



Město Šlapanice

8

N Á V R H U S N E S E N Í

23. zasedání Zastupitelstva města Šlapanice

konané dne 17.01.2018

Připomínky Města Šlapanice k 1. etapě "ÚS nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"

Popis:

Dne 4. 12. 2017 seznámil KrÚ JMK zástupce města a obcí s 1. etapou Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Město Šlapanice podávalo své připomínky k dopravní infrastruktuře v rámci návrhu ZUR JMK, následně také podávalo připomínky k návrhu Zadání ÚS.

Připomínky města se v rámci dopravní infrastruktury opakovaně dotýkají stejných dopravních problémů a staveb:

- navržení plnohodnotného obchvatu MČ Brno - Slatina,
- napojení města Šlapanice na dálnici D1,
- prověření trasy západního obchvatu města Šlapanice s ohledem na skutečnost, že došlo k zásadním změnám jak ZUR JMK, tak i v návrhu ÚP Šlapanic. Nově již ani jeden z dokumentů nenavrhuje rozsáhlé průmyslové plochy na k.ú. Šlapanice ani Tuřany či Dvorská, které byly důvodem pro související dopravní stavby. Trasu západního obchvatu Šlapanic město nově navrhuje vést v souběhu koridoru vysokorychlostní trati tak, aby nedocházelo k fragmentaci vysoce zatíženého a urbanizovaného území města. Při tomto umístování nových a navzájem oddělených dopravních koridorů dochází zbytečně k nadměrným záborům ZPF, přičemž půdy na k.ú. Šlapanice a Bedřichovice se nacházejí většinou v I. třídě ochrany ZPF.
- vyřazení Jihovýchodní tangenty z návrhů s ohledem na změnu záměrů JMK i města Brna a Šlapanice (vypuštěné průmyslové plochy), dále na nepřijatelnou fragmentaci krajiny, další zátěž obyvatel a v neposlední řadě na skutečnost, že je umístována do památkové zóny Slavkovského bojiště.

Po seznámení s výstupy 1. etapy ÚS je ZM předkládán návrh připomínek.

Návrh usnesení:

I. Zastupitelstvo města schvaluje

Připomínky Města Šlapanice k 1. etapě "Územní studie nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno"

Předkladatel: Mgr. Michaela Trněná, kancelář starosty

Schvalovatel:

Zpracovatel: Mgr. Michaela Trněná, kancelář starosty

Přílohy: [Příloha - Připomínky Města Šlapanice k 1. etapě US OB3 Brno \(Veřejná\)](#)

Připomínky Města Šlapanice k 1. etapě „ÚS nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“

Zastupitelstvo města Šlapanice uplatňuje k 1. etapě „ÚS nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (dále jen „Studie“) tyto připomínky:

- 1. Nesouhlasíme s tím, že jsou záměry vymezené v ZÚR JMK jako návrhové, považovány ve Studii za invariantní.**

Odůvodnění:

Studie má sloužit jako podklad pro aktualizaci ZÚR JMK. Cílem Studie by mělo být najít nejlepší řešení, to se v některých případech může lišit od platných ZÚR JMK. Mnohé záměry vymezené v ZÚR JMK jako návrhové jsou kontroverzní nebo zbytné a nikdy nebylo prokázáno, že jsou nejvýhodnějším řešením v porovnání s jinými možnostmi (viz další body těchto Připomínek).

- 2. Nesouhlasíme s tím, že je obchvat Šlapanic ve Studii považován za invariantní, a požadujeme prověření různých variant trasování obchvatu a jeho napojení na město Brno a nadřazenou silniční síť.**

Odůvodnění:

Obchvat Šlapanic je v ZÚR JMK i v připravovaném ÚP Šlapanic vymezen jako územní rezerva. Územní rezervy jsou v územně plánovacích dokumentacích vymezovány proto, že při přípravě dokumentace byly u daných záměrů nevyřešeny otázky a záměry je proto třeba dále prověřovat. Záměr obchvatu Šlapanic pochází z doby, kdy byla v oblasti západně od Šlapanic plánována obří průmyslová zóna. Platné ZÚR JMK ani připravovaný ÚP Šlapanice již záměr této průmyslové zóny nenavrhují. Přes město Šlapanice není veden žádný významný dálkový tranzitní tah. Průjezd Šlapanicemi je využíván v případě mimořádností na dálnici D1. Mimo tyto mimořádné (i když časté) události je ve Šlapanicích dominantní lokální doprava z obcí brněnské aglomerace do Brna – jak ze směrů Kobylnice, Ponětovice – Prace – Křenovice a Jiřkovice – Blažovice, tak i ze samotných Šlapanic. Obchvat propojující pouze výpadovky na Brno a na Kobylnice by tak z města odvedl pouze menší část dopravy, neboť by nepodchytil vazby ve směru na Prace a Jiřkovice a směr souběžně s dálnicí D1. Nevhodné je rovněž napojení obchvatu na stávající silnici Šlapanice – Slatina, která nemá přímou vazbu na dálnici D1.

Požadujeme prověření trasy obchvatu navržené v připravovaném a projednávaném 2. návrhu ÚP Šlapanice.

- 3. Požadujeme navrhnout plnohodnotný obchvat MČ Brno-Slatina, tedy nejen mezi ul. Bedřichovická a Šlapanická, ale i v úseku Šlapanická – Řípská – Tuřanka.**

Odůvodnění:

Dosud plánovaný obchvat MČ Brno-Slatina (mezi ul. Bedřichovická a Šlapanická) řeší pouze jeden z mnoha přepravních směrů, které dnes procházejí obytnou částí Slatiny. Takto navržený obchvat nijak nepomůže směrům Šlapanice – Černovická terasa – Tuřany / letiště a Lišeň – Černovická terasa –

Tuřany / letiště. V těchto trasách se bude i nadále projíždět obytnými částmi Slatiny se všemi negativními důsledky na obyvatele, ale i na provoz MHD, která bude nadále zdržována v kolonách.

Vedení pokračování obchvatu Slatiny jihovýchodně od dálnice D1 bude mít negativní vliv na jeho atraktivitu. Pro řidiče bude i nadále rychlejší projíždět přes obytnou část Slatiny.

- 4. Nesouhlasíme s návrhem Jižní tangenty (dále jen „JT“) v trase dle platných ZÚR JMK a požadujeme, aby v dalších etapách Studie bylo uvažováno její napojení na D2 v místě dnešní MÚK u NC Olympia.**

Odůvodnění:

Napojení JT na dálnici D2 jihozápadně od Chrlic je skrytou přípravou na její další pokračování Jihovýchodní tangentou (dále „JVT“). Hlavním cílem JT je převedení dálnice D52 na dálnici D2 mimo ulici Vídeňská, která nesplňuje požadavky na dálniční parametry. Dominantním přepravním proudem tedy bude Vídeň – Brno a opačně. Pro tento směr by bylo vhodnější (kratší a plynulejší), pokud by se JT na D2 napojovala v místě dnešní MÚK Chrlice u NC Olympia. Takovéto řešení by umožnilo návrh křižovatkových větví pro směry Vídeň – Brno a Brno – Vídeň bez snížení návrhové rychlosti a současně by neumožňovalo výhledové prodloužení JT formou JVT směrem na Šlapanicko. Více viz další bod.

- 5. Nesouhlasíme s návrhem Jihovýchodní tangenty (dále jen „JVT“) a požadujeme vyřadit ji z dalších fází zpracování Studie.**

Odůvodnění:

JVT by zavedla tranzitní dopravu do oblasti, která jí dosud není zatížena. Zlepšení dopravní obsluhy by navíc vlivem indukce dopravy přineslo navýšení dopravy i na návazných komunikacích procházejících obcemi. Zlepšení dostupnosti by znamenalo rozvoj rezidenční suburbanizace v obcích v okolí JVT a tlak na rozvoj výrobních a logistických funkcí (v případě realizace tedy další nárůst dopravy). S ohledem na charakter území (Slavkovské bojiště, velice kvalitní zemědělské půdy, otevřená plochá krajina s krajinnými dominantami) je nárůst dopravy a prudký rozvoj výstavby nežádoucí.

JVT v území neřeší žádné dopravní problémy, pouze dubluje existující dálnice D1 a D2. Obě tyto dálnice již v území existují desítky let a jejich okolí se jim přizpůsobilo, neprochází v bezprostřední blízkosti obytných částí sídel. V případě potřeby lze tyto dálnice zkapacitnit a doplnit protihluková opatření. Lokální dopravní problémy v oblasti navrhované JVT lze řešit menšími a levnějšími obchvaty a přeložkami – např. pro obchvat Chrlic lze využít stávající komunikace Davídkova – Roviny, na kterých postačí provést přestavbu železničního podjezdu (aktuálně již Město Brno připravuje), úpravu křižovatek a rozšíření vozovky.