

SILNICE I/42 BRNO – VMO TUNEL ČERVENÝ KOPEC

(poznámka: studie není zveřejněna v celém rozsahu)

Stavba:

Silnice I/42 Brno – VMO
Tunel Červený kopec

Stupeň:	Technická studie
Objednatel:	Ředitelství silnic a dálnic ČR Na Pankráci 546/56 145 05 Praha 4
Zhotovitel:	Generální projektant PK-OSSENDORF s.r.o. Tomešova 1, 602 00 Brno IČ: 25564901 DIČ: CZ25564901
Datum:	08/2008

Cíl studie

Hlavním cílem studie je vypracování studie prověření trasy propojení Velkého městského okruhu – sil. I/42 v Brně mezi realizovanou částí VMO – MÚK Hlinky a již dříve studijně prověřenou MÚK Heršpickou. Tato tvoří napojení tzv. Vídeňské radiály – sil. I/52 na VMO – sil. I/42 (viz. Studie VMO pod tělesem ŽUB) a to s ohledem na nové poznatky a změny v území oproti předchozím dokumentacím v tomto sektoru. Cílem je prověření realizovatelnosti tohoto propojení s ohledem na realizovanou stavbu MÚK 4. brána BVV – Dopravoprojekt Brno a.s. na dokončenou stavbu MÚK Hlinky a rozvojové zájmy BVV a.s. a dalších přilehlých areálů. Studie má stanovit detailně technické řešení MÚK Bauerova (Velodrom), rozsah estakádového vedení VMO, tunelového úseku VMO a detail ulice Jihlavské.

Stanovení zájmové oblasti

Stavba propojení částí sil. I/42 – VMO mezi MÚK Hlinky a MÚK Heršpická se rozkládá na katastrálním území Pisárky, Štýřice a Bohunice - stykem s ulicí Jihlavskou. Z hlediska členění městských částí na území městské části Brno-střed a Brno-Bohunice. Začátek stavby je v prostoru dnešního ukončení stavby MÚK Hlinky – napojením areálu BVV. Konec je předpokládán na rampách výhledové MÚK Heršpická.

Stopa prověřované varianty je dána platným ÚPmB a předchozími dokumentacemi – studie pouze upřesňuje technické řešení v návaznosti na realizované stavby v okolí a platné ČSN a TP.

Mezi hlavní limity v území lze vyjmenovat:

- koridor ulice Bauerovy mezi areály BVV, Riviera a Policie ČR
- napojení MÚK 4. brána BVV
- přechod VMO řeky Svratky – portál Mahenova stráž
- ulice Jihlavská – styk s komunikací a zástavbou
- hranice Ústředního hřbitova města Brna

Soulad s ÚPD

Předložené řešení je v zásadě ve shodě s ÚPmB i následnými ÚP dokumentacemi. Dochází pouze k úpravě dopravních ploch při MÚK Bauerova vlivem změny tvaru vlastní křižovatky a v umístění portálu tunelu do „Mahenovy stráně“.

Výchozí údaje pro návrh

Výchozími parametry pro návrh silnice I/42 – Velký městský okruh je ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací a dále rozbor VMO – projektové parametry (PK Ossendorf s.r.o. – 2008). Jelikož nelze na celém VMO docílit původně stanovené parametry – návrhová rychlost a šířkové uspořádání, je nutno pro každý samostatný úsek hledat takové parametry, které lze v daném úseku vyvinout. Pro předmětný úsek jsou navrženy tyto základní parametry:

- Návrhová rychlost sil. I/42 VMO/tunel 80/60km/h
- Kategorie tunel: T7,5 nebo T9,0 (obojí je přípustné, vybere se alternativa podle technicko-ekonomického posouzení a rizikové analýzy)
- Průjezdny profil tunel: 4,50+0,50m
- Bezpečnostní kategorie tunelu: TA
- Kategorie komunikace VMO: MR4dc24,5

Závěry a doporučení

Jak již bylo v úvodu stanoveno – byly tyto základní úkoly – cíle studie:

- shromáždění dostupných podkladů v území – v rámci studie byly shromážděny veškeré dostupné podklady včetně zaměření lokality
- stabilizace trasy sil. I/42 VMO – trasa byla stabilizována vzhledem ke všem normovým požadavkům a je navržena úprava ÚPmB vzhledem k upřesnění řešení
- návrh MÚK Bauerova – navrženo základní řešení, včetně variant, navrženo mostní řešení přes řeku Svratku včetně architektonického návrhu
- vztah k MÚK Hlinky 4. brána BVV – ve variantním řešení zachována vždy estakáda Poříčí
- návrh organizace dopravy – stanoveny jasná, systémová organizace dopravy členěná od VMO, sběrný systém až po obsluhu území včetně organizace MHD
- návrh řešení tunelové části – detailně řešena (na základě současných poznatků) technologie, realizace i vybavení tunelu
- požadavky na podklady pro DÚR – stanoveny především s ohledem na tunelovou část

NÁVRH ŘEŠENÍ

Město Brno leží uprostřed České republiky na významné křižovatce dálnic a rychlostních silnic ve směru evropských multimodálních koridorů spojujících sjednocenou Evropu. Konkrétně se jedná se o IV, V a VI evropský multimodální spojující sever a jih Evropy. Právě křížení uvedených koridorů IV (Severní Evropa - Polsko – Česká republika – Rakousko – Slovinsko – Itálie – Jihozápadní Evropa) a V-VI (Německo – Česká republika – Slovensko – Maďarsko – Východní Evropa) je realizováno v dopravním systému města Brna či Brněnské aglomerace. V případě uvedených koridorů se jedná o celoevropskou, vzájemně navazující síť dálnic a rychlostních komunikací. V posledním období jsme svědky rychle se rozvíjející sítě v Polsku (A1), na severní či střední Moravě (R47-D1), v západních Čechách (D8) Rakousku (A5) či ve Slovinsku, Chorvatsku, Maďarsku atd. Někdy kolem roku 2015 mají být uvedené stavby dokončeny a Brněnská lokalita - právě v místě křížení koridorů – nemá v současné době ani odsouhlasenou koncepci, natož pak zahájení vlastní projekční, územní či investiční přípravy. Z uvedeného důvodu bude pravděpodobně dlouhodobě část této dopravy přenášet jak stávající, tak navrhovaná poloha sil. I/42 Velkého městského okruhu, kterého je uvedený – řešený úsek. Vedle vlastní dopravní problematiky je nutno se zmínit o závěrech Politiky územního rozvoje ČR. Dle tohoto materiálu je město Brno v centru křížení rozvojových os OS5 (Katowice – ČR – Wien), OS6 (Praha – Jihlava – Brno) a OS10 (Brno – Svitavy – Mor. Třebová). Na území města Brna a jeho přilehlé aglomerace se nachází hlavní urbanizační osy: Vídeňská, Pražská a Bratislavská.

Sil. I/42 – Velký městský okruh

Velký městský okruh je základním systémem bez něhož není účinná ochrana města možná. Jeho plná účinnost může být zabezpečena pouze po jeho celé homogenizaci. Jelikož je však proces výstavby VMO velice náročný jak časově, finančně, tak z hlediska územní a inženýrské přípravy je nutno přistupovat k jeho výstavbě po ucelených částech. Převážná část řešeného úseku VMO se nachází v tzv. Pisárecké kotlině a z hlediska územních dopadů již byla několikrát zkoumána. Současný – dá se říci, že konečný navržený stav vychází z Urbanisticko - dopravní studie Pisárecké kotliny v Brně (*Ing.arch. Jindřich Kaněk, 02/2003 pro MMB OÚPR*) a plně ji v hlavních segmentech respektuje jako např:

- respektována dosud navržená dopravní řešení VMO jako MÚK Hlinky, Pražská radiála, MÚK Hlinky – 4. brána BVV, MÚK Heršpická
- vedení VMO Bauerova po estakádě
- minimalizace zásahu do okolní zeleně, lokality Mlýnského náhonu, zásahu do Mahenovy stráně, respektování hranice Ústředního hřbitova v Brně
- regulační plány navazujícího řešení Mendlova náměstí a Riviéry
- rozvojové plány areálu BVV, Riviéry, Policie ČR, Brněnských vodovodů a kanalizací (BVK) a dalších výhledových aktivit v území.

Řešení rychlostních komunikací bylo převzato z dříve zpracovaných dokumentací, koncepcí a Územního plánu města Brna. Průběh sil. I/42 VMO a jeho ramp včetně souběžných komunikací je zřejmý ze situačních výkresů a podélných profilů. Jedná se o tyto části:

MÚK Hlinky – VMO od Žabovřesk je veden po terénu, v křížení s ul. Hlinky zapuštěn cca. 2m pod terén. Ul. Hlinky překračují VMO mostním objektem, který přechází v galerii nad větví VMO ve směru Žabovřesky. Na obslužnou komunikaci na mostě (výškově v úrovni smyčky tramvaje) navazují rampy MÚK a obslužná komunikace BVV.

Pražská radiála - odštěpení Pražské radiály od VMO se realizuje vratnou rampou, přímou rampou a dvěma mimoúrovňovými rampami, jedna z nich je navedena přímo do BVV. Pražská radiála překonává mosty řeku Svatku a tunely pod Strážným kopcem a je vedena směrem k dálnici D1.

VMO Pisárky – VMO podchází mosty PR a vystoupá na estakádu nad Bauerovu ulici. Pod estakádou jsou navržena kapacitní parkoviště a realizovány vjezdy do areálu BVV a rekreačních zařízení Rivierey a areálu PČR, spojení obstarává obslužná komunikace v dolní úrovni.

MÚK Výstaviště – odštěpení ulice Poříčí samostatnými rampami z VMO. Křižovatka je všesměrná a je řešena v zásadě s nejmodernějšími trendy dopravních koncepcí. Sjezd z VMO na místní systém je řešen nejdříve na sběrný systém – ul. Poříčí a MÚK Hlinky 4. brána BVV a teprve potom na místní obslužný systém. Přes řeku Svatku vedou dva mosty navazující přímo na portál tunelu.

VMO tunely Červený kopec – dvě souběžné tunelové roury větví VMO, které se napojí vnějšími rampami na ulici Jihlavskou před mimoúrovňovým křížením s Vídeňskou radiálou

MÚK Heršpická (vídeňská magistrála) – samostatná všesměrná mimoúrovňová křižovatka sil. I/42 VMO a sil. I/52 tzv. Vídeňské radiály. Křižovatka je navržena s prioritou průjezdu VMO a ostatní pohyby jsou řešeny v „první“ úrovni v podobě velké spirálovité křižovatky

Městská hromadná doprava

Dotčeným územím procházejí linky tramvají, trolejbusů i autobusů MHD a některé linky autobusů systému IDS. Předpokládá se, že systém vedení linek MHD se v cílovém stavu nezmění. Tramvajová trať v trase Mendlovo náměstí – Pisárky – Žabovřesky – Bystrc je v dotčeném území segregována na samostatném tělese. Přestup mezi linkami kolejové a nekolejové hromadné dopravy je řešen v uzlu MÚK Hlinky. Autobusové linky na ul. Bauerové včetně okružní linky bude kompletně převedena na obslužnou komunikaci podél areálu BVV s proměnnými možnostmi zastávek – dle aktuálních potřeb v době realizace. Uzel Jihlavská zůstává nedotčen.

Doprava v klidu – parkování

Vzhledem k charakteru území, městským i celorepublikovým aktivitám musí parkování v daném území uspokojit tyto specifické požadavky:

- běžné nároky obyvatel a firem v uličním prostoru.
- zvýšené nároky na dostatek stání podél výstaviště několikrát ročně při veletržních akcích.

- výjimečné nároky na počet stání v dosahu výstaviště při speciálních veletržních akcích.
- nároky pro rekreační využití území v sezóně.

V rámci DUS Pisárecké kotliny v Brně vyplynulo základní vyhodnocení parkování v celém zájmovém území a byly porovnány počty parkovacích stání v současnosti, v etapě pro rok 2010 a v cílovém stavu.

Celkový počet parkovacích stání v zájmovém území činí:

- | | | |
|------------------------|---------------|---|
| - v současnosti | 3.850 | |
| - v etapě do roku 2010 | 4.213 | |
| - v cílovém stavu | 4.425 z toho: | na venkovních parkovištích 2.964
v hromadných garážích 1.461 |

V navazujících plochách uvnitř výstaviště s vjezdy od 7. po 11.bránu bude v cílovém stavu navíc situováno 1.963 parkovacích stání na venkovních plochách. Výrazně vyšší počty parkujících vozidel v areálu BVV lze zajistit výstavbou vícepodlažních parkovacích garáží, které mohou vznikat postupně podle potřeb ve vazbě na přímý vjezd z Pražské radiály od dálnice D1 (8.brána).

Z návrhu vyplývá, že v rámci stavby bude snaha maximálně zachovat veřejná parkovací stání a to pod estakádou VMO Bauerova.

Pěší provoz

Pěší provoz je vyloučen z koridorů rychlostních komunikací, podél komunikací sběrných a obslužných jsou umístěny chodníky za obrubami vozovek nebo v samostatných trasách případně smíšených s cyklisty v rekreačním území řeky Svatky.

V nově navržených úsecích sběrných případně obslužných komunikací s dostatečnou šířkou přidruženého prostoru jsou chodníky odsazeny za parkovací stání, cyklistické stezky nebo zelené pásy. Do skeletu pěších tras jsou doplněny dvě nově navržené lávky přes řeku Svatku společné s cyklisty.

Předpokládá se úprava přechodů pro chodce, SSZ a zastávek MHD pro užívání osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Cyklistický provoz

Územím prochází řada cyklistických tras, jejich průběh je navržený podle Koncepce cyklistické dopravy s korekcemi podle RP Mendlova náměstí a podle UDS Pisárecké kotliny.

Cyklotrasy jsou vedeny zejména v přidruženém dopravním prostoru, v rekreačním území řeky Svatky často ve smíšeném provozu s pěšími. Podél sběrných i obslužných komunikací jsou navrženy jednosměrné cyklostezky v přidruženém dopravním prostoru, jednosměrné cyklistické pruhy ve vozovce případně kombinace obou těchto řešení v závislosti na šířkových možnostech komunikací a možnostech průjezdu křižovatek.

Do skeletu smíšených tras s pěšími jsou doplněny dvě lávky přes Svatku. Překřížení zatížených komunikací cyklistům usnadní světelně řízené křižovatky. Překročení vozovek v místech mimo křižovatky bude zajištěno navrženými přechody pro chodce, kde cyklisté mohou přejít s kolem.

Základní přehled územím procházejících cyklistických tras:

- pravý břeh Svatky – Kamenná – lesní cesta pod Červeným kopcem – Anthropos – Veslařská
- Mendlovo náměstí – Rybářská – nová lávka - Kamenná čtvrť – Červený kopec

- Rybářská – Bauerova – nová lávka – Anthropos
- Žlutý kopec – Pivovarská – Hlinky – Pisárecká – Antonína Procházky
- Hlinky – Vinařská – Červený kopec

1. VMO Bauerova – komunikace

Návrh sil.I/42 VMO vychází z MÚK Hlinky a s křížením se sil. I/23 tzv. Pražskou radiálou. VMO tedy podchází mostem rampy sil. I/23 D1 (Praha) – VMO směr Žabovřesky a k areálu BVV a vystoupá ve sklonu 4,0% na estakádu nad Bauerovu ulici v délce 819m. Pod estakádou jsou navržena kapacitní parkoviště a realizovány vjezdy do výstaviště a rekreačních objektů, spojení obstarává obslužná komunikace výstaviště v dolní úrovni. Sklon estakády byl navržen 0,5% a kopíruje přibližně sklon ulice Bauerova při zachování podjezdné výšky 4,80+0,15m. Stávající rampa z Pražské radiály na ulici Bauerovu a areál BVV bude zapojena do obslužné komunikace spojující Křížkovského a Hlinky. Je to z toho důvodu, aby bylo možno z D1 napojit ul. Hlinky, Pisáreckou, Ant. Procházky a Veslařskou bez závleku přes urbanizovanou část Nového Lískovce.

2. VMO Bauerova – mostní objekty

Pro vlastní studii byly zpracovány základní návrhy mostních objektů. Velká pozornost byla věnována mostu přes Svratku v návaznosti na portály vlastního tunelu. Byla snaha o splnění požadavku řešení mostní objekt – tunel. Konečné řešení však bude možné až po detailním geologie a návrhu tunelového řešení. Jednotlivé mosty lze charakterizovat:

Estakáda VMO Bauerova km 0,135 – 1,010

Estakáda převádí komunikaci VMO nad stávající ulicí Bauerovou tak, že umožňuje obsluhu území ze stávající úrovně. Je tvořena dvěma samostatnými mosty pro každý jízdní směr. Její celková délka je 819 m a je tvořena 25 poli o rozpětích vnitřních polí 30 až 34 m.

Nosná konstrukce mostu je tvořena deskou z předpjatého betonu výšky 1,40 m s lichoběžníkovou základnou šířky 4,4 m a s vyloženými konzolami délky 3,20 m.

Na společné podpěře 28 na most navazuje most přes Svratku. V oblasti podpěry 26 u levého mostu a u podpěry 24 pravého mostu se z estakády odpojují jednosměrné větve délky cca 100 m. Založení se předpokládá hlubinné.

Plocha LM včetně ramp je 12 107 m², plocha PM včetně ramp je 12 365m².

Most přes Svratku – varianta 1 km 1,010-1,116

Most je navržen jako spojitá konstrukce o dvou polích. Rozpětí LM jsou 52,0 + 53,5 m, PM 47,4 + 53,5 m. Pro každý jízdní směr je navržen samostatný most. Překážku tvoří řeka Svratka, kterou komunikace kříží šikmo a přilehlá pobřežní niva, po které je vedena pěší komunikace. Volba rozpětí polí je podřízena šikmé šířce řeky a situování podpěr až za břehovou hranu toku.

Nosná konstrukce je navržena jako ocelový truhlík, spřažený s železobetonovou deskou, v příčném směru předepnutou. Výška průřezu je 2,25 m a tvar průřezu koresponduje s průřezem navazující estakády.

Z obou mostů se v druhém poli odpojují rampy, u levého mostu jednopruhá délky 50 m a u pravého mostu dvoupruhová délky 94 m.

Opěra 1 je společná s navazující estakádou. Založení mostu je hlubinné.

Plocha LM včetně ramp je 1898 m², plocha PM včetně ramp je 2 404 m².

Most přes Svratku – varianta 2 km 1,048-1,128

Most je navržen jako železobetonová oblouková samokotvená konstrukce. Rozpětí obloukového pole je 50,0 m, uvažované délky krajních polí se šikmými vzpěrami jsou 15,0 m. Pro každý jízdní směr je navržen samostatný most. Překážku tvoří řeka Svratka, kterou komunikace kříží šikmo a přilehlá pobřežní niva, po které je vedena pěší komunikace. Volba rozpětí polí je podřízena šikmé šířce řeky a situování podpěr až za břehovou hranu toku.

Nosná oblouková konstrukce je tvořena vždy dvojicí obdélníkových obloukových pásů výšky 0,60 m, které ve vrcholu spojeny s deskou mostovky. Obloukové pásy jsou šikmé a proměnné šířky. Mostovka je navržena jako lichoběžníková předpjatá deska tl. 0,80 m. Konce desky jsou navrženy kolmé. Rozdíl mezi šikmostí oblouku a kolmým ukončením se vyrovnává v patkách oblouku

Z obou mostů se odpojují rampy, u levého mostu jednopruhá délky 50 m a u pravého mostu dvoupruhová délky 94 m.

Opěra 1 je společná s navazující estakádou, kterou by bylo nutné v této variantě prodloužit o 38m. Založení mostu je hlubinné.

Plocha LM včetně ramp a prodloužení estakády je 2080 m², plocha PM včetně ramp je 2 565 m².

3. MÚK Bauerova

Vlastní MÚK Bauerova je navržena jako všesměrná. Sjezd z VMO na místní systém je řešen nejdříve na sběrný systém – ul. Poříčí a MÚK Hlinky 4. brána BVV a teprve potom na místní obslužný systém. Maximální normový podélný sklon 8,0% byl navržen na klesající jednopruhé větvi č.4 viz. příloha B.6.2., ostatní větve vyhovují maximálnímu podélnému sklonu 6,0%. Podjezdná výška jednotlivých mimoúrovňových křížení je dle ČSN 4,80 + 0,15 m. Nejmenší návrhová rychlost na větvi MÚK v závislosti na poloměru (min. R=43,5m – větev č.1) a příčném sklonu je 40km/h. Základní šířkové uspořádání větví křižovatky je v případě jednopruhé větve 6,50m a dvourpuhé větve 8,00m. Základní navržené řešení zasahuje do v současnosti realizované MÚK Hlinky 4. brána BVV. Zůstává zachována estakáda na ul. Poříčí, do ostatních komunikací a ploch je určitý zásah. Důvodem je sladění obou staveb a optimální vedení dopravy a průpletů. Vzhledem k celkové investici VMO Bauerova – Tunel Červený kopec je zásah do ploch komunikací a parkovišť minimální. Součástí dokumentace je však rovněž variantní řešení celé MÚK Bauerova (příloha B4), kde varianty 1 a 2 naznačují minimalizaci zásahů do dnes realizovaného stavu.

Velká pozornost byla věnována architektonickému ztvárnění celé křižovatky včetně začlenění mostních objektů, krajinářské zeleně podél vodního toku řeky Svratky – viz situace.

4. VMO Tunel Červený kopec

Kategorie tunelu a základní technické parametry

- Délka tunelu I - 1.871m
- Délka tunelu II – 1.886m
- Kategorie dle ČSN 73 7507 - dlouhý jednosměrný tunel, kategorie TA
- Šířkové uspořádání alternativně T7,5 nebo T9,0 (obojí je přípustné, vybere se alternativa podle technicko-ekonomického posouzení a rizikové analýzy)
- Provoz v tunelech pouze jednosměrný v každé tunelové rouři obousměrný provoz nelze technicky řešit ani v jedné tunelové rouři
- Návrhová rychlost v tunelech předpokládá se 60 km/hod na vjezdech a výjezdech a max. 80 km/hod v trase tunelu
- Kategorie navazující komunikace mimo tunel MR4dc24,5

5. Lokalita Jihlavská

Řešení lokality Jihlavská vychází z již dříve zpracovaných dokumentací a územně plánovacích studií. Z dopravního hlediska se jedná především u MÚK Heršpická a DUS Jihlavská. Mimoúrovňová křižovatka Heršpická je jednou z nejdůležitějších křižovatek na sil. I/42 – VMO. Jedná se vlastně o dopravní uzel dvou silnic I. tříd I/42 VMO a ukončení sil. I/52 tzv. Vídeňské radiály. Tento stav bude platit do realizace JZT a JT, pak se bude jednat pravděpodobně o sil. II.třídy s tím, že význam komunikace bude stejný. Tvar, způsob napojení, výškové řešení ramp bylo převzato z „Komunikační propojení mezi ulicemi Heršpická a Kšírova na trase VMO Brno – jih – křížení VMO s železničními tratěmi (PK Ossendorf s.r.o. – 2008)“ a nebylo do systému zasahováno. Konkrétně se jedná o tyto rampy a větve:

- A – VMO směr Bauerova
- B – VMO směr Komárov
- C – VOK směr Vídeňská – Jihlavská – Bohunice
- K – VMO směr VOK
- L – Bohunice – Jihlavská – Vídeňská – VOK
- M – VOK – VMO směr Bauerova

Při návrhu řešení situování trasy sil. I/42 VMO bylo nutno, mimo uvedený požadavek napojení na MÚK Heršpickou, dodržovat již dříve stanovené priority:

- minimalizovat (optimálně vůbec nezasahovat) do areálu ÚH Brno
- v maximální míře oddálení tunelového tubusu od obytných domů při ul. Pšeník, Sovice a Vysoká
- zachovat koridor pro dostavbu ul. Jihlavské – čtyřpruhové uspořádání
- respektovat výhledové dopravní řešení ul. Jihlavské dle DUS z r. 1999

Na základě předloženého řešení, které vychází z určitých hydrogeologických a geologických předpokladů je možno konstatovat, že až na malé výjimky studie výše uvedené předpoklady splnila. Onu výjimku tvoří malý zásah do areálu ÚH Brno v místě křižovatky Jihlavská – Vídeňská a dále je otázkou vzdálenost hrany tunelu od obytného objektu při ul. Vysoká 12. V daném úseku se předpokládá hloubená část tunelu v dl. cca. 310m. Důvody této hloubené části jsou tyto:

- možnost průchodu tunelu kolem obytných objektů – možnost zapažení hloubené jámy v blízkosti objektů – což při ražení by vyžadovalo zvláštní opatření
- získání „nadloží“ pro možnost ražby

- možnost oddálení obou samostatných autobusů – toto oddálení je vzhledem k blízkosti uvedených objektů a hřbitovní zdi možné právě až cca 250 od křižovatky Jihlavská – Vídeňská
- možnost etapizace výstavby – možnost ražby při částečném obnovení provozu po ul. Jihlavské
- možnost otevření stavebního dvoru při ul. Jihlavské v zahrádkách nad ul. Vysokou.

V rámci úprav ulice Jihlavské se vycházelo z již uvedené DUS Jihlavská (Via Consult 1999) a Návrhu úprav RP území při západním vstupu do ÚH (Archika 2000), kdy je ulice Jihlavská koncipována jako čtyřpruhová směrově dělená komunikace. Vjezd do předprostoru Krematoria ÚH je zachová, pro směr od ul. Vídeňské je navržena vratná rampa před objektem Ford Rašino. Z hlediska peších vazeb je navržen podchod pod ul. Jihlavskou – nad autobusy tunelu – přímo do předprostoru parkoviště Krematoria ÚH.