

# ÚZEMNÍ STUDIE V OBLASTI JIHOZÁPADNĚ MĚSTA BRNA

## II. ETAPA - NÁVRH

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  
Ing.Kovář

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

Posouzení vlivů na životní prostředí  
AMEC, s.r.o.



Datum

LISTOPAD 2008

## OBSAH DOKUMENTACE

### 1. TEXTOVÁ ČÁST

#### Obsah textové části:

1.	Cíl a účel zpracování územní studie .....	5
1.1	Cíl zpracování územní studie .....	5
1.2	Účel zpracování územní studie .....	5
1.3	Soulad s vyšším stupněm ÚPD a ÚPD obcí .....	5
1.4	Rozsah řešeného území a přístup ke zpracování .....	6
1.4.1	Řešené území .....	6
1.4.2	Přístup ke zpracování .....	6
2.	Charakteristika řešeného území .....	7
2.1	Charakteristika území podle krajinných typů .....	7
2.2	Charakteristika urbánní struktury v území .....	8
2.3	Vývoj sídel a vztahy k městu Brnu .....	10
2.4	Závěry které vyplývají z vývoje suburbánní zóny města Brna .....	11
2.5	Problémové okruhy, střety a rizika v řešeném území .....	11
3.	Urbanistická struktura řešeného území ve vztahu k R52 a městu Brnu .....	12
4.	Varianty urbanistického řešení, rozvoj územního potenciálu .....	13
4.1	Varianta 1 Modřická .....	13
4.1.1	Napojení na JZ tangentu, silniční a komunikační síť .....	13
4.1.2	Charakteristika očekávaného vývoje území .....	13
4.1.3	Potenciál urbanistického rozvoje sídel .....	14
4.2	Varianta 2 Želešická .....	15
4.2.1	Napojení na JZ tangentu, silniční a komunikační síť .....	15
4.2.2	Charakteristika očekávaného vývoje území .....	16
4.2.3	Potenciál urbanistického rozvoje sídel .....	16
4.3	Varianta Nulová .....	18
4.3.1	Napojení na R52, silniční a komunikační síť .....	18
4.3.2	Charakteristika očekávaného vývoje území .....	19
4.3.3	Potenciál urbanistického rozvoje sídel .....	20
4.4	Schéma postupu urbanizace .....	22
4.4.1	Varianty JZ tangenty .....	23
4.4.2	Varianta Nulová .....	26
5.	Souhrnné hodnocení variant z hlediska související urbanizace .....	28
6.	Doprava .....	31
6.1	Silniční a dálniční doprava-širší dopravní vztahy - východiska .....	31
6.1.1	Úvod .....	31
6.1.2	Popis stavu sítě jižního sektoru .....	31
6.1.3	Dopravní problematika .....	34
6.1.4	Zonace v jižním sektoru .....	35
6.1.5	Předmět dopravního řešení .....	37
6.1.6	Napojení území na vyšší komunikační systém .....	37
6.1.7	Předpoklady pro návrh dopravního řešení oblasti .....	38
6.1.8	Predikce návrhu dopravního řešení .....	39
6.1.9	Koncepční problematika – předpoklady řešení .....	39
6.1.10	Varianty řešení JZT a JT .....	40
6.1.11	Varianta 1 - Modřická .....	41
6.1.12	Varianta 2 - želešická .....	46
6.1.13	Varianta 0 .....	50
6.2	Železniční doprava .....	53
6.3	Hromadná osobní doprava .....	54
6.3.1	Obsluha území hromadnou osobní dopravou (IDS JMK) – Popis systému a stavu .....	54
6.3.2	Dopravní integrace v oblasti řešeného území .....	55
6.3.3	Popis dopadů do IDS z hlediska řešených variant JZT .....	60



6.4	Shrnutí dopravní problematiky.....	61
7.	Technická infrastruktura .....	63
7.1	Determinující podmínky stávajících tras přenosové a distribuční soustavy el.energie	63
7.1.1	ČEPS, a.s. ....	63
7.1.2	E.ON Česká republika a.s. ....	64
7.2	Ostatní sítě technické infrastruktury .....	64
8.	Příroda a krajina .....	65
8.1	Ochrana přírody a krajiny .....	65
8.1.1	Zvláště chráněná území .....	65
8.1.2	Natura 2000 .....	65
8.1.3	Významné krajinné prvky .....	65
8.1.4	Památné stromy.....	65
8.1.5	Ochrana krajinného rázu .....	65
8.1.6	Územní systém ekologické stability .....	66
8.2	Střety navrhovaných tras JZ tangenty s prvky ÚSES a návrhy jejich řešení .....	66
8.2.1	Metodika posouzení .....	66
8.2.2	Společný úsek trasy .....	67
8.2.3	Úsek Modřické varianty trasy .....	67
8.2.4	Úsek mimoúrovňové křižovatky tangenty s D2 .....	67
8.2.5	Úsek Želešické varianty trasy.....	68
8.2.6	Úpravy ÚSES nesouvisející s realizací tangenty .....	68
8.3	Krajinný ráz .....	68
8.4	Úvod .....	68
8.5	Metodika .....	69
8.6	Krajinná oblast Střelická kotlina.....	69
8.6.1	Krajinný ráz .....	69
8.6.2	Pohledové vlastnosti území.....	70
8.7	Krajinná oblast Ořechovská pahorkatina .....	70
8.7.1	Krajinný ráz .....	70
8.7.2	Pohledové vlastnosti území.....	71
8.8	Krajinná oblast Dyjsko-svratecký úval .....	71
8.8.1	Krajinný ráz .....	71
8.8.2	Pohledové vlastnosti území.....	71
8.9	Vizuální posouzení tras .....	72
8.9.1	Metoda vizuálního posouzení tras .....	72
8.9.2	Analýza úseků a návrhy opatření .....	72
8.9.3	Zhodnocení variant z pohledu jejich vlivu na krajinný ráz .....	79
9.	Seznam zkratek .....	82

## 2. VÝKRESY

1. Urbanistické řešení - Varianta 1 Modřická	1:15000
2. Urbanistické řešení - Varianta 2 Želešická	1:15000
3. Urbanistické řešení - Varianta Nulová	1:15000
4. Souhrnné řešení dopravy a tech.infrastruktury - Varianta 1 Modřická	1:15000
5. Souhrnné řešení dopravy a tech.infrastruktury - Varianta 2 Želešická	1:15000
6. Souhrnné řešení dopravy a tech.infrastruktury - Varianta Nulová	1:15000
7. Ochrana přírody a krajiny – Varianta 1 Modřická	1:15000
8. Ochrana přírody a krajiny – Varianta 2 Želešická	1:15000
9. Územní systém ekologické stability – Varianta 1 Modřická (Střety trasy s prvky ÚSES a návrhy jejich řešení)	1:15000
10. Územní systém ekologické stability – Varianta 2 Želešická (Střety trasy s prvky ÚSES a návrhy jejich řešení)	1:15000
11. Krajinný ráz – Varianta 1 Modřická (Vizuální posouzení trasy varianty)	1:15000
12. Krajinný ráz – Varianta 2 Želešická (Vizuální posouzení trasy varianty)	1:15000

## 3. PŘÍLOHY

### Dopravní řešení

Situace širších vztahů

Schéma dopravního systému  
Varianta 0 – Nulová

Schéma dopravního systému  
Varianta I - Modřická

Schéma dopravního systému  
Varianta II - Želešická

Situace stavby  
Varianta I - Modřická

Situace stavby  
Varianta II - Želešická

Situace stavby  
Jižní tangenta

### Modelování dopravní sítě v oblasti jihozápadně města Brna

### Posouzení vlivu na životní prostředí

### Vodní hospodářství

### Doklady

## 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 SOULAD S VYŠŠÍM STUPNĚM ÚPD A ÚPD OBCÍ

Řešené území je součástí schváleného ÚP VÚC BSRA (Terplan Praha, 1985). V souladu s §187 zákona č.183/2006 Sb. ÚP VÚC BSRA pozbuje platnosti po nabytí účinnosti ZÚR, nejpozději do 5 let ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona. V současné době se zpracovávají ÚAP na úrovni Jm kraje a ZÚR. Mezi základními požadavky na uspořádání území v JZ sektoru VÚC BSRA jsou zahrnuty koridor pro komunikaci celostátního významu. Návrh řešení funkčních složek území – průmyslu očekává rozvoj výroby do prostoru Ostopovice – Střelice v souvislosti s rozšířením obytné zóny Brna do oblasti Bosonoh.

Politika územního rozvoje ČR 2008, návrh – pracovní znění stanoví republikové priority územního plánování pro zajištění trvale udržitelného rozvoje

V kapitole 2.2, odst.24 požaduje vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Možnosti nové výstavby posuzovat vždy s ohledem na to, jaké vyvolá nároky na změny veřejné dopravní infrastruktury a veřejné dopravy.

V kapitole 3.2 Koncepce, odst.42, OB3 Rozvojová oblast Brno ukládá úkoly pro územní plánování.

Podkladem pro Územní studii v oblasti jihozápadně města Brna byly územní plány obcí převzaté ve stavu k 06/2008. Územní rezervy byly zahrnuty do potenciálu ploch pro budoucí urbanizaci.

## 1.4 ROZSAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A PŘÍSTUP KE ZPRACOVÁNÍ

### 1.4.1 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)
- Syrovice (k.ú. Syrovice)

### 1.4.2 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

Předběžný návrh variant tras JZ tangenty z fáze průzkumy a rozborů byl doplněn o křižovatky a zpracován na úroveň dopravního řešení, které stanoví základní parametry tras. Dopravní řešení bylo doplněno o zásady urbanistického řešení a předáno k posouzení z hlediska vlivu na životní prostředí. Následně, na podkladu konceptu urbanistického řešení byla dokončena síť silnic, místních komunikací a hromadná doprava a kapitola koncepce krajiny a ochrany přírody.

Soubor údajů o území vytvořený v rámci průzkumů a rozborů byl v grafické části doplněn a aktualizován z rozpracovaných územně analytických podkladů ORP Šlapanice.

Soubor údajů 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.

## 2. CHARAKTERISTIKA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Problematika území je poměrně specifická a to zejména v tom, že se v tomto prostoru dlouhodobě uvažuje s tangenciálním propojením nadřazených systémů 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 vymezit 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)
- Lesopolní 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



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

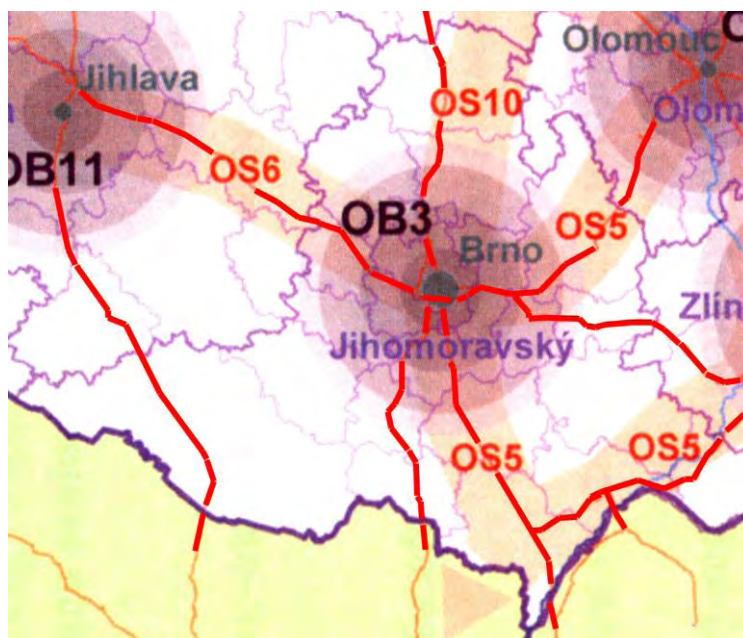
## 2.2 CHARAKTERISTIKA URBÁNNÍ STRUKTURY V ÚZEMÍ

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**

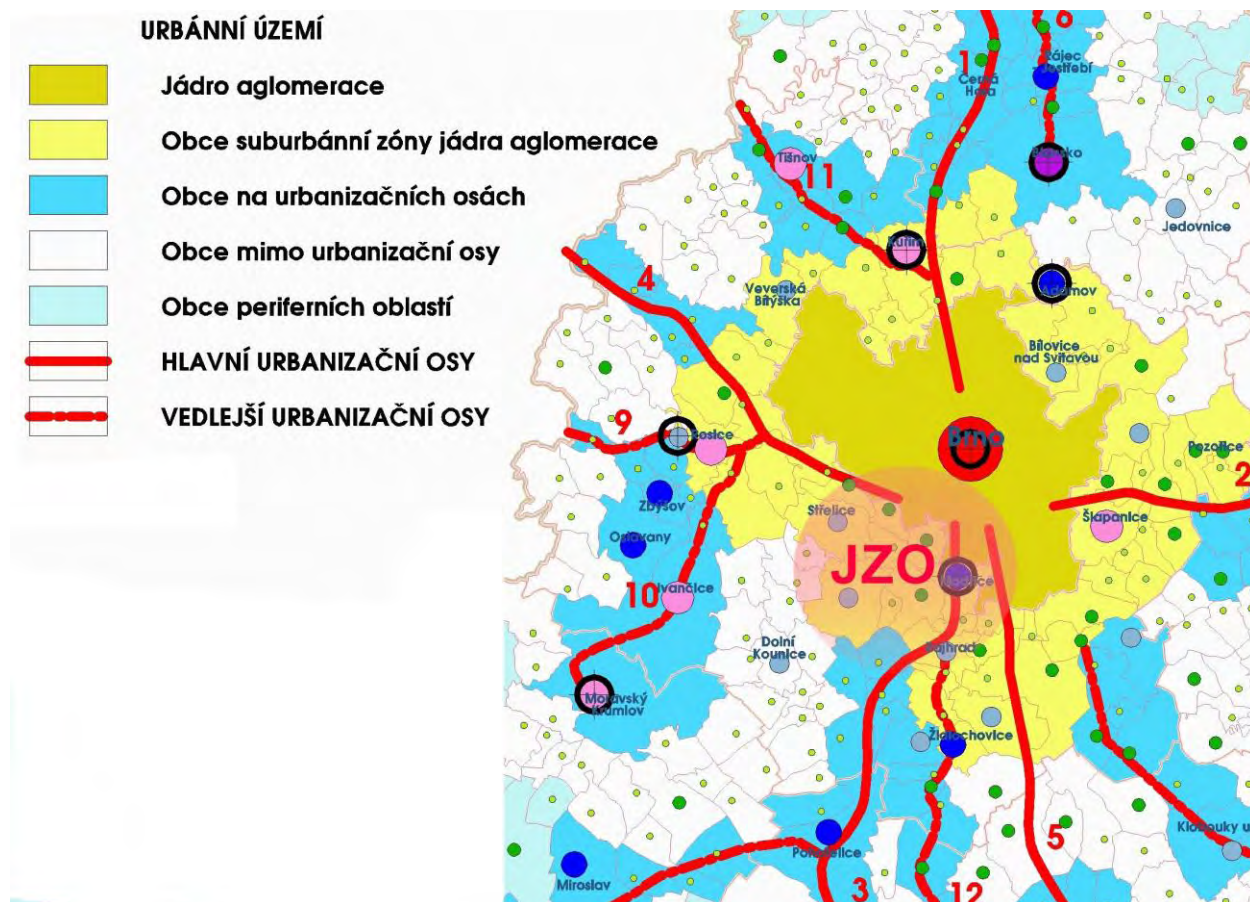
OB 3 Brno je vymezena co rozsahu ORP Brno, Kuřim, Rosice, Šlapanice, Tišnov Židlochovice) a definovaná v „Politice územního rozvoje České republiky“ (Schváleno Vládou ČR usnesením z 17.5.2006 č.561), jako oblast s velmi silnou koncentrací obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části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





## 2.3 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).

### PŘEHLED – DOPRAVNÍ DOSTUPNOST OBČÍ

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.

## 2.4 ZÁVĚRY, KTERÉ VYPLÝVAJÍ Z VÝVOJE SUBURBÁNNÍ 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 soustřeďovat 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.

## 2.5 PROBLÉMOVÉ OKRUHY, STŘETY A RIZIKA V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

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.
- 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.

### 3. URBANISTICKÁ STRUKTURA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ VE VZTAHU K R52 A MĚSTU BRNU

Tangenciální trasa R52 (JZ tangenta) odvádí část tranzitní dopravy z přetížených křižovatek Brno – centrum a Brno – jih a současně, v závislosti na počtu a poloze napojení na místní komunikace a silniční síť, vytváří předpoklady pro využití územního potenciálu nad rámec návrhových ploch v územních plánech města a obcí. S ohledem na vzdálenost od centra Brna a kvalitní rekreační zázemí v lesích Bobravské vrchoviny je třeba počítat s dalším nárůstem bydlení okolo jader původních obcí a prohloubením negativních suburbánních vztahů k jádrovému městu a to bez ohledu na variantu řešení nadřazeného komunikačního systému.

Rozvoj městských forem bydlení v jihozápadní oblasti společně s vyřešením dopravních vztahů k městu a ostatním obcím je jednou z mála možností, jak narovnat asymetrický model města a jeho příměstské zóny. Rozvoj bydlení v jižních sektorech Brna a v přilehlých obcích může zabrzdit narůstání vzdálenosti mezi novými obytnými čtvrtěmi v severních částech města, zónami pracovních příležitostí a nákupními centry na jihu s denní dojížděkou zatěžující centrální části města.

Odklonění části tranzitní dopravy z dopravně přetíženého prostoru křižovatek Brno – centrum a Brno – jih na tangenciální trasu zlepší napojení JZ oblasti do centra a vytvoří podmínky pro vnitroměstské dopravní vztahy po tangenciálních trasách mimo centrální část města. Bude znamenat i zlepšení podmínek pro HD.

Dopravní dostupnost umožní zpomalení suburbanizačních trendů. Podpoří hromadné formy bydlení a dosažení ekonomické koncentrace zástavby jako předpokladu pro doplnění chybějící technické infrastruktury, občanské a obchodní vybavenosti a zajištění místních pracovních příležitostí. Umožní koncentraci zástavby jako předpokladu pro zkvalitnění HD a omezení IAD do jádrového města.

JZ tangenta by neměla narušit celistvost rekreačního (přírodního) zázemí sídel, které ztraktivní území pro bytovou výstavbu.

#### Územní předpoklady variant JZ tangenty pro vytvoření optimální urbanistické struktury:

Doprava

- Počet a poloha napojení na místní komunikace a silniční síť
- Stav a možnosti doplnění sítě silnic a místních komunikací
- Dopravní spojení do centra města (prostředky HD, IAD),

Urbanistická struktura

- Předpoklady pro rozvoj ekonomického potenciálu (výroby, skladování, služeb)
- Předpoklady pro rozvoj potenciálu bydlení
- Napojení na HD
- Předpoklady pro dopravní spojení okrajových částí města a příměstských obcí (eliminace radiálních vztahů)

## 4. VARIANTY URBANISTICKÉHO ŘEŠENÍ, ROZVOJ ÚZEMNÍHO POTENCIÁLU

### 4.1 VARIANTA 1 MODŘICKÁ

#### 4.1.1 NAPOJENÍ NA JZ TANGENTU, SILNIČNÍ A KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Územní potenciál se bude rozvíjet v závislosti na počtu a poloze napojení na místní komunikace a silniční síť. Ve variantě Modřická jsou na trase JZ tangenty MÚK Moravany, MÚK Rajhrad, v místě napojení na D1 útvárová MÚK Troubsko – MÚK Brno západ a v místě napojení na D2 útvárová MÚK Chrlice I – MÚK Chrlice II.

MÚK Moravany je situována jižně od Moravan, cca 890m od okraje dnešní zástavby. JZ tangenta je v místě napojení v zářezu a od obce je oddělena vedením VVN 400 kV. Připojovací komunikace je napojena do přeložky silnice III/15276, která se jako obchvat Moravan pokračuje do silnice III/15257 Moravany – Nebovidy. Na východě se přeložka vrací do trasy stávající III/15276 a v MÚK Moravanská je napojena na ul. Vídeňskou. V nejnižším bodě přeložky u ČOV Moravany odbočuje nová místní komunikace, která je páteří rozšířené průmyslové zóny na západ od Vídeňské a na jihu se napojuje do přeložky silnice II/152 Želešice – Modřice. Páteří komunikace pak pokračuje v dnešní obslužné komunikaci logistické zóny a v MÚK u Popovic se napojuje do I/52.

V MÚK Rajhrad (cca 1000m od stávající MÚK silnice I/52 s II/425) se JZ tangenta napojuje na již hotový rychlostní úsek silnice I/52. Na silnici I/52 a ul. Vídeňské, od MÚK Rajhrad až po MÚK Brno – centrum, bude snížena kategorie, což umožní zlepšit dopravní obsluhu. V souvislosti s obchvaty Modřic a Želešic bude rekonstruována MÚK se silnicí II/152.

Dopravní vztahy do centra Brna (vyjma obcí střelicka a Ostopovic) se realizují převážně koridorem silnice I/52 a ul. Vídeňské na který je silniční síť a místní komunikace napojena přes MÚK Moravanská, rekonstruovanou MÚK silnice I/52 s II/152 a stávající lokální napojení. Napojení obslužných komunikací okolo Vídeňské a nákupního centra Futurum ve směru od Brna je posunuto za čerpací stanici PHM.

Dopravní vztahy do centra Brna, Přízřenic a obsluha průmyslové zóny Vídeňská se realizují přes MÚK Moravanská. Napojení obslužných komunikací okolo Vídeňské a nákupního centra Futurum ve směru od Brna je posunuto za čerpací stanici PHM.

Přes útvárovou MÚK Troubsko – MÚK Brno západ a Pisárecké tunely bude možno realizovat dopravní vztahy do západního a severního sektoru města a víkendovou dopravu do rekreačních oblastí na Českomoravské vrchovině. Přestavba silniční sítě vyvolaná stavbou útvárové MÚK Troubsko – MÚK Brno západ zlepšit dopravní napojení střelicka.

Přes útvárovou MÚK Chrlice I – MÚK Chrlice II bude na Jižní tangentu napojeno nákupní centrum Olympie a potenciál pro rozšíření komerčních ploch podél D2.

#### 4.1.2 CHARAKTERISTIKA OČEKÁVANÉHO VÝVOJE ÚZEMÍ

MÚK Moravany napojená na přeložku silnice III/15276 (obchvat Moravan) a MÚK Moravanská/Vídeňská umožní dopravní napojení Moravan, Nebovid a průmyslové zóny Vídeňská na JZ tangentu i ul. Vídeňskou a spojení do rozvojových ploch v prostoru Přízřenic – Dol. Heršpice. Nová radiální komunikace obslužného charakteru na západ od Vídeňské a silnice I/52 vytvoří podmínky pro rozšíření výrobních ploch a přestavbu stávajících, nedostatečně využitých ploch (hliniště zrušené cihelny).

Lze očekávat, že po dokončení MÚK Moravanská/Vídeňská převezme ul. Moravanská převážnou část dopravy z ul. Ořečovské a realizace mostu mezi ul. Ořečovskou a Bohunickou (cca 330m dlouhý přes Leskavu, železnici a D1) nebude prioritou. Parametry propojení mezi Ořečovskou a Bohunickou bude možno přizpůsobit speciálním potřebám místní obsluhy (pro pěší, cyklisty, speciální vozidla v návaznosti na přestupní uzel IDS). V prostoru za NC Futurum

nebude potřeba vybudovat významnou místní komunikaci, která by vyvolala střety se zástavbou.

Území v trojúhelníku mezi hranicí města ul.Ořečovskou a ul.Moravanskou nebude zasaženo dalšími negativními vlivy z dopravy. Budou zde vytvořeny podmínky pro dostavbu a rozvoj bydlení.

#### **4.1.3 POTENCIÁL URBANISTICKÉHO ROZVOJE SÍDEL**

##### **Moravany**

Území na východní straně katastru obce při hranici s Brnem nebude zasaženo dalšími negativními vlivy z dopravy. Bude potenciálem pro rozvoj bydlení v návaznosti na návrhové plochy bydlení ÚP Moravan a ÚP města Brna. Podmínkou bude koordinace územních plánů Brna a Moravan. Územní plán Moravan má na hranici s Brnem rezervu pro smíšenou funkci. Dalším územním potenciálem pro bydlení jsou plochy na jižní a jihozápadní straně obce, mezi zastavěným územím a novým obchvatem Moravan.

Podél jižní strany obchvatu (přeložky silnice III/15276) jsou potenciální plochy pro alokaci menších provozoven obchodu a výroby, které navazují na rozšíření výrobní zóny podél západní strany Vídeňské. Na sever od obchvatu, mezi komunikací a nivou Moravanského potoka, je potenciální plocha pro zařízení občanské vybavenosti.

Nové možnosti pro umístění pracovních příležitostí a služeb jsou ve smíšených plochách u silnice III/15275 (ul.Ořečovské) a III/15257 (směrem na Nebovidy).

Krajinná a sídelní zeleň spojuje rozvojové plochy s rekreačním zázemím v oblasti Bobravské vrchoviny. Vytváří kostru zastavitelných ploch a plní funkci izolační zeleně. Plochy zeleně v nivě Moravanského potoka mohou sloužit pro rekreaci i jako suchý poldr.

##### **Nebovidy**

Nebovidy se budou rozvíjet v rámci návrhových ploch vymezených v územním plánu obce. Na překrytém zářezu bude vysázena zeleň, která naváže na stávající krajinnou zeleň. Překrytí zářezu zachová územní rezervu pro severní obchvat Nebovid. Obchvat Moravan zlepší spojení na MÚK Moravanská/Vídeňská a do města Brna.

##### **Střelice**

Na územní potenciál střelicka nemá JZ tangenta podstatný vliv. Zlepšení dopravního spojení umožní přestavba silniční sítě v rámci stavby MÚK Troubsko.

##### **Ostopovice**

Trasa JZ tangenty je vedena západně od tělesa německé dálnice. Předpokládá se snížení nivelety a výšková úprava MÚK Troubsko, která umožní, aby JZ tangenta podešla pod železniční tratí. V místě nejhlubšího zářezu do výběžku Bobravské vrchoviny bude trasa překryta a zpětně zalesněna tak, bylo zachováno propojení přírodních systémů a krajinný ráz. V projektové dokumentaci JZ tangenty budou navržena opatření pro eliminaci vlivů dopravy na okolí. Lepší dopravní napojení jihozápadní oblasti (MÚK Moravanská/ Vídeňská, MÚK Moravany a obchvat Moravan) a může urychlit zastavění územní rezervy pro bydlení na jihu obce.

##### **Troubsko**

Na potenciál rozvojových ploch Troubska nemá JZ tangenta podstatný vliv. Jeho rozvoj bude probíhat v závislosti na přestavbě silniční sítě v rámci stavby MÚK Troubsko. S cílem omezit dopady JZ tangenty na stávající zástavbu a nové plochy navržené v územním plánu obce bude prověřena výšková úprava MÚK Troubsko, která umožní snížení nivelety JZ tangenty a její podejití pod železniční tratí do Střelic. Obchvat Bosonoh bude realizován rámci stavby MÚK Troubsko.

## Popůvky

Na územní potenciál Popůvek nemá JZ tangenta podstatný vliv. Jeho naplnění bude záviset na přestavbě silniční sítě v rámci stavby MÚK Troubsko a řešení dopravní obsluhy prostoru okolo rozšířené D1. Obchvat Bosonoh bude realizován rámci stavby MÚK Troubsko.

## Želešice

JZ tangenta vede po východní hranici katastru obce. Obec je na ni napojena nepřímo, (prostřednictvím nové SJ radiály) z MÚK Moravany od severu a z MÚK Rajhrad od jihu. Silnice II/152 překročí tangentu nadjezdem (tangenta bude v zářezu) a za úrovnňovou křižovatkou s novou SJ radiálou se napojí na rekonstruovanou MÚK s I/52. V souvislosti s rekonstrukcí této MÚK bude řešena návaznost na přeložky silnice II/152, na obchvat Želešic a Modřic. JZ tangenta nevytváří územní předpoklady pro nabídku nových stavebních ploch.

## Modřice

Modřice budou na JZ tangentu napojeny nepřímo, z MÚK Moravany a z MÚK Rajhrad, prostřednictvím nové SJ radiály západně od Vídeňské a silnice I/52. Silnice II/152 bude přeložena do souběhu s Jižní tangentou (jižní obchvat Modřic), napojena do rekonstruované MÚK s I/52 a dále bude pokračovat jako jižní obchvat Želešic.

Nová SJ radiála západně od Vídeňské a silnice I/52 napojená na obchvat Moravan a Želešic zpřístupní bývalé hlinišť modřické cihelny, umožní dostavbu nedostatečně využitých výrobních ploch a rozvoj nového územního potenciálu průmyslu.

Lze předpokládat, že Jižní tangenta spolu s přeložkou II/152 (jižním obchvatem Modřic) uvolní potenciál výrobních ploch podél stávající II/152. Násyp silničního tělesa zajistí ochranu proti povodním.

Významným přínosem pro rozvoj i dopravní zklidnění obce bude MÚK Moravanská / Vídeňská. . Bude místem napojení páteřní komunikace rozšířené výrobní zóny i východního obchvatu Modřic.

## Popovice

Prodloužení páteřní komunikace průmyslové zóny na východní stranu I/52 a její napojení na silnici I/425 před Rajhradem podpoří zástavbu v navržené ploše pro výrobu mezi I/52 a železnicí.

## 4.2 VARIANTA 2 ŽELEŠICKÁ

### 4.2.1 NAPOJENÍ NA JZ TANGENTU, SILNIČNÍ A KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Územní potenciál se bude rozvíjet v závislosti na počtu a poloze napojení na místní komunikace a silniční síť. Ve variantě Želešická je silniční síť na JZ tangentu napojena v MÚK Nebovidy (varianty napojení) a MÚK Syrovce. Na Jižní tangentu je napojena v MUK Modřice. Napojena je rovněž v křižovatce s D1 (MÚK Troubsko) a v křižovatce s D2 (útvarová křižovatka MÚK Chrlice I – MÚK Chrlice II).

MÚK Nebovidy. Modelování výhledových intenzit dopravy na variantách JZ tangenty ukázalo, že jak ve směru na Nebovidy (4200 vozidel/den v obou směrech), tak ve směru na Moravany (6200 vozidel/den v obou směrech) nedosáhne doprava intenzity vyžadující vybudování mimoúrovňové křižovatky. MÚK bude využívána převážně pro obsluhu užší spádové oblasti (Moravany, Nebovidy, částečně Střelice). Lze předpokládat, že oblastní dopravní vztahy na vyšší komunikační systém a dopravní obsluha širší oblasti budou používat jiné trasy. Na základě tohoto předpokladu je MÚK Nebovidy navržena ve variantách, které se odlišují vzdáleností od obce a výškovým uspořádáním a napojením obce. Společným prvkem všech variant je trasa JZ tangenty vedená v zakrytém zářezu a přeložka silnice III/15257 (obchvat Nebovidy).

MÚK Nebovidy je přeložkou silnice III/15257 napojen do dnešní silnice III/15257. Na západní straně Moravan se připojuje na obchvat Moravan (přeložka III/15276), který pokračuje do ul. Moravanské a v MÚK Moravanská je napojena na ul Vídeňskou.

MÚK Modřice se nachází na k.ú.Modřice cca 400m na JZ od stávající MÚK silnice I/52 s II/152. V místě stávající obslužné komunikace k logistickému parku je napojení na novou SJ radiálu, která je páteří rozšířené průmyslové zóny na západ od Vídeňské. SJ radiála je na severu je napojena do MÚK Moravanská / Vídeňská a na jihu pak pokračuje v trase dnešní obslužné komunikaci logistické zóny a v MÚK u Popovic se napojuje do I/52.

Dopravní vztahy do centra Brna (vyjma obcí střelicka a Ostopovic) se realizují převážně koridorem silnice I/52 a ul.Vídeňské na který jsou silniční síť a místní komunikace napojeny přes MÚK Moravanská, rekonstruovanou MÚK silnice I/52 s II/152 a stávající lokální napojení. Napojení obslužných komunikací podél Vídeňské je u nákupního centra Futurum posunuto za čerpací stanici PHM (ve směru od Brna).

Přes útvárovou MÚK Troubsko – MÚK Brno západ a Pisárecké tunely bude možno realizovat dopravní vztahy do západního a severního sektoru města a dopravu do rekreačních oblastí Českomoravské vrchoviny. Přestavba silniční sítě vyvolaná stavbou útvárové MÚK Troubsko – MÚK Brno západ zlepší dopravní napojení střelicka.

Přes útvárovou MÚK Chrlice I – MÚK Chrlice II bude na Jižní tangentu napojeno nákupní centrum Olympie a potenciál pro rozšíření komerčních ploch podél D2.

#### **4.2.2 CHARAKTERISTIKA OČEKÁVANÉHO VÝVOJE ÚZEMÍ**

Po dokončení MÚK Moravanská/Vídeňská se zlepší dopravní dostupnost Moravan a Nebovid. Lze očekávat rozvoj bydlení včetně výstavby bytových domů. V důsledku menší intenzity dopravy na MÚK Nebovidy s převahou místních vztahů nemusí dojít k realizaci obchvatu Moravan současně s JZ tangentou. Územní rezerva pro obchvat může být postupně integrována do zastavěného území Moravan.

Doprava z průmyslové zóny Modřice (včetně výrobních ploch okolo nové SJ radiály západně od Vídeňské a výrobních ploch u přeložky II/152) se bude soustředit na MÚK Modřice.

Po dokončení MÚK Moravanská převezme ul.Moravanská převážnou část dopravy z ul.Ořechovské. Dostatečná kapacita MÚK Moravanská nebude vyvolávat potřebu dalšího mostu mezi Ořechovkou a Bohunickou. Propojení mezi Ořechovskou a Bohunickou bude možno realizovat v parametrech pro pěší, cyklisty případně pro speciální vozidla v návaznosti na přestupní uzel IDS. V prostoru za NC Futurum nebude potřeba realizovat významnou místní komunikaci.

Území v trojúhelníku mezi hranicí města ul.Ořechovskou a ul.Moravanskou nebude zasaženo dalšími negativními vlivy z dopravy. Budou zde vytvořeny podmínky pro dostavbu a rozvoj bydlení.

#### **4.2.3 POTENCIÁL URBANISTICKÉHO ROZVOJE SÍDEL**

##### **Moravany**

Území na východní straně katastru obce při hranici s Brnem nebude zasaženo dalšími negativními vlivy z dopravy. Bude potenciálem pro rozvoj bydlení v návaznosti na návrhové plochy bydlení ÚP Moravan a ÚP města Brna. Podmínkou bude koordinace územních plánů Brna a Moravan. Územní plán Moravan má na hranici s Brnem rezervu pro smíšenou funkci.

Dalším územním potenciálem pro bydlení jsou plochy jižně a jihozápadně od dnešního zastavěného území. Po dokončení MÚK Moravanská / Vídeňská se zlepší dopravní dostupnost obce. Bude se rozvíjet bydlení včetně výstavby bytových domů. V důsledku menší intenzity



dopravy na MÚK Nebovidy (nebo zrušení napojení) nemusí dojít k realizaci obchvatu Moravan současně s JZ tangentou. Územní rezerva pro obchvat může být postupně integrována do zastavěného území obce. Větší rozvoj potenciálu bydlení je omezen ochranným pásmem elektrického vedení ZVN 400 kV a severní orientací svahu.

Jižně od Moravanského potoka, v návaznosti na územní potenciál bydlení, je možno uvažovat se zařízením občanské vybavenosti. Nové možnosti pro umístění pracovních příležitostí a služeb jsou ve smíšených plochách u silnice III/15275 (ul.Ořečovské) a III/15257 (směrem na Nebovidy).

Krajinná a sídelní zeleň spojuje rozvojové plochy s rekreačním zázemím v oblasti Bobravské vrchoviny. Vytváří kostru zastavitelných ploch a plní funkci izolační zeleně. Plochy zeleně v nivě Moravanského potoka mohou sloužit pro rekreaci i jako suchý poldr.

### **Nebovidy**

Nebovidy se mohou rozvíjet v rámci návrhových ploch vymezených v územním plánu. Současně s MÚK Nebovidy bude dokončena přeložka silnice III/15257 (obchvat obce). Při MÚK Nebovidy a jižně od komunikačního obchvatu obce jsou potenciální plochy pro smíšenou funkci. Možné je i další rozšíření bydlení. Na překrytém zářezu bude vysázena zeleň, která naváže na stávající krajinnou zeleň. Spojení do Brna se zlepší po dokončení MÚK Moravanská/Vídeňská.

### **Střelice**

MÚK Nebovidy společně s přestavbou silniční sítě v rámci stavby útvarové MÚK Troubsko – MÚK Brno-západ zlepší dopravní napojení a možnosti využití územního potenciálu výrobních ploch. Pro využití potenciálu bydlení bude rozhodující přestavba místní silniční sítě v prostoru MÚK Troubsko, železniční spojení IDS a dostavba přestupních uzlů.

### **Ostopovice**

Trasa JZ tangenty je vedena západně od tělesa německé dálnice. Předpokládá se snížení nivelety a výšková úprava MÚK Troubsko, která umožní, aby JZ tangenta podešla pod železniční tratí. V místě nejhlubšího zářezu do výběžku Bobravské vrchoviny bude trasa překryta a zpětně zalesněna tak, bylo zachováno propojení přírodních systémů a krajinný ráz. V projektové dokumentaci JZ tangenty budou navržena opatření pro eliminaci vlivů dopravy na okolí. Lepší dopravní napojení jihozápadní oblasti může urychlit zastavění územní rezervy pro bydlení na jihu obce.

### **Troubsko**

Na územní potenciál Troubska nemá JZ tangenta podstatný vliv. Jeho rozvoj bude probíhat v závislosti na přestavbě silniční sítě v rámci stavby MÚK Troubsko.

S cílem minimalizovat vliv JZ tangenty na stávající zástavbu a nové plochy navržené v územním plánu obce se předpokládá výšková úprava MÚK Troubsko, která umožní snížení nivelety JZ tangenty a její podejití pod železniční tratí do Střelice. Obchvat Bosonoh bude realizován rámci stavby útvarové MÚK Troubsko – MÚK Brno západ.

### **Hajany**

MÚK Hajany je situována cca 350m od východního okraje obce, na k.ú.Želešice. V MÚK Hajany z R52 (JZ tangenty) odbočuje Jižní tangenta – 4 pruhová rychlostní silnice. Na trase Jižní tangenty se nachází MÚK Modřice, která zajišťuje napojení na místní komunikace a na silnice II/152 a I/52. Jižní tangenta je ukončená na D2 v MÚK Chrlice II. Dopravní dostupnost Hajan zlepší obchvat Želešic (přeložka silnice II/152). Stavba jižní tangenty a MÚK Modřice může urychlit realizaci obchvatu Želešic a Hajan. Souběh tangenty s obchvatem v jednom dopravním koridoru sdruží veškerou tranzitní dopravu a omezí průjezd obcemi. Varianty tras R52 nemají vliv na intenzitu dopravy na II/152. Dopravní model uvádí výhledovou intenzitu cca 10.000 vozidel ve všech variantách.

Lokalizovat potenciál bydlení, nad rámec územního plánu obce, bude možné až po dořešení obchvatu Hajan. Trasa obchvatu dle dopravní studie z r.1997 je vedena členitým terénem

severně od obce. V případě Želešické varianty JZ tangenty s MÚK Hajany budou vytvořeny územní podmínky pro jižní obchvat obce s přímou návazností na jižní obchvat Želešic.

Podmínkou zařazení potenciálu bydlení mezi návrhové plochy bydlení v ÚP obce bude vybudování splaškové kanalizace napojené na kanalizaci v Želešicích, která odvádí splaškové vody do Ústřední kanalizační čistírny v Modřicích.

### **Želešice**

V ÚP Želešic z r.2004 jsou vymezena ochranná pásma pro varianty nadřazených silničních tahů, která zahrnují i Želešickou variantou tangenty. Ochranná pásma jsou platná do schválení ZÚR JmK.

Souběh trasy Jižní tangenty s trasou obchvatu silnice II/152 vytváří podmínky pro rychlejší realizaci obchvatu obce a soustředí tranzitní dopravu do jednoho koridoru. Želešickou variantu s tunelovým úsekem nebude možno realizovat aniž by byla ukončena těžba v lomu Želešice, která je významným zdrojem nákladové dopravy.

Jižní tangenta vedená souběžně s obchvatem silnice II/152 a napojení v MÚK Modřice vytvoří podmínky pro rozšíření průmyslové zóny z Modřic na území Želešic a umožní alokaci menších provozoven výroby služeb podél přeložené silnice II/152. Nedávno dokončený ÚP obce vyznačil dostatek nových ploch pro bydlení. Případný úbytek návrhových ploch pro bydlení v JV části obce může být nahrazen využitím územního potenciálu v severovýchodní části obce.

### **Modřice**

Z MÚK Modřice bude napojena SJ komunikace podél I/52, která vytvoří páteř dopravní obsluhy výrobní zóny. Přímé napojení umožní rozšíření dnešní výrobní a skladové zóny na sever a využití ploch bývalého hliniště cihelny.

Lze předpokládat, že Jižní tangenta spolu s přeložkou II/152 (jižním obchvatem Modřic) uvolní potenciál výrobních ploch podél stávající II/152. Násyp silničního tělesa současně zajistí ochranu proti povodním.

Významným přínosem pro rozvoj i dopravní zklidnění obce bude MÚK Moravanská / Vídeňská. Bude místem napojení páteřní komunikace rozšířené výrobní zóny i východního obchvatu Modřic.

### **Popovice**

Prodloužení páteřní komunikace průmyslové zóny na východní stranu I/52 a její napojení na silnici II/425 před Rajhradem podpoří zástavbu v navržené ploše pro výrobu mezi I/52 a železnicí.

## **4.3 VARIANTA NULOVÁ**

### **4.3.1 NAPOJENÍ NA R52, SILNIČNÍ A KOMUNIKAČNÍ SÍŤ**

Varianta 0 předpokládá zachování stávající komunikační stopy R52 – I/52. Jelikož stávající sil. I/52 nespĺňuje dopravní parametry komunikace kategorie R, varianta předpokládá proměnu silnice I. třídy na rychlostní komunikaci.

**Tato úprava by znamenala úplnou změnu charakteru stávající komunikace I/52 dle parametrů rychlostní komunikace R52:**

- Zrušení stávajících napojení území mezi MÚK Rajhrad a MÚK Brno centrum s ponecháním jediné MÚK Modřice se sil. II/152. Tato křižovatka by potom zajišťovala:  
napojení na vyšší dopravní systém ze široké spádové oblasti prostřednictvím silně zatížené II/152 (zejména)

nápojení blízkých obcí JV sektoru,  
nápojení jižní části dnešní průmyslové zóny okolo ul.Vídeňské a I/52,  
nápojení rozvojových ploch v jižní části průmyslové zóny Vídeňská, včetně ploch na katastru Přízřenic.

V případě kolapsu příměstské dopravy na mostě Ořechovská – Bohunická převezme MÚK Modřice část dopravy do centra a západní části Brna.

- Následnou přestavbu MÚK Brno Centrum na čistě dopravní uzel komunikací D a R v době naplnění kapacit přestavěné I/52 na R52.
- Dopravní obsluhu sektoru Vídeňská – Moravany zajistit přes most Ořechovská – Bohunická, čtyřpruhovou komunikací a přeložkou tramvaje (prodloužením z dnešní konečné u Ústředního hřbitova).
- Znemožnění záměru realizovat MÚK Moravanská jako plnohodnotnou všesměrnou křižovátku se silnicí I/52 a obslužnými komunikacemi podél Vídeňské, která, kromě průmyslové zóny Vídeňská, umožní dopravní obsluhu zóny budoucí urbanizace Dolní Heršpice – Přízřenice a oblasti Moravan. Realizovat by bylo možné pouze most přes Vídeňskou a žel.trať s nápojením obslužných komunikací.
- Soustředění dopravy do Brna na SJ radiálu obslužného charakteru západně od I/52 a most Ořechovská-Bohunická a místní komunikace v Přízřenicích, Dol.Heršpicích a Hor.Heršpicích. Lze očekávat, že dopravní kolaps v oblasti MÚK Brno – centrum (kumulující příměstskou dopravu do centra města s nápojením na vyšší dopravní systém) odkloní dopravu směřující do centra Brna na východ do oblasti Přízřenic a Dolních Heršpic a na západ do St.Lískovce s průjezdem Moravan a Ostopovic.
- Zrušení tramvajové trati do Modřic ve středním dělicím pásu stávající sil. I/52 a její náhradu v jiné stopě.
- Změnu nápojení stávajících souběžných – obslužných komunikací III. tříd podél sil. I/52.

#### 4.3.2 CHARAKTERISTIKA OČEKÁVANÉHO VÝVOJE ÚZEMÍ

**Urbanistické řešení nulové varianty je negativním průkazem dopravního řešení a znázorňuje jeho logické souvislosti.**

Zrušení stávajících nápojení území mezi MÚK Rajhrad a MÚK Brno centrum s ponecháním jediné křižovatky MÚK Modřice se sil. II/152 vyvolá potřebu nové radiální komunikace, která zajistí dopravní obsluhu území na západ od R52 – ul.Vídeňské. Tuto radiálu bude potřeba postavit jako vyvolanou investici současně s R52. Na cca 330m dlouhý most s čtyřpruhovou vozovkou mezi ul.Bohunickou a Ořechovskou přes nivu Leskavy, žel.trať a D1 bude navazovat novostavba cca 4100m komunikace až po silnici II/152. Radiála bude pokračovat v trase dnešní obslužné komunikace průmyslové zóny Modřice a dále podjezdem pod R52 (dnešní MÚK Popovice) k nadjezdu přes břeclavskou žel.trať před Popovicemi. V tomto úseku bude potřeba rekonstruovat cca 2500m vozovky. Od nadjezdu až po nápojení na silnici II/425 před Rajhradem bude potřeba postavit dalších cca 800m nové silnice. Celkem to bude 7,8km km nové a rekonstruované komunikace včetně mostu.

Nová radiální komunikace v prodloužení mostu Bohunická – Ořechovská zpřístupní lukrativní pozemky a povede k rozšíření průmyslové zóny Vídeňská západním směrem. Rozšíření si vyžádá změnu ÚP města Brna v oblasti Moravanské lány, kde jsou navrženy plochy pro bydlení. Průnik dopravy do oblasti na pomezí Brna a Moravan povede ke kolizím se současným bydlením ze strany Brna i Moravan. Místo bydlení se společnou vybaveností bude na dotyku obcí výrobní zóna.

Dopravní řešení nulové varianty, které zavádí rychlostní silnici s převažující tranzitní dopravou do zastavěného území města a ruší tramvajovou trať uprostřed průmyslové zóny je

urbanisticky nepřijatelné řešení, který vyvolá další sporná opatření. Například náhradu zrušené tramvaje ve Vídeňské novou trasou napojenou na stávající konečnou u Ústředního hřbitova.

Naplnění urbanistického potenciálu Moravan a rozšíření průmyslové zóny západně od ul.Vídeňské a R52, spolu se svedením dopravní obsluhy na novou SJ radiálu, způsobí dopravní kolaps v prostoru MÚK Bohunická a následující stagnaci urbanistického rozvoje.

Dopravní kolaps v MÚK Bohunická vyvolá dopravní problémy v ostatních částech města a příměstské zóny:

Neprůjezdnost dopravního uzlu u MÚK Brno – centrum způsobí přeliv radiální dopravy do sousední zóny Dol.Heršpice – Přízřenice, která je významnou zónou budoucí urbanizace a sama o sobě bude zdrojem dopravy do centra města. Zvýšená intenzita dopravy pak zatíží i komunikace v Hor.Heršpicích, ul.Kšírovu a Sokolovu.

Další „únikovou cestou“ bude podjezd pod D1 ve Starém Lískovci, který ústí do zástavby původní obce obklopené sídlištěm. Tato cesta zvýší průjezdnou dopravu v Moravanech a částečně i v Ostopovicích.

Rekonstruovaná MÚK Modřice zůstane jedinou MÚK mezi MÚK Brno – centrum a MÚK Rajhrad. Spolu se sil. II/152, která bude rekonstruována na čtyřpruhový obchvat Modřic navazující na obchvat Želešic bude sloužit pro oblastní tranzit a rozdělovat cílovou a zdrojovou dopravu pro širokou oblast. Čtyřpruhové uspořádání II/152 s vysokou intenzitou dopravy neumožní přímou obsluhu území. Dopravní obsluha bude zajištěna z navazujících obslužných komunikací, které ji zavedou do zastavěného území.

Napojení R52 do křižovatky Brno – centrum prohloubí stávající problémy urbanistického rozvoje města:

Nulová varianta je v rozporu se záměry jižního rozvoje města a jeho centra. Rozvoj umožněný přestavbou železničního uzlu narazí na bariéru dálnic, rychlostních silnic a prostorově náročných vícepatrových mimoúrovňových křižovatek přestavěných na výhledové intenzity evropského tranzitu. Zhoršené podmínky životního prostředí podél dopravních tras, přerušení tradičních spojení a omezená prostupnost pro dopravní obsluhu vyloučí bydlení z části rozvojového směru města.

Chybějící napojení na vyšší komunikační systém v křížení ul.Moravanské a Vídeňské povede k omezení možností výstavby v zóně Dolní Heršpice – Přízřenice. Bude potřeba přehodnotit význam území jako směru přednostní urbanizace celoměstského významu. Přehodnocení bude vyžadovat změny v urbanistické koncepci města a v novém územním plánu.

Nulová varianta povede k prohloubení nerovnováhy v rozmístění urbanistických funkcí na území Brna a v jeho blízkém zázemí (bydlení na severu, pracovní příležitosti a obchodní centra na jihu a jihovýchodě). Povede k dopravním problémům v ostatních částech města i příměstské zóně. Nevyvážený rozvoj města bude doprovázen negativními projevy suburbanizace a v konečné důsledku povede k degradaci urbanistické kvality města.

Nevyvážený rozvoj města neumožní využít kapacitu dopravní a technické infrastruktury v jeho jižních částech. Vyvolá zvýšené náklady na výstavbu dopravní a technické infrastruktury, zejména kanalizace.

### **4.3.3 POTENCIÁL URBANISTICKÉHO ROZVOJE SÍDEL**

#### **Průmyslová zóna Vídeňská**

Realizace nové radiální obslužné komunikace západně od R52 umožní rozšíření průmyslové zóny až po hranici města, na plochy, kde územní plán Brna navrhuje bydlení. Vlivem dopravy se zhorší podmínky pro bydlení i mezi OC Futurum a ul.Ořečovskou. Území bude, s ohledem na vyšší komerční atraktivitu, konvergovat na smíšenou zónu.

Ve východní části průmyslové zóny (v návrhových plochách průmyslu východně podél břeclavské žel. tratě) nedojde k zahájení výstavby z důvodu chybějícího přímého napojení na vyšší dopravní systém. Nebude realizována MÚK Moravanská. Nová výstavba se omezí na plochy podél D1, které je možno napojit na Havránkovu a na obsluhu Hor. Heršpic. Další rozšiřování výrobní zóny se výrazně zpomalí.

Rozvoj průmyslové zóny Vídeňská se zastaví, jakmile dojde k dopravnímu kolapsu v oblasti MÚK Brno – centrum. Urbanizace pravděpodobně nedosáhne rozsahu ploch znázorněného ve výkresu urbanistického řešení.

### **Moravany**

Most Bohunická – Ořechovská spolu s novou obslužnou radiálou a novou trasou MHD (postavené současně s R52 jako vyvolaná investice) mohou jednorázově zlepšit dopravní dostupnost Moravan a v očekávání dalšího rozvoje nastartovat výstavbu bydlení v jižní části obce. Do východní části, podél nové radiální komunikace se rozšíří průmyslová zóna. Rozvoj Moravan se zastaví jakmile dojde k dopravnímu kolapsu v oblasti MÚK Brno – centrum. Urbanizace pravděpodobně nedosáhne rozsahu ploch znázorněného ve výkresu urbanistického řešení.

### **Nebovidy**

Nebovidy budou na vyšší dopravní systém a centrální část Brna napojeny přes Moravany a MÚK Brno – centrum. Pro dopravní dostupnost a rozvoj územního potenciálu platí stejné předpoklady jako pro Moravany.

### **Modřice**

Rekonstrukce MÚK Modřice, přestavba a rozšíření silnice II/152 a dokončení nové obslužné radiály západně od R52 bude podnětem pro další rozšíření výrobních ploch na jih od II/152, dostavbu dnešní průmyslové zóny a současně zahájí intenzifikaci a přestavbu nedostatečně využitých ploch v území bývalého hliňiště zrušené cihelny. Rozšiřování výrobních ploch jižně od II/152, do území mezi břeclavskou tratí a Svatkou, bude omezeno ochranou kvalitního ZPF a protipovodňovými opatřeními v záplavovém územím. Zhoršení dopravního spojení s Brnem omezí podmínky pro další rozšíření výrobních a skladových ploch. Rozvíjet se budou zejména provozovny, které nemají kooperační vazby na Brno.

### **Želešice**

Lze očekávat rozšíření průmyslové zóny z Modřic dále na západ k přeložce II/152 (obchvatu Želešic). Vyšší povolená rychlost na rychlostní silnici mezi MÚK Modřice a MÚK Brno – centrum může dočasně zrychlit dopravu do Brna. Očekávaný rozvoj bydlení a příliv obyvatel z Brna zůstane nenaplněn jakmile dojde k dopravnímu kolapsu na MÚK Bohunická a přetížení MÚK Brno – centrum. Podmínky pro alokaci nových provozoven budou pak omezené a budou vyhovovat menším provozovnám, které nemají vazby na Brno.

### **Hajany**

Nové potenciální plochy pro bydlení bude možno vyhledat až na podkladě dopravně urbanistické studie obchvatu obce, která nabídne přijatelnou alternativu k dopravní studii z r.1997, a po rozhodnutí o variantě trasy R52.

### **Popovice**

Zrušením MÚK Popovice, očekávaným dopravním kolapsem na MÚK Brno – centrum a přetížením MÚK Modřice se zhorší napojení na vyšší komunikační systém i město Brno.

Nulová varianta R52 nemá přímý vliv na dopravní dostupnost a potenciál rozvojových ploch Ostopovic, Střelic, Troubska a Popůvek.

#### **4.4 SCHÉMA POSTUPU URBANIZACE**

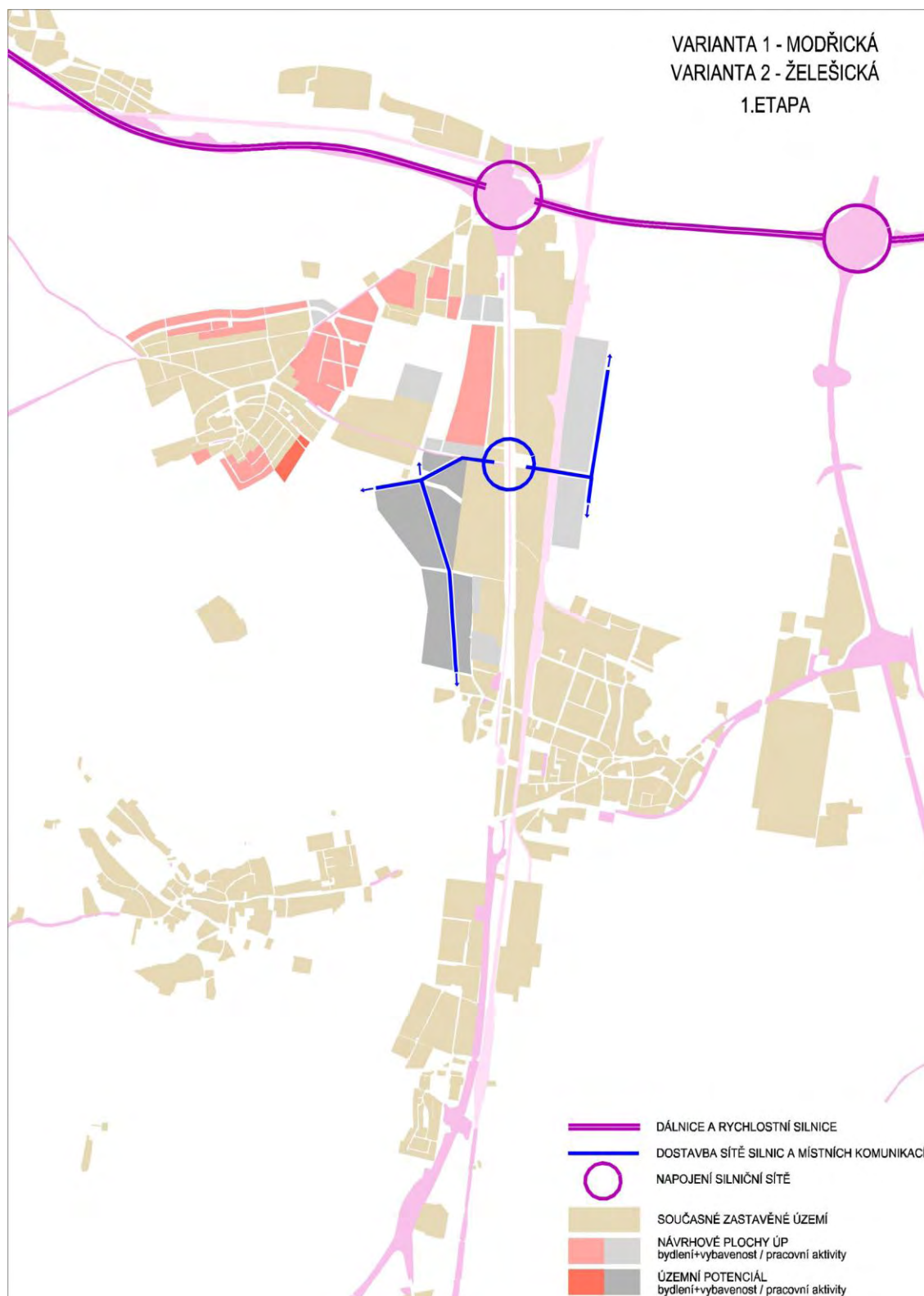
Schéma postupu urbanizace znázorňuje zastavěné území, návrhové plochy ÚP a územní potenciál v etapách po dokončení klíčových staveb souvisejících s napojením R52 na dálnice v oblasti jihozápadně jižně od Brna.

#### 4.4.1 VARIANTY JZ TANGENTY

##### 1. ETAPA JE PRO VARIANTU MODŘICKOU A ŽELEŠICKOU SPOLEČNÁ

Schéma znázorňuje zastavěné území, zastavěné návrhové plochy ÚP a využitelný územní potenciál v době, kdy budou dokončeny stavby:

zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Brno – centrum a MÚK Brno – jih,  
propojení rakouské dálnice A5 s úsekem R52 Mikulov - Pohořelice,  
MÚK Moravanská / Vídeňská včetně mostu přes železniční koridor





## 2. ETAPA – VARIANTA MODŘICKÁ

Schéma znázorňuje zastavěné území, zastavěné návrhové plochy ÚP a využitelný územní potenciál po dokončení 2.etapy dopravních staveb:

JZ tangenty a Jižní tangenty, přestavby dálnice D2 a

souvisejících staveb silniční sítě obchvatu Moravan a SJ radiály západně od ul.Vídeňské










# VARIANTA 1 - MODŘICKÁ VÝHLED

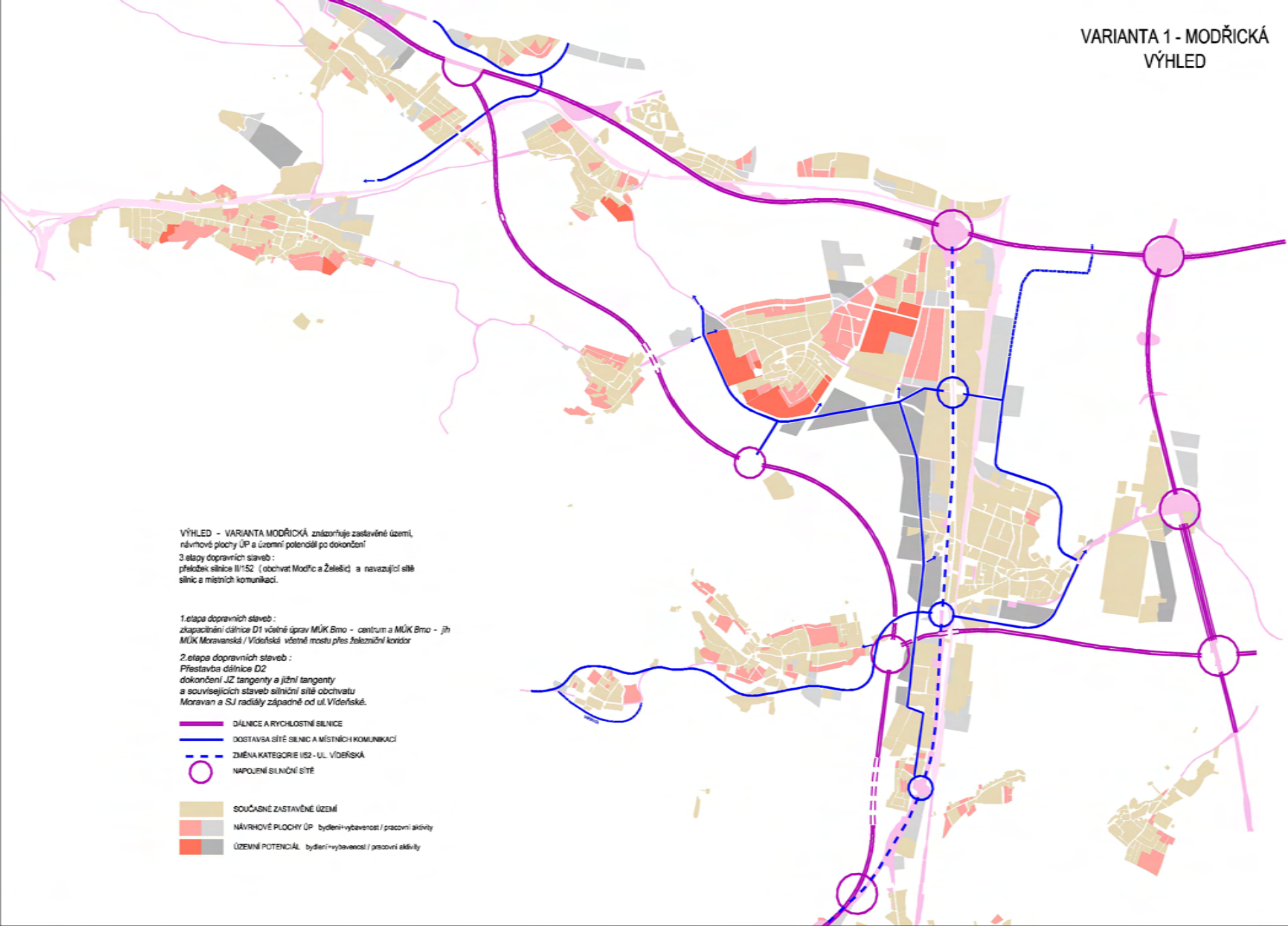
VÝHLED - VARIANTA MODŘICKÁ znázorňuje zastavěné území, návrhové plochy ÚP a územní potenciál po dokončení  
3 etapy dopravních staveb :  
přeložek silnice II/152 (obchvat Modřic a Želešic) a navazující síť silnic a místních komunikací.

1. etapa dopravních staveb :  
zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Bmo - centrum a MÚK Bmo - jh  
MÚK Moravanská / Vídeňská včetně mostu přes železniční koridor

2. etapa dopravních staveb :  
Přestavba dálnice D2  
dokončení JZ tangenty a jižní tangenty  
a souvisejících staveb silniční sítě obchvatu  
Moravan a SJ radiály západně od ul. Vídeňské.

-  DÁLNIČE A RYCHLOSTNÍ SILNICE
-  DOSTAVBA SÍTĚ SILNIC A MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
-  ZMĚNA KATEGORIE US2 - UL. VÍDEŇSKÁ
-  NAPOJENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

-  SOUČASNĚ ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  NÁVRHOVÉ PLOCHY ÚP bydlení+vybavenost / pracovní aktivity
-  ÚZEMNÍ POTENCIÁL bydlení+vybavenost / pracovní aktivity

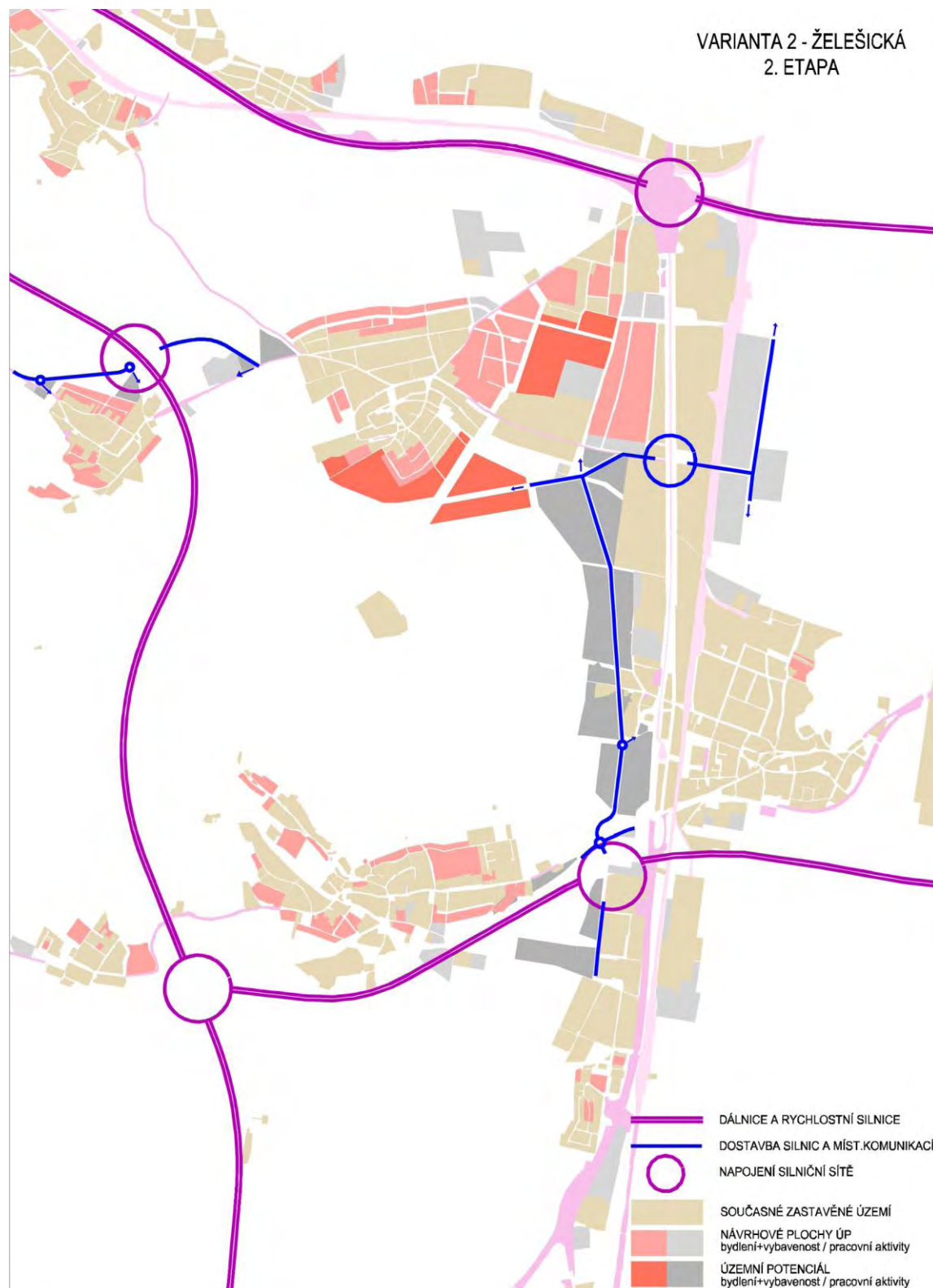


## 2. ETAPA – VARIANTA ŽELEŠICKÁ

Schéma znázorňuje zastavěné území, zastavěné návrhové plochy ÚP a využitelný územní potenciál po dokončení 2.etapy dopravních staveb:

JZ tangenty a Jižní tangenty, přestavby dálnice D2 a

souvisejících staveb silniční sítě obchvatu Nebovid a SJ radiály západně od ul.Vídeňské









## VARIANTA 2 - ŽELEŠICKÁ VÝHLED




VÝHLED - VARIANTA ŽELEŠICKÁ znázorňuje zastavěné území,  
návrhové plochy ÚP a územní potenciál po dokončení

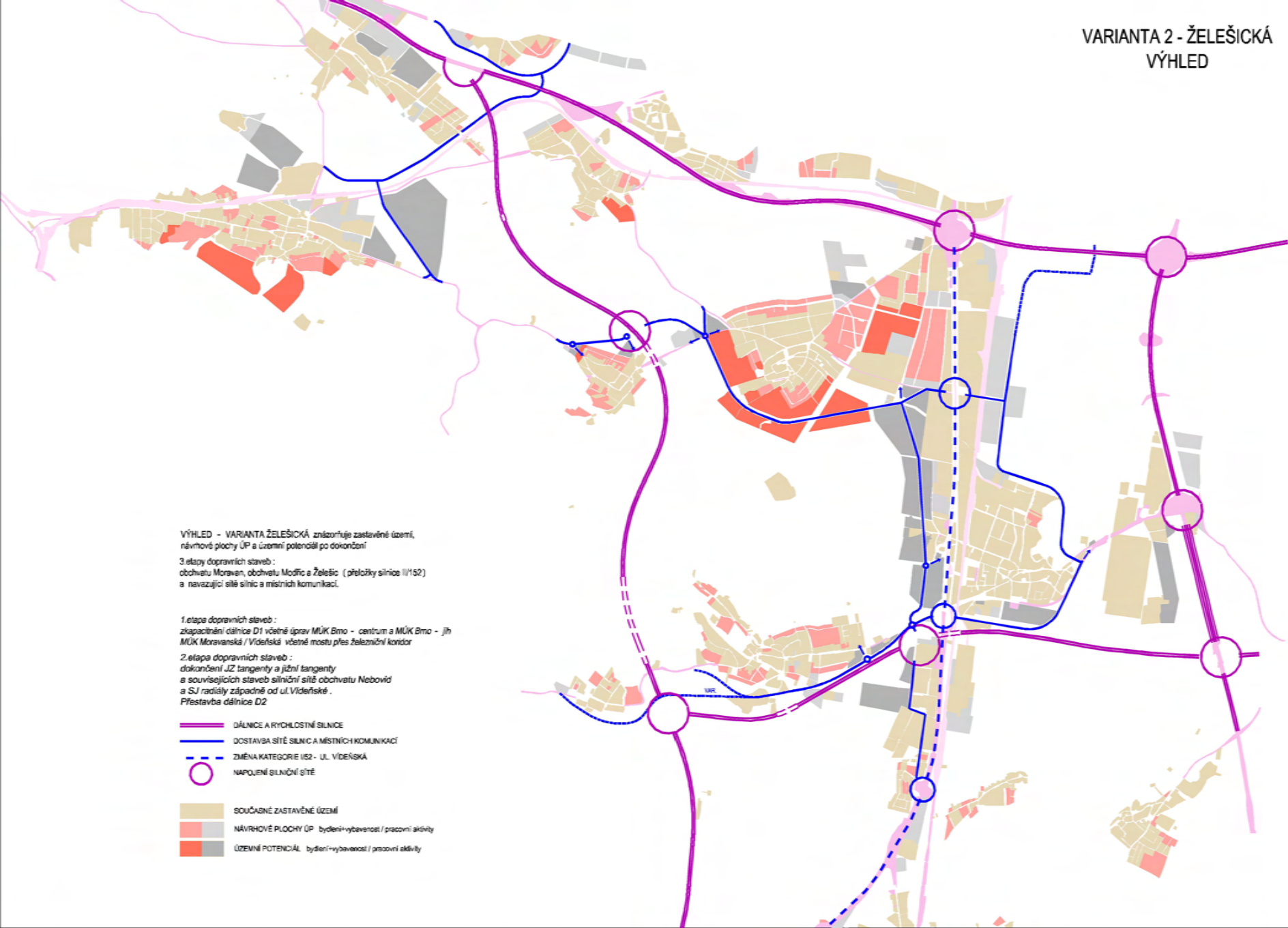
3 etapy dopravních staveb :  
obchvatu Moravan, obchvatu Modřic a Želešic ( přeložky silnice III/152)  
a navazující síle silnic a místních komunikací.

1. etapa dopravních staveb :  
zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Bmo - centrum a MÚK Bmo - jž  
MÚK Moravanská / Videšská včetně mostu přes železniční koridor

2. etapa dopravních staveb :  
dokončení JZ tangenty a jižní tangenty  
a souvisejících staveb silniční síť obchvatu Nebovíd  
a SJ radiály západně od ul. Videšské .  
Přestavba dálnice D2

-  DÁLNIČE A RYCHLOSTNÍ SILNICE
-  DOSTAVBA SÍŤE SILNIC A MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ
-  ZMĚNA KATEGORIE US2 - UL. VIDEŠSKÁ
-  NÁPOJENÍ SILNIČNÍ SÍŤE

-  SOUČASNÉ ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ
-  NÁVRHOVÉ PLOCHY ÚP bydlení+vybavenost / pracovní aktivity
-  ÚZEMNÍ POTENCIÁL bydlení+vybavenost / pracovní aktivity

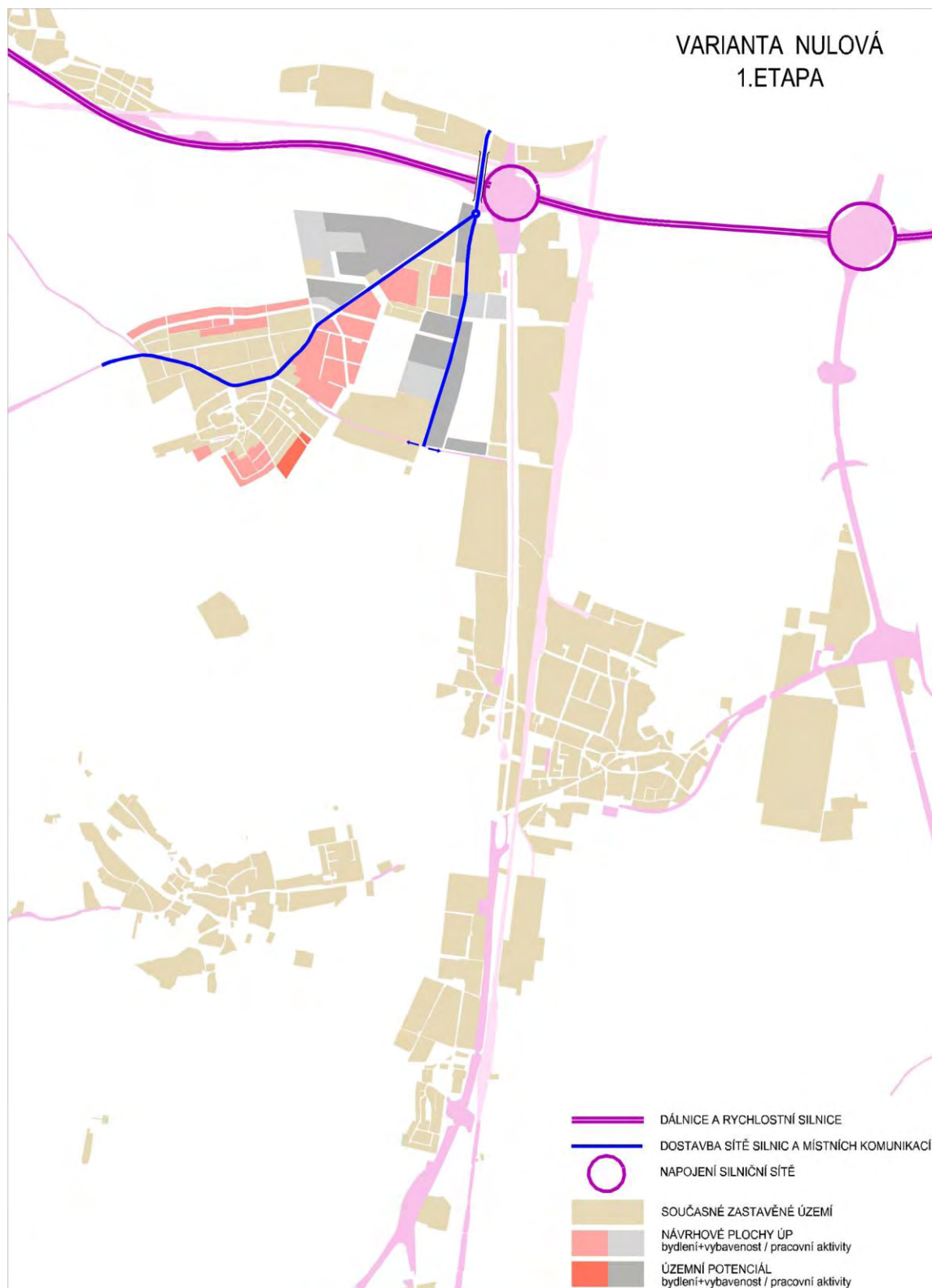


#### 4.4.2 VARIANTA NULOVÁ

##### 1. ETAPA

Schéma znázorňuje zastavěné území, zastavěné návrhové plochy ÚP a využitelný územní potenciál v době, kdy budou dokončeny stavby:

zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Brno – centrum a MÚK Brno – jih,  
propojení rakouské dálnice A5 s úsekem R52 Mikulov – Pohořelice,  
most Bohunická – Ořechovská



## 2. ETAPA

Schéma znázorňuje zastavěné území, zastavěné návrhové plochy ÚP a využitelný územní potenciál po dokončení 2.etapy dopravních staveb:

přestavbě ul.Vídeňské a silnice I/52 na rychlostní silnici R52,  
dostavbě MÚK Brno -centrum a MÚK Brno-jih a kolektorů mezi nimi,  
rekonstrukci II/152 v úseku mezi R52 a D2 na 4 pruhovou silnici (vč.obchvatu Modřic),  
obchvatu Želešic a dokončení SJ radiály západně od ul.Vídeňské a I/52 (R52).

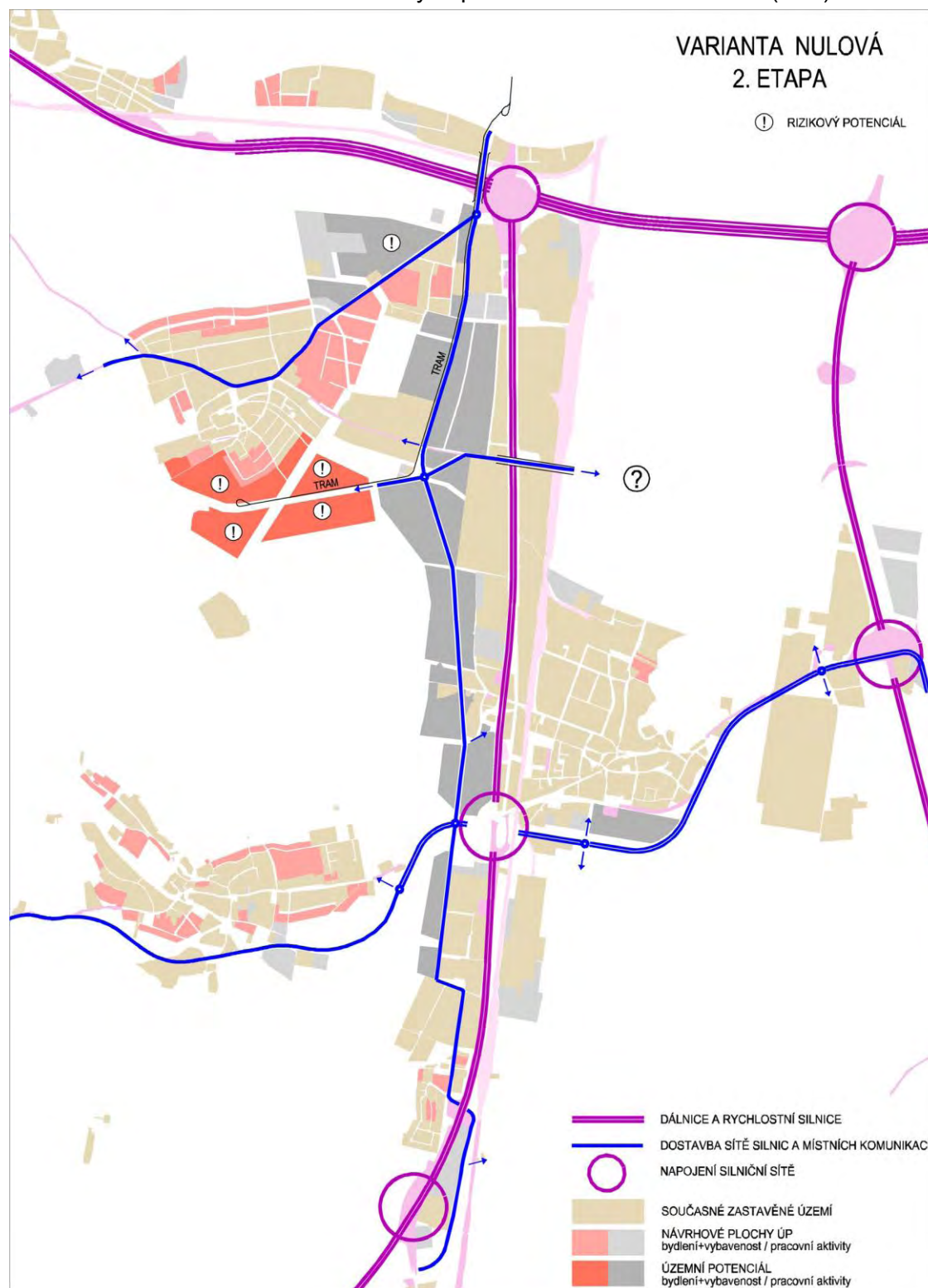


Schéma je negativním průkazem dopravního řešení Nulové varianty. Naplnění rizikového potenciálu rozvojových ploch povede k dopravnímu kolapsu v prostoru MÚK Bohunická.



# VARIANTA NULOVÁ - VÝHLED

NEGATIVNÍ PRŮKAZ DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ NULOVÉ VARIANTY.  
NAPLNĚNÍ RIZIKOVÉHO POTENCIÁLU ROZVOJOVÝCH PLOCH  
POVEDE K DOPRAVNÍMU KOLAPSU V PROSTORU MIMOÚROVŇOVÉ  
KŘÍŽOVATKY BOHUNICKÁ. ⊗

① RIZIKOVÝ POTENCIÁL

VÝHLED - VARIANTA NULOVÁ, znázorňuje zastavěné území,  
návrhové plochy ÚP a územní potenciál po dokončení  
3. etapy dopravních staveb:  
dostavba a rekonstrukce navazující sítě silnic a místních komunikací.

1. etapa dopravních staveb:  
zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Brno - centrum a MÚK Brno - jih  
most Bohunická - Ořechovská

2. etapa dopravních staveb:  
přestavba ul. Videňské a silnice I/52 na rychlostní silnici R52,  
dostavba MÚK Brno - centrum a MÚK Brno - jih a kolektorů mezi nimi,  
rekonstrukce II/152 v úseku mezi R52 a D2 na 4 pruhovou silnici (vč. obchvatu Modřic) -  
obchvat Želešic a dokončení SJ radiály západně od ul. Videňské a I/52 (R52) -  
Přestavba dálnice D2

— DÁLNIČE A RYCHLOSTNÍ SILNICE

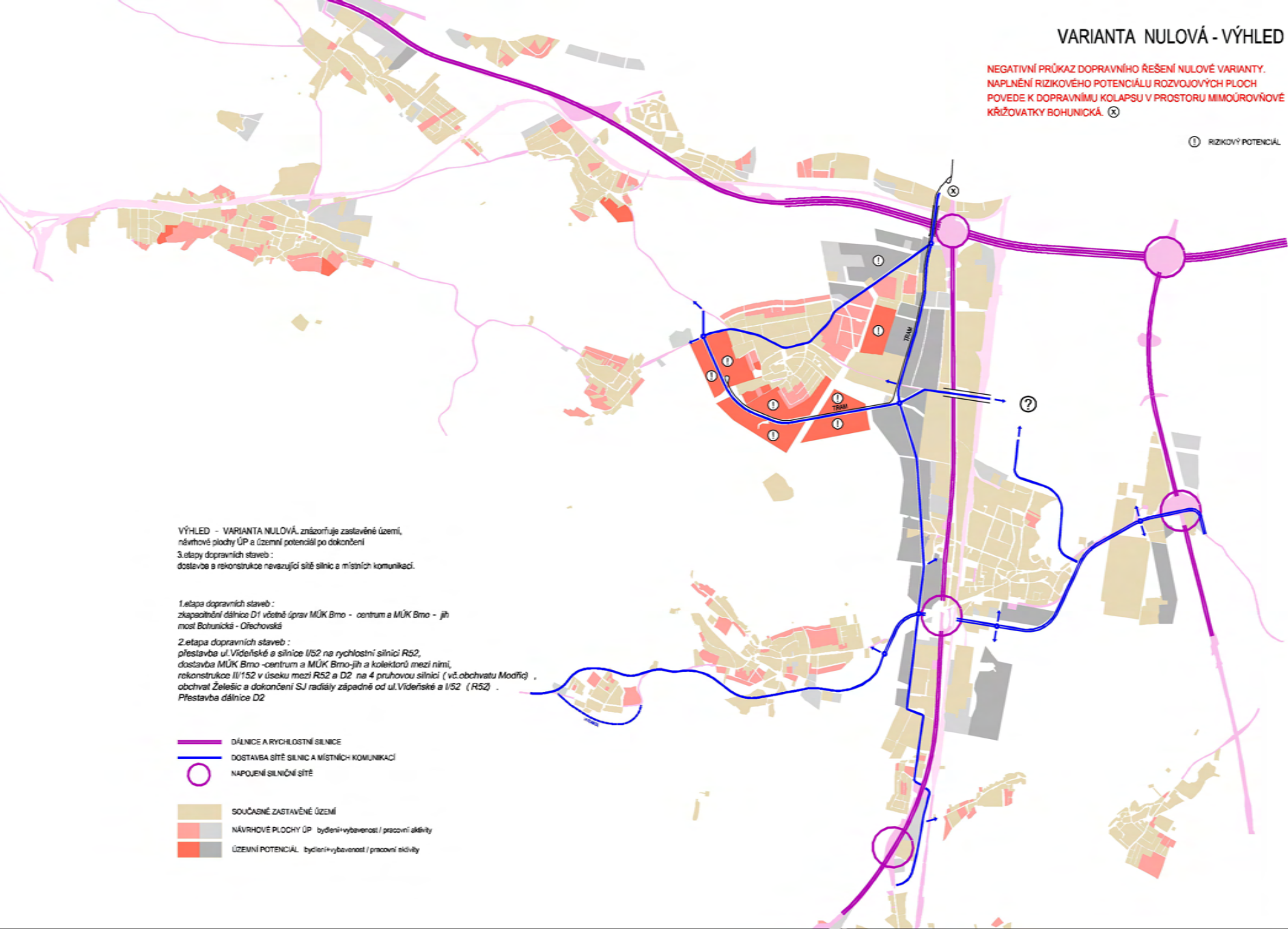
— DOSTAVBA SÍTĚ SILNIC A MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

○ NAPOJENÍ SILNIČNÍ SÍTĚ

■ SOUČASNĚ ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ

■ NÁVRHOVÉ PLOCHY ÚP bydlení+vybavenost / pracovní aktivity

■ ÚZEMNÍ POTENCIÁL bydlení+vybavenost / pracovní aktivity





## 5. SOUHRNNÉ HODNOCENÍ VARIANT Z HLEDISKA SOUVISEJÍCÍ URBANIZACE

### Urbanizační předpoklady vyplývající z potřeby zlepšit dopravní obsluhu území

#### MÚK Moravanská

Řeší současné problémy dopravní obsluhy průmyslové zóny Vídeňská, oblasti Moravan a zóny Dolní Heršpice – Přízřenice. Je společným jmenovatelem obou variant JZ tangenty. Má zásadní význam pro urbanistický rozvoj zmíněných území i města Brna..

Most Bohunická – Ořečovská realizovaný v omezených dopravních parametrech může sloužit pro lokální spojení oblasti Moravan, Bohunic a žel.zastávky IDS. Vyšší dopravní význam přemostění vyvolá dopravní problémy v MUK Bohunická, negativní dopady na bydlení v lokalitě Moravanské lány – Ořečovská a zvýšení tranzitní dopravy v Moravanech.

### Urbanizační předpoklady JZ tangenty, varianta 1 – Modřická

#### **Kontaktní zóna s městem Brnem**

Trasa: v oblasti Moravan je vedena po hranici potenciálního prostoru výhledové urbanizace příměstské zóny. Jižně od Modřic vymezuje západní hranici urbanizačního pásu.

Křižovatky: MÚK Moravany zajišťuje napojení na vyšší komunikační systém pro oblast Moravan, průmyslovou zónu Vídeňská a zónu Dolní Heršpice – Přízřenice. Otevírá možnosti urbanizace do oblasti jižně od Moravan a západně od silnice I/52 pro rezidenční funkce i ekonomické aktivity.

*Z MÚK Rajhrad přes silnici I/52 je od jihu napojena průmyslová zóna Modřice. Z MÚK Rajhrad přes silnici I/52 jsou rovněž napojeny výrobní plochy podél I/52 vymezené územními plány Popovic a Rajradu.*

*V MÚK Modřice odbočuje Jižní tangenta. V MÚK Modřice není napojení na nižší dopravní systém.*

Navazující síť silnic a místních komunikací vytváří dopravní kostru směrů budoucí urbanizace  
Směru Z – V , jižní obchvat Moravan – MÚK Moravanská,  
Směru S – J , radiála obslužného charakteru západně od I/52,

Zóna bydlení: Jižní obchvat Moravan realizovaný současně s JZ tangentou napojený na MÚK Moravanská dopravně zklidní ul.Ořečovskou. Vytvoří podmínky pro rozvoj bydlení v SV části obce v souladu s územním plánem Moravan. Budou vytvořeny územní předpoklady, že ve spojení s bydlením na území Brna (stávající bydlení u ul.Ořečovské a návrhové plochy bydlení na Moravanských lánech) vznikne obytná zóna s odpovídající občanskou vybaveností dostupná z MHD v ul. Vídeňské.

Zóna ekonomických aktivit se bude formovat jižně od ul Moravanské při nové radiální komunikaci obslužného charakteru na západní straně od Vídeňské a I/52.

MÚK Moravanská/Vídeňská s mostem přes železniční koridor zlepší napojení Dolních Heršpic a Přízřenic na vyšší komunikační systém i centrum města a nastartuje výstavbu průmyslové zóny na východní straně železničního koridoru.

**Urbanizační předpoklady v obcích v oblasti JZ sektoru viz. kapitola Potenciál urbanistického rozvoje sídel.**

### Urbanizační předpoklady JZ tangenty, varianta 2 – Želešická

#### **Kontaktní zóna s městem Brnem**

Trasa: Trasa je vedena převážně územím venkovského charakteru. Zejména jižně od Nebovid ztrácí kontakt s potenciálním prostorem výhledové urbanizace příměstské zóny.

Křižovatky: MÚK Nebovidy, dopravní model ukázal nižší dopravní intenzity. Lze předpokládat, že MÚK Nebovidy bude sloužit převážně pro obsluhu užší spádové oblasti (Moravany, Nebovidy, částečně Střelice).

MÚK Modřice společně s MÚK Brno – centrum napojuje celou průmyslovou oblast okolo ul. Vídeňské a silnice I/52 na vyšší dopravní systém. V MÚK Modřice je napojena nová SJ radiální komunikace obslužného charakteru. MÚK se nachází prakticky uprostřed průmyslové zóny Modřice podél západní strany silnice I/52.

V MÚK Hajany odbočuje Jižní tangenta. V MÚK Hajany však není napojení na nižší dopravní systém.

Navazující síť silnic a místních komunikací:

Pro budoucí urbanizaci je významná SJ radiála obslužného charakteru západně od I/52, která se stane dopravní páteří západní části průmyslové zóny.

Očekávaná vyšší intenzita dopravy na silnici II/152 vytváří předpoklady pro realizaci obchvatu Želešic současně s Jižní tangentou.

S ohledem na nižší intenzity dopravy lze očekávat, že jižní obchvat Moravan nebude realizován současně s MÚK Nebovidy.

Zóna bydlení. MÚK Moravanská dopravně zklidní ul. Ořechovskou. Vytvoří podmínky pro rozvoj bydlení v SV části obce v souladu s územním plánem Moravan. Budou vytvořeny územní předpoklady, že ve spojení s bydlením na území Brna (stávající bydlení u ul. Ořechovské a návrhové plochy bydlení na Moravanských lánech) vznikne obytná zóna s odpovídající občanskou vybaveností dostupná z MHD v ul. Vídeňské. Současně bude pokračovat nárůst plochy bydlení v jižní části Moravan, která bude napojena na MÚK Moravanská.

Průmyslová zóna se bude rozšiřovat při nové radiální komunikaci obslužného charakteru na západní straně od Vídeňské a I/52. MÚK Modřice pravděpodobně vyvolá nárůst výrobní plochy jižně od Jižní tangenty (v průmyslové zóně Modřice) směrem na katastr Želešic.

Komunikační obchvaty Želešic a Modřic není možno chápat jako urbanizační osy. Vytváří však mezi trasou obchvatu a obcí možnosti pro novou zástavbu.

Podobně jako v případě Varianty Modřická, MÚK Moravanská/Vídeňská s mostem přes železniční koridor zlepší napojení Dolních Heršpic a Přízřenic na vyšší komunikační systém i centrum města a nastartuje výstavbu průmyslové zóny na východní straně železničního koridoru.

Návaznosti na MÚK Nebovidy budou vytvořeny podmínky pro umístění menších provozoven výroby a služeb.

**Urbanizační předpoklady v obcích v oblasti JZ sektoru viz. kapitola Potenciál urbanistického rozvoje sídel.**

## **Urbanizační předpoklady varianty 0 (R52 v trase dnešní I/52 )**

### **Kontaktní zóna s městem Brnem**

Trasa: Stávající silnice I/52 a ulice Vídeňská budou rekonstruovány na parametry R52.

Křižovatky: Napojení na místní síť bude v MÚK Rajhrad, MÚK Modřice a MÚK Bohunická. Ostatní stávající napojení včetně MÚK Popovice budou zrušena.

Navazující síť silnic a místních komunikací:

SJ radiála západně od R52 (s mostem Ořechovská – Bohunická) bude vyvolanou investicí, kterou bude nezbytné dokončit současně s R52 v celé délce od mostu Ořechovská – Bohunická až po III/425 v Rajhradě a propojit na stávající obslužné komunikace tak, aby byla zajištěna dopravní obsluha.

Přeložka II/152 (jižní obchvat Modřic) a její rekonstrukce na čtyřpruhovou silnici mezi MÚK Modřice a MÚK Chrlice I.

Po dokončení mostu Ořechovská – Bohunická se zvýší intenzita dopravy v ul.Ořechovské a průjezd středem Moravan. Rezerva pro severní obchvat obce byla zastavěna, nebo je v návrhové ploše bydlení.

Absence nové trasy komunikace vyššího řádu s napojením na navazující síť silnic a místních komunikací je sama o sobě ztrátou nejvýznamnějšího faktoru pro urbanistický rozvoj území.

Zóna bydlení: Dostavba sítě silnic a místních komunikací vyvolaná R52 nevytváří potenciál ploch pro bydlení. V trase jižního obchvatu Moravan je sběrná komunikace vyvolaná vlastní potřebou obsluhy potenciálu bydlení.

Zóna ekonomických aktivit: Průmyslová zóna Vídeňská se rozšíří západně okolo nové SJ radiály a severně od Ořechovské. SJ radiála se stane novou páteří dopravní obsluhy. Bude možno napojit a využít potenciál výrobních ploch severně i jižně od obchvatu Modřic.

Chybějící napojení na vyšší dopravní systém (rychlostní nebo silnici I.třídy) v křížení ul.Moravanské a Vídeňské povede k omezení možností výstavby v zóně Dolní Heršpice – Přížhenice. Bude potřeba přehodnotit významu území jako směru přednostní urbanizace celoměstského významu. Přehodnocení bude vyžadovat změny v urbanistické koncepci města a v novém územním plánu.

Rozšíření průmyslové zóny vyvolá změnu ÚP města Brna i Moravan. V ÚP města Brna v části Moravanské lány bude potřeba změnit plochy bydlení na plochy smíšené a výroby. V ÚP Moravan budou doplněny plochy smíšené a výroby při hranici s Brnem.

Změna ÚP města Brna a rozšíření výrobní zóny podél nové SJ radiály vyvolá kolize se stávajícím bydlením a záměry výstavby. Dynamický rozvoj výrobní zóny může způsobit ztrátu atraktivity návrhových ploch bydlení ve východní části Moravan.

**Naplnění územního potenciálu v Moravanech a podél SJ radiály (podpořené zavedením tramvaje) povede k dopravnímu kolapsu v MÚK Bohunická a následující stagnaci výstavby. Lze předpokládat, že dopravní kapacita MÚK Bohunická bude vyčerpána rychleji rostoucí výrobou na úkor potenciálu bydlení.**

*Urbanistický potenciál pro bydlení v Moravanech daný zejména vzdáleností od Brna a jeho centra a rekreačním zázemím Bobravské vrchoviny je neměnným atributem obce. Jen obtížně je možno ho omezit nástroji územního plánu. Urbanistický scénář nulové varianty tedy předpokládá, že se bude přirozeně naplňovat do okamžiku selhání nejslabšího článku dopravního napojení.*

**Urbanizační předpoklady v obcích v oblasti JZ sektoru viz. kapitola Potenciál urbanistického rozvoje sídel.**

**Žádná z variant nevytváří předpoklady pro vymezení potenciálu rozvojových ploch nadmístního významu**

## 6. DOPRAVA

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

#### 6.1.1 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. multimodálního koridoru Varšava - Katovice - Ostrava - Brno a IV. multimodálního koridoru Berlín – Praha – Brno – Vídeň – Budapešť – Istanbul, jejichž křižovatku tvoří právě Brno.

Stávající páteřní komunikaci nadřazeného – celorepublikového významu na území města Brna a přilehlé aglomerace tvoří dálnice D1 Praha - Brno - Kroměříž - Lipník nad Bečvou, vedená ve směru východ - západ při jižním okraji současné kompaktní zástavby města. Komunikační napojení v řešeném prostoru jihozápadně města Brna zajišťují dálniční křižovatky napojující území MÚK Brno Západ, MÚK Brno Centrum a dálniční uzel s dálnicí D2 - MÚK Brno Jih a na dálnici D2 pak křižovatka MÚK Chrlice. Jedná se vlastně o část roštového systému, který je jižní částí a přilehlého okolí. Rošt tvoří komunikace vedené kolmo na dálnici a které - zejména směrem na sever - prochází hustě osídlenou zástavbou města. Dnešní poloha dálnice, která je vedena vlastně v celoplošně urbanizovaném území města plní i vnitroměstské vztahy - doplňuje chybějící kapacitní komunikaci okružního charakteru I/42 Velký městský okruh. Jeho absence v jižním sektoru tvoří vlastně s D1 částečně vnitroměstskou kapacitní komunikaci. Na druhé straně nároky kladené na řešení multimodálních koridorů a křížení dálnic evropského významu D1 – D2 klade na brněnský úsek D1 úplně jiný - tranzitní význam.

#### 6.1.2 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). Z tohoto důvodu se předpokládá přeložení Velkého městského okruhu do jeho jižní polohy dle ÚPmB. Současný stav by dostal charakter čistě místní kapacitní komunikace s možnou obsluhou 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. 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.

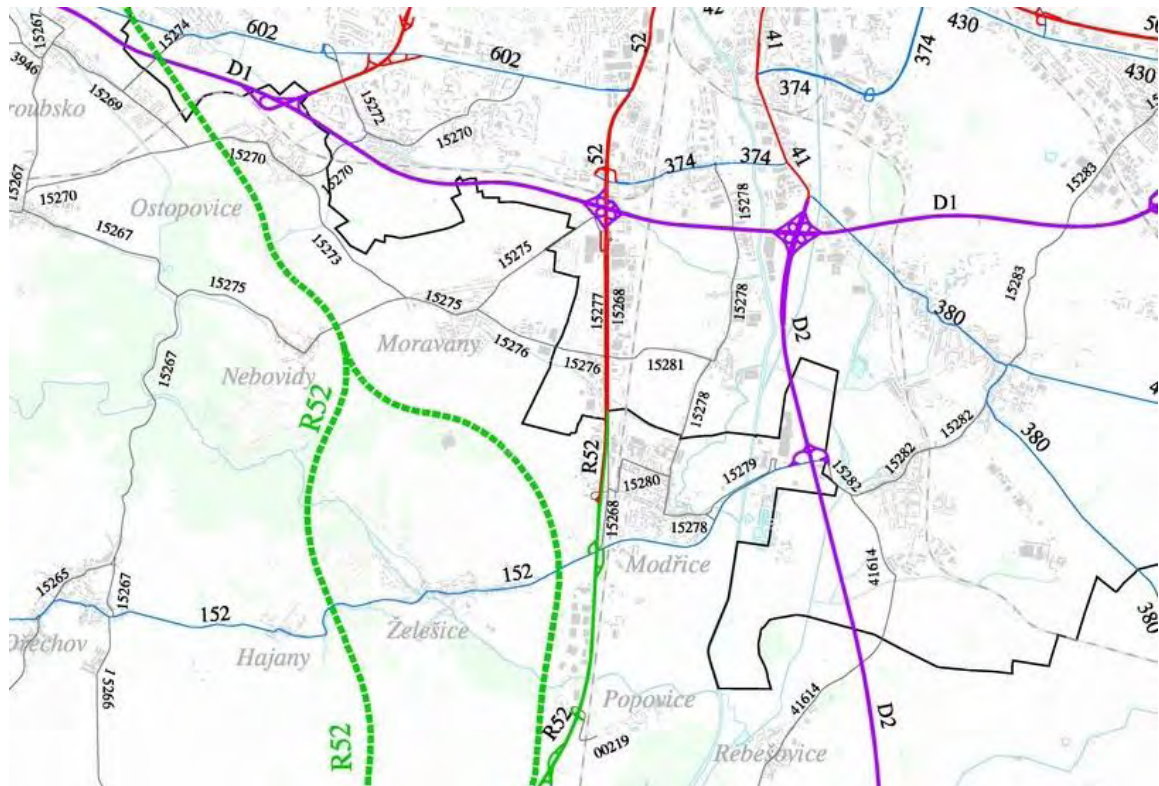
- dopravně-obslužný koridor Sokolova – Bohunická – je určen pouze pro místní dopravu – má tedy čistě obslužný charakter. Funkční skupina této komunikace je C – tedy s přímou obsluhou území. Komunikace nesplňuje ani možnost vedení odklonu dopravy z D1 v případě její uzavírky. V rámci stavby ŽUB se navíc předpokládá snížení podjezdné výšky v podjezdu pod železničním uzlem Brno a tím zamezení průjezdu nákladních vozidel.
- dopravní koridor dálnice D1 – je určen především k převádění tranzitních vztahů, jak evropských, tak 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 komunikace“ a bude ji zůstávat 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 v již uvedené dokumentaci - 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 a záložním bodem při problémech na D1. 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. Jedná se především o úsek I/52 – D2 včetně napojení OC Olympie, kde je situace kritická. Navíc komunikace vede v těsné blízkosti zastavěného území obce Modřice. Dopravní intenzity již nyní vykazují potřebu čtyřpruhového uspořádání.
- 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 závlakům.

## RADIÁLNÍ DOPRAVNÍ KORIDORY

- 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 je pak realizováno napojení uvedených paralelních – kolektorových – komunikací, ale rovněž napojení OC Tesco i okolních obcí – Moravany, Nebovidy... Současné řešení není ideální, v některých detailech

nápojení dopravně nebezpečné se zdrojem nehod. Kongesce dopravy v místě nápojení 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 úroňovými 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. Poté bude část II/380 v zastavěném území Tuřan a Brněnských Ivanovic převedena do systému MK.

- dopravní koridor III/15270 Střelice – Ostopovice – Brno – je významnou radiální komunikací pro spádovou oblast Střelicka. Vedení komunikace středem Ostopovic a napojení do čisté 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. Další zatěžování území resp. komunikací je fatální především pro městské části Brno Nový Lískovec a Bohunice.
- 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.

### 6.1.3 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 čisté 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 – Přízřenice 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 je schopen pojmout dopravu na hranici únosnosti. 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 naplnění tohoto „katastrofického“ scénáře? 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 – Přízřenice“.

## 6.1.4 ZONACE V JIŽNÍM SEKTORU

### JIHOVÝCHODNÍ SEKTOR

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

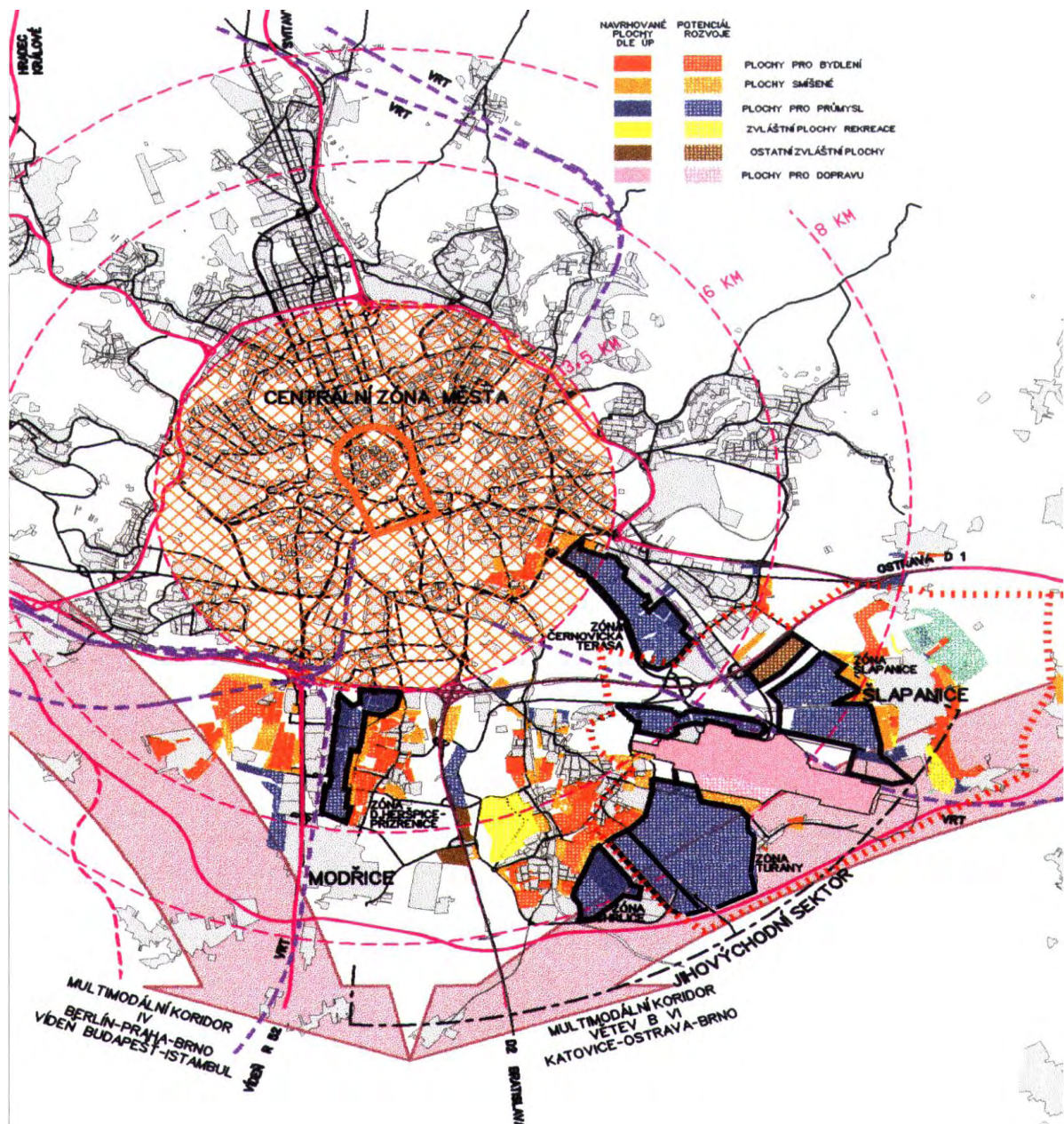
- ukončení provozu vojenského letiště
- možnost využití ploch v prostoru Černovické terasy a jejich intenzivní naplňování
- rozvoj letecké dopravy na mezinárodním letišti v Brně Tuřanech

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 usměřování suburbanizace jedním z mála, kde lze realizovat multifunkční městskou strukturu pásového uspořádání, při zachování a využití kvality prostředí dané blízkostí přírodních hodnot biokoridoru podél řeky 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 jihu západu 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 jihu západ.

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 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 Moravských 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 Moravských lánů.

### 6.1.5 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.

### 6.1.6 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 sítí 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 Chřlice 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 Západ, 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 MÚK na sil. II/380 – napojení Černovické terasy

Na základě předchozích studií bylo naznačeno, že nelze uvažovat s jinými než výše uvedenými křižovatky 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 – odporuje platným zákonům a normám. 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. Ořechovské 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 na R52 napojující lokalitu Bobrava a Popovice. Dále MÚK Rajhrad je napojujícím uzlem pro sil. III/425 Rajhrad, Židlochovice.

### 6.1.7 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 taková 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 umisťovat 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 umožnit 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.

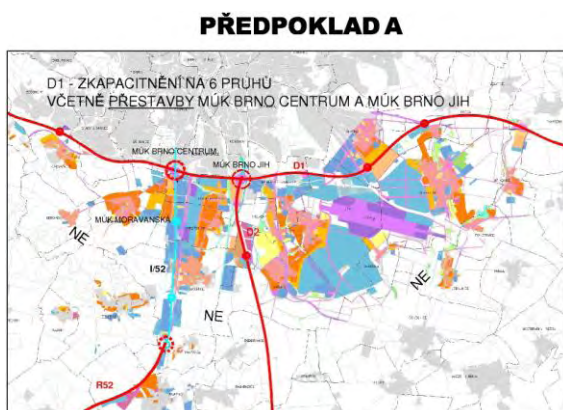
### 6.1.8 PREDIKCE NÁVRHU DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

Vlastní predikce návrhu řešení je rozdělen na dvě samostatné části:

- Koncepční problematika – předpoklady řešení
- Varianty řešení JZT a JT – tangenty **jsou řešeny jako rychlostní komunikace** – tedy dle návrhových prvků ČSN a včetně dodržení vzdálenosti jednotlivých křižovatek. Trasy jsou navrženy jako čtyř-šestipruhové, směrově rozdělené s mimoúrovňovými křižovatkami bez možnosti přímé obsluhy území.

### 6.1.9 KONCEPČNÍ PROBLEMATIKA – PŘEDPOKLADY ŘEŠENÍ

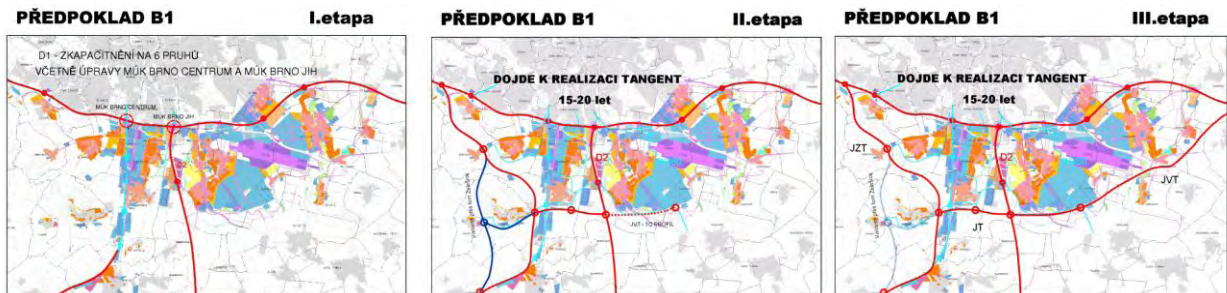
Před vlastním popisem variant řešení je nutno se krátce zmínit o možnostech přístupu k řešení daného úkolu. Existují totiž tři zcela odlišné přístupy, které jsou založeny na určitých předpokladech. Z těchto předpokladů se vycházelo při přípravě stavby Zkapacitnění dálnice D1 včetně úprav MÚK Brno Centrum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



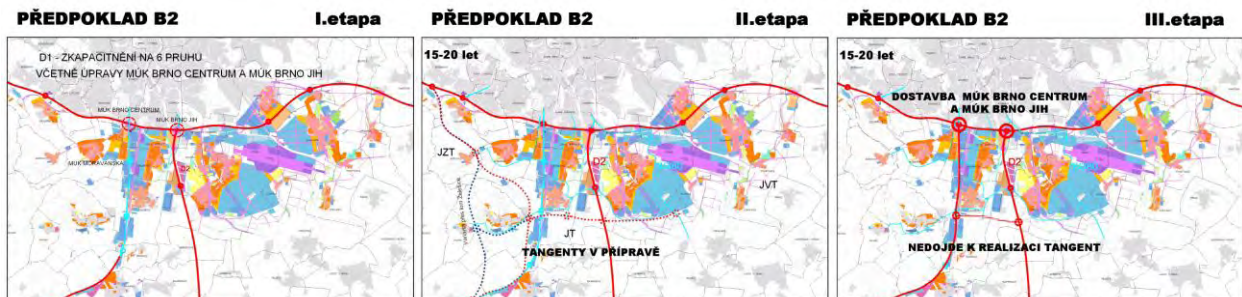
**Předpoklad A** neuvažuje s přípravou tangent a bylo by nutno přistoupit k přestavbě dálnice D1 a obou dotčených MÚK velkoryse s tím, že bude preferována dopravní funkce dálnic D1 a D2 a nutnost řešení R52 – tedy její napojení na D1 v MÚK Brno centrum. Tento předpoklad by znamenal nutnou úpravu sil. 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.

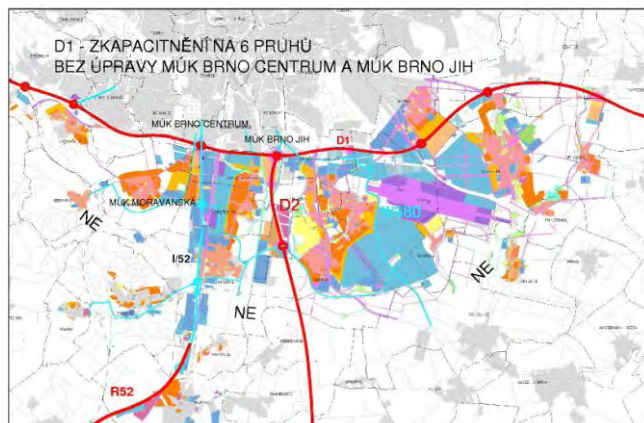
**Předpoklad B1** počítá v souběhu s I. etapou (Zkapacitněním D1) kontinuální přípravu JZT a JT tak, aby mohla být stavba tangent naplňována v dalším časovém období. Řešení tangent pak odpovídá variantám 1,2.



**Předpoklad 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 MŮK 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 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 dnes 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.

#### 6.1.10 VARIANTY ŘEŠENÍ JZT A JT

Vlastní návrh řešení JZT a JT byl na začátku prací na této studii (na základě výše uvedeného popisu a předpokladů) rozdělen na dvě základní kategorie. Varianty řešící stopu R52 po D1 (variantní řešení trasami Modřická a Želešická) a tzv. nulové varianty. Jelikož i tzv. nulová varianta může obsahovat variantní řešení, byly představeny zpracovány dvě základní koncepce 0-A a 0-B, postupem času byla vyloučena varianta 0-B a zůstala pouze jedna „nulová“ varianta 0. Jestliže úvodem prací byly zvažovány různé varianty funkčních skupin – kategorií komunikací JZT a JT (viz modelové stavy), tak na základě výrobních výborů bylo stanoveno jednoznačně zařazení do funkční skupiny R – rychlostní komunikace (platí pro JZT a JT, JVT je prozatím nezařazenou, z intenzit vyplývající, čtyřpruhovou komunikací. Z toho vyplývají i normové hodnoty pro návrh trasy včetně možnosti umístění jednotlivých křižovatek.

- 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

### 6.1.11 VARIANTA 1 - MODŘICKÁ

Obě základní varianty řešení vychází z předpokladu B1, který uvažuje se Zkapacitněním dálnice D1 na určité – omezené časové období a kontinuální přípravu R52 v podobě JZT a JT jako řešení „konečné“. Tato teze je podpořena vládním schválením řešení R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen (A5) – Vídeň. Aby mohl být naplněn daný předpoklad v řešeném území brněnské aglomerace, je nutno uvažovat nejen s řešením vlastní R52 – a 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 – tedy tzv. Jižní tangentu. Bez uvedeného propojení totiž není možné výhledové dělení dopravního proudu v daném sektoru. Vlastní řešení trasy vychází z několika variant řešení, které byly zpracovávány v minulém období. V zásadě lze sledovat dvě základní trasy, které vycházejí ze stejného místa – MÚK Troubsko na D1 a končí v napojení na stávající R52 (JZT) a D2 (JT). Trasa bude popsána z pěti hledisek – koncepčního, dopravní-účinnosti (pouze vyhodnocení dopadů a rizik – dopravně-inženýrská část je řešena samostatnou přílohou), dopravních problémů na trase, vlastního technického popisu trasy:

A – koncepční hledisko – trasa vychází z MÚK Troubsko (není řešena v této PD) a tedy z již naprojektovaného výškového vedení trasy R43 – R52 (křížení s D1), Střelickou tratí ČD a sil. III/15250 Brno – Ostopovice – Střelice. Trasa je maximálně odkloněna od Ostopovic, výškové úrovně křížení R52 – III/15250 může být případně upraveno. V km 1,760 je navrženo ekologické přemostění. V lokalitě Nebovidy je trasa vedena v zářezu umožňující „lehké překrytí“ R52 a tím odclonění obytné zástavby Nebovidy. Je navrženo pouhé křížení se sil. III/15275 Brno – Moravany – Nebovidy – Střelice – Ořechov a to variantně. Základní řešení předpokládá



zachování stávajícího stavu komunikační sítě a variantní řešení umožňuje případný severní obchvat Nebovid sil. III/15275. Křižovatka napojující území je navržena až v cca. km 5.700 jako MÚK Nebovidy. Křižovatka je všesměrná – mimoúrovňová a je napojena do jižního obchvatu Moravan sil. III/15275. Tento jižní obchvat je koncipován jako dvoupruhový se snahou maximální ochrany centra Moravan před tranzitující dopravou z trasy Střelice – Nebovidy – Brno a Ostopovice – Moravany – I/52. Doprava je rovněž příznivě naváděna na MÚK Moravanská. Právě tento systém plně preferuje MÚK Moravanskou – jako nosnou křižovatku napojující území a tangenciální místní systém Ostopovice – Moravany – I/52 – Přízřenice (Modřice – Brno). Právě z tohoto důvodu varianta nepředpokládá realizaci Mostu Ořečovská – Bohunická a to ani v systému krajských silnic ani z koncepčního hlediska. Jeho realizace by měla zcela negativní dopad na sektor ulice Ořečovské a MÚK Bohunickou. Zde by se daly očekávat dopravní problémy. Naopak by se snižovala účinnost MÚK Moravanská a zklidnění centra Moravan. Na jižní obchvat Moravan – sil. III/15275 by byla napojena nová severojižní obslužná komunikace západně I/52 umožňující urbanizaci území. V případě Mostu Ořečovská – Bohunická by celá doprava byla naváděna do lokality Bohunická (MÚK Bohunická, urbanizované části Bohunic a Brno Jih), v navrženém řešení je veškerá doprava směřována na I/52 a doprovodné komunikace v MÚK Moravanské. Sil. I/52 zůstává svým charakterem zachována – tedy včetně šířkového uspořádání, možnostmi napojení území atd. Vlastní R52 je vedena v maximálním oddálení od obce Moravany pod severním zalesněným svahem. Zde se předpokládá umístění komunikace v terénu tak, aby byly Moravany maximálně chráněny před hlukem z R52 a rovněž a byly vizuálně odcloněny terénem od zástavby. V prostoru Modřic a křížení se sil. II/152 je navržen nový systém nadřazené a místní sítě. Za křížením s II/152 je navržena MÚK Modřice na R52, ze které se odděluje jižní tangentou směrem na D2. Křižovatka je umístěna v nejzazší poloze od obytné zástavby Modřic a Želešic. R52 pokračuje směrem na jih, po mostním přechodu vodního toku Bobrava následuje ražený tunel v dl. cca. 835m a MÚK Rajhrad – všesměrná křižovatka napojující novou R52 na stávající trasu směrem na Pohořelice – Mikulov – Vídeň. JT je směřována k D2 – nové křižovatce MÚK Chrlice II. Tato křižovatka bude dopravním uzlem dálnice D2, R JT a čtyřpruhové komunikace JVT. MÚK Chrlice I (stávající na sil. II/152 a D2) a MÚK Chrlice II bude tvořit vlastně jednu křižovatku, neboť vzdálenosti křižovatek neumožňují umístění dvou křižovatek. Proto budou obě spojeny kolektorovými pásy. Takto se umožní propojení obou MÚK, kdy jedna tvoří napojení území (Chrlice I) a druhá dopravní uzel nadřazené sítě (Chrlice II). Dále k MÚK Brno Jih je na D2 výhledové zkapacitnění na 6-ti pruh. Na vlastní JT nebude umístěna žádná křižovatka, neboť parametry vzdáleností křižovatek toto neumožňují pro funkční skupinu R. Z hlediska doprovodné sítě dojde ke zcela nové podobě sil. II/152. Bude zrealizován jižní obchvat Hajan a Želešic a celkové přeložce na jih od Modřic – nová MÚK se sil. I/52. Křižovatka bude oddálena od Modřic a umožní bezkolizní napojení sil. II/152 a na I/52. Nová, dvoupruhová přeložka sil. II/152 jižně od Modřic umožní převedení stávající komunikace do místní obsluh a tím zklidnění obytné zástavby. Rovněž umožní rozvoj (hlukovou clonu) mezi stávající a novou sil. II/152. Na tuto komunikaci je pak navázán „severní obchvat“ Modřic směrem na Horní Heršpice – Přízřenice a tím k celkovému uklidnění centra Modřic i jejich obytných souborů. Těleso nové sil. II/152 odcloní Modřice od JT. K tomuto přispěje i fakt, že JT je vedena jak pod tělesem stávající sil. I/52, tak pod Břeclavskou tratí ČD a místní obsluhou. Tato je propojena po obou stranách sil. I/52 až k Popovicím a do Rajhradu.

B – dopravně-inženýrské hledisko – trasa z hlediska rozložení dopravy vychází nejlépe jak z hlediska nadřazené komunikační sítě, tak z hlediska sítě aglomerační – městská, tak obslužné. Poloha R52 – JZT a JT je výhodná nejen z hlediska přebírání dopravy tranzitní, ale rovněž cílové a zdrojové v brněnské aglomeraci. Dochází tak ke snížení dopravy na D1 (cca. do stávajícího stavu) což odpovídá zcela předpokladu B – výchozí stav pro Zkapacitnění D1. Dochází tedy k rozložení dopravy mezi R43-R52(JZT)+JT a D1, což je dopravně nejvýhodnější. Rovněž umístění křižovatek napojující území se jeví vhodné z hlediska navádění dopravy na vyšší systém bez zatížení místní sítě. Z oblasti Moravan – Střelice – Nebovid je veškerá doprava vedena mimo Moravany a je naváděna na MÚK Moravanská na sil. I/52. V této variantě se nepředpokládá realizace mostu Ořečovská. Systémem obchvatů kolem obce Modřice dochází k jejímu zklidnění. Pro představu jsou následně v tabulce zaznamenány tři sledované trasy – profily intenzit dopravy:

Profil	Var Modřická	1 %	Var 2 Želešická	%	Var 0	%
D1 Popůvky	84,7	100,0	85,0	100,4	84,5	99,8
D1 Bohunice	58,5	100,0	70,0	119,7	90,6	154,9
D1 Leskava	64,3	100,0	75,6	117,6	94,9	147,6
D1 Č. Terasa	51,1	100,0	51,6	101,0	74,0	144,8
D2 Rebešovice	38,2	100,0	38,7	101,3	35,1	91,9
D2 mezi MÚK Chrlice I a II	32,9	100,0	39,0	118,5	35,1	106,7
D2 Olympie	47,4	100,0	55,8	117,7	63,0	132,9
R43 Troubsko	40,9	100,0	50,0	122,2	62,6	153,1
R52 Nebovidy	34,8	100,0	26,8	77,0		
R52 za II/152	32,4	100,0	29,2	90,1		
JT Modřice	38,1	100,0	29,0	76,1		
JVT Chrlice	38,6	100,0	38,3	99,2		
I/52 Bobrava	41,2	100,0	43,8	106,3	66,8	162,1
I/52 Modřice	47,0	100,0	46,8	99,6	68,0	144,7
I/52 ul. Vídeňská	48,8	100,0	48,3	99,0	68,0	139,3
II/152 obchvat Želešic	10,5	100,0	10,4	99,0	10,3	98,1
III/15275 obchvat Moravan	8,2	100,0	6,5	79,3	6,0	73,2
III/15270 vjezd Jemelkova	6,8	100,0	6,6	97,1	7,3	107,4
III/15278 vjezd Havránkova	5,7	100,0	5,7	100,0	6,0	105,3
Most Ořečovská					21,5	
ul. Ukrajinská - sídliště Bohunice	6,4	100,0	6,5	101,6	7,1	110,9

Pozn.: Intenzity dopravy v tisících / 24hodin

#### C – hledisko dopravních problémů na trase

- MÚK Troubsko – nebyla předmětem dané dokumentace. Plocha pro vlastní křižovatku je daná Územním plánem města Brna. Jedná se tzv. dopravní uzel křížení dálnice D1 a dvou rychlostních silnic R43 a R52. Na základě současných znalostí je možno konstatovat, že pro další projektovou přípravu a projednávací proces bude nutná úprava navržené MÚK oproti již zpracované DUR. Důvodem je eliminace dopadů 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 jak směrem na jih po R52, tak popřípadě směrem na sever na R43.
- Lokalita Ostopovice – snaha o vedení trasy R52 západně obce Ostopovice i od původní trasy „Německé dálnice“. Výškové řešení se odvíjí právě od úrovní D1 a R43 v MÚK Troubsko a křížení R43 se Střelickou železniční tratí.
- Lokalita Nebovidy – R52 je vedena východně od obce v zářezu a v dotyku s obcí je navrženo překrytí.
- MÚK Moravany - napojení sektoru Moravany, Nebovidy, Střelice ... na vyšší komunikační systém přes přeložku sil. III/15275. Modřická stopa uvažuje s umístěním křižovatky na jihu od Moravan s napojením na jižní obchvat Moravan sil. III/15275.
- Přeložka trasy 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 kapacitní koridor MÚK Moravanská. Přeložka je řešena případným severním obchvatem Nebovid, především pak jižním obchvatem Moravan a napojením na MÚK Moravanská do sil. I/52. Uvažovaný Most Ořečovská připravovaný koordinovaně se Zkapacitněním dálnice D1 se v základních variantách nedoporučuje především z důvodu zavádění radiální dopravy na místní síť. Daleko větší ochranné prvky vykazuje trasa na MÚK Moravanská. Z hlediska zástavby v Moravanech a konfigurace terénu není možno dále sledovat severní obchvat Moravan. Součástí řešení může být i východní obchvat Ostopovic na sil. III/15273 –



zatraktivňuje však dopravní napojení do Brna přes Starý Lískovec, což se negativně odráží na místní komunikační síti.

- 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.
- MÚK Modřice – situování MÚK mimo zásah do rozvojových ploch obce s napojením JT směrem na D2.
- Tunel Bobrava – průchod masivem Bobravy je řešen tunelem dl. 835m a mostním objektem přes vlastní vodoteč.
- 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.
- Stávající sil. II/152 – zůstává zachován princip sil. II. třídy – jižní obchvat Želešic a úroňové křížení s novou severojižní radiálou obslužného charakteru západně od I/52. Dále je však navržena úprava MÚK se sil. I/52. Současný technický stav křižovatky je zcela nevyhovující a je na hranici kapacity. Ani po realizaci JT (propojení R52-D2) nedojde k podstatnému snížení intenzit – jsou tvořeny především místním obslužným charakterem dopravy (Modřice, OC Olympie). Oddálením jižně směrem od Modřic se jednak uvolní plocha pro kompletaci MÚK – zlepšení dopravně-inženýrských charakteristik, jednak oddálení dopravy od zástavby v samotných Modřicích a jednak možností – rozšíření urbanizace území Modřic. Systém u OC Olympie zůstává zachován, dochází ale rovněž k úpravě MÚK Chrlice I.
- 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 pod uvedenými trasami. Problematické je vedení JT v souběhu s vedeními VVN. Na jižní tangentě není, vzhledem ke vzdálenosti křižovatek, umístěna křižovatka napojující území.
- MÚK Chrlice II – nutný návrh řešení MÚK v souvislosti s el. vedeními VVN a možností 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. Je nutno spojit obě „chrlické křižovatky“ v jednu, tak, aby bylo možno zrealizovat všechny dopravní pohyby kladené na danou lokalitu.

#### D – hledisko technického vedení trasy

Kategorie R 25,5/120 dle ČSN 73 6101 z roku 2004

Šířkové poměry: 2x 2 jízdní pruhy po 3,75 m

uprostřed vodící proužky po 0,50 m

vně zpevněné krajnice po 1,75 m včetně vodících proužků

střední dělicí pás 3,00 m

nezpevněné krajnice po 0,75 m (se směrovými sloupky),

po 1,25 m (se svodidly)

Základní příčný sklon: 2,5%

Vozovka: těžká s živičným krytem

### Specifikace stavebních objektů

	množství	jedn.
<b>Hlavní trasa</b>		
Délka úseku	11732	m
Min. směrový poloměr	1300	m
Max. podélný spád	3,5	%
Max. převýšení	114	m
Délky překrytí	420	m
Délka tunelů	835	m
Počet MÚK	4	ks
<b>Mostní objekty</b>		
Počet mostů	3	ks
Délka mostů	152	m

### Stručný popis trasovacích parametrů stavby

#### *Směrové poměry:*

Pro směrové řešení jsou navrženy oblouky s přechodnicemi s poloměry v trase postupně: 1300, 1300, 1300, 1500, 1600, 1500 a 1300 m. Minimální použitá délka krajní přechodnice je 120m.

V dané kategorii R25,5/100 je možno použít při příčném sklonu 4% oblouk o poloměru R=1300m.

#### *Výškové a spádové poměry:*

Minimální použitý podélný sklon je 0,5%, maximální 3,5%, minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen údolnicový 12.000m, vrcholový 12.000m.

V dané kategorii R25,5/100 je možno použít minimální poloměr vrcholového oblouku pro zastavení 12.000 m a údolnicový 5.000 m.

#### *Seznam mimoúrovňových křižovatek (MÚK) podle staničení:*

Km 0,0 MÚK D1-R43  
Km 5,7 MÚK NEBOVIDY  
km 8,5 MÚK MODŘICE  
Km 11,3 MÚK RAJHRAD

### Související Jižní tangenta

Čtyřpruhové komunikační propojení JZ (MÚK Modřice) tangenty s D2 (MÚK Chrlice II).

### Specifikace stavebních objektů

	množství	jedn.
<b>Hlavní trasa</b>		
Délka úseku	3200	m
Min. směrový poloměr	2000	m
Max. podélný spád	2,0	%
Max. převýšení	10	m
Délka tunelů	300	m
Počet MÚK	2	ks
<b>Mostní objekty</b>		
Počet mostů	1	ks
Délka mostů	50	m

*Seznam mimoúrovňových křižovatek (MÚK) podle staničení:*  
začátek staničení MÚK MODŘICE  
konec staničení MÚK CHRVICE II

### 6.1.12 VARIANTA 2 - ŽELEŠICKÁ

Rovněž Želešická varianta vychází z předpokladu B1, který uvažuje se Zkapacitněním dálnice D1 na určité – omezené časové období a kontinuální přípravu R52 v podobě JZT a JT jako řešení „konečné“. Tato teze je podpořena vládním schválením řešení R52 Pohořelice – Mikulov – Drasenhofen (A5) – Vídeň. Aby mohl být naplněn daný předpoklad v řešeném území brněnské aglomerace, je nutno uvažovat nejen s řešením vlastní R52 – a 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 – tedy tzv. Jižní tangentu. Bez uvedeného propojení totiž není možné výhledové dělení dopravního proudu v daném sektoru. Vlastní řešení trasy vychází z několika variant řešení, které byly zpracovávány v minulém období. Trasa, která bude popsána z pěti hledisek vychází ze stejného místa jako varianta Modřická – MÚK Troubsko na D1 a končí v napojení na stávající R52 (JZT) a D2 (JT). Popsána bude z hledisek – koncepčního, dopravní-účinnosti (pouze vyhodnocení dopadů a rizik – dopravně-inženýrská část je řešena samostatnou přílohou), dopravních problémů na trase, vlastního technického popisu trasy:

A – koncepční hledisko – trasa vychází z MÚK Troubsko (není řešena v této PD) a tedy z již naprojektovaného výškového vedení trasy R43 – R52 (křížení s D1), Střelickou tratí ČD a sil. III/15250 Brno – Ostopovice – Střelice. Trasa je maximálně odkloněna od Ostopovic, výškové úrovně křížení R52 – III/15250 může být případně upraveno. V km 1,760 je navrženo ekologické přemostění. V lokalitě Nebovidy je trasa vedena v zářezu umožňující „lehké překrytí“ R52 a tím odclonění obytné zástavby Nebovidy. Je navrženo variantní řešení křižovatky se sil. III/15275 Brno – Moravany – Nebovidy – Střelice – Ořechov. Z důvodu snahy o maximální zklidnění obce Nebovidy před tranzitní dopravou je navržen severní obchvat Nebovid s mimoúrovňovou křižovatkou – MÚK Nebovidy. Křižovatka umožní napojení rozvojových lokalit obcí na vyšší komunikační systém. Jelikož však modelové intenzity nevykazují takových hodnot, které by si křižovatku přímo vynucovaly, je možno trasu R52 pouze zapustit a lehce překlenout a stávající systém zachovat bez připojení. Rovněž toto řešení předpokládá jižní obchvat Moravan sil. III/15275. Tento jižní obchvat je koncipován jako dvoupruhový se snahou maximální ochrany centra Moravan před tranzitující dopravou z trasy Střelice – Nebovidy – Brno a Ostopovice – Moravany – I/52. Doprava je rovněž příznivě naváděna na MÚK Moravanská. Právě tento systém plně preferuje MÚK Moravanskou – jako nosnou křižovatku napojující území a tangenciální místní systém Ostopovice – Moravany – I/52 – Přízřenice (Modřice – Brno). Právě z tohoto důvodu varianta nepředpokládá realizaci Mostu Ořechovská – Bohunická a to ani v systému krajských silnic ani z koncepčního hlediska. Jeho realizace by měla zcela negativní dopad na sektor ulice Ořechovské a MÚK Bohunickou. Zde by se daly očekávat dopravní problémy. Naopak by se snižovala účinnost MÚK Moravanské a zklidnění centra Moravan. Na jižní obchvat Moravan – sil. III/15275 by byla napojena nová severojižní obslužná komunikace západně I/52 umožňující urbanizaci území. V případě Mostu Ořechovská – Bohunická by celá doprava byla naváděna do lokality Bohunická (MÚK Bohunická, urbanizované části Bohunic a Brno Jih), v navrženém řešení je veškerá doprava směřována na I/52 a doprovodné komunikace v MÚK Moravanské. Sil. I/52 zůstává svým charakterem zachována – tedy včetně šířkového uspořádání, možnostmi napojení území atd. R52 pokračuje směrem na jih – kopíruje v zásadě historickou stopu „německé dálnice“. Trasa přechází estakádou dl. 450m údolím vodního toku Bobrava a raženým tunelem dl.1,1km prochází koridorem Želešického lomu a dále obchází západně obec Želešice. Zde je již trasa odkloněna západně od trasy původní – snaha o maximální oddálení od obcí. Za tunelem je umístěna MÚK Hajany – všesměrná křižovatka oddělující JZT od tangenty jižní a dále na trase je MÚK Rajhrad – všesměrná křižovatka napojující novou R52 na stávající trasu směrem na Pohořelice – Mikulov – Vídeň. JT je směřována k D2 – nové křižovatce MÚK Chrlice II. Tato křižovatka bude dopravním uzlem dálnice D2, R JT a čtyřpruhové komunikace JVT. MÚK Chrlice I (stávající na

sil. II/152 a D2) a MÚK Chrlice II bude tvořit vlastně jednu křižovátku, neboť vzdálenosti křižovatek neumožňují umístění dvou křižovatek. Proto budou obě spojeny kolektorovými pásy. Takto se umožní propojení obou MÚK, kdy jedna tvoří napojení území (Chrlice I) a druhá dopravní uzel nadřazené sítě (Chrlice II). Dále k MÚK Brno Jih je na D2 výhledové zkapacitnění na 6ti pruh. Na vlastní JT jsou dva tunelové úseky – ražený v dl. cca. 500m v prostoru Želešic a druhý hloubený při podchodu stávající I/52. Vzdálenosti křižovatek umožňují na JT vložit mimoúrovňovou křižovátku, která je umístěna na novou obslužnou osu západně sil. I/52. Křižovátka však především spojuje JT s I/52 a II/152, což je daleko příznivější, než v případě umístění křižovátky až v prostoru Modřic. Z hlediska doprovodné sítě dojde ke zcela nové podobě sil. II/152. Bude zrealizován jižní obchvat Hajan a Želešic a na celkové přeložce na jih od Modřic – nová MÚK se sil. I/52. Křižovátka bude oddálena od Modřic a umožní bezkolizní napojení sil. II/152 a na I/52. Nová, dvoupruhová přeložka sil. II/152 jižně od Modřic umožní převedení stávající komunikace do místní obsluhy a tím zklidnění obytné zástavby. Rovněž umožní rozvoj (hlukovou clonu) mezi stávající a novou sil. II/152. Na tuto komunikaci je pak navázán „severní obchvat“ Modřic směrem na Horní Heršpice – Přízřenice a tím k celkovému uklidnění centra Modřic i jejich obytných souborů. Těleso nové sil. II/152 odcloní Modřice od JT. K tomuto přispěje i fakt, že JT je vedena jak pod tělesem stávající sil. I/52, tak pod Břeclavskou tratí ČD a místní obsluhou. Tato je propojena po obou stranách sil. I/52 až k Popovicím a do Rajhradu.

B – dopravně-inženýrské hledisko – trasa z hlediska rozložení dopravy vychází vhodně jak z hlediska nadřazené komunikační sítě, tak z hlediska sítě aglomerační – městská, tak obslužné, je však horší pro některé vazby, než trasa Modřická. Poloha R52 – JZT a JT je výhodná především z hlediska přebírání dopravy tranzitní, méně pak cílové a zdrojové v brněnské aglomeraci. Dochází rovněž ke snížení dopravy na D1, což odpovídá zcela Předpokladu B – výchozí stav pro Zkapacitnění D1. Dochází tedy k rozložení dopravy mezi R43-R52(JZT)+JT a D1. Rovněž umístění křižovatek napojující území se jeví vhodné z hlediska navádění dopravy na vyšší systém bez zatížení místní sítě. Z oblasti Moravan – Střelice – Nebovid je veškerá doprava vedena mimo Moravany a je naváděna na MÚK Moravanská na sil. I/52. V této variantě se také nepředpokládá realizace mostu Ořechovská. Pro představu jsou následně v tabulce zaznamenány tři sledované trasy – profily intenzit dopravy:

Profil	Var 1 Modřická	%	Var 2 Želešická	%	Var 0	%
D1 Popůvky	84,7	100,0	85,0	100,4	84,5	99,8
D1 Bohunice	58,5	100,0	70,0	119,7	90,6	154,9
D1 Leskava	64,3	100,0	75,6	117,6	94,9	147,6
D1 Č. Terasa	51,1	100,0	51,6	101,0	74,0	144,8
D2 Rebešovice	38,2	100,0	38,7	101,3	35,1	91,9
D2 mezi MÚK Chrlice I a II	32,9	100,0	39,0	118,5	35,1	106,7
D2 Olympie	47,4	100,0	55,8	117,7	63,0	132,9
R43 Troubsko	40,9	100,0	50,0	122,2	62,6	153,1
R52 Nebovidy	34,8	100,0	26,8	77,0		
R52 za II/152	32,4	100,0	29,2	90,1		
JT Modřice	38,1	100,0	29,0	76,1		
JVT Chrlice	38,6	100,0	38,3	99,2		
I/52 Bobrava	41,2	100,0	43,8	106,3	66,8	162,1
I/52 Modřice	47,0	100,0	46,8	99,6	68,0	144,7
I/52 ul. Vídeňská	48,8	100,0	48,3	99,0	68,0	139,3
II/152 obchvat Želešic	10,5	100,0	10,4	99,0	10,3	98,1
III/15275 obchvat Moravan	8,2	100,0	6,5	79,3	6,0	73,2
III/15270 vjezd Jemelkova	6,8	100,0	6,6	97,1	7,3	107,4
III/15278 vjezd Havránkova	5,7	100,0	5,7	100,0	6,0	105,3
Most Ořechovská					21,5	
ul. Ukrajinská - sídliště Bohunice	6,4	100,0	6,5	101,6	7,1	110,9

### C – hledisko dopravních problémů na trase

- MÚK Troubsko – nebyla předmětem dané dokumentace. Plocha pro vlastní křižovatku je daná Územním plánem města Brna. Jedná se tzv. dopravní uzel křížení dálnice D1 a dvou rychlostních silnic R43 a R52. Na základě současných znalostí je možno konstatovat, že pro další projektovou přípravu a projednávací proces bude nutná úprava navržené MÚK oproti ze zpracované DÚR. Důvodem je eliminace dopadů 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 jak směrem na jih po R52, tak popřípadě směrem na sever na R43.
- Lokalita Ostopovice – snaha o vedení trasy R52 západně obce Ostopovice i od původní trasy „Německé dálnice“. Výškové řešení se odvíjí právě od úrovní D1 a R43 v MÚK Troubsko a křížení R43 se Střelickou železniční tratí.
- Lokalita Nebovidy – R52 je vedena východně od obce v zářezu a v dotyku s obcí je navrženo překrytí. Z hlediska napojení území je možno zachovat R52 bez připojení – a zachovat tak stávající systém, nebo zrealizovat obchvat Nebovid a mimoúrovňovou křižovatku.
- MÚK Nebovidy - napojení sektoru Moravany, Nebovidy, Střelice ... na vyšší komunikační systém přes přeložku sil. III/15275. Vlastní intenzity dopravy si však nevynucují přeložku sil. III/15275 a realizaci MÚK – jedná se především o nabídku pro rozvoj a zklidnění obce.
- Přeložka trasy sil. III/15275 – je vhodná 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 kapacitní koridor MÚK Moravanská. Přeložka je řešena případným severním obchvatem Nebovid, především pak jižním obchvatem Moravan a napojením na MÚK Moravanská do sil. I/52. Uvažovaný Most Ořečovská připravovaný koordinovaně se Zkapacitněním dálnice D1 se v základních variantách nedoporučuje především z důvodu zavádění radiální dopravy na místní síť. Daleko větší ochranné prvky vykazuje trasa na MÚK Moravanská. Z hlediska zástavby v Moravanech a konfigurace terénu není možno dále sledovat severní obchvat Moravan. Součástí řešení může být i východní obchvat Ostopovic na sil. III/15273 – ztraktivňuje však dopravní napojení do Brna přes Starý Lískovec, což se negativně odráží na místní komunikační síti.
- Lokalita Moravany – trasa se obce Moravan bezprostředně nedotýká.
- 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. Na základě zjištěných údajů není možný souběh tunelu na R52 a zachování dobývacího prostoru – těžby lomu.
- MÚK Hajany – situování MÚK R52 a JT mimo urbanizované území Želešic a Hajan s propojením JT tunelem pod Želešicemi.
- MÚK Modřice – situování MÚK mimo zásah do rozvojových ploch obce s napojením JT na I/52, II/152 a urbanizaci území.
- MÚK Syrovice – 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.
- Stávající sil. II/152 – zůstává zachován princip sil. II. třídy – jižní obchvat Želešic a úroňové křížení s novou severojižní radiálou obslužného charakteru západně od I/52. Dále je však navržena úprava MÚK se sil. I/52. Současný technický stav křižovatky je zcela nevyhovující a je na hranici kapacity. Ani po realizaci JT (propojení R52-D2) nedojde k podstatnému snížení intenzit – jsou tvořeny především místním obslužným charakterem dopravy

(Modřice, OC Olympie). Oddálením jižně směrem od Modřic se jednak uvolní plocha pro kompletaci MÚK – zlepšení dopravně-inženýrských charakteristik, jednak oddálení dopravy od zástavby v samotných Modřicích a jednak možností – rozšíření urbanizace území Modřic. Systém u OC Olympie zůstává zachován, dochází ale rovněž k úpravě MÚK Chrlice I.

- 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 podchodem JT pod uvedenými trasami. Problematické je vedení JT v souběhu se vedeními VVN. Na jižní tangenti je variantně navržena MÚK Modřice.
- MÚK Chrlice II – nutný návrh řešení MÚK v souvislosti el. vedeními VVN a možností 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. Je nutno spojit obě „chrlické křižovatky“ v jednu, tak, aby bylo možno zrealizovat všechny dopravní pohyby kladené na danou lokalitu.

#### D – hledisko technického vedení trasy

Kategorie R 25,5/120 dle ČSN 73 6101 z roku 2004

Šířkové poměry: 2x 2 jízdní pruhy po 3,75 m  
uprostřed vodící proužky po 0,50 m  
vně zpevněné krajnice po 1,75 m včetně vodících proužků  
střední dělicí pás 3,00 m  
nezpevněné krajnice po 0,75 m (se směrovými sloupky),  
po 1,25 m (se svodidly)

Základní příčný sklon: 2,5%

Vozovka: těžká s živičným krytem

#### Specifikace stavebních objektů

	množství	jedn.
<b>Hlavní trasa</b>		
Délka úseku	12325	m
Min. směrový poloměr	1300	m
Max. podélný spád	3,5	%
Max. převýšení	83	m
Délky překrytí	200	m
Počet tunelů	2	ks
Počet MÚK	4	ks
Délka tunelů	1100	m
	množství	jedn.
<b>Mostní objekty</b>		
Počet mostů	6	ks
Délka mostů	800	m

#### Stručný popis trasovacích parametrů stavby

##### *Směrové poměry:*

Pro směrové řešení jsou navrženy oblouky s přechodnicemi s poloměry v trase postupně: 1300, 1300, 1300, 2000, 2300 a 2500 1000 m Minimální použitá délka krajní přechodnice je 120m.

V dané kategorii R25,5/120 je možno použít při příčném sklonu 4% oblouk o poloměru R=1300m.

##### *Výškové a spádové poměry:*

Minimální použitý podélný sklon je 0,5%, maximální 3,5%, minimální poloměr zakružovacího oblouku je navržen údolnicový 15.000m, vrcholový 18.000m.

*Seznam mimoúrovňových křižovatek (MÚK) podle staničení:*

Km 0,0 MÚK D1-R43  
Km 3,7 MÚK NEBOVIDY  
km 8,1 MÚK HAJANY  
Km 11,5 MÚK SYROVICE

Související Jižní tangenta

Čtyřpruhové komunikační propojení JZ (MÚK Hajany) tangenty s D2 (MÚK Chrlice II).

Specifikace stavebních objektů

	množství	jedn.
<b>Hlavní trasa</b>		
Délka úseku	6200	m
Min. směrový poloměr	1100	m
Max. podélný spád	3,5	%
Max. převýšení	47	m
Délka tunelů	800	m
Počet MÚK	3	ks
<b>Mostní objekty</b>		
Počet mostů	2	ks
Délka mostů	80	m

*Seznam mimoúrovňových křižovatek (MÚK) podle staničení:*

Km 0,0 MÚK HAJANY  
Km 3,0 MÚK MODŘICE  
km 6,0 – MÚK CHRLICE II

### 6.1.13 VARIANTA 0

Jak již bylo uvedeno, nulová varianta neřeší novou trasu R52 směrem k dálnici D1, víceméně 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. V zásadě to znamená dokončit (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 předpokládá zachování stávající komunikační stopy R52 – I/52. Jelikož stávající sil. I/52 nesplňuje z několika hledisek parametry komunikace kategorie R, varianta předpokládá přeměnu 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.

Jelikož není tato varianta detailně technicky zpracována – neboť nebyla nikdy sledována ani studována, bude popis varianty proveden bodově dle nejvýznamnějších střetů. Úpravu silnice I.třídy na rychlostní komunikaci 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, Ostopovice, Nebovidy, 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. Úsek mezi MÚK Brno Centrum a Brno Jih by byl řešen jako šestipruhová komunikace doplněná o kolektory.
- Most Bohunická - Ořechovská je nutno zrealizovat jako čtyřpruhový a pravděpodobně s možností vedení kolejové MHD. Bylo by nutno přebudovat křižovatku Bohunická dle výhledových intenzit – tedy zásah do stabilizovaného území. Rovněž je obava o rozložení dopravy uvnitř městských částí Bohunice a Brno Jih.
- Sil. II/152 zcela mění svůj charakter a v úseku Želešice – MÚK R52 – obchvat Modřice – MÚK Chrlice I by komunikace byla čtyřpruhová. Rovněž zde je navržena nová – oddálená trasa jižně od Modřic a nová křižovatka R52 a II/152.
- MÚK Chrlice I je dobudována na všesměrnou bezkolizní
- D2 je mezi MÚK Chrlice I a Brno Jih upravena na šestipruhovou a výhledově budou mezi oběma křižovatkami kolektorové pásy. Nebude totiž možno pro napojení obchodních aktivit center Ikea a Olympie využívat dálnici D2.
- 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. Je pravděpodobné, že by muselo jít o stopy dvě – Modřickou (Nová Havránkova) a Moravanskou (Bohunická – Ořechovská)
  - 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 Ořechovská na MÚK Bohunická, což z hlediska kapacit daných koridorů 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 Ořechovská, což z hlediska kapacit daných koridorů a křižovatek je zcela nepřijatelné pro místní komunikační síť města Brna.
- Naplnění varianty 0 by znamenalo změnu územních plánů dotčených obcí, především pak Modřic
- Naplnění varianty 0 by znamenalo změnu stávajícího územního plánu města Brna.



Jelikož stávající Územní plán města Brna počítal s realizací R43 a tangent, byl komunikační systém města Brna nastaven tak, aby jednotlivé, především ochranné systémy na sebe navazovaly a navzájem byly podmíněny. V případě, že nějaký článek systému, v našem případě tříступňové ochrany města před dopravou, bude vynechán, pak je nutno nastalou situaci řešit. V případě dopravního řešení, na kterém je postaven rozvojový potenciál území, je vynechání jedné části systému takřka neřešitelným problémem. Zvláště pak vynechání první části ochrany - tedy vnějšího ochranného koridoru, který má přenášet jednak převážnou část tranzitní dopravy a jednak má plnit i rozváděcí funkci - je pro město Brno zcela zásadní změnou, na kterou je nutno okamžitě reagovat. Jelikož není žádná dopravní alternativa vnějšího systému, bude všechna tranzitní, tak i cílová a zdrojová doprava města a regionu přiváděna radiálně až k samotnému centru města. Zde se bude mísit s dopravou čistě vnitroměstskou. Tato se zákoně přesune z nadřazené sítě na síť obslužnou do rezidenčních částí města, což povede jednak ke kolapsu na dopravní síti, ale rovněž na nadměrném zatížení čistě obslužných komunikacích. Nebude možno přistoupit k humanizaci a zklidnění těch částí města, které byly územním plánem ke zklidnění určeny. V případě naplnění "0" varianty - tedy jejímu prosazení by bylo nutno v návaznosti zrealizovat radikální změnu stávajícího ÚP města Brna. Jelikož je problém dopravy nosným pro celý život města nebyla by možná pouze změna v některé části či dopravním řešení ale bylo by zpracovat úplně nový ÚP měst Brna s přehodnocením dopravního řešení a rozvojového potenciálu města.

- Naplnění varianty 0 by znamenalo změnu obou variant konceptu územního plánu města Brna.

Město Brno v současné fázi zpracovává tři varianty konceptu nového Územního plánu. První a druhá varianta má shodné dopravní řešení, které kontinuálně navazuje na předešlé koncepce - tedy tříступňovou ochranu s R43 a tangentami. V případě prosazení "0" varianty by bylo nutno i v tomto případě zcela změnit koncepci dopravy a rozvoje a tedy stávající práce na Územním plánu zastavit a začít vlastně od začátku. V případě třetí varianty je situace odlišná, neboť zde je částečně vynechán třetí stupeň, resp její část. R43 je z tzv. Bystrcké stopy přesunuta do stopy Boskovické brázdy se všemi negativními dopady na město Brno. Tangenty jsou však v návrhu zachovány, v případě "0" varianty by bylo nutno i v tomto případě reagovat úpravou této varianty. To vše tedy znamená dosavadní práce na novém Územním plánu ukončit a začít zpracovávat zcela nový Územní plán založený na jiných dopravních předpokladech.

- Absence dopravních tras a neřešení nadřazené dopravní sítě zcela negativně ovlivní možnost rozvoje dotčených obcí regionu i samotného města Brna

V případě naplnění "0" varianty by byl ohrožen dopravní systém jak celého města Brna, tak i dotčených městských částí jako celku. Z hlediska dopravního systému by došlo ke kolapsu především na "Vídeňské" radiále, celém VMO - zvláště pak jižní, západní a severní sektor a dálnici D1. Tuto by bylo nutno i po její zkapacitnění dle připravovaného projektu nadále rozšířit o kolektorové pásy a dostavby MÚK Brno Centrum. Z intenzit dopravy jasně vyplývá, že navržené dopravní řešení města by bylo nekapacitní. Následek je zcela zřejmý - přelítí dopravy na místní obslužné komunikace a neadekvátní zatížení území. V daném případě se jedná především o území městských částí Bohunice a Brno Jih. Dopad "0" varianty s R52 v celém stavu v dnešní stopě až po D1 a přesunem obslužné dopravy z celého jihozápadního sektoru města Brna a regionu na most Ořečovská a MÚK Bohunická by byl pro obě městské části fatální. Došlo by jednak k totálnímu přetížení tohoto uzlu s nutností přestavby, ale zatížení místní komunikační sítě nad rámec současných úvah.

**Pro dopravní systém města se jeví "0"varianta zcela nepřijatelná a pro dotčené městské části resp. území devastující.**

## 6.2 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 sítě 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 složitějšího 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 šestipruhovou. V úseku šikmého křížení s dálnicí D1 před obcí a v obci Popůvky, bylo trasování vedeno se 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 střelickou tratí a navrhovanou silnicí R43 podejde spodem.

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

Navrhované směrové řešení průpletu těchto tratí se nedotýká vedení toku Leskavy a vyhýbá se i stávající čerpací stanici pohonných hmot u dálnice D1. Severně od střelické trati zasahuje do prostoru zahrádek a v meandru toku Leskavy 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 střelické 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.

## **6.3 HROMADNÁ OSOBNÍ DOPRAVA**

### **6.3.1 OBSLUHA ÚZEMÍ HROMADNOU OSOBNÍ DOPRAVOU (IDS JMK) – POPIS SYSTÉMU A STAVU**

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 osoby 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 systémem opatření v automobilové dopravě, vyjádřených dopravní politikou daného regionu, totiž vůlí účinně regulovat zejména individuální automobilovou dopravu včetně organizačních, právních a stavebních opatření v oblasti parkování a odstavení osobních automobilů. Proto je také součástí IDS zpravidla systém zachytných 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 zprostředkován 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

### 6.3.2 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

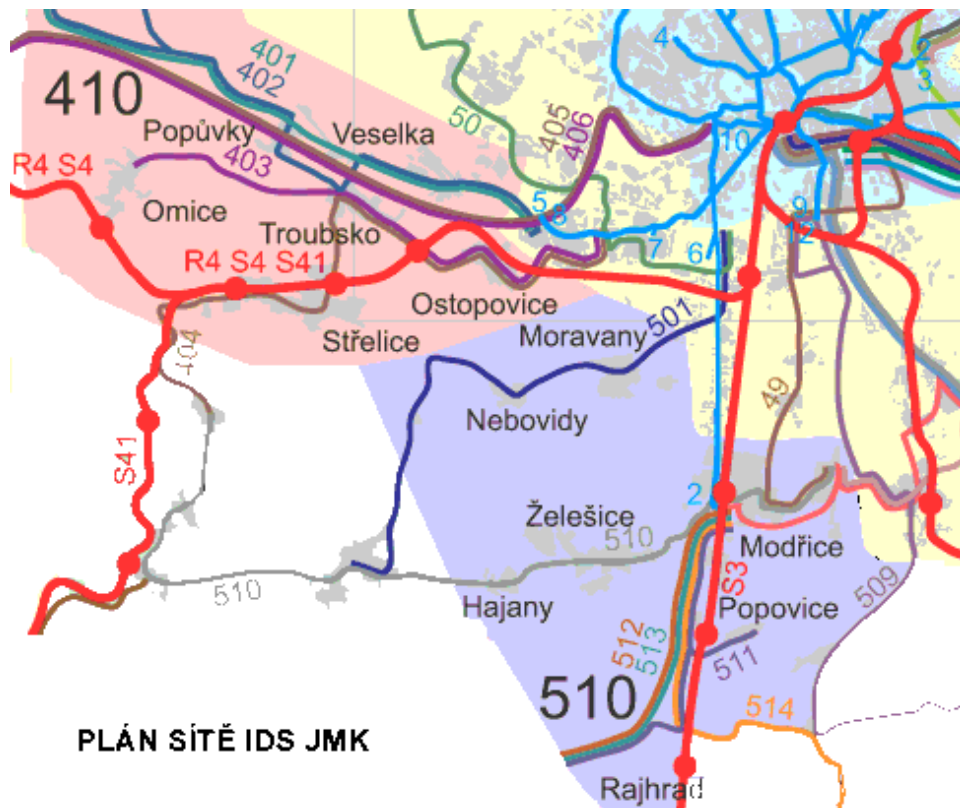
Kvalita dopravní obsluhy území, města nebo obce hromadnou osobní dopravou je charakterizována především celkovou dobou cesty, která je dána :

- 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 dopravy (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

### VLA KOVÉ 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.

### 6.3.3 POPIS DOPADŮ DO IDS Z HLEDISKA ŘEŠENÝCH VARIANT JZT

Z hlediska dopadů do území lze konstatovat, že varianty Modřická a Želešická naplňují představy zaváděného systému IDS. Zachování stávajícího režimu I/52, nové komunikační propojení a rozvojové plochy umožňují sice nové vedení některých linek IDS, ale systém zůstává zachován tak, jak se v současnosti připravuje.

Oproti tomu varianta Nulová je velmi náročnou variantou i z hlediska dopadů do systému IDS. Varianta předpokládá komplexní náročnou přestavbu (dostavbu) MÚK Brno Centrum, přestavbu celého tahu stávající I/52 na R52, celou přeměnu dopravní sítě a z hlediska IDS - vyloučení tramvajové trati z koridoru R52 (tedy ze stávající polohy). Varianta zcela narušuje zaváděný systém včetně realizovaných či připravovaných přestupních uzlů. Při naplnění Nulové varianty jsou z hlediska IDS nutné podmiňující investice, které zachovají obslužnost území:

- změna I/52 na R52 si vyžádá mimo jiné zrušení „mladé“ 30let staré čistě segregované tratě v dl. 4,5km. Tímto je tedy zrušena nejen obsluha zóny Vídeňská, ale i Modřic a částečně i Moravan a Želešic. Dále je zcela narušen systém přestupních terminálů v oblasti včetně připravovaného terminálu na Střelické trati ČD na mostě Vídeňská či tramvajové smyčky v Modřicích. Jako náhrada za tuto kolejovou trasu jsou navrženy dvě nové možné stopy:

- trasa Přízřenicko – Modřická vedoucí z Komárova přes Horní a Dolní Heršpice-Přízřenice do Modřic k železniční stanici.
- trasa Bohunicko – Moravanská vedoucí ze smyčky Ústřední hřbitov, přes nový most na D1 (Bohunická – Ořechovská) směrem do rozvojových zón v Moravanech se zajištěním obsluhy osy Vídeňská. V tomto případě by mohl být zachován přestupní uzel IDS na Střelické trati.
- změna polohy přestupních terminálů – jiný systém napáječů
- vlivem změny I/52 na R52 dojde k vyloučení či omezení vozidel městské hromadné dopravy z R52 (omezení napojení na R52, zastávky...). Je tedy nutno zcela změnit systém obsluhy území.

Uvedené změny jsou velice náročné jak z hlediska územní a stavební přípravy, tak především z hlediska investic. Jedná se o dvě zcela nové kolejové trasy v délkách cca. 5 a 7km. Nutno podotknout, že by se jednalo o investice do městské infrastruktury a tedy pravděpodobně z městských či krajských prostředků. I z tohoto důvodu je Nulová varianta obtížně řešitelná. A bez nových – náhradních kolejových tras do jižních sektorů by se zcela změnil celoměstský a regionální systém IDS.

## 6.4 SHRnutí DOPRAVNÍ PROBLEMATIKY

Jak již bylo uvedeno, jsou předkládány dva zcela odlišné pohledy na řešení dopravní situace v řešeném území. Pro oba je shodný vstup na řešení – tedy propojení systému evropských dálnic a rychlostních silnic (tzv. Multimodálních koridorů). Jedná se tedy o propojení A5 (Vídeň a dále Balkán, Itálie, Německo) – R52 (Mikulov) – D1 (Praha, Německo, Ostrava) – A1 Polsko. Právě chybějící článek je v současnosti (z hlediska koncepce) už jen v brněnské aglomeraci. Přístup na řešení je však odlišný. Varianty Modřická a Želešická předkládají novou trasu vedení R52, varianta Nulová pak využívá stávající trasu I/52. Od toho se pak odvíjí i pohled na konečné řešení.

Na základě dopravně-inženýrského zhodnocení, dopadů do území a řešení dopravní problematiky včetně možnosti rozvoje území je možno konstatovat, že tzv. Nulová varianta „stávající stopy“ (přeměna I/52 na R52) je téměř neřešitelná. Dopady do území, úplná změna obsluhy – zrušení napojení na R52, zatížení okolních obcí a městských částí (především Modřice, Ostopovice, Moravany, Bohunice a Brno Jih), vyvolané náklady na městskou infrastrukturu (nové komunikace a tramvajové trati) jsou tak obrovské, že posouvají variantu do nerealizovatelné polohy. A zachování stavu současného je z několika hledisek nemožné. I kdybychom pominuli hledisko dopravně – koncepční (propojení komunikační sítě) tak jsou zde hlediska daleko závažnější, proč nelze stav zachovat:

- dopravně – bezpečnostní – každá havárie na daném tahu má fatální následky pro chodce a cyklisty
- dopravně - inženýrské – růst intenzit v období do r. 2030 předpokládá zaplnění stávajících koridorů na nadřazené síti tak, kde se budou tvořit kongesce dopravy. Poté se doprava bude přelévat na místní síť, v daném případě vjezdové brány přes obce či městské části (Přízřenice, Bohunice, Starý Lískovec, Moravany, Ostopovice) a zatížení těchto koridorů povede rovněž k celkovému zhoršení situace jak z hlediska bezpečnosti silničního provozu, tak i z hlediska životního prostředí.
- urbanizace území – v případě pouhého zachování stávající komunikační sítě nelze uvažovat s dalším rozvojem území, neboť toto není možno dopravně napojit na vyšší systém
- růst města a aglomerace – zastavení rozvoje infrastruktury povede postupně i k zastavení urbanizace a tím i odlivu investorů z oblasti, neboť kvalita dopravního napojení je jedním z rozhodujících faktorů, které ovlivňují investory při jejich rozvojových plánech

- územně-plánovací dokumentace města Brna je dlouhodobě založena právě na realizaci nadřazené sítě, v případě, že by tato nebyla dále sledována, pak je nutno přehodnotit celý územní plán města Brna, ale rovněž dotčených obcí v aglomeraci
- zastavení rozvoje nadřazené infrastruktury – odliv investic z daného regionu a zastavení i připravovaných projektů z hlediska neujasněné koncepce

Oproti tomu varianty Modřická a Želešická přinášejí i přes negativní dopady do některých lokalit, možnosti řešení pro celou brněnskou aglomeraci i evropský komunikační systém. Je jasné, že lokální zájmy v dotčených oblastech, tam kde R52 novou trasou vstoupí, budou dané lokality hájit. Při celkovém pohledu je však nutno vidět globální koncepční hledisko regionu. Pro novou trasu je možno stanovit podmínky, za kterých je možno do území vstoupit a dále trasu připravovat. Z dopravních, stavebních a technických hledisek se na základě dnešního poznání jeví vhodnější varianta Modřická než varianta Želešická. Jedná se však pouze o hledisko zpracovatele, které může být ovlivněno pohledem na zpracovanou dokumentaci, avšak na druhé straně je podloženo těmito základními body:

- dopravně – inženýrský rozbor dává vyšší účinnost komunikační sítě Modřické stopě R52. Ta totiž (i přes absenci MÚK na JT) na sebe váže nejen dopravu čistě tranzitní či dálkovou, ale rovněž i mezioblastní vztahy. Váže na sebe i větší část z dopravy na D1 a doprovodné sítě, čímž bezesbytku naplňuje Předpoklad B přípravy Zkapacitnění D1 v úseku Kývalka – Holubice. Tím, že váže na sebe i dopravu „lokální“ umožňuje i možnost zklidňovacích procesů na místní síti.
- trasa vyvolává méně podmiňujících investic do doprovodné sítě
- trasa samotné JZT – R52 a JT je kratší v Modřické stopě a vykazuje méně inženýrských staveb (estakády, tunely...) než trasa Želešická
- trasa Modřická se chová šetrněji k stabilizovaným lokalitám přírodního charakteru. Údolí vodního toku Bobravy je překonáno kolmo estakádou a tunelem, Želešická stopa prochází podélně daným údolím
- trasa Modřická zasahuje méně do urbanizovaných ploch – podnikatelského rozvoje v území. I přes jisté ovlivnění těchto areálů či ploch při MÚK Modřice (areály podél stávající I/52) je trasa Modřická příznivější, neboť se nedotýká prostoru Želešického lomu. Právě otázka lomu může hrát v rozhodovacím procesu důležitou roli. V případě Želešické stopy bude nutno nejen zrušit dobývací prostor, ale vlastně zrušit celkovou těžbu v této lokalitě. Není možný (za stávajícího stavu poznání) souběh R52 a lomu. Samotný lom je tedy velkým handicapem v rozhodovacím procesu o této stopě R52.

Z hledu etapizace se jeví obě varianty shodné, rovněž systém rozvoje území, systém IDS je v obou variantách shodný. Rovněž řešení v prostoru Modřic – tedy poloha a výška křížení JT se sil. I/52 a oddálení sil. II/152 od Modřic je shodné. Obě varianty přinášejí možnost dalšího rozvoje města a obcí a přinášejí kontinuitu v územně plánovacím procesu města Brna, který je právě na realizaci tangent založen.

## 7. TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

### 7.1 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.**

#### 7.1.1 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.

### 7.1.2 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.

## 7.2 OSTATNÍ SÍŤ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Kontakt nebo křížení ostatních sítí TI nadmístního významu (plynovody VTL a VVTL, Vířský 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).

## 8. PŘÍRODA A KRAJINA

### 8.1 OCHRANA PŘÍRODY A KRAJINY

#### 8.1.1 ZVLÁŠTĚ CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Území přírodovědecky či esteticky velmi významná nebo jedinečná lze dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, vyhlásit za zvláště chráněná.

V řešeném území se nachází jediné zvláště chráněné území – přírodní památka Střelický les. V jeho ploše jsou chráněna přirozená lesní společenstva buko-dubového vegetačního stupně s výskytem xerotermofytů, zejména třemdavy bílé.

#### 8.1.2 NATURA 2000

Do řešeného území nezasahuje žádná vyhlášená ani navržená ptačí oblast ani žádná navržená evropsky významná lokalita ze soustavy chráněných území Natura 2000.

#### 8.1.3 VÝZNAMNÉ KRAJINNÉ PRVKY

V rámci obecné ochrany přírody a krajiny dle zákona č. 114/1992 Sb. mají zvláštní postavení významné krajinné prvky (VKP) - ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotné části krajiny, které utvářejí její typický vzhled nebo přispívají k udržení její stability (§ 3 písm. b). Významnými krajinnými prvky jsou obecně lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy a dále jiné části krajiny, které příslušný orgán ochrany přírody zaregistruje podle § 6 zákona.

V řešeném území je registrováno 32 významných krajinných prvků, z toho 5 prvků je ve střetu s posuzovanými trasami záměru. Příslušnými prvky jsou:

**rVKP Nebovidská stráž** (k.ú. Ostopovice u Brna) – úsek společný pro obě varianty záměru zde protíná jižní část prvku. Prvek je dále součástí lokálního biocentra, které je z části vymezeno i v navazujících plochách orné půdy.

**rVKP Novosady** (k.ú. Ostopovice u Brna) – úsek Modřické varianty zasahuje do severního cípu plochy prvku. Vhodnou kompenzací je rozšíření prvku v jihovýchodním směru

**rVKP Haldy u Modřic** (k.ú. Modřice) – úsek Modřické varianty zde zasahuje do cípu plochy prvku.

**rVKP Pod vinohrádky** (k.ú. Rajhrad) – Úsek Modřické varianty zde zasahuje do jižní okrajové části prvku.

**rVKP Mokřina u dálnice** (k.ú. Chrlice) – Do plochy toho prvku je navrženo mimoúrovňové křížení stávající dálnice D 2.

#### 8.1.4 PAMÁTNÉ STROMY

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit dle § 46 odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. za památné stromy.

Posuzovanými trasy nejsou ve střetu s vyhlášenými památnými stromy.

#### 8.1.5 OCHRANA KRAJINNÉHO RÁZU

K zabezpečení ochrany krajinného rázu existuje legislativní opora zejména v zákoně č. 114/1992 Sb. Zákon v § 12 odst. 1 praví: "Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činnostmi snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování

staveb mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině."

Krajinný ráz je chráněn celoplošně, přičemž význam jeho ochrany stoupá souběžně s estetickou hodnotou jednotlivých partií krajiny. K umístování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz je nezbytný (podle odstavce 2 § 12 zákona č. 114/1992 Sb.) souhlas orgánu ochrany přírody.

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvláště chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území."

Do řešeného území zasahuje plocha přírodního parku Bobrava. Ochrana území přírodního parku se realizuje s cílem zachovat relativně málo narušené přírodní prostředí s jeho biologickými a estetickými hodnotami, přičemž se předpokládá jeho využití pro krátkodobou pohybovou rekreaci obyvatel jihu brněnské sídelní aglomerace. Realizací záměru není předpokládáno narušení žádné plochy tohoto území ani jeho chráněných atributů.

Podrobné hodnocení vlivu variant záměru na krajinný ráz je součástí samostatné kapitoly.

### **8.1.6 ÚZEMNÍ SYSTÉM EKOLOGICKÉ STABILITY**

Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) je v zákoně č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, definován jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Rozlišuje se místní (lokální), regionální a nadregionální systém ekologické stability. Základními skladebnými částmi (prvky) ÚSES, tvořícími jeho povinnou součást, jsou biocentra a biokoridory. Doplňkovými skladebnými částmi ÚSES jsou interakční prvky.

Podrobné zhodnocení vlivu záměru na prvky ÚSES je součástí samostatné kapitoly.

## **8.2 STŘETY NAVRHOVANÝCH TRAS JZ TANGENTY S PRVKY ÚSES A NÁVRHY JEJICH ŘEŠENÍ**

### **8.2.1 METODIKA POSOUZENÍ**

V řešeném území je vymezení ÚSES součástí řady územně plánovacích dokumentací různého stáří a podrobnosti. Důsledkem je poměrně složitý (v některých případech nejednotný) výchozí stav vymezení ÚSES. Pro sjednocení výchozího stavu vymezení ÚSES byla vytvořena „sjednocená“ struktura prvků ÚSES řešeného území. Tato struktura v maximální možné míře respektuje jak podrobné vymezení ÚSES územních plánech obcí (případně v konceptech nově zpracovávaných dokumentací), tak vymezení ÚSES v dokumentacích řešících strukturu ÚSES koncepčně v širokých územních měřítcích.

Struktura sjednoceného ÚSES byla dále posouzena z pohledu možných střetů s variantními trasami jihozápadní tangenty. Trasy mají společnou severozápadní část trasy (zhruba mezi MÚK na D1 a okrajovou částí zástavby Nebovid), na kterou navazují dvě trasy variantní, označované jako tzv. Modřická a Želešická varianta. Samostatně je posouzen prostor mimoúrovňové křižovatky s D2 a nezbytné úpravy struktury ÚSES vyvolané jinými změnami v území.

Předmětem posouzení je zhodnocení variant z pohledu možných střetů s ÚSES a návrh jejich možného řešení.

Označení biocenter a biokoridorů v následujícím textu a v mapových přílohách vychází z jejich označení v příslušných územně plánovacích dokumentacích. Prvky navrhované nad rámec řešení těchto dokumentací mají před pořadovým číslem písmeno „x“.

## 8.2.2 SPOLEČNÝ ÚSEK TRASY

V západní, okrajové části katastru Ostopovic přerušuje trasa tangenty lokální biokoridor označený kódem LBK 518. Biokoridor je součástí mezofilní větve lokálního ÚSES propojující biocentra v izolovaných lesních prvcích v prostoru Ořečovské pahorkatiny s biocentry v souvislých lesních komplexech na svazích údolí Bobravy. Tato větev je pro ekologickou stabilizaci území významná a vzhledem k lokalizaci trasy tangenty není možné nalézt jinou trasu biokoridoru, která by nebyla trasou tangenty přerušena. Vhodným řešením je vytvořit v místě přerušení biokoridoru ekodukt, který zde vedle primárních ekologicko-stabilizačních funkcí prvku ÚSES může plnit řadu dalších funkcí (snížení vlivu výrazného zářezu komunikace na okolní krajinu, prostupnost krajiny ad.). V rámci návrhu řešení střetu tangenty s biokoridorem je mírně upravena trasa jeho centrální části do vhodnější polohy.

Při jižní hranici katastru Ostopovic zasahuje okrajově do trasy mezofilního lokálního biokoridoru LBK 511. Tento střet je vhodné řešit mírným posunutím trasy biokoridoru - jižní část trasy biokoridoru vést podél okraje náspu tangenty a severní část přimknout ke stávající „polní cestě“ (biokoridor bude mít v těchto místech významnou funkci vizuální bariéry).

## 8.2.3 ÚSEK MODŘICKÉ VARIANTY TRASY

V okrajových částech katastrů Nebovidy u Brna a Moravany u Brna přerušuje trasa Modřické varianty mezofilní větve v prostoru lokálního mezofilního biocentra LBC 581 U Půllánu. Biocentrum LBC 581 spolu s navazujícím biokoridorem LBK 507 je možné zachovat, ale ve struktuře prvků ÚSES nebude jejich poloha účelná. Větev tvořenou tímto biocentrem a dvěma navazujícími biokoridory (LBK 507 a LBK 508) navrhujeme zrušit a nahradit v jiném místě. Za biokoridor LBK 507 je navržena náhrada v prostoru centrální části katastru Ostopovic, mezofilním lokálním biokoridorem LBK x1, jako náhrada za LBC 581 U Půllánu realizace biocentra LBC x2 na rozhraní Bohunic a Moravan u Brna.

Lokální biokoridor LBK 508 je nahrazen v severní okrajové části katastru Moravan u Brna mezofilním lokálním biokoridorem LBK x2

V severozápadní části Modřic zasahuje okrajově trasy tangenty do cípu mezofilního lokálního biocentra LBC 589 Haldy u Modřic. Jako kompenzaci navrhujeme rozšířit lokální biocentrum LBC 588 Želešické strže.

Na rozhraní Modřic a Želešic znemožňuje trasa tangenty vedení mezofilního lokálního biokoridoru LBK 700. Biokoridor navrhujeme zrušit a náhradou vymezit v prostoru centrální části katastru Ostopovic mezofilní lokální biocentrum LBC x1. V návaznosti na zrušení LBK 700 je vhodné upravit vymezení LBC 592 Myšák a navazující LBK 601.

Posledním místem střetu Modřické varianty tangenty je regionální biocentrum RBC 389 Želešický hájek, pod kterým je trasa vedena tunelem, ale narušuje jeho severovýchodní okrajovou část. Jako kompenzaci navrhujeme rozšířit biocentrum LBC 590 Želešické vrchy. Podél severozápadního okraje biocentra prochází tok Bobravy, který je součástí regionálního biocentra, ovšem také hydrofilní větve ÚSES vedené návaznosti na tok Bobravy. Pokud tangenta překoná tok vhodným přemostěním, nebudou funkce toku jako lokálního biokoridoru narušena.

## 8.2.4 ÚSEK MIMOÚROVNĚVÉ KŘÍŽOVATKY TANGENTY S D2

Mimoúrovňová křižovatka je vložena do prostoru hydrofilního lokálního biocentra LBC 737. Vymezení tohoto biocentra je ve směrodatných dokumentacích pojímáno různě, avšak vždy ve vazbě na stávající vegetační prvky při soutoku dvou drobných vodotečí. V návaznosti na možnou realizaci MÚK je nutné tuto plochu upravit. LBK 312 bude ústít do biocentra LBC 737 úsekem přerušným mimoúrovňovou křižovatkou. Plocha biocentra bude z podstatné části přesunuta severním směrem do plochy vymezené ze západu drobnou napřímenou vodotečí, z východu dálnicí D 2 a z jižní strany uvažovaným MÚK. Část biocentra bude vymezena také



z jihovýchodní strany MÚK ve vazbě na bezejmenný tok, podél kterého vychází z biocentra LBC 737 lokální hydrofilní biokoridor LBK 1289.

### 8.2.5 ÚSEK ŽELEŠICKÉ VARIANTY TRASY

V údolí Bobravy přerušuje trasa tangenty větev regionálního biokoridoru RK 1489. Konkrétně její dva úseky. První úsek RBK 514 vedený po levobřežním svahu Bobravy je navržen v případě realizace varianty tangenty ke zrušení a nahrazení úsekem RBK 506, který překonává dno údolí Bobravy v lokálním biocentru LBK 586 Pod Novým mlýnem, za kterým navazuje na vložené lokální biocentrum LBC 585 Stráně nad Novým mlýnem (biocentrum LBC 585 je navrženo v jižní části k mírnému rozšíření až k hranici LBC 586). Tím je zajištěno nepřerušené vedení regionálního biokoridoru RK 1489. Druhým přerušným úsekem je regionální biokoridor RBK 513, který je možné přesunout východním směrem a vést podél východního okraje tělesa tangenty. Tím je zachováno napojení vloženého lokálního biocentra LBC 587 Kozí hora na větev regionálního ÚSES. Toto biocentrum ovšem přestává plnit roli vloženého biocentra a spolu s úsekem regionálního biokoridoru RBK 513 je pouze „slepou“ větví regionálního biokoridoru RK 1489.

Ve dně údolí zasahují násypy tangenty do lokálního biokoridoru LBK 506, který je nutné přesunout západním směrem (je třeba zachovat vazbu biokoridoru na tok Bobravy).

Další přerušení způsobuje trasa tangenty při jižním vyústění tunelu ze svahů Bobravského údolí. Zde je přerušen úsek regionálního biokoridoru RBK 506 (součást RK 1489). Toto přerušení je možné obejít odkloněním jižní části úseku.

Část komunikace při mimoúrovňovém křížení tangenty s obchvatem Želešic zasahuje do lokálního biocentra LBC 506 vloženého do trasy regionálního biokoridoru RK 1489. Plošný zábor jeho plochy je kompenzován rozšířením biocentra východním směrem v prostoru navazujících lesních porostů.

### 8.2.6 ÚPRAVY ÚSES NESOUVISEJÍCÍ S REALIZACÍ TANGENTY

Spolu s úpravou ÚSES vyvolanou možnou realizací variant tangenty bylo upraveno také LBC 587 Kozí hora. Z jeho plochy byla vyjmuta jižní část, která se nachází v prostoru lomu a přidán lesní porost při severním okraji plochy biocentra.

## 8.3 KRAJINNÝ RÁZ

### 8.4 ÚVOD

Řešené území je situováno při jihovýchodním okraji správního území města Brna. Oblast Brněnska je charakteristická velmi různorodým charakterem území, s širokou geologickou i geomorfologickou diverzitou. Charakter reliéfu zde představuje základní předurčující vlastnost pro způsoby využití krajiny. V prostoru řešeného území jsou zastoupeny reliéfně výrazně odlišné partie. K elevačně i tvarově výraznějším reliéfům náleží území pahorkatin a vrchovin. Prudší svahy jsou obvykle lesnaté, do pozvolnějších svahů vystupují zemědělské pozemky typické pro méně výrazný reliéf plošin, mírných svahů a svahových bází. Na řadě míst je výrazný reliéf umocněn kontrastem s méně členitým až spíše plochým reliéfem kotlin, širokých říčních niv či úvalů. Reliéfně příznivější terén patří k typicky zemědělským polohám. Je součástí širšího prostoru jihomoravské pravěké sídelní ekumeny, od neolitu do různé míry odlesněn a zemědělsky využíván. Právě intenzivní zemědělské využití se významně projevuje v obrazu krajiny.

Území je součástí spádové oblasti města Brna při okraji jeho suburbia. Do budoucna je možné předpokládat pokračování rozvoje zástavby a komunikační sítě, zvláště pak podél jihozápadní (zhruba v trase D1) a jižní (zhruba podél R 52) rozvojové osy města Brna. Pro podstatnou část

řešeného území je charakteristické, že si přes řadu urbanizačních vlivů stále do jisté míry uchovává svůj venkovský ráz.

## 8.5 METODIKA

Plocha řešeného území byla na základě vlastností krajiny diferencována do tří dílčích „krajinných“ částí. Jejich vymezení vychází především z charakteru reliéfu, který předurčuje řadu dalších vlastností území. Označení jednotek proto vychází z názvů jednotek geomorfologické regionalizace. Diferencovány byly následující části (v mapových přílohách označené jako krajinné oblasti):

1. Střelická kotlina;
2. Ořečovská pahorkatina;
3. Dyjsko-svratecký úval.

Diferencované části mají vzájemně různě odlišné základní krajinné charakteristiky (především reliéf, strukturu využití krajiny, pohledové vlastnosti území ad.). Obdobně i vliv posuzovaného záměru na vlastnosti krajiny a navrhovaná opatření snižující tyto vlivy jsou v jednotlivých částech různé.

Pro každou z diferencovaných jednotek byl popsán:

- 1) krajinný ráz - soubor vlastností krajiny a jejich vztahů, které utváří její charakteristický ráz;
- 2) vizuální vlastnosti území - vlastnosti týkající se viditelnosti (pohledové exponovanosti) prvků v krajině. Tyto vlastnosti jsou významné pro určení základních opatření směřujících ke snížení vlivu záměru (realizace JZ tangenty) na krajinný ráz.

## 8.6 KRAJINNÁ OBLAST STŘELICKÁ KOTLINA

### 8.6.1 KRAJINNÝ RÁZ

Střelická kotlina zaujímá severozápadní část řešeného území. Tvoří ji vlastní sníženina Střelické kotliny spolu se svahy vymezujícími tuto sníženinu z jižních, západních a severních směrů (svahy vymezující kotlinu od východu již spadají do části území Ořečovské pahorkatiny).

Sníženina Střelické kotliny má v této části řešeného území plošně dominující zastoupení. Reliéf dna sníženiny je charakteristicky plochý až mírně zvlněný s rozmezím nadmořských výšek 240 - 320 m n.m. Na stavbě reliéfu se podílí široké hřbety s plošinami oddělenými úpady a širokými údolními s nivami menších vodotečí (Troubský potok, Leskava). Dno kotliny je mírně ukloněno od severozápadu k jihovýchodu. V severozápadním směru tak dno kotliny poněkud pozvolněji přechází, „zdvihá se“, do souboru hřbetů Bobravské vrchoviny. Jižní a východní okraj kotliny je výrazněji vymezen svahy Ořečovské pahorkatiny. Nejvýraznější je však vymezení severní části, a to prudkými svahy Kohoutovické vrchoviny.

Od východu je kotlina propojena údolní sníženinou s širokou říční nivou Svatky, která zde reprezentuje nejsevernější závěrečnou partii Dolnomoravského úvalu. Snížený reliéf Střelické kotliny pokračuje v severním směru do prostoru Žebětínského prolomu, který tvoří pás elevačně sníženého území protažený v severojižním směru, prostoupený několika izolovanými vrchy (severní část Střelické kotliny, pod hřbety Kohoutovické vrchoviny, bývá považována za součást Žebětínského prolomu).

V nevýrazném reliéfu dna Střelické kotliny a některých navazujících pozvolných svazích, případně na jejich bázích, zcela převládá zemědělské využití doprovázené venkovskou zástavbou. Struktura historických jader zastoupených obcí odpovídá převážně ulicovému typu zástavby (Troubsko, Lískovec, Bosonohy), zpravidla situovanému podél drobných vodotečí. Druhým zastoupeným typem jsou pak návesní ulicovky (Popůvky, Střelice, Ostopovice). Přes

celkově venkovský ráz zástavby se v území postupně začínají objevovat suburbanizační vlivy města Brna. Projevují se především tvorbou nových „vesnických čtvrtí“ plnicích funkci izolovaných městských satelitů (Troubsko, Popůvky) a rozvojem skladových areálů podél dálnice D1. Pro svahy vymežující Střelickou kotlinu je charakteristická přítomnost zahrádkových osad (Popůvky, Bosonohy, Střelice).

Dálniční komunikace D1 představuje nejvýraznější antropogenní prvek krajiny, který v území implikuje řadu negativních jevů. Z pohledu struktury území představuje významnou bariéru snižující jeho prostupnost a omezující rozvoj zástavby navazujících obcí. Z pohledu přírodních charakteristik území je dálnice významnou bariérou pro migraci řady, především živočišných, druhů. Hluk a emise z provozu snižují kvality životního prostředí. V neposlední řadě přítomnost dálnice ovlivňuje vnímání (dříve) venkovského prostoru - spolu s blízkou pohledově výraznou „hradbou“ sídlištní zástavby Lískovce a Kamenného vrchu posouvá vizuální kvality území blíže k urbánnímu rázu příměstských částí Brna.

## 8.6.2 POHLEDOVÉ VLASTNOSTI ÚZEMÍ

Specifické pohledové vlastnosti jsou dány především nevýrazným reliéfem dna Střelické kotliny:

a) pohledově výrazné prvky (např. vyvýšené prvky) obvykle nejsou reliéfem významněji pohledově zastíněny;

b) i nižší krajinné prvky (venkovská zástavba, stromořadí, remízy) mohou tvořit účinné pohledové bariéry;

c) prvky situované ve sníženém reliéfu kotliny jsou vždy vnímatelné ze svahů vymežujících kotlinu, bez ohledu na to zda jsou realizovány nad či pod úroveň reliéfu;

d) prvky situované do svahů vymežujících kotlinu jsou obvykle pohledově výrazně exponovány zvláště pro pohledová místa situována ve dně kotliny;

e) díky bariéře okolního pahorkatinného reliéfu je vizuální exponovanost prvků situovaných v prostoru kotliny obvykle pouze lokálního měřítka (jsou viditelné do maximální vzdálenosti 5 km).

## 8.7 KRAJINNÁ OBLAST OŘECHOVSKÁ PAHORKATINA

### 8.7.1 KRAJINNÝ RÁZ

Ořechovská pahorkatina zaujímá střední část řešeného území s elevačně nejvyšším a také nejčlenitějším reliéfem. Území navazuje od severozápadu na Střelickou kotlinu. Část severní je vymezena údolní sníženinou s nivou potoka Leskava. Údolí propojuje Střelickou kotlinu se severní partií Dyjsko-svrateckého úvalu. Ve východní části území sestupuje reliéf, spíše mělce členitými pozvolně ukloněnými svahy, do široké říční nivy Svratky. Pro jihovýchodní okraj území je charakteristický pozvolný přechod do rovin jihomoravských úvalů. Jihozápadní část vymezuje údolí Bobravy.

Podstatnou část území Ořechovské pahorkatiny tvoří plocha stejnojmenného geomorfologického okrsku s relativně členitým reliéfem tvořeným výrazným zářezovým údolím říčky Bobravy a ze severu k němu přiléhající pahorkatinou.

Oproti Střelické kotlině a Dyjsko-svrateckému úvalu je v této části území výrazně vyšší zastoupení lesních pozemků na úkor zemědělsky obhospodařované půdy. Lesní porosty se nachází především na nejprudších svazích, kde zaujímají obtížně zemědělsky kultivovatelné polohy tzv. absolutních lesních půd. V prostoru pahorkatiny je zřetelně nižší hustota venkovských sídel. Zastoupeny jsou pouze dvě vesnice Moravany a Nebovidy (obě historicky náleží k německému osídlení Moravy). Přestože se Nebovidy nachází poblíž brněnského suburbia, stále si z podstatné části udržují venkovský ráz, zatím co Moravany tento ráz postupně ztrácí a díky novodobé zástavbě se proměňují v typický městský satelit. V údolí

Bobravy se nachází souvislé porosty teplomilných doubrav s třemdavou bílou. Přírodně nejhodnotnější lesní partie jsou součástí přírodního parku Bobrava. V závěrečné části údolí Bobravy, před jeho rozevřením do Dyjsko-svrateckého úvalu, je výrazný lom, kde jsou těženy metamorfované granity brněnského masívu. Svahy vymezující obvod pahorkatiny jsou charakteristické přítomností souvislých ploch sadů a zahrádkových lokalit.

### 8.7.2 POHLEDOVÉ VLASTNOSTI ÚZEMÍ

Pahorkatinný reliéf má specifické pohledové vlastnosti dané jeho vyvýšenou polohou i okolním sníženým reliéfem:

a) prvky situované do prostoru svahů pahorkatin sestupujících do sníženého reliéfu jsou vždy vizuálně výrazné pro pohledová místa v prostoru sníženého a obvykle málo členitého reliéfu;

b) prvky situované do svahů vymezujících sníženiny jsou dále vizuálně výrazné pro pohledová místa na protilehlých svazích;

c) svahy jsou obvykle tvořeny mozaikou polí a lesů, která poněkud změkčuje vizuální účinek nově vkládaných technických objektů.

## 8.8 KRAJINNÁ OBLAST DYJSKO-SVRATECKÝ ÚVAL

### 8.8.1 KRAJINNÝ RÁZ

Dyjsko-svratecký úval zaujímá okrajové partie řešeného území při jeho jižní a východní hranici. Základním geomorfologickým prvkem jsou mělce zvlněné až ploché svahy pozvolně sestupující do ploché sníženiny Dyjsko-svrateckého úvalu. Směrem k západu se reliéf zdvihá pozvolnými bázemi svahů do reliéfu navazujících pahorkatin, k jihu se otevírá do plochého reliéfu jihomoravských úvalů.

Díky příznivému reliéfu převládá ve způsobu využití území zástavba (více v severní části území) doprovázená zemědělsky využívanými plochami. Lesy v této části území již zastoupeny nejsou. Územím prochází jižní rozvojová osa města Brna reprezentovaná zástavbou okrajových městských částí a přiléhajících obcí. Zástavba okraje Brna a přiléhajících obcí má v řešeném území smíšený charakter. Zastoupena jsou sídla středních firem, menší výrobní areály, obchodní centra a skladové haly rozvíjející se průmyslové zóny. Struktura zástavby je výrazně ovlivněna trasou současné rychlostní komunikace R 52 směřující od Brna v jižním směru. Poněkud odkloněna od rozvojové osy je obec Želešice. Zástavba obce do značné míry respektuje původní ulicový charakter historického jádra a udržuje si ráz venkovského sídla.

### 8.8.2 POHLEDOVÉ VLASTNOSTI ÚZEMÍ

Specifické pohledové vlastnosti jsou dány mělce zvlněným až plochým reliéfem Dyjsko-svrateckého úvalu:

a) prvky situované do zářezů a mělkých údolí mají minimální vizuální dopad na blízké i širší okolí;

b) prvky situované na úrovni reliéfu jsou vizuálně vnímány i ze vzdálenějších míst, ale jsou snadno zaclonitelné pohledovými bariérami (remízy, stromořadí);

c) zvláště jižní část území má charakter homogenních zemědělských ploch, mezi kterými jsou vizuálně vnímatelné prvky obvykle výrazné;

d) prvky realizované nad úrovní reliéfu jsou vždy vizuálně výrazné z blízkých i vzdálených pohledových míst. Zvláště vyšší prvky není možné clonit pomocí pohledových bariér.

## 8.9 VIZUÁLNÍ POSOUZENÍ TRAS

### 8.9.1 METODA VIZUÁLNÍHO POSOUZENÍ TRAS

Předmětem studie je posouzení variantních tras jihozápadní tangenty Brna z pohledu jejich předpokládaného vizuálního ovlivnění krajiny a navržení opatření směřujících k začlenění záměru do krajiny. Varianty mají společnou severozápadní část (mezi Troubskem a Nebovidy). Jihovýchodní část mezi Troubskem a napojením tangenty na rychlostní komunikaci R 52 je řešena ve dvou variantách – jako tzv. varianta Modřická a varianta Želešická.

Pro účely popisu předpokládaného vizuálního ovlivnění krajiny a návrhu možných řešení byly společné části trasy tangenty a dvě její variantní části rozděleny na dílčí úseky. Vymezení dílčích úseků zohledňuje především technické řešení komunikace a charakter území, kterým daný úsek prochází. V délce každého vylišeného úseku je předpokládáno jeho zhruba obdobné vizuální působení na okolní území. V návaznosti na posuzované trasy jsou dále vymezeny tzv. segmenty území. Segmenty vždy jednostranně přiléhají k trase záměru a jejich zbývající hranice jsou obvykle vedeny na pohledových horizontech a podél rozhraní mezi výrazně odlišnými způsoby využití území (zástavba/ZPF, les/ZPF). Vymezují bezprostředně přiléhající blízká území, ve kterých byla hledána:

- 1) možná opatření směřující k co nejvhodnějšímu začlenění trasy do krajiny;
- 2) opatření snižující vizuální působení trasy;
- 3) místa pro realizaci kompenzačních opatření.

Každý z úseků je popsán z pohledu:

- 1) technického řešení komunikace (je-li navrhována na náspech, na výkopech, mimoúrovňová křížení, úseky v tunelech, překryté úseky aj.);
- 2) charakteru území, ve kterém je úsek navrhován (využití okolního území, reliéf);
- 3) vizuálních charakteristik úseku – vizuální charakteristiky jsou popsány na základě určení pohledově významných míst (místa nebo soubory míst, ze kterých je předpokládán častý vizuální kontakt obyvatel se záměrem) a vizuálního ovlivnění těchto míst popisovaným úsekem trasy;
- 4) možných opatření snižujících vizuální exponovanost komunikace. Tato opatření mají zpravidla charakter vegetačních či terénních úprav navrhovaných v přiléhajících segmentech území. Opatření mají formu nově navrhovaných krajinných prvků (stromořadí, remízů, terénních úprav) a slouží k vytvoření pohledových bariér (vizuálně cloní pohledy směřující z pohledově významných míst) nebo snižují vizuální kontrast úseku (mění strukturu navazujícího území s cílem zapojit nový prvek komunikace do krajiny).

### 8.9.2 ANALÝZA ÚSEKŮ A NÁVRHY OPATŘENÍ

#### Společné úseky trasy

Společný úsek trasy je navržen od mimoúrovňové křižovatky tangenty s dálnicí D1 až po překrytý zářez při severovýchodním okraji zástavby Nebovid.

#### Úsek trasy S/a

##### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navrhován v relativně mírně zvlněném reliéfu dna Střelické kotliny. Tvoří jej výrazný objekt mimoúrovňového křížení tangenty s dálnicí D 1. Zvláště pohledově výrazné jsou vyvýšené části nájezdových ramp a části vedené na náspech, které není možné v okolním málo členitém reliéfu pohledově clonit.

##### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Úsek je vizuálně výrazný pro blízká pohledová místa mezi zástavbou Troubska, Bosonoh a Ostopovic. Pro tato místa je možné zmírnit vizuální dopad záměru pomocí opatření situovaných do ploch A/23, A/24, A/25, A/26, A/27, A/28 a A/29. Opatření mohou mít charakter plošných či liniových vegetačních úprav. K clonění úseku je také možné využít zástavby (logistické objekty a malovýroba).

Středně vzdálená až vzdálená pohledově významná místa jsou situována především mezi zástavbou okrajových částí města Brna (Bohunice, Nový Lískovec). Zvláště pro vzdálená a vyvýšená pohledová místa není možné vizuální dopad významněji snížit. Vizuální ovlivnění pohledově významných míst, která nejsou výrazněji vyvýšena nad objektem křižovatky, je možné snížit prostřednictvím opatření směřovaných do segmentu A/23, A/24 a A/25. Opatření mohou mít opět charakter vegetačních úprav nebo může být k clonění využita zástavba.

### **Úsek trasy S/b**

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek trasy je vedený jihovýchodním směrem od MÚK až k úpatí svahů Ořečovské pahorkatiny. Je navržen na náspu vysokém cca 4 m. V plochém reliéfu představuje poměrně výrazný prvek.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Ovlivněna budou především blízká pohledově významná místa situovaná v jižním okraji zástavby Troubska a v západní okrajové části Ostopovic.

Vizuální vliv tohoto úseku je možné zmírnit úpravami krajinného prostředí v segmentech A/21 a A/22. Vizuální vliv záměru a jeho provozu může být snížen doplněním a vhodným situováním drobných ploch krajinné vegetace, zvláště pak stromořadí podél cest a drobných remízů vložených do směrů pohledů z pohledově významných míst.

### **Úsek trasy S/c**

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek vystupuje výrazným zářezem do zvýšeného reliéfu Ořečovské pahorkatiny. Tato část je vizuálně výrazná jak díky hlubokému zářezu, tak i vzhledem ke své vyvýšené poloze nad Střelickou kotlinou.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Vizuální ovlivnění je předpokládáno především pro středně vzdálená až vzdálená pohledová místa vázaná na zastavěná území v prostoru Střelické kotliny. Ke snížení vizuálního dopadu je zde vhodné využít ekoduktu (navrženého za účelem zachování trasy přerušeno biokoridoru LBK 518). Ekodukt je situován do spodní 1/3 délky zářezu a pohledově tak významnou část zářezu vůči prostoru Střelické kotliny cloní.

### **Úsek trasy S/d**

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je veden v relativně plošší, vyvýšené části reliéfu, a přestože je veden místy až na 8 m vysokém náspu, je vizuálně méně výrazný než oba sousedící úseky.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Středně vzdálená pohledová místa jsou situována v zástavbě Nebovid a podél silnice vycházející v severozápadním směru od zástavby Nebovid. Vizuální dopad je možné snížit udržovaným stromořadím podél místní komunikace, vhodným vegetačním řešením náspu tangenty či vytvořením několika drobných remízů v prostoru segmentu A/16.

### **Úsek trasy S/e**

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek vede místy až 8 m vysokým náspem zhruba ve hřbetních polohách, kde začíná pahorkatinný reliéf klesat severním směrem do údolí Leskavy.

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Z pohledu vizuálních vlastností je tento úsek jednou z nejvíce problematických částí tangenty. Vizuálně je poměrně výrazný pro většinu pohledových míst, situovaných od něj východním směrem, zvláště vzdálených pohledově významných míst mezi zástavbou brněnských městských částí Bohunice, Nový Lískovec, Starý Lískovec a Bosonohy. Pro tato místa se poloha úseku nachází ve vizuálně výrazné poloze na hlavním pohledovém horizontu. Výraznost dále umocňuje homogenní struktura území ve svahu pod posuzovaným úsekem, kde se nachází souvislé plochy orné půdy. Ke snížení vizuální výraznosti může přispět realizace biokoridoru LBK 511, navrženého podél severovýchodního okraje náspu komunikace. Dále je vhodné „rozbít“ homogenní plochu orné půdy tvořící jihozápadní část segmentu A/15 pomocí několika drobných remízů a liniových výsadeb.

### **Úsek trasy S/f**

#### *Poloha a technické řešení*

Závěrečná část společného úseku je vedena až 11 m hlubokým zakrytým zářezem.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Úsek neovlivňuje vizuální charakteristiky okolí.

## **Společný úsek trasy – mimoúrovňová křižovatka Chrlice II**

### **Úsek trasy Ch/a**

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je situován při okraji široké a ploché říční nivy Svatky v místě, kde se začínají zvedat pozvolné svahy mělkého říčního údolí. Blízké okolí záměru tvoří homogenní mozaika scelených ploch orné půdy, ve které se místy nachází zbytkové plochy s dřevinou vegetací. Úsek je tvořen mimoúrovňovým křížením se stávající trasou dálnice D 2.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Vzhledem k okolnímu plochému reliéfu budou nutně rampy křížení představovat vizuálně výrazné prvky, které nebude možné zcela clonit. Vizuálně ovlivněna budou především středně vzdálená pohledově významná místa v prostoru zástavby Chrlic, Modřic a podél komunikací v blízkém okolí úseku. Vhodným opatřením ke zmírnění negativního vizuálního ovlivnění okolí jsou skupinové výsadby dřevin vysokého vzrůstu v blízkém okolí úseku. K zmírnění vizuálního ovlivnění středně vzdálených pohledových míst situovaných mezi zástavbou Modřic může významně přispět realizace části regionálního biokoridoru RK 1486.

## **Úseky Modřické varianty**

### **Úsek trasy (M/a)**

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 400 m východním směrem od okraje zástavby Nebovid. Vede mělce zvlněným reliéfem s mírně převažující jihovýchodní orientací. Menší část úseku překonává drobné údolí otevřené v severovýchodním směru. Podstatná část úseku je vedena zářezem (2 - 4 m). Přes malé údolí přechází střední část úseku náspem (cca 4 m).

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Blízká pohledově významná místa nebyla identifikována. Středně vzdálená významná pohledová místa jsou situována v okrajových částech zástavby Nebovid.

Podél mělce zaříznutých částí úseku je vhodné zdvihnout reliéf tak, aby pohledově clonil provoz na komunikaci. Svahy zářezu osázet skupinovými výsadbami stromových a keřových formací. Možné jsou i rozvolněné až solitérní výsadby dřevin v rámci travinobylinných formací.



## **Úsek trasy (M/b)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 900 m jižně od okraje zástavby Moravan. Úsek je navržen v pozvolném táhlém svahu severovýchodní orientace. Tvoří jej komunikace vedená zářezem různé hloubky (1 – 8 m). Ve střední části úseku je navržen sjezd k Moravanům. Z jižní strany na úsek navazují zemědělské plochy a lesní celky na svazích Kozí hory, ze severní strany navazují zemědělské plochy na svazích sestupujících k zástavbě Moravan.

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Blízká pohledově významná místa nebyla identifikována. Mezi zástavbou Moravan je předpokládáno množství středně vzdálených pohledově významných míst, ze kterých však nebude úsek přímo viditelný. Vizuálně nejvýraznější bude sjezd k Moravanům. Vzdálená pohledová místa by neměla být výrazněji ovlivněna.

Podél severního okraje mělce zahloubených částí úseku je vhodné mírně navýšit reliéf, tak aby byl provoz na trase úseku zcela pohledově cloněn. Svahy výkopu a přiléhajícího navýšeného reliéfu osadit autochtonními dřevinami (dub, javory, lípy) a vytvořit tak souvislý pás (lesní prvek) obdobného rázu jaký mají lesní porosty na blízkých svazích.

Území kolem sjezdu řešit skupinovými výsadbami stromových a keřových formací. Místní komunikaci sestupující od tangenty směrem na Moravany osázet oboustranným vegetačním doprovodem ovocných dřevin (s malým habitem)

## **Úsek trasy (M/c)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 700 m severovýchodně od okraje zástavby Modřic, kde prochází svahovým amfiteátretem otevřeným ve východním směru. Okrajové části úseku se zahlubují do zářezů, zatímco centrální část úseku je navržen na cca 7 m vysokém náspu. Okolí úseku tvoří plochy orné půdy.

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Pro tento úsek nebyla identifikována žádná blízká pohledově významná místa. Středně vzdálená významná pohledová místa jsou předpokládána v prostoru zástavby Modřic. V prostoru Svratecké nivy jsou předpokládána vzdálená významná pohledová místa (mezi zástavbou Přízřenic a Dolních Heršpic ad.).

Pohledově výrazný bude především úsek vedený v náspu. K jeho začlenění do území může přispět vhodné vegetační řešení náspů a rozčlenění zemědělských ploch v prostoru segmentu A/9 ,především pomocí vegetačních doprovodů polních cest.

## **Úsek trasy (M/d)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen mezi zástavbou Želešic a Modřic v jihovýchodně orientovaném svahu mezi zemědělsky využívanými plochami. Z východní strany (segment A/8) přiléhají k trase záměru plochy sadů. Ze západní strany navazují sady (severní část segmentu A/7) a plochy orné půdy (jižní část segmentu A/7). Celý úsek je veden v zářezu. Jeho jižní část je zhloubená cca 2-3 m, severní část pak až 7 m.

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Pro úsek vedený zářezem nebyla identifikována žádná blízká či středně vzdálená významná pohledová místa. Je pravděpodobné, že zářez bude patrný pro vzdálená významná pohledová místa situovaná v prostoru Svratecké nivy. Výraznost záměru lze snížit vhodným vegetačním řešením svahů zářezu.

## **Úsek trasy (M/e)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 350 m východně od okraje zástavby Želešic v jihovýchodně orientovaném svahu mezi zemědělsky využívanými plochami. Tvoří jej mimoúrovňové křížení tangenty a navrhovaného obchvatu Želešic. Jižní části úseku jsou navrženy na náspech, severní části jsou pak navrženy v zářezech.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Mimoúrovňové křížení bude výrazné z blízkých pohledově významných míst na silnici I/152. Středně vzdálená pohledová místa jsou pak situována mezi zástavbou Želešic. K odclonění blízkých a středně vzdálených významných pohledových míst je vhodné využít zbytkových prostorů mezi silnicí I/152 a rameny křížících se komunikací a ramp (v severních částech segmentů A/5 a A/6). Tato místa je vhodné celoplošně osadit autochtonními dřevinami (dub, javor babyka, lípa) a vytvořit souvislé remízy. Pás území přiléhající k jižní krajnici silnice I/152 lze využít jako výrobní plochy.

#### **Úsek trasy (M/f)**

##### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 350 m východně od okraje zástavby Želešic v jihovýchodně orientovaném svahu, mezi zemědělsky využívanými plochami. Tvoří jej mimoúrovňové křížení tangenty a navrhovaného obchvatu Želešic. Jižní části úseku jsou navrženy na náspech, severní části jsou pak navrženy v zářezech.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Mimoúrovňové křížení bude výrazné z blízkých pohledově významných míst na silnici I/152. Středně vzdálená pohledová místa jsou pak situována mezi zástavbou Želešic. K odclonění blízkých a středně vzdálených významných pohledových míst je vhodné využít zbytkových prostorů mezi silnicí I/152 a rameny křížících se komunikací a ramp (v severních částech segmentů A/5 a A/6). Tato místa je vhodné celoplošně osadit autochtonními dřevinami (dub, javor babyka, lípa) a vytvořit souvislé remízy. Pás území přiléhající k jižní krajnici komunikace I/152 lze využít jako výrobní plochy.

#### **Úsek trasy (M/g)**

##### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 800 m jihovýchodně od okraje zástavby Želešic v plochém reliéfu nivy Bobravy mezi zemědělsky využívanými plochami. Úsek je navržen v náspu (cca 4 m nad úroveň reliéfu), který představuje prvek výrazně kontrastující se zemědělsky obhospodařovanou plochou nivou.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Blízká pohledově významná místa nebyla identifikována. Úsek bude vizuálně výrazný především pro středně vzdálená pohledová místa v zástavbě Želešic a z míst situovaných ve svazích severně od zástavby Želešic. Středně vzdálená pohledová místa na silnici I/152 budou pohledově cloněna mimoúrovňovým křížením tangenty v úseku (e). Potenciální vzdálená pohledově významná místa jsou situována ve východních až severovýchodních směrech od úseku, který je z těchto směrů cloněn skladovým areálem.

Pohledovou výraznost úseku je možné snížit skupinovými výsadbami, případně realizací stromořadí doprovázející bohatou sítí polních cest v prostoru segmentu území (A/6). Tato opatření také přispějí k rozbití homogenní mozaiky zemědělských ploch a snížení kontrastu úseku.

Vegetační řešení náspů doporučujeme realizovat ve formě kombinovaných výsadb tvořených ostrůvky stromů, křovin a travinobylinné vegetace. Souvislé vegetační formace mohou zvyšovat kontrastní charakter úseku.

Segment území A/5 je možné urbanizovat skladovými areály až k okraji ochranné zóny posuzované komunikace.

## **Úsek trasy (M/h)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek navržený v tunelu pod Želešickým hájkem.

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Úsek neovlivňuje vizuální charakteristiky okolí.

## **Úsek trasy (M/i)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 350 m severozápadně od okraje zástavby Rajhradu v pozvolném táhlém svahu jihovýchodní až východní orientace mezi zemědělsky využívanými plochami. Úsek je navržen v mírném zářezu (cca 1 m pod úroveň reliéfu, před tunelem až 6 m).

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Blízká pohledová místa jsou předpokládána především mezi zástavbou Rajhradu. Úsek je navržen ve svahu nad těmito místy (převýšení polohy úseku oproti zástavbě Rajhradu je cca 20 m) v mírném zářezu, proto není předpokládána jeho výrazná pohledová exponovanost. Středně vzdálená pohledová místa jsou předpokládána v katastrech Rajhradic a Opatovic. Pohledovou výraznost úseku lze snížit skupinovými výsadbami roztroušenými v jižní části segmentu A/3. Významnější vizuální ovlivnění vzdálených pohledových míst se nepředpokládá.

## **Úsek trasy (M/i)**

### *Poloha a technické řešení*

Úsek je navržen cca 300 m severozápadně od okraje zástavby Rajhradu. Tvoří jej tříramenný uzel, kterým se trasa jihozápadní tangenty napojuje na stávající rychlostí komunikaci R 52. Úsek je navržen v pozvolném táhlém svahu jihovýchodní až východní orientace. Z jihovýchodní strany přiléhá ke stávající rychlostní komunikaci R 52 a svou severozápadní stranou navazuje na mozaiku zemědělsky využívaných ploch.

### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

V okrajové části zástavby Rajhradu se předpokládá množství blízkých pohledově významných míst, ze kterých bude úsek trasy viditelný. Vizuálně nejvýraznější budou především rampy uzlu, které vzhledem ke sklonu svahu a elevačně nižší poloze pohledových míst budou přesahovat vzdálený pohledový horizont. V pohledových směrech navíc neexistují žádné pohledové bariéry, které by úsek alespoň z části clonily.

Pro clonění pohledově významných míst v prostoru zástavby Rajhradu je vhodné využít následující polohy situované v segmentu území A/1:

- severozápadně od Rajhradu, paralelně s rychlostní komunikací R 52, prochází místní komunikace, podél které je vhodné realizovat výsadbu oboustranného stromořadí z dřevin s mohutným habitem (lípy, javory, jírovce);
- skupinové výsadby dřevin a keřů je dále možné realizovat na náspech komunikace R 52. Možné jsou i skupinky vysokorostoucích dřevin (topoly), které mohou částečně clonit pohledové směry na rampy uzlu;
- další vhodná místa k výsadbám skupin dřevin představují oka uzlu.

Segment A/2 vymezený ve svahu nad uzlem je tvořen mozaikou drobných zemědělsky využívaných ploch prostoupených bohatou sítí polních cest. Podél cest, alespoň do vzdálenosti 250 m od úseku, je vhodné realizovat jednostranná stromořadí z dřevin s méně mohutným habitem (ovocné stromy).

## Úseky Želešické varianty

### Úsek trasy (Ž/a)

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je veden asi 450 m jihovýchodně od okraje zástavby Nebovid přes jižně až jihozápadně orientovaný svah. Okolí úseku tvoří souvislé plochy orné půdy. Podél jeho východní strany prochází staré násypy nedokončené dálnice zarostlé remízou.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Vizuálně dotčena budou středně vzdálená pohledová místa situovaná západně až severozápadně od úseku v okraji zástavby Nebovid a v přiléhající zahrádkové lokalitě. Vizuální výraznost úseku je možné snížit vhodným vegetačním řešením náspů a výsadbami stromořadí na mezních pásech ve scelených plochách orné půdy a podél polních cest (v prostoru segmentu Ž/4).

### Úsek trasy (Ž/b)

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je veden levobřežním svahem údolí Bobravy. Severní část je navržena ve výrazném zářezu (hloubka až 18 m) a jižní část ve výrazném náspu (až 22 m). Nejjižnější část úseku překonává dno údolí Bobravy viaduktem.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Konkrétní významná pohledová místa (blízká až středně vzdálená) jsou situována v zahrádkové lokalitě ve svahu údolí Bobravy. Prostředí přiléhajícího segmentu Ž/7 má vysoký přírodní potenciál, který je v současné době narušen existencí a provozem želešického lomu v segmentu Ž/6.

Vzhledem k navazujícím souvislým lesním porostům je jediným realizovatelným opatřením osázení svahů náspů a zářezů autochtonními druhy dřevin.

### Úsek trasy (Ž/c)

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek navržený v tunelu v pravobřežním svahu Bobravského údolí.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Úsek neovlivňuje vizuální charakteristiky okolí.

### Úsek trasy (Ž/d)

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je tvořen mimoúrovňovým křížením tangenty s uvažovaným obchvatem Želešic a viaduktem překonávajícím údolí mezi Želešicemi a Hajany.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Úsek je potenciálně vizuálně výrazný pro středně vzdálená pohledová místa situována mezi zástavbou Želešic a Hajan. Částečně je cloněn lesními porosty na přiléhajících svazích, ovšem pohledově výrazné rampy mimoúrovňového křížení není možné pohledově clonit. Snížení výraznosti záměru je také možné vhodným osázením svahů náspů a zářezů. Dále je vhodné využít výsadeb dřevin v ocích ramp a vložit drobné remízky do blízkého okolí úseku (segmenty Ž/10 a Ž/11).

### Úsek trasy (Ž/e)

#### *Poloha a technické řešení*

Úsek je veden v mělce zvlněném reliéfu ukloněném převážně jižním směrem, který sestupuje do jihomoravských úvalů. Okolí úseku tvoří souvislé plochy orné půdy s minimálním zastoupením krajinných prvků se stromovou vegetací. Severní část úseku vede zhruba 9 m

hlubokým zářezem, centrální část překonává mělké údolí náspem o největší výšce cca 11 m a jižní část úseku je vedena mělkým zářezem.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Části úseku vedené výrazným zářezem nebudou vizuálně ovlivňovat okolí. V krajině také schází elevačně vyvýšená místa, odkud by byl výrazný zářez viditelný. Část vedená na náspu pravděpodobně ovlivní pohledy ze vzdálených míst situovaných východně od trasy v zástavbě při okrajích Svratecké nivy. Svahy náspu je třeba vhodně vegetačně upravit. V segmentu Ž/13 je možné realizovat stromořadí podél mezní a polních cest. Vhodným doplňkem těchto opatření je také realizace stromořadí podél místních komunikací Rajhrad – Sobotovice, Rajhrad – Syrovice a Sobotovice – Vojkovice.

#### **Úsek trasy (Ž/f)**

##### *Poloha a technické řešení*

Úsek je veden v mělce zvlněném reliéfu ukloněném převážně v jižním směru, který sestupuje do jihomoravských úvalů. Okolí úseku tvoří souvislé plochy orné půdy s minimálním zastoupením krajinných prvků se stromovou vegetací. Úsek je tvořen uzlem, kterým se trasa tangenty napojuje na rychlostní komunikaci R 52.

#### *Vizuální zasažení území a rámcové návrhy k jeho snížení*

Vizuálně výrazné jsou především rampy uzlu, které jsou v mělce zvlněném reliéfu obtížně překrytelné a vizuálně výrazné. Vhodným řešením ke zmírnění negativního vizuálního ovlivnění území jsou skupinové výsadby stromové vegetace vysokého vzrůstu (topoly) v blízkém okolí uzlu. Dále je vhodné realizovat v okolní krajině vegetační výsadby rozbíjející homogenní strukturu scelených ploch orné půdy - výsadby stromořadí podél místních komunikací a polních cest a liniové výsadby dřevin na mezích.

### **8.9.3 ZHODNOCENÍ VARIANT Z POHLEDU JEJICH VLIVU NA KRAJINNÝ RÁZ**

Realizace komunikace dálničního typu je vždy výrazným zásahem do krajinného prostředí. Úplná kompenzace takového zásahu není možná a je tedy třeba počítat se změnou některých vlastností krajinného prostředí. V území je však možné najít optimální trasu komunikace a zvolit její optimální technické řešení (násypy/výkopy, průchody či ekodukty). Takové řešení, spolu s účelným souborem opatření, zajistí v rámci možností co možná nejpříjemnější míru zásahu do území.

Jihozápadní tangenta je navržena ve dvou variantách, které mají společný severozápadní úsek a variantně řešené trasy jižních úseků, označené jako tzv. Modřická a Želešická varianta.

#### **Společný úsek trasy**

Severozápadní část společného úseku je navrhována v relativně mírně zvlněném reliéfu dna Střelické kotliny. Z pohledu vizuálního ovlivnění krajiny je nejvýraznějším objektem mimoúrovňová křižovatka tangenty se stávající dálnicí D1 (úsek p). Zvláště vyvýšené části nájezdových ramp není možné v okolním málo členitém reliéfu pohledově clonit. Okrajové části nájezdů na rampy MÚK a úsek trasy navržený jižně od MÚK je možné clonit poměrně snadno. Pokud se v blízkém okolí záměru doplní plochy krajinné vegetace, zvláště pak stromořadí podél cest a drobné remízy vložené do směrů pohledů z pohledově významných míst, je možné celkový vizuální dopad stavby snížit.

Následující části vedou přes členitý reliéf Ořečovské pahorkatiny. Střední část společného úseku (úsek m) vystupuje výrazným zářezem do zvýšeného reliéfu Ořečovské pahorkatiny. Tato část je vizuálně výrazná jak díky výraznému zářezu, tak vzhledem ke své vyvýšené poloze nad Střelickou kotlinou. Vizuální dopad je zde snížen navrženým ekoduktem situovaným do spodní 1/3 délky zářezu, který tak pohledově významnou část zářezu vůči prostoru Střelické kotliny cloní.

Jihovýchodní část společného úseku trasy je složena ze tří dílčích úseků. Okrajový jihovýchodní úsek (h) je překryt v zářezu a okrajový severozápadní úsek (l) je vizuálně relativně málo výrazný. Z pohledu vizuálních vlastností je jednou z nejvíce problematických částí tangenty úsek (k). Vede zhruba ve hřbetních polohách, kde začíná pahorkatinný reliéf klesat severním směrem do údolí Leskavy. Vizuálně je poměrně výrazný pro většinu pohledových míst, situovaných od něj východním směrem, zvláště mezi zástavbou brněnských městských částí Bohunice, Nový Lískovec, Starý Lískovec a Bosonohy. Pro tato místa se poloha úseku nachází ve vizuálně výrazné poloze na hlavním pohledovém horizontu. Vizuální výraznost dále umocňuje homogenní struktura území ve svahu pod posuzovaným úsekem, kde se nachází souvislé plochy orné půdy. Vizuální výraznost snižují navržená kompenzační opatření, především plocha biokoridoru, vedeného podél východní strany komunikace.

Závěrečná část společného úseku je vedena hlubokým překrytým zářezem, který vizuální charakteristiky území neovlivní.

### **Želešická varianta**

Severní část varianty vedená jihovýchodně od Nebovid sestupuje zářezem do údolí Bobravy, které překonává výrazným náspem a viaduktem. Za viaduktem navazuje cca 1 km tunel, za kterým trasa pokračuje přes viadukt překonávající údolí mezi Želešicemi a Hajany. Za viaduktem je navržena mimoúrovňová křižovatka, za kterou je trasa vedena ve výrazném zářezu, z nějž pokračuje přes velmi mělce zvlněné a mírné svahy střídavými úseky v mělkých zářezích a nízkých náspech k uzlu, napojujícímu trasu na rychlostní komunikaci R 52.

Výrazným negativem této varianty je zásah do kvalitního přírodního prostředí bobravského údolí. Přírodní prostředí je již narušováno existencí a provozem želešického lomu. Je možné předpokládat synergické působení lomu spolu s existencí a provozem tangenty a vzájemnou akceleraci jejich negativních vlivů na přírodní prostředí.

Dalším problematickým místem je prostor mezi Želešicemi a Hajany, kde existence a provoz na tangentě ovlivní a změní venkovský ráz prostředí. Také zde negativně ovlivní větší plochu zahrádkových lokalit, situovaných při západním okraji Želešic. Problematická je rovněž mimoúrovňová křižovatka, situovaná do vizuálně výrazné polohy východně od Želešic.

V jižní části je komunikace vedena relativně mělce členitým až plochým územím, kde je částečně vizuálně skryta v zářezích. Úsek je zakončen napojením na R 52.

### **Modřická varianta**

Je vedena ve svazích jihu západně až jižně od Moravan. V těchto polohách prochází v různě hlubokých zářezích, které vhodně tlumí vizuální zásah do území. Mezi Želešicemi a Modřicemi sestupuje v zářezu do nivy Bobravy. Nad severním okrajem nivy je situována mimoúrovňová křižovatka, vizuálně výrazná především od zástavby Želešic. Komunikace překonává nivu Bobravy na náspu a pod Želešickým hájkem prochází tunelem. Závěrečný úsek trasy je veden mírným svahem a napojuje se dálničním uzlem na rychlostní komunikaci R 52.

Trasa této varianty se vyhýbá údolí Bobravy a sleduje okraje lesnatých částí svahů, které na toto údolí navazují. Severní úsek varianty je navržen ve vizuálně výrazné poloze na svazích nad plochým reliéfem široké říční nivy Svratky. Vizuální výraznost snižuje zahloubení komunikace do různě hlubokých zářezů. Střední úsek vedený na náspu je navržen do polohy, kde jeho vizuální výraznost z části snižuje protilehlý hřbet. Výrazným úsekem je mimoúrovňová křižovatka mezi Želešicemi a Modřicemi spolu s částí trasy vedené náspem v ploché nivě Bobravy. Výraznost tohoto úseku poněkud snižuje poloha blízké průmyslové zóny v Modřicích.

Jižní část trasy prochází tunelem pod Želešickým hájkem a po krátkém úseku vedeném pozvolným svahem se napojuje na R 52.



## **Zhodnocení variant**

Zásah do venkovského prostředí je nižší u Modřické varianty, která je vedena blíže k urbanizovaným částem krajiny. Želešická varianta naopak zasahuje do venkovského prostředí poněkud výrazněji. Nejvíce negativně je hodnocen vliv Želešické varianty na kvalitní přírodní prostředí v lesnatém údolí Bobravy, kterému se Modřická varianta vyhýbá.

Vzhledem k vizuálnímu charakteru zásahu do krajiny je varianta Modřická celkově hodnocena příznivěji.

## 9. SEZNAM ZKRATEK

MÚK	mimoúrovňová křižovatka
D1	dálnice D1
D2	dálnice D2
R52	rychlostní silnice 52
JT	Jižní tangenta
JVT	Jihovýchodní tangenta
JZT	Jihozápadní tangenta
HD	hromadná doprava
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
VMO	velký městský okruh
MK	místní komunikace
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR
MV ČR	Ministerstvo vnitra ČR
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
VRT	vysokorychlostní trať
ŽUB	železniční uzel Brno
ORP	obec s rozšířenou působností
PD	projektová dokumentace
DÚR	dokumentace pro územní řízení
ÚPD	územně plánovací dokumentace
ÚPP	územně plánovací podklady
ÚP	územní plán
ÚPmB	Územní plán města Brna
ÚP VÚC BSRA	Územní plán velkého územního celku brněnské sídelní regionální aglomerace
ÚAP	územně analytické podklady
ZÚR	zásady územního rozvoje
ČOV	čistírna odpadních vod
ČSN	České technické normy
ČEPS, a.s	akciová společnost provozující ze zákona přenosovou soustavu elektřiny v ČR
OP	ochranné pásmo
PHM	pohonné hmoty
TI	technická infrastruktura
ZVN	zvláště vysoké napětí (elektrické vedení)
VVN	velmi vysoké napětí (elektrické vedení)
VN	vysoké napětí (elektrické vedení)
NN	nízké napětí (elektrické vedení)
VTL plynovod	vysokotlaký plynovod
VVTL plynovod	plynovod o velmi vysokém tlaku
ÚSES	územní systém ekologické stability krajiny
VKP	významný krajinný prvek
rVKP	registrovaný významný krajinný prvek
LBK	lokální biokoridor
LBC	lokální biocentrum
RBC	regionální biocentrum
RBK	regionální biokoridor
ZPF	zemědělský půdní fond