C. POROVNÁNÍ VARIANT Z HLEDISKA DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉHO
DODATEK

C.1. ÚVOD

Kapitola obsahuje vyhodnocení varianty S.10 z hlediska z hlediska dopravně-urbanistického a její porovnání s ostatními již dříve předloženými variantami D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, D.6, S.1, S.2, S.3, S.4, S.5, S.6, S..8, S9.3, S.9.4. Varianta S.10 je popsána v kapitole B.3.2.17 dodatku Územní studie.

Vyhodnocení varianty S.10 a její porovnání s ostatními variantami bylo provedeno stejným způsobem jako porovnání variant 2. etapě Územní studie.

C.2. METODIKA

C.2.1. METODIKA HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝCH PARAMETRŮ

Metodika hodnocení varianty S.10 za dílčí skupiny dopravněinženýrských parametrů odpovídá metodice uplatněné pro hodnocení ostatních variant.

Dopravní účinnost, která je hodnocena v kap. C.3 dodatku ÚS, je graficky znázorněna v Příloze C.1 – Grafická část dopravněinženýrského porovnání dodatku ÚS.

C.2.2. METODIKA HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY URBANISTICKÝCH PARAMETRŮ

Metodika hodnocení varianty S.10 za dílčí skupiny urbanistických parametrů odpovídá metodice uplatněné pro hodnocení ostatních variant.

Hodnocení varianty S.10 z hlediska urbanistických parametrů je uvedeno v kap. C.4 dodatku ÚS.

C.2.3. METODIKA HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY SOCIODEMOGRAFICKÝCH PARAMETRŮ

Metodika hodnocení varinaty S.10 za dílčí skupiny sociodemografických parametrů odpovídá metodice uplatněné pro hodnocení ostatních variant.

Hodnocení varianty S.10 z hlediska sociodemografických parametrů je uvedeno v kap. C.5 dodatku ÚS.

C.2.4. METODIKA HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY PARAMETRŮ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Metodika hodnocení varinaty S.10 za dílčí skupiny parametrů technické infrastruktury odpovídá metodice uplatněné pro hodnocení předchozích variant.

Hodnocení varianty S.10 z hlediska parametrů technické infrastruktury je uvedeno v kap. C.6 dodatku ÚS.

C.3. HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY DOPRAVNĚINŽENÝRSKÝCH PARAMETRŮ

Kapitola navazuje na kapitolu C.3 z 2. etapy Územní studie a obsahuje hodnocení varianty S.10.

Intenzita dopravy, na jejímž základě je hodnocena zejména dopravní účinnost varianty S.10, je znázorněna v Příloze C.1 – Grafická část dopravněinženýrského porovnání. Varianta S.10 je zobrazena na výkrese II/03.16 v grafické části Územní studie a jako schéma v kap. B.3.2.1.

Kapitoly **C.3.1. až C.3.16.** z 2. etapy Územní studie zůstávají beze změny.

C.3.17. VARIANTA S.10

C.3.17.1. Oblast Kuřim

Velikost tranzitující dopravy z II/385 – vjezd a průjezd

Z navrženého řešení a z něj vycházejícího modelu dopravy vyplývá, že velikost tranzitující dopravy z Tišnovska, po sil. II/385 přes zastavěné území města Kuřimi, je ponížena na minimální možnou úroveň – resp. do města vjíždí pravděpodobně pouze doprava cílová, resp. zdrojová. Úbytek cca 15 tis. vozidel za den (z deklarovaných 20 tis. při nulovém stavu 00-2035 bez výstavby nadřazené komunikační sítě) představuje velikost dopravy směřující z regionu (spádovost sil. II/385) do města Brna. Tato doprava je tzv. jižním obchvatem Kuřimi a trasováním sil. I/43 směrem na jih vedena mimo zastavěné území. Je tedy, na rozdíl od stávajících koridorů, možno na nové „43“ reálně vytvořit taková opatření, která budou eliminovat negativní dopady z dopravy na okolí.

Reálná možnost omezení tranzitu – ochranná opatření

Při navrženém řešení není nutno na daném silničním koridoru ve městě Kuřim realizovat žádná opatření proti tranzitující dopravě. Návrh vedení nadřazené sítě je tím hlavním organizačním opatřením.

Velikost dopravy v koridoru sil. I/43 (Kuřim-Podlesí)

Pro lokalitu Kuřim-Podlesí platí shodný výstup jako u sil. II/385. Dochází k velmi podstatnému úbytku cca 17 tis. voz./den, což je o více jak polovinu z množství vozidel bez nové sil. I/43. Je to dáno polohou vedení nové sil. I/43, v daném případě „S43“ v severní části Jihomoravského kraje, a polohou jižního obchvatu města Kuřimi.

Reálnost výstavby / vliv etapového řešení

Výstavbu dopravní infrastruktury v daném území lze rozdělit na tři samostatné celky, které jsou ve výsledku spojeny v jeden: severní část nové sil. I/43 (Kuřim–Svitávka), jižní část nové sil. I/43 (Kuřim–D1) a jižní obchvat města Kuřimi. Z hlediska možného etapového řešení a reálnosti výstavby se jeví jako ideální první etapa vlastní jižní obchvat, a to v úseku od sil. II/385 po napojení na stávající sil. I/43 před Českou. Účinnost tohoto úseku je velmi příznivá pro zastavěnou oblast města Kuřimi, neboť úbytek na vjezdu od Tišnova je až 15 tis. voz./den na daném profilu. V případě realizace další etapy (severního úseku „43“ Kuřim–Svitávka) dojde k dalšímu kladnému efektu pro celou oblast. V profilu Kuřim (ul. Tyršova) – Podlesí (sil. I/43) dojde k úbytku cca 31 tis. voz./den. Další fází je propojení jižním směrem k Bystrci a dálnici D1. Ale již první etapa (jižní obchvat Kuřimi mezi II/385 a sil. I/43) by výrazně pomohla ke zlepšení dopravní situace v oblasti města Kuřimi – snížení tranzitu přes Kuřim o cca 15 tis. voz./den.

C.3.17.2. Oblast Severozápad

Severní část – vliv trasování a dopravního řešení „43“ u Kuřimi na rozdělení intenzit dopravy

Vliv trasování koridoru „43“ nemá zásadní vliv na velikost intenzit. Jestliže stávající hlavní koridor sil. I/43 předpokládá výhledovou intenzitu cca 22 tis. voz./den v prostoru pod Černou Horou, v případě severního úseku tzv. německou trasou a zachování stávajícího koridoru sil. I/43 je vliv „43“ + 3 tis. voz./den – tedy celkově 25 tis. voz./den. Nejedná se tedy o navýšení nad rámec cca 10–15 % vlivem tranzitující dopravy přes naše území, ale změnou trasování „moravské“ dopravy – viz změny v oblasti D1-východ. Řešení napojení severní části „43“ do oblasti Kuřimi má velký vliv především na město Kuřim, okrajově pak na město Brno. V případě navržené německé trasy a jižního obchvatu města Kuřimi dochází k optimálnímu stavu – maximální ochraně města Kuřimi a lokality Podlesí před tranzitní dopravou. Navržené řešení je vhodné i z hlediska návaznosti města Kuřimi na okolní krajinu. Severní směr zůstává bez nové bariéry a jižní směr pak vlivem tunelového úseku rovněž.

Jižní část – vliv trasování a kategorie „43“ na výši a rozdělení intenzit dopravy

Navržené řešení „43“ v tzv. bystrcké stopě se velmi pozitivně odráží na intenzitách dopravy v obou hlavních koridorech – svitavském (stávající sil. I/43) a bystrckém. Rozdělení je cca 2/3 : 1/3 při vjezdu do města Brna, což se jeví jako optimální pro celkové rozdělení zdrojů a cílů. Ostatní stopy zůstávají v cca současné podobě, vliv „43“ na ně tedy není patrný. Předpokládané intenzity dopravy na nové trase „43“ předpokládají v optimálním režimu čtyřpruhovou, směrově dělenou komunikaci – v daném případě silniční kategorie. Stávající sil. I/43 může zůstat ve stávající podobě, neboť oproti stavu „bez 43“ dochází k poklesu intenzit dopravy. Z globálního hlediska nemá kategorie těchto dvou tras (svitavské a bystrcké) vliv na intenzity dopravy. Rozdělení je v převážné míře závislé na zdrojích a cílech dopravy.

Vliv na radiální směry do města Brna

Předpokládané intenzity dopravy v dané variantě mají velmi pozitivní vliv na chování dopravního proudu ve městě Brně. Je to nejvíce patrné na západním sektoru VMO, kdy dochází k úbytku vozidel. Tento úbytek přinese velmi příznivý efekt v centrální oblasti, kdy bude možno realizovat opatření proti tranzitující dopravě přes centrální oblast města. Pokud by však byla kapacita VMO naplněna, pak asi není možné přistoupit k regulacím dopravy uvnitř samotného města, resp. uvnitř perimetru VMO. Intenzity dopravy v západní části VMO jsou na horní hranici kapacity, která umožňuje regulovat potlačení dopravy v centrální části města.

Přiřazení kategorií komunikacím dle parametrů ČSN

Předpokládané intenzity dopravy umožňují dle parametrů ČSN zařazení nové trasy „43“ do silniční kategorie. Stávající sil. I/43 zůstane v kategorii silniční sítě, stejně jako jižní obchvat Kuřimi. Obě trasy jsou předpokládány jako čtyřpruhové, směrově dělené s mimoúrovňovými křižovatkami. Úsek sil. I/43 Česká–Lipůvka je navržen jako dvoupruhová silnice s mimoúrovňovými křižovatkami, a to jak pro očekávané intenzity, tak i pro etapovou výstavbu.

Reálnost výstavby / možnost etapového řešení

Vzhledem k náročnosti přípravy a realizace a k očekávaným přínosům do území se jeví jako optimální realizace I. etapy v podobě tzv. jižního obchvatu města Kuřimi. Za předpokladu, že je již zrealizována homogenizace trasy Česká–Kuřim–Lipůvka. Navržená úprava tohoto úseku je plně v souladu s daným řešením. Toto řešení přinese velká pozitiva pro město Kuřim a zároveň umožní další urbanizaci území. Tento úsek je možno reálně připravovat jako samostatnou stavbu. Navazujícím úsekem by měla být severní část „43“ a třetí etapou pak jižní část „43“.

C.3.17.3. Oblast Bystrc

Intenzity dopravy v centrální oblasti (Stará dálnice)

Vlivem realizace „43“ dochází k navýšení dopravy v dané oblasti – trase Stará dálnice – a to z původních 10–14 tis. voz./den na 19–24 tis. voz./den (dle koridoru). Což je navýšení o cca 10 tis. voz./den.

Technické řešení

Navržené řešení vychází ze „stávajícího stavu“ výškového vedení komunikací a především kolejové hromadné dopravy. Silniční variantě jsou uzpůsobeny křižovatky na trase sil. I/43 – od severu se jedná o křižovatku preferující směr Brno–Kuřim – tedy křižovatku napojující sil. II/384 a tzv. Přehradní radiálu. Na druhé straně křižovatka umožní i napojení (oddělené) směru Bystrc–D1. Třetím místem napojení je nová křižovatka Bystrc-jih, která nahrazuje dnešní úrovňové napojení systému Šťouračova–Vejrostova. Tato křižovatka je mimoúrovňová a všesměrná. Může být řešena variantně – s a bez propojení Černého–Vejrostova. Toto propojení může být velmi výhodné pro místní systém i vedení MHD. Řešení předpokládá podpovrchové vedení nové sil. I/43 ve třech úsecích – Černého/Šťouračova, Obvodová/Rakovecká a Rekreační/Kníničky. Tedy všude tam, kde dochází ke styku s urbanizovaným územím. Povrchové vedení je zachováno tam, kde nedochází k přímému styku se zástavbou. Řešení tak umožňuje zachovat stávající stav obsluhy území, a to jak pro automobilovou, tak hromadnou kolejovou dopravu, což by bylo příznivé i pro samotnou realizaci stavby bez výrazného vlivu na život v okolí.

Chování dopravního proudu v Kníničkách, Bystrci a v Komíně na sil. II/384

Chování dopravního proudu v celé lokalitě v dané variantě ukazuje logický a jednoznačný trend: dochází ke snížení tranzitní dopravy na sil. III/3846 v Jinačovicích (z 8 na 1 tis. voz./den) a na ulici Ondrově v Kníničkách (z 14 na 8 tis. voz./den). Což je velmi pozitivní pro stabilizovanou zástavbu. Dochází k přelivu dopravy v ulicích Obvodová a Odbojářská. Na té první – na sil. II/384 – se předpokládá navýšení ze 14 na 17 tis. voz./den, zároveň však úbytek na ulici Odbojářské z 13 na 9 tis. voz./den. Celkově v profilu uvedených tří ulic (Ondrova, Obvodová a Odbojářská) dochází vlivem „43“ k úbytku 7 tis. voz./den (ze 41 na 34 tis. voz./den – 18 % vozidel). Průběh směrem do Brna (ulice Branka, Kníničská, Hlavní) je rovněž mírně ponížen vzhledem ke stavu „bez 43“. Zde nemá „43“ zásadní vliv na zatížení daného radiálního koridoru. Vysvětlení je v celku logické. Přírůstek dopravy v radiálním směru ze „43“ na VMO je kompenzován úbytkem dopravy z Bystrce na D1 – jižní sektor města. Poměry těchto dvou doprav jsou přibližně shodné.

C.3.17.4. Oblast D1-západ

Intenzity dopravy před napojením na komunikaci „43“

Velikost intenzity přijíždějící do aglomerace ze západu před napojením „43“ je nepatrně nižší v předložené variantě než v tzv. nulovém stavu bez realizace dopravní infrastruktury. Největší je úbytek na vstupu dálnice D1, kdy z 51 tis. voz./den dochází k úbytku na 48 tis. voz./den – tedy o 3 tis. voz./den. Tento fakt představuje realizace celostátní dopravní infrastruktury – v daném případě dálnice D35.

Vliv napojení komunikace „43“

Vlivem napojení „43“ dochází k podstatné změně chování dopravního proudu jak na vlastní D1, tak i na doprovodné komunikační síti (např. sil. II/602, Staré dálnici…). Vlivem napojení sil. I/43 dochází mezi MÚK Troubsko a MÚK Brno-západ k navýšení o 15 tis. voz./den (z 68 tis. na 83 tis. voz./den) a zachování stavu jako u řešení bez realizace

v úseku MÚK Brno-západ – MÚK Brno-centrum. Dále dochází k úbytku vozidel na vlastní sil. II/602 s pozitivem pro Popůvky a Bosonohy, kde je odliv z centrální části podpořen i obchvatem podél dálnice D1. Úbytek ze Staré dálnice (tedy od Bystrce) je na místní síti v Popůvkách velmi patrný – z 13 na 5 tis. voz./den. Ke zvýšení dochází na výjezdu ze Žebětína právě na Starou dálnici na sil. II/602, a to z 2 na 5 tis. voz./den. Při bližším rozboru se však jedná pouze o lokální úpravy pohybů ze Žebětína a Kamech, neboť vstupy do území jsou shodné s nulovým stavem. Řešení je pozitivní rovněž pro Kohoutovice, kde je příjezd od Žebětína snížen ze 7 na 4 tis. voz./den – tedy cca polovinu hodnoty. Jsou to ta vozidla, která směřují do jižních oblastí města a zatěžují nejen Kohoutovice, ale i Bohunice, Starý Lískovec… a nově využívají spojení přes dálnici D1.

Umístění a charakter křižovatek na dálnici D1

Na vlastní dálnici D1 se předpokládá nově všesměrná křižovatka MÚK Troubsko, a to mezi D1 a sil I/43. Technické řešení křižovatky vychází z předpokladu změny úrovní oproti předchozím záměrům. Podzemní překrytý úsek kolem Bosonoh tvoří sil. I/43, která je vedena rovněž pod úrovní stávající D1. Ta zůstává v dnešní poloze. Rampy křižovatek jsou vedeny především v podpovrchových úsecích. Křižovatka MÚK Brno-západ zůstává ve stávající poloze, obě křižovatky jsou však propojeny buď kolektory, nebo vícepruhovým uspořádáním. V daném řešení je nutno počítat s přestavbou MÚK Kývalka se sil. I/23. Křižovatku je potřeba ve směru od Brna přizpůsobit tak, aby stoupací pruhy na dálnici nekolidovaly s odbočovacími pruhy na sil. I/23 – tedy umístit nově oko/odbočení křižovatky ve směru Brno–Rosice tak, aby bylo až za ukončením stoupacího pruhu na dálnici.

C.3.17.5. Oblast Rosice

Vliv polohy obchvatu sil. I/23 na současný komunikační systém Zastávky a Rosic

Předmětem komplexního řešení v dané oblasti je vedení dvou nosných komunikací, a to sil. I/23 ze západu a sil. II/394 z jihu, na dálnici D1. Stav bez realizace SaDS (silniční a dálniční sítě) vede veškerou dopravu vnitřními zastavěnými oblastmi Zastávky, Rosic, Tetčic a Neslovic. Návrh předpokládá tzv. jižní obchvat Rosic a Zastávky na sil. I/23, a to od Vysokých Popovic po ulici Brněnskou (napojení současné sil. II/394). Vlivem obchvatu dochází k úbytku/přerozdělení intenzit dopravy ze staré „23“ na novou „23“ na celém průběhu Zastávky a Rosic, a to ze 14 na 9–10 tis. voz./den. Na jednotlivých úsecích obchvatu se pak předpokládá intenzita cca 7, 10 a 24 tis. voz./den. Řešení se jeví jako příznivé pro oblast Rosic a Zastávky. Obchvat je veden mimo současná i výhledová urbanizovaná území – jde tedy opravdu o extravilánový charakter obchvatu. Do obchvatu je u Tetčic napojena sil. II/394, resp. velký jižní obchvat, což zvyšuje jeho atraktivitu a rentabilitu celého dopravního řešení.Sil. I/23 je pak napojena do nové MÚK Ostrovačice na dálnici D1.

Reálná možnost omezení tranzitu – ochranná opatření

Pro oblast Rosic a Zastávky je ochranným opatřením jednoznačně vlastní obchvat. K rozdílu intenzit uvnitř Rosic (navýšení) dochází z důvodu vnitřních pohybů v oblasti Zastávky a Rosic, nejedná se o tranzitní dopravu, neboť vstupy do území jsou přibližně shodné.

Návaznost řešení na sil. II/394

Řešení jižního obchvatu navazuje na předpokládané řešení sil. II/394 z jihu. Sil. II/394 je součástí velkého jižního obchvatu mezi dálnicí D1 a D52. Nové propojení silničního charakteru má za cíl odlehčit centrálnímu území aglomerace ve vztahu západ–jih. Vlastní obchvaty Tetčic a Neslovic přinesou úbytek dopravy v zastavěných průtahových koridorech o cca celou intenzitu ve stavu bez realizace dopravní infrastruktury (na obchvatu bude nově

24 tis. voz./den a v Tetčicích zůstane 1 tis. voz./den). Spojení obou komunikací – I. a II. třídy – zvyšuje reálnost investice.

Reálnost výstavby / možnost etapového řešení

Pro danou oblast platí, že je možné společně – technicky i investorsky – připravovat problematiku sil. I/23 a II/394. Spojení obou komunikací u Rosic zvyšuje reálnost investice a vysoké intenzity vozidel pak její rentabilitu.

C.3.17.6. Oblast Jihozápad

Vliv JZT na rozložení dopravního proudu v území

Varianta neřeší žádnou komunikaci v podobě JZT. Zůstává tedy propojení pouze D1 – sil. I/52 – D52 ve stávající poloze těchto komunikací. Zatížení dálnice mezi MÚK Brno-západ – MÚK Brno-centrum je shodná jako v případě nerealizace žádné SaDS, vlivem JT dochází k pozitivnímu odlivu z dálnice D1 mezi MÚK Brno-centrum a MÚK Brno-jih a sil. I/52, a to 18 tis. voz./den na D1 a 14 tis. voz./den na sil. I/52. Doprava uvnitř segmentu D1 a sil. I/52 zůstává cca na stejné úrovni jako ve stavu bez realizace dopravní infrastruktury.

Vliv tzv. velkého jižního obchvatu (VJO)

Není v této variantě řešeno.

Reálnost výstavby / možnost etapového řešení

Není v této variantě řešeno.

C.3.17.7. Oblast Jih

Vliv jižní tangenty (JT) na rozložení dopravního proudu v území

Jižní tangenta (JT) propojuje D52 a D2 v podobě sítě TEN-T jako dálniční propojení. Přínos tohoto řešení je velmi příznivý jak na dálnici D1 (tzv. meziúsek mezi MÚK Brno-jih a Brno-centrum), tak na místní síť v podobě sil. II/152 právě mezi sil. I/52 a D2. Nové propojení vykazuje vysokou účinnost 14 tis. voz./den s ponížením dopravy na „meziúseku“ o 18 tis. voz./den a na sil. II/152 o 4–12 tis. voz./den. Účinnost JT je pro jižní segment města Brna i Modřice vysoká.

C.3.17.8. Oblast Jihovýchod

Vliv pokračování JT směrem na východ

Pokračování JT východním směrem od MÚK Chrlice II na dálnici D2 je navrženo jako dvoupruhová komunikace krajského významu, a to jako propojení se sil. II/380 od Hodonína. Zatížení daného úseku je malé – 5 tis. voz./den, což může charakterizovat „rekonstrukci“ stávající komunikace – ulice Roviny.

Vliv obchvatů na rozložení dopravního proudu v území

Z aglomeračního hlediska jsou navrženy tahy „obchvatů“, a to na II/416 – Židlochovice, Blučina, Hostěrádky, Hrušky, Křenovice. Oba tahy řeší lokální vztahy v území a nemají vliv na celkovou dopravu v aglomeraci. Dále se jedná o severní obchvat Modřic a obchvat Tuřan na II/380. Většinou dochází k přesunu intenzit z průtahů na obchvaty,

a to dopravy, která má v dané oblasti své zdroje a cíle. Navržený systém nevykazuje navyšování tranzitních vztahů. V obou případech je již změna koncepčnější, u oblasti Modřic se jedná o propojení Moravan – MÚK Moravanská – sil. II/152 mimo zastavěná území Dolních Heršpic a Přízřenic. Ve druhém případě, obchvatu Tuřan, se zcela mění trasování sil. II/380, resp. vedení dopravního proudu z jihovýchodu do města Brna. Nové trasování je směrem na dálnici D1 a VMO. Na obě je sil. II/380 napojena mimoúrovňovými křižovatkami MÚK Černovická terasa a MÚK Technická. Podmínkou řešení je nový most přes dálnici – mimo vlastní MÚK Černovická terasa, a to z kapacitních důvodů. Řešení má velmi pozitivní vliv nejen na vnitřní komunikace v Tuřanech (úbytek z 18 na 4 tis. voz./den – tedy na třetinu), ale i na město Brno, kdy radiální tah Kaštanová–Hněvkovského ztrácí cca třetinu vozidel – z 14 tis. na 10 tis. voz./den, což se příznivě projevuje až směrem do centrální oblasti města Brna.

Reálnost výstavby / možnost etapového řešení

Jelikož se jedná o samostatné úseky, bude mít každý tah či obchvat pozitivní účinky na místní systém a lze je budovat samostatně a odděleně.

C.3.17.9. Oblast D1-východ

Umístění křižovatek na dálnici D1 – vliv rozložení dopravních intenzit

Navržené řešení vychází z celkové změny na dálnici D1 oproti současnému stavu. Je nově navržena plnohodnotná MÚK Rohlenka, která napojí dotčené území a sil. II/430 na dálnici D1. MÚK Holubice je zachována. Z hlediska dopravního zatížení jsou vstupy ze sil. I/50 a II/430 shodné se stavem bez realizace hlavní SaDS, ponížen je vjezd po dálnici D1 o cca 9 tis. voz./den. Je to dáno způsobem modelace, kdy v nulovém stavu nebyly realizovány stavby jako D35, D55, resp. sil. I/43 – ale nyní tyto komunikace plní svou funkci a odvádějí dopravu z tohoto směru. Část uvedené intenzity se snižuje vlivem D35 (odliv z D1 cca 4 tis. voz./den), část vlivem sil. I/43 (3 tis. voz./den) a zbytek (cca 3–4 tis. voz./den) převádí D55. K vlastní úpravě D1 – navrženým opatřením dochází k velmi pozitivnímu jevu, kdy je doprava na sil. II/430 směrem do města Brna ponížena o cca polovinu vozidel (z 14 tis. na 7 tis. voz./den).

C.3.17.10. Oblast Slatina, Šlapanice, Tuřany

Vliv řešení oblasti D1-východ na oblast Slatina, Šlapanice, Tuřany

Navržené řešení úpravy D1, II/380 a propojení sil. I/50 se sil. II/380 podél dálnice D1 má velké pozitivní přínosy jak z lokálního pohledu (chování dopravního proudu ve Slatině a Tuřanech), tak rovněž na město Brno (potlačení radiálních intenzit dopravy). Nově navržená komunikace od I/50 (napojena pouze z jižního směru) přes II/430, spojku ulic Brněnská–Šlapanická, ulici Evropskou až na MÚK Černovická terasa, resp. sil. II/380 se chová jako obchvat Slatiny a zároveň velmi vhodně rozvádí dopravní proudy ze Šlapanic na kapacitní radiály. Dochází k podstatnému snížení intenzit jak ve Slatině, tak na historických, urbanizovaných radiálách: sil. II/430 na vstupu do města Brna z 14 tis. na 7 tis. voz./den, ulici Šlapanické při vjezdu do Slatiny z 10 tis. voz./den na 1 tis. voz./den, ulici Evropské/Řipské z 22 tis. na 5 tis. voz./den, resp. z 18 tis. na 10 tis. voz./den. Intenzity se přesouvají na nové nezastavěné komunikace jako sil. II/380 či novou komunikaci mezi sil. I/50 a MÚK Černovická terasa.

Vliv řešení doprovodné sítě na tranzitní dopravu přes Slatinu

Navržené řešení v podstatě eliminuje tranzitní dopravu přes Slatinu. Ponížení dopravy na všech komunikacích je vysoké. Navíc může být ještě podpořeno ochrannými prvky v centrální oblasti Slatiny

Reálnost výstavby / možnost etapového řešení

Navržené opatření – propojení sil. I/50 se sil. II/380 (MÚK Černovická terasa) – může být realizováno jako I. etapa v daném sektoru města bez ohledu na řešení dálnice D1. Což může být realizováno velmi brzy – ze strany JMK či města Brna, neboť přínos pro Slatinu i Brno je velmi podstatný. Ideální je časově zkoordinovat s realizací MÚK Černovická terasa.

C.3.17.11. Oblast Vnitřní město Brno

Vliv navrženého řešení na radiální směry do města Brna

Navržené řešení na všech stávajících radiálách buď zachovává stávající intenzity, nebo je snižuje, a to někdy razantně. Vlivem D43, JT, VMO a Bratislavské radiály (ale i vlivem okolní nadřazené sítě jako D35, D55…) dochází k mnohatisícovým snížením intenzit na sil. I/43 (z 65 tis. na 54 tis. voz./den), sil. I/52 (z 60 tis. na 45 tis. voz./den), ulici Hněvkovského (ze 40 tis. na 13–24tis. voz./den), sil. I/23 (z 38 tis. na 24 tis. voz./den). Ostatní radiály zůstávají přibližně na hodnotách bez uvedených staveb. Vliv řešení na radiály je velmi podstatný.

Vliv navrženého řešení na dopravní intenzity na sil. I/42 (VMO)

Rovněž na VMO má navržené řešení výrazný vliv. V západní části VMO dochází ke snížení o 8 tis. voz./den – pod hraniční hodnotu 60 tis. voz./den, na 56 tis. voz./den. Tato hodnota ukazuje možnost tvorby kongescí dopravy na připravovaném řešení VMO.

Reálná možnost potlačení tranzitní dopravy přes centrální oblast města – vliv intenzit dopravy na VMO

Velmi důležitým parametrem pro hodnocení varianty je možnost potlačení tranzitní dopravy v centrální oblasti města Brna. Jestliže se hodnoty dopravy na VMO pohybují pod hranicí 60 tis. voz./den, je velmi reálná možnost realizovat uvnitř VMO taková opatření, která by vlastní VMO preferovala – právě do navýšení na uvedenou hodnotu. Pokud by však doprava na VMO byla saturována, pak – i přes všechna opatření – bude doprava nadále hledat trasy uvnitř systému. Což je ve své podstatě velmi nepříznivé, neboť počet „zasažených“ osob je podstatně vyšší (vzhledem k urbanizaci vnitřního města) než u jiných řešení. Navržené řešení umožní hledat reálné prostředky na potlačení tranzitu uvnitř VMO.

C.4. HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY URBANISTICKÝCH PARAMETRŮ

Kapitola navazuje na kapitolu C.4 z 2. etapy Územní studie a obsahuje hodnocení varianty S.10.

Varianta S.10 je zobrazena na výkrese II/03.16 grafické části dodatku Územní studie a jako schéma v kap. B.3.2.1 dodatku Územní studie.

Kapitoly **C.4.1. až C.4.16.** z 2. etapy Územní studie zůstávají beze změny.

C.4.17. VARIANTA S.10

C.4.17.1. Segment Severozápad

Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace

- Urbanistická osa směřující z Brna na sever využívá kromě již dopravně zatíženého koridoru v Řečkovickém prolomu (tzv. Svitavská radiála, silnice I/43) nejbližší paralelně existující koridor – v Jinačovickém prolomu (v návaznosti na tzv. Přehradní radiálu).
- Urbanistická osa směřující z Brna na západ (směrem na Prahu) využívá kromě již dopravně zatíženého koridoru ulic Vídeňské a Heršpické (směřující k exitu Brno-centrum) a koridoru tzv. Pražské radiály (směrem k MÚK Brno-západ) nejbližší paralelně jdoucí koridor – v Žebětínském prolomu (MÚK Kohoutovice – MÚK Troubsko).

Posilování či oslabování dostředných vazeb na subcentra řešeného území

- Navržená dálniční a silniční síť potenciálně posiluje dostředné vazby na město Kuřim.

Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

- Úsek navržené čtyřpruhové silnice severně od Kuřimi v německé stopě prochází středem Boskovické brázdy, resp. Žernovické hrásti. Ta je poměrně bohatě a rovnoměrně zalesněna, takže bariérový efekt zde nelze ve větší míře očekávat.
- Průchod čtyřpruhové silnice Jinačovickým prolomem nevytváří bariéru mezi obcemi a jejich bezprostředním rekreačním zázemím (v případě Jinačovic směrem k Babímu hřbetu, v případě Rozdrojovic k Podkomorským lesům, jejichž součástí je i oblast Brněnské přehrady.
- Bariérový efekt tzv. jižního obchvatu Kuřimi je eliminován tunelovým úsekem.
- Úsek navržené čtyřpruhové silnice procházející Bystrcí využívá současnou trasu tzv. Staré dálnice mezi sídlištěm Bystrc I a Bystrc II (při styku s urbanizovaným územím jsou navrženy podpovrchové úseky). V případě Kníniček je potenciální bariérový efekt směrem k Brněnské přehradě eliminován rovněž podpovrchovým úsekem. Převedením dopravy z centra Kníniček se získá lepší přístupnost do oblasti Babího hřbetu a medláneckého letiště.

C.4.17.2. Segment Jihozápad

Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace

- Radiální dopravně-urbanistický systém je posílen návrhem jižního obchvatu Rosic a obchvaty Tetčic a Neslovic, které se napojují na dálnici D1 (MÚK Kývalka). Pozitivní vliv mají rovněž obchvaty Ořechova, Hajan a Želešic.
- Obchvat Přízřenic a Dolních Heršpic posiluje vnitroměstskou síť komunikací.

Posilování či oslabování dostředných vazeb na subcentra řešeného území

- Obchvaty Tetčic a Neslovic potenciálně posilují dostředné vazby na Rosice.

Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

- Tzv. jižní obchvat Rosic ani obchvaty Tetčic a Neslovic nezpůsobují bariérový efekt mezi sídly a jejich sledovaným rekreačním zázemím, tj. jihovýchodním okrajem Jinošovské pahorkatiny, resp. západním okrajem Hlínské vrchoviny (Přírodní park Bobrava).

C.4.17.3. Segment Jihovýchod

Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace

- Radiální dopravně-urbanistický systém je na jihovýchodě posílen obchvaty Hostěrádek-Řešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic, a to ve směru na Újezd u Brna (v existující trase II/418) a Brno-Tuřany (po navrženém obchvatu). Ještě výrazněji přispívají k posílení radiálního systému obchvaty Měnína a Telnice ze směru od MÚK Blučina a obchvaty Újezdu u Brna a Sokolnic ze směru od Slavkova u Brna.
- Přestavbu MÚK Řipská na útvarovou MÚK Černovická terasa a její propojení na silnici II/430 a tzv. Ostravskou radiálu lze rovněž považovat za přínos pro dostředné vazby mezi Brnem a jihovýchodním segmentem jeho aglomerace.
- Nová MÚK Rohlenka na dálnici D1 pozitivně přispívá k rozvoji radiální vazby zejména mezi shlukem obcí Tvarožná, Pozořice, Viničné Šumice, Kovalovice a Sivice a městem Brnem.

Posilování či oslabování dostředných vazeb na subcentra řešeného území

- Obchvaty Hostěrádek-Řešova, Šaratic, Hrušek a Křenovic potenciálně mírně posilují dostředné vazby na Slavkov u Brna.

Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

- V oblasti nebyla identifikována významná rekreační zázemí.

C.4.17.4. Segment Severovýchod

Posilování či oslabování radiální urbanistické struktury brněnské aglomerace

- Obchvat Maloměřic a Obřan ve své východní stopě nemá výrazný vliv na radiální systém brněnské aglomerace; je součástí vnitroměstské sítě komunikací.

Posilování či oslabování dostředných vazeb na subcentra řešeného území

- Segmentem neprochází žádný navrhovaný úsek varianty ve vztahu k subcentrům.

Posilování či oslabování vazeb sídel a jejich rekreačních zázemí

- Segmentem neprochází žádný navrhovaný úsek varianty. Vazby sídel a jejich rekreačního zázemí (v tomto případě zejména Moravského krasu) nejsou variantou ovlivněny.

C.5. HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY SOCIODEMOGRAFICKÝCH PARAMETRŮ

Kapitola navazuje na kapitolu C.5 z 2. etapy Územní studie a obsahuje hodnocení varianty S.10.

C.5.1. HODNOCENÍ VARIANT Z HLEDISKA OKRUHŮ

Kapitoly C.5.1.1. až C.5.1.15 z 2. etapy Územní studie zůstávají beze změny.

C.5.1.16. **Varianta S.10**

Okruh	**Zhodnocení**
obyvatelstvo a bydlení	Varianta uspokojivým způsobem řeší situaci spojenou se suburbanizací obyvatelstva a bydlení v JV segmentu řešeného území (zohledňuje potřebu radiálního napojení suburbanizovaného území na Brno), dílčím způsobem řeší situaci spojenou se suburbanizací obyvatelstva a bydlení v SZ části řešeného území. Podobně, nicméně v menším rozsahu, reflektuje potřeby radiálního napojení JZ segementu.
rekreace	Varianta může vést k expanzi zázemí Brna pro rekreační a volnočasové účely i do přírodně a krajinářsky atraktivních lokalit nacházejících se v současnosti ve větších vzdálenostech severně od města (např. okolí Tišnova, okolí Černé Hory apod.).
hospodářské podmínky	Varianta dílčím způsobem mění pozici subregionálního centra Kuřim z hlediska dopravní dostupnosti a potenciálu spádové pracovní oblasti. Lze spekulovat o posílení pracovní dostupnosti a funkce Kuřimi, ale také o tzv. efektu pumpy, tj. o přesměrování vybraných pracovních proudů, doposud směřujících do Kuřimi, nově do Brna. Varianta může přispět k rozšíření spádové oblasti pracovní dojížďky do subregionálního centra Slavkov u Brna (odlehčení silného pracovního vztahu s Brnem). Výstavba kompletní propojky mezi dálnicemi D52 a D2 může posílit pracovní funkci Židlochovic.
sídelní struktura	Varianta neúplně reflektuje významný převis funkční velikosti Brna nad ostatními subregionálními a mikroregionálními centry a související radiální funkční spádovost do Brna Tato spádovost je variantou řešena uspokojivě v JV (obchvat Újezdu u Brna a další dílčí zlepšení stávajících silnic č. II/380 a II/418), v SZ segmentu dílčím způsobem a v případě JZ segmentu jen minimálně.

C.5.2. HODNOCENÍ SEGMENTŮ Z HLEDISKA SOCIODEMOGRAFICKÉHO

Varianta S.10 patří do skupiny variant, které:

- uspokojivým způsobem zohledňují potřebu radiálního napojení SZ a JV segmentu na Brno z hlediska suburbanizačních procesů.
- mohou vést k expanzi zázemí Brna pro rekreační a volnočasové účely i do přírodně a krajinářsky atraktivních lokalit v SZ segmentu nacházejících se v současnosti ve větších vzdálenostech od města (např. okolí Tišnova, okolí Černé Hory apod.).
- mohou rozšířit spádovou oblast pracovní dojížďky do subregionálního centra Slavkov u Brna (odlehčení silného pracovního vztahu s Brnem) v JV segmentu.
- nejlépe zohledňují významný převis funkční velikosti Brna nad ostatními subregionálními a mikroregionálními centry, tzn. že obsahují i vylepšení radiálních tras směřujících do Brna (obchvat Újezdu u Brna a další dílčí zlepšení stávajících silnic č. II/380 a II/418) v JV segmentu.

C.6. HODNOCENÍ VARIANT ZA DÍLČÍ SKUPINY PARAMETRŮ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Kapitola navazuje na kapitolu C.6 z 2. etapy Územní studie a obsahuje hodnocení varianty S.10.

V rámci dodatku Území studie byly použity shodné metodické postupy jako v samotné studii, tj. varianta S.10 byla vyhodnocena z hlediska střetů (křížení či souběhů) s významnými existujícími vedeními technické infrastruktury. Konkrétní prověření střetů je obsaženo v Příloze C.2 dodatku Územní studie.

Při porovnání variant (včetně varianty S.10) se porvrdily závěry hodnocení z 2. etapy Územní studie, že hlavní roli hraje rozsah navržených komunikací konkrétní varianty:

- Čím méně je v dané variantě navrženo komunikací, tím méně mají střetů s TI. Nejméně střetů tak je logicky identifikováno ve variantách S.9.3. a S.9.4., které obsahují pouze minimum návrhových tras dálniční a silniční sítě. Ostatní varianty vykazují z hlediska souběhu s technickou infrastrukturou velmi podobných výsledků. Varianta S.10, která obsahuje spolu s variantami S.2, S.5 a S.8 nejvíce navržených komunikací, patří do skupiny variant s vyšší mírou zatížení, avšak…
- ve všech případech se jedná o technicky standardně řešitelné střety, a proto nemohou být výsledky tohoto porovnání limitujícím faktorem pro výběr nejvhodnější varianty.

C.7. ZÁVĚR

C.7.1. METODICKÉ POZNÁMKY K ZÁVĚRU

Metodické poznámky uvedené v 2. etapě Územní studie zůstávají v platnosti.

C.7.2. OBECNÉ ZÁVĚRY

Obecné závěry uvedené v 2. etapě Územní studie zůstávají v platnosti.

V platnosti zůstává rovněž rozdělení všech porovnávaných variant na základní tři kategorie:

- doporučené;
- možné;
- nedoporučené.

C.7.3. ZÁVĚRY Z HLEDISKA DOPRAVNĚ-URBANISTICKÉHO

Varianta S.10 je zařazena do kategorie „doporučené“.

Varianta S.10 – varianta představuje kombinaci dopravně nejúčinnějších a reálných prvků v řešeném území na základě hodnocení výše uvedených variant. Varianta má stejně jako varianta D.3 velmi vysokou pozitivní dopravní účinnost na město Brno, zvláště pro oblast Kuřimi a města Brna (centrální oblast, Kníničky), její atraktivita je navíc potržena navrženou silniční variantou komunikace „43“, která dovolí lepší napojení území v úseku Žebetín–Rozdrojovice než varianta dálniční (z důvodu lepší obsuhy území, vzdálenosti MÚK). Z hlediska nadřazené sítě se neuvažuje realizace JZT - Moravany a Ostopovice tak nebudou „obklíčeny“ komunikacemi nadmístního významu (stávající D1 a I/52 a případná navržená JZT). Varianta dále předpokládá výhodnější tzv. jižní obchvat Rosic a Zastávky na sil. I/23.