

ub/emo

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor dopravy

K č. j.: JMK 174719/2017
Vyřizuje: Franek
Telefon: 1324
Počet příloh/listů: -
Datum: 27.02. 2018


Odbor ÚPSŘ

zde 27.2.18

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, analytická část - stanovisko odboru dopravy

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy (KrÚ JMK OD) jako dotčený orgán ve věci řešení krajských silnic II. a III. třídy podle ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění a podle ustanovení § 40 odst. 3 písm. f) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění sděluje následující připomínky k řešení silnic II. a III. třídy:

1. Jižní polookruh, jako součást některých variant, v obou kvadrantech sleduje současné nebo uvažované krajské silnice. Z dosavadních podkladů nevyplývá nutnost návrhu jiných než dosud sledovaných komunikací (nový tah II/394 Tetčice - Neslovice, úprava a přeložka tahu II/416 Ledce - Vojkovice - Blučina - Újezd u B. - Křenovice - Slavkov). Zejména není detekována poptávka po tahu Neslovice - Hlína - Bratčice (RPDI 2016 Hlína II/395 < 1 tis., Bratčice III/39513 1,2 tis.). Tyto intenzity ani známý uvažovaný rozvoj relevantního území k řešení tahu neopravňují. Pokud by mělo jít o nové tranzitní zatížení, přenášené ze silnice I/43 (resp. dálnice D43) v Bítýšské stopě, musel by být polookruh pojat jako tah silnice I. tř. propojený na D52, případně až na D2. Pokud se stát k takovémuto případnému záměru nepřihlásí, není relevantní jej vůbec posuzovat.
2. Výše uvedené výhledové záměry krajských silnic byly sledovány v parametrech silnice II. tř. a řešení tak nelze přímo přebírat pro tah silnice I. tř.
3. Řešení ve východní části území musí umožnit m.j. adekvátní propojení D1 ve směru od Vyškova jednak na II/430, ale i v relaci na I/54. Navrhovaný úsek jižního polookruhu mezi D1 (Rousínov) a I/50 Slavkov tak může nahradit některé pohyby v MUK Holubice, případně umožnit její úplné zrušení a nahrazení MUK Tvarožná příp. MUK Rohlenka. Vedení relace D1 Rousínov - Slavkov a dále do území s velkým závlekem přes MUK Rohlenka není vhodné řešení a stávající silnice III. tř. mezi Rousínovem a Slavkovem jednak parametricky zdaleka nevyhovují a není ani funkcí silnice III. tř. přenášet tranzit územím. Tzn., že varianty s prostým zrušením MUK Holubice bez blízké MUK Tvarožná nebo řešení relace Rousínov - Slavkov na bázi silnic III. tř. jsou nepřijatelné, neboť místo řešení vnášejí do území další problémy.
4. Z hlediska řešení silnic II. a III. třídy podle zadání má být prověřena účinnost variant obchvatu Chrlic silnic II. třídy z hlediska napojení na dálnici D2 i silnici II/380. V analytické části je vždy uváděna varianta zapojení do MUK D2 x JT Chrlice II.
5. Z hlediska řešení silnic II. a III. třídy podle zadání má být prověřen obchvat Maloměřic a Obřan, který není v analytické části uváděn.


Ing. Michal Franek
vedoucí oddělení rozvoje dopravy

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE**Odbor dopravy**

K č. j.: JMK 174719/2017
Vyřizuje: Franek
Telefon: 1324
Počet příloh/listů: -
Datum: 27.02. 2018

Odbor ÚPSŘ

zde 27.2.18 DS /

Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno, analytická část - vyjádření odboru dopravy v samostatné působnosti

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor dopravy (KrÚ JMK OD) vydává v samostatné působnosti následující vyjádření:

JZT byla dříve navrhována jako napojení R52 na dálniční síť a tedy jako dokompletování nadřazení sítě, aby se tranzitní vztahy nepřenášely po nevhodných komunikacích (ul. Vídeňská). Bylo-li JT stabilizováno napojení D52 na stávající síť komunikací TEN-T (na D2), nedává dálniční řešení JZT smysl a JZT by měla být posuzována jen v silničních variantách nebo alespoň v silničním provedení ve variantách dálničních.

Podle zadání má být prověřeno zkapacitnění dálnice D1 v rámci města Brna jako šestiproudovou komunikaci, popř. řešit ji kolektorovým systémem. Analýza jen uvádí zkapacitnění D1 na šestipruhové uspořádání mezi invariantními prvky, které byly jasně definovány již platnými projektovými dokumentacemi. Zde by bylo vhodné doplnit obšírnější prověření.



Ing. Michal Franek
vedoucí oddělení rozvoje dopravy