

Chodník na přehradě

Technická studie

G.1 ZÁPISY Z JEDNÁNÍ

TECHNICKÁ STUDIE

Chodník na přehradě

Zápis z výrobního výboru

konaného dne 26. 6. 2025, v zasedací místnosti č. 235 Ústavu železničních konstrukcí a staveb, FAST VUT v Brně

Přítomni: Seznam přítomných je uveden v příloze č. 1 tohoto zápisu

Vedoucí zpracovatelského týmu p. Říha v úvodu prezentoval zadání technické studie, zájmovou oblast a plánované záměry v území. Následně se věnoval prezentaci jednotlivých variant. Prezentace a další prezentované podklady jsou přílohy Z JEDNÁNÍ tohoto zápisu.

Doplnění chodníku/cyklistické stezky/stezky pro chodce a cyklisty (dále jen jako „chodníku“) dle zadání technické studie není ve stávajícím šířkovém uspořádání ulic Přístavní i Hrázní možné. Řešitelský tým tedy připravil několik variant, které jsou zaměřeny na změnu šířkového uspořádání předmětných pozemních komunikací vedoucí k doplnění chodníku. Jednotlivé varianty jsou ve zkratce popsány níže:

Varianta 1) Jednosměrná

Uvažovaná jednosměrná varianta vychází z návrhu dle dopravně-technické studie Dopravní obslužnost Brněnské přehrady (SMB, 2022). Podstatou této varianty je zjednosměrnění ulice Přístavní mezi parkovištěm u přístaviště a hrází, přičemž chodník využívá šířku jednoho ze stávajících jízdních pruhů. Jednosměrný provoz by byl umožněn ve směru z centra, výjezdy hasičských vozidel k zásahu ze stanice přehrada by tedy byly vedeny v protisměru (řešení počítá s instalováním světelného signalizačního zařízení, které by v případě výjezdu k zásahu zastavilo provoz v jednosměrném úseku).

Tato varianta byla v rámci výše zmíněné dopravně-technické studie odeslána k vyjádření s negativním stanoviskem. Řešitelský tým vyvolal nové jednání, na kterém byla tato varianta znovu vysvětlena se snahou o získání informací, zda by za některých podmínek byla její realizace možná. Stanovisko však zůstává negativní. Zdůvodněním jsou obavy z kolize s osobními automobily v jednosměrném úseku při výjezdech. Dalším důvodem je častá potřeba jízd hasičů mimo výjezdy k zásahu směrem do Bystrce, takže by docházelo, cit. „k neúměrnému prodlužování doby“ jejich služebních jízd přes Kníničky.

Varianta 2) Kyvadlový provoz

Varianta s kyvadlovým provozem reaguje na negativa varianty 1 a je koncipována tak, aby došlo k celkovému zklidnění individuální motorové dopravy, a to na principu zdržení na světelném signalizačním zařízení při jízdě ve směru z centra. Úsek mezi parkovištěm u přístaviště a domkem hrázného by byl rozdělen na dvě části, jednopruhové, projížděné kyvadlově a řízené světelným signalizačním zařízením. Mezi těmito dvěma částmi by se nacházel dvoupruhový obousměrný úsek pro míjení vozidel délky cca 75 m. Světelné signalizační zařízení by upřednostňovalo dopravní směr do centra. Toto opatření by vedlo ke snížení automobilové dopravy, protože ve stávajícím stavu je zájmová komunikace využívána k objíždění problematické křižovatky u obchodního domu OBI převážně ve směru z centra. Při výjezdu k zásahu by si hasiči pomocí dálkového ovládání světelného signalizačního zařízení postavili volno a do okamžiku jejich najetí do předmětného úseku by již byl vyklizen od protijedoucích vozidel.

Tato varianta byla projednávána s hasiči a také s městskou částí Kníničky a byla u obou zamítnuta. Hasiči argumentovali prodloužením dojezdu jejich zaměstnanců na směny a stejně jako v první

variantě obavami se střetem s vozidlem v kyvadlově řešeném úseku při výjezdu hasičského záchranného sboru. MČ Kníničky nesouhlasí z důvodu, že by se jim tímto opatřením mohla zvýšit intenzita provozu motorových vozidel přes městskou část.

Varianta 3) Vybraná – obousměrný provoz

Tato varianta je navržena v celém úseku jako zóna Tempo 30. Řešený úsek je navržen jako dvoupruhový s obousměrným provozem a chodníkem na levé straně s výjimkou hráze, kde se předpokládá neřízený střídavý provoz s předností vozidel ve směru z centra. Tato varianta však s ohledem na potřebné šířkové uspořádání vyžaduje provedení stavebního rozšíření pozemních komunikací.

Vedoucí oddělení Doprava KAM p. Všečetka a vedoucí referátu dopravy MMB p. Burian upozornili na problémy se stromořadím v ulici Přístavní podél parkoviště, kde by podle návrhu mělo dojít buď k částečnému zasypání kmene nebo k malým palisádovým zídkám okolo kmenů. P. Burian doporučil prověřit na odboru životního prostředí MMB.

P. Všečetka vyjádřil obavy o přístupnosti navrhovaného nájezdu na stávající parkoviště, který je zachován ve stávající poloze. Sklonové poměry vjezdu na parkoviště se vůči stávajícímu stavu zhorší a to vzhledem k přejezdu přes snížený chodník. Už dnes tam automobily brousí asfalt. Řešitelský tým se tímto problematickým místem bude dále zabývat.

Ve směrovém oblouku před hrází se nachází stávající propustek, p. Říha upozornil na to, že je možné, že bude třeba přibetonovat čelo vzhledem k rozšíření pozemní komunikace, ale vzhledem k absenci zaměření nelze stanovit jistě. P. Burian doporučil zahrnout úpravu propustku do studie.

P. Burian vznesl dotaz na vodící linie u navrhovaného chodníku. Člen řešitelského týmu p. Dušek odpověděl, že bude provedena pomocí vnější obruby, která bude přerušována kvůli odvodnění. P. Burian připomínkoval výšku vodící linie, bude prověřeno a případně opraveno.

P. Říha komentoval prostranství nacházející se vlevo od ulice Přístavní ve směrovém oblouku před hrází, které by mohlo být zkulturnováno jako vyhlídka, ale vzhledem k zadání studie nebude součástí řešení (studie nemá zasahovat do pozemků mimo vlastnictví SMB). P. Všečetka doporučil vyznačit do výkresů a upozornit na tuto možnost ve zprávě.

Následně bylo diskutováno šířkové uspořádání koruny hráze. Hráz bude povodí Moravy rekonstruovat, předpokládá sdílenou zónu. Ta řešitelským týmem nebyla vyhodnocena jako vhodná, také se proti ní staví hasiči. Řešitelský tým tak navrhl zúžení dnešního jízdního pruhu na 3 m a zbytek prostoru využít jako chodník (vlevo šíře 2,9 m, vpravo 1 m). P. Všečetka připustil, že by tato varianta asi byla možná, i když KAM počítá se sdílenou zónou. Také připomínkoval, že Brněnské komunikace budou mít problém s údržbou při odhrabování sněhu, kdy požadují šířku 3,5 m. Dále upozornil na ztížené možnosti průjezd cyklistů, kteří se při této šířce budou mít problém vyhnout s osobním automobilem a je málo pravděpodobně, že by automobil vyčkával až cyklista projede.

Následně p. Říha pokročil k úseku v ulici Hrázní, kde se nachází nejvíce finančně nákladná část návrhu – vytvoření opěrné zdi vysoké do 1,7 m. Okomentoval také chodník, který se dnes odpojuje od stávající komunikace, a který nemůže sloužit jako bezbariérový vzhledem k velkému podélnému sklonu v jeho koncové části.

Diskuze se dále vrátila k cyklistické dopravě. P. Říha poznamenal, že vzhledem k zóně Tempo 30 se předpokládá jízda cyklistů v jízdních pružích. P. Burian se vrátil k šíři jízdního pruhu na hrází a bylo domluveno, že jízdní pruh bude rozšířen na 3,5 m kvůli lepšímu vyhnutí osobního automobilu

s cyklistou. Referentka pro cykloopatření p. Zavřelová a referent cyklokoordinátor p. Gelnar připomínkovali absenci zpomalovacích prvků v řešeném úseku. P. Říha argumentoval záporným stanoviskem hasičů. Také připomínkovali, že lze navrhnout takové retardéry, které budou zpomalovat osobní automobily, ale nikoliv hasiče vzhledem k rozchodu kol vozidel. Možnosti zklidňování dopravy budou řešitelským týmem prověřeny.

P. Všečetka vznesl dotaz, zda návrh uspořádání hráze byl koordinován s Povodím Moravy vzhledem k připravované rekonstrukci. Dle posledních informací má Povodí Moravy počítat se sdílenou zónou. P. Gelnar k tomu uvedl, že sdílenou zónu nepovažuje za vhodnou. Doporučoval by v této oblasti zvolit variantu 2).

Jako další úkoly byly stanoveny:

- stromořadí v ulici Přístavní podél parkoviště – konzultovat vhodnost návrhu a případná opatření (na odboru životního prostředí projedná p. Burian a bude informovat o výsledcích)
- zkoordinovat návrh v ulici Hrázní se záměry Brněnských komunikací (projedná p. Burian)
- s Povodím Moravy koordinovat návrh šířkového uspořádání hráze (kontakt předá p. Burian)

Datum: 26. 6. 2025

Zapsala: Ing. Dana Hubáčková

Přílohy: 1/ Prezenční listina

2/ Prezentace

3/ Situace 1 – Přístavní

4/ Situace 2 - Hrázní

5/ Charakteristické příčné řezy