

# ÚZEMNÍ STUDIE V OBLASTI JIHOZÁPADNĚ MĚSTA BRNA

## I. ETAPA - PRŮZKUMY A ROZBORY IDENTIFIKACE PROBLÉMOVÝCH OKRUHŮ

Objednatel: JIHOMORAVSKÝ KRAJ  
Zhotovitel: Sdružení firem  
URBANISMUS ARCHITEKTURA DESIGN STUDIO, spol. s r.o.  
(UAD STUDIO, s.r.o.)  
&  
PK OSSENDORF spol. s r.o.

Ing.arch. Kabela  
hlavní projektant

Urbanistická koncepce :  
UAD STUDIO, s.r.o.

Ing.arch. Hladík  
Ing.arch. Brunnerová  
Ing.arch. Palacký

Koncepce uspořádání krajiny, ochrana přírody:  
AGERIS, s.r.o.  
Ing.Kolářová,  
RNDr. Kocián

Doprava  
PK OSSENDORF s.r.o.  
Ing. Novák, PhD.,  
Ing. Hruban

Posouzení vlivů na životní prostředí, vodní hospodářství  
INVESTPROJEKT, a.s.

Datum

prosinec 2007

## OBSAH DOKUMENTACE

### 1. TEXTOVÁ ČÁST

#### Obsah:

1.	Cíl a účel zpracování územní studie .....	3
1.1	Cíl zpracování územní studie .....	3
1.2	Účel zpracování územní studie .....	3
1.3	Rozsah řešeného území a přístup ke zpracování .....	3
1.3.1	Řešené území .....	3
1.3.2	Přístup ke zpracování .....	4
2.	Průzkumy a rozbor - Charakteristika řešeného území .....	4
2.1	Charakteristika území podle krajinných typů .....	4
2.2	Charakteristiky žádoucího způsobu využívání krajiny a předpoklady změn podle krajinných typů .....	5
2.3	Charakteristika urbánní struktury v území .....	6
2.4	Charakteristiky sídel s urbanizovaným územím v hranicích řešeného území .....	8
2.5	Vývoj sídel a vztahy k městu Brnu .....	12
2.6	Výroba a pracovní aktivity .....	13
2.7	Závěry které vyplývají z vývoje suburbánní zóny města Brna .....	16
3.	Očekávaný vývoj území .....	16
4.	Problémové okruhy, střety a rizika .....	17
5.	Doprava .....	18
5.1	Silniční a dálniční doprava-širší dopravní vztahy - východiska .....	18
5.1.1	Úvod .....	18
5.1.2	Popis stavu sítě jižního sektoru .....	18
5.1.3	Dopravní problematika .....	21
5.1.4	Zonace v jižním sektoru .....	21
5.1.5	Předmět dopravního řešení .....	23
5.1.6	Napojení území na vyšší komunikační systém .....	24
5.1.7	Předpoklady pro návrh dopravního řešení oblasti .....	24
5.1.8	Predikce návrhu dopravního řešení .....	25
5.1.9	Koncepční problematika – předpoklady řešení .....	25
5.1.10	Varianty řešení JZT a JT .....	27
5.1.11	Varianty 1, 2 .....	27
5.1.12	Varianta 0-A, 0-B .....	29
5.2	Železniční doprava .....	30
5.3	Hromadná osobní doprava .....	32
5.3.1	Obsluha území hromadnou osobní dopravou (IDS JMK) .....	32
6.	Technická infrastruktura .....	38
6.1	Determinující podmínky stávajících tras přenosové a distribuční soustavy el.energie .....	38
6.1.1	ČEPS, a.s. .....	38
6.1.2	E.ON Česká republika a.s. .....	39
6.2	Ostatní síť technické infrastruktury .....	40
7.	Metodické principy hodnocení vlivů na životní prostředí .....	40
7.1	Metodika zpracování .....	40
7.2	Postup hodnocení .....	41
7.2.1	identifikace podstatných vlivů .....	41
7.2.2	Členění koridorů do úseků a sestavení relativního pořadí subvariant z hlediska životního prostředí .....	42
7.2.3	popis vlivů a určení kritérií pro jejich identifikaci .....	42
7.2.4	Vyhodnocení vlivů úseků na životní prostředí .....	42
7.2.5	Výběr varianty - doporučení .....	43
7.3	Stručná charakteristika složek životního prostředí .....	44
8.	Vyjádření dotčených orgánů k dálnici D1 .....	55

### 2. GRAFICKÁ ČÁST

STRUKTURA ÚZEMÍ	1:15 000
PROBLÉMOVÉ MAPY	1:15 000

## 1. CÍL A ÚČEL ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

### 1.1 CÍL ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

V řešeném území, v prostoru jižně od dálnice D1 a západně od silnice I/52, je nezbytné prověřit potenciál jeho využití v souvislosti s variantami řešení převedení tranzitní dopravy územím a dokumentovat v širších vztazích dopady dopravního řešení.

Zejména se bude jednat o řešení následujících problémových okruhů:

- posouzení a vyhodnocení vzájemných vazeb obcí v řešeném území a jejich pozice ve vztahu k Brnu jako jádru aglomerace,
- prověření reálnosti průchodu navrhovaných nadregionálních dopravních tras územím a vyhodnocení dopadů variant dopravního řešení do území, včetně řešení uceleného systému obsluhy území,
- prověření potenciálu území pro rozvojové plochy nadmístního významu,
- prověření přírodního a rekreačního potenciálu území.

### 1.2 ÚČEL ZPRACOVÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Územní studie bude podkladem zejména pro:

- zásady územního rozvoje (dále ZÚR) JMK,  
*(definování variant dopravního řešení na základě podrobnějšího vyhodnocení dopadů do území než umožňuje měřítko ZÚR)*
- koordinaci územně plánovací činnosti obcí v řešeném území.

### 1.3 ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A PŘÍSTUP KE ZPRACOVÁNÍ

#### 1.3.1 ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území je vymezeno z hlediska správního členění na:

- Území města Brna (k.ú. Bosonohy, Bohunice, Horní Heršpice, Dolní Heršpice, Přízřenice a Chrlice)
- Území obcí v okrese Brno – venkov ve správním obvodu:

ORP Šlapanice

- Hajany (k.ú. Hajany)
- Modřice (k.ú. Modřice)
- Moravany (k.ú. Moravany)
- Nebovidy (k.ú. Nebovidy)
- Ostopovice (k.ú. Střelice)
- Popůvky (k.ú. Popůvky)
- Rebešovice (k.ú. Rebešovice)
- Střelice (k.ú. Střelice)
- Troubsko (k.ú. Troubsko)
- Želešice (k.ú. Želešice)

ORP Židlochovice

- Popovice (k.ú. Popovice)
- Rajhrad (k.ú. Rajhrad)
- Syrovce (k.ú. Syrovce)

### 1.3.2 PŘÍSTUP KE ZPRACOVÁNÍ

Zpracování územní studie probíhá ve dvou etapách:

#### I. ETAPA

Průzkumy a rozborů a identifikace problémových okruhů a jejich vyjádření v problémové mapě.

#### II. ETAPA

Návrh řešení

Jako základ průzkumů a rozborů byl vytvořen soubor údajů a o území vyjádřený zejména graficky

- funkčním využitím území,
- souborem standardních limitů,
- vyjádřením rozvojových záměrů převzatých z ÚPD a ÚPP obcí,
- hodnocením rozvojových předpokladů místním šetřením.

V uvedených souborech není zahrnut komunikační skelet (vyjma osy R52 která je v ÚPD vymezena jako rezerva), vzhledem k tomu, že řešení silniční sítě je předmětem návrhu a varianty řešení R52 budou mít vliv na ostatní tahy jak krajského, tak i oblastního a místního významu.

## 2. PRŮZKUMY A ROZBORY - CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Problematika území je poměrně specifická a to zejména v tom, že se v tomto prostoru dlouhodobě uvažuje s tangenciálním propojením nadřazených systému technické a dopravní infrastruktury ve směru západ – jih jako s logickým vztahem mimo silně urbanizované území, na severu a přírodním prostředím bobravské vrchoviny na jihu, nicméně v poloze, která zaručuje bezprostřední dostupnost jádra aglomerace. Zatím co energetické systémy již propojení západ – jih využívají, dopravní koridor dosud realizován nebyl, přestože je tangenciální směr prakticky totožný s obecnou polohou IV. multimodálního koridoru.

Řešené území se nachází na rozhraní silně urbanizovaného jádra brněnské aglomerace a venkovského prostoru. V jižním směru Brno – Přízřenice, Modřice, Rajhrad se vytváří poměrně kompaktní urbanizační pás. V území je možno identifikovat suburbanizační procesy, jejichž důsledkem je zvýšená hybnost obyvatelstva v cestách za prací a vybaveností, která se nadále soustředí především v jádru aglomerace, přičemž podstatný vliv na individuální automobilovou dopravu má soustředění obchodních center kolem jižní hranice města Brna.

Charakter území je také mimořádně ovlivněn vedením tras dopravní a technické infrastruktury celostátního významu, Také silniční tahy krajského a oblastního významu, na jedné straně pozitivně ovlivňují možnosti rozvoje území, na druhé straně zatěžují urbanizované území protože v současné době procházejí zastavěnými územími obcí.

Pro vymezení využitelného potenciálu území jsou důležité charakteristiky území, které tvoří souhrn podmínek a předpokladů pro hospodářský rozvoj i žádoucí využití krajiny.

### 2.1 CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ PODLE KRAJINNÝCH TYPŮ

Krajinné typy území byly charakterizovány v územní prognóze JMK podle mezinárodních typologických souvislostí ( v JMK je 20 mezotypů, v 5-ti českých makrotýpech). Cílem je vymežit rámec pro žádoucí způsob využívání krajiny, mimo jiné ve vztahu k urbánní struktuře.

Řešené území spadá do krajinného makrotypu CZ 17.2 – pravěké sídelní krajiny panonica a zahrnuje následující typy

- Polní krajinu (17.2.1)
  - Lesoplní krajinu (17.2.2)
  - Lesní krajinu (17.2.3)
  - Krajinu říčních niv (17.2.9)
- a v řešeném území dominantní co do rozsahu
- Urbanizovanou krajinu



Je zřejmé, že přesnější vymezení hranic krajinných typů bude možné, v rámci zpracování návrhu na základě ověření typických znaků pro ten, který typ. Členění krajiny pochopitelně nekopíruje správní členění území nicméně krajinné typy vytváří určitý rámec pro řešení vztahu krajiny a sídel.

V Územní prognóze JMK byly jednotlivé typy charakterizovány z hlediska **způsobu užívání krajiny (ZUK)**, kterým se vymezují žádoucí hlavní činnosti přiměřené typu krajiny a

*předpokladů změn, kterými jsou specifikovány nezbytné podmínky pro udržení a zlepšení funkcí krajiny, při jejím využívání a s tím souvisejících ekonomických aktivitách v sídlech;*

## 2.2 CHARAKTERISTIKY ŽÁDOUCÍHO ZPŮSOBU VYUŽÍVÁNÍ KRAJINY A PŘEDPOKLADY ZMĚN PODLE KRAJINNÝCH TYPŮ

### Polní a lesoplní krajina

**ZUK - zemědělství založené na intenzivní a ekologicky šetrné rostlinné výrobě; zaměření - obilniny, kukuřice a ostatní teplomilné plodiny**

*přednostní investice do půdy pro zabránění erozí půdy a vytvoření funkčních ÚSES*

*přednostní alokace nových kapacit a rozvoj stávajících podniků potravinářského průmyslu*

## Lesní krajina

### ZUK - rozvoj intenzivního lesního hospodářství a myslivosti bez významnějších omezení, rozvoj rekreace regionálního významu v lesích

*investice do zřizování obor a bažantnic (max. 1/10 území)*

*výstavba naučných a vycházkových okruhů s mobiliářem*

*rozvoj příměstského bydlení v obcích Bobravské vrchoviny*

### ZUK - Krajina říčních niv

**zaměření zemědělství na lukaření; rozvoj vysoce intenzivního, přitom však přírodě blízkého lesního hospodářství; těžba štěrkopísků, ochrana přírodních procesů v krajině - abiotických (povodně) i biotických (nivní ekosystémy)**

*prioritní zpětné zatravňování bývalých luk a pastvin*

*postupný přechod na hospodářství zaměřené na luční porosty a extenzivní chov hospodářských zvířat (patevní chovy)*

### ZUK - Urbanizovaná krajina

**ekologická stabilizace území**

*přednostní realizace ÚSES, využitého pro zvýšení obytnosti území*

*Do urbanizované krajiny spadá celé řešené území na území města Brna a urbanizované území v Rajhradě.*

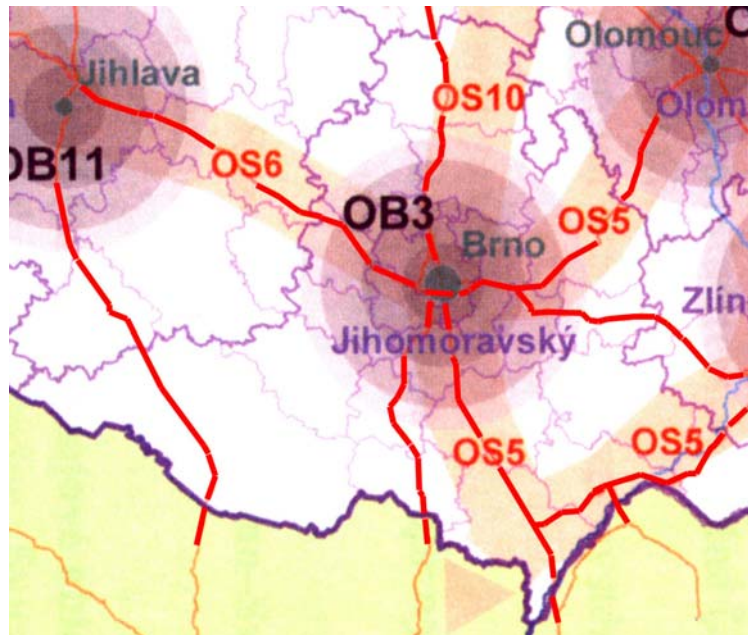
Pozn.: V celém řešeném území se nevyskytují lokality NATURA 2000

## 2.3 CHARAKTERISTIKA URBÁNNÍ STRUKTURY V ÚZEMÍ

Intenzita využití urbanizovaného území je přímo ovlivněna dostupností k nadřazeným sítím dopravy zejména silniční. Proto je zřejmé, že druhá fáze suburbanizace (využívání příměstského území pro výrobu, skladování a logistiku) se projevuje zejména v pásu podél dálnice D1 a ul. Vídeňské, i D2 se specifickým rozvojem obchodních center. Tento rychlý vývoj přináší řadu problémů zejména v systémovém uspořádání silniční sítě. Zvyšuje se intenzita dopravy nejen na D1, ale i na silnicích krajského a oblastního významu, a narůstají negativní dopady v průjezdných úsecích obcí.

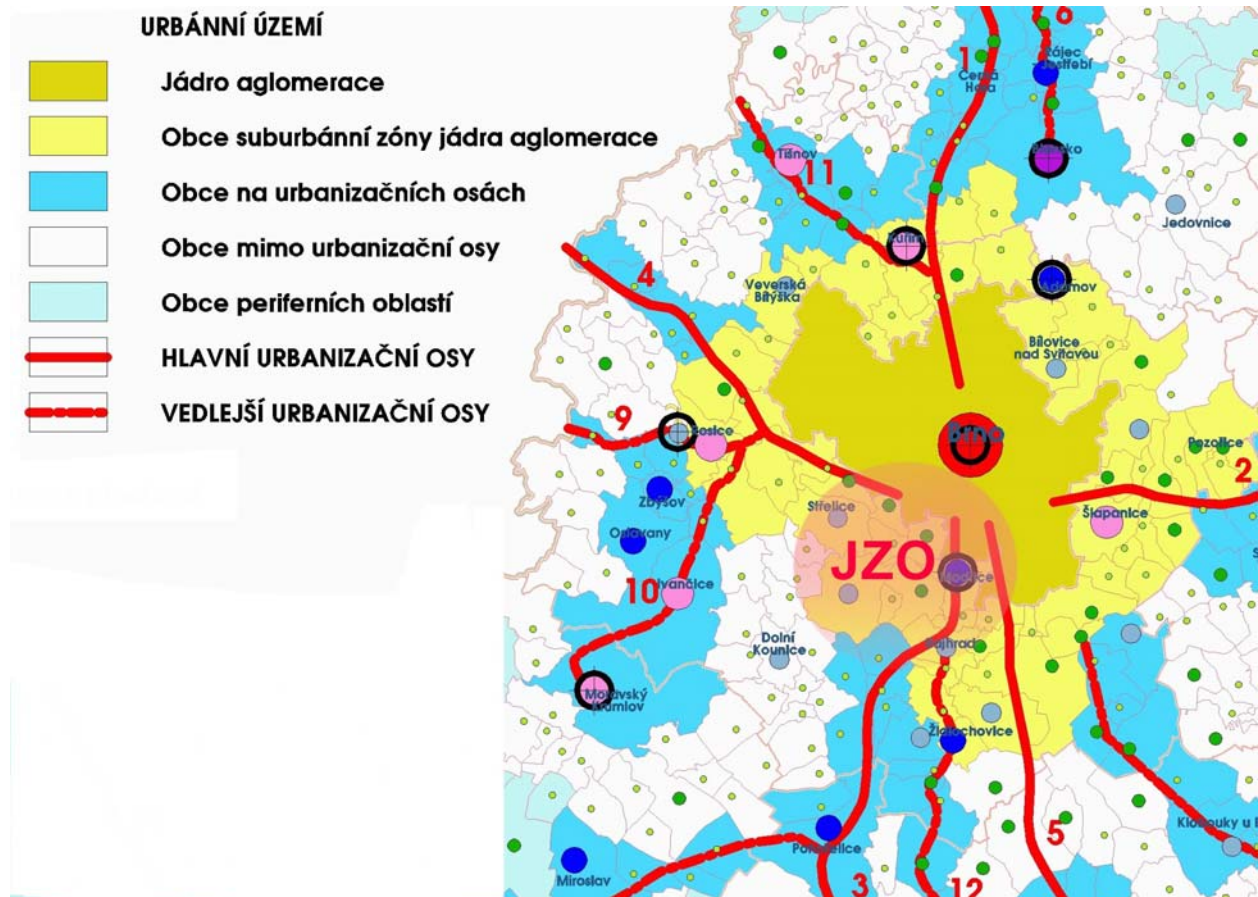
Celé řešené území spadá do **Rozvojové oblasti Brno**

OB 3 Brno je vymezena co rozsahu ORP Brno, Kuřim, Rosice, Šlapanice, Tišnovy Židlochovice) a definovaná v „Politice územního rozvoje České republiky“ (Schváleno Vládou ČR usnesením z 17.5.2006 č.561), jako oblast s velmi silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části mezinárodní významový přesah; rozvojově podporujícím faktorem je dobrá dostupnost jak dálnicemi, a rychlostními komunikacemi, tak I. tranzitním železničním koridorem; sílící mezinárodní kooperační svazky napojují oblast zejména na prostor Vídně a Bratislavy



Je zřejmé že význam Rozvojové oblasti Brno je posilován, i existencí hlavních urbanizačních os JM kraje:

3. urbanizační osa Vídeňská (Pohořelice – Mikulov – Vídeň)
4. urbanizační osa Pražská (Rosice – V Meziříčí - Jihlava – Praha)



## 2.4 CHARAKTERISTIKY SÍDEL S URBANIZOVANÝM ÚZEMÍM V HRANICÍCH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

### Hajany

#### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	335
Přirozený přírůstek za r.06	-1
Saldo migrace za r.06	- 8
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	13,7
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	15,5
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	5,7
Počet dokončených bytů za r.06	0

Obec se nachází 12,7 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží) podél silnice II/152 Moravské Budějovice – Brno. Obec byla prakticky zlikvidována ve v 30-ti leté válce. Nově byla založena cca kolem r. 1723 – 24.

Obec představuje typické venkovské sídlo s převažující rezidenční funkcí a minimálním občanským vybavením, což je pravděpodobně příčinou poklesu počtu obyvatel.

### Modřice

#### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	3 963
Přirozený přírůstek za r.06	10
Saldo migrace za r.06	113
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	15,0
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	14,3
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	4,0
Počet dokončených bytů za r.06	16

Obec se nachází 9,4 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží) První písemná zmínka o Modřicích získaná z vatikánského archivu, udává jako datum vzniku rok 1131. Od 1.7.1994 jsou Modřice z rozhodnutí předsedy Poslanecké sněmovny Parlamentu České republiky městem.

Modřice lze považovat za jedno z nejvýznamnějších sídel v řešeném území, které je součástí kompaktního jižního urbanizačního pásu podél ul. Vídeňské, navazujícího na urbánní strukturu města Brna. Dopravní vazby jsou kromě silniční sítě, kterou lze považovat za společnou s městem Brnem, realizovány jak železnicí tak i tramvajovou tratí.

Urbanistická struktura zahrnuje jak funkce rezidenční tak široké spektrum funkcí pracovních aktivit soustředěných oboustranně podél ul. Vídeňské, resp. I/52 jižně od křižovatky se silnicí II/152 . Vybavenost odpovídá významu města, na území Modřic je také nejvýznamnější obchodní centrum v brněnské aglomeraci (Olympie).

Rozvojové možnosti jsou omezeny dopravními koridory na jedné straně záplavovým územím řeky Svratky resp. regionálním biokoridorem na straně východní.



## Moravany

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	1 576
Přirozený přírůstek za r.06	20
Saldo migrace za r.06	93
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	17,8
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	8,9
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	5,8
Počet dokončených bytů za r.06	46

Obec se nachází 6,6 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží), katastry obce a města Brna přímo sousedí. Dopravní vazby jsou zprostředkovány dvěma směry, severovýchodním po silnici III/5275 přes Nové Moravany a východním směrem po silnici III/15276 kolem areálu firmy JULI s napojením na ulici Vídeňskou. První písemná zmínka o obci je z r. 1289.

Urbanistická struktura má dvě odlišné podoby – rezidenční charakter historické části s navazující novou výstavbou rodinných domů v přímé návaznosti na stávající zástavbu obce, a lokality v severovýchodní a východní části katastru, navazující na urbánní strukturu města Brna, se zastoupením funkcí pracovních aktivit (jižní průmyslový sektor Vídeňská)

## Nebovidy

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	544
Přirozený přírůstek za r.06	1
Saldo migrace za r.06	18
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	14,7
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	15,6
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	5,5
Počet dokončených bytů za r.06	3

Obec se nachází 9 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží); první písemná zmínka a podoba jména je Nebovidy a nachází se ve známém falzu darovací listiny třebečskému klášteru v Kosmově kronice z roku 1104

Obec představuje sídlo s převažující rezidenční funkcí, bez významnějšího občanského vybavení. Jižní část území je využívána pro individuální rekreaci (chaty a zahrádky). Nebovidy jsou jednou z přístupových cest do Chráněné krajinné oblasti Bobrava.

## Ostopovice

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	1 401
Přirozený přírůstek za r.06	18
Saldo migrace za r.06	3
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	14,3
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	16,3
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	4,2
Počet dokončených bytů za r.06	7

Obec se nachází 7,2 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží), v širokém údolí při jihozápadní hranici města Brna. Přestože katastry obce a města Brna přímo sousedí, je od města Brna oddělena významnými barierami – železnicí a dálnicí D1.

Obec představuje sídlo s převažující rezidenční funkcí, bez významnějšího občanského vybavení. Významná část katastrálního území je využita pro individuální rekreaci (cca 200 chat a zahrádek).

## Popůvky

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	747
Přirozený přírůstek za r.06	-4
Saldo migrace za r.06	43
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	15,9
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	12,7
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	5,6
Počet dokončených bytů za r.06	11

Obec se nachází 11 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží), při dálnici D 1 a při silnici II/602. První písemné zprávy o obci jsou z roku 1349.

Představuje sídlo s převažující rezidenční funkcí. V severní i jižní části se nacházejí rozsáhlé chatové oblasti (cca 400 objektů). Obec má pouze základní občanskou vybavenost. Obec je silně dotčena provozem dálnice D1, která ji v podstatě rozděluje na dvě části, přičemž niveleta dálnice je v prostoru obce místy až 6 m nad okolním terénem, což zvyšuje negativní vlivy na osídlení. Obě části obce jsou spolu dopravně spojeny prostřednictvím dvou silničních podjezdů.

## Rajhrad

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	2 824
Přirozený přírůstek za r.06	3
Saldo migrace za r.06	46
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	14,0
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	16,4
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	4,0
Počet dokončených bytů za r.06	9

Rajhrad lze považovat za jedno z nejvýznamnějších sídel v řešeném území, které ukončuje jižní urbanizační pás cca 12 km od Brna, který navazuje na urbánní strukturu města Modřice resp. Brna.

Urbanistická struktura zahrnuje jak funkce rezidenční tak funkce pracovních aktivit. Vybavenost odpovídá významu města.

První zprávy o Rajhradu pocházejí ze 13. století (Darovací listina knížete Břetislava z 18.10.1045; a tzv. zakládací listina 26.11.1048. Mimořádný význam má kulturní dědictví, které představuje Benediktinský klášter – s památkem Písemnictví na Moravě – lokalita kláštera je mimo řešené území).

## **Střelice**

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	2 617
Přirozený přírůstek za r.06	-8
Saldo migrace za r.06	10
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	14,8
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	16,5
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	3,9
Počet dokončených bytů za r.06	13

Střelice jsou významné sídlo cca 13,5 km jihozápadně od Brna, Pravděpodobné založení obce spadá do třináctého století, kdy patřila brněnskému úřednímu knížeti a později moravskému markraběti.

Obec lze považovat za významnou i z hlediska nabídky pracovních příležitostí, jak v průmyslu (Benzina,a.s.), tak zemědělství. Přestože jsou průmyslové plochy přímo zásobovány železnicí, je podíl obsluhy silniční dopravou významný, přičemž negativně ovlivňuje prostředí okolních obcí (průjezdni silniční úseky v obcích - Troubsko, Střelice a Bosonohy - neexistující přímá vazba na dálnici D1).

Rezidenční část města je kromě venkovského typu zástavby historické části obce doplněna bytovými domy. Zvláště jižní část obce má příznivou vazbu ke kvalitnímu přírodnímu prostředí Bobravské vrchoviny.

## **Troubsko**

### AKTUÁLNÍ ÚDAJE

Počet obyvatel k 31.12.06	2 034
Přirozený přírůstek za r.06	12
Saldo migrace za r.06	58
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	16,2
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	10,7
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	5,0
Počet dokončených bytů za r.06	17

Obec se nachází 8,8 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží), při jihozápadní hranici města Brna, katastrem prochází dálnice D1 (při které jsou čerpací stanice Agip a ARAL), plochy v kontaktu s dálnicí jsou atraktivní k využití pro výrobní a skladové funkce; problematická je však chybějící dostupnost na vyšší komunikační systém (zejména D1), bez nezbytného průjezdu urbanizovaným územím.

## **Želešice**

### Aktuální údaje

Počet obyvatel k 31.12.06	1 418
Přirozený přírůstek za r.06	-3
Saldo migrace za r.06	26
Podíl obyvatel ve věku 0 - 14 let na celkovém počtu obyvatel (%) k 31.12.06	14,5
Podíl obyvatel ve věku 65 let a více na celkovém počtu obyvatel (%)k 31.12.06	12,6
Míra registrované nezaměstnanosti (%)k 31.12.06	1
Počet dokončených bytů za r.06	6,2

Obec se nachází 10,5 km jihozápadně od Brna (vztažný bod v Brně je železniční stanice Brno – hlavní nádraží); je venkovským sídlem s převažující rezidenční funkcí a významným

podílem objektů individuální rekreace, v plochách navazujících na urbanizovanou část území. V obci je pouze základní vybavenost. Krajinný ráz katastru Želešic je negativně ovlivňuje těžba kamene.

První zmínka o obci se objevuje v latinské listině krále Přemysla Otakara I. Ze 7. listopadu 1228.

Obcí prochází silnice II. třídy č. 152 Nová Bystřice - Moravské Budějovice - Ivančice Brno. Tato silnice negativně ovlivňuje životní prostředí. S ohledem na, šířku uličního profilu dochází ke kolizi pěší a automobilové dopravy. Zlepšení dopravních podmínek a životního prostředí obce je podmíněno odkloněním průjezdné dopravy na silnici II/152 formou jižního obchvatu.)

## 2.5 VÝVOJ SÍDEL A VZTAHY K MĚSTU BRNU

### PŘEHLED

obec	počet obyvatel sčítání 2001	počet obyvatel stav 2006	Index 2001/2006	EA - zaměstnaní	výjižďka denní do zam.	dojížďka za prací (odhad)	saldo pohybu za prací
Hajany	351	335	0,95	163	115	0	-115
Modřice	3 504	3 963	1,13	1 726	938	2600	1662
Moravany	1 208	1 576	1,30	611	348	120	-228
Nebovidy	435	544	1,25	210	130	10	-120
Ostopovice	1 298	1 401	1,08	638	442	130	-312
Popůvky	599	747	1,25	301	187	50	-137
Rajhrad	2 713	2 824	1,04	1 366	844	600	-244
Střelice	2 537	2 617	1,03	1 149	689	300	-389
Troubsko	1 580	2 034	1,29	788	516	160	-356
Želešice	1 175	1 418	1,21	566	311	120	-191

Brno	376 172	366 680	0,97
------	---------	---------	------

Z přehledu vyplývá, že lze rámcově potvrdit předpoklad prognózy vývoje obyvatelstva podle velikostních skupin obcí, viz Územní prognóza JM kraje (časová perioda 5ti let je zřejmě dostatečná pro potvrzení trendů).

Obecná prognóza vývoje obyvatelstva podle velikostních skupin obcí - vychází z pravděpodobného vývoje sídel v příštích obdobích navazujících na retrospektivní data o vývoji obyvatelstva v uplynulých obdobích.

Prognóza do roku 2020. byla provedena (ÚRS PRAHA, a.s.) pro skupiny sídel v ČR a udává následující předpoklady vývoje (uvedeny skupiny obcí zastoupené v JZO) :

Obce do 2 000 obyvatel.

Obce venkovského typu zaznamenávaly v posledních letech příznivé migrační přírůstky, nedá se předpokládat, že jejich přirozené úbytky jimi budou nahrazeny. Proto lze očekávat pro období do r. 2020 další, tentokrát jen mírný úbytek obyvatelstva.

Obce s 2 000 - 4 999 obyvateli.

Jediná velikostní skupina obcí, u níž se na základě vývoje a tendencí posledních let očekává, že by se počet jejich obyvatelstva mohl zvýšit.

Při zahrnutí vlivu polohy vůči jádru aglomerace územní prognóza předpokládala následující vývoj (vztaženo na prostor JZO tj. suburbánního a jádrového území):

území	Očekávaný vývoj	Hodnota ÚPg JMK	Hodnota skutečnost
suburbánní území –obce v řešeném území JZO	nárůst počtu obyvatel malých sídel (průměr)	1.15	<b>1.15</b>
jádrové území - Brno	pokles počtu obyvatel jádrového území	0.95	<b>0,97</b>

Nad průměrem nárůstu jsou Moravany, Nebovidy, Popůvky, Troubsko a Želešice.

#### PŘEHLED – DOPRAVNÍ DOSTUPNOST OBCÍ

obec	dostupnost prostředky HD k centru Brna (nádraží ČD)	dostupnost IAD k centru Brna (nádraží ČD) průměrná 40km/hod
Hajany	B>T 0:32	0:19
Modřice	T 0:22, V 0:10	0:14
Moravany	B>T 0:27	0:10
Nebovidy	B>T 0:32	0:13
Ostopovice	B>T 0:34	0:11
Popůvky	B>T 0:28	0:17
Rajhrad	B 0:35, V 0:16	0:18
Střelice	B 0:53, V 0:15	0:20
Troubsko	B 0:22, V 0:12	0:13
Želešice	B>T 0:29	0:16

Pozn.:

B – autobus, T – tramvaj, V – vlak, B>T- přestup

Časy dostupnosti nezohledňují čas čekání na spoj resp. přestupy. Charakterizují polohu obce ve struktuře suburbánního území jádra aglomerace.

Z porovnání s dostupností urbanizovaného území v hranicích města Brna (např.: Bystrc Svratecká a Řečkovice - Medlánecká 20 min.; Bystrc Ečerova 30 min), vyplývá, že jsou prakticky všechny obce JZO Brna součástí jednoho urbanizačního prostoru. Dominantní roli v řešeném území má dálnice D1, která na jedné straně představuje významný prourbanizační faktor (zejména pro funkce výroby a logistiky), na druhé straně v řešeném území vytváří bariéru, ke které se v úseku Troubsko - Brno jih přičleňuje železniční koridor, včetně trasy VRT. Prostupnost touto bariérou je velmi omezená, přičemž jsou využívány zejména tahy místního významu, které prochází urbanizovaným územím jak obcí tak i městských částí v Brně. Problém zatížení rezidenčního území se zvyšuje také tím, že narůstá nákladní doprava vyvolaná postupným využíváním ploch podél D1 (Troubsko, Popůvky) případně ploch v dalších obcích navrhovaných v ÚPD pro výrobu a skladování. Dostupnost D1, pro nákladovou dopravu je v klíčových bodech v MÚK Brno – západ a v MÚK Brno – jih, ovšem prostřednictvím shodných tahů převážně místního významu (trasově komplikovaných), které jsou využívány pro dojížděku obyvatel za prací a vybaveností do Brna.

## 2.6 VÝROBA A PRACOVNÍ AKTIVITY

### ZHODNOCENÍ SOUČASNÉHO STAVU FUNKCÍ PRACOVNÍCH AKTIVIT

Převážná část řešeného území je v současné době volná, nezastavěná a slouží prioritně zemědělské rostlinné produkci. Plochy pracovních aktivit jsou v současnosti představovány funkcí výroby, skladování a logistiky, které se nacházejí sporadicky v jednotlivých sídlech. Výjimku tvoří přesah jižní výrobní oblasti města Brna do řešeného území, v urbanizačním pásu Brno – Vídeňská > Modřice, která má význam zejména z hlediska kontinuity struktury výrobních ploch v širších územích souvislostech a vazbách na okolí.

## JIŽNÍ PRŮMYSLOVÁ OBLAST - VÍDEŇSKÁ

Jižní průmyslová oblast je v řešeném území daleko nejvýznamnější soustředění výrobních skladových a logistických kapacit; je rozvinuta podél urbánní osy koridoru ulice Vídeňské a Heršpické, její počátek je možné položit do oblasti Starého Brna s historicky tradičním jádrem průmyslové zástavby v okolí dnešního Mendlova náměstí a ulice Poříčí.

Území náleží do jižního sektoru zastavěného území města Brna. Tento sektor zahrnuje katastry Štýřice, Horní Heršpice, v řešeném území pak část Dolních Heršpic, Přízřenic až na jižní hranici města, za kterou souvisle navazuje zastavěné území Modřic. Rozhraním katastrů Horních a Dolních Heršpic prochází trasa dálnice D1. Území je formováno kolem dvou urbánních severojižně orientovaných os : hlavní Vídeňská a vedlejší Kšírova – Havránkova - Modřická a vyplňuje prostor mezi dálnicí D2 na východě a koridorem Heršpická – Vídeňská na západě. Rastr území je dále strukturován tokem řeky Svatky a trasami železničních tratí.

Morfologie terénu je dána údolní polohou jižní části v nivě řeky Svatky nad jejím soutokem s levobřežním přítokem Svitavou, bez výrazných výškových rozdílů.

Současná smíšená struktura území vznikla historickým vývojem z původně předměstské zástavby v severní části a příměstské vesnické zástavby jižní části postupnou urbanizací kolem dopravních koridorů.

Prostor jižně od dálnice D1 má podél ulice Vídeňské výrazně monofunkční charakter lineárně uspořádané koncepčně založené zóny, ve které se střídají výrobní a skladově distribuční areály, které přecházejí na západní straně Vídeňské do katastru Moravan (areál JULI) a Modřic s ukončením v zóně logistiky CTP Invest. Na východní straně je pás výrobních a skladových areálů ukončen v severní části Modřic s pokračováním jižně od křižovatky silnice I/52 se silnicí II/152 Moravské Budějovice – Brno.

Dopravní obsluha jižní průmyslové oblasti je přímo vázána na ulici Vídeňskou dálnici D1 a v jižní části území příčnou vazbou obchvatem Modřic na D2 v prostoru Olympie.

Za ukončení průmyslové oblasti lze považovat až prostor podél silnice I/52 v k.ú. města Rajhradu a Sýrovic.

Jižní průmyslová oblast je ve své základní konfiguraci stabilizovaná. Větší doposud nenaplněné rozvojové předpoklady má jižní část zóny u ulice Vídeňské jižně od dálnice D1, a to v doposud nezastavěném pásu východně od železničního koridoru Brno – Břeclav. Rozsah a využití je podmíněno dobudováním příčného dopravního propojení s mimoúrovňovým křížením železniční trati a bezkolizním křížením a napojením na ul. Vídeňskou. Stejně tak i případný další rozvoj na v k.ú. Moravany podél silnice III/15276.

V prostoru k.ú. Modřice budou doplněny některé části území navazujícího na stávající výrobní a skladové areály.

Samostatný problém tvoří západní část území podél ul. Vídeňské od OC FUTURUM (Tesco) až po odbočení na silnici III/15276 do Moravan. Původní záměr smíšené zóny výrobních služeb a bydlení bude pravděpodobně postupně více využíván pro skladové nebo výrobní funkce protože s ohledem na intenzity dopravy nebude kvalita prostředí pro funkci bydlení dostatečná. Tento vývoj bude zřejmě podpořen také očekávaným komunikačním propojením ul. Bohunické na ul. Ořechovskou západně od OC FUTURUM s pokračováním jižně souběžně s ul. Vídeňskou. V případě, že by nebyla realizována JZ tangenta, se tento dopravní tah stane tahem minimálně oblastního významu, s atraktivitou pro alokaci výrobních kapacit. Tím by se dále posilovala celá jižní průmyslová oblast.

Ostatní dílčí zóny nemají výrazné předpoklady plošného rozvoje, logicky se však dá očekávat celkové kvalitativní zhodnocení, případně revitalizace a rekonverze ploch zanedbaných, nefunkčních a málo využívaných

## ZÁPADNÍ ZÓNA TROUBSKO – POPŮVKY

Na rozdíl od Jižní průmyslové oblasti se jedná o menší zónu, která se formuje oboustranně podél D1 a jejíž atraktivita je dána především vizuálním kontaktem s D1. Je zřejmé že kompaktnější využití území je podél silnice II/602, která zabezpečuje kvalitnější obsluhu, i když na úkor kvality prostředí urbanizovaného území podél této komunikace v Popůvkách a Bosonohách, kde se navíc kumulují negativní účinky provozu na této komunikaci a D1. Obsluha areálů jižně od D1 je realizována komunikačními tahy místního významu; to pro intenzivnější využití území není dostatečné.

Západní zóna představuje ovšem významný potenciál ploch vhodných pro alokaci výrobních a skladových investic ovšem za předpokladu vyřešení odklonu dopravy mimo zastavěná území obcí s vazbou na vyšší komunikační systém.

## AREÁL BENZINA STŘELICE

Velkosklad a.s. BENZINA je umístěn severně od obce za železniční tratí a představuje nejvýznamnější lokalitu pracovních aktivit v západní části řešeného území. Zásadním problémem případného dalšího rozvoje areálu, resp. vzniku výrobní zóny s alokací dalších investic je dopravní dostupnost po silniční síti mimo zastavěné území obcí zejména proto, že přeprava ropných látek je speciální a v určitém ohledu nebezpečná. Na průjezdních úsecích v obcích - Troubsko, Střelice a Bosonohy, jsou v současné době technické parametry a stavební uspořádání silnice III/15267 používané pro rozvoz ropných produktů zcela nevyhovující. Řešení tohoto problému bylo zkoumáno vyhledávací studií na objednávku Ministerstva hospodářství. Schůdná varianta řešení je vedení trasy v těsném souběhu se železnicí, po její severní straně s pokračováním přes dálnici D1 novým mostem a připojením na případný budoucí obchvat Bosonoh. Ovšem i tato vazba k vyššímu dopravnímu systému zatěžuje urbanizované území města Brna.

## LOM ŽELEŠICE

Lom Želešice představuje využívaný zdroj přírodního bohatství – výhradní ložisko nevýhradní suroviny. Těženou horninou je amfibolit zelenošedé barvy s vysokou pevností, umožňující výrobu drtí v nejvyšších kvalitativních třídách pro surovinu je provedena certifikace systému jakosti dle ČSN, EN ISO 9001:2001.

V roce 1997 byla uvedena do plného provozu nová technologická linka a těžařská společnost předpokládá rozšíření těžby (v současné době je pro tento záměr zpracována dokumentace EIA).

Lom je v poloze kde se kumuluje celá řada současných, zejména však budoucích střetů.

Především je zde střet s kvalitou přírodního prostředí, které má předpoklady pro vytvoření významného rekreačního zázemí Brna (za určitých předpokladů včetně rekreace u vody – nádrže na Bobravě). Jakkoli je koexistence přírody a těžby do jisté míry příznivá pro řadu živočišných druhů (omezený přístup lidí do blízkosti lomu) je rozšíření těžby ve střetu s vymezením biocentra.

Rozhodujícím střetem pak je poloha dobývacího prostoru a jedné z variant koridoru pro rychlostní silnici R52. Rozsah území, které je těžbou ovlivněno – bezpečnostní prostor těžby, seismická oblast, výrazně snižují možnost koordinace těchto zájmů v území. Z legislativního hlediska nelze očekávat, že by vyjádření OBÚ resp. OŽP JMK k dotčení dobývacího prostoru bylo kladné.

## 2.7 ZÁVĚRY KTERÉ VYPLÝVAJÍ Z VÝVOJE SUBURBÁNÍ ZÓNY MĚSTA BRNA

- Potvrzuje se růst obcí v suburbánním území města současně s poklesem počtu obyvatel ve městě Brně.
- V obcích řešeného území převažují především rezidenční funkce (výjimkou jsou Modřice).
- Prakticky všechny obce v řešeném území mají dostupnost hromadnou dopravou do centra Brna shodnou s městskými částmi města Brna v perimetru do 12 km od centra Brna (výjimkou jsou Hajany).
- Nerovnoměrnost rozvojových trendů obcí v řešeném území nemá jednoznačnou příčinu:
  - omezené prostorové možnosti rozvoje sídel - omezující vliv dopravních koridorů resp. záplavových území (Modřice, Ostopovice, Rajhrad).
  - velikostní kategorie obce (Hajany).
  - horší dostupnost IAD (Střelice, Hajany – zřejmá je stále významná preference IAD)
- Významný rozvoj funkcí výroby skladování se bude i v dalším období soustředit podél koridorů dálnice a silničních tahů celostátního významu.
- Lze očekávat rozvoj sídel velikostní skupiny nad 2000 obyvatel s dobrým zázemím přírodního prostředí a možnostmi rozvoje pracovních příležitostí vč. služeb a veřejné vybavenosti, a také s dobrou dostupností HD (pokud se bude dále stabilizovat a kvalitativně zlepšovat IDS JMK) Rajhrad, Střelice, u menších sídel pak rozvoj v oblastech s co nejrychlejší dostupností do Brna, Moravany, Nebovidy, Popůvky.
- Obecně převažují vztahy obcí k městu Brnu, výjimkou jsou Modřice s významným soustředěním pracovních příležitostí ale i obchodu a služeb (Olympie).
- Dále bude převažovat záporné saldo pohybu za prací u většiny obcí (vyjma Modřic), protože rozvoj zaměstnanosti lze očekávat především v sektoru tržních služeb (sektoru služeb vůbec), který se bude rozvíjet především v Brně.

## 3. OČEKÁVANÝ VÝVOJ ÚZEMÍ

### Z charakteristik lze odvodit následující tendence vývoje

- Rozvolněný rozvoj kolem jádra aglomerace, bude realizován v suburbánní zóně v perimetru cca 12 km od středu aglomerace, t.j. ve všech obcích řešeného území.
- Posilování rezidenčních funkcí sídel v suburbánní zóně – zvýšení počtu obyvatel a přesunu některých služeb, a v menší míře posílení výroby, přičemž předpoklady pro rozvoj rezidenčních funkcí z hlediska kvality prostředí jsou v obcích Bobravské vrchoviny s ohledem na pravděpodobný rozvoj obcí velikostní skupiny nad 2000 obyvatel lze identifikovat rozvojový potenciál ve Střelicích.
- Významnou urbanizaci území lze očekávat v k.ú. Moravany, v souvislosti s připravovaným tahem oblastního významu ve směru Brno, ul. Bohunická – Ořechovská, do prostoru Moravanských lánů s prodloužením do Modřic resp. Rajhradu. Význam propojení vzroste pokud nebude realizována JZ tangenta nebo odpovídající etapové řešení. V územní nejsou předpoklady pro vznik plochy s funkcí nadmístního významu, atraktivita dálnice D1 pro alokaci větších investic bude tlumena omezenou dostupností území, pokud nebude realizována jednoduchá vazba na vyšší komunikační systém.
- Naroste intenzita vztahů k jádru aglomerace zejména do oblastí soustředěných pracovních aktivit, zejména terciární sféry.

Pozn.: Z hlediska lokalizace ekonomických subjektů jsou v kraji nejvíce koncentrovány tržní služby do Brna (více než 50 % všech ekonomických subjektů v tržních službách, a cca 65 % ekonomických subjektů s dvaceti a více zaměstnanci),



- Posílí se zájem o využívání krajiny pro rekreaci zejména v lesním a lesoplním typu krajiny Bobravské vrchoviny, přičemž rekreační vybavenost bude realizována ve vzdáleném časovém horizontu po dořešení těžby a charakteru vodohospodářských děl na Bobravě.
- Budu stabilizovány tangenciální koridory nadřazených systému technické infrastruktury.

#### 4. PROBLÉMOVÉ OKRUHY, STŘETY A RIZIKA

Problémové okruhy lze vymezit v zásadě z následujících hledisek:

- a) Území je významně exponované existencí nadřazených systémů dopravní a technické infrastruktury, přičemž kapacita dopravních systémů musí být nezbytně doplněna ve IV multimodálním koridoru – Berlín - Praha – Brno - Vídeň – Budapešť - Istanbul (vysokorychlostní trať, rozšíření D 1, posílení tangenciálních vztahů západ – jih). Záměry související s řešením této problematiky vyvolají řadu střetů při vložení odpovídajících tras do území.

Řešení tohoto problému již bylo ověřováno několika projektovými týmy, buď po samostatných úsecích, nebo v celém průběhu řešeným územím nicméně bez řešení širších vztahů. Při pokusech o skladbu takto navržených řešení bylo zjištěno, že nelze nalézt celistvé a kompaktní řešení, a tedy, že nelze jednotlivá dílčí řešení ani samostatně hodnotit, a to ani z dopravních hledisek, ani z hledisek vlivů na životní prostředí.

Po konzultaci s objednatelem na výrobním výboru bylo dohodnuto, že je nezbytné již ve fázi průzkumů a rozborů přistoupit k předběžnému návrhu kompaktních tras, byť ve variantách, avšak tak, aby byla zaručena kontinuita v celém průběhu řešeným územím a zaručena vazba na navazující komunikační skelet. Současně bylo dohodnuto, že předběžný návrh bude reflektovat vztah k urbánní struktuře zejména rezidenčnímu území obcí se záměrem optimalizovat trasu i její niveletu a eliminovat negativní vlivy dopravy na okolí.

- b) Současný vývoj v jádru aglomerace a suburbánní zóně má negativní vliv na kvalitu prostředí vlastního území vyvolaný zvýšenou intenzitou vztahů mezi obcemi navzájem, ale v daleko větší míře hybností obyvatel vyvolanou zejména vztahy mezi bydlištěm a pracovištěm, které se realizují po tazích silnic krajského, oblastního či místního významu, které však v současnosti prochází zastavěným územím obcí.

- c) Problematika související s předpoklady rozvoje suburbánního území, je dána především možnostmi likvidace odpadních vod nezávisle na brněnské ČOV a kvalitou prostředí. Takové předpoklady lze identifikovat v obcích Bobravské vrchoviny.

- d) Problematika využitelnosti přírodního prostředí jako rekreačního zázemí Brna, v kontextu s:

- vodohospodářskými záměry realizace nádrží na Bobravě, jejichž účel využití (poté co prakticky zanikly zavlažovací systémy) není zřejmý, nicméně v rozsahu jak je dosud dokumentován není pro kvalitu rekreačního území přínosem.
- Exploatací přírodních zdrojů – těžba kamene.

- e) Střety navrhovaného dopravního řešení s ostatní technickou infrastrukturou. Po konzultacích se zadavatelem bylo dohodnuto, že bude šetřen především vztah energetických vedení VVN a VN, které mají značné prostorové nároky a jak již bylo konstatováno využívají oblast jihozápadně Brna pro tangenciální propojení systémů Čebín – Sokolnice. V tomto smyslu byly provedeny příslušné konzultace.

## 5. DOPRAVA

### 5.1 SILNIČNÍ A DÁLNIČNÍ DOPRAVA-ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY - VÝCHODISKA

#### 5.1.1 ÚVOD

Město Brno a přilehlé území, lze charakterizovat jako aglomeraci, která svým významem, možnostmi rozvoje a svou polohou, zaujímá klíčovou polohu jak z hlediska státu, tak i v rámci evropských vztahů. Tvoří důležitou křižovatku, zdroj i cíl dopravních vztahů. Evropskou integrací dochází k posílení dálkových přepravních vztahů především v relacích sever – jih, které budou realizovány prostřednictvím dopravní infrastruktury TEN (Trans-European Transport Network) zahrnuté do VI. B multimodálního koridoru Varšava - Katovice - Ostrava - Brno a IV. multimodálního koridoru Berlín – Praha – Brno – Vídeň – Budapešť – Istanbul, jejichž křižovatku tvoří právě Brno.

Stávající páteřní komunikaci na území města Brna tvoří dálnice D1 Praha - Brno - Kroměříž - Lipník nad Bečvou, vedená ve směru východ - západ při jižním okraji kompaktní zástavby města. Komunikační napojení v zájmovém prostoru zajišťují MÚK Brno Západ, MÚK Brno Centrum a dálniční křižovatka s dálnicí D2 MÚK Brno Jih a na dálnici D2 pak MÚK Chrlice. Jedná se o roštový systém komunikací, vedených kolmo na dálnici, který zejména směrem na sever prochází hustě osídlenou zástavbou města. Poloha dálnice, která je vedena příliš blízko centra města, supluje chybějící kapacitní komunikaci I/42 VMO, která řeší vnitroměstské přepravní vztahy.

#### 5.1.2 POPIS STAVU SÍTĚ JIŽNÍHO SEKTORU

Před vlastním popisem dané problematiky je nutno se krátce zmínit o stavu dopravní sítě města Brna a jižního sektoru. Komunikace je možno rozdělit z hlediska vztahů na dvě skupiny, které realizují jak tangenciální, tak radiální dopravní pohyby. Oba spolu vzájemně spolupracují a nelze je chápat odděleně:

#### TANGENCIÁLNÍ DOPRAVNÍ KORIDORY

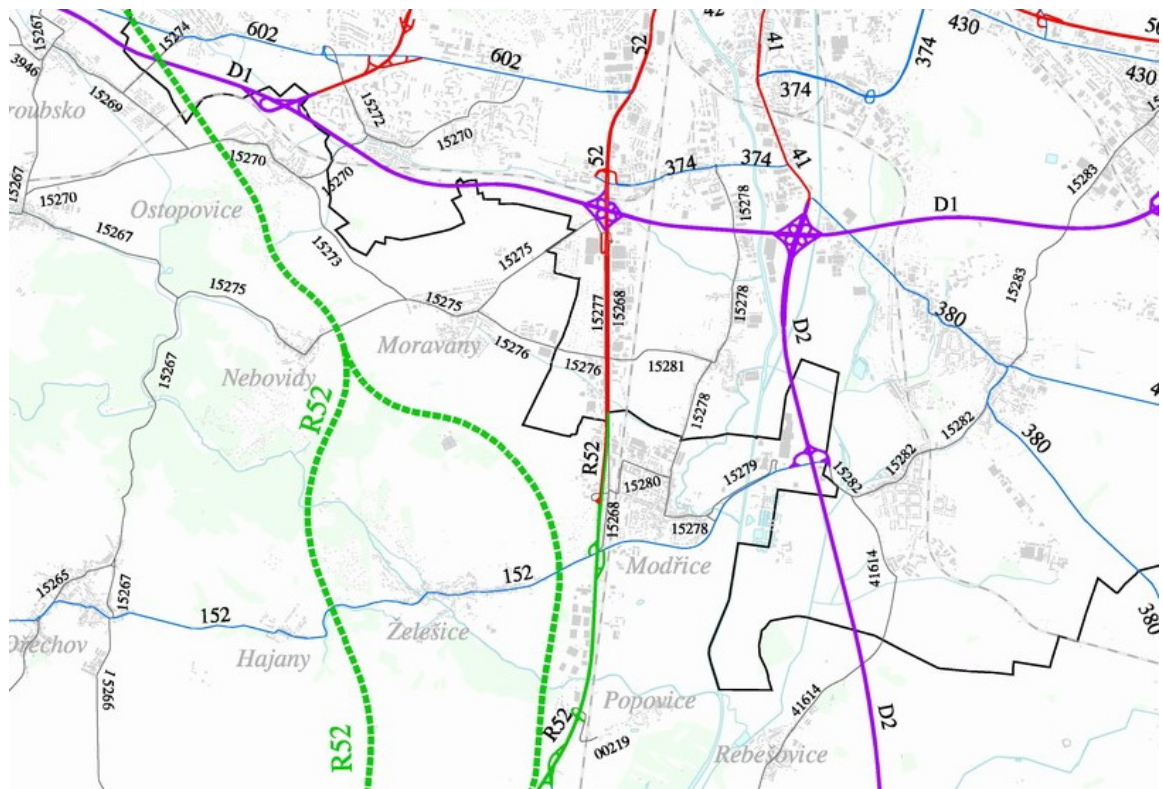
- dopravní koridor dnešní sil. I/42 - VMO Poříčí – Zvonařka – Hladíkova – tento koridor je na samém okraji centrální zóny města Brna je už v současnosti silně dopravně přetížen a nelze uvažovat z výrazným zkapacitněním daného koridoru (vzhledem k urbanizaci a charakteru území)
- dopravní koridor výhledové sil. I/42 – VMO – jedná se o propojení realizovaných částí VMO MÚK Hlinky – VMO Komárov – Černovická. Detailně jsou to úseky VMO Tunel Červený kopec, MÚK Heršpická, VMO po tělesech ŽUB, MÚK Vodařská, variantní řešení v Komárově (Mariánské náměstí – Přerovka), MÚK Bratislavská radiála. Jednotlivé úseky jsou v současnosti pouze studijně zpracovány a v území stabilizovány (mimo úsek Tunel Červený kopec). Vzhledem k faktu, že není v současnosti zahájena projekční ani investiční příprava, nelze realizaci očekávat dříve jak za 8 -10 let (v případě, že by se začalo okamžitě s přípravou). Z hlediska řešení dopravy – vzhledem k možným termínům naplnění rozvojových ploch - nelze tedy s daným koridorem v dohledném časovém horizontu uvažovat.
- dopravně-obslužný koridor Sokolova – Bohunická – je určen pouze pro místní dopravu – má tedy čistě obslužný charakter. Funkční skupina této komunikace je C – tedy s přímou obsluhou území. Komunikace nesplňuje ani možnost vedení odklonu dopravy z D1 v případě její uzavírky.
- dopravní koridor dálnice D1 – je určen především k převádění tranzitních vztahů, jak celostátních tak regionálních. Avšak vzhledem k absenci městské komunikační sítě, především pak VMO, plní dálnice ve velké míře i funkci vnitroměstských dopravních vztahů.

Poloha dálnice na území Brna bude mít roli „vnitroměstské komunikací“ a bude jí zůstatvat i nadále, neboť rozvoj území na jih od centra Brna je již v realizaci.

- dopravní koridor Moravanské lány – I/52 – Moravanská - Přízřenice – D2 – Kaštanová – Brněnské Ivanovice – byl detailně studován ve výše uvedení DUS Návrh dopravní obsluhy D1. Závěrem bylo konstatováno, že nelze v daném území najít koridor pro komunikaci funkční skupiny B, který by mohl být doprovodnou (záložní) komunikací pro D1 a mohl by přenášet intenzity dopravy nad 10-15.000 voz/den. V jednotlivých úsecích lze vyvinout komunikaci funkční skupiny C. Zde je však nutno se zastavit u reálné možnosti vyvinout komunikaci funkční skupiny B v koridoru MÚK Moravany na JZT – jižní obchvat Moravan – MÚK Moravanská – radiála „Nová Vodařská“ - severní obchvat Modřic – II/152. Propojení by vyřešilo některé problémy v oblasti. Především pak MÚK Moravanská by se staly hlavním nápojným bodem rozvojové plochy Dolní Heršpice – Přízřenice. Bez uvedené křižovatky zůstává jediným místem napojující toto území na vyšší komunikační systém ul. Moravanská. Tato komunikace je však značně limitována úrovnovým přejezdem koridorové trati č. 250, pouze jednostranným napojením na I/52 resp. obousměrnou obslužnou komunikaci III. třídy a dále zaústěním do urbanizované části Přízřenic. V radiálním směru pak zůstává v současnosti pouze koridor Masarykova – Modřická – Zelná - Havránkova – Kšírova. Lze konstatovat, že bez rozvoje komunikační sítě a především pak bez realizace MÚK Moravanská nelze v daném sektoru připravovat intenzivní rozvoj území, tak jak se předpokládá. Stávající dopravní síť není na novou zátěž připravena. Doprava by byla zavedena do stabilizovaného urbanizovaného území a zcela negativně by ovlivnila životní komfort a úroveň v okolí komunikací.
- dopravní koridor II/152 v úseku Hajany – Želešice - I/52 – D2 – II/380 – je jedinou tangenciální komunikací jižně dálnice D1, která propojuje hlavní radiální komunikace R(I)52, D2 a II/380. Rovněž tvoří rozhodující koridor pro napojení oblasti Ořechova, Hajan, Želešic a částečně i Ivančicka. Jelikož se jedná o jediné dopravní propojení, jsou křižovatkové uzly a i některé úseky již v současnosti na hranici kapacity a jakékoliv další navyšování intenzit nelze uvažovat.
- dopravní koridor III/15275, 76 v úseku Střelice - Nebovidy – Moravany - I/52 – je místní systém komunikací, který tvoří tangenciální charakter a je ukončen na souběžné komunikaci k sil. I/52 – konkrétně pak na sil. III/15277. Za sil. I/52 je pokračování tangenciálního směru v podobě sil. III/15281. Bez MÚK Moravanská však není tento tah kontinuální a vede k dopravním závkům.

## RADIÁLNÍ DOPRAVNÍ KORIODORY

- dopravní koridor R52 – I/52 – ul. Vídeňská – IV multimodální koridor - je společně s dálnicí D2 hlavní radiálou z jihu města, na rozdíl však od D2 přenáší jak čistě tranzitní (a to i mezinárodní) dopravní vztahy, tak plní (společně s doprovodnými obslužnými komunikacemi - v současnosti sil. III. třídy – ve výhledu MK) funkci čistě obslužnou. Významná je křižovatka s D1 – MÚK Brno Centrum. V těsné blízkosti pak je realizováno napojení uvedených paralelních – kolektorových – komunikací, ale rovněž napojení OC Tesco i okolních obcí – Moravany, Nebovidy... Současné řešení není ideální, v některých detailech napojení dopravně nebezpečné se zdrojem nehod. Kongesce dopravy v místě napojení MK jsou patrné i mimo špičkové hodiny.
- dopravní koridor „Nová Havránkova - Vodařská“ – je výhledovou novou regionální a dále městskou radiálou, která by jednak měla ulehčit tahu I/52 propojením přes MÚK Moravanská a především umožnit rozvoj celého území Heršpic a Přízřenic. Uvedená radiální komunikace by měla být na jihu napojena na sil. II/152 – severní obchvat Modřic resp. na MÚK Modřice na jižní části tangenty (ve výhledu) a na severu pak být ukončena na I/42 – VMO v MÚK Vodařská.



zdroj: ŘSD DÁLNIČE A RYCHLOSTNÍ SILNIČE V ČR stávající a plánované - stav k 1.7.2007

- dopravní koridor Masarykova – Modřická – Zelná - Havránkova – Kšírova – je v současnosti jedinou radiální komunikací mezi I/52 a D2. Svým charakterem se jedná o místní obslužnou komunikaci funkční kategorie C a nelze na tuto komunikaci přenášet tranzitní ani mezioblastní vztahy
- dopravní koridor D2 – je nejvyšším stupněm komunikačního systému. Zde je nutno si uvědomit, že dálnice v předmětném úseku plní funkci čistě dopravní (tranzitní vztahy), tak funkci dopravně obslužnou – neboť realizuje dopravní napojení obchodních areálů Avion Park, Olympia...). Z hlediska možnosti napojení území se jedná o křižovatky se sil. II/152, křižovatku Avion park a MÚK Brno Jih. Tato napojuje D2 na D1 a rovněž tvoří napojení na městský komunikační systém. Dopravní koridor je veden ve výhledu sil. I/41 Bratislavskou radiálou do centra města – na vnitřní okružní komunikační systém Zvonařka – Hladíkova. Extravilánový charakter komunikace bude ukončen na MÚK Bratislavská radiála se sil. I/42 VMO, dále bude pokračovat jako MK – čtyřpruhová, směrově dělená s úrovněnými křižovatkami. V současnosti je veškerá doprava vedena po ulici Hněvkovského centrální částí Komárova, což je z dlouhodobého hlediska pro občany Komárova, ale i pro samotnou dopravu neúnosné.
- dopravní koridor II/380 - napojuje město Brno na jihovýchodní sektor regionu. V současnosti je koridor veden zastavěným územím Tuřan a Brněnských Ivanovic a navádí veškerou tranzitující dopravu přes ulici Kaštanovou do radiálního směru Hněvkovského. Snahou je potlačit tyto radiální směry a regionální dopravu směřovat mimo silně urbanizované oblasti – tedy východním obchvatem Tuřan přes Černovickou terasu na VMO pomocí MÚK Průmyslová.
- dopravní koridor III/15270 Střelice – Ostopovice – Brno – je významnou radiální komunikací pro spádovou oblast Střelicka. Vedení komunikace středem Ostopovic a napojení do čistě místní sítě města Brna je systémově nevhodné a přináší s sebou velká negativa do okolí komunikace. Je nutno podotknout, že celá tato oblast je velice špatně napojena na vyšší komunikační systém, veškeré napojení je realizováno přes místní sítě obcí nebo města Brna.

- dopravní koridor III/15267 Střelice – Troubsko – Bosonohy (II/602) – Brno – je další radiální komunikací řešící oblast Střelicka a v daném případě i napojení areálu Čepro na vyšší komunikační systém
- dopravní koridor III/15275 Nebovidy – Moravany – Brno – je radiální komunikací komunikace napojující dotčené obce na město Brno. Napojení do MÚK Brno Centrum s D1 je dopravně velice nevhodné a již dnes jsou i v mimošpičkových obdobích dopravní kongesce.

### 5.1.3 DOPRAVNÍ PROBLEMATIKA

Dopravní problematika území Brno jih vychází jednak z požadavků přípravy rozvojových ploch na území města Brna a přilehlých plochách dotčených obcí a jednak z čistě dopravních požadavků vyvolávající řešení koridorů D1, D2 či R52 v daném území. Dopravně urbanistická studie zpracovaná v r. 2006 byla zaměřená v prvním okamžiku na řešení problematiky „souběžné komunikace“ k dálnici D1 především v lokalitě Dolní Heršpice – Přizřenice v souvislosti s akcí „Zkapacitnění dálnice D1“, včetně přestavby MÚK Brno Jih a MÚK Brno Centrum. Komplexní řešení však v analýze ukázalo celkové problémy v území, které je nutno rozšířit na celou plochu mezi územím Šlapanic na východě a Troubska na západě. Výchozím materiálem byl stávající stav zastavěného území a komunikační sítě. K tomuto stávajícímu stavu jsou přiřazeny možné rozvojové plochy v celém dotčeném území bez rozvoje komunikační sítě a v posledním kroku byl naznačen rozvoj dopravní sítě v území. „Etapu“ rozvojových ploch bez nové komunikační sítě je nutno vidět jako „katastrofický scénář“, který za určitých okolností může být naplněn. Z jakého důvodu katastrofický? Velikost a potenciál rozvojových ploch je tak veliký, že nároky na dopravu z těchto ploch (a nutno podotknout že i bez rozvoje území - pouze při každoročním zvyšování automobilizace) stávající komunikační systém není schopen pojmout. Rozvoj území by se pak zcela negativně odrazil jednak na komunikační síti města resp. jeho obyvatelích (snížení komfortu, životním prostředí atd.), ale rovněž v komfortu napojení a možného rozvoje předmětných ploch, což může vést až k odlivu investorů v případě, že dopravní infrastruktura bude poddimenzována. A jaké jsou okolnosti kdy může být tento „katastrofický“ scénář naplněn? Tyto jsou dány především možnostmi přípravy, realizace a financování. Doba přípravy a realizace staveb dopravní infrastruktury je daleko delší než příprava a realizace uvedených rozvojových ploch. Zcela rozdílné jsou i možnosti financování těchto staveb. Zde je nutno podotknout, že v daném území nejsou současně připravovány žádné dopravní stavby, která by mohly být v území realizovány v příštím minimálně pětiletém období. Jedinou připravovanou akcí (a to v počátku) je projekt Zkapacitnění dálnice D1. Z tohoto důvodu jsou naznačené obavy aktuální. Pro snazší pochopení problému je možno z uvedené studie shrnout urbanistický pohled na řešení daného sektoru. Celý sektor lze rozdělit na tři hlavní segmenty – jihovýchodní, jihozápadní a sektor „Přednostní urbanizace Dolní Heršpice – Přizřenice“.

### 5.1.4 ZONACE V JIŽNÍM SEKTORU

#### JIHOVÝCHODNÍ SEKTOR

V průběhu poslední dekády vznikly mimořádné podmínky pro rozvoj v prostoru jihovýchodního sektoru:

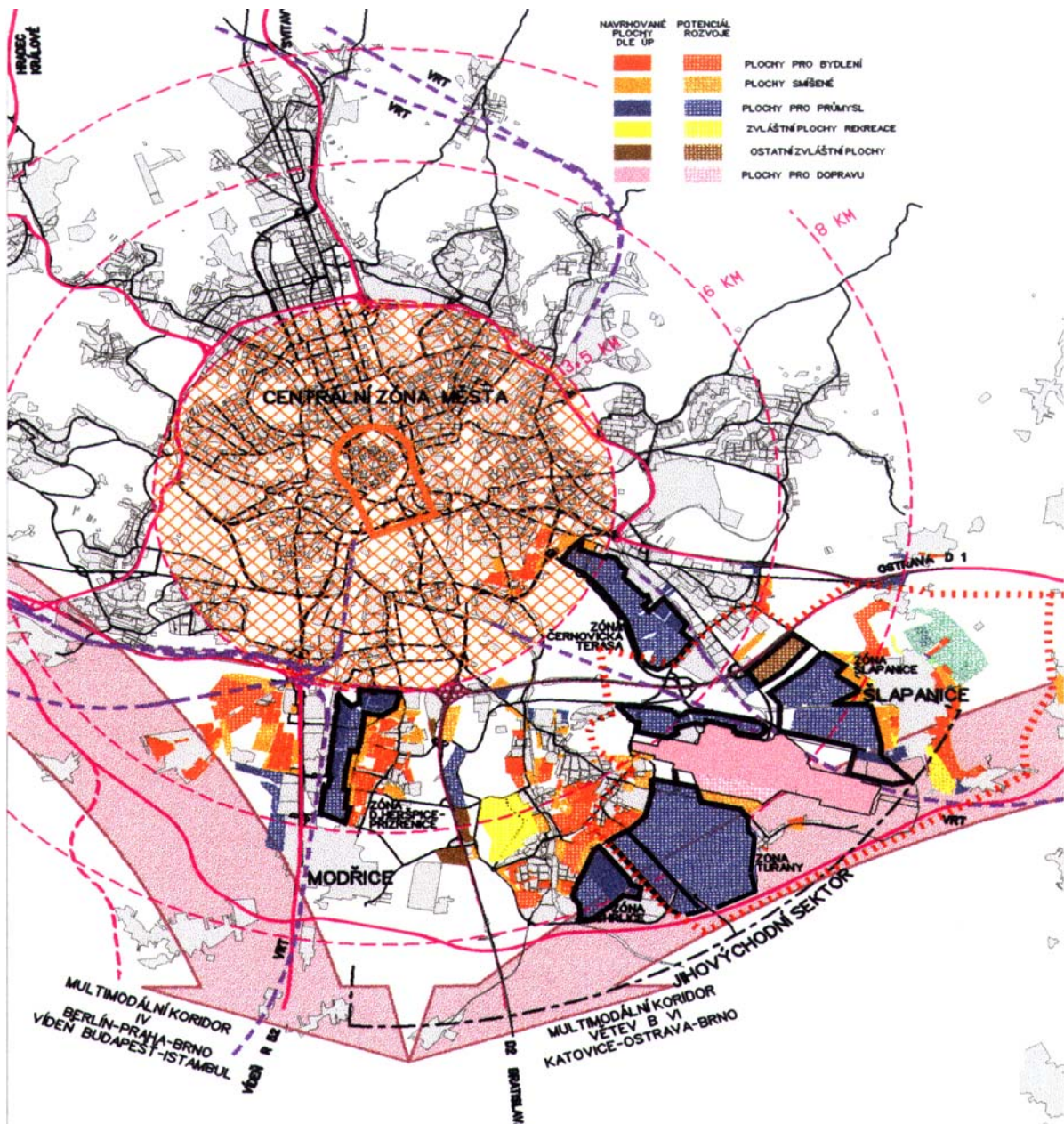
- ukončení provozu vojenského letiště
- možnost využití ploch v prostoru Černovické terasy a jejich intenzivní naplňování
- rozvoj letecké dopravy na mezinárodním letišti v Brně Tuřanech

Územní a technické předpoklady v navazujícím území Tuřany – Chrlice a Šlapanice, jsou takové, že lze předpokládat využití celého identifikovaného potenciálu ploch pro ekonomické činnosti:

- území v přímém vztahu k multimodálnímu koridoru (větev B VI–Katovice-Ostrava-Brno)
- v územní zóně lze zajistit bezprostřední obsluhu všemi druhy dopravy, včetně letecké

- sektor je rámcově vymezen v perimetru 6-8 km od centra Brna, a je tedy zřejmý předpoklad dobré dostupnosti zdrojů pracovních sil i kooperačních vazeb k výrobním, obslužným i výzkumným kapacitám města Brna a na druhé straně kvalitní zázemí rezidenčních funkcí v Brně i okolních sídlech
- v zóně je příznivá terénní konfigurace
- v území nejsou chráněné lokality soustavy Natura 2000

Kromě výše uvedené charakteristiky prostoru Tuřany – Chrlice Letiště – Šlapanice, se významný tlak na zastavění území projevuje i v prostoru kolem dálnice D2. Přes snahu o zachování „zeleného klínu“ který se identifikuje s nivou řeky Svratky (vč. záplavového území) lze předpokládat nárůst aktivit obchodního charakteru (Olympia II, a III.) i IKEA II, včetně důsledků na dopravní obsluhu, zejména co do intenzity, ale i způsobu obsluhy. Pravděpodobně bude nezbytné počítat s obdobným tlakem na využití ploch u křižovatky D1 D2 proti shopping centru AVION (Tesco a Ikea), zejména pokud bude potvrzena reálnost propojení směrem k Brněnským Ivanovicím.



## JIŽNÍ SEKTOR

Prostor „přednostní urbanizace Dolní Heršpice – Přízřenice“, kde se objevuje intenzivní zájem investorů o využití území je z hlediska obecných urbanistických zásad usměrňování suburbanizace jedním z mála, kde lze realizovat multifunkční městskou strukturu pásového uspořádání, při zachování a využití kvality prostředí dané blízkostí přírodních hodnot biokoridoru podél Svratky

Z hlediska výrobních a logistických činností je pak významný pás kolem ul. Vídeňské, kde lze na území města očekávat intenzifikaci využití ploch včetně Modřic.

## JIHOZÁPADNÍ SEKTOR

Jihozápadní sektor je z jihozápadu jednoznačně vymezen výběžky Bobravské vrchoviny a má tedy z hlediska rozvojového potenciálu uzavřenější charakter oproti sektoru jihovýchodnímu. Jeho současný stav lze charakterizovat jako venkovský prostor suburbánní zóny jádra aglomerace, v němž se rozvíjí jednotlivá sídla v rámci svých hranic zastavěného území s jednotlivými rozvojovými plochami převážně rezidenčního charakteru navazujícími na urbanizovaný prostor sídel. Je to dáno především terénní konfigurací, a poměrně jednoznačně ukončenou urbanizací v prostoru Brna (Bohunice – Starý Lískovec) ve směru jihozápad. Urbanizační pás lze identifikovat jako radiální severně D1 v prostoru Bosonohy – Veselka, s osou v ul. Pražská.

Je otázkou podrobnějšího zkoumání jaký charakter, rozsah a jaký význam bude mít potenciál Jihozápadního sektoru. Území leží v atraktivní vzdálenosti od středu města (mezi perimetry 4 – 6 km) a má dobře dostupné kvalitní přírodní zázemí údolí Bobravy. To vytváří velmi příznivé podmínky pro rozvoj zejména rezidenčních funkcí. Při doplnění odpovídající dopravní infrastruktury a občanské vybavenosti propojené s jádrem aglomerace by toto území mohlo sehrát pozitivní roli pro vyvážený rozvoj města Brna.

Je zřejmé že podobně jako D1 v JV sektoru bude v tomto prostoru urbanizačním „urychlovačem“ příprava jihozápadního propojení v poloze R52, za předpokladu, že v prostoru JZ sektoru bude možné připojení na tuto komunikaci. Další impulsy mohou být odvozeny z uvažovaných propojení k městu – např. most přes D1 z ul. Bohunické do prostoru Moravanských lánů (rozvoj rezidenčních funkcí - „jižní město“). Pro významnější rozvoj výrobních a logistických činností v tomto segmentu bude mít nesporný význam navrhované všesměrné napojení území na R52 v oblasti Moravanských lánů.

### 5.1.5 PŘEDMĚT DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Z hlediska dopravní problematiky je nutno vycházet ze stávajícího stavu komunikační sítě. Ten je tvořen jednak nadřazenou sítí – dálnice D1, D2, sil. I/52 s návazností na R52, II/152, II/380 a II/417 a jednak doplňkovou sítí silnic III. třídy a komunikacemi místními. Z hlediska nadřazené sítě se jedná především o uvedené dálniční koridory D1, D2 a I(R)/52 včetně významných křižovatek MÚK Brno Jih a MÚK Brno Centrum. Původní poloha dálničního koridoru oddělovala město Brno od jižního (spíše zemědělského) segmentu, v současné době se dálnice stává spíše vnitroměstským dálničním koridorem. Z výhledového stavu je pak jasně patrné, že město Brno svým rozvojem plně dálniční koridor pohltilo a ve velké míře překročilo. Zde je nutno se zmínit o odlišném náhledu na funkci dálnice, dálničních křižovatek a možnosti obsluhy území. V současnosti je po uvedených komunikacích vedena jak tranzitní doprava a to i mezinárodně tranzitní, tak i ve velké míře doprava místní. Musíme si uvědomit, že na jihu města není zrealizován Velký městský okruh a dálniční koridor ho v určitých dopravních pohybech nahrazuje. Komunikační síť na jihu města je v tangenciálním směru silně poddimenzována. V neposlední řadě je do křižovatek MÚK Brno Jih a MÚK Brno Centrum zahrnuta i obsluha obchodních aktivit (IKEA, Tesco...) i napojení přilehlých obcí jako Modřice, Moravany, Želešice atd. Z hlediska pohledu nadřazené sítě je slučování tranzitní funkce a obslužné funkce na komunikacích kategorie D/R nemožné. V přípravě akce Zkapacitnění dálnice D1 je uvažováno s radikální přestavbou obou zmíněných křižovatek.

### 5.1.6 NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA VYŠŠÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM

Jelikož stávající komunikační systém není na růst intenzit a rozvoj ploch připraven, je nutno hledat takové dopravní řešení, které by rozvojové plochy adekvátně napojilo na nadřazený komunikační systém. A to tak, aby doprava nezatěžovala místní síť a urbanizované plochy. Mezi uvedenou nadřazenou komunikační síť lze zařadit komunikace D1, D2, I/52, I/42-VMO, sil. I/41-Bratislavská radiála. Z hlediska nápojných uzlů pak křižovatky MÚK Brno Centrum (D1-I/52), MÚK Brno Jih (D1-D2), Avion park (napojení území), MÚK Chrlice Olympia (D2-II/152), MÚK Modřice (I/52-II/152). VMO ani sil. I/41 Bratislavská radiála nejsou v současnosti realizovány, stejně tak jako doplňkové křižovatky na D1 (Černovická terasa). Jelikož stávající systém není ve výhledu vyhovující, proto již minulý územní plán města Brna hledal nové možnosti napojení, které umožnili jak řešení tranzitní dopravy v území tak jeho napojení .

Územní plánem města Brna bylo navrženo:

- zachování dálničních křižovatek Brno Centrum, Brno Jih, Avion Park, Olympia, Modřice na I/52
- na I/52 doplnění o křižovatky MÚK Moravanská a zachování územní rezervy pro MÚK Carrefour – tyto křižovatky by napojily rozvojové území Heršpic a Přízřenic
- na D1 doplnění křižovatky na radiále „nová Vodařská“ – zde je nutno se zmínit, že daná křižovatka byla důležitá pro rozvoj území Dolní Heršpice – Přízřenice a takto byla rovněž koncipována. Rozvoj dopravy, změna legislativy a pohled správce komunikace ŘSD ČR však v současnosti vede k názoru, že tuto křižovatku nelze v mezikřižovatkovém úseku MÚK Brno Centrum a MÚK Brno Jih vyvinout. Bylo by to možné pouze z kolektorových komunikací, problém však je v jejich napojení do obou uvedených křižovatek. Jednalo by se rovněž o zásah do připraveného projektu Zkapacitnění dálnice D1 a rovněž kolize s TP Dopravního značení – umístění portálů na dálnicích a rychlostních komunikacích.
- na D1 doplnění MÚK na sil. II/380 – napojení Černovické terasy

Na základě zpracované studie bylo naznačeno, že nelze uvažovat s jinými než výše uvedenými křižovatkami a ani s jinými dopravními koridory. Naopak, oproti územnímu plánu města Brna z roku 1994 se nepředpokládá realizace nové křižovatky na D1 na novou radiálu Havránkova – Vodařská, dále MÚK Carrefour. Projekt Zkapacitnění dálnice D1 uvažuje se zrušením některých dopravních napojení území. Toto vede k snížení komfortu dopravního napojení rozvojového území. Nelze ani předpokládat, že se v daném území najde stopa pro novou tangenciální komunikaci kategorie B, která by dopravní situaci v území výrazně odlehčila.

Z hlediska mimobrněnských vazeb je nutno se zmínit i o dalších křižovatkách v území, které jsou nosné pro okolní obce a to především křižovatky na I/52. Zde se jedná o napojení ul. Ořečovské a souběžných komunikací III. tříd na ul. Vídeňskou – resp. sil. I/52. Napojení u OC Tesco – bývalý Carrefour je významné pro celou oblast Moravan, Nebovid, částečně Ořechova a Střelicka, na druhé straně pak Přízřenic a Modřic. Zároveň plní funkci propojení obou stran I/52. Obec Modřice je pak napojena samostatným sjezdem přímo ze sil. I/52 a dále zprostředkovaně přes křižovatku na sil. II/152. Zde je napojena rovněž oblast Želešic, Hajan i logistické centrum u I/52. Další křižovatka je MÚK Bobrava napojující lokalitu Bobrava a Popovice. Dále MÚK Rajhrad je napojujícím uzlem pro sil. II/425 Rajhrad, Židlochovice.

### 5.1.7 PŘEDPOKLADY PRO NÁVRH DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ OBLASTI

Předpoklady pro návrh dopravního řešení vychází jednak z výše uvedených řešení, územních možností a postupů a jednak jsou odvozeny z rozboru dopravních intenzit.

Byl zpracován místní model dopravy Brno Jih, který vycházel:

- ze stávající komunikační sítě
- stávajících intenzit dopravy
- rozvoje automobilizace dle koeficientů ŘSD ČR



- rozvojového potenciálu celého území

Pro výchozí představu o intenzitách vozidel byl zpracován Základní modelový stav pro rok 2015, kdy je předpoklad, že rozvojové plochy budou naplněny a rozvoj dopravní infrastruktury nebude dosažen. Dále byl modelován stav výhledové komunikační sítě. Ve zkratce lze shrnout:

- stávající intenzita na D1 – 60.000 voz/24hod v r. 2005
- tranzit po dálnici D1 – 40%
- ostatní tranzit ve směrech D2 a I/52 po dálnici D1 - 34%
- zdrojová/cílová + vnitroměstská doprava po dálnici D1 - 26%
- výhledová intenzita na D1 - 100.000 voz/24 hod v r. 2015
- tranzit po dálnici D1 – 40% - 40.000 voz/24hod
- ostatní tranzit ve směrech D2 a I/52 po dálnici D1 - 34% - 34.000 voz/24hod
- zdrojová/cílová + vnitroměstská doprava po dálnici D1 - 26% - 26.000 voz/24hod

Z uvedeného vyplývá, že takové dopravní zátěže lze těžko převádět přes stávající komunikační a křižovatkový systém. Jelikož nelze v urbanizovaném území počítat s radikálním vstupem do území, je nutno v daném území sledovat ta dopravní řešení, která jsou pro území nezbytná a v současné době reálná. Jestliže však nebude zahájena aktivní příprava, je možné, že ve výhledu – při masivním rozvoji území – již některé dopravní propojení nebude možno realizovat – že rozvoj území bude pokračovat tak rychle, že se plochy pro komunikační systémy budou zmenšovat nebo přímo budou zasaženy tak, že dopravní stavby nebude možno zrealizovat, nebo pouze za cenu vysokých investičních nároků. Jako nové nosné dopravní koridory jsou (bez pořadí priorit):

- MÚK Moravanská – zde se jedná o hlavní křižovatkový uzel pro napojení rozvojové plochy Dolní Heršpice – Přízřenice na I/52 resp. R52, D1 – tedy do směrů Vídeň, Praha, Olomouc – Ostrava ale i Brno centrum. Bez této křižovatky lze jen obtížně v dané lokalitě umístit takové aktivity, které vyvolávají nárůst nákladní – kamionové dopravy. Z některých úvah vyplývá, že realizace MÚK Moravanská lze chápat jako vyvolanou investici k akci zkapacitnění dálnice.
- JZT a JT – jedná se tangenciální propojení D1 – I/52 (R52) – D2. Toto propojení je jediné schopné odlehčovat dálnici D1, D2 a I/52 na území města Brna, převádět tranzitní dopravu a umožní redukci přestavby křižovatek Brno Centrum a Brno Jih.
- Radiála Nová Vodařská – je hlavní novou městskou radiálou spojující JT (MÚK Modřice) a VMO (MÚK Vodařská) procházející celou rozvojovou plochou Dolních Heršpic a Přízřenic.
- Severní obchvat Modřic – je nedílnou součástí řešení, neboť propojuje MÚK Moravanskou se sil. II/152 resp. D2
- Komunikační systém Brněnské Ivanovice – řeší severní obchvat obce s mimoúrovňovým křížením s tratí ČD č.300 a napojením rozvojových ploch podél D1 v návaznosti na obchvat Tuřan na sil. II/380.

### 5.1.8 PREDIKCE NÁVRHU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

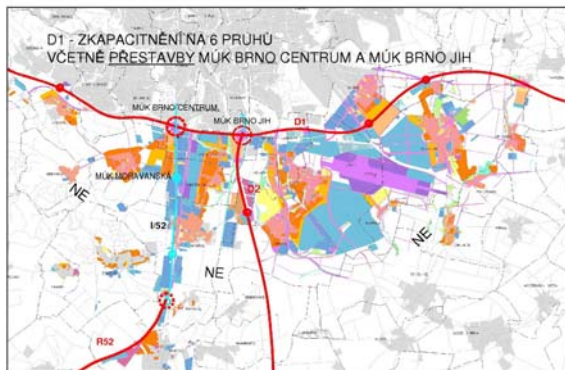
Vlastní predikce návrhu řešení je rozdělen na dvě samostatné části:

- Koncepční problematika – předpoklady řešení
- Varianty řešení JZT a JT

### 5.1.9 KONCEPČNÍ PROBLEMATIKA – PŘEDPOKLADY ŘEŠENÍ

Před vlastním popisem variant řešení je nutno se krátce zmínit o možnostech přístupu k řešení daného úkolu. Existují totiž tři zcela odlišné přístupy, které jsou založeny na určitých předpokladech. Z těchto předpokladů se vycházelo při přípravě stavby Zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Brno Centrum a MÚK Brno Jih.

### PŘEDPOKLAD A

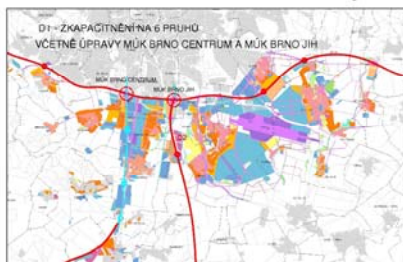


**Předpoklad A** neuvažuje s přípravou tangent a bylo by nutno přistoupit k přestavbě dálnice D1 a obou dotčených MÚK velkoryse s tím, že bude preferována dopravní funkce dálnic D1 a D2 a nutnost řešení R52 – tedy její napojení na D1 v MÚK Brno centrum. Tento předpoklad by znamenal nutnou úpravu sil. I/52 mezi Rajhradem a Brnem na rychlostní komunikaci. Vlastní MÚK by musely plnit především čistě dopravní funkci. Toto řešení bylo během projednávání zamítnuto, včetně vyjádření dotčených Ministerstev dopravy a vnitra. Daný předpoklad odpovídá „0“ variantě.

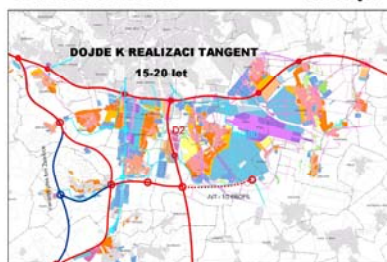
**Předpoklad B** lze rozdělit na dvě části. Východiskem obou je Zkapacitnění dálnice D1 v takové úpravě, která kapacitně vyhoví na určité časové období a zároveň bude vyhovovat požadavkům Města Brna a MD ČR a MV ČR. Toto řešení bylo nalezeno a je dále v projektové přípravě. Časové období se dle předpokládaných intenzit uvažuje 15-20let. Po této době dojde pravděpodobně k naplnění kapacity daného úseku dálnice a obou MÚK a bude nutno přistoupit k jednomu ze scénářů B1 nebo B2.

**Předpoklad B1** počítá v souběhu s I. etapou (Zkapacitněním D1) kontinuální přípravu JZT a JT tak, aby mohla být stavba tangent naplňována v dalším časovém období. Řešení tangent pak odpovídá variantám 1,2.

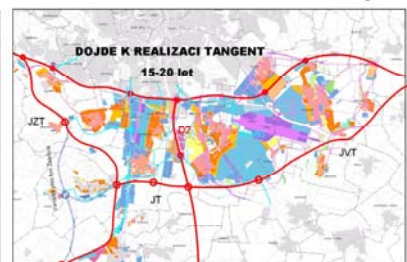
#### PŘEDPOKLAD B1 I.etapa



#### PŘEDPOKLAD B1 II.etapa

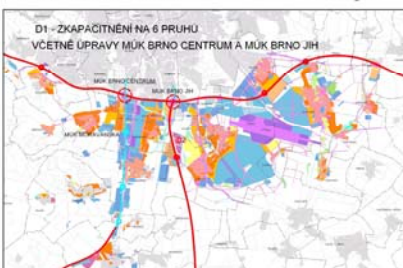


#### PŘEDPOKLAD B1 III.etapa

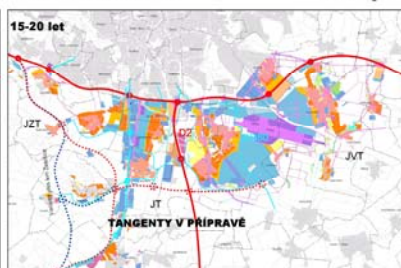


**Předpoklad B2** pak naznačuje postup v případě, že nedojde k realizaci JZT a JT z důvodů územních, finančních a jiných. Pak bude nutno přistoupit k dokončení obou zmíněných MÚK a stejně jako u předpokladu A řešit napojení R52 na D1 – tedy změnu sil. I/52 na R52 v úseku Rajhrad – Brno. Tomuto by pak odpovídala „0“ varianta.

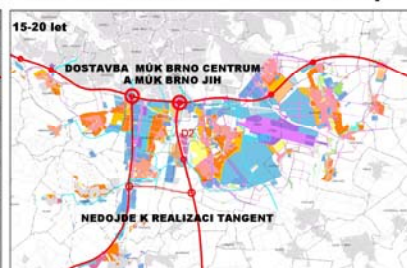
#### PŘEDPOKLAD B2 I.etapa



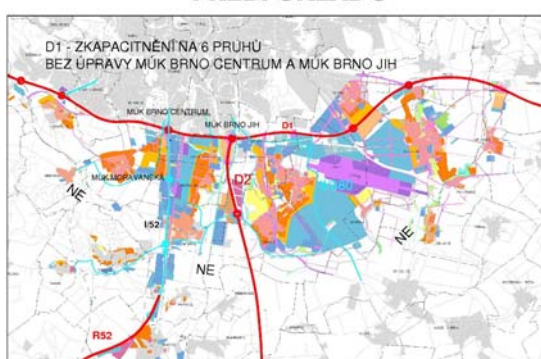
#### PŘEDPOKLAD B2 II.etapa



#### PŘEDPOKLAD B2 III.etapa



### PŘEDPOKLAD C



**Předpoklad C** je pak scénářem blokace veškerých dopravních staveb – Zkapacitnění D1, příprava JZT a JT atd. v daném případě by nemohlo dojít k žádnému rozvoji v jižní oblasti Brna i přilehlého regionu. Došlo by k zakonzervování stávajícího, a to již dne zcela nevyhovujícímu stavu. Tato možnost se jeví jako zcela odmítavá jak z hlediska samotného dopravního systému a bezpečnosti

silničního provozu, tak vlastně i života – rozvoje samotného města Brna a regionu. Byly by rovněž zcela narušeny již zmíněné transevropské dopravní koridory v oblasti Jihomoravského kraje a tím i vlastně celé České republiky.

### 5.1.10 VARIANTY ŘEŠENÍ JZT A JT

Vlastní návrh řešení JZT a JT je na základě výše uvedeného popisu a předpokladů rozdělen na dvě základní kategorie. Varianty řešící stopu R52 po D1 a tzv. nulové varianty. Jelikož i tzv. nulová varianta může obsahovat variantní řešení, jsou představeny dvě základní koncepce 0-A a 0-B.

- Varianta 1 (Modřická) a varianta 2 (Želešická) – které představují určitý návrh řešení R52 v podobě JZT a JT
- Varianta 0A – která problematiku v jižním sektoru řeší bez nové trasy R52 v podobě JZT a JT a zachovává stávající komunikační systém v oblasti.
- Varianta 0B – předpokládá vedení nové rychlostní komunikace ze stávající R52 novou trasou na D2 – napojena do nové MÚK Chrlice II.

Výběr variant řešení byl proveden na základě dříve zpracovaných studií v předmětné oblasti. Mezi rozhodující lze zařadit:

Označení	název	zadavatel	zpracovatel	datum
<b>1A</b>	Rychlostní silnice R52 Troubsko - Rajhrad, vyhledávací studie	ŘSD	HBH Projekt s.r.o	2004
<b>1B</b>	Rychlostní silnice R52 Troubsko - Rajhrad, vyhledávací studie	ŘSD	HBH Projekt s.r.o	2004
<b>1C</b>	Trasa vychází z technického prověření "Jihozápadní tangenta města Brna - prověření technického řešení v jižním segmentu" Pragoprojekt a.s. - původní studie „Jihozápadní Tangenta“, firmou HBH Projekt s. r. o. 2002	JMK	Pragoprojekt a.s.	2006
<b>1D</b>	Rychlostní silnice R52 Troubsko - Rajhrad, vyhledávací studie	ŘSD	HBH Projekt s.r.o	2004
<b>1E</b>	Rychlostní silnice R52 Troubsko - Rajhrad, vyhledávací studie, HBH Projekt s.r.o. - únor 2004,- Modifikace v rámci projektové dokumentace D1 STAVBA 01191 - VARIANTNÍ ŘEŠENÍ MÚK BRNO CENTRUM A MÚK BRNO JIH, P.K. Ossendorf s.r.o.	ŘSD	HBH Projekt s.r.o, P.K. Ossendorf s.r.o.	2007
<b>1F</b>	Rychlostní silnice R52 Troubsko - Rajhrad, vyhledávací studie, HBH Projekt s.r.o. - únor 2004,- Modifikace v rámci projektové dokumentace D1 STAVBA 01191 - VARIANTNÍ ŘEŠENÍ MÚK BRNO CENTRUM A MÚK BRNO JIH, P.K. Ossendorf s.r.o.	ŘSD	HBH Projekt s.r.o, P.K. Ossendorf s.r.o.	2007

### 5.1.11 VARIANTY 1, 2

Obě uvedené varianty řešení vychází z předpokladu B1, který uvažuje se Zkapacitněním dálnice D1 na určité časové období a kontinuální přípravu R52 v podobě JZT a JT. Aby mohl být naplněn daný předpoklad je nutno uvažovat jednak s řešením R52 – tedy propojením stávající dálnice D1 se stávající R52 směrem na Mikulov, ale rovněž tak s propojením R52 k dálnici D2 přes křižovatku MÚK Chrlice II. Bez uvedeného propojení totiž není možné výhledové dělení dopravního proudu v daném sektoru. Dané řešení R52 od dálnice D1 směrem na jih a dále na dálnici D2 není podmíněno žádným z řešení napojení naší dálniční sítě na dálnici A5 v Rakousku – tedy na místa napojení Mikulov x Poštorná. Vlastní řešení trasy vychází z několika variant řešení, které byly zpracovávány v minulém období a v zásadě lze sledovat dvě základní trasy. Trasu varianty 1 – tzv. Modřinkou a varianty 2 – tzv. Želešickou. Obě trasy mají stejné východisko na dálnici D1 – MÚK Troubsko a napojují se na stávající R52

směrem na Mikulov a na dálnici D2 v podobě MÚK Chrlice II. Z hlediska problémů v území, které mohou být pro další pokračování zásadní je možno zdůraznit:

- MÚK Troubsko – nutná úprava MÚK tak, aby byly eliminovány dopady do území (např. otočením výškových úrovní dálnice a rychlostní komunikace. Křižovatka musí být navržena v dnes určených dopravních plochách ÚP a musí splňovat etapovou možnost výstavby od D1 směrem na jih po R52.
- Lokalita Ostopovice – snaha o vedení trasy R52 západně obce Ostopovice i od původní trasy „Německé dálnice“.
- MÚK Nebovidy – napojení sektoru Moravany, Nebovidy, Střelice ... na vyšší komunikační systém přes přeložku sil. III/15275. Toto řešení umožní rozvoj celého území, neboť bude v uzlových bodech napojeno na systém komunikací R a D, což je hlavní předpoklad rozvoje území.
- Přeložka sil. III/15275 – je nutností pro možnost rozvoje území a vedení dopravy mimo centra obcí Nebovidy a Moravany. Jedná se o další napojení Střelicka na město Brno. Současné hlavní spojení přes Ostopovice a Starý Lískovec by bylo doplněno o další koridory – most Ořečovská - MUK Bohunická a nové napojení území přes MÚK Moravanská. Přeložka je řešena severním obchvatem Nebovid s MÚK Nebovidy na R52, dále severním obchvatem Moravan a napojením na Most Ořečovská připravovaný koordinovaně se Zkapacitněním dálnice D1. Trasa však s sebou přináší technické problémy především ve výškovém vedení trasy ve značně komplikovaném terénu. Součástí řešení může být i východní obchvat Ostopovic na sil. III/15273 a to s ohledem na umístění MÚK Nebovidy.
- Varianta 1 Modřická – lokalita Moravany – Modřice – se snahou vedení trasy co nejdále od urbanizovaného území a citlivou polohou v terénu s umožněním vedení nivelety tak, aby byla co nejvíce zajištěna eliminace negativních dopadů z dopravy do území.
- Varianta 1 Modřická – MÚK Modřice – situování MÚK mimo zásah do rozvojových ploch obce s napojením JT směrem na D2.
- Varianta 1 Modřická - Tunel Bobrava – průchod masivem Bobravy je řešen tunelem dl. 840m a mostním objektem přes vlastní vodoteč.
- Varianta 1 Modřická – MÚK Rajhrad – řešení MÚK tak, aby napojení sil. I/52 směrem na Brno bylo všesměrné – napojením průmyslových ploch mimo centrální oblast Modřic.
- Stávající sil. I/52 – zůstává zachován stávající princip sil. I. třídy s možností doplnění obsluhy území – především pak napojením průmyslové zóny Modřice přímo na sil. I/52 bez závleku přes Modřice a sil. II/152.
- Řešení JT – zůstává pro obě varianty shodné s nutným propojením R52 a D2.. V inkriminované oblasti Modřic je křížení se stávající sil. I/52 a železniční tratí řešeno přechodem JT nad uvedenými trasami. Problematické je vedení JT v souběhu se vedeními VVN. Na jižní tangentě je nutno zrealizovat MÚK napojující novou severojižní stopu Severní obchvat Modřic – Nová Havránkova – Nová Vodařská.
- MÚK Chrlice II – nutný návrh řešení MÚK v souvislosti el. vedeními VVN a možnostmi zásahu do okolních ploch. V dané souvislosti je nutno rovněž dořešit problematiku D2 v návaznosti na rozvojové plochy v okolí dálnice, a to jak plochy již realizované, tak plochy připravované.
- Varianta 2 Želešická – obchvat Tunel Želešice – západní obchvat Želešic je řešen mimo prostor lomu a to tunelovým úsekem cca. 1km dlouhým s rizikem kontaktu tunelu a dobývacího prostoru lomu.
- Varianta 2 Želešická – MÚK Hajany – situování MÚK R52 a JT mimo urbanizované území Želešic a Hajan s propojením JT tunelem pod Želešicemi.

### 5.1.12 VARIANTA 0-A, 0-B

Jak již bylo uvedeno, nulová varianta neřeší novou trasu R52 směrem k dálnici D1, zachovává stávající systém komunikační sítě města Brna a přilehlého okolí. Zde je nutno se zmínit, že již nyní se jeví daná síť jako značně poddimenzovaná a ve výhledu by bylo nemožné počítat s dalším rozvojem území města Brna a celého přilehlého – v daném případě Střelického území. Obce v celém regionu by zůstávaly napojeny současným systémem, který je vzhledem k tranzitu centry obcí zcela nevyhovující. Pro pochopení varianty 0 – bez R52 je nutno si uvědomit zásadní pohled na danou situaci. Je nutno systémově řešit propojení rychlostní komunikace R52 na dálnici D1/D2 nebo jinou rychlostní komunikaci – a to lze v daném případě řešit variantně. V zásadě to znamená zachovat (dnes zcela nekonceptně přetrženou sil. I/52) kontinuitu komunikací kategorie R a D na území ČR v návaznosti na základní evropské sítě multimodálních koridorů a komunikací R a D v Rakousku A5 a Polsku A1 přes D47.

#### **VARIANTA 0-A**

Daná varianta předpokládá zachování stávající komunikační stopy R52 – I/52. Jelikož stávající sil. I/52 nespĺňuje z několika hledisek parametry komunikace kategorie R, varianta předpokládá proměnu sil. I. třídy na rychlostní komunikaci. Mezi hlavní hlediska lze zařadit především:

- Bezpečnost silničního provozu – v koridoru sil. I/52 dochází ke styku tranzitní dopravy s místní, ale i hromadnou dopravou, tak i dopravou cyklistickou a pěší. Nehody na tomto úseku jsou vzhledem k rychlostem, intenzitám pohybu pěších a cyklistů mnohdy tragické. V případě přeřazení na rychlostní komunikaci by ke styku těchto doprav nemohlo docházet.
- Soulad s ČSN – současný stav nekoresponduje s parametry rychlostní komunikace v mnoha směrech. Především pak v již zmíněném styku doprav, vedení kolejové MHD v tělese rychlostní komunikace, napojení území – vzdálenost křižovatek.

Varianta 0-A tedy předpokládá úpravu silnice I.třídy na rychlostní komunikaci. Tato úprava by znamenala:

- Úplnou změnu pohledu na charakter stávající komunikace I/52 na R52 dle příslušných norem, vyhlášek a zákonů, ale i požadavků bezpečnosti silničního provozu, ochrany okolí před negativními dopady do území z automobilové dopravy.
- Zrušení stávajících napojení území s jedinou křižovatkou mezi MÚK Rajhrad a MÚK Brno centrum a to MÚK Modřice se sil. II/152. Tato křižovatka by především napojovala silně zatíženou sil. II/152 na vyšší systém, méně pak obce na město Brno. Znamenalo by to zcela negativní dopad na obec Modřice, která by byla touto úpravou značně dotčena a dále pak i přilehlé obce Moravany, Popovice a další.
- Obě výše uvedené varianty řešení, 1 a 2, vychází z předpokladu B1. Tento uvažuje se zkapacitněním D1 v navržené formě, který byl dohodnut mezi zástupci MD ČR, MV ČR, ŘSD a Městem Brnem. V případě naplnění varianty 0 by muselo v časovém období naplnění kapacit a přestavby I/52 na R52 dojít k přestavbě MÚK Brno Centrum na čistě dopravní uzel komunikací D a R.
- V případě uvedené přestavby ze sil. I/52 na R52 by muselo dojít k celé řadě místních úprav, které si vyžádají jednak velké investice, ale zcela jinou změnu obsluhy území jako například:
  - zrušení tramvajové trati do Modřic ve středním dělicím pásu stávající sil. I/52 a její případnou náhradu v jiné stopě (např. „Nová Havránkova“)
  - zrušení napojení stávajících souběžných – obslužných komunikací III. tříd podél sil. I/52 a řešit jiný způsob napojení
  - jiné řešení MÚK Moravanská bez napojení na R52 (nelze zrealizovat křižovatku na komunikaci R v krátké vzdálenosti od MÚK Brno Centrum). Křižovatku řešit pouze jako místní uzel mezi obslužnými komunikacemi
  - zcela jiný způsob napojení území kolem sil. I/52

- celý sektor Vídeňská – Moravany by pak na město Brno byl napojen pouze přes Most Ořešovská na MÚK Bohunická, což z hlediska kapacit daných koridorů by v důsledku znamenalo velké komplikace na místní síti města Brna
- celý sektor Vídeňská – Moravany by pak na město Brno byl napojen pouze přes Most Ořešovská na MÚK Bohunická, což by v důsledku znamenalo velké komplikace na místní síti města Brna
- celý sektor Střelicka by na město Brno byl napojen koridorem Ostopovice – Starý Lískovec a koridorem Moravany – Most Ořešovská, což z hlediska kapacit daných koridorů a křižovatek je zcela nepřijatelné pro místní komunikační síť města Brna.
- Absence dopravních tras a neřešení nadřazené dopravní sítě zcela negativně ovlivní možnost rozvoje dotčených obcí regionu i samotného města Brna
- Naplnění varianty 0-A by znamenalo změnu stávajícího územního plánu města Brna.
- Naplnění varianty 0-A by znamenalo změnu obou variant konceptu územního plánu města Brna.
- Naplnění varianty 0-A by znamenalo změnu územních plánů dotčených obcí, především pak Modřic

## **VARIANTA 0-B**

Daná varianta předpokládá pokračování R52 v nové stopě až pod sil. II/152, dále odklon pod stávající sil. I/52 a železniční tratě a stopou JT až k nové MÚK Chrlice II na D2. Sil. I/52 je zachována ve stávající poloze a charakteru. Varianta 0-B tedy předpokládá vedení zcela nové rychlostní komunikace v území a to především pro tranzitní dopravu z R52 na D1 a D2. Navržené řešení by znamenalo:

Úplnou změnu pohledu na dopravní politiku v jižním sektoru – převedení části dopravy z R52 na D2 a tedy do MÚK Brno Jih. Tímto by muselo ve výhledu dojít k úpravě koridoru MÚK Chrlice II – MÚK Brno Jih na dálnici D2 na šestipruhové uspořádání s opětovným zásahem do MÚK Brno Jih. Rovněž by musel být přehodnocen uzel MÚK Brno Centrum.

- Realizace nové MÚK Chrlice II.
- Zachování stávajícího napojení území na sil. I/52 – což by tedy nepřineslo zásah do obsluhy dotčených obcí.
- Zůstal by zachován stávající systém obsluhy území HD.
- Naplnění varianty 0-B by znamenalo změnu stávajícího územního plánu města Brna.
- Naplnění varianty 0-B by znamenalo změnu obou variant konceptu územního plánu města Brna.
- Naplnění varianty 0-B by znamenalo změnu územních plánů dotčených obcí, především pak Modřic.

## **5.2 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA**

Město Brno je významný uzlový bod železniční dopravy. Do železničního uzlu Brno se v současnosti sbíhají tratě ze sedmi směrů a některé procházejí dotčeným územím:

Trať 250 Kúty ŽSR – (Břeclav) – Brno hlavní nádraží

Trať 240 Brno hlavní nádraží – Jihlava

Trať 244 (Brno) – Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou

Tratě od Břeclavi a od České Třebové jsou součástí I. tranzitního železničního koridoru. Trať od Přerova je součástí celoevropské sítě TINA. Všechny tratě jsou intenzivně využívány i

pro příměstskou dopravu. Železniční doprava je páteří sítí integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a její význam v této oblasti se bude dále zvyšovat .

Ve výhledu se Brno stane také uzlem Brna k výstavbě složitého železničního systému, který svou složitostí a roztržitostí jednak neodpovídá požadavkům na stávající technické normy, jednak nevyhovuje kapacitně ani technicky. Proto bylo rozhodnuto o rozsáhlé přestavbě železničního uzlu v centrální části města, včetně rekonstrukce navazujících úseků tratí. Usnesením vlády ČR č. 457 ze dne 6.5.2002 byla schválena stavba přestavba železničního uzlu Brno s novým osobním nádražím v tzv. odsunuté poloze cca 700m na jih od stávajícího osobního nádraží. Dalšími stavebními počiny na území města jsou modernizace trati Brno – Přerov, elektrizace Brno – Jihlava a výhledová výstavba VRT.

Z koncepce výstavby vysokorychlostních tratí v České republice vyplývá, že přes území Jihomoravského kraje povedou tři větve VRT, které budou zapojeny do železničního uzlu Brno. Pro danou oblast se jedná o vedení trasy:

- Brno – Vídeň v jediné stopě žst. Modřice
- Praha – Brno ve dvou variantách – “severní“ a “jižní“

Pro výše uvedené “jižní“ vedení trasy Praha – Brno a trasu Brno – Vídeň se po dohodě s Ministerstvem dopravy nadále sleduje územně chráněný koridor pro výstavbu VRT 50m na každou stranu od osy krajní koleje.

Vzhledem k přestavbě železničního uzlu Brno a plánování VRT se předpokládá v daném sektoru s realizací těchto záměrů:

#### **Výstavba VRT Praha – Brno (jižní varianta) a Brno - Vídeň**

Tzv. jižní varianta trasy VRT Praha – Brno vchází na území města Brna podél dálnice D1 a stávající trati Brno – Jihlava. Respektuje připravované rozšíření dálnice D1 na šestipruh. V úseku šikmého křížení s dálnicí D1 před obcí a v obci Popůvky, bylo trasování vedeno snahou co nejméně zasáhnout do této obce a co nejvíce přimknout trasu VRT k rozšířené dálnici, přestože trasa VRT vede v tomto úseku v tunelu. Obdobně tomu je i v oblasti obce Troubsko. Trasa VRT respektuje vedení trasy R43 pod dálnicí D1 i pod stávající střeleckou tratí a navrhovanou silnicí R43 podejde spodem.

Zaústění samostatné trasy VRT do železničního uzlu Brno je před výhledovou zastávkou Vídeňská do střeleckých kolejí. V prostoru mezi křižovatkou dálnice D1 s výhledovou komunikací R43 a MÚK Brno Centrum musí dojít k průpletům a propojením trati střelecké, VRT ve směru na Břeclav a kolejí VRT, které se mimoúrovňově zapojí do střelecké trati bezprostředně před zastávkou Vídeňská.

Navrhované směrové řešení průpletu těchto tratí se nedotýká vedení toku Leskavy a vyhýbá se i stávající čerpací pohonných hmot u dálnice D1. Severně střelecké trati zasahuje do prostoru zahrádek a v meandru toku Leskavy pouze pouze zahlubující se odbočující větve trati VRT ve směru Brno – Praha. Pro umožnění dosažení rychlosti 100km/h na vjezdu do železničního uzlu Brno je ponechána územní rezerva pro směrovou úpravu oblouku stávající střelecké trati mezi křížením s ulicí Vídeňskou a Sokolovou.

#### **Propojení jižní varianty VRT Praha – Brno se směrem Brno – Vídeň**

Pro výhledové propojení VRT ve směru Praha – Břeclav – Vídeň je nadále sledována tunelová stopa pod mimoúrovňovým křížením MÚK Brno Centrum (dálnice D1 a ul. Vídeňská).

#### **Trasa VRT Brno - Břeclav**

Trasa VRT Brno – Břeclav je napojena na železniční uzel mezi stávajícími stanicemi Modřice a Horní Heršpice, podél stávající žst. Brno jih. Dále pokračuje v tunelu pod žst. Modřice směrem k jihu.

#### **Elektrizace trati Brno - Jihlava**

Při elektrizaci trati nedojde ke směrovým úpravám trati. Na trati bude zřízena nová zastávka Brno Starý Lískovec.

Z hlediska nových zastávek na železničních tratích v daném sektoru se jedná o:

#### Zastávku Brno – Starý Lískovec

Bude zřízena ve vazbě na elektrizaci trati Brno – Jihlava, včetně nového terminálu MHD a IDS.

#### Zastávku Brno – Vídeňská

Bude zřízena v rámci přestavby ŽUB. Zřízení ostrovního nástupiště mezi dvěma traťovými kolejemi s přímým výstupem schodišti a výtahy na tramvajové zastávky zde bude zajištěn komfortní přestup vlak – MHD + IDS. V souladu s tímto se předpokládá zrušení zastávky IDS v Horních Heršpicích.

### **5.3 HROMADNÁ OSOBNÍ DOPRAVA**

#### **5.3.1 OBSLUHA ÚZEMÍ HROMADNOU OSOBNÍ DOPRAVOU (IDS JMK)**

Současný vývojový trend v hromadné osobní dopravě směřuje k integrovaným dopravním systémům (IDS JMK) jejímž cílem je zabezpečení přepravy osob na celém obsluhovaném území racionálním využitím, to znamená účelnou kombinací, všech druhů osobní dopravy. Při optimální aplikaci zásad integrace totiž Integrovaný dopravní systém umožňuje využít výhody jednotlivých dopravních subsystémů a potlačit jejich negativní stránky.

Integrovaný dopravní systém osobní dopravy (IDS) se skládá z účelových systémů :

- hromadné osobní dopravy
- individuální osobní dopravy

Účelový systém hromadné osobní dopravy je zpravidla tvořený příměstskými a městskými linkami následujících subsystémů :

- osobní železniční dopravy
- tramvajové dopravy
- trolejbusové dopravy
- autobusové dopravy
- osobní veřejné taxislužby

Účelový systém individuální osobní dopravy zahrnuje příslušné subsystémy :

- silniční a dálniční dopravy
- cyklistické dopravy
- pěšího provozu

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS - JMK) využívá pro základní dopravní obsluhu řešeného území :

- osobní a spěšné vlaky, které kromě přímé obsluhy území mohou tvořit páteřní subsystém integrovaného dopravního systému
- meziměstské ( příměstské ) autobusy, které kromě přímé obsluhy území mohou tvořit páteřní subsystém IDS nebo napáječe pro páteřní subsystém osobních a spěšných vlaků
- místní ( městské ) autobusy, které kromě přímé obsluhy území mohou tvořit napáječe pro páteřní subsystém IDS nebo síť autobusových linek pro plošnou obsluhu území
- trolejbusy a autobusy městské hromadné dopravy, které tvoří základní typ integrované dopravy zajišťující plošnou obsluhu území města a jeho bezprostředního okolí

Cílem Integrovaného dopravního systému (IDS JMK) je zajišťování dopravní obslužnosti území veřejnou osobní dopravou jednotlivými dopravci v silniční dopravě společně nebo dopravci v silniční dopravě společně s dopravci v jiném druhu dopravy nebo jedním dopravcem provozujícím více druhů dopravy, pokud se dopravci podílejí na plnění přepravní smlouvy podle smluvních, přepravních a tarifních podmínek.



Mezi hlavní cíle integrovaných dopravních systémů patří snaha :

- udržet současné cestující veřejnou hromadnou dopravou trvale zlepšující se kvalitou přepravy (vozidla, intervaly, rychlost a bezpečnost přeprav) a optimální organizací dopravního systému při daných ekonomických možnostech
- získávat další cestující veřejnou hromadnou dopravou z těch, kteří dosud používají osobní automobil a tak přispět k nezhoršování nebo dokonce ke zlepšování životního prostředí
- dlouhodobě zvyšovat hospodárnost hromadné dopravy koncentrací a účelnějším využíváním finančních, materiálových i lidských zdrojů a ze společné dlouhodobé investiční politiky

Fungující IDS je komplexem organizačních, ekonomických, právních a průběžně realizovaných stavebních opatření. Současně také musí být doprovázen komplexem opatření v automobilové dopravě, vyjádřených dopravní politikou daného regionu, totiž vůlí účinně regulovat zejména individuální automobilovou dopravu včetně organizačními, právními a stavebními opatřeními v oblasti parkování a odstavování osobních automobilů. Proto také součástí IDS je zpravidla systém záchytných parkovišť (P+R, příp. podobné systémy, které dosud ve městě Brně – jádru aglomerace chybí).

Dalšími základními znaky, které IDS JMK plní jsou:

- přeprava cestujících s jednotným jízdním dokladem
- jednotný – koordinovaný jízdní řád
- jednotné přepravní podmínky
- jednotný informační systém
- vztah mezi cestujícím (také mezi objednatelem dopravního výkonu – kraj, okresy, obce) a dopravci je zprostředkovaný organizátorem (koordinátorem) IDS

Klíčovými pojmy v charakteristice Integrovaného dopravního systému jsou :

- optimální zajištění přepravní potřeby ( trasy, nabídka míst a prostředků v čase )
- integrovaný (sjednocený) a koordinovaný systém dopravců
- kvalita systému umožňující konkurenci individuální automobilové dopravě
- rozsáhlý a ucelený dopravní prostor umožňující systémová dopravní řešení s dlouhodobým výhledem

### **Dopravní integrace v oblasti řešeného území**

Všechny obce v oblasti řešeného území jsou již v současné době zapojeny do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Podle obecných zásad řešení jsou páteřním subsystémem IDS osobní vlaky. V řešeném území je však poněkud specifická situace daná zejména následujícími skutečnostmi :

- řešené území leží v bezprostřední blízkosti města Brna
- železniční zastávky jsou vesměs mimo centrální části obcí
- v jižním urbanizačním pásu je kapacitní brněnská MHD
- počet vlakových spojů IDS je menší než počet paralelních autobusových spojů

Kvalita dopravní obsluhy území, města nebo obce hromadnou osobní dopravou je charakterizována především celkovou dobou cesty, která je dána :

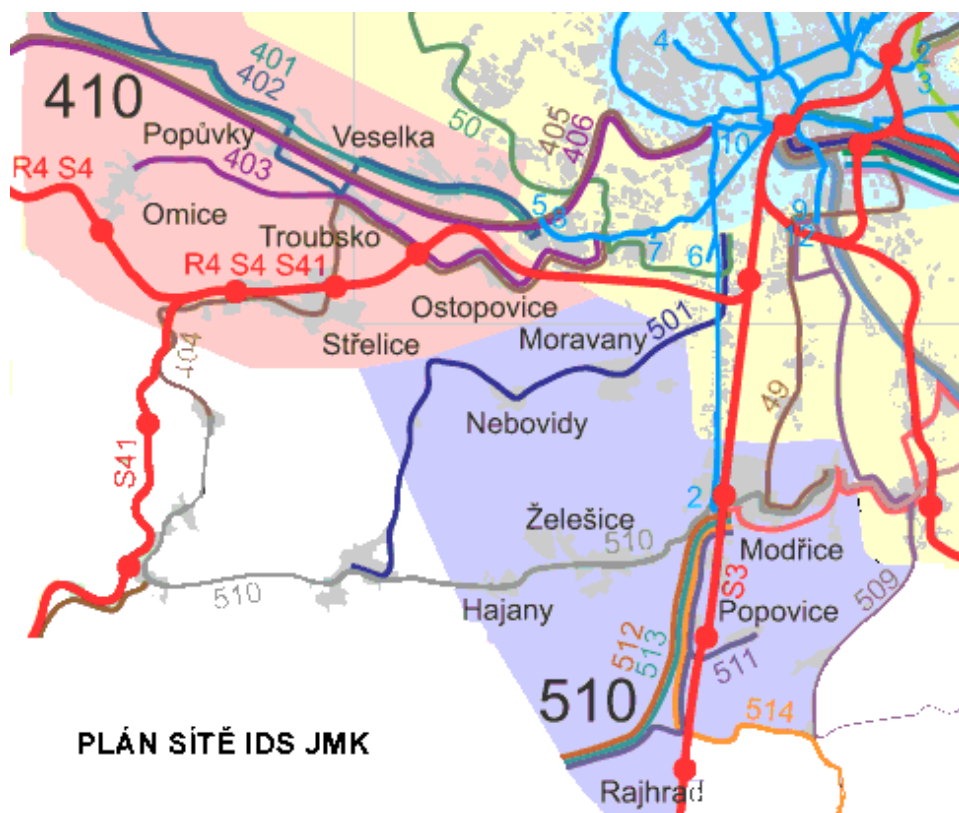
- docházkovou vzdáleností nástupní a výstupní zastávky
- dobou čekání na spoj
- dobou jízdy dopravního prostředku
- počtem a časovou náročností přestupů

Pro rozhodování cestujících o použití hromadné osobní dopravy ovlivňuje také :

- umístění zastávek a jejich poloha vzhledem ke zdroji a cíli cesty
- nabízený počet a časové rozložení spojů během dne (pracovní den, sobota, neděle)

- doba provozu hromadné osobní dopavy (odjezd prvního a posledního spoje)

Podrobnější údaje o nabídce spojů a dobách cesty v rámci IDS JMK jsou uvedeny v následujících přehledných tabulkách.



## SEZNAM SPOJŮ

### VLAKOVÉ SPOJE

**VLAK S3**, (Tišnov) Brno hl.nádraží – Modřice  
Rajhrad (Vranovice) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba
Modřice	33	0:10
Popovice	29	0:13
Rajhrad	33	0:16

**VLAK S4, R4**, Brno hl.nádraží – Střelice  
(Náměšť n Oslavou) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba
Troubsko	12	0:12
Střelice dolní	23	0:13
Střelice	dtto	0:15

**VLAK S41** Brno hl.nádraží – Střelice (Mor. Bránice) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba
Troubsko	0	0:00
Střelice dolní	0	0:00
Střelice	9	0:15

**AUTOBUSOVÉ SPOJE**

**BUS 401 Brno** (Kyjevská) Troubsko - Popůvky (V.Bíteš) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Troubsko, Kovopodnik	26	0:08	0:22
Troubsko, Veselka	dtto	0:09	0:23
Popůvky, Vintrovna	26	0:11	0:25

**BUS 402 Brno** (Kyjevská) - Popůvky (V.Knínice) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Troubsko, Kovopodnik	18	0:08	0:22
Troubsko, Veselka	dtto	0:09	0:23
Troubsko, ObÚ	dtto	0:11	0:25
Popůvky, náves	17	0:14	0:28
Popůvky, Vintrovna	dtto	0:15	0:29

**BUS 403 Brno(Labská) -Ostopovice Troubsko** (Omice) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Ostopovice, Branky	34	0:11	0:31
Ostopovice, nám	dtto	0:12	0:32
Ostopovice, rozc	dtto	0:13	0:33
Ostopovice, Lipová	14	0:14	0:34
Troubsko, u dráhy	14	0:17	0:37
Troubsko, Nová	dtto	0:19	0:39
Troubsko, u kapličky	dtto	0:20	0:40
Troubsko, ObÚ	dtto	0:21	0:41
Troubsko, Lísek	dtto	0:23	0:43

**BUS 404 Brno(Labská) -Ostopovice-Troubsko-Střelice** (Radostice) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Ostopovice, Branky	13	0:11	0:31
Ostopovice, nám	dtto	0:12	0:32
Ostopovice, rozc	dtto	0:13	0:33
Ostopovice, Lipová	dtto	0:14	0:34
Troubsko, u dráhy	11	0:17	0:37
Troubsko, Nová	dtto	0:19	0:39

Troubsko, u kapličky	dtto	0:20	0:40
Troubsko, ObÚ	dtto	0:21	0:41
Střelice dolní ž.st.	11	0:25	0:45
Střelice dolní ObÚ	dtto	0:29	0:49
Střelice nákup stř.	dtto	0:31	0:51
Střelice Vršovice	dtto	0:33	0:53
Střelice ústav soc.péče	dtto	0:34	0:54
Střelice rozc.Radostice	dtto	0:36	0:56

**BUS 501** Brno - Ústřední hřbitov-Moravany-  
Nebovidy (Ořechov) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Moravany, Hlavní	29	0:07	0:27
Nebovidy u kostela	29	0:10	0:30
Nebovidy dol.konec	dtto	0:12	0:32

**BUS 510** Modřice Olympia-Modřice Olympia jih-  
Modřice drůb.závod-Modřice nám.-Modřice  
Masarykova- Modřice Husova-Modřice Brněnská-  
Modřice smyčka-Modřice Tyršova- Želešice na  
kopci-Želešice host.-Želešice u Sulzrů- Želešice u  
dálnice-Hajany (Radostice) pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Modřice Olympia jih	21	0:01	
Modřice drůb.závod	dtto	0:02	
Modřice nám	dtto	0:06	
Modřice Masarykova	dtto	0:07	
Modřice Husova	dtto	0:08	
Modřice žel.st.	dtto	0:09	
<b>Modřice žel.st.-Brno</b>	dtto	0:00	
Modřice Brněnská	dtto	0:02	
Modřice smyčka	dtto	0:06	
<b>Modřice smyčka-Brno</b>	dtto	0:00	0:22
Modřice Tyršova	dtto	0:01	0:23
Želešice na kopc	21	0:04	0:26
Želešice host.	dtto	0:05	0:27
Želešice u Sulzrů	dtto	0:07	0:29
Želešice u dálnice	dtto	0:09	0:31
Hajany	21	0:10	0:32

**BUS 511** Modřice žel.st. - Rajhrad (Syrovice)  
pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Modřice Brněnská	1	0:02	
<b>Modřice smyčka-Brno</b>	dtto	0:05	0:27
Modřice Tyršova	dtto	0:06	0:28
Rajhrad ObÚ	1	0:16	0:38
Rajhrad hospic	1	0:18	0:40

**BUS 512** Modřice žel.st. - Rajhrad (Kupařovice)  
pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba	Jízdní doba k hl.nádr.
Modřice Brněnská	20	0:02	
<b>Modřice smyčka-Brno</b>	dtto	0:06	0:28
Modřice Tyršova	dtto	0:07	0:29
Rajhrad Stará pošta	20	0:13	0:35

**BUS 49** Brno – Úzká – Modřice  
náměstí – Modřice - Olympia pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba
Modřice Olympia jih	57	0:27
Modřice drůb.závod	dtto	0:26
Modřice nám	dtto	0:25
Modřice Masarykova	dtto	0:24
Modřice Žižkova	dtto	0:23

TRAMVAJOVÉ SPOJE

**TRAM 2** Brno hl.nádraží (Nové Sady)  
– Modřice cihelna - Modřice smyčka  
pracovní dny

Zastávky a stanice	počet spojů	Jízdní doba
Modřice cihelna	140	0:21
Modřice smyčka	140	0:22

Přehled celkové obslužnosti obcí JZO hromadnou dopravou

obce	počet spojů	dostupnost- prům. jízdní doba HD do Brna	poměr počtu spojů obce k průměru	růstový index 2006/2001
Hajany,	21	0:32	51%	0,95
Modřice,	272	0:22	-	1,13
Moravany,	29	0:27	71%	1,30
Nebovidy,	29	0:22	71%	1,25
Ostopovice,	47	0:27	115%	1,08
Popůvky,	43	0:28	105%	1,25
Rajhrad	54	0:16 - 0:35	132%	1,04
Střelice	43	0:15 - 0:53	105%	1,03
Troubsko,	81	0:22 - 0:41	198%	1,29
Želešice	21	0:29	51%	1,21
<b>průměr obcí (bez Modřic)</b>	<b>40.9</b>			

Pozn.: časy dostupnosti nezohledňují čas čekání na spoj resp. přestupy, přesto lze uvedené hodnoty považovat za relevantní pro hodnocení. Modřice mají s ohledem na polohu a celkový charakter funkční skladby výjimečné postavení, a nebyly tedy do výpočtu průměru počtu spojů zahrnuty.

Z uvedeného přehledu je zřejmé, že intenzita spojů HD dosud neměla v podstatě vliv na index růstu obcí. To může být způsobeno zejména dvěma faktory:

- Značná preference IAD
- IDS JMK působí s ohledem na zkoumanou periodu růstového indexu obcí kratší dobu a vliv nabídky se ještě plně neprojevil.

Dostupnost měřena časem nezbytným k dosažení referenčního bodu v Brně (hlavní nádraží ČD) je v relacích odpovídajících příslušnému perimetru dostupnosti urbanizovaného území Brna (např.: Bystrc Svratecká a Řečkovice - Medlánecká 20 min.; Bystrc Ečerova 30 min)

Pozn.: hlavní nádraží ČD je jako referenční bod zvoleno s ohledem na rozložení významných cílů dojížděky v Brně, které vůči obcím jihozápadní oblasti jsou v poloze, která je ve většině případů dosažitelná hromadnou dopravou z uzlu hlavní nádraží.

## 6. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

### 6.1 DETERMINUJÍCÍ PODMÍNKY STÁVAJÍCÍCH TRAS PŘENOSOVÉ A DISTRIBUČNÍ SOUSTAVY EL.ENERGIE

Nadzemní vedení přenosové a distribuční soustavy el.energie 400 kV, 220 kV a 110 kV s ochrannými pásmy, představují jednotlivě pro stavební činnost v území technické překážky, nikoliv však překážky limitující. Jižně od Modřic směrem k rozvodně Sokolnice se vedení 110 kV, 2x220 kV a 400 kV soustředí do svazku, který jako celek je nepřeložitelný a tedy pro urbanizaci území prvkem limitujícím.

**Ochrana a možnosti překládky vedení byly konzultovány s jejich provozovateli ČEPS a E.ON.**

#### 6.1.1 ČEPS, A.S.

Je provozovatelem přenosové soustavy 400 kV a 220 kV. V území má souběžná vedení 2x 220 kV (č.203, č.207) a vedení 400 kV (č.423). Vedení byla postavena před r.1992, čemuž odpovídají ochranná pásma stanovená zák.458/200 Sb. (energetický zákon).

OP pro nadzemní el.vedení (realizována před r.1992, měřeno od krajního vodiče) :

Vedení 400 kV      25m (tj. od osy vedení 25m +cca 12m = cca 37m)

Vedení 220 kV      20m (tj. od osy vedení 20m +cca 7m = cca 27m)

Možné zásahy do přenosové soustavy a jejich ochranných pásem byly konzultovány s ČEPS, PS východ, pracoviště Brno, Komárovská 12, ing. Karšulinem s následujícími závěry:

- Budou dodržena ustanovení §46 zák.458/200 Sb. o ochranných pásmech.

K zásahům do OP bylo všeobecně sděleno, že:

- vyžadují souhlas provozovatele,
- stavby v OP možno realizovat výhradně se souhlasem provozovatele (udělení výjimky provozovatelem),
- souhlas se standardně uděluje s křížením komunikací s vedením při dodržení stanovených podmínek,
- souběžné vedení komunikace v OP je nežádoucí,
- terénní úpravy pro komunikace je možno provádět se souhlasem provozovatele,
- s povolením zářezů není obvykle problém,

- k povolení násypů je požadováno dodržet vzdálenost vodiče od terénu (ČEPS poskytne projektantovi podélný profil trasy vedení)

K zásahům do trasy (přeložkám) vedení bylo všeobecně sděleno:

- přeložky jednotlivých úseků vedení jsou technicky možné za předpokladu souhlasu provozovatele vedení, jejich provedení zajistí provozovatel na náklady toho kdo přeložku vyvolal,
- k nákladům je třeba počítat inženýrskou činnost a právní přípravu pro uzavření smluv o věcném břemenu na pozemcích dotčených OP,
- při souběhu vedení se jejich OP budou sčítat, provozovatel nebude souhlasit s překryvem OP,
- z technických důvodů je vyloučena možnost kabelizace částí tras (přeložek).

Možnosti koordinace údržby vedení s trasou JZ tangenty:

Údržba vedení spočívá ve výměně vodičů, izolátorů, případně ve výměně korodovaných stožárů. Výměna vodičů je prováděna s cílem zvýšení jejich tepelné odolnosti a zmenšení průvėsů. Koordinovat je tedy možno podélné profily komunikace a el.vedení. ČEPS nemá důvod v rámci údržby provádět změnu trasy.

Periodická údržba vedení 220 kV č.203 a č.207 je projekčně připravena k realizaci v letech 2008 -2009 s následnou životností 30-40 let. Koordinace s projektem komunikace již není možná.

Periodická údržba vedení 400 kV č.423 má být provedena cca do konce r.2012. Z pohledu provozovatele vedení je koordinace s trasou komunikace možná za výše uvedených předpokladů.

### 6.1.2 E.ON ČESKÁ REPUBLIKA A.S.

Je provozovatelem distribuční soustavy 110 kV a vedení a zařízení o nižším napětí. Ze soustavy 110 kV provozuje v severní části území podél dálnice D1 vedení č.5556/č.5543 (na společných sloupech) propojující rozvodny Brno-Bohunice a Brno-Komárov. Ve východní části řešeného území, východně od dálnice D2, je trasa vedení č.514/513 (515), která se jižně od Chrlic připojuje ke svazku vedení směřujícímu k sokolnické rozvodně. Jižně od Modřic se k témuž svazku připojuje trasa vedení č.511/512.

Většina vedení byla postavena před r.1992, čemuž odpovídají ochranná pásma stanovená zák.458/200 Sb. (energetický zákon).

OP pro nadzemní el.vedení (realizována před r.1992, měřeno od krajního vodiče) :

Vedení 110 kV      15m (tj. od osy vedení 15m +cca 5m = cca 20m)

OP pro nadzemní el.vedení (realizována po r.1992, měřeno od krajního vodiče) :

Vedení 110 kV      12m (tj. od osy vedení 12m +cca 5m = cca 17m)

Možné zásahy do distribuční soustavy 110 kV a jejich ochranných pásem byly konzultovány s E.ON, Lidická 36, 659 44 Brno, ing.Kolářem, vedoucím odd.rozvoje VVN, VN a NN.

Požadavky ČEPS, které vyplývají z energetického zákona, jsou obecně platné i pro distribuční soustavu 110 kV. Odd.rozvoje E.ON zatím nepřipravuje rekonstrukci vedení 110kV. V souvislosti s umístěním a řešením křižovatky JZ a JV tangenty s dálnicí D2 nevyklučuje možnost přeložky vedení č.511/512. Navrhuje jednání se zpracovatelem dopravního řešení. Upozorňuje, že v koridoru k sokolnické rozvodně jsou vedení 22 kV rovněž provozované E.ON.

## 6.2 OSTATNÍ SÍŤ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Kontakt nebo křížení ostatních sítí TI nadmístního významu (plynovody VTL a VVTL, Vírský oblastní vodovod) bude řešeno jako problematika bodová na základě konkrétního vedení tras ale i nivelet komunikací. Jako vymezení střetů se tedy neuvádí. (Informace o trasách jsou zjištěny a vyznačeny ochrannými resp. bezpečnostními pásmy).

## 7. METODICKÉ PRINCIPY HODNOCENÍ VLIVŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

### 7.1 METODIKA ZPRACOVÁNÍ

Předmětem hodnocení, v souladu se strategy environmental assessment (SEA) a Metodikou posuzování vlivů regionálních rozvojových koncepcí na životní prostředí (MŽP), jsou varianty koridorů Jihozápadní tangenty na území Jihomoravského kraje v jihozápadním sektoru příměstského území města Brna.

Hodnocení bude v dílčích fázích:

1. identifikace podstatných vlivů,
2. popis vlivů a určení kritérií pro jejich identifikaci,
3. rozdělení koridorů do úseků variant koridorů,
4. vyhodnocení podstatných vlivů na jednotlivé úseky variant koridorů,
5. sestavení základních subvariant, vzniklých vyhodnocením úseků dle metody „přůchod s nejmenším odporem“,
6. výběr varianty z environmentálního hlediska nejvýhodnější (dle hodnotících kritérií),
7. popis opatření navržených k prevenci, eliminaci, minimalizaci, popřípadě kompenzaci vlivů na životní prostředí.

#### Fáze 1

Vlastní identifikace podstatných vlivů vychází z konfrontace jednotlivých úseků variant koridorů s vlivy jednotlivých kritérií.

V rámci posuzování úseků variant koridorů JZT bude provedeno vytipování x kritérií pro identifikaci podstatných vlivů (viz tabulka Krok 4).

#### Fáze 2

Navržené úseky variant koridorů budou hodnoceny z hlediska kritérií:

- K.1 uživatelé území (ekvivalent zasažení obyvatel a uživatelů urbanizovaného území v ha urbanizovaného území v pásu 200, 500 od osy koridoru),
- K.2 ovzduší (emisní látka z dopravy - ekvivalent zasažení obyvatel a uživatelů urbanizovaného území v ha urbanizovaného území v pásu v koridoru imisní izolinie NO<sub>2</sub>),
- K.3 hluková zátěž z dopravy (ekvivalent zasažení obyvatel a uživatelů urbanizovaného území v ha urbanizovaného území v pásu v koridorech izolinií akustického tlaku 40 dB pro noc a 50 dB pro den),
- K.4 PUPFL (dle záboru),
- K.5 ZPF (dle případného záboru a tříd ochrany ZPF),
- K.6 geologie (dotčení - CHLÚ, DP, sesuvy, poddolovaná území),
- K.7 voda (dotčení - OPVZ, vodohospodářských zájmů, záplavových území),
- K.8 ochrana přírody a krajiny (MCHÚ, VKP dle případného záboru),



- K.9 ÚSES (dotčení - nadregionální, regionální, lokální BC, BK),
- K.10 krajinný ráz (dle krajinných typů),
- K.11 fauna a flóra (dle biotopů chráněných druhů)

### **Fáze 3**

Pro hodnocení budou varianty koridorů rozděleny do úseků podle vstupních bodů, křižovatek, subvariant.

### **Fáze 4**

Úsekům budou přiřazeny relativně absolutní hodnoty dle hodnotících kritérií. Vliv jednotlivých úseků bude ohodnocen s použitím známkovací metody prostřednictvím pětibodové verbálně numerické stupnice body (1– 5).

Při hodnocení bude přiřazen shodný relativní význam (váha 1) pro všechny posuzované jednotlivé složky životního prostředí. Navržená váha kritérií může být skupinou expertů, složenou ze zástupců týmu zpracovatele a pořizovatele posouzena a přehodnocena k zajištění maximálního stupně objektivity.

Toto hodnocení bude sloužit jako základní podklad pro určení relativního pořadí jednotlivých variant resp. subvariant z hlediska životního prostředí. Následně bude proveden výběr a doporučení na základě expertního úsudku SEA týmu.

### **Fáze 5**

Na základě vyhodnocení nejzávažnějších vlivů (dle uvedených kritérií a průchodnosti územím s nejmenším odporem) na jednotlivé úseky variant koridorů a logické návaznosti úseků bude provedeno sestavení relativního pořadí variant / subvariant.

### **Fáze 6**

Bude proveden výběr varianty z environmentálního hlediska nejvhodnější.

### **Fáze 7**

Následně bude proveden komplexní popis opatření k prevenci, eliminaci atd. účinků na životní prostředí .

## **7.2 POSTUP HODNOCENÍ**

### **7.2.1 IDENTIFIKACE PODSTATNÝCH VLIVŮ**

V rámci posuzování koncepce bude na počátku proveden screening a nezbytné doplnění podkladů. Dále bude provedeno vytipování nejzávažnějších environmentálních impaktů pro identifikaci podstatných vlivů.

Vlastní identifikace podstatných vlivů vychází z konfrontace jednotlivých úseků variant koridorů s vlivy jednotlivých hodnotících kritérií.

V rámci posuzování úseků variant koridorů JZT bude provedeno hodnocení vlivů, na uživatele urbanizovaného území, ovzduší, hlukovou zátěž z dopravy, pozemky určené k plnění funkce lesa, (dále jen PUPFL), zemědělský půdní fond (dále jen ZPF, geologii, vodu, ochranu přírody a krajiny, územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES), krajinný ráz, sociální determinanty veřejného zdraví, faunu a flóru a identifikace nejzávažnějších střetů.

## 7.2.2 ČLENĚNÍ KORIDORŮ DO ÚSEKŮ A SESTAVENÍ RELATIVNÍHO POŘADÍ SUBVARIANT Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

Pro přesnější hodnocení koridorů JZT budou před vlastním hodnocením varianty koridorů rozděleny do úseků podle vstupních bodů, křižovatek resp. uzlových bodů subvariant.

## 7.2.3 POPIS VLIVŮ A URČENÍ KRITÉRIÍ PRO JEJICH IDENTIFIKACI

Navržené úseky variant koridorů budou hodnoceny z hlediska hodnotících kritérií. Vlivy i kritéria byly vybrány s ohledem na měřítko zadaných podkladů a úroveň předaných podkladů, v průběhu prací na studii lze očekávat dílčí změny kritérií i způsobu hodnocení:

- K.1 uživatelé území (ekvivalent zasažení obyvatel a uživatelů urbanizovaného území v ha urbanizovaného území v pásu 200, 500 od osy koridoru),
- K.2 ovzduší (emisní látka z dopravy - ekvivalent zasažení obyvatel a uživatelů urbanizovaného území v ha urbanizovaného území v pásu v koridoru imisní izolinie NO<sub>2</sub>),
- K.3 hluková zátěž z dopravy (ekvivalent zasažení obyvatel a uživatelů urbanizovaného území v ha urbanizovaného území v pásu v koridorech izolinií akustického tlaku 40 dB pro noc a 50 dB pro den),
- K.4 PUPFL (dle záboru),
- K.5 ZPF (dle případného záboru a tříd ochrany ZPF),
- K.6 geologie (dotčení - CHLÚ, DP, sesuvy, poddolovaná území),
- K.7 voda (dotčení - OPVZ, vodohospodářských zájmů, záplavových území),
- K.8 ochrana přírody a krajiny (MCHÚ, VKP dle případného záboru),
- K.9 ÚSES (dotčení - nadregionální, regionální, lokální BC, BK),
- K.10 krajinný ráz (dle krajinných typů),
- K.11 fauna a flóra (dle dotčení biotopů chráněných druhů)

Získané kvantitativní údaje dle jednotlivých kritérií budou přepočteny tak, aby bylo dosaženo relativních vzájemně porovnatelných hodnot pro jednotlivé úseky zvlášť pro každé kritérium.

## 7.2.4 VYHODNOCENÍ VLIVŮ ÚSEKŮ NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Pro hodnotící kritéria SEA byly napočteny následující základní zátěžové charakteristiky, předpokládá se sestavení těchto mapových schémat vizuální podpory :

- K.1 Uživatelé území**  
zasažené urbanizované území (ha) v pásu 200, 500 od osy koridoru),, předpokládá se vizuální podpora schématem
- K.2 Ovzduší**  
zasažené urbanizované území (ha) v koridoru imisní izolinie NO<sub>2</sub>, předpokládá se vizuální podpora schématem
- K.3 Hluková zátěž z dopravy**  
obyvatelé a uživatelé urbanizovaného území (ha) zasaženého hlukovou zátěží v koridorech s akustickým tlakem větším jak 40 dB, předpokládá se vizuální podpora schématem
- K.4 Pozemky určené k plnění funkce lesa (dále jen PUPFL)**  
délka části úseků procházejících lesem
- K.5 Zemědělský půdní fond (dále jen ZPF)**  
statistika délek částí úseků dle tříd ochrany, předpokládá se vizuální podpora schématem
- K.6 Geologie**  
střety s ochranou nerostného bohatství

**K.7 Voda**

střety s OP, střety se záplavovými územími resp. vodohospodářskými zájmy

**K.8 Ochrana přírody a krajiny**

střety s VKP, MCHÚ

**K.9 Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES)**

střety s prvky ÚSES

**K.10 Krajinný ráz**

průchod krajinnými typy,

**K.11 Fauna a flóra**

střety s biotopy chráněných rostlin a živočichů

Hodnocení bude probíhat formou sestavení hodnotící tabulky - matice kritérií vs. jednotlivé úseky a přiřazování bodů dle hodnotící pětibodové stupnice pro intervaly relativních hodnot u dílčích kritérií a úseků dosažených v předchozích krocích.

Bodové hodnocení bude převážně negativní tzn. čím menší relativní hodnoty (odpor průchodu) tím vyšší bodové ohodnocení.

### **7.2.5 VÝBĚR VARIANTY - DOPORUČENÍ**

Na základě předchozích kroků bude provedeno doporučení pro relativní výběr varianty

## 7.3 STRUČNÁ CHARAKTERISTIKA SLOŽEK ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

### 1. Obyvatelstvo a veřejné zdraví

Obě posuzované varianty koridoru JZT prochází převážně mimo zastavěná území, bez přímého kontaktu s obytnou zástavbou. Varianta západní prochází mezi obcemi Hajany a Želešice a dále na sever míjí východním obloukem Nebovidy a dostává se do blízkosti obce Ostopovice. Varianta východní začíná u Rajhradu, míjí ze západní strany průmyslové zóny v Popovicích a východním obloukem přes MUK s jižní tangentou prochází kolem Želešic. Dále pokračuje směrem na sever volnou zemědělskou krajinou, z jižní strany míjí relativně vzdálenější Moravany a dostává se do blízkosti Nebovid, dále pokračuje stejně jako varianta západní.

Zdravotní stav obyvatel ani další sociodemografické údaje nebyly pro účely zpracování této studie zjišťovány.

### 2. Ověduší a klima

#### Kvalita ovzduší

Zájmové území spadá pod působnost stavebních úřadů Židlochovice (Popovice, Syrovice), Střelice (Nebovidy, Střelice, Ostopovice, Troubsko), Rajhrad a Šlapanice (Želešice, Moravany, Modřice, Hajany).

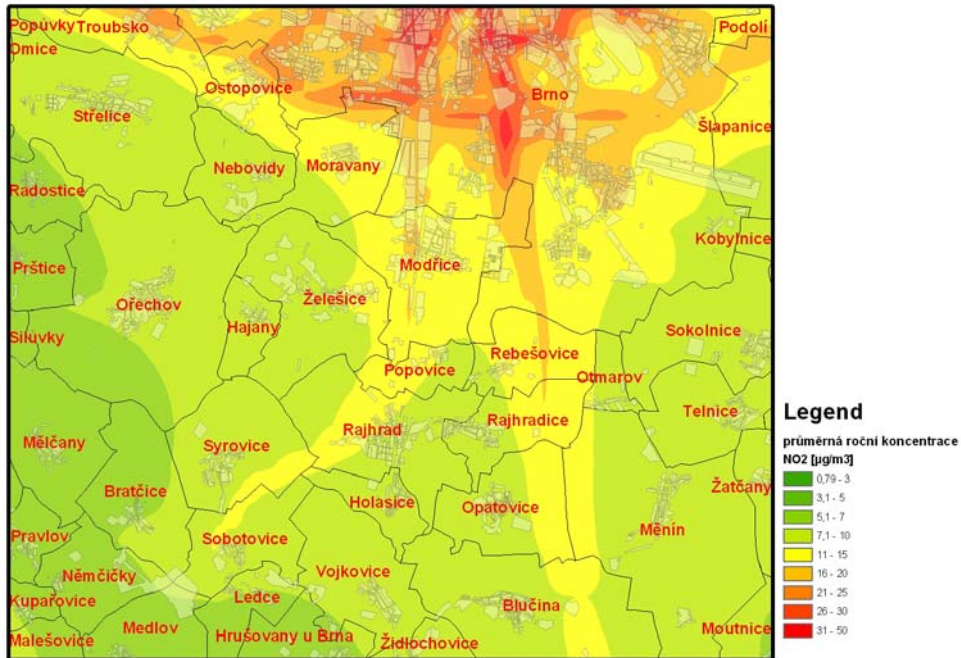
Jejich území patří (dle sdělení č. 4 MŽP ČR uveřejněném ve věstníku částka 3 z března 2007) mezi oblasti se zhoršenou kvalitou ovzduší (OZKO). Důvodem pro zařazení je překračování imisních limitů (24hodinových maxim) pro tuhé znečišťující látky frakce PM10 na 100 % území působnosti stavebních úřadů.

K překročení imisního limitu dochází rovněž u škodliviny B(a)P, na území pod působností stavebních úřadů Šlapanice (21,4 % území), Židlochovice (6,4% území), Rajhrad (37,2% území) a Střelice (10,8% území).

Pro podrobnější popis imisní zátěže v lokalitě vycházíme z Rozptylové studie zpracované v rámci Krajského programu snižování emisí (Bucek 2007):

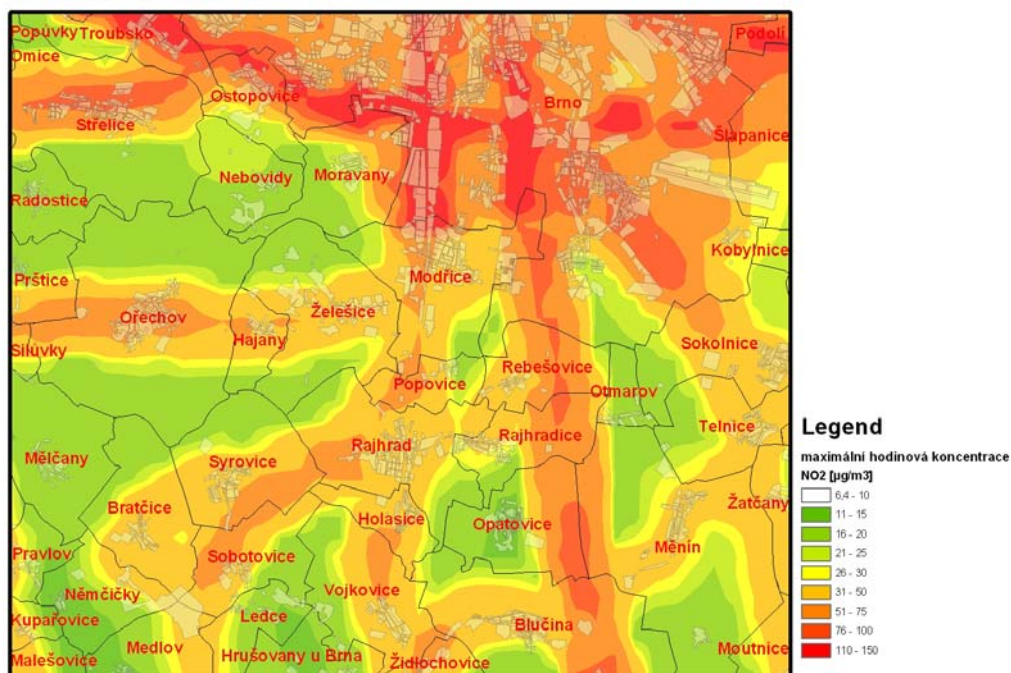
## Oxid dusičitý (NO<sub>2</sub>)

Rozptylová studie- stávající stav



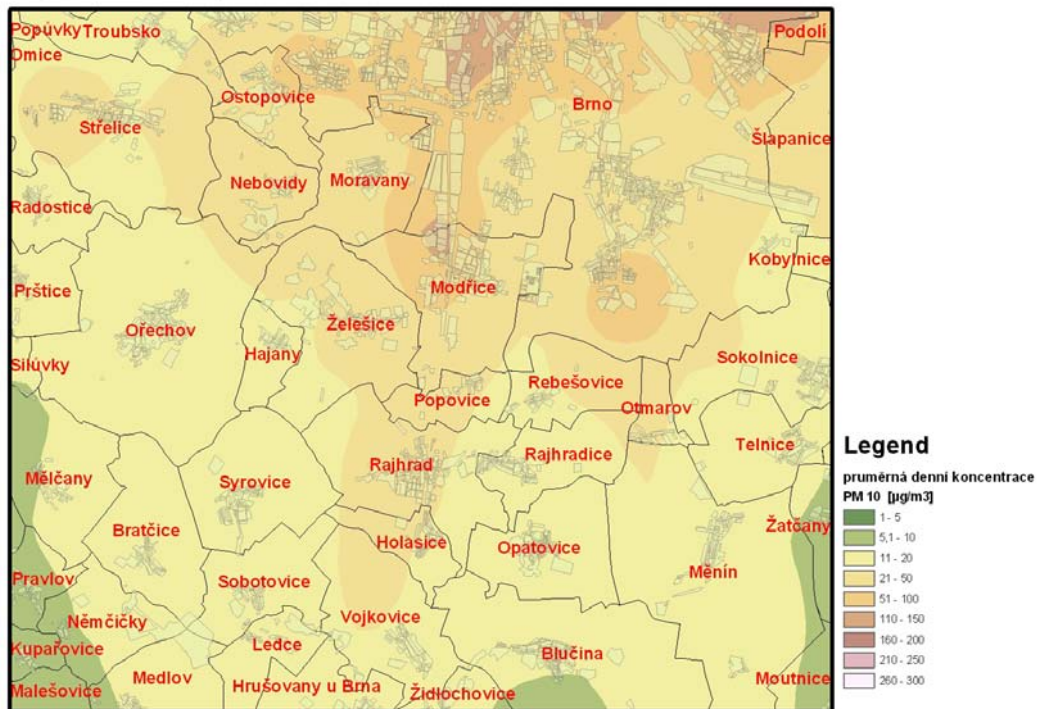
Imisní zátěž v prostoru posuzované silnice se pohybuje u ročních průměrných koncentrací v rozmezí od 7 do 10 µg.m<sup>-3</sup>, u maximálních hodinových koncentrací pak v rozmezí od 51 do 75 µg.m<sup>-3</sup> (s maximem v blízkosti dálnice a silnice I/52).

Rozptylová studie- stávající stav

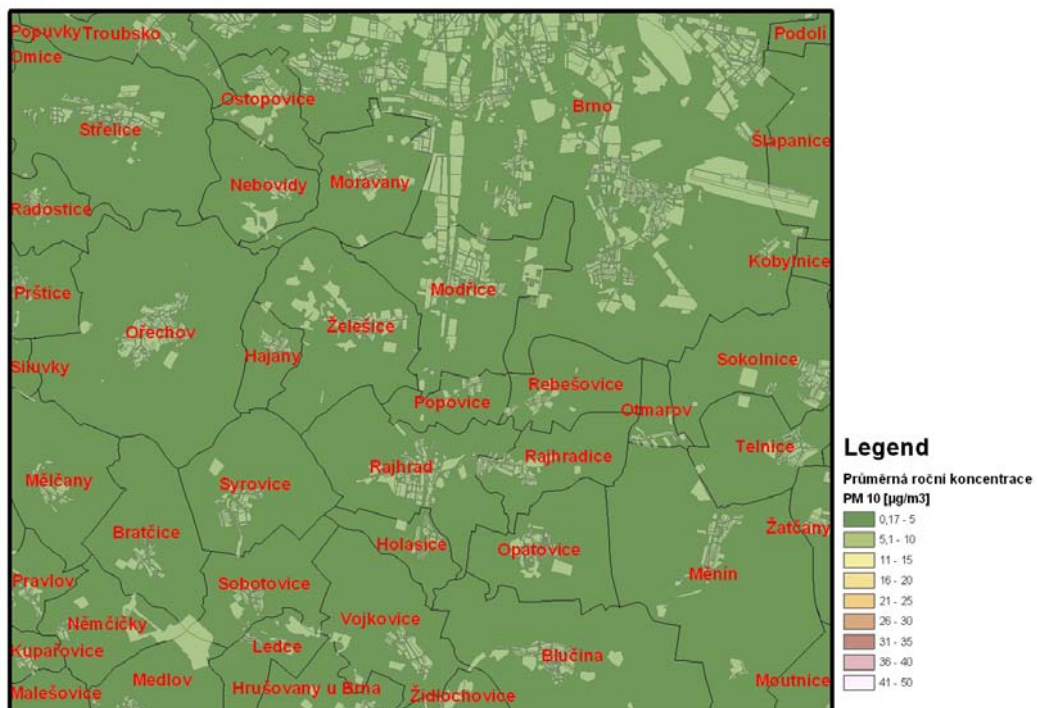


Tuhé znečišťující látky frakce PM<sub>10</sub>

Rozptylová studie- stávající stav

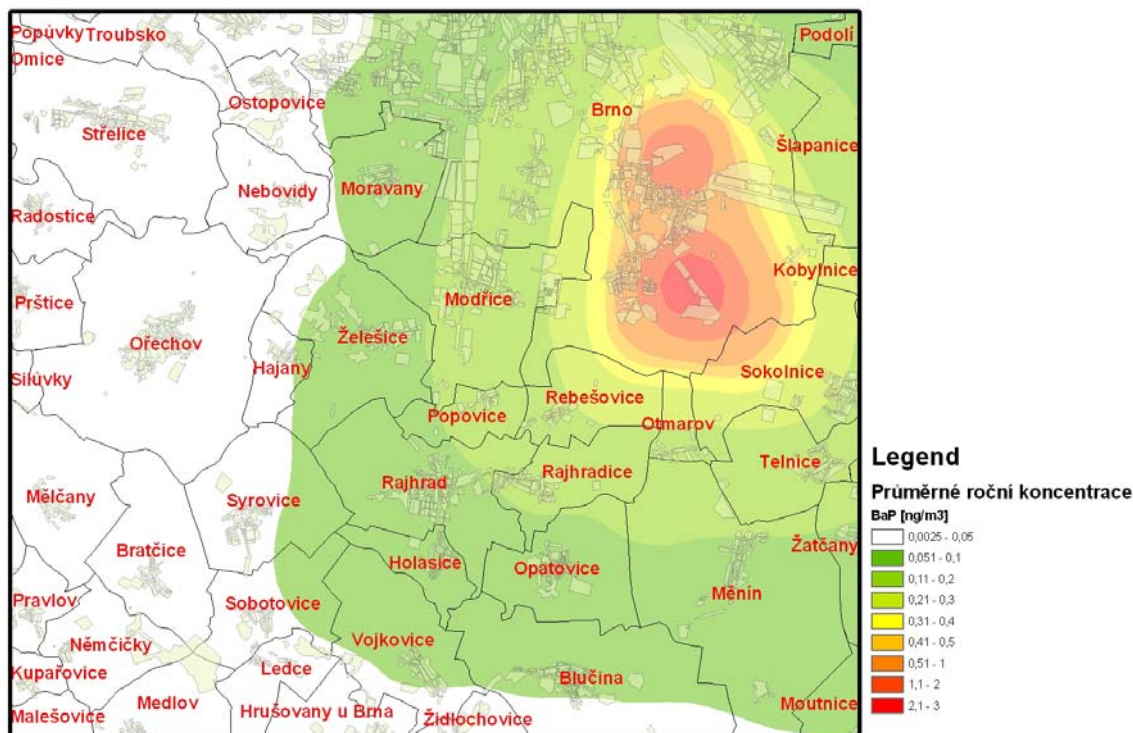


Rozptylová studie- stávající stav



Imisní zátěž v prostoru posuzované silnice se pohybuje u ročních průměrných koncentrací v rozmezí od 0,2 do 5  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ , u maximálních 24hodinových koncentrací pak v rozmezí od 21 do 50  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$  (s maximem v blízkosti Modřic, kde jsou dosahovány i hodnoty vyšší).  
Benzo/a/pyren

Rozptylová studie- stávající stav



Imisní zátěž v prostoru posuzované silnice se pohybuje u ročních průměrných koncentrací v rozmezí od 0,05 do 0,1  $\mu\text{g}\cdot\text{m}^{-3}$ .

#### Klimatické faktory

Koridory obou variant JZT leží v klimatické oblasti T2 a T4 s následující charakteristikou:

**T 4** - velmi dlouhé léto, velmi teplé a velmi suché, přechodné období je velmi krátké, s teplým jarem a podzimem, zima je krátká, mírně teplá a suchá až velmi suchá s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

**T 2** - dlouhé léto, teplé a suché, velmi krátké přechodné období s teplým až mírně teplým jarem i podzimem, krátkou, mírně teplou, suchou až velmi suchou zimou, s velmi krátkým trváním sněhové pokrývky.

Další údaje shrnujeme v následujících tabulkách:

Tab. : Klimatické údaje

Číslo oblasti	T 2
Počet letních dnů	50 až 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10° a více	160 až 170
Počet mrazových dnů	100 až 110
Počet ledových dnů	30 až 40
Průměrná teplota v lednu	-2 až -3

Průměrná teplota v červenci 18 až 19  
Průměrná teplota v dubnu 8 až 9  
Průměrná teplota v říjnu 7 až 9  
Průměrný počet dnů se srážkami 1mm a více 90 až 100  
Srážkový úhrn ve vegetačním období 350 až 400  
Srážkový úhrn v zimním období 200 až 300  
Počet dnů se sněhovou pokrývkou 40 až 50  
Počet dnů zamračených 120 až 140  
Počet dnů jasných 40 až 50  
Tab.: Klimatologická charakteristika území  
Číslo oblasti T 4  
Počet letních dnů 60 až 70  
Počet dnů s teplotou nad 10 °C 170 až 180  
Počet mrazových dnů 100 až 110  
Počet ledových dnů 30 až 40  
Průměrná teplota v lednu -2 až -3  
Průměrná teplota v červenci 19 až 20  
Průměrná teplota v dubnu 9 až 10  
Průměrná teplota v říjnu 9 až 10  
Průměrný počet dnů se srážkami nad 1 mm 80 až 90  
Srážkový úhrn ve vegetačním období 300 až 350  
Srážkový úhrn v zimním období 200 až 300  
Počet dnů se sněhovou pokrývkou 40 až 50  
Počet dnů zamračených 110 až 120  
Počet dnů jasných 50 až 60

Dotčené území představuje z hlediska klimatického specifický, velmi pestrý a složitý útvar, a to jak díky přírodním poměrům (reliéf terénu, aktuální fenofáze četného rostlinstva bylinného, křovinného a stromového charakteru), tak díky charakteru antropogenního využívání jednotlivých dílčích územních celků, především pak díky jeho bezprostřednímu kontaktu s "tepelným ostrovem" brněnské aglomerace.

Zájmové území leží na jižním až jihozápadním okraji Brna, podle Quitt, E. (1971,1984) z převážné části v teplé klimatické oblasti, jejíž rozšíření je víceméně totožné s územím Dyjsko-svrateckého úvalu. Charakterizuje ji zde průměrná teplota vzduchu v červenci 18 až 20°C a v lednu 2 až 3°C, průměrný počet letních dní 50 až 60, průměrný počet mrazových dní 100 až 110 a průměrný roční úhrn atmosférických srážek v rozmezí 500 až 700 mm.

Různorodý georeliéf (tvar, sklon a orientace ke světovým stranám) i aktivní povrch zájmové oblasti vedou k vytváření místních rozdílů v mezoklimatických poměrech. Mezi teplotně kontrastními plochami dochází k mikrocirkulační výměně vzduchových hmot rozdílných vlastností, která je doprovázena dalšími významnými topoklimatickými procesy, jako je vytváření teplotních inverzí, rozvoj katabatických a anabatických proudů apod., které mohou mít kladný, jindy záporný vliv na rozptyl znečišťujících emisí ze silničních motorových vozidel.



### 3. Hluk a další fyzikální a biologické charakteristiky

Záměr představuje výstavbu nové silnice. Ta prochází ve své naprosté většině mimo zastavěná území, bez přímého kontaktu s obytnou zástavbou nebo jinými hlukově chráněnými prostory.

Nejbližší resp. nejvíce dotčené chráněné venkovní prostory se nachází v obci Želešice (pro obě varianty), Hajany (varianta západní), Nebovidy, Ostopovice a Troubsko (obě varianty). Zde koridor prochází ve vzdálenosti v řádu stovek metrů.

Zjištění stávající hlukové situace bude předmětem hlukové studie

Hygienické limity

Nejvyšší přípustná ekvivalentní hladina akustického tlaku (hygienický limit) pro chráněný venkovní prostor a chráněný venkovní prostor staveb je pro hluk z hlavních pozemních komunikací uvažována hodnotami

$L_{Aeq,T} = 60$  dB v denní době,

$L_{Aeq,T} = 50$  dB v noční době.

S ohledem na historicky vzniklou hlukovou zátěž je uvažováno s limity pro starou hlukovou zátěž z dopravy na pozemních komunikacích:

$L_{Aeq,T} = 70$  dB v denní době,

$L_{Aeq,T} = 60$  dB v noční době.

Takto korigované limity zůstávají zachovány i po položení nového povrchu vozovky, výměně kolejového svršku, popřípadě rozšíření vozovek při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo dráhy, při které nesmí dojít ke zhoršení stávající hlučnosti v chráněném venkovním prostoru staveb a v chráněném venkovním prostoru.

### 4. Povrchová a podzemní voda

Povrchová voda

Zájmové území náleží do úmoří Černého moře. Vodní toky, které protékají územím jsou Bobrava, Troubský potok, Střelický potok a Hajanský potok..

Dotčeným územím protéká reka Bobrava, hydrologické číslo povodí 4-15-03-020, délka toku 36,472 km, plocha povodí 181,24 km<sup>2</sup> a Hajanský potok, hydrologické číslo povodí 4-15-03-019, délka toku 3,421 km, plocha povodí 4,29 km<sup>2</sup>.

Ve smyslu vyhlášky MZe č. 470/2001 Sb. se nejedná o významné vodní toky, které by vyžadovaly zvláštní správu. Na dotčeném území se nenachází žádná vodní plocha, prameniště nebo trvalý mokřad. Nejsou zde žádné zdroje podzemních vod, do dotčeného území nezasahuje PHO jiných zdrojů, které jsou určených veřejnému zásobování pitnou vodou ani nepatří do vyznačených hranic CHOPAV.

Členění z vodopisného hlediska:

- hlavní povodí řeky 4-00-00 Dunaje.

Posuzovaná komunikace prochází dvěma dílčími povodími a jejich detailními děleními:

- dílčí povodí 4-15-001 Jevišovka a Dyje od Jevišovky po Svatku;
- drobné povodí 4-15-01-158 Svatka od Ponávky po Leskovecký potok,
- dílčí povodí 4-15-03 Svatka od Svitavy po Jihlavu:
- drobné povodí 4-15-03-001 Svatka pod Svitavou - po Bobravu
- drobné povodí 4-15-03-017 Troubský potok od Střelického potoka po ústí,
- drobné povodí 4-15-03-018 Bobrava od Troubského potoka po Hajanský potok.

- drobné povodí 4-15-03-019 Hajanský potok,
- drobné povodí 4-15-03-020 Bobrava od Hajanského potoka po ústí,
- drobné povodí 4-15-03-027 Svratka od Ivanovického potoka po Cézavu

#### Podzemní voda

Řešené území náleží z větší části do hydrogeologického rajónu 224 - Dyjsko-svratecký úval. Zasahuje sem i výběžek rajónu 164 - Fluviální sedimenty v povodí Dyje a nejzápadnější část řešené oblasti zaujímá rajón 657 - Krystalinikum brněnské jednotky.

Rajón Dyjsko - svrateckého úvalu je součástí hydrogeologických struktur průlinových podzemních vod neogénu karpatské předhlubně. V závislosti na geologické stavbě a litologické složení je zde možno vymezit struktury infiltračních oblastí s volným režimem podzemních vod a struktury dílčích artéských pánví s napjatými zvodněmi. Sedimenty spodního miocénu, vyskytující se v této oblasti, představují vhodné kolektory s dobrou průlinovou propustností, jejichž mocnost kolísá často kolem 100 m i více. Pelitická souvrství mohou v jejich nadloží a podloží mohou dosahovat mocností až několik set metrů. Mají zde funkci počevních i stropních izolátorů.

Magmatické horniny v západní části území (rajón 657) jsou charakterizovány ryze puklinovou propustností a oběh podzemních vod probíhá převážně v povrchové zóně rozvolnění a zvětrávání. Je pro ně charakteristická nízká transmisivita a lze je proto využívat pouze pro jednotlivé a nepravidelné místní odběry. Hladinu podzemní vody je možno očekávat až v zóně styku kvartérních sprašových hlín s granodioritem brněnské vyvěřeliny.

V centrální části území pocházejí podzemní neogenní vody z tzv. hydrogeologické pánve tvořené nepravidelným střídáním izolátorů (jílů) a průlinových kolektorů (písků a štěrků). Mocnost spodnobadenských kolektorů se pohybuje v desítkách metrů. Izolantem jsou výrazné vápnité spodnobadenské jíly. Charakterizuje je střední transmisivita. Bazální klastika v hloubce až 150 m však charakterizuje vysoká transmisivita. Hlubší zvodně báze klastik mají překvapivě sníženou mineralizaci – pouze 0,66 g.l<sup>-1</sup>. Celkově neogenní vody jsou rovněž kalcium-hydrogenuhličitanového typu se zvýšenými obsahy železa a manganu. Nevýznamné spodnokarbonské slepence charakterizuje pevný tmel, který způsobuje jejich slabou puklinovou propustnost a velmi nízkou transmisivitu, vyjma silně tektonicky postižených partií.

Dotčené území se nenachází v chráněné oblasti s přirozenou akumulací vod.

#### 5. Půda

Jelikož se jedná o liniový záměr o délce několika kilometrů, zastoupení půdních typů bude různorodé. V celé dané oblasti se však nachází především velmi cenné půdy které jsou řazeny do I. a II. třídy ochrany zemědělského půdního fondu. Převládajícím půdním typem jsou černozemě na spraši. Přesné zastoupení půdních typů zasažených záměrem nebylo dosud možné stanovit.

Lesní půdní fond bude dotčen především v případě realizace západní varianty JZT při průchodu Bobravou SZ od Želešic. K dílčím střetům dojde rovněž u východní varianty zejména v oblasti Popovic a severně od Želešic, k dotčení dojde rovněž i jihozápadně od Ostopovic (obě varianty). Přesné zábory dosud nebyly vyčísleny.

Zeleň lesní a mimolesní - dosud nebylo přesně stanoveno dotčení lesní a mimolesní zeleně.

#### 6. Horninové prostředí a přírodní zdroje

##### Geomorfologická charakteristika území

Území řešené studií leží v oblasti Západních vněkarpatských sníženin, celku Dyjsko-svratecký úval, podcelku Bobravská pahorkatina. Z hlediska geomorfologického členění České republiky spadá zájmová oblast do subprovincie Vídeňské pánve, oblasti Jihomoravské pánve, celku Dyjsko - svratecký úval.

Reliéf se vyznačuje nápadným protikladem poměrně málo členitých plošin a zaříznutých skalnatých údolí. Typická výška regionu je 210-520m.

Reliéf povrchu má ráz pahorkatiny, kterou rozděluje severojižní údolní niva soutoku Svitavy se Svatkou. Až na nejzápadnější část budovanou krystalinikem, kde převládají erozně denudační typy reliéfu, má převážná část tvary akumulární. Dnešní reliéf představuje zmlazený, původně zarovnaný povrch, který byl modelován od spodního badenu do současnosti. Terénní dominanty v něm představují nejodolnější typy hornin reprezentované magmatity brněnského masivu, spodnokarbonskými slepenci a jurskými vápenci. Většinu území pokrývají eolické sedimenty a neogenní pelity, na nichž se tvoří úrodné černozemě. Na spodnokarbonských slepencích se tvoří hnědozemě, na jurských vápencích rendziny a v říčních nivách především částečně zasolené černice.

#### Geologické poměry

Reliéf povrchu má ráz pahorkatiny. Až na nejzápadnější část budovanou krystalinikem, kde převládají erozně denudační typy reliéfu, má převážná část tvary akumulární. Dnešní reliéf představuje zmlazený, původně zarovnaný povrch, který byl modelován od spodního badenu do současnosti. Terénní dominanty v něm představují nejodolnější typy hornin reprezentované magmatity brněnského masivu, spodnokarbonskými slepenci a jurskými vápenci. Většinu území pokrývají eolické sedimenty a neogenní pelity, na nichž se tvoří úrodné černozemě. Na spodnokarbonských slepencích se tvoří hnědozemě, na jurských vápencích rendziny a v říčních nivách především částečně zasolené černice.

Geologicky je západní část zájmového území součástí východního okraje brněnské vyvěřeliny, která je zde budována biotitickým granodioritem. Na povrchu jsou však horniny tohoto skalního podkladu překryty souvislým a poměrně mocným souvrstvím kvartérních sprašových hlín, spraší a z části také recentních navážek.

V severní části území převládají pleistocenní spraše a sprašové hlíny, které místy patrně kryjí přímo skalní podloží nebo terciární jíly. Do pleistocenních sedimentů se zařezává údolní niva toků s písčitohlinitou výplní. Dále k východnímu okraji zájmového území přechází do široké nivy Svatky a Svitavy, kterou tvoří spodnobadenské vápnitě jíly (tzv. tégly), jež kryjí podložní štěrkopísky a až 10 m mocné hlinitokamenité usazeniny kryté písčítými štěrky zarovnanými povodňovými hlínami mocnými až 4 m a místy antropogenními uloženinami.

V jižní části území jsou u hlediska geologických poměru skalní horniny Brněnského masivu překryty neogenními jíly a písky různé mocnosti, stáří je udáváno spodnobadenské. Charakteristický je výskyt drobných vápničných zrn, které v dotčeném území budují celou levobřežní část a z části se vyskytují i na pravém břehu Bobravy, kde převažují tzv. rzhakiové vrstvy karpatského stáří, tvořené velmi jemnými a prachovými písky, místy slabě zpevněnými.

Povrch zájmového území je ze značné části pokryt rozsáhlými sprašovými pokrivy mocnosti až 10 m, které se zde ukládaly v průběhu celého pleistocénu. Podél toků se v období kvartéru vytvořil terasový systém fluviálních akumulací - zastoupený písčítými štěrky. V občasné protékaných údolích se v období holocénu ukládaly deluviofluviální hlinitopísčité/písčitohlinité sedimenty.

#### Surovinové a jiné přírodní zdroje

Trasa uvažovaného koridoru západní varianty JZT je v přímém střetu CHLÚ Želešice a prochází v těsné blízkosti dobývacího prostoru 7/0445/8 Želešice těženého pro amfibolovec - stavební kámen.

V zájmovém území se rovněž nachází dobývací prostor 7/0341/8 Modřice pro cihlářské suroviny.

V prostoru komunikace ani jejím nejbližším okolí nejsou žádné významné geologické lokality.

### 7. Fauna, flóra a ekosystémy

#### Biogeografická charakteristika území

Charakter bioty (flóry a fauny) a tím i její hodnota z hlediska biodiverzity jsou podmíněny geografickou polohou, charakterem trvalých ekologických podmínek a v kulturní krajině i druhem a intenzitou vlivu činnosti člověka.

Dle biogeografického členění CR (M. Culek a kol., 1996) se zájmové území nachází v přechodné a nereprezentativní zóně mezi podprovincií Hercynskou (s vlivy bioregionu Brněnského a podprovincií Panonskou (s vlivy bioregionu Lechovického).

Podle regionálně fyto geografického členění CR, zpracovaného Botanickým ústavem CSAV v roce 1987, náleží území do fyto geografického obvodu Panonské termofytikum, přechod mezi okresy Znojensko-brněnská pahorkatina a Jihomoravský úval (podokres Dyjsko-svratecký úval).

Převážná část zájmového území spadá do Lechovického bioregionu. Tvoří jej intenzivně zemědělsky obdělávané odlesněné plošiny a úvaly na spraších.

Bioregion leží v termofytiku ve východní části fyto geografického okresu 16. Znojensko-brněnská pahorkatina.

Dominantním je kolinní vegetační stupeň (Skalický).

V potenciální přirozené vegetaci se velkoplošně v území vyskytovaly dubohabřiny, zejména teplomilné panonské (*Primulo veris-Carpinetum*), při rozhraní mezi hercynikem a panonskou oblastí se okrajově prolínaly i s hercynskými černýšovými dubohabřinami (*Melampyro nemorosi-Carpinetum*). Na extrémnějších vysychavých stanovištích je možno předpokládat potenciální výskyt teplomilných doubrav, snad i se zastoupením dubu šípáku.

Dominantní zastoupení zaujímaly zřejmě teplomilné doubravy *Quercetum pubescenti-roboris* ze svazu *Aceri tatarici- Quercion*, řídkěji se objevovalo i *Corno-Quercetum* (svaz *Quercion pubescenti-petraeae*) a *Potentillo albae-Quercetum* ze svazu *Quercion petraeae* a zřejmě i jiné.

Na tvrdých podkladech okrajů a výstupů krystalinika se místy vyskytuje přirozená náhradní vegetace trávníků svazů *Festucion valesiacae* a *Koelerio-Phleion phleoidis*, vzácně na třetihorních usazeninách neogénu i *Cirsio-Brachypodium pinnati*. Vzácně je přítomna vegetace teplomilnější řady vlhkých luk svazu *Calthion*. V nedávné minulosti zde existovaly i fragmenty halofilních a subhalofilních společenstev.

Fauna bioregionu je součástí panonské části Moravy s dozníváním výskytu zástupců pontické a mediteránní oblasti směrem východním svahům Českého masivu. Vyznívá zde např. rozšíření kudlanky nábožné, pakudlanky jižní nebo pestrokřídlece podražcového, z plazů například ještěrky zelené. Rozsáhlé agrocenózy s teplým suchým klimatem v bioregionu byly donedávna charakteristické výskytem dropa velkého, vyskytují se zde linduška úhomí a dytík úhomí. Dyje má charakter podhorské řeky, patří do parmového pásma s prvky pásma cejnového, Jevišovka do lipanového pásma, ostatní drobné vodní toky náležely do pstruhového pásma, dnes jsou však prakticky bez ryb. V periodických tůních ve zbytcích luhů přežívala žábřonožka *Pristicephalus carnuntanus*.

Současný stav krajiny je dán výskytem úrodných povětšinou černozemních půd. Proto jednoznačně dominují agrocenózy na rozsáhlých scelených honech. V pásu předhůří Českomoravské vrchoviny na jižních a jihovýchodních svazích byly odedávna příznivé podmínky pro pěstování vinné révy. Zde jsou plochy orné půdy členěny vinohrady a sady.

Zvláště chráněná území

V dotčeném území záměru se nenachází žádné z kategorie ZCHÚ. Nejbližšími chráněnými územími jsou PP Bobrava.

Přírodní park se rozprostírá kolem střední části řeky Bobrava. Z geomorfologického hlediska je v SV části provincie Česká vysočina, v subprovincii Českomoravská subprovincie. Celek, ve kterém leží, se nazývá Bobravská vrchovina. Přírodní park leží přibližně ve střední části Bobravské vrchoviny. Bobravská vrchovina je tvořena hlubinnými vyvřelinami brněnského masivu. Půdním typem jsou hnědozemě a půdní druh zastupují půdy převážně hlinité.

Podstatnou část parku tvoří lesy. Na celém území se nacházejí dva významné mokřady: VKP Bobravský mokřad a PP Střelická bažinka.

Bobrava je lesnaté území (lesy pokrývají asi 90 % celého území) se značně zachovalým přírodním rázem krajiny. Nejrozšířenějším typem lesů jsou dubohabřiny, na jižních svazích teplomilné doubravy. Zejména v oblasti Bučina jsou rozšířeny bučiny, dále jsou zde suťové porosty, olšiny podél větších toků a další. Tyto lesy si ve značné míře zachovaly kvalitní dřevinnou skladbu s převážným zastoupením původních druhů listnatých lesů. Najdeme zde pestré břehové porosty, louky a také zemědělské plochy a mokřady.

Roste zde: třemdava bílá, medovník meduňkolistý, plamének přímý, černohlávek dřípatý, prvosenka jarní, okrotice bílá, vemeník dvoulistý, kozinec vičencolistý, vičenec písečný, oman mečolístý, hvězdnice chlumní, Inice kručinkolistá, třešeň křovitá, růže galská aj.

V PP Střelický les je zastoupení stromových dubů pýřitých a dubů jadranských, dále dub zimní a dub žlutý. Byliny: třemdava bílá, kamejka modronachová, prvosenka jarní, smldník jelení, medovník meduňkolistý, pryšec mnohobarvý aj.

V dubohabřinách kvete hojně sasanka hajní, plicník lékařský, hrachor jarní, kopytník evropský, konvalinka vonná. Dále chráněné: lilie zlatohlávek, okrotice bílá, kruštík širolistý, vemeník dvoulistý. Trávy: lipnice hajní.

V bučinách zejména kyčelnice devítilistá a jaterník trojlaločný. Dále kyčelnice cibulkonosná, mařinka vonná, rulík zlomocný, okrotice dlouholistá, kruštík modrofialový, věšenka nachová, pryšec mandloňovitý a ostřice chlupatá. Keře: lýkovec jedovatý.

V lužních a mokřadních polohách se vyskytují: česnek medvědí, nadmutice bobulnatá, áron plamatý, pižmovka mošusová, ostřice latnatá a ostřice dvoumužná.

#### Významné krajinné prvky

V zákoně (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny) je významný krajinný prvek (VKP) definován jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny. Přispívá k udržení stability krajiny. Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 uvedeného zákona orgán ochrany přírody jako významný krajinný prvek, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní porosty, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy.

VKP jsou chráněny před poškozováním a ničením. Využívají se pouze tak, aby nebyla narušena jejich obnova a nedošlo k jejich ohrožení nebo oslabení jejich stabilizační funkce. K zásahům, které by mohly vést k poškození nebo zničení VKP si musí ten, kdo takové zásahy zamýšlí, opatřit závazné stanovisko orgánu ochrany přírody.

#### VKP Bobravský mokřad

Vznikl okolo roku 1980 po opakovaném odvodnění původních slatinných luk. V trvale zamokřené části došlo k vytvoření mokřadských společenstev, která postupně zarůstají porostem rákosu a křovitých vrb. Okolí tvoří louka. Nalezneme zde hnízdiště chřástala kropenatého a čejky chocholaté.

#### PP Střelická bažinka

Původní slatinný mokřad s významnými rostlinnými a ptačími druhy byl nenapravitelně poškozen v 60. letech 20. století. V té době byl totiž jižním okrajem položen plynovod a ropovod se šachtou přímo v tělese mokřadu. Důsledkem toho v následujících letech zanikla převážná část významných rostlinných druhů. Většina ptačích druhů opustila lokalitu již v době výstavby. V roce 1993, kdy už nastávala určitá regenerace mokřadu, však došlo k ropné havárii. Až po šesti letech bylo zjištěno, že zbytkové znečištění již nebrání celkově revitalizaci území.

#### Lokality soustavy Natura 2000

V dotčeném území nebyla navržena žádná evropsky významná lokalita ani ptačí oblast.

#### Územní systém ekologické stability

Ze zákona (zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, §3, odst. a) je územní systém ekologické stability (ÚSES) definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i

pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability.

V zákone č.. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, je územní systém ekologické stability krajiny definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní, regionální a nadregionální systém ekologické stability. Základními pojmy používanými v souvislosti s ÚSES jsou biocentrum, biokoridor, interakční prvek.

Biocentrum je definováno ve vyhlášce č.. 395/1992 Sb. jako biotop nebo soubor biotopu v krajině, který svým stavem a velikostí umožňuje trvalou existenci přirozeného či pozměněného, avšak přírodě blízkého ekosystému.

Biokoridor je definován ve vyhlášce č.. 395/1992 Sb. jako území, které neumožňuje rozhodující části organismu trvalou dlouhodobou existenci, avšak umožňuje jejich migraci mezi biocentru a tím vytváří z oddělených biocenter sítí.

interakční prvek je krajinný segment, který na lokální úrovni zprostředkovává příznivé působení ostatních ekologicky významných částí ÚSES (biocenter a biokoridoru) na okolní méně stabilní krajinu do větší vzdálenosti. Jde o lokality zabezpečující dílčí, avšak základní funkce organismu. Často plní v krajině i další funkce (protierozní, krajinoformující, estetickou).

Podle významu jednotlivých prvků skládajících systém dělíme ÚSES na nadregionální, regionální a lokální.

Přesné dotčení územního systému ekologické stability v zájmovém území dosud nebylo stanoveno.

## 8. Krajina

Dotčené území kterým uvažované koridory prochází a jeho širší okolí reprezentuje pahorkatinnou, převážně, zemědělsky intenzivně využívanou krajinu. Z hlediska krajinářsko-typologického reprezentuje krajinný makrotyp CZ 17.2. - pravěké sídelní krajiny panonika, mezotyp 17.2.1 polní krajiny panonika, 17.2.2 lesoplní krajiny pannonika a 17.2.10 urbanizované sídelní krajiny pannonika. Představuje staré sídelní území zemědělsky využívané již od neolitu s převážně kontinuálním osídlením.

Větší část zájmového území je tvořena rozsáhlými scelenými bloky orné půdy. Zemědělské plochy jsou rozděleny větrolamy, sítí polních cest a místními komunikacemi. Východní část území je narušena vedeními technické infrastruktury. V severní části je dominantním prvkem těleso dálnice D1.

Tuto převážně zemědělskou krajinu protíná ve střední části pás lesoplní krajiny v oblasti mezi Střelicemi a Popovicemi. Určujícím krajinným tvarem širšího zájmového území v jeho středozačpadní části je údolní niva říčky Bobravy sevřená na západě strmými svahy Bobravské vrchoviny, které se východním směrem zmiřňují a otevírají do pánve obrácené do severního okraje dyjsko - svrateckého úvalu. Krajinný ráz této části území je částečně negativně poznamenaný těžbou kamene a zejména rozlehlými chatovými lokalitami, dominantním kladným prvkem jsou velkoplošné sady

Nejcennější oblastí zájmového území je Bobravská pahorkatina, v níž je za účelem ochrany krajinného rázu vyhlášen PP Bobrava, tato část území má rovněž významný rekreační potenciál.

Krajinná mozaika širšího území je velmi hrubá. V základu ji tvoří rozsáhlé zorněné plochy na mírných svazích, členěné drobnými vodotečemi v údolích. Rozsáhlejší lesní komplexy jsou zastoupeny Bobravou. Větší plochy krajinné zeleně jsou na výraznějších svazích terasových stupňů podél údolí Bobravy v okolí Želešic. Dál na severovýchod směrem k Brnu je krajina prakticky zcela bezlesá. Na jižních svazích se nacházejí rozsáhlé sady.

Sídla jsou kompaktní, většinou tvořená protáhlými ulicemi a návěsními, s řadovou zástavbou. Příměstská sídla mají v současnosti významný rezidenční potenciál a do budoucna lze očekávat rovněž rozvoj výrobních funkcí. Celé území má klíčové vztahy vzhledem k Brnu.

## 8. VYJÁDŘENÍ DOTČENÝCH ORGÁNŮ K DÁLNICI D1



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Vážený pan  
Ing. Vlastislav Novák Ph.D  
Technický ředitel a jednatel  
PK Ossendorf s.r.o.  
Tomešova 503/1  
602 00 Brno

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
	761/2007-120-STSP/1	Šustr Pavel Ing./225 131 177	18.10.2007

Věc: Vyjádření k řešení křižovatek MÚK Brno centrum a MÚK Brno jih

Vážený pane řediteli,

odbor pozemních komunikací Ministerstva dopravy potvrzuje tímto souhlas s řešením křižovatek MÚK Brno centrum a MÚK Brno Jih podle varianty A, tak jak byly předloženy na výrobním výboru dne 10.10.2007 v Praze.

Z důvodu bezpečnosti provozu, jak při realizaci těchto staveb, tak i po jejich vybudování požaduje Ministerstvo dopravy zapracovat do projektu vazby na řešení dopravy prostřednictvím Jižní tangenty (R 52 – D 2 – po MÚK Chrlice) – časová souslednost, zachování plynulého provozu, kapacita komunikací. Za vyhovující cílové řešení považuje Ministerstvo dopravy další propojení prostřednictvím Jihozápadní tangenty (D 1 – R 52).

S pozdravem

  
**Ing. Vladimír Bártl**  
ředitel  
Odbor pozemních komunikací





Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

**PK Ossendorf s.r.o.**  
**Tomešova 503/1**  
**602 00 Brno**

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
	510/2007-910-UPR/2	Marec Peter, Ing. / 225 131 436	24.10.2007

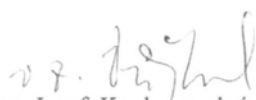
Věc: D 1 rozšíření + řešení MÚK Brno

Na základě jednání ze dne 24. září 2007, na kterém byla prezentována technická studie řešení MÚK Brno-centrum a MÚK Brno-jih a navazujícího jednání dne 10.10.2007 potvrzujeme podporu varianty „A“ s tím, že MÚK Brno-centrum je křižovatkou, napojující území města Brna a MÚK Brno-jih je propojením dálničního směru D1 - D2, který dlouhodobě preferujeme.

Pokud jde o vlastní D1 v řešeném úseku, doporučujeme pokračovat v dalším prověření možnosti řešení šířkového uspořádání s plným počtem šesti jízdních pruhů i v prostoru MÚK Brno-centrum a MÚK Brno-jih.

Podporujeme rovněž upozornění, přednesené na uvedeném jednání, že bez ustálení koncepce a rychlého rozvoje dopravní infrastruktury území není možný další rozvoj lokality Brno jih, jejíž řešení vyžaduje koordinovaný postup Jihomoravského kraje a Města Brna. Nezbytná etapizace výstavby dopravní infrastruktury v území, podpořená dopravním modelem, by měla vycházet z priorit, kterými jsou zjevně Jihozápadní tangenta, následné propojení I/52 s D 2, silnice I/41 Bratislavská radiála a MÚK Sokolova, příp. MÚK Moravanská.

S pozdravem

  
Ing. Josef Kubovský  
ředitel odboru infrastruktury







Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

PK Ossendorf s.r.o.

Tomešova 503/1

602 00 Brno

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
	510/2007-910-UPR/3	Marec Peter, Ing. / 225 131 436	16.11.2007

Věc: D 1 rozšíření - technická studie


Při jednání na MMB dne 12.11.2007 jsme obdrželi technickou studii rozšíření D1 a řešení MÚK Brno-centrum a Brno-jih společně s kopií vyjádření odboru ÚP a rozvoje Magistrátu města Brna. Předložené řešení navrhuje u MÚK Brno-centrum propojení ul. Ořechovské a Lány (Bohunická) mostním objektem mimo vlastní MÚK. Nesouhlasíme se stanoviskem MMB, že novým řešením mimoúrovňové křižovatky dochází k zaslepení Ořechovské ulice a stávajícího obchodního areálu. Ulice Ořechovská (silnice III/15275) je v navrhovaném řešení připojena pomocí pravého odbočení ze silnice I/52 na stávající silnici III/15277 a dále do okružní křižovatky u OC FUTURUM. V opačném směru je navrženo nové oddálené připojení na silnici I/52 přes novou okružní křižovatku na stávající silnici III/15268. Odmítáme proto návrh, aby toto připojení bylo podmiňující investicí hlavní akce, zajišťované ŘSD ČR.

Nemáme, z technického hlediska, námítky, aby navržené přemostění realizovalo Město Brno z vlastních prostředků. Upozorňujeme však, že v rámci technické studie přestavby MÚK D 1 x I/52 nebyly technicky řešeny možnosti umístění mostního objektu, zvláště pak situování podpěr. V rámci studie bylo převzato pouze schematické řešení územního plánu města Brna.

Pokud jde o přemostění Moravanské ulice, nesouhlasíme s jejím zařazením do akce rozšíření D 1. Potvrzujeme naše stanovisko, uvedené při projednávání akce „Mosty Moravanská“ v dopise čj. 3/2007-520/910-UPR/9 ze dne 30.10.2007 - „Základní podmínkou pro následné projednávání akce s Ministerstvem dopravy je dohodnutí vztahů mezi JMK a Městem Brnem – dohodnutí funkce a úlohy koordinátora akce, protože se jedná o přemostění silnice III. třídy v městské části „

Nesouhlasíme rovněž s vyjádřením OÚPR MMB (datováno 31.10.2007), že „z hlediska ÚPmB bude nutné provést změnu ÚPmB“. Za správné považujeme konstatování (uvedeno následně) již projednávané změny č. B 49/06-II ze souboru změn ÚPmB 2006-II-23. soubor. Projednávání uvedené změny bylo, na základě naší žádosti ze dne 7.11.2006, oznámeno vyhláškou ze dne 8.8.2007 „...vč. ochrany území podél všech křižovatkových ramp změnou ÚPmB do doby upřesnění další projektovou dokumentací“.

S pozdravem

  
Ing. Josef Kubovský  
ředitel odboru infrastruktury

Na vědomí MMB-OÚPR, ŘSD ČR Brno



MINISTERSTVO VNITRA

odbor bezpečnostní politiky  
oddělení obecní policie, zbraní a dopravního inženýrství  
P. O. BOX 21/OBP  
170 34 Praha 7 - Letná

Č. j. OBP-8-391/S-2007

Praha 18. října 2007

Ing. Vlastislav Novák Ph.D.  
PK Ossendorf s. r. o.  
Tomešova 503/1  
602 00 BRNO

Počet listů: 2

Stanovisko k řešení stavebních úprav mimoúrovňových křižovatek Brno centrum a Brno jih na dálnici D 1 (technická studie)

K č. j. 705/07/Nov. ze dne 27. září 2007

K Vaší žádosti o vyjádření k návrhům stavebních úprav mimoúrovňových křižovatek dálnice D 1 Brno centrum a Brno jih ve stupni technické studie sdělujeme následující.

Mimoúrovňová křižovatka Brno centrum (D 1 x I/52):

K řešení stavebních úprav předmětné křižovatky Ministerstvo vnitra neuplatňuje zásadní připomínky.

Mimoúrovňová křižovatka Brno jih (D 1 x D 2):

**Varianta A**

K řešení stavebních úprav předmětné křižovatky podle varianty A Ministerstvo vnitra neuplatňuje zásadní připomínky.

**Varianta B**

Se stavební úpravou předmětné křižovatky navržené podle varianty B Ministerstvo vnitra nesouhlasí z následujících důvodů:

- podle § 4 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, je dálnice určena pro **rychlou dálkovou a mezistátní dopravu**,
- podle § 10 odst. 2 zákona č. 13/1997 Sb. jsou větve mimoúrovňové křižovatky přiřazeny komunikaci vyšší kategorie, tedy jsou součástí **dálnice**,
- na dálnici je podle § 35 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, dovolen **jen provoz motorových vozidel**, jejichž nejvyšší dovolená rychlost není nižší než 80 km/h,

- podle § 10 odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb. může být k dálnici přímo připojena stavba jen z odpočívky, která je podle § 12 odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb. součástí dálnice, a to stavba sloužící **výlučně uživatelům dálnice**.

Křižovatka Brno jih je křižovatka dvou **dálnic**. Na dálnici D 2 se bezprostředně za touto křižovatkou nachází odpočívka a následuje další mimoúrovňová křižovatka. Vzhledem k tomu, že přestavba mimoúrovňové křižovatky Brno jih je nutná z důvodu stále se zvyšujících intenzit provozu, je nezbytné v návrhu stavebního řešení dodržet příslušné právní předpisy a technické normy.

V řešení podle varianty B:

- není oddělena doprava dálková a místní,
- do obchodního centra Avion Park není zajištěn přístup motorovými vozidly, kterým není vjezd na dálnici povolen,
- připojení Avion Parku je řešeno na úkor bezpečného vedení dálničního provozu, zejména navržením značné délky větve ve směru Praha – Brno, Brno – Ostrava, množstvím připojení a odpojení, průpletů, množstvím kolizních bodů s problematickým zajištěním rozhledových poměrů, navržením nestandardních směrových parametrů větví aj.
- z důvodu nepřesného určení hranic křižovatky a spletitého vedení dopravy je problematické dostatečně včas a srozumitelně vyznačit vedení dopravy informativními dopravními značkami.

Z výše uvedených důvodů lze pro další stupeň projektové dokumentace, v níž bude uveden podrobnější technický popis stavby resp. přestavby křižovatek Brno centrum a Brno jih, vybrat pouze variantu A.

Dovolujeme si připomenout, že pro dostatečné popř. alespoň částečné vyřešení problému snížení vysokých intenzit dopravy na dálnici D 1, D 2 a I/52 (R 52) v Brně může být pouze vybudování obchvatu města Brna.

Mgr. Milena Bačkovská

vedoucí oddělení

v. z. 

Vyřizuje: Ing. Vochozková  
tel: 974832646

Statutární město Brno

B | R | N | O

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA, ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE, KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

VÁŠ DOPIS ZN.: Zn/000/00  
ZE DNE: 2007-00-00  
NAŠE ZN.: OÚPR/V-460/07/Map

VYŘIZUJE: Ing. Petr Matoušek  
TEL.: 542 174 118  
FAX: 542 174 425  
E-MAIL: matousek.petr@brno.cz

PK Ossendorf s.r.o.  
Ing. Vlastislav Novák  
Tomešova 503/1  
602 00 BRNO

DATUM: 2007-10-31

**Stanovisko k řešení stavebních úprav mimoúrovňových křižovatek Brno-centrum a Brno-jih na dálnici D1 (technická studie)**

Dokumentace řeší návrh úpravy mimoúrovňových dálničních křižovatek Brno-centrum a Brno-jih v rámci rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání.

**Město Brno podporuje rozšíření dálnice D1 na šestipruhové uspořádání.** K předloženému řešení máme následující připomínky a doporučení.

**Křižovatka Brno – centrum**

K předloženému řešení nemáme zásadních připomínek.

Vzhledem k rozdílnosti připojení oproti současnému stavu (zaslepení připojení ul. Ořechovské a stávajícího obchodního areálu) je potřeba realizace podmiňující investice propojení Bohunická – Ořechovská.

Doporučujeme vyhodnotit a případně zahájit přípravu MÚK Moravanská, která může výrazně zjednodušit přeměrování dopravy při přestavbě křižovatky Brno-centrum a potřebě uzavírek pravého pruhu D1. Za přínosné považujeme již realizaci přemostění I/52, které umožní obracení vozidel a návrat na D1.

Dále upozorňujeme na kolizi s vodním tokem Leskava.

**Křižovatka Brno – jih**

Řešení je předloženo ve dvou variantách. Varianta A – křižovatka pro „vyšší“ dopravní systém bez styku s místní dopravou a varianta B – kompromisní řešení s mísením místní a tranzitní dopravy.

**Obě varianty jsou pro město Brno přijatelné,** přičemž k variantě A máme následující připomínky:

V současnosti je areál Avion parku připojen výhradně prostřednictvím kolektorů dálniční křižovatky D1 a D2 MÚK Brno-jih. Varianta A toto připojení ruší bez náhrady, a tím vzniká riziko zavlékání dopravy do vnitřního zastavěného území města Brna.

„Rozbor dojížděky návštěvníků do nákupních center Shopping park a Olympie v Brně“, zpracovaný firmou ADIAS s.r.o. v 06/2000, dokládá návštěvnost Shopping parku (Avion parku) cca 4 000 voz./den, z čehož bylo 42% vozidel z města Brna a 36% vozidel z oblasti Jižní Moravy.

Za předpokladu, že 70% dojíždějících vozidel do Avion parku projíždí křižovatkou D1-D2 je nutné počítat s nárůstem intenzity dopravy na bratislavském přivaděči při obracení vozidel na MÚK Sokolova o cca 11 200 vozidel. Rovněž dojde ke zvýšení intenzity dopravy na rampách MÚK D1-D2 využívaných pro obracení vozidel ze a do směrů Ostrava a Praha.

Statutární město Brno

B | R | N | O

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA, ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE, KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

Výše uvedené zvýšení intenzit dopravy, způsobené manévry vozidel při zajiždění do Avion parku doporučujeme částečně odstranit návrhem jednoduchého přímého odpojení z direktní rampy pro směr Praha, Ostrava – Bratislava.

Pro navrácení vozidel z Avion parku do východního a západního směru varianta A vyžaduje urychlenou přípravu a realizaci stavby Bratislavského přivaděče po MÚK Sokolova s propojením na ul. Hněvkovského a dále po ul. Černovickou s možností úrovnňového připojení.

Je ke zvážení i výstavba jižního segmentu VMO v blízkém časovém horizontu v min. provozuschopné variantě – tunel pod odstavným nádražím Heršpice, včetně připojení na ul. Šírovu. Tato stavba řešená částečně při přestavbě ŽUB nepříznivou situaci při přestavbě D1.

Z hlediska platného Územního plánu města Brna (ÚPmB) zasahuje řešení obou křižovatek mimo plochy dopravy a bude nutné provést změnu ÚPmB, změna se projeví v současných stavebních plochách.

Předpokládáme, že u velmi šikmých mostů se zvýší nároky na délky ramp, a tím se zvětší plošná náročnost navrhovaných křižovatek. Tuto skutečnost bude nutné dořešit do doby definování rozsahu změny ÚPmB.

V současnosti je zažádáno o změnu ÚPmB z důvodu zkapacitnění dálnice D1. Změna je vedena pod označením B49/06-II-23. soubor. Je projednáno zadání a probíhá vyhodnocování připomínek. S ohledem na vývoj v technickém řešení zkapacitnění dálnice D1 a souvisejících křižovatek vyhodnotíme způsob dalšího projednávání změny ÚPmB po doplnění podkladů a zpřesnění prostorových nároků. OÚPR MMB zajistí projednávání změny ÚPmB v samostatném, a co nejrychlejším režimu.

OÚPR MMB je připraven k operativnímu jednání v průběhu zpracování dalších stupňů dokumentace „Zkapacitnění dálnice D1“.

S pozdravem

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO  
MAGISTRÁT MĚSTA BRNA  
Odbor územního plánování a rozvoje  
Kounicova 67  
601 67 BRNO  
001-  
Ing. Dana Wendscheová, Ph.D.  
vedoucí odboru

Na vědomí  
MMB OÚPR – Koncepce dopravy, spis  
Ing. Cigoš - ŘSD ČR, Závod Brno

# ÚZEMNÍ STUDIE V OBLASTI JIHOZÁPADNĚ MĚSTA BRNA

## I. ETAPA PRŮZKUMY A ROZBORY IDENTIFIKACE PROBLÉMOVÝCH OKRUHŮ

Objednatel:

JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Zhotovitel:

Sdružení firem

URBANISMUS ARCHITEKTURA DESIGN STUDIO, spol. s r.o.  
(UAD STUDIO, s.r.o.)

&

PK OSSENDORF spol. s r.o.

Prosinec 2007