



Akce :

## Vyhledávací studie pro trasu silničního obchvatu MČ BRNO - KNÍNIČKY

Objednatel :



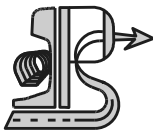
**STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO**

Městská část Brno - Kníničky  
Nová č.p. 92/11 Kníničky  
635 00 BRNO

Souprava :

1

Zhotovitel :



**Ing. Jiří KALČÍK**

Nádražní 404  
330 03 CHRÁST  
mob: 605 251 270  
e-mail: jiri\_kalcik@volny.cz

Datum

10 / 2016

Obsah :

**TEXTOVÁ ČÁST**

Stupeň

VYHLEDÁVACÍ  
STUDIE

Příloha :

**PRŮVODNÍ ZPRÁVA**

Formát

13 A4

**OBSAH:**

<b>1</b>	<b>IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE</b> .....	<b>2</b>
1.1	STAVBA .....	2
1.2	OBJEDNATEL DOKUMENTACE .....	2
1.3	PROJEKTANT (ZHOTOVITEL DOKUMENTACE) .....	2
1.4	CÍL STUDIE.....	3
<b>2</b>	<b>ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY</b> .....	<b>4</b>
2.1	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O STAVBĚ.....	4
2.2	PŘEDPOKLÁDANÝ PRŮBĚH VÝSTAVBY .....	4
2.3	NAVRŽENÉ UMÍSTĚNÍ – VÝBĚR TRASY .....	4
2.4	CELKOVÝ DOPAD STAVBY DO ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ .....	5
2.4.1	Účelnost stavby .....	5
2.4.2	Ovlivění ŽP a krajiny a opatření na minimalizaci účinku stavby na ŽP .....	5
<b>3</b>	<b>PODKLADY A PRŮZKUMY</b> .....	<b>5</b>
3.1	SEZNAM PODKLADŮ.....	5
<b>4</b>	<b>STAVEBNÍ ČÁST</b> .....	<b>6</b>
4.1	ÚVOD.....	6
4.2	POPIS PROVĚROVANÝCH VARIANT .....	6
4.2.1	Úsek A, varianta sever .....	6
4.2.2	Úsek A, varianta jih.....	6
4.2.3	Úsek A, nový vstup do ZOO.....	6
4.2.4	Úsek B, varianta sever .....	7
4.2.5	Úsek B, varianta jih.....	7
4.2.6	Úsek C, varianta Palcary .....	7
4.2.7	Úsek C, varianta UNI HOBBY.....	7
4.3	ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, NAPOJENÍ, SOUVISEJÍCÍ ÚPRAVY .....	8
4.3.1	Vazby na současnou a výhledovou infrastrukturu .....	8
4.3.2	Vztah stavby k chráněným prvkům přírody .....	9
4.4	DOTČENÉ CHRÁNĚNÉ PLOCHY A OBJEKTY.....	9
4.5	ZÁSAH STAVBY DO ÚZEMÍ.....	9
4.5.1	Požadavky na změny současného stavu ostatní dopravní infrastruktury .....	9
4.5.2	Přeložky a úpravy podmiňující stavbu, hlavní inženýrské sítě .....	9
<b>5</b>	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>10</b>

# „Vyhledávací studie pro trasu silničního obchvatu MČ Brno – Kníničky“

## 1 PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### 1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

#### 1.1 *Stavba*

název stavby : „**Silniční obchvat MČ Brno - Kníničky**“  
katastrální území : Rozdrojovice 742236, Brno-Komín 610585, Brno-  
Medlánky 611743 Brno-Královo Pole 611484 Brno-  
Bystrc 611788  
druh stavby : novostavba

#### 1.2 *Objednatel dokumentace*

název a adresa : Statutární město Brno, městská část Brno - Kníničky  
Nová č.p. 92/11, Kníničky, 635 00 Brno  
jehož jménem jedná: Bc. Martin Žák, starosta městské části  
IČO: 44992785-14

#### 1.3 *Projektant (zhotovitel dokumentace)*

název a adresa : Ing. Jiří KALČÍK,  
PROJEKTOVÉ STŘEDISKO  
Nádražní 404  
330 03 Chrást u Plzně  
IČO : 453 94 644

## 1.4 Cíl studie

Předmětem díla je zhotovení vyhledávací studie pro trasu silničního obchvatu městské části Kníničky ve variantách. Územní studie bude sloužit i jako podklad pro jednání s Magistrátem města Brna, Krajským úřadem JMK a jako podklad pro návrh změn Zásad územního rozvoje JMK a ÚP města Brna. Obsahem vyhledávací studie je návrh trasy komunikace MČ Brno-Kníničky propojující extravilánové komunikace III/3846 a 3847 z k.ú. Rozdrojovice (severně od městské části Kníničky) do městské části Brno-Královo Pole s průchodem severně od Mniší hory. Cílem je vyvedení tranzitní dopravy ze středu MČ Kníničky a odlehčení ulice Kníničská a současně umožnění kvalitního spojení pro cílovou dopravu přijíždějící k hranici města Brna po extravilánových komunikacích III/3846 a 3847, kdy cíle jsou části města Brna, kde jsou soustředěny pracovní příležitosti (např. Královo Pole, Brno-střed, Brno-Židenice, Brno-Zábrdovice). Trasa je navržena severně od areálu Zoologické zahrady a letiště Medlánky. Napojení do Králova Pole bude do ulice Purkyňovy. Průchod mezi Medláneckými kopci je řešen variantně se zakrytím zářezu na způsob hloubeného tunelu. Dále je zajištěno logické napojení ulice Purkyňovy po mimoúrovňové křižovatce na čtyřpruhovou ulici Hradeckou. Logické je i možné využití záchytného parkoviště typu Park and Ride (P+R) v této oblasti a tím i se zajištěním hladkého napojení na městskou dopravu (tramvaj) vedenou v tomto prostoru

V generelu ZOO je uvažováno o zřízení druhého vstupu do areálu ZOO. Vyhledávací studie navrhla odbočku ze silničního obchvatu k tomuto druhému vstupu do ZOO včetně parkoviště pro cca 300 osobních automobilů a 11 autobusů, a to ve dvou variantách.

V rámci doplnění komunikační sítě bude prověřeno napojení trasy obchvatu další komunikací a to z údolí Svatky např. rozšířením ulice Palcary (nebo jiným napojením v této oblasti) a dále k východnímu okraji zoologické zahrady, ke druhému vstupu do ZOO. Tímto by vznikl též plnohodnotný obchvat celé MČ Kníničky.

Komunikace III/3847 by byla prodloužena z kruhového objezdu nad MČ Kníničkami přes průchod severně od Mniší Hory s napojením do ulice Purkyňovy a tím i napojením mimoúrovňovým křížením na II/640 (Hradecká).

Komunikace III/3846 by byla následně trasována z kruhového objezdu nad MČ Kníničkami přes průchod severně od Mniší Hory a dále buď do Ulice Palcary nebo jiného napojení v tomto prostoru.

Tímto by bylo dosaženo, že dnešní ulice U ZOO a Ondrova by staly výlučně městskými komunikacemi (komunikace III/3846 by zde dále nebyla vedena).

Byla zvažována možná etapizace výstavby a maximálně respektována ochrana krajiny a přírody

V průběhu prací byl doplněn návrh řešení mimoúrovňové křižovatky na II/384 – ulici Kníničské, která tvoří přivaděč do městské části Bystrc společně s tramvajovou tratí.

## 2 ZÁKLADNÍ POPIS STAVBY

### 2.1 Základní údaje o stavbě

S ohledem na variantní řešení jsou trasy rozděleny na úseky A, B a C – viz výkres 02 Celková situace. Úseky A a B je trasa od severního okraje Kníniček po napojení do ulice Purkyňova v Medláncích včetně nového vstupu do ZOO s parkovištěm. Úsek C propojuje obchvat do údolí Svratky na ulici Bystrckou.

Přeložka silnice začíná okružní křižovatkou na silnicích III/3846 a 3847, nahrazující nevyhovující křižovátku s úhlem křížení 47° severně od zástavby Kníniček. Z této okružní křižovatky vychází nová větev východním směrem přes údolí Hluboček a dále po severní straně rokle za Mniší horou. Od km 0,650 do km 1,750 je trasa řešena variantně (severní a jižní varianta) jako úsek „A“. Na rozhraní zahrádek a polí je navrženo odbočení k novému vstupu do ZOO a dále již jako úsek „C“ pokračuje do ulice Palcary, variantně Bystrcké.

Následující invariantní úsek délky 300m prochází v zářezu pod ochranným pásmem vzletového a přiblížovacího prostoru letiště Medlánců. Následně jsou navrženy dvě varianty trasy – severní rozšířením ulice Turistické a jižní prochází letištěm.

Návrhové parametry přeložky komunikace odpovídají silniční kategorii **S7,5/70**. Skutečné parametry umožňují rychlost 60-90km/h podle obtížnosti terénu a umístění v intravilánu, či extravilánu. Délka přeložky (A+B) je 3,7km s připojením k ZOO o celkové délce 0,56km. Úsek C má délku 1,6km.

Na přeložce se navrhuje mostní objekty. V km 0,540 bude vybudován most přes údolí Hluboček v délce 108m. Ve variantě A-jih navíc přes rokli v délce 75m.

V km 3,4-3,6 je navrženo zakrytí zářezu z důvodu zachování propojení přírodní památky Medlánecké kopce. Ve variantě B-jih je navíc zakrytí na letišti délky 80m mezi ranvejí a hangáry.

### 2.2 Předpokládaný průběh výstavby

Vyhledávací studie je úplně prvotní návrh dopravního řešení, které musí projít všemi zákonnými procesy. V případě vyhodnocení jako prioritní stavby je realizace možná nejdříve za 6 let.

### 2.3 Navržené umístění – výběr trasy

Návrh trasy je s ohledem na členitost terénu, polohy přírodních památek a umístění letiště Medlánců jasně definovaný. V podstatě neumožňuje více variant.

V úseku „A“ je severní a jižní varianta dána polohou zahrádek v sedle mezi Mniší horou a Babou. Jižní trasa vede po pozemku, který je na hranici přírodní památky Mniší hora. Výhodou trasy je přirozené rozhraní mezi zahrádkami a lesem Mniší hory. Severní varianta rozděluje zahrádky, ale vůbec nezasahuje do rokle, která je již součástí přírodní památky a šetří mostní objekt.

V úseku „B“ je severní varianta vedena po ulici Turistické, kterou je nutné rozšířit a doplnit o chodník a cyklostezku se smíšeným provozem. Úprava ulice znamená zábor cca 5m pozemků severně. Pro minimalizaci záboru navrhujeme kabelizaci vzdušného vedení VN 22kV. V případě neprůchodnosti tohoto řešení je navržena jižní trasa přes okraj letiště Medlánců. To vyžaduje zahloubení mezi hangáry a ranvejí a dlouhé odvodnění zářezu raženou kanalizací.

Úsek „C“ je dán poměrně velkým výškovým rozdílem mezi nivou Svratky a trasou A-B. Je veden v údolí mezi Komínskou chocholou a Mniší horou. Jižní část je daná urbanizací a

schváleným územním plánem. Severní část v extravilánu je jednoznačně určena konfigurací terénu. Té je podřízena i poloha parkoviště a nového vstupu do ZOO.

## **2.4 Celkový dopad stavby do zájmového území**

### **2.4.1 Účelnost stavby**

Účelem uvedené stavby je odvedení tranzitní dopravy z městské části Kníničky a ulice U Zoologické zahrady v MČ Bystrc. Současně nabízí nové spojení do Králova Pole a východních částí Brna, kde je větší potenciál pracovních příležitostí.

Je umožněna výstavba nového vstupu do ZOO včetně kapacitního parkoviště a doplnění komunikačního systému Brna mezi okrajovými částmi.

Trasa je navržena s ohledem na minimalizaci narušení rekreačního zázemí Brna a minimalizaci úprav rekreačních tras pěších a cyklistů po místních komunikacích.

### **2.4.2 Ovlivění ŽP a krajiny a opatření na minimalizaci účinku stavby na ŽP**

Vliv stavby na životní prostředí je neutrální. Stavba v širších souvislostech snižuje exhalace z dopravy (snížená energetická náročnost provozu) při jejich vymístění mimo sklonově a směrově náročné úseky silniční sítě.

Eliminace vlivů automobilové dopravy v nové poloze je navržena změnou zemědělských ploch na lesní porosty, případně zakrytím komunikace. Přejít lesním územím severně od Mniší hory snižuje bariérový vliv přemostěním údolí Hluboček. Most je dostatečně vysoký a úzký, aby byla pod ním zachována flora a průchod pro vysokou zvěř.

## **3 PODKLADY A PRŮZKUMY**

### **3.1 Seznam podkladů**

**Územní plán Brna**

**Fotodokumentace** současného stavu území na trase přeložky

**Podklady ČÚZK** zveřejněné na webu

**Jiné veřejně přístupné informace** vystavené na internetu

**Urbanistická studie** obchodní centrum Pod Mniší horou (2005)

**Generel rozvoje ZOO města Brna** (2006)

**Technická studie „Přehradní radiála – ulice Kníničská“** (2016)

## 4 STAVEBNÍ ČÁST

### 4.1 Úvod

Přeložka komunikace je navržena v kategorii S7,5/70 se směrovými oblouky o poloměrech minimálně 325m v úsecích A a B. V úseku C jsou z důvodu průchodu intravilánem použity poloměry od 190 do 800m.

Výška nebo hloubka zemního tělesa je zpravidla do 6m – trasa je vedena ve středně obtížném terénu. Při větších rozdílech nivelety a terénu jsou použity zárubní a opěrné zdi, mosty a zakryté zářezy. Maximální podélný sklon je v úsecích A a B 4%. V úseku C je 6%.

### 4.2 Popis prověřovaných variant

#### 4.2.1 Úsek A, varianta sever

Začátek úpravy začíná na silnici III/3847 levosměrným obloukem o poloměru 150m a překračuje Rozdrojovický potok novým mostkem. Křížení se silnicí III/3846 je provedeno okružní křižovatkou o průměru 40m. Následující úsek je veden přes údolí Hluboček na jižní svah Baby, po němž pokračuje v odřezu ke křižovatce – odbočce k ZOO a na úsek „C“. Právě odbočení je provedeno obloukem o poloměru 50m a směrem k úseku „C“ je zřízen připojovací pruh. Byla zde zvažována okružní křižovatka. Ta by však celkově zhoršovala plynulost provozu a zvyšovala hluk a exhalace ve všech směrech. Navržené uspořádání penalizuje pouze jeden směr, který musí dávat přednost.

V jižním svahu Baby přetíná lesní cestu s turistickou trasou modře značenou. Pro tuto cestu bude zřízen podchod. Nepředpokládá se zde transport vytěženého dřeva. Rozhledové poměry by měly umožnit bezpečný průjezd cyklistů, kteří tuto trasu rovněž využívají.

V km 1,484 křížuje současnou polní cestu se značenou cyklotrasou č. 5005. Zde navrhujeme nadjezd.

#### 4.2.2 Úsek A, varianta jih

Varianta jih se liší umístěním hlavní trasy na rozhraní lesa Mniší hory a zahrádkářské oblasti. Trasa překračuje rokli mostním objektem délky 75m, kde zasahuje do území přírodní památky. Ta zde tvoří roh, který vznikl spíše z důvodu polohy katastrální hranice, než přírodním prvkem. Lesní cesta s turistickou trasou bude upravena pod mostní objekt. Dále těleso lícuje s hranicí lesa, přičemž zabírá krajní parcelu zahrádek.

Křižovatka směr „C“ a nadjezd polní cesty je řešen obdobně jako u varianty „sever“.

#### 4.2.3 Úsek A, nový vstup do ZOO

Úsek A řeší ještě příjezd k odbočce na navržené parkoviště u nového vstupu do ZOO. S ohledem na konfiguraci terénu v relativně strmém svahu je nutno zřídit parkoviště na terasách ve směru vrstevnic. Nový vstup do ZOO je navržen u současného technického vjezdu na terénním hřbetu, z něhož je velmi dobrý půlkruhový výhled od jihu, přes východ po sever. Doporučujeme zde v rámci vstupu zřídit i vyhlídkové místo.

V přehledné situaci je naznačeno alternativní umístění parkoviště a vstupu do ZOO. Vzhledem k poloze v terénní depresi by zde nebylo zřízeno vyhlídkové místo.

#### 4.2.4 Úsek B, varianta sever

Druhý úsek začíná invariantní částí, která respektuje ochranné pásmo provozních ploch letiště Medláanky. Trasa je vedena ve směrovém oblouku o poloměru 650m v mírném zářezu, aby projíždějící automobily nebyly výše než původní terén s ohledem na přistávání letadel na RWY 16, či vzlet z RWY 34.

V km 2,250 se trasa dostává do polohy současné ulice Turistická. Ta je rozšířena a po levé straně zřízen chodník s cyklostezkou pro smíšený provoz v šířce 3,0m. V tomto úseku musí být řešeno více vjezdů na parcely zahrádek, které se pravděpodobně postupně změní na bydlení čisté. Komunikace zde bude jako intravilánová s omezením rychlosti na maximálně 70km/h.

Za objekty u letiště se trasa odklání vpravo mezi Medlánecké kopce oblouky o poloměru 325m s inflexními přechodnicemi délky 90m. Za Medláneckými kopci se trasa napojuje do ulice Purkyňova, která je ve směrovém oblouku o poloměru 650m.

V km 3,4-3,6 je navrženo zakrytí zářezu mezi kopci, aby bylo zachováno krajinné propojení včetně přístupových cest a turistické trasy zeleně značené.

#### 4.2.5 Úsek B, varianta jih

V případě neprůchodnosti – oříznutí pozemků u turistické ulice je navrženo řešení, které prochází mezi hangáry a ranveji na letišti Medláanky. Z důvodu nutnosti zahloubení je trasa sklonově nepříznivá. Od zahloubení u hangárů musí nastoupat 26m mezi Medlánecké kopce. Směrově je přímější a kratší. Z důvodu zahloubení v nejnižším místě je nutné řešit odvodnění dešťovou kanalizací do občasné vodoteče Komínského potoka v délce cca 425m.

#### 4.2.6 Úsek C, varianta Palcary

Tento úsek propojuje ulici Bystrckou v údolí Svratky a odbočku k novému vstupu do ZOO. Začíná okružní křižovatkou o vnitřním průměru 29m. Na pravé straně se rozšiřuje současné parkoviště v ploše dle územního plánu. Na současné ploše se upraví vjezd (pouze ve směru z centra), chodník a přeznačí se jednotlivá stání. Výjezd zde není navržen. Ten je situován do severovýchodního konce parkoviště společně s druhým vjezdem v dostatečném odstupu od okružní křižovatky.

Ulice Palcary bude rekonstruována jako místní komunikace obslužná MO2a. Podrobnosti podle skutečného uspořádání území vpravo. Po levé straně je navržen chodník až po konec předpokládané zástavby. Následuje extravilánový úsek, který je invariantní s následující variantou.

#### 4.2.7 Úsek C, varianta UNI HOBBY

Trasa navazuje na současnou novou ulici mezi sklady a obchodním centrem. Je vedena přes bývalý zemědělský areál, který je nyní využíván více firmami. Do km 0,36 je v zářezu a následuje úsek přes údolíčko v násypu výšky do 3m. V km 0,452 je křižovatka s ulicí Palcary, z níž je nutná úprava vjezdu k pile a k útulku pro opuštěná zvířata.

Následující invariantní úsek je veden ve složeném směrovém oblouku s poloměry 800 a 325m v úbočí vlevo od údolnice občasné bezejmenné vodoteče. V místě napojení na úsek A je pravosměrný oblouk o poloměru 200m.

Sklonově je trasa méně příznivá, jsou použity sklony 5 a 6%, celkový výškový rozdíl mezi napojením u UNI HOBBY a křižovatkou na trase A-B je 67m.



Tento návrh je modelován částečně dle Urbanistické studie obchodní centrum Pod Mniší horou (2005), jejíž hlavní výkres zde pro pohodlí čtenáře reprodukuje:



### 4.3 Začlenění stavby do území, napojení, související úpravy

#### 4.3.1 Vazby na současnou a výhledovou infrastrukturu

V současnosti je zpracována technická studie „Přehradní radiála – ulice Kníničská“. Ve studii je navržena mimoúrovňová křižovatka, která řeší propojení souběžných ulic Kníničská a Bystrcká, mezi nimiž je umístěna na samostatném tělese tramvajová trať. Současný stav dvou T křižovatek protnutých tramvajovou tratí je dále neakceptovatelný jak z důvodu kapacity, tak bezpečnosti pro řidiče, kteří tuto místní anomálii neznají.

Ve studii je hlavní směr a tramvajová trať vedena v přibližně stejné polohové i výškové poloze. Další propojení jsou navrženy v patře, který má tvar oválu. Tento návrh považujeme za poměrně komplikovaný a pro cizí řidiče s několika nástrahami, které zvyšují riziko nehod.

Z tohoto důvodu v rámci této studie předkládáme jednodušší návrh. Hlavní směr je veden v patře bez „nástrah“ přímým směrem. Propojení je umístěno okružní křižovatkou o vnitřním průměru 60m v současné úrovni, což výrazně zlevní realizaci stavby a umožní poměrně jednoduše provizorní stavy, nutné při stavebních úpravách.

Tramvajová trať je rovněž navržena v patře s traťovou rychlostí 50km/h a se zaoblením sklonových lomů poloměrem 1000m.

V případě požadavku na minimalizaci tramvajových výluk, nebo úsporných opatření je možné vést tramvajovou trať ve stejné směrové poloze, avšak v úrovni okružní křižovatky, která by byla doplněna světelnou signalizací pro zajištění plynulého průjezdu tramvajů. Podobné řešení je v Plzni na Koterovské třídě. Průjezd tramvajů má zanedbatelný vliv na kapacitu křižovatky.

### 4.3.2 Vztah stavby k chráněným prvkům přírody

V zájmovém území se nachází přírodní památka Mniší hora a Medlánecké kopce. Trasa je vedena těsně u hranic těchto chráněných území, úsek A-varianta jih zasahuje do výběžku území na Mniší hoře.

Regionální biokoridor je veden od Baby přes Mniší horu a Komínský vrch po Holednou. První křížení je řešeno velkým mostem Hlubočky. Druhé křížení v úseku C u pily není řešeno s ohledem na předpokládaný menší provoz.

### 4.4 Dotčené chráněné plochy a objekty

Ochranná pásma komunikace II. a III. třídy je 15m od osy. Trasa nové komunikace se protíná s ochranným pásmem VTL plynovodu, vodovodních přivaděčů, místních vodovodních řadů a tras VN 22kV. Zásahy inženýrských sítí jsou popsány v dalších odstavcích.

### 4.5 Zásah stavby do území

#### 4.5.1 Požadavky na změny současného stavu ostatní dopravní infrastruktury

Úpravy silniční infrastruktury se týkají silnic III/3846 a 3847 severně od Kníniček, dále ulice Turistické a Purkyňovy v Medlánkách a ulice Palcary s napojením na ulici Bystrcká.

Trasa se přibližuje ke sportovnímu letišti Medlánky. Její směrová a výšková poloha respektuje ochranná pásma letiště. Ta jsou zakreslena na výkrese č.1-Přehledná situace.

#### 4.5.2 Přeložky a úpravy podmiňující stavbu, hlavní inženýrské sítě

##### *Plynovodní trasy*

Nová komunikace se u letiště střetává s vysokotlakým plynovodem DN 400 a 100, mezi Medláneckými kopci u regulační stanice s VTL DN 150. V místech střetů je komunikace vedena v zářezu, bude nutné provést přeložky.

Začátek úprav na III/3847 je v kolizi s trasou středotlaku DN 300 do Rozdrojovic. Koliže je v místě odbočení z původního směru komunikace, je nutná přeložka z důvodu kolmého křížení.

##### *Trasy VN*

Komunikace v úseku B varianta sever je v kolizi souběžné venkovní trasy 22kV, z níž je napojen areál u letiště a na konci policejní výcvikové středisko. Navrhujeme trasu uložit do kabelu.

##### *Vodovodní trasy*

Komunikace protíná v km 1,5 vodovodní přivaděč z Víru 2x DN 1100 a mezi letištěm a Medláneckými kopci řad DN 1000. V místech střetů je komunikace vedena v zářezu, bude nutné provést přeložky, nebo doladit niveletu komunikace a na vodovodních řadech zřídit chráničky.

## 5 ZÁVĚR

Porovnáním variant v úsecích A i B doporučujeme severní trasu, která je lépe začleněná do krajiny a tím vyžaduje nižší investiční náklady. V přehledné situaci jsou navržena možná opatření kolem trasy – zalesnění, či krajinná zeleň, která by kompenzovala, či eliminovala důsledky automobilového provozu.

V úseku C, který nahrazuje dnešní směr přes městskou část Kníničky je pro plynulost provozu obchvatu výhodnější napojení kolem UNI HOBBY přímo do nové MÚK Kníničská - Bystrcká. Zde však očekáváme složitější řešení majetkových poměrů než v trase, která pouze normově upravuje ulici Palcary.

Návrh trasy od Kníniček do Králova Pole řeší i problém se záplavovým územím na Svratce v případě stoleté vody (viz výkres Celková situace). Úroveň hladiny Svratky přerušuje přímé napojení Kníniček do centra Brna. S ohledem na klimatické změny tato úroveň záplavy již nemusí být jednou za 100 let, ale mnohem častěji.

Z pohledu stability dopravního systému Brna je vhodné zajištění záložních dopravních tras v případě mimořádných událostí, či stavebních úprav od prosté údržby po modernizaci silniční a tramvajové sítě. Realizace úseků A+B by byla vhodná před výstavbou MÚK Kníničská x Bystrcká pro odklon dopravy z levého břehu Svratky.

Říjen 2016

Ing. Jiří KALČÍK