrázní a výsledky ústních jednání k dané problematice“ (Hasičský záchranný sbor Jihomoravského kraje), ve formátu pdf, poskytnul Ing. Peterka, Magistrát města Brna, 7. 4. 2025;
5. Mapové podklady GIS pro MČ Brno – Bystrc, (konkrétně ortofoto, inženýrské sítě, parcely dle vlastníků a doprava), v otevřeném formátu, poskytnul Ing. Peterka, Magistrát města Brna, 7. 4. 2025;
6. Pasport zeleně v otevřeném formátu GIS, poskytnul Magistrát města Brna, 8. 4. 2025;
7. Osobní prohlídka řešeného úseku dne 3. 4. 2025;
8. Ul. Přístavní/Hrázní – MK, Návrh změny organizace dopravy, ve formátu pdf, zpracovatel Brněnské komunikace a.s., březen 2023;
9. Účelová mapa polohopisné situace, zdroj „DOPRAVNĚ TECHNICKÁ STUDIE – Dopravní obslužnost přehrady“, červenec 2022;
10. Mapa inženýrských sítí, zdroj „DOPRAVNĚ TECHNICKÁ STUDIE – Dopravní obslužnost přehrady“, červenec 2022;
11. Mapa katastru nemovitostí zájmové oblasti, zdroj <https://cuzk.gov.cz/>, duben 2025;
12. Ortofoto zájmové oblasti, zdroj <https://cuzk.gov.cz/>, duben 2025;
13. Digitální model terénu, zdroj <https://ags.cuzk.gov.cz/geoprohlizec/?atom=dmr5g>, duben 2025;
14. Koordinační situační výkres „Rekreační apartmány U Lva“, ve formátu pdf, poskytnul Ing. Měřinský, Brněnské komunikace a.s., 27. 6. 2025;

15. Projektová dokumentace „VD Brno, Oprava mostovky a železobetonových konstrukcí“ ve formátu pdf a docx z července 2025:
- A Průvodní zpráva;
 - B Souhrnná technická zpráva;
 - C.1, C.2, C.3 - Situační výkresy;
 - SO001 – Technická zpráva, Situace, Podélný řez a Příčný řez;
 - SO101 – Technická zpráva, Situace, Podélný řez a Vzorové příčné řezy;
 - SO201 – Technická zpráva, Statický výpočet, Půdorys, Podélný řez a Příčné řezy;
16. Situace sdílené zóny „VD Brno, Oprava mostovky a železobetonových konstrukcí, SO 101a komunikace, SO 101b asfaltové souvrství na mostě“ zpracovatel Rybák – projektování staveb, spol. s r. o. ve formátu dwg ze září 2025;
17. Územní plán města Brna (OOP č. 1/2025);
18. Závěry z jednotlivých jednání.

1.3.2 Předpisy a normy

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, účinnost od ledna 2006, ve znění změny Z1 účinné od února 2010, změny Z2 účinné od července 2025 a opravy 1 účinné od dubna 2012;
- ČSN 73 6101 Projektování silnic a dálnic, účinnost od října 2018;
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání, účinnost od července 2024;
- ČSN 74 3305 Ochranná zábradlí, účinnost od srpna 2025;
- Zákon č. 283/2021 Sb. – Stavební zákon, účinný od 1. 1. 2024.

1.4 SOUŘADNICOVÝ A VÝŠKOVÝ SYSTÉM

Veškeré absolutní polohopisné a výškopisné údaje obsažené ve výkresové dokumentaci jsou uvedeny:

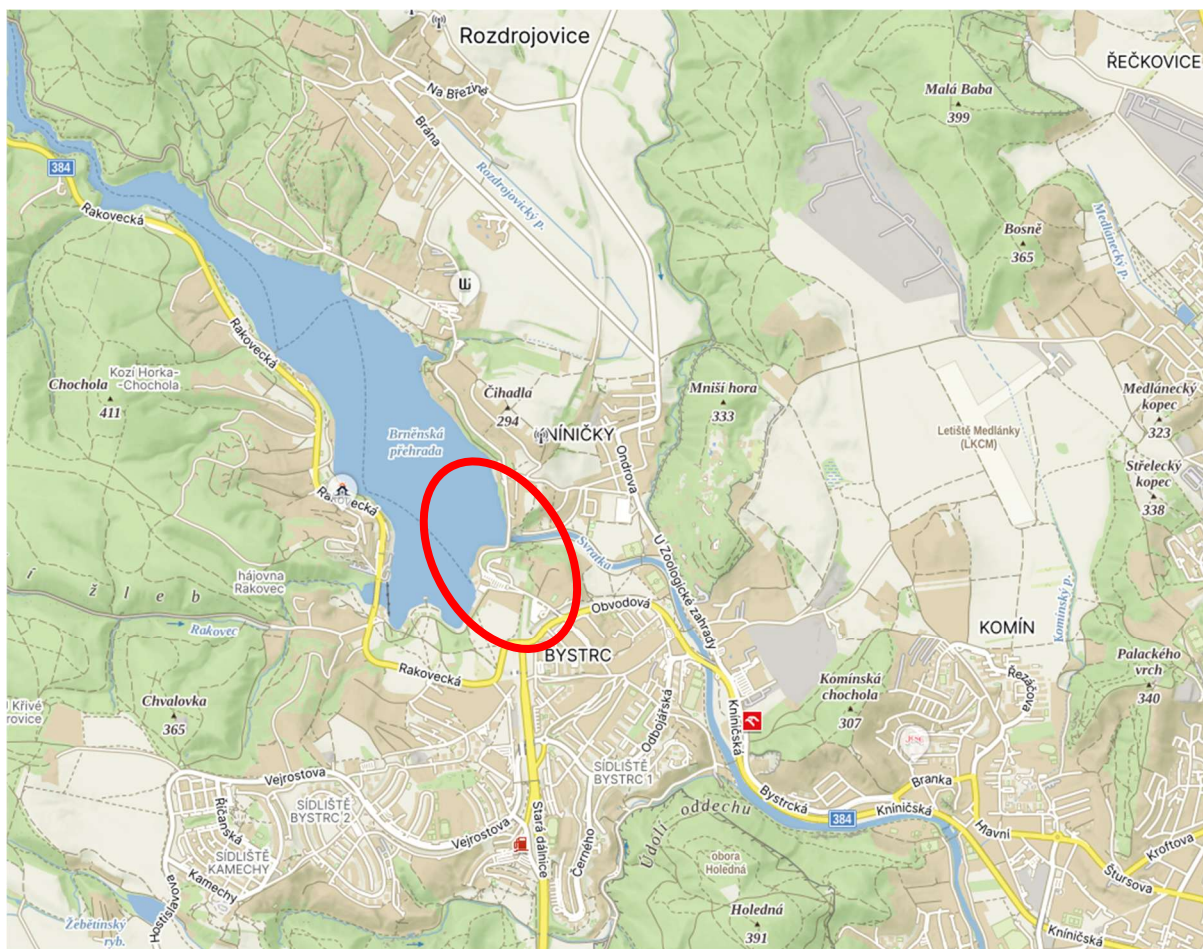
- v souřadnicovém systému S – JTSK;
- ve výškovém systému Balt po vyrovnání (Bpv).

1.5 ÚVOD

Technická studie se zabývá návrhem chodníku a s tím spojených úprav místní komunikace v městské části Brno – Bystrc, v ulicích Přístavní a Hrázní, v úseku od tramvajové zastávky Přístaviště přes hráz Brněnské přehrady po stávající požární stanici v ulici Hrázní.

Chodník na přehradě

A.1 – Průvodní zpráva



Obrázek 1 – Umístění zájmové lokality, zdroj podklad. mapy <http://mapy.cz>



Obrázek 2 – Umístění zájmové lokality, zdroj podkladové mapy <http://mapy.cz>

1.5.1 Stávající stav

Zájmová oblast je rekreační oblastí Brněnské přehrady. Předmětná ulice Přístavní je hlavní přístupovou cestou k přístavišti lodní dopravy DPMB, na pláž Rakovec (jižně od přístaviště) a také na východní břeh přehrady. Na konci ulice Přístavní se nachází hráz Brněnské přehrady, kde ulice přechází v ulici Hrázní, která vede dále k plážím na východním břehu přehrady. Pozemní komunikace Přístavní – Hrázní obsluhuje chatovou oblast při východním břehu, hotelový resort Maximus, ale je také jednou z přístupových cest do městské části Kníničky.

Stavebně technické řešení ulice Přístavní a Hrázní je řešeno od křižovatky s ulicí Obvodovou pomocí dvoupruhové pozemní komunikace šířky cca 8 m, po levé straně (směrem k hrázi) se nachází chodník. V oblasti, kde z ulice odbočuje obslužná a přístupová komunikace k přístavišti lodní dopravy DPMB chodník zaniká a pozemní komunikace se zužuje na cca 6,5 m. Z hlediska šířkového uspořádání je nejkritičtější stávající hráz Brněnské přehrady, o celkové šíři koruny cca 7 m. Z toho po obou stranách je ve stávajícím stavu zřízen 1 m široký chodník, zbylých cca 5 m slouží pro hlavní dopravní prostor. Navazující ulice Hrázní je řešena jako směrově nerozdělená, bez chodníku, její šíře v nejužším místě je cca 5,25 m. V části ulice hrázní před Požární stanicí se nachází po levé straně cca 100 m dlouhý chodník, který je veden samostatně mimo prostor pozemní komunikace.



Obrázek 3 - Pohled na komunikaci vedenou po koruně hráze (zdroj: <http://mapy.cz>)

Motorová doprava v současnosti buď zájmovou oblastí projíždí, s tím že cíle cesty se nachází dále po ulici Hrázní (rekreační cíle, Kníničky, Rozdrojovice, Jinačovice) nebo je zájmová oblast přímo cílem motorové dopravy. Pro tyto účely se nedaleko přístaviště nachází parkoviště s cca 180 parkovacími místy. Přístup na toto parkoviště z ulice Přístavní je poměrně nekomfortní, výškový rozdíl mezi ulicí Přístavní a parkovištěm je cca 1 m, zatímco délka přístupových komunikací na parkoviště je zhruba 5 m. Na vjezdu i výjezdu je tak patrný obroušený asfalt od automobilů s nízkým podvozkem.

Chodník na přehradě

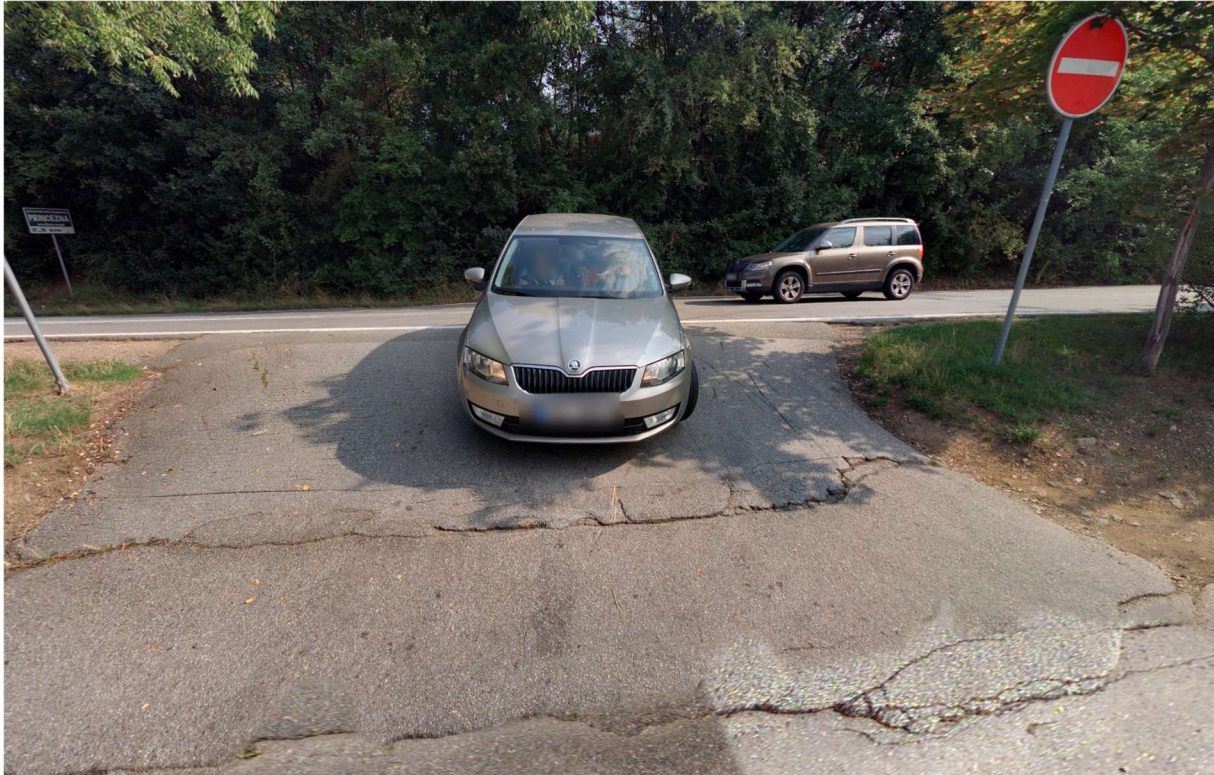
A.1 – Průvodní zpráva



Obrázek 4 – Pohled na oblast při ulici Přístavní a přilehlé parkoviště (zdroj: <http://mapy.cz>)



Obrázek 5 - Strmý výjezd z parkoviště na ul. Přístavní (zdroj: <http://mapy.cz>)



Obrázek 6 – Strmý vjezd na parkoviště z ul. Přístavní (zdroj: <http://mapy.cz>)

V zájmové oblasti se také vyskytuje sezónně vysoký počet chodců, a to především v letních měsících, kdy je oblast hojně využívána rekreačně. Chodci nejčastěji míří z tramvajové zastávky Přístaviště. V ulici Přístavní se pak jednotlivé proudy chodců rozdělují, část chodců míří směrem k přístavišti lodní dopravy nebo podél přehrady na jih. Druhý proud chodců pokračuje dále po ulici Přístavní, přes hráz a dále ulicí Hrázní.

Sezónně se v oblasti vyskytuje také poměrně vysoký počet cyklistů.

V letní sezóně dochází v celém zájmovém úseku k výraznému mísení různých druhů dopravy, zejména chodců a motorových vozidel. A to i přesto, že se v části ulice Přístavní nachází chodník. Tento chodník však kapacitně nepostačuje zvýšeným letním pěším intenzitám podobně jako úzký chodník na hrázi.

V další části ulice Přístavní již chodník zcela chybí, stejně jako v části ulice Hrázní. Chodci jsou proto nuceni pohybovat se po krajnicích komunikace. Bezpečnostní situaci dále zhoršuje směrový oblouk před hrází, ve kterém je pro řidiče omezen rozhled.

Současné uspořádání je z hlediska dopravní bezpečnosti nevyhovující.

1.5.2 Projekt participativního rozpočtu „Chodník na přehradě (PD)“

Technická studie byla zadána na základě participativního projektu města Brna „Dáme na vás“, ve kterém v roce 2021 vyhrál předemětný projekt „Chodník na přehradě (PD)“.

Cílem tohoto projektu je zajištění bezpečnosti chodců na značně exponované komunikaci. Vzhledem k rekreační funkci této oblasti se především v letních měsících vyskytuje v oblasti značné množství chodců, kteří se pohybují po ulici v obou směrech, často se také jedná o malé děti, často na kolech a odrážedlech či nejmenší v kočárcích. Tento proud chodců se střetává s poměrně frekventovanou automobilovou a cyklistickou dopravou, autor projektu také připomínkuje problematiku odbočování na stávající parkoviště při ulici Přístaviště.

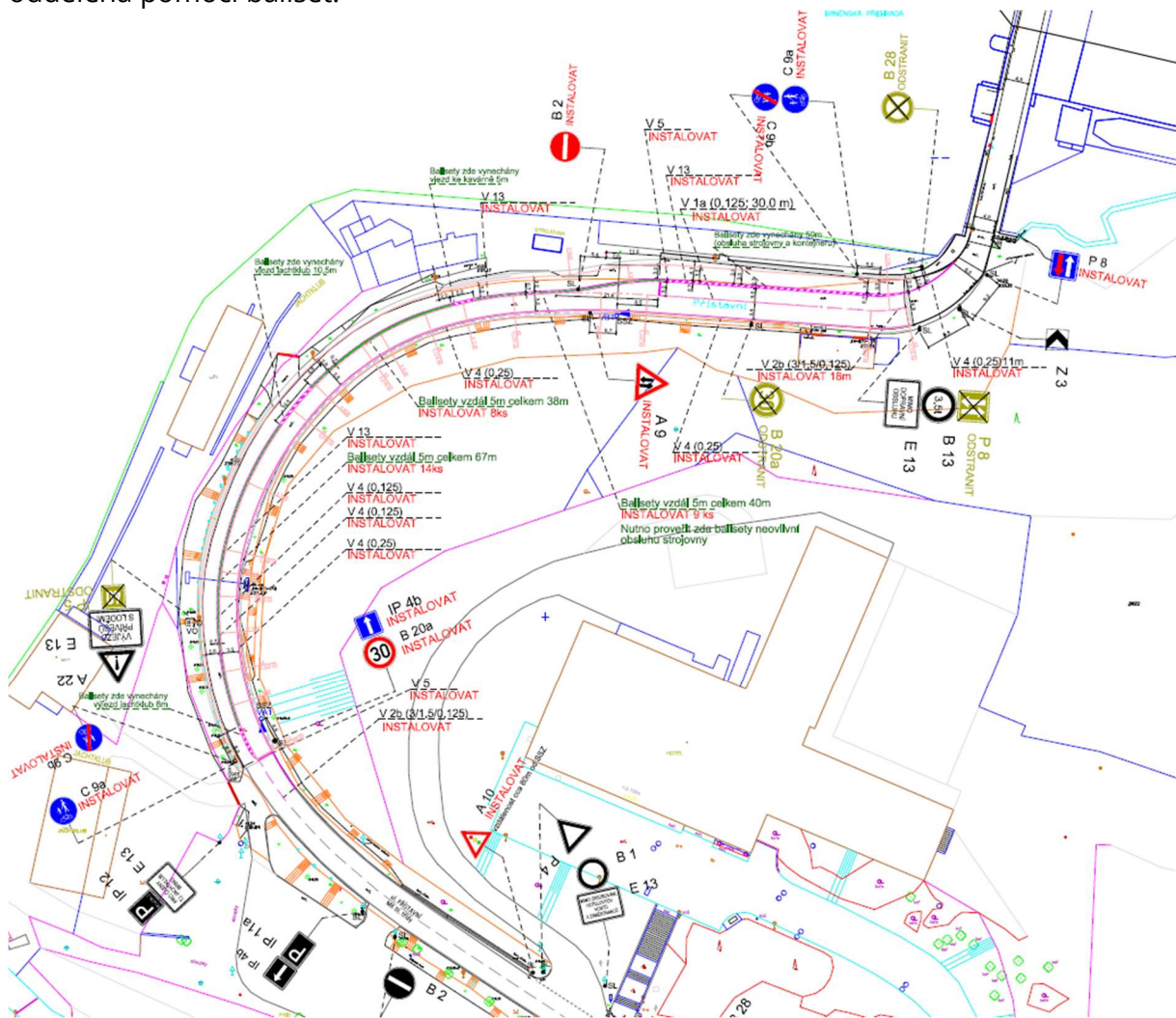
Chodník na přehradě

A.1 – Průvodní zpráva

Jednoznačným cílem tohoto projektu je vybudování chodníku při ulici Přístavní a Hrázní.

1.5.3 Projekt Ul. Přístavní/Hrázní – MK

V roce 2023 byla zpracována dokumentace na úpravu dopravy ve směrového oblouku v ulici Přístavní, jedná se oblouk bezprostředně před hrází. Zpracovatelem dokumentace „Ul. Přístavní/Hrázní – MK“ jsou Brněnské komunikace a.s. Jedná se o návrh změny organizace dopravy, ve kterém je ve směrovém oblouku před hrází navržen pouze jeden pruh, který má být projížděn oboustranně – kyvadlově, kdy dopravní proud má být řízen pomocí světelného signalizačního zařízení. Ve zbylém prostoru, směrem k hrázi po levé straně, je navržena sdílená stezka pro pěší a cyklisty, která je od jízdního pruhu oddělena pomocí baliset.



Obrázek 7 – Výřez z projektu „Ul. Přístavní/Hrázní – MK“, výkresu „Návrh změny organizace dopravy“, zpracovatel Brněnské komunikace a.s.

Projekt navrhuje nestavební úpravy, benefitem tohoto řešení jsou minimální náklady a zároveň vytvoření bezpečného prostoru v nejvíce nepřehledném úseku. Dalšími přínosy tohoto typu řešení je zklidnění motorové dopravy v oblasti.

Naopak záporům takového řešení je prodloužení jízdních dob pro motorovou dopravu.

Projekt však nebylo možné realizovat, a to vzhledem k poloze Požární stanice při ulici Hrázní, resp. zápornému stanovisku Hasičského záchranného sboru Jihomoravského kraje (z důvodu zachování legislativy týkající se plošného pokrytí území dle zákona č. 133/85 Sb. - Zákon České národní rady o požární ochraně).

1.5.4 Cíle technické studie

Hlavním cílem technické studie je nalezení takového uspořádání pozemní komunikace, aby došlo k ochranně chodců a byl jim v rámci prostoru předmětné pozemní komunikace vyčleněn bezpečný prostor pro jejich pohyb.

Technická studie je zpracována variantně s cílem nalézt nejvhodnější řešení.

V průběhu zpracování se řešitelský tým věnuje a zohledňuje následující klíčová témata:

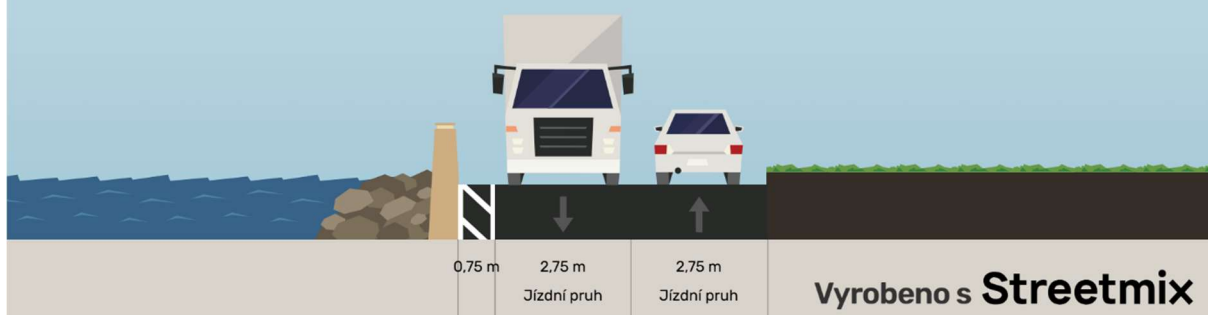
- Pěší, cyklistická a automobilová doprava;
- Finanční náklady;
- Projednatelnost návrhu;
- Účelnost a přínosnost navrhovaného řešení;
- Soulad s územně plánovací dokumentací a dalšími koncepčními materiály;
- Koordinace s připravovanými strategickými projekty města Brna;
- Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu;
- Dopad na životní prostředí a kvalitu veřejného prostoru;
- Zajištění bezbariérovosti a dostupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu;
- Bezpečnost dopravy a minimalizace kolizních bodů;
- Odezva a připomínky dotčených subjektů.

2. VARIANTY ŘEŠENÍ

Při řešení technické studie řešitelský tým postupně prověřoval různé varianty. Jako zcela zásadní vzhledem k variantnímu zpracování se ukázal návrh šířkového uspořádání obou ulic, a to díky značně stísněným podmínkám, které jsou jednak dány morfologií terénu (po pravé straně většiny úseku strmý stoupající svah, po levé straně klesající svah a vodní plocha). Samostatné řešení také vyžaduje návrh komunikace na hrázi Brněnské přehrady, která, i přes plánovanou rekonstrukci, nebude rozšířena. V neposlední řadě je také třeba zmínit omezení z hlediska majetkoprávního, kdy je třeba, aby nový návrh komunikace nezasahoval do pozemků soukromých osob či subjektů.

Variantní řešení se primárně zaměřovalo na různé možnosti šířkového uspořádání uličního profilu. U každé varianty je zjednodušeně znázorněn příčný řez, ze kterého je patrné šířkové uspořádání. Jako hlavní referenční místo bylo vybráno nejužší místo celého řešeného úseku, které se nachází v ulici Hrázní, bezprostředně za hrází Brněnské přehrady. Ilustračně stávající šířkovou dispozici tohoto prostoru zobrazuje Obrázek 8.

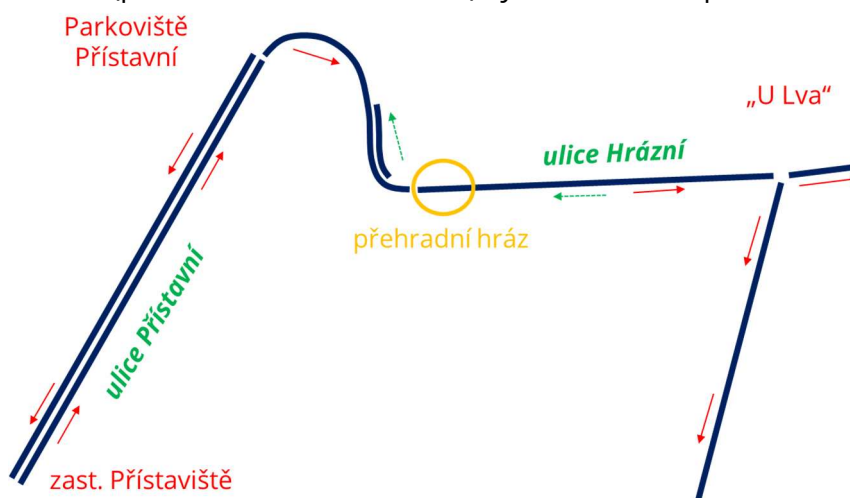
Hrázní - stávající stav



Obrázek 8 - Stávající šířková dispozice v ulici Hrázní (www.streetmix.com)

2.1 VARIANTA 1: ZJEDNOSMĚRNĚNÍ

Jednou z prvních řešených variant bylo zjednosměrnění ulice Přístavní od dnešního parkoviště směrem k hrázi, včetně ulice Hrázní (viz zjednodušené schéma - Obrázek 9). Vzhledem k umístění stanice hasičského záchranného sboru (HZS) za hrází v ulici Hrázní bylo uvažováno s umístěním světelného signalizačního zařízení v jednosměrném úseku tak, aby byla v případě výjezdu vozidel HZS do jednosměrného úseku zastavena doprava a jednosměrný úsek byl před výjezdem záchranných složek zcela vyklizen (zelené šipky). Aby bylo zajištěno, že k vyklizení celého úseku dojde co nejrychleji je uprostřed jednosměrného úseku (před hrází v ulici Přístavní) vytvořen čekací prostor.



Obrázek 9 - Zjednodušené schéma jednosměrné varianty

Tato varianta se zpočátku řešitelskému týmu jevila jako velmi vhodná, a to z hlediska rekreační funkce oblasti a potřebě celkového zklidnění předmětného úseku. Tento návrh by také vyřešil stísněné prostorové podmínky na hrázi. Tuto variantu také doporučuje Dopravně technická studie „Dopravní obslužnost Brněnské přehrady“ vypracovaná v roce 2022.

Další výhodou této varianty jsou malé finanční náklady na realizaci, v které by jednosměrné úseky mohly být realizovány pouze dopravně-inženýrskými opatřeními, a to díky tomu, že se šířka komunikace v těchto úsecích prakticky nemění.



Obrázek 10 - Varianta 1, jednosměrná (www.streetmix.com)

Tato varianta se ale ukázala jako velmi problematická z hlediska stávající hasičské záchranné stanice umístěné na konci řešeného úseku. Byla projednávána s velitelem hasičské záchranné stanice npor. Ing. Alexandrem Fickem, který tuto variantu zavrhl z důvodu častých jízd HZS bez přednosti jízdy směrem do Bystrce, kdy by tato vozidla musela projíždět přes Kníničky. Také vyjádřil obavy, že by při výjezdech HZS s předností jízdy neukáznění řidiči vjížděli do jednosměrného úseku i při červeném světle „Stůj“ na světelném signalizačním zřízení.

Od této varianty tedy bylo upuštěno.

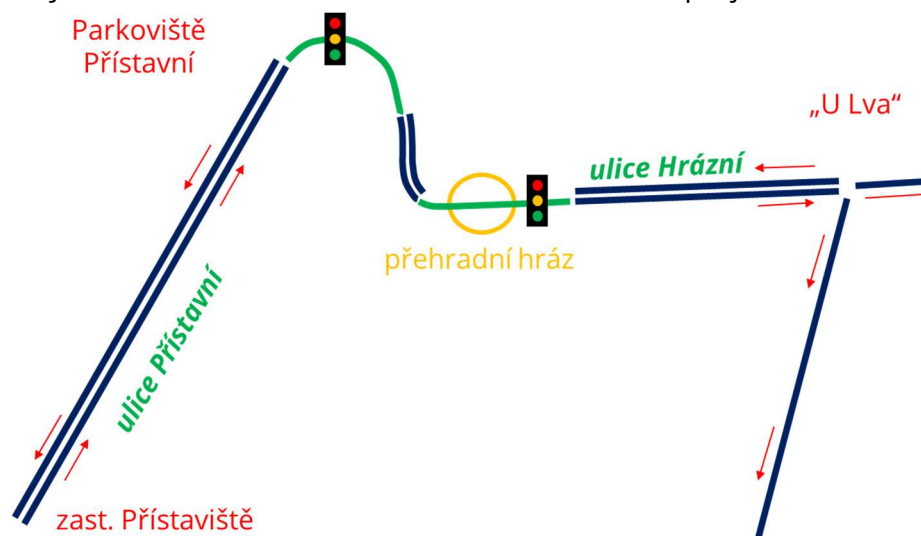
2.2 VARIANTA 2: KYVADLOVÝ PROVOZ

Tato varianta počítá stejně jako Varianta 1 s jednopruhovou komunikací v úseku v ulici Přístavní mezi parkovištěm a hrází a dále v ulici Hrázní. Provoz by byl na rozdíl od varianty 1 zachován obousměrný, kyvadlový, řízený světelným signalizačním zařízením (SSZ). Aby takto řízený úsek nebyl příliš dlouhý, je před hrází navržen obousměrný úsek, tedy by se vlastně jednalo o dva jednopruhové, kyvadlové úseky řízené pomocí SSZ. Stejně

Chodník na přehradě

A.1 – Průvodní zpráva

jako u varianty 1 by v případě výjezdu vozidel HZS s předností jízdy bylo zapnuto SSZ tak, aby došlo k vyklizení obou úseků a vozidla mohla nerušeně projet.



Obrázek 11 - Zjednodušené schéma varianty 2



obrázek 12 - Varianta 2, kyvadlový provoz (www.streetmix.com)

Stejně jako jednosměrná varianta i tato varianta se jeví jako velmi vhodná vzhledem k rekreačnímu charakteru oblasti a související potřebě zklidňování dopravy. Ta by navíc mohla být posílena vhodným zvolením taktu SSZ a např. preferencí vozidel vyjíždějící z rekreační oblasti. Další výhodou této varianty jsou shodně s variantou 1 nízké finanční náklady. Také u této varianty by jednosměrné úseky mohly být realizovány pouze dopravně inženýrskými opatřeními, a to díky tomu, že se šířka komunikace v těchto úsecích prakticky nemění.

Tato varianta byla projednávána s velitelem hasičské záchranné stanice npor. Ing. Alexandrem Fickem, se zástupcem Odboru speciálních potápěčských činností a výcviku Policie ČR a starostkou městské části Brno – Kníničky paní Lenkou Ištvánovou. Všichni tři se postavili proti této variantě, podle velitele hasičské záchranné stanice by se jednalo o zkomplikování výjezdů a dostupnosti stanice pro zaměstnance, paní starostka argumentovala využíváním MČ Kníničky pro objíždění kyvadlového úseku.

Z hlediska budoucího projednání se tak tato varianta jeví jako nevhodná.

2.3 VARIANTA 3, VYBRANÁ: 2 PRUHY + CHODNÍK

Tato varianta počítá s obousměrným provozem prakticky v celém úseku s výjimkou hráze, kde vzhledem k šířkovému uspořádání není možné navrhnout současně vyhovující chodník a obousměrnou komunikaci. Provoz přes hráz je v této variantě uvažován kyvadlový bez světelného signalizačního zařízení, tzv. na rozhled (stejně jako dosud).

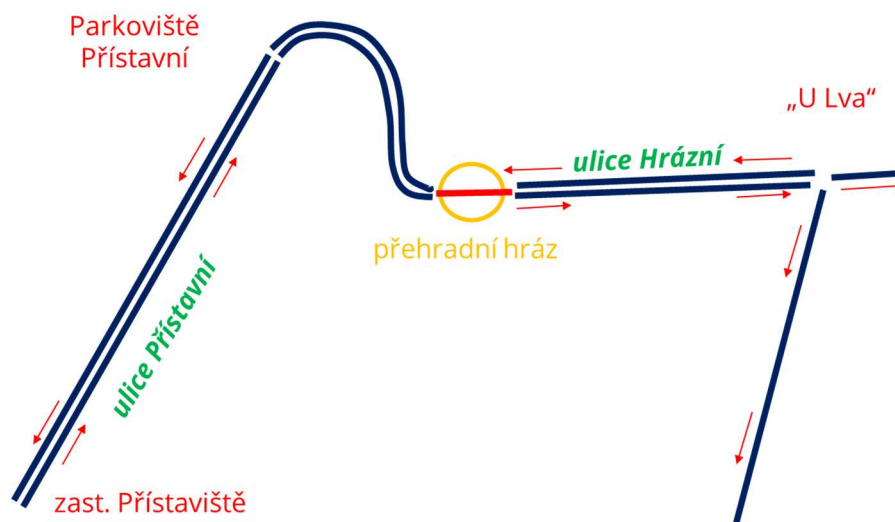
V celém řešeném úseku je podél dvoupruhové komunikace navržen chodník.

Výhodou této varianty je minimální omezení pro jednotlivé druhy dopravy.

Podstatnou výhodou této varianty je také nejlepší projednatelnost vzhledem ke stanici záchranných sborů a městské části Brno – Kníničky.

Nevýhodou této varianty je však chybějící zklidnění motorové dopravy. Je velmi pravděpodobné, že i nadále bude komunikace používána ve špičkách jako objízdna trasa. Další nevýhodou tohoto řešení je, vzhledem k nutné minimální šířce 8,5 m, vyšší finanční náročnost této varianty spočívající v nutnosti rozšíření stávajícího tělesa pozemní komunikace v některých úsecích.

Tato varianta byla vybrána jako nejvhodnější a je doporučena k realizaci.



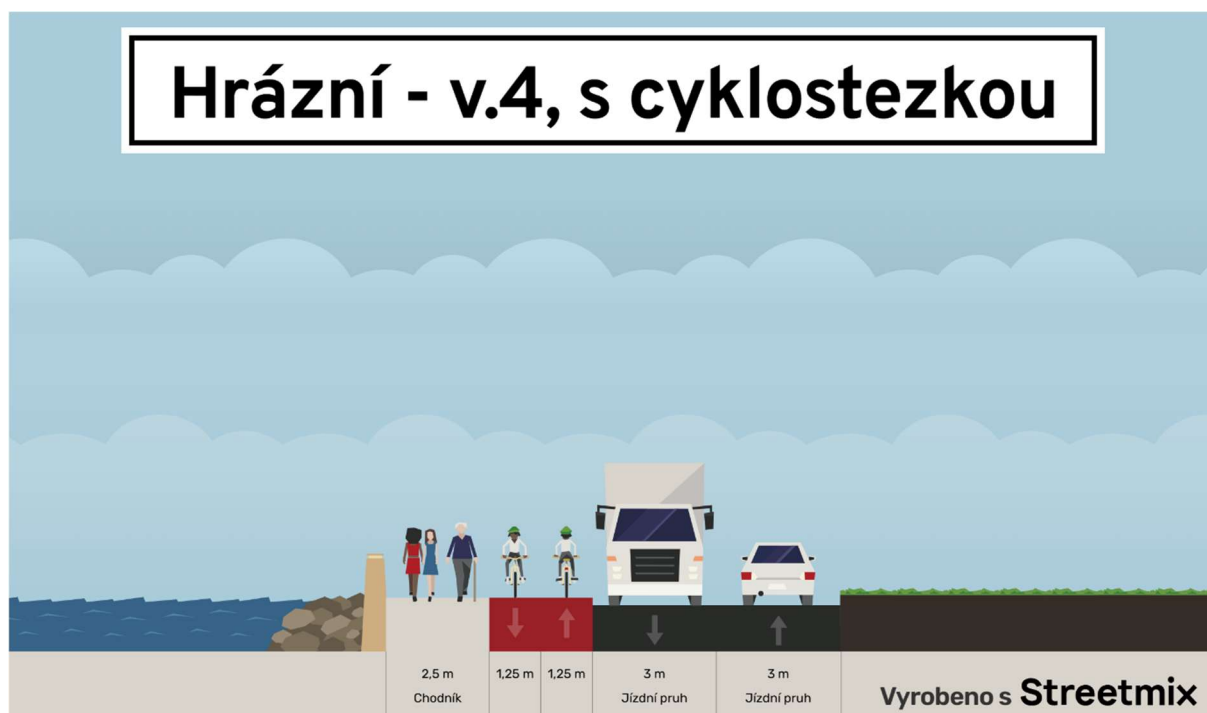
Obrázek 13 - Zjednodušené schéma varianty 3



Obrázek 14 - Varianta 3, 2 pruhy + chodník (www.streetmix.com)

2.4 VARIANTA 4: S CYKLOSTEZKOU

Jako ideální varianta z hlediska všech druhů dopravy se jeví varianta 3 doplněná navíc o pruh pro cyklisty, viz Obrázek 15.



Obrázek 15 - Varianta 4, s cyklostezkou (www.streetmix.com)

Tato varianta je ale velmi finančně náročná vzhledem k šířce celého tělesa pozemní komunikace a nutnosti značného rozšíření stávajícího zemního tělesa. Tato varianta by byla také velmi špatně realizovatelná z hlediska majetkoprávního (zásahu na pozemky

soukromých vlastníků). Další nevýhodou této varianty je obtížné napojení na začátku a konci řešeného úseku.

3. VYBRANÁ VARIANTA

Předkládaná vybraná varianta č. 3 (2 jízdní pruhy + chodník) se snaží vyhovět všem požadavkům, které byly v průběhu řešení kladeny na výsledný návrh. Tato varianta počítá se zachováním stávajícího obousměrného provozu v celé délce úseku s výjimkou samotné hráze, a navíc je oproti stávajícímu stavu v celé délce navržen chodník na jižní/západní straně ulic Přístavní a Hrázní.

3.1 SMĚROVÉ A VÝŠKOVÉ VEDENÍ KOMUNIKACE

Navržená komunikace je směrově i výškově vedena ve stávající stopě. Vzhledem ke stupni dokumentace a neprováděnému geodetickému zaměření byl návrh zpracován na základě polohopisných, výškopisných dat a ortofotomapy získaných od Magistrátu města Brna (jedná se o mapové podklady GIS pro MČ Brno – Bystrc, viz kapitola 1.3.1 Podklady). Návrh směrového a výškového vedení komunikace tak odpovídá získaným podkladům a je třeba ho v dalších stupních projektové dokumentace zpřesnit na základě geodetického zaměření.

3.2 NÁVRHOVÁ RYCHLOST A DALŠÍ OPATŘENÍ

V celé délce řešeného úseku se předpokládá navržení zóny tempo 30, tedy snížení rychlosti na 30 km/h. Cílem této úpravy je zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti pro přecházející chodce, a především pro cyklisty, kteří se díky této úpravě mohou bezpečněji pohybovat v hlavním dopravním proudu.

V dalších stupních projektové dokumentace je vhodné navrhnout další zklidňující prvky s cílem zlepšení dodržování předepsané rychlosti, jako jsou zpomalovací prahy či zpomalovací polštáře. Vzhledem k častým průjezdům vozidel IZS je vhodné zvolit takové zpomalovací polštáře či jiné dopravní úpravy, které by vzhledem k rozchodu kol vozidel složek IZS tyto nezpomalovaly, ale naopak by byly účinné vzhledem k rozchodu kol osobních automobilů.

Tato technická studie také upravuje a navrhuje nové svislé dopravní značení (viz přílohy C.1 a C.2) a na začátku úseku u zastávky Přístaviště navrhuje uvítací panel Brněnská přehrada. Řešitelský tým doporučuje zpracování architektonické studie uvítacího prostoru.

3.3 ŠÍŘKOVÉ USPOŘÁDÁNÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

Jsou navrženy 2 jízdní pruhy, základní šířka jízdního pruhu v přímé je navržena 3,0 m, předpokládá se rozšíření v oblouku na 3,25 m. Šířka jízdního pásu je tak navržena v přímé na 6,0 m, v oblouku až na 6,5 m.

Na hrázi byl převzat návrh projekční kanceláře Rybák – projektování staveb, spol. s r. o. z projektové dokumentace pro rekonstrukci hráze „VD Brno, oprava mostovky a železobetonových konstrukcí“. Tento převzatý návrh předpokládá sdílenou zónu na tělese hráze. Alternativním návrhem řešitelského týmu je vedení pouze jednoho jízdního pruhu o šířce 3,5 m, vycházející z požadavků na zimní údržbu.

V celé délce řešeného úseku je ve směru od tramvajové zastávky Přístaviště směrem k hrázi po levé straně navržen chodník proměnné šířky:

- V úseku mezi tramvajovou zastávkou Přístaviště po odbočující přístupovou komunikaci vedoucí k přístavišti je navržena velkorysá širší chodníku 5 – 5,5 m v závislosti na hranicích pozemků. Tato oblast je z hlediska proudu chodců nejvytíženější, jedná se o oblast, kde se mísí proudy chodců mířících k hrázi a k přístavišti či dále na západ.
- Za odbočující komunikací do přístaviště je navržena širší chodníku 2,5 m s výjimkou:
 - o úseku před hrází, kde vzhledem k prostorové dispozici je možné navrhnout chodník širší až 3,5 m,
 - o Úseku na hrázi, kde je navržena sdílená zóna.

V alternativním návrhu řešitelský tým uvažuje s chodníkem na hrázi, který je vzhledem ke stísněné dispozici navržen širší 2,4 m.

3.4 KONSTRUKCE POZEMNÍ KOMUNIKACE

Navržená skladba jízdního pásu je navržena jako vozovka pro místní komunikace. Sestává z asfaltového betonu pro obrusné vrstvy ACO 11+ tl. 40 mm, asfaltového betonu pro ložní vrstvy ACL 16+ tl. 60 mm a asfaltového betonu pro podkladní vrstvy ACP 22+ tl. 50 mm. Tyto vrstvy je třeba spojit postřikem modifikovanou asfaltovou emulzí.

Asfaltový beton bude položen na 2 vrstvy štěrkodrtě ŠD_A frakce 0/32 mm, min. tl. 150 mm. V dalších stupních projektové dokumentace je třeba ověřit únosnost zemní pláně a případně podkladní vrstvy pozemní komunikace upravit.

Tato skladba bude realizována pouze v místech rozšíření stávající vozovky. Tam, kde se vozovka ve stávajícím stavu nachází, technická studie navrhuje odfrézování a následné nahrazení pouze ložní a obrusné vrstvy vozovky ve stejné skladbě jako výše.

Chodník je navržen z betonové dlažby tl. 60 mm, položené do štěrkového lože. V místě sjezdů je vhodné zvětšit tloušťku dlažby na 80 mm, v případě sjezdu do přístaviště (km 0,181), kde se předpokládá možné pojiždění nákladními trailery s loděmi, je třeba tloušťku dlažby zvětšit na 120 mm.

Odvodnění povrchu pozemní komunikace je provedeno podélným a příčným sklonem vozovky a chodníku. Předpokládá se odvodnění zemní pláně pomocí trativodů.

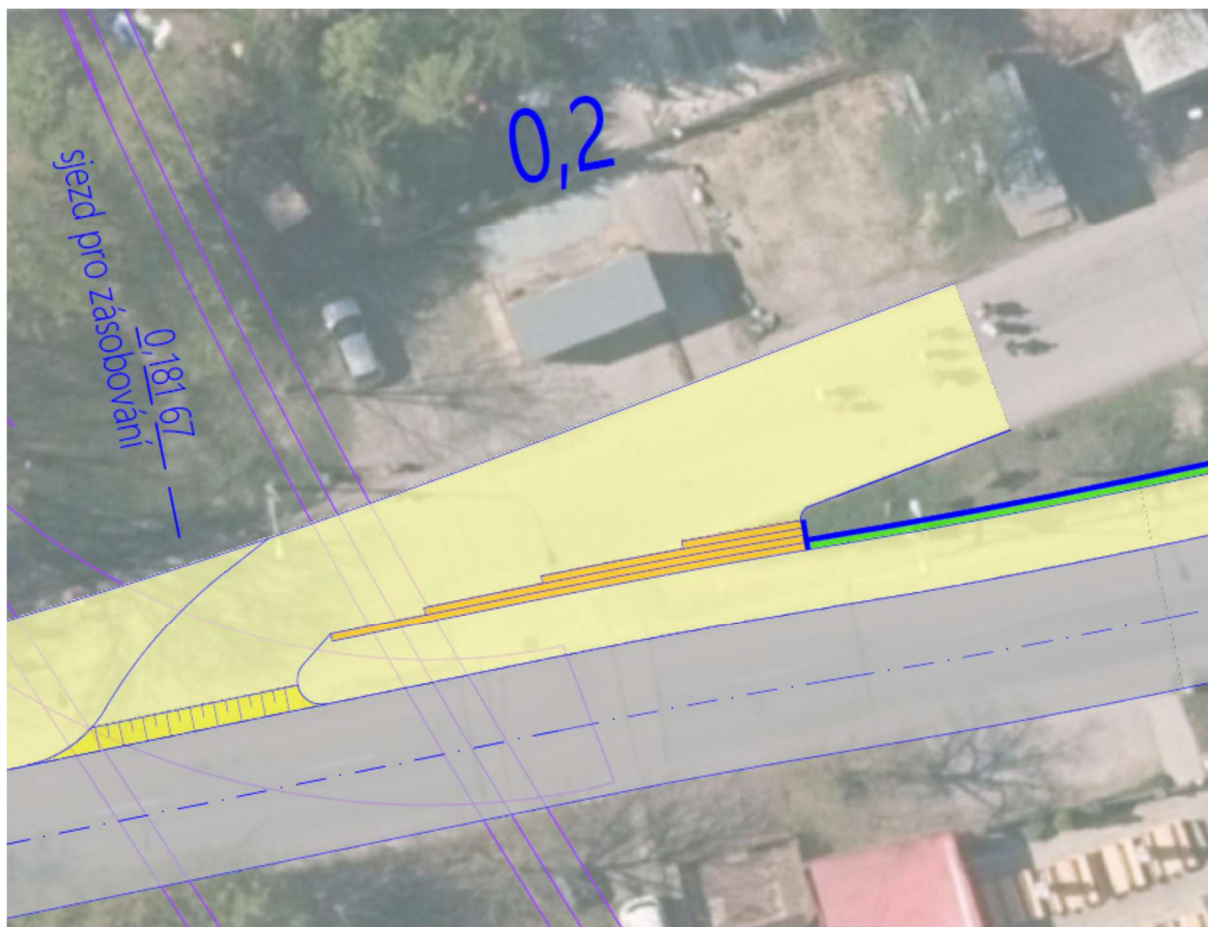
3.5 NAVRŽENÁ A PROVĚŘOVANÁ ŘEŠENÍ – PODROBNÝ POPIS

3.5.1 Zvýšení vozovky v místě sjezdů

V úseku od tramvajové zastávky Přístaviště po odbočující komunikaci do přístaviště je navržena úprava sjezdů na levé straně komunikace a to tak, že sjezdy jsou výškově vedeny ve stejné výšce jako navazující chodník. Tato úprava je navržena pro posílení přednosti chodců a zvýšení jejich bezpečnosti. Konkrétně se jedná o vjezd do stávající smyčky, sjezd na betonovou plochu, na které bývají umístěny kolotoče a jiné atrakce, a samotná odbočující komunikace vedená do přístavu lodní dopravy je také navržena jako zvýšená (již dnes je na ní vyloučen provoz motorových vozidel mimo zásobování).

V místě rozdělení dopravních proudů chodců směrem k hrázi a směrem k přístavu, tedy v místě, kde se stýká široká komunikace vedoucí směrem k přístavu a navržený chodník vedoucí směrem k hrázi je navrženo schodiště o 1 – 4 schodech (viz příloha C.1

Situace a Obrázek 16) a to z důvodu zvětšujícího se výškového rozdílu mezi komunikací vedoucí k hrázi a komunikací k přístavišti. Díky této úpravě není nutné navrhovat mezi chodníkem a komunikací opěrnou zídku kterou by chodci museli obcházet.



Obrázek 16 – Výřez ze situace – navržené schodiště mezi komunikací k přístavišti a komunikací vedoucí k hrázi

3.5.2 Parkoviště u přístaviště

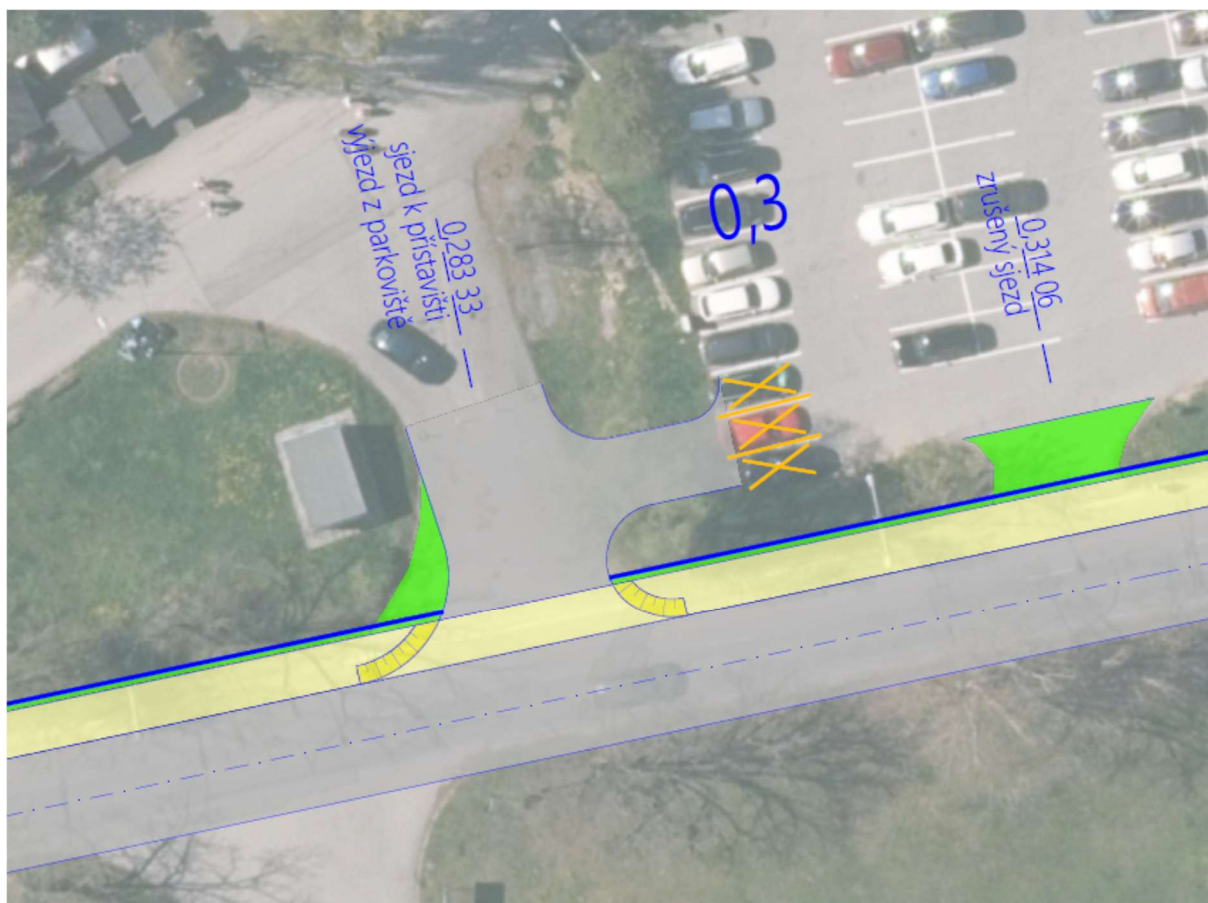
Projektová dokumentace navrhuje úpravy vjezdů, výjezdu a pěších přístupů na stávající parkoviště při ulici Přístavní.

Vjezd bude ponechán ve stávající poloze, vzhledem k velkému podélnému sklonu výjezdu je v místě výjezdu navržen snížený chodník.

Stávající výjezd z parkoviště studie navrhuje zrušit, a to vzhledem k nevhodnému podélnému sklonu výjezdu a nahradit ho tak výjezdem na komunikaci, která dnes spojuje ulici Přístavní a komunikaci vedoucí do přístavu viz výřez se Situace - Obrázek 17.

Alternativní vjezd a výjezd nacházející se ve stávajícím stavu na konci parkoviště směrem k hrázi studie navrhuje zrušit, a to z důvodu špatných rozhledových poměrů vzhledem k poloze ve směrovém oblouku. Místo tohoto výjezdu je navržen chodník.

Dále je navíc navrženo schodiště mezi parkovištěm a ulicí Přístavní, a to v návaznosti na schodiště vedoucí k hotelu Santon. Ve stávajícím stavu se zde nachází travnatý svah s patrnou vyšlapanou pěšinou.



Obrázek 17 – Výřez se situace – zrušený a navržený výjezd z parkoviště

3.5.3 Vegetace mezi ulicí Přístavní a parkovištěm

Ve stávajícím stavu se mezi ulicí Přístavní a parkovištěm nachází zhruba 10 stromů a několik keřů. Stromy jsou různého stáří a druhově rozmanité.

Technická studie počítá s návrhem chodníku, který částečně zasahuje do dnešní travnaté plochy. Tento chodník je směrem k parkovišti zakončen opěrnou palisádovou zídou. Založení opěrné zídky se tak nachází v blízkosti kmene dnešních stromů a mohla by při výstavbě nepříznivě ovlivňovat kořenový systém stávajících stromů.

Možné řešení této situace bylo projednáno s vedoucí oddělení ochrany a tvorby zeleně a ÚSES Magistrátu města Brna, paní Ing. Terezou Pokornou. Minimální vzdálenost líce konstrukce od kmene stromu by měla být alespoň 1,5 m, takže řešení s navrženou průběžnou palisádovou opěrnou zídou není vhodné. Z jednání vzešly dvě možnosti řešení daného problému a to:

- 1) V místě stávajících stromů je možné navrhnout odsazení palisádových opěrných zídek dále od stromu. Tyto „zálivy“ z palisád by následně byly překryty pochozími pororošty tak, aby nebylo nutné v oblasti kmenů stromů zužovat chodník. Jedná se o nestandardní řešení, které je v dalším stupni projektové dokumentace vhodné projednat se správcem pozemní komunikace.
- 2) Vzhledem k nejednotné druhové skladbě a nesouvislosti stromořadí je možné uvažovat s plnohodnotnou náhradou novým stromořadím, přičemž minimální šířka zeleného pásu, v jehož ose by nové stromy byly umístěny, jsou 3 m.

V dalším stupni projektové dokumentace je třeba projednat a vybrat vhodné řešení tohoto problému.

3.5.4 Možná rekreační plocha

Za pravostranným směrovým obloukem vedoucím od parkoviště k hrázi se po levé straně komunikace nachází stávající písková plocha s několika lavičkami. Stav tohoto místa je poměrně neutěšený a zanedbaný. Pozemek je ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření připadající Povodí Moravy, s.p. Tato plocha je ve výkresu Situace zaznačena jako „možná plocha pro rekreaci“.

Tato plocha by v budoucnu mohla sloužit jako odpočinkové místo s vyhlídkou na vodní hladinu a hráz Brněnské přehrady. Účelem této studie není návrh rekreačních ploch, nicméně řešitelský tým upozorňuje, že by bylo vhodné tuto možnost prověřit v dalších stupních projektové dokumentace.

3.5.5 Hráz

V současnosti Povodí Moravy, s.p. řeší projekt rekonstrukce hráze. Je vypracována dokumentace pro povolení záměru a v současnosti prochází fází vyjadřování dotčených subjektů.

Dle projektu rekonstrukce hráze bude koruna hráze zachována stejných rozměrů jako v současnosti s výjimkou dvou výklenků, které byly využívány jako vyhlídky do údolí řeky Svatky. Tyto výklenky budou odstraněny z důvodů vedení vodovodu po této straně hráze.

Povodí Moravy projednávalo dopravní režim na koruně hráze s Kanceláří architekta města Brna a Dopravním odborem Magistrátu města Brna a dohodli se na zřízení sdílené zóny na koruně hráze. Jedná se tedy o koncept, kde se v jednom prostoru pohybují všechny druhy dopravy, chodník prakticky není oddělen od vozovky, maximální povolená rychlost je 20 km/h.

Řešitelský tým nepovažuje toto řešení za vhodné, a to vzhledem k intenzitě provozu motorových vozidel a množství chodců v dané oblasti. Avšak vzhledem ke stupni zpracování projektové dokumentace pro rekonstrukci hráze a po projednání s Kanceláří architekta města Brna řešitelský tým převzal tento návrh sdílené zóny jako hlavní doporučení.

Sdílená zóna je provedena pomocí nájezdových ramp před začátkem a koncem hráze. Vozovka je opatřena červeným nástřikem obchodní značky Rocbinda. Na obou stranách vozovky je navržen pás z šedé dlažby či betonu v šíři cca 1 m což odpovídá šířce stávajícího chodníku. Tyto pásy jsou zvýšeny oproti vozovce o 2 cm.

Jako alternativní variantu řešitelský tým navrhuje uspořádání s odděleným chodníkem viz příloha C.6. Tato alternativní varianta navrhuje vedení jednoho jízdního pruhu na koruně hráze šířky 3,5 m, který je doplněný o chodník šířky 2,4 metrů na straně k vodní ploše a ponechává stávající chodník širší 1 m na straně směrem do údolí. Předpokládá se, že motorová vozidla budou přes hráz jezdit kyvadlově, dle rozhledu, tedy prakticky stejně jako dosud.

Toto řešení projednal řešitelský tým s projektanty Povodí Moravy, s.p. a bylo také prezentováno pracovníkům Kanceláře architekta města Brna i dopravního odboru Magistrátu města Brna na výrobním výboru. Toto řešení bylo všemi stranami shledáno jako další možné vhodné řešení, ale vzhledem k pokročilému projednávání dokumentace rekonstrukce hráze není možné již toto řešení do projektové dokumentace zpracovat.

Řešitelský tým tedy doporučuje prověření možností úpravy projektové dokumentace ve věci změny dopravního režimu na koruně hráze, případně provedení formou změny stavby před dokončením.

3.5.6 Ulice Hrázní

Nejužším místem celé zájmové oblasti je právě ulice Hrázní hned za hrází Brněnské přehrady, kde doplnění chodníku vyvolá zemní úpravy ve formě stavby opěrné zdi výšky do 2 m.

Technická studie také počítá s napojením stávajícího chodníku vedoucím blíže k vodní ploše mimo stávající těleso komunikace. Tento prostor se může také stát vyhlídkovým místem na vodní plochu či pomocí doplnění vhodného mobiliáře odpočinkovým a rekreačním místem. Ve stávajícím stavu je tento chodník veden níže ve svahu nad vodní plochou než pozemní komunikace. Chodník se napojuje ke stávající pozemní komunikaci před stanicí hasičského záchranného sboru ve velkém a nevyhovujícím podélném sklonu. Tento stávající chodník je třeba napojit na nově navržený chodník vedoucí v souběhu se stávající komunikací. Technická studie proto navrhuje toto místo nahradit schodištěm, bezbariérový přístup na tuto plochu bude zachován ze strany blíže k hrázi.

Jako možné alternativní řešení je využití výše zmíněného stávajícího chodníku, jako hlavní komunikace pro pěší. V souběhu s pozemní komunikací by pak v předmětném úseku chodník navržen nebyl. Využití tohoto stávajícího chodníku s sebou ovšem přináší několik problémů:

- Chodník je ve špatném stavu, stávající asfaltový povrch je značně zvlněný a popraskaný, konec chodníku je v nevyhovujícím podélném sklonu a je tak třeba provést jeho rekonstrukci;
- Stávající chodník leží na pozemku České republiky, právo hospodařit s majetkem státu je uděleno Povodí Moravy, s.p., pozemek tedy není v majetku města Brna a před rekonstrukcí by musel být do jeho vlastnictví převeden;
- Stávající chodník je navržen s velmi prudkým stoupáním na jeho konci (blíže stanici hasičského záchranného sboru). Při rekonstrukci chodníku je třeba dodržet maximální podélný sklon, který činí 8,33 %. Aby byl tento maximální sklon dodržen bylo by třeba provést větší úpravy zemního tělesa, a to cca v $\frac{3}{4}$ délky chodníku včetně zvýšení nivelety. S ohledem na konfiguraci terénu by tím vznikla potřeba výstavby opěrných zídek či zdí, což by výrazně snížilo úsporu investičních nákladů při využití stávajícího chodníku.

3.5.7 Opěrné zídky a zdi – připomínky KAM

Vzhledem k podnětu Kanceláře architekta města Brna byla prověřena potřeba doplnění zábradlí nad palisádovou zídkou při parkovišti v ulici Přístavní. Podle použitého modelu terénu výškový rozdíl mezi stávajícím terénem a navrženým chodníkem odpovídá požadavkům pro řešení bez instalace zábradlí (maximální hloubka $d = 500$ mm dle ČSN 74 3305). Řešitelský tým ale upozorňuje, že model terénu nemusí být dostatečně přesný, potřeba návrhu zábradlí je tak třeba dořešit v dalším stupni projektové dokumentace na základě geodetického zaměření.

Další připomínkou Kanceláře architekta města Brna bylo upřesnění materiálového provedení opěrných zdí. Řešitelský tým navrhl v části ulice Přístavní při stávajícím

parkovišti betonovou palisádovou opěrnou zídou, v ulici Hrázní pak opěrnou zeď z tvarovek typu Löffelstein. Tyto informace jsou součástí přílohy C.4 Charakteristické příčné řezy. Navržený typ opěrných zídek a zdí, je ale spíše ilustrační a přesahuje podrobnost této technické studie a může být v dalším stupni projektové dokumentace změněn.

3.6 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

Ve stávajícím stavu je v zájmovém úseku zřízeno veřejné osvětlení – na levé straně podél ulice Přístavní a za hrází pak na pravé straně ulice Hrázní. V souvislosti s navrženými úpravami a se změnou šířkového uspořádání pozemní komunikace bude nutné v dalších stupních projektové dokumentace detailně zpracovat návrh přeložky veřejného osvětlení. Stávající veřejné osvětlení je v kolizi s navrženými úpravami především na začátku řešeného úseku v místě chodníku šíře 5 - 5,5 m a také ve směrovém oblouku před hrází a na hrází.

Nové umístění stožárů veřejného osvětlení je třeba navrhnout tak, aby odpovídalo novému prostorovému uspořádání komunikace, zajišťovalo bezpečné a rovnoměrné osvětlení vozovky i přilehlých ploch a zároveň respektovalo technické a estetické požadavky na začlenění do uličního prostoru.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat také osvětlení přechodů pro chodce. V místech jejich umístění musí být navrženo zvýšené osvětlení, které zajistí dostatečnou viditelnost chodců pro řidiče motorových vozidel i v nočních hodinách a za zhoršených povětrnostních podmínek. Osvětlení přechodů je vhodné řešit samostatnými svítidly s asymetrickou charakteristikou světelného toku, umístěnými tak, aby účinně osvětlovala prostor přechodu i jeho bezprostřední okolí.

4. KOORDINACE SE ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

Jedním z klíčových aspektů budoucí úspěšné realizace projektu je respektování územně plánovací dokumentace a koordinace se strategickými projekty města Brna a dalšími projekty soukromých investorů.

4.1 ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BRNA

Vzhledem k tomu, že technická studie prakticky nemění trasu stávající pozemní komunikace, je předkládaný návrh v souladu s územním plánem města Brna (účinný od 1. 1. 2025). Navrhované úpravy se nachází na stabilizovaných plochách, pozemní komunikace leží na ploše PU (Veřejná prostranství všeobecná), oblast hráze je plocha TU (Technická infrastruktura všeobecná) a parkoviště při ulici Přístavní pak náleží ploše DU (Doprava všeobecná).

Navrhované úpravy jsou v souladu s územním plánem města Brna.

4.2 KOORDINACE SE ZÁMĚRY V ZÁJMOVÉM ÚZEMÍ

4.2.1 Záměr stavby silnice 1. třídy „I/73 Troubsko/D1 – Kuřim – Bořitov“

Záměr stavby silnice 1. třídy je součástí přílohy C.1 Situace. Tento záměr kříží ulici Přístavní v oblasti mezi tramvajovou zastávkou Přístaviště a parkovištěm při ulici Přístavní. Jedná se o dlouhodobý záměr s předpokládanou realizací nejdříve za 10 let. V oblasti

Chodník na přehradě

A.1 – Průvodní zpráva

křížení s tímto záměrem dojde k značným změnám a přestavbám ulice Přístavní. Cílem technické studie není koordinace s tímto záměrem, ale dosažení lepšího komfortu pro pěší v oblasti do doby realizace tohoto záměru.

4.2.2 Dopravně technická studie „Dopravní obslužnost Brněnské přehrady“

Při vyhledávání nejvhodnějších variant řešitelský tým nejdříve prověřil variantu zjednosměrnění části ulice Přístavní a ulice Hrázní (varianta 1), tak jak je doporučeno v této studii. Vzhledem k poloze stanice Hasičského záchranného sboru se ale tato varianta ukázala jako neproveditelná.

Dopravně technická studie dále předpokládá v dlouhodobém horizontu přestavbu oblasti dnešního přístaviště, viz vizualizace - Obrázek 18. Vizualizace oblasti Přístaviště, zdroj: Dopravně technická studie „Dopravní obslužnost Brněnské přehrady“. Tato technická studie, která má být spíše střednědobým řešením v dané oblasti tak nemá za cíl koordinovat s budoucí možnou (a dosud zcela nejasnou) přestavbou oblasti dnešního přístaviště.



Obrázek 18 – Vizualizace oblasti Přístaviště, zdroj: Dopravně technická studie „Dopravní obslužnost Brněnské přehrady“

4.2.3 Dokumentace pro povolení záměru „VD Brno, oprava mostovky a železobetonových konstrukcí“

Jedná se o dokumentaci rekonstrukce hráze Brněnské přehrady. Tento projekt počítá se sdílenou zónou na koruně hráze, kterou tato studie přebírá do svého návrhu jako hlavní řešení, a to vzhledem ke stupni projednání dokumentace rekonstrukce hráze. Jako vhodnější alternativní variantu řešitelský tým navrhuje uspořádání s odděleným chodníkem. Podrobně je tento problém pospán v kapitole 3.5.5 Hráz.

4.2.4 Dokumentace pro společné povolení „Rekreační apartmány U Lva“

U křižovatky ulic Hrázní a Rekreační mají vzniknout nové rekreační apartmány U Lva. Součástí projektu je také stavba chodníku, která bude následně předána městu Brnu. Dle koordinačního výkresu této technické studie, tento chodník zasahuje cca 0,5 m do stávající linie vozovky. Stávající okraj vozovky je v tomto úseku velmi nerovný, ale dle dostupných podkladů navržený chodník nereflexuje stávající šíři vozovky. Nově navržený chodník a vozovka v této technické studii potřebuje minimální šíři uličního prostoru 8,5 m, který vzhledem k opěrné zídce u hasičské záchranné stanice a navržené poloze chodníku dle dokumentace pro společné povolení nebude dodržen. Vzhledem k tomu, že tato studie nebyla vytvořena na základě geodetického zaměření je možné, že se jedná pouze o nepřesnost této technické studie, nicméně řešitelský tým doporučuje prověřit, zda je poloha chodníku v dokumentaci pro společné povolení zakreslená správně vzhledem k poloze stávající vozovky. Ve všech ostatních ohledech je technická studie v souladu s tímto projektem. Technická studie přejímá místo pro přecházení navržené v tomto projektu.

5. ODHAD FINANČNÍCH NÁKLADŮ

Celkové odhadované finanční náklady na realizaci vybrané varianty č. 3 činí 38,332 mil. Kč včetně DPH. Návrh je zpracován s důrazem na hospodárnost a efektivní využití stávajících konstrukcí tam, kde to charakter navrhovaných úprav umožňuje. Typickým příkladem je stávající vozovka, u níž se počítá pouze s obroušením horních vrstev a následným položením nových vrstev, nikoliv s kompletní rekonstrukcí.

Podrobný rozpis odhadovaných finančních nákladů je uveden v příloze E.1, kde jsou jednotlivé položky rozčleněny podle charakteru stavebních prací a použitých konstrukcí.

6. ZÁVĚR

Technická studie „Chodník na přehradě“ se zaměřila na nalezení řešení, které zvýší bezpečnost a komfort pohybu pěších v jedné z nejvíce frekventovaných rekreačních lokalit města Brna. Stávající uspořádání komunikace v ulicích Přístavní a Hrázní, zejména v oblasti hráze, je z pohledu dopravní bezpečnosti chodců nevyhovující, přičemž dochází k častému střetu pěší, cyklistické a automobilové dopravy.

Řešitelský tým posoudil několik variantních řešení. Vzhledem k požadavkům záchranných složek vyplynula nutnost zachování obousměrného automobilového provozu. Jako nejvhodnější byla tedy zvolena varianta č. 3 – obousměrná dvoupruhová komunikace doplněná o chodník. Toto řešení představuje nejlépe projednatelný kompromis mezi zájmy jednotlivých uživatelů území.

Studie doporučuje v dalších stupních projektové dokumentace zpřesnit návrh na základě geodetického zaměření a věnovat pozornost také kvalitě veřejného prostoru, například formou doplnění vyhlídkových a odpočinkových ploch či řešením vegetace. Navržené uspořádání je v souladu s platnou územně plánovací dokumentací a z hlediska funkčnosti přináší významný přínos zejména pro pěší dopravu a rekreační využití oblasti.

Výsledkem studie je doporučení k realizaci vybrané varianty s tím, že další stupně projektové dokumentace by měly rozpracovat detailní technické a organizační řešení, které zajistí bezpečný a kvalitní prostor pro všechny uživatele této atraktivní lokality.

V Brně, dne 26. 11. 2025

Vypracovala: Ing. Dana Hubáčková

Kontroloval: Ing. Tomáš Říha

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Umístění zájmové lokality, zdroj podklad. mapy http://mapy.cz	- 6 -
Obrázek 2 – Umístění zájmové lokality, zdroj podkladové mapy http://mapy.cz	- 6 -
Obrázek 3 – Pohled na komunikaci vedenou po koruně hráze (zdroj: http://mapy.cz).....	- 7 -
Obrázek 4 – Pohled na oblast při ulici Přístavní a přilehlé parkoviště	- 8 -
Obrázek 5 – Strmý výjezd z parkoviště na ul. Přístavní (zdroj: http://mapy.cz).....	- 8 -
Obrázek 6 – Strmý vjezd na parkoviště z ul. Přístavní (zdroj: http://mapy.cz)	- 9 -
Obrázek 7 – Výřez z projektu „Ul. Přístavní/Hrázní – MK“	- 10 -
Obrázek 8 – Stávající šířková dispozice v ulici Hrázní (www.streetmix.com).....	- 12 -
Obrázek 9 – Zjednodušené schéma jednosměrné varianty	- 12 -
Obrázek 10 – Varianta 1, jednosměrná (www.streetmix.com)	- 13 -
Obrázek 11 – Zjednodušené schéma varianty 2	- 14 -
obrázek 12 – Varianta 2, kyvadlový provoz (www.streetmix.com).....	- 14 -
Obrázek 13 – Zjednodušené schéma varianty 3	- 15 -
Obrázek 14 – Varianta 3, 2 pruhy + chodník (www.streetmix.com).....	- 16 -
Obrázek 15 – Varianta 4, s cyklostezkou (www.streetmix.com)	- 16 -
Obrázek 16 – Výřez ze situace – navržené schodiště	- 19 -
Obrázek 17 – Výřez se situace – zrušený a navržený výjezd z parkoviště	- 20 -
Obrázek 18 – Vizualizace Přístaviště, zdroj: „Dopravní obslužnost Brněnské přehrady“ ..	- 24 -

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 - Seznam členů řešitelského týmu (v abecedním pořadí).....	- 4 -
--	-------