

# Silnice I/42

## Brno VMO Bauerova

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k 02/2021



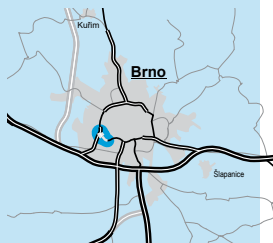
ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

## DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

**Stavba „I/42 Brno VMO Bauerova“ tvoří jednu z nezbytných částí Velkého městského okruhu v Brně. Tato stavba dotváří jihozápadní segment trasy VMO, který zlepší plynulost a bezpečnost silničního provozu v oblasti městské části Pisárky. Zároveň zajistí propojení již existující a plánované části VMO.**

Navrhovaná stavba je uspořádána k napravení stávajících nedostatků v dopravním řešení VMO a ke zvládnutí nové dopravní situace související s dostavbou stavby „VMO Žabovřeská I. a II. etapa“, výstavbou Multifunkčního sportovního a kulturního centra (MFSKC), propojení do Campusu lanovou dráhou a celoročně využitelných rozlehlých parkovišť pro celkem cca 2800 vozidel.

Stavba zajistí lepší obsluhu přilehlého území a areálů, jelikož ji tvoří i nová městská komunikace – tzv. „prodloužená ulice Křížkovského“ (od Velodromu až po MÚK Pražská radiála). V rámci stavby budou zrušeny stávající zastávky MHD a úrovněvá křižení. Místní a pěší doprava bude vedena mimo samotný VMO. V současnosti je komunikace I. třídy (I/42) ve čtyřpruhovém uspořádání. Silnice je ovšem bez středních dělicích prvků a téměř bez prvků zajišťujících bezpečnost a plynulost dopravy (např. řízení dopravy u vjezdu do areálu Hasičského záchranného sboru). Další závdou je téměř neomezený přístup z parkovacích ploch podél BVV, připojení areálu Policie ČR či úrovněvé přechody pro chodce. Tyto nedostatky vedou k tvorbě kolon či kolizním situacím, které má úprava VMO odstranit.



## UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

Stavba řeší úsek silnice I/42 VMO Brno v oblasti od vjezdové brány číslo 4 (od ulice Křížkovského) brněnského výstaviště po MÚK Pražská radiála (9. brána BVV). Komunikace VMO bude v příčném uspořádání upravena na kategorii MR4dc -/18,75/80. Délka úseku je 1322 m (v provozním staničení km 16,383 až 17,705).

V úseku km 0,000 – km 0,205 bude provedena rekonstrukce vozovky včetně nutných úprav výškového řešení a příčných spádů. V úseku mezi km 0,205 až km 0,970 (tedy v délce cca 765 m) se předpokládá - z důvodu vložení středního dělicího pásu a tím vyvolaného rozšíření vozovky - s provedením kompletní rekonstrukce. V úseku km 0,970 až 1,321 bude opět provedena rekonstrukce vozovky samostatně vedených jízdních pásů včetně nutných úprav výškového řešení a příčných spádů.

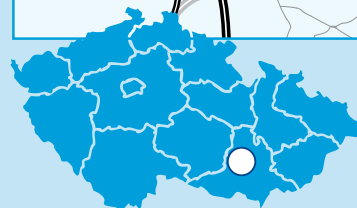
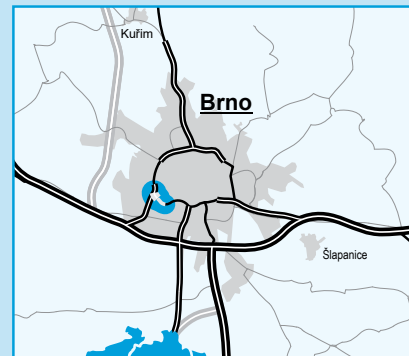
Ulice Křížkovského bude obsluhovat celou severní část VMO, tedy především areál BVV, ale i HZS JmK či budoucí víceúčelovou halu. Areál HZS bude napojen jak na ulici Křížkovského, tak za pomoci semaforů bude umožněn výjezd i na VMO ve směru Svitavy (pravé odbočení). Z nové ulice Křížkovského budou vedeny okružní autobusové linky zastávkami Velodrom a multifunkční hala. Na ulici bude vedena obslužná doprava MHD. Kategorijní uspořádání je MO 11,5/50 s jednostranným chodníkem délky 706 m. Pro napojení prodloužené ulice Křížkov-

ského do MÚK Pražská radiála bylo navrženo zkapacitnění stávající křižovatky ve výšce + jedno patro, a to v podobě přidání samostatného BUS pruhu na rampě směrem Hlinky (na patře ul. Bítešská přidáním dvou pruhů). Obě řešení si vyžadují rozšíření nosných konstrukcí. Pěší budou vedeni podél rampy na nově vzniklé lávce.

Obsluha areálu Policie ČR a služební (neveřejný) sjezd pro areál koupaliště Riviéra (Starez) bude řešen přímo z VMO na pravé odbočení, včetně odbočovacího a připojovacího pruhu.

Do úpravy lokality MÚK Pražská radiála je zahrnuto zřízení křižovatkových větví upravujících připojení prostoru u dnešní 7. brány BVV. Délka jednopruhových větví je cca 85 m, u dvoupruhových je to 110 m.

V rámci stavby dojde k rozšíření nosné konstrukce mostu MÚK Pražská radiála. Rozšíření na levé straně chodníkové rampy o max. 2 m vyžaduje i rozšíření podpěry na vnější straně o max. 3 m. Dále se z důvodu zkapacitnění a zvýšení bezpečnosti předpokládá stavba nového mostu přes Svratecký náhon. Most délky cca 11 m je navržen v šířce odpovídající kategorii MO 11,5. Vzniknou i dvě lávky pro pěší o min. šíři 6 m. První délky 70 m bude v prostoru MFSKC směr Lipová a druhá dlouhá 55 m v prostoru areálu stávající zastávky u Velodromu. Lávky budou vybaveny oboustranně výtahy pro cca 15 osob.



-  řešená stavba
-  jiné stavby

0 200 400 m

Geografická data poskytl VGHMÚF Dobruška, © MO ČR, 2015

ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

## STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

Návrh je zpracován při maximálním využití stávajících pozemků. Celé řešení je navrženo tak, aby nebyl potřeba zábor sousedních pozemků.

Na základě výsledků ekonomického hodnocení lze vyvodit, že při celkových investičních nákladech je projekt ekonomicky efektivní.

V roce 2020 byl dokončen záměr projektu. Ke schválení ze strany CK MD došlo v 06/2020. V 05/2020 byl vybrán zpracovatel DÚSP. V 12/2020 byl dokončen koncept DÚSP, který je nyní připomínkovan. Předpoklad dokončení čístopisu je v 03/2021.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
-	06/2020	2021	2021	2022	2022	2023

**Význam zkratk:** EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 1322 m

kategorie: MR4dc -/18,75/80

délka kompletní rekonstrukce 765 m

### Mostní objekty:

lávka pro pěší: 2

celková délka: 125 m

most přes „Náhon“: 1 (délka: 11 m)

rozšíření mostu MÚK Pražská radiála:

1260 m<sup>2</sup>

### Mimoúrovňové křižovatky:

délka větví MÚK v kat. S7,5: 80 m

(jednopruhové)

délka větví MÚK v kat. S9,5: 110 m

(dvoupruhové)

### Protihlukové stěny:

počet: 3 (celková délka: 260 m)

### Přeložky a úpravy ost. komun.:

silnice I/41: 1

ulice Křížkovského: 1 (délka: 706 m)

chodníky: 1 (délka: 706 m)

### Název stavby:

I/42 Brno VMO Bauerova

### Místo stavby:

Jihomoravský kraj

### Katastrální území:

Pisárky

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

### Zpracovatel ZP:

PK Ossendorf spol. s r.o.

### Předpokládaná cena stavby:

342 817 976 Kč (bez DPH)

**Pozn.:** Tento leták byl aktualizován v únoru 2021. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.