

## **Obsah průvodní zprávy**

1. Identifikační údaje
2. Zadání, důvody pořízení a cíle zakázky
3. Způsob vypracování zakázky, její rozsah, vazba na širší území
4. Základní urbanisticko architektonická koncepce navrženého řešení
5. Dopravní řešení
6. Výsledné uspořádání ploch ÚPmB

## 1. Identifikační údaje

Zakázka:	Příjezd k terminálu Starý Lískovec, Brno
Stupeň PD:	Územní studie
Objednatel:	Statutární město Brno Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno Zastoupené OÚPR MMB
Zhotovitel:	Ing.arch. Jindřich Kaněk Výholec 17, 624 00 Brno
Autoři dokumentace:	
Urbanisticko architektonické řešení:	Ing. arch. Jindřich Kaněk Ing. arch. Vojtěch Koudelka Ing. Jana Juráková Ing. Jan Šubrt
Dopravní řešení:	PK Ossendorf s.r.o. Ing. Jiří Smrž Ing. Jana Sismilichová Ing. Martin Stejskal
Termín vyhotovení:	08 / 2011

## 2. Zadání, důvody pořízení a cíle zakázky

Zakázka byla zadána a potvrzena smlouvou o dílo č. objednatele 0041110502988, č. zhotovitele 132011.

V průběhu zpracování související dokumentace „TROLLEY – Terminál IDS Starý Lískovec“ byla v rámci této zakázky zpracována hluková studie. Z výstupů této hlukové studie bylo zjištěno, že plánované vedení příjezdu k budoucímu terminálu IDS po stávající sběrné komunikaci ul. U Leskavy s vedením linek trolejbusů, autobusů MHD a IDS není možné s ohledem na realizovanou zástavbu nových rodinných domků podél této komunikace a hlukových dopadů na tuto zástavbu.

Závěry hlukové studie ukázaly, že hlukové limity nebudou na stávající komunikaci překročeny pouze při vedení trolejbusových linek, přičemž by autobusová doprava musela být zcela vyloučena.

Z výše uvedených důvodů bylo nutné zajistit přivedení hromadné dopravy do budoucího terminálu jinou - náhradní trasou. Objednatel proto zadal tuto územní studii, jejímž cílem je vyhledání nové příjezdné trasy pro hromadnou dopravu a to včetně autobusové s řešením navazujících funkčních ploch.

## 3. Způsob vypracování zakázky, její rozsah, vazba na širší území

Zakázka byla zpracovávána v pracovních variantách. Tyto pracovní varianty se lišily vedením dopravní trasy a byly průběžně konzultovány a připomínkovány na jednotlivých jednáních na OÚPR města Brna. Postupně byla stanovena výsledná varianta, která byla podrobněji rozpracována jak z dopravního hlediska, tak i z architektonicko urbanistického hlediska s řešením navazujících funkčních ploch a provozních vazeb (detailní popis výsledné – „cílové“ varianty viz. bod 4., 5.).

Výsledná - cílová varianta zahrnuje území ulice Osové zhruba od křížení s ul. Kosmonautů přes navrženou odsunutou křižovatku s ul. El. Přemyslovny až po hranu navrhovaného terminálu Stará Lískovec. Součástí řešeného území jsou i navazující funkční plochy a provozní vazby.

#### **4. Základní urbanisticko architektonická koncepce navrženého řešení**

Základní urbanisticko architektonická koncepce vychází z vybrané – cílové varianty dopravního řešení nově navrženého příjezdu k navrhovanému terminálu IDS Starý Lískovec. Cílem základní urbanistické koncepce bylo stanovení nové příjezdné trasy včetně návrhu úprav dotčených funkčních ploch s minimalizací zásahů a dopadů do nebo na dnes intenzivně využívané plochy a provedenou a realizovanou zástavbu.

Výsledná - cílová varianta navrhuje posunutí osy ulice Osové zhruba od křížení s ul. Kosmonautů směrem východním s novou odsunutou křižovatku s ul. El. Přemyslovny a s přimknutím nově navrhované příjezdné komunikace ke stávajícímu koridoru inženýrských sítí se zachováním stávající vzrostlé zeleně a to a ž k navrhovanému terminálu.

V rámci navrženého řešení byly stanoveny šířkové parametry příjezdné trasy, která mimo komunikaci zahrnuje jednostranný chodník a oboustranný zelený pás pro stromořadí, který může být místně doplněn případnými protihlukovými úpravami. Navržená komunikace předpokládá nové napojení ulice U Leskavy, včetně její zaslepení do ul. El. Přemyslovny.

V rámci navrženého řešení dále byly respektovány stávající pěší vazby včetně zohlednění i výhledových cyklotras. Výhledová cyklotrasa kolem toku Leskavy je plně respektována včetně uvažovaného příčného propojení směrem k ul. Osové.

Příjezdná trasa je navržena na funkčních plochách parků a to jak stabilizovaných tak i návrhových. Dotčené navazující funkční plochy byly na základě projednání a doporučení OÚPR buď ponechány nebo pozměněny a přiřazeny k navazujícím funkčním plochám.

Nově navrhovaná příjezdná trasa je vedena převážně na katastrálním území Starý Lískovec a jen částečně nad ul. El. Přemyslovny zasahuje v prostoru stávajícího parku na katastrální území městské části Bohunice.

##### **4.1 Urbanisticko architektonické řešení v jednotlivých úsecích navržené příjezdné trasy**

###### **Úsek km 0.00 až cca 0.17 – od terminálu po příčné připojení ul. U Leskavy**

Příjezdná trasa je navržena na funkční návrhové ploše – plochy parků. Komunikace je vzhledem k výškovým poměrům předpokládaného terminálu navržena na náspu. Příčný profil komunikace je doplněn jednostranným chodníkem (navazuje na vnější chodník uvažovaného terminálu) a oboustranným zeleným pasem se stromořadím. Východní hrana paty náspu navržené komunikace je v podstatě souběžná s násypovým tělesem koridoru sítí a s hranou stávající vzrostlé zeleně. Na trase koridoru sítí je ponechána stávající pěší trasa, která může být výhledově využita i pro vedení uvažované cyklostezky.

Západní hrana paty svahu navržené komunikace zasahuje podstatně do návrhové plochy ZP a proto je tato zbytková plocha navržena k funkční změně s přiřazením k navazující návrhové ploše čistého bydlení BC. Navržené řešení předpokládá, že západní hrana komunikačního tělesa by byla mimo navržené stromořadí celoplošně ozeleněna a případně doplněna protihlukovou stěnou (dle závěrů hlukového posouzení).

Součástí návrhu je také příčné komunikační propojení na ul. U Leskavy včetně výhledového připojení východní části přilehlého území.

### Úsek km od 0.17 až cca 0.39 – od příčného připojení ul. U Leskavy až po nově navrženou křižovatku na ul. El. Přemyslovny

Příjezdná trasa je navržena na funkční návrhové ploše – plochy parků. Komunikace je vzhledem k výškovým poměrům ul. El. Přemyslovny navržena na postupně se zvyšujícím náspu. Příčný profil komunikace je doplněn jednostranným chodníkem a oboustranným zeleným pasem se stromořadím. Východní hrana paty náspu navržené komunikace je vede z počátku souběžná s koridorem sítí a s hranou stávající vzrostlé zeleně a při ul. El. Přemyslovny se od koridoru sítí západním směrem odklání. Vzhledem k tomu, že na východní straně zůstává pouze nepatrná část návrhové plochy ZP bez přiměřeného přístupu je tato část území navržena k funkční změně s přiřazením k navazující návrhové ploše - zvláštních plochy pro rekreaci.

Západní hrana příjezdné komunikace je tvořena z počátku narůstajícím svahem náspu a pak z prostorových důvodů opěrnou stěnou s náspem navržené křižovatky na ul. El. Přemyslovny. Tvar a poloha navržené křižovatky včetně navržené opěrné stěny je limitní z důvodů realizované výstavby rodinných domů, jejich parcel a z důvodů minimalizace zásahů do stávajícího stabilizované plochy parku a jeho izolační zeleně při ul. Osové. Stávající zaústění ul. U Leskavy do ul. El. Přemyslovny je navrženo k zaslepení, čímž by se tato ulice v podstatě stala ulicí slepou, zklidněnou, obytného charakteru.

Návrh rovněž předpokládá, že západní hrana příjezdné komunikace může být v případě potřeby doplněna protihlukovými opatřeními a to ve formě např. zemního ozeleněného valu v kombinaci s protihlukovou stěnou. Zbytková návrhová plocha ZP mezi navrženou komunikací a rodinnými domy zůstává funkčně zachována.

### Úsek km od 0.39 až cca 0.55 – od křižovatky na ul. El. Přemyslovny po cca ul. Kosmonautů

Jak již bylo uvedeno, je navržená křižovatka na ul. El. Přemyslovny limitní a to hlavně z důvodů minimalizace zásahů do plochy přilehlého parku. Navržená úprava trasy ul. Osové se stávající izolační zeleně tohoto parku dotýká jen okrajově a do využívaných částí parku nezasahuje. Navržené řešení předpokládá v rámci úprav ul. Osové provést také úpravy a doplnění izolační zeleně dotčeného parku včetně výsadby stromořadí v současné trase ul. Osové.

## **5. Dopravní řešení**

### Základní podmínky dopravního řešení

Daná stavba byla řešena ve více variantách, viz. předložené přílohy (07 Prověřované varianty dopravního řešení).

Limitující předpoklady společné pro všechny varianty:

- propojení plánovaného terminálu IDS s vazbou na sil. III/15270 – ul. Elišky Přemyslovny, ul. Osovou a dále k univerzitnímu kampusu a bohunické nemocnici (mimo obytný soubor Leskava – hlukové limity)
- vyřešení vzniklého dopravního napojení
- minimální vzdálenost křižovek v intravilánu podle ČSN 736110
- úhel křížení 75°- 105°
- minimální zásah do stávajícího parku MČ Bohunice (severovýchodní kvadrant stávající křižovatky ul. Osová a Ul. Elišky Přemyslovny)
- vytvoření funkční a dopravně - bezpečné křižovatky s vazbou na dopravní pohyby především trolejbusových vozidel, trasy trolejových vedení a pohyby autobusů MHD a IDS

- reálná možnost spojení ul. U Leskavy v případě posledních dvou variant a výhledové napojení ul. Dvořiště

Varianty byly řešeny následně:

### Varianta 0

Varianta počítala se zachováním ul. Osové a napojení nové komunikace příjezdu k terminálu cca o 75m dále směrem na východ po sil. III/15270. Byla tak vytvořena odsazená křižovatka, která sice splňovala min. normové vzdálenosti křižovatek (dle ČSN 736110 platí pro sběrné komunikace při vhodné organizaci dopravy požadavek na min. 70m). Ale z hlediska vysokého počtu spojů MHD (trolejbus) by zde nastal problém ve vedení trakčního napájecího vedení. Z dopravního hlediska není uspořádání typem odsazené křižovatky příliš vhodné.

### Varianta 1

Směrové vedení komunikace příjezdu k terminálu bylo z velké části zachováno, ale bylo navrženo odsunutí ul. Osové do parkové zeleně na kú MČ Bohunice z důvodů vytvoření průsečné křižovatky. Výhoda dané varianty je zejména z dopravně bezpečnostního hlediska a také z důvodů plynulejšího průjezdu trolejbusů MHD. Dalším návrhový prvkem byla možnost etapizace, tj. vytvoření komunikace spojující terminál a sil. III/15270 – fungování dočasně jako odsunutá křižovatka a poté dobudování přeložky ul. Osové – možná časová prodleva ve výstavbě. Nevýhoda této varianty je velikost zásahu do parkové zeleně a parku jako takového (viz. příložené přílohy).

### Cílová - výsledná varianta

Varianta počítá taktéž s přeložením ul. Osové z důvodů vytvoření průsečné křižovatky, ale s podstatně menším zábořem do stávajícího parku. Limitujícím návrhovým parametrem zde byla nutnost dodržení max a min úhlu křížících komunikací 75° - 105°. Docíleno tak bylo, že se odstoupilo od možnosti etapizace a daná varianta se bude muset vybudovat v celé svojí navržené délce. Tím se mohla komunikace více přiblížit ke stávající zástavbě rodinných domů při ul. U Leskavy. Předběžně bude nutno vybudovat opěrnou zeď, aby nedošlo k záboru soukromých pozemků. Dále se výhledově počítá s protihlukovými opatřeními – protihluková stěna v úseku přiblížení komunikace zástavbě rodinných domů (viz. situace). Dále bylo v této variantě rozpracováno napojení (spojka) s ul. U Leskavy a prověření možného výhledového spojení s ul. Dvořiště. Dalším důležitým faktorem spojeným s Variantou 1. a Cílovou variantou bude zaslepení ul. U Leskavy v napojení na ul. Elišky Přemyslovny. Ulice bude propojena pomocí spojky na příjezdovou komunikaci k terminálu. Komunikace od napojení spojky s ul. U Leskavy až po samotný terminál je uvažována pouze pro dopravu MHD(IDS) a dopravní obsluhy. Veškerá veřejná doprava (obsloužení obytného souboru Leskava) bude svedena spojkou na ul. U Leskavy. Taktéž parkoviště které je součástí terminálu (21+2 místa pro OSSPO) bude po finálním napojení obsluhováno přes ul. U Leskavy.

## Technické řešení stavby

### Směrové řešení

Směrové vedení bylo provedeno napojením na navazující akci: Trolley – Terminál IDS Starý Lískovec. Trasování a návrhové prvky komunikace byly navrženy na návrhovou rychlost  $v_n=50\text{km/h}$ . V místech vyosení ul. Osové byly použity složené kružnicové oblouky s mezilehlými přechodnicemi. Konec trasy je dopojen v km cca 0,583 na stávající příční profil

ul. Osové. Detaily směrového řešení viz. příloha 04 Situace, cílová varianta – dopravní řešení.

### Výškové řešení

Výškové vedení respektuje výškovou úroveň terminálu IDS (cca 2,5-3,0m násypové těleso) a poté pokračuje na stávající terén do místa napojení ul. U Leskavy a výhledové propojení ul. Dvořiště. Poté se niveleta zvedá na úroveň stávající sil. III/15270 (opět cca 3-3,5m násyp). V posledním navrženém úseku přeložky ul. Osové se niveleta drží mírně v zářezu (stávající zeleň) a poté je dopojena na stávající profil ul. Osové. Detaily výškového vedení viz. příloha 05 Podélný profil, cílová varianta – dopravní řešení.

### Šířkové uspořádání

Komunikace je navržena v úseku od terminálu až po sil. III/15270 (ul. Elišky Přemyslovny) jako MS2 10,5/9/50 (detailně řeší příloha 06 Charakteristické příčné řezy, cílová varianta – dopravní řešení):

- jízdní pruh 2 x 3,5 m
- vodící proužek 2 x 0,5 m
- bezpečnostní odstup 2 x 0,5 m
- jednostranný chodník 1,5 m
- celkem 10,5 m

Od sil. III/15270 až ke KÚ (přeložka ul. Osové) je zachováno její stávající šířkové uspořádání - tj. šířka mezi obrubami 11,25

Možné šířkové uspořádání (výhled):

- jízdní pruhy 2 x 3,5 m
- přidružený pruh 1 x 3,5 m (parkovací, trolejbusový)
- vodící proužek 1 x 0,5 m
- vodící proužek 1 x 0,25 m
- celkem mezi obrubami 11,25 m

## **6. Výsledné uspořádání ploch ÚPmB**

V úseku navržené příjezdné komunikace k terminálu Starý Lískovec jsou navrženy tyto úpravy a změny funkčních ploch (detailně viz. výkresová část):

- v úseku km 0.00 po km 0.17 je část návrhové funkční plochy ZP (plochy parků) navržena k funkční změně s přiřazením k návrhové ploše CB (plochy čistého bydlení).
- v úseku km 0.17 po km 0.39 je část návrhové funkční plochy ZP (plochy parků) navržena k funkční změně s přiřazením k funkční ploše R (zvláštní plochy pro rekreaci)