



GENEREL DOPRAVY JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

C. – NÁVRHOVÁ ČÁST



č. projektu IKP CE: P2010

únor 2006

OBJEDNATEL A ZADAVATEL:

Jihomoravský kraj

se sídlem: Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

zastoupený: Ing. Stanislavem Juránkem, hejtmánem Jihomoravského kraje

kontaktní osoba: Doc. Ing. Jan Pavlíček, vedoucí odboru dopravy

ZPRACOVATELÉ:

hlavní zpracovatel:

IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jirsíkova 5, 186 00 Praha 8

vedení projektu, koordinace, syntéza

Ing. arch. Zdeněk Kindl

železniční doprava, veřejná osobní doprava

Ing. Zbyněk Budiš, Ing. arch. Zdeněk Kindl

vodní doprava

Ing. Miloš Janda

cyklistická doprava

Ing. Libor Bolda

spolupráce

Ing. Jana Kalertová

subdodavatelé:

City Plan, s.r.o., Odborů 4, 120 00 Praha 2

silniční doprava

Ing. Petr Hofhansl, Ing. Ludmila Trčková, Ing. Martin Vejsada

AGA letiště s.r.o., Michelská 12a, 140 00 Praha 4

letecká doprava

Ing. Petr Čiviš

OBSAH NÁVRHOVÉ ČÁSTI:

TEXTY:

1	LETECKÁ DOPRAVA.....	6
1.1	Stav a návrh sítě, kategorizace a kapacity letišť a heliportů HEMS.....	6
1.1.1	Letiště Brno – Tuřany, základní parametry a předpoklady rozvoje	6
1.1.2	Ostatní letiště, základní parametry a předpoklady rozvoje.....	11
1.1.3	Heliporty HEMS	13
1.2	Aktuální přepravní vztahy	14
1.3	Zhodnocení potenciálu území z hlediska letecké dopravy	14
1.4	Zhodnocení rozvojových možností letecké dopravy.....	15
2	VODNÍ DOPRAVA.....	16
2.1	Návrh rozvoje vodních cest	16
2.1.1	Výchozí stav.....	16
2.1.2	Perspektivy rozvoje.....	16
2.2	Návrh rozvoje rekreační lodní dopravy	18
3	ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA	21
3.1	Mezinárodní koridory	21
3.2	Koridory vysokorychlostních tratí (VRT).....	22
3.2.1	Definice VRT	22
3.2.2	Návrh preferovaných variant VRT a jejich zapojení do železničního uzlu Brno (ŽUB)	23
3.3	Celostátní a regionální tratě.....	25
3.3.1	Konkrétní rozvojové návrhy pro perspektivní tratě celostátní dráhy.....	25
3.3.2	Perspektiva regionálních tratí	31
3.3.3	Problematika hraničních přechodů	35
3.3.4	Zbývajících tratě bez osobní dopravy.....	36
3.4	Perspektiva železničních uzlů.....	37
3.4.1	Přestavba ŽU Brno	37
3.4.2	Problematika ŽU Břeclav	39
3.5	Návrh etapizace rozvoje železniční sítě	39
3.5.1	Stanovení preferovaných tratí a uzlů železniční dopravy	39
3.5.2	Etapizace rozvoje železniční sítě.....	40
3.6	Kombinovaná doprava.....	42
4	SILNIČNÍ DOPRAVA.....	44
4.1	Dopravní vztahy na silniční a dálniční síti.....	44
4.1.1	Prognóza růstu dopravy do roku 2030.....	44
4.1.2	Rozbor výhledových intenzit hlavních dopravních tahů.....	45
4.1.3	Rozbor výhledových intenzit v Brně.....	49

4.1.4	Podrobný komentář výsledné varianty.....	51
4.1.5	Návrh organizačních a regulačních opatření	51
4.1.6	Návrh etapizace rozvoje sítě dálnic a rychlostních silnic.....	52
4.1.7	Návrh etapizace rozvoje silniční sítě I. a II. třídy	53
4.2	Dálnice a rychlostní komunikace	55
4.2.1	Návrh nových tras D a R včetně vzájemných připojení	55
4.2.2	Návrh výhledové kategorizace D a R	57
4.3	Silnice I. a II. třídy	58
4.3.1	Návrh doplnění sítě silnic I. a II. třídy o nové trasy a zásadní obchvaty.....	58
4.3.2	Návrh zařazení silnic I. a II. třídy (bez ohledu na současné zařazení)	62
4.3.3	Návrh výhledové kategorizace silnic I. a II. třídy	65
4.3.4	Návrh napojení silniční sítě na D a R	69
5	CYKLISTICKÁ DOPRAVA.....	72
5.1	Rekreační cyklistická doprava	72
5.2	Návrh doplnění cyklotras a cyklostezek pro denní dojížďku (mimo intravilány).....	72
6	VEŘEJNÁ OSOBNÍ HROMADNÁ DOPRAVA.....	74
6.1	Dálková železniční osobní doprava.....	74
6.2	Železnice jako páteřní systém IDS JMK.....	77
6.3	Terminály osobní dopavy	84
6.4	Železniční zastávky	87
6.5	Veřejná autobusová doprava.....	87
6.6	Návrh zajištění minimální dopravní obslužnosti obcí	88
6.7	Grafické přílohy.....	90
6.7.1	Dálková osobní doprava, etapa k r. 2013.....	91
6.7.2	Dálková osobní doprava, návrh k r. 2030.....	92
6.7.3	Intenzita přepravních vztahů příměstské železniční dopavy.....	93
6.7.4	Schéma možného vedení regionální dopavy v rámci IDS, etapa 2013	94
6.7.5	Schéma možného vedení regionální dopavy v rámci IDS, cílový návrh 2030	95
7	SYNTÉZA.....	96
7.1	Použití generelu dopavy	96
7.2	Obecné cíle a priority	96
7.3	Priority v silniční dopravě.....	98
7.4	Priority v železniční dopravě.....	99
7.5	Návrh dalších úkolů a navazujících dokumentací	99

TABULKOVÁ PŘÍLOHA:

(viz obsah v úvodu samostatné přílohy)

GRAFICKÉ PŘÍLOHY:

Č. výkresu	název	měřítko
C1 - Letecká doprava		
C1/1	Přehledná situace letišť	1 : 500 000
C2 - Vodní doprava		
C2/1	Přehled stavu a perspektivy rozvoje vodní dopravy	1 : 500 000
<i>v textu:</i>	Varianty kanálu DOL na území JM kraje	schéma
	Situace terminálu Břeclav	schéma
C3 - Železniční doprava		
C3/1	Návrhová železniční síť r. 2030	1 : 200 000
<i>v textu:</i>	Evropská síť vysokorychlostních železnic v roce 2020	schéma
	Výhledová síť vysokorychlostních železnic v ČR	schéma
C4 - Silniční doprava		
C4/1	Návrhová situace sítě dálnic a silnic I. a II. třídy, r. 2030	1 : 200 000
C5 - Cyklistická doprava		
C5/1	Návrhová síť turistických cyklotras	schéma A0
C5/2	Návrh doplnění cyklotras a cyklostezek pro denní dojížďku	1 : 500 000
C6 - Veřejná osobní hromadná doprava		
C6/1	Páteří síť a terminály osobní dopravy, nové zastávky r. 2030	1 : 200 000
<i>v textu:</i>	Dálková osobní doprava, etapa k r. 2013	schéma
	Dálková osobní doprava, návrh k r. 2030	schéma
	Intenzita přepravních vztahů příměstské železniční dopravy	schéma
	Schéma možného vedení regionální dopravy v rámci IDS, etapa 2013	schéma
	Schéma možného vedení regionální dopravy v rámci IDS, cílový návrh 2030	schéma

1 LETECKÁ DOPRAVA

1.1 Stav a návrh sítě, kategorizace a kapacity letišť a heliportů HEMS

Na území JM kraje je dislokováno 6 letišť. Jsou to letiště :

- Brno – Tuřany
- Brno – Medlánky
- Břeclav
- Kyjov
- Vyškov
- Znojmo

Síť heliportů HEMS (letecká záchranná služba) tvoří 7 heliportů.

1.1.1 Letiště Brno – Tuřany, základní parametry a předpoklady rozvoje

Letiště Brno – Tuřany je veřejné mezinárodní letiště jehož majitelem je od 1.7. 2004 Jihomoravský kraj. Provozovatelem letiště je od 1.7. 2002 společnost Letiště Brno, a.s.

Letiště je situováno cca 7,5 km JV od hlavního nádraží v Brně.

Na letišti je povolen provoz VFR i IFR.

Letiště disponuje :

- zpevněnou RWY 10/28 (vzletová a přistávací dráha) o rozměrech 2650 x 60 m o únosnosti PCN 48/R/A/X/T s povrchem betonovým
- travnatou RWY 10/28 o rozměrech 1000 x 30 m o únosnosti 6000 kg
- TWY (pojezdová dráha)
 - TWY A od prahu RWY 10 po TWY B a od prahu RWY 28 po APN E o šířce 22 m, únosnosti PCN 27 R/B/X/T s povrchem betonovým
 - zbývající část TWY A má šířku 18 m, únosnost PCN 27/R/B/X/T, povrch betonový
 - TWY B, C, D, E o šířce 22 m a únosnosti PCN 27/B/B/X/T
 - TWY T, U, Z o šířce min. 20 m, únosnosti 6000 kg s povrchem travnatým
 - TWY W o šířce 10,5 m, únosnosti 6000 kg s povrchem travnatým
 - APN E (odbavovací plocha) o únosnosti PCN 43/R/A/X/T s povrchem beto-novým
 - APN M o únosnosti PCN 28/R/A/X/T s povrchem betonovým
 - APN M (před TWR) o únosnosti PCN 49/R/A/C/W/T
 - APN W o únosnosti PCN 28/R/A/X/T s povrchem betonovým
- travnatým stripem (pásem) RWY
 - zpevněná RWY 10/28 stripem o rozměrech 3010 x 300 m
 - travnatá RWY 10/28 stripem o rozměrech 1120 x 80 m

Provozní statut RWY :

zpevněná RWY 28 - přístrojová RWY pro přesné přiblížení kategorie I

zpevněná RWY 10 - přístrojová RWY
travnatá RWY 28 - nepřístrojová RWY
travnatá RWY 10 - nepřístrojová RWY

Vybavení letiště pro přístrojový provoz :

- Přibližovací a dráhový světelný systém
zpevněná RWY 28 : odpovídá požadavkům pro přesné přístrojové přiblížení kategorie
zpevněná RWY 10 : odpovídá požadavkům pro nepřesné přístrojové přiblížení.
travnatá RWY 10/28 : bez vybavení
- Radionavigační a přistávací zařízení
RWY 28 je vybavena zařízením:
 - ILS/DME
 - NDB/L
 - OM/MMNa letišti jsou dále k dispozici zařízení:
 - VOR/DME
 - VDF
 - TAR
 - SSR

Letiště je vybaveno pro řízení letového provozu, odbavování cestujících, nákladů, posádek i letadel.

Kategorie letiště pro účely záchranné a protipožární služby odpovídá kategorii 6.

Stávající kapacita letiště je limitována kapacitou odbavovací budovy (OB), kapacitou odbavovacích ploch (APN) a kapacitou veřejných parkovacích ploch pro OA v přednádraží OB.

Poznámka:

Kapacita dráhového systému je více než dostatečná. Roční kapacita činí max. cca 125-180 000 pohybů, hodinová max. cca 40-54 pohybů. Větší nebo menší hodnota je závislá na procentu letů IFR a VFR.

Kapacita odbavovací budovy je :

H_s : 260 cestujících
 H_{su} : 170 cestujících (na příletu nebo odletu)
Roční : 400-500 000 cestujících

Poznámka:

- 1) *V současnosti probíhá výstavba nového odbavovacího pavilonu pro odbavování odlétávajících cestujících o kapacitě v H_s cca 500 cestujících. Po dokončení pavilonu se předpokládá realizace rekonstrukce stávající odbavovací budovy tak, aby sloužila pouze pro odbavení cestujících na příletu. Zároveň se předpokládá, že po rekonstrukci bude mít kapacitu v H_s cca 500 cestujících.*
- 2) *Po realizaci dostavby odbavovacího pavilonu a rekonstrukce stávající odbavovací budovy bude roční kapacita prostor pro odbavování cestujících min. cca 2 miliony.*

Kapacita odbavovacích ploch je :

APN M : 2 x letoun vel. kategorie B 737 (otočné stání)
3 x letoun vel. kategorie B 737 (stání kolmé)

APN W : 4 x letoun vel. kategorie B 737 (otočné stání)
5 x letoun vel. kategorie B 737 (stání kolmé)
APN E : Využitelná pouze nouzově. (Využití blokuje TWY A)

Kapacita parkovacích ploch v přednádraží je :

140 stání OA

Z výše uvedeného je patrné, že limitujícími prvky jsou odbavovací budova a parkoviště OA v přednádraží. Po dostavbě nového odbavovacího pavilonu a rekonstrukci stávající odbavovací budovy bude limitujícím prvkem kapacita odbavovacích ploch v přednádraží a kapacita odbavovacích ploch.

Roční kapacita RWY vyjádřená v počtu cestujících je min. 7,5 - 10,8 milionů.

Roční kapacita stání letadel na APN vyjádřená v počtu cestujících je min. 0,96 - 1,28 milionů.

Kapacitě parkovacích ploch pro OA (v přednádraží), po dostavbě nového odbavovacího pavilonu a rekonstrukci stávající odbavovací budovy, je ekvivalentní kapacita cca 1000 - 1500 stání.

Výhledové potřeby :

Výhledové potřeby letiště řeší ÚG 1993 letiště Brno – Tuřany (zpracovatel AGA - Letiště, s.r.o.). ÚG letiště je zpracován do ÚP města Brna.

ÚG řeší ve třech vývojových etapách výhledově reálně předpokládatelné potřeby letiště. Jednotlivé vývojové etapy nejsou časově limitovány, protože v době zpracovávání ÚG nebylo možno zpracovat seriózní prognózu přepravních výkonů pro letiště, které bylo v předchozích cca 13-ti letech z hlediska civilní letecké dopravy téměř mrtvé, z důvodů neznalosti dopadů rozdělení Československa zejména pak následného hospodářského vývoje.

Jednotlivé vývojové etapy předpokládaly následující roční výkony :

- | | |
|-----------|--|
| 1.etapa : | 15 000 pohybů letadel
330 000 přepravených cestujících
10 000 t přepravovaného zboží |
| 2.etapa : | 29 500 pohybů letadel
1 000 000 přepravených cestujících
20 000 t přepravovaného zboží |
| 3.etapa : | 75 390 pohybů letadel
4 000 000 přepravených cestujících
50 000 t přepravovaného zboží |

Každá vývojová etapa předpokládá postupnou dostavbu nezbytnou pro zabezpečení uvažovaných přepravních výkonů.

Dostavba předpokládaná v 1.etapě byla již téměř realizována. Nerealizovaná dostavba nemá v současnosti výraznější kapacitní dopady na letiště.

V současnosti začala realizace 2. etapy. Realizace 3. etapy zatím není aktuální.

Poznámka :

Jednotlivé etapy dostavby předpokládají zejména prodloužení RWY, dostavbu prostor pro odbavování cestujících, nákladů a pro technickou obsluhu letadel, dostavbu odbavovacích ploch, a infrastruktury letiště, dovybavení letiště prostředky pro přístrojový provoz, výstavbu hangárů atd.

V roce 2000 bylo péčí ČSL, s.p. letiště Brno zadáno vypracování „Výhledové studie letiště Brno - Tuřany 2000“. Studie byla vypracována firmou FA PAROLLI, s.r.o..

Účelem studie byla revize ÚG 1993 letiště Brno – Tuřany. Studie obsahuje prognózu odbavených cestujících do roku 2020 včetně prognózy počtu pohybů letadel v roce 2020.

Prognóza dle studie firmy FA PAROLLI z pohledu roku 2000 předpokládala:

Rok	Optimistická varianta		Pesimistická varianta	
	cestující	pohyby	cestující	pohyby
2010	325 573	neuvedeno	235 522	neuvedeno
2020	650 222	30-60 000	421 597	20-40 000

Prognóza zpracovaná v roce 2003 novým provozovatelem letiště předpokládá, že kromě stávající nepravidelné dopravy se podaří zajistit pro letiště :

v roce : 2004 - 10 pravidelných linek za týden
 2005 - 15 pravidelných linek za týden
 2008 - 22 pravidelných linek za týden

PROVOZNÍ VÝKONY LETIŠTĚ BRNO - Tuřany – POHYBY LETADEL
 (celkem / nárůst v %)

Rok	BRNO	
1993	7 272	-
1994	7 517	3,37
1995	8 070	7,35
1996	8 332	3,25
1997	9 343	12,13
1998	8 246	-11,74
1999	7 899	-4,20
2000	6 289	-20,40
2001	8 136	29,36
2002	12 620	55,11
2003	16 596	31,50
2004	17 823	7,39

PROVOZNÍ VÝKONY LETIŠTĚ BRNO - Tuřany – CESTUJÍCÍ
(celkem / nárůst v %)

Rok	BRNO	
1993	18 614	-
1994	42 774	129,79
1995	101 679	137,71
1996	124 163	22,11
1997	138 276	11,37
1998	110 948	-19,76
1999	127 954	15,33
2000	112 797	-11,80
2001	128 583	13,99
2002	157 257	22,30
2003	166 142	5,65
2004	171 888	3,46

PROVOZNÍ VÝKONY LETIŠTĚ BRNO - Tuřany – NÁKLAD (t)
(celkem / nárůst v %)

Rok)	BRNO	
1995	3 309	-
1996	3 151	-4,77
1997	2 786	-11,58
1998	1 584	-43,14
1999	1 876	18,43
2000	2 230	18,90
2001	681	20,22
2002	2 644	288,25
2003	neuvedeny	
2004	neuvedeny	

Letiště má vyhlášena OP rozhodnutím Ministerstva dopravy čj. 26923/67 – 20 ze dne 15.1.1968. Tato OP podchycují stav a záměry 60-tých let, chrání dvě RWY a to RWY 10/28 a RWY 15/33. Výše uvedená OP se na žádném z úřadů, kde by měla být k dispozici, nezachovala. OP z roku 1968 nechrání současný stav.

Proto v roce 1990 byla OP novelizována podle nového předpisu (L 14 OP), který specifikuje parametry jednotlivých OP.

V roce 1994 byla OP znovu novelizována z důvodu podchycení vazeb na ÚG 1993 letiště Brno – Tuřany. (OP vypracovala firma AGA-Letiště, s.r.o.). OP z roku 1990 ani 1994 nebyla vyhlášena.

1.1.2 Ostatní letiště, základní parametry a předpoklady rozvoje

Letiště Brno - Medlánky

Letiště Brno - Medlánky je veřejné vnitrostátní letiště jehož provozovatelem je Aeroklub Brno - Medlánky o.s. Letiště je situováno 6,5 km SZ od hlavního nádraží v Brně.

Na letišti je povolený provoz podle pravidel letů VFR ve dne, převládá sportovní provoz kluzáků a ULL. Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí 2000 – 2500 pohybů.

Letiště disponuje :

- travnatou RWY 15/33 o rozměrech 920 x 73 a únosnosti 2,5 kg/cm²
- travnatou TWY o rozměrech 450 x 40 m a únosnosti 2,5 kg/cm²
- travnatým stripem RWY o rozměrech 980 x 120 m

Provozní statut RWY :

RWY 15 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel letů VFR ve dne

RWY 33 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel letů VFR ve dne

Letiště je komplexně vybaveno pro sportovní provoz letadel.

Letiště není vhodné k dalším dostavbám resp. jinému využití než pro sportovní účely. Letiště má vyhlášena OP. OP byla stanovena rozhodnutím SLI čj. 3629/ILPZ/609/94 z 20.7.1994.

Letiště Břeclav

Letiště Břeclav je veřejné vnitrostátní letiště jehož provozovatelem je Aeroklub Břeclav.

Letiště je situováno 3,5 km N od Břeclavi. Na letišti je povolený provoz podle pravidel letů VFR ve dne, převládá sportovní provoz letounů, kluzáků a ULL. Možný je i provoz vrtulníků

Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí cca 2 800 – 3 000.

Letiště disponuje :

- travnatou RWY 08/26 o rozměru 740 x 110 m a únosností 7 000 kg/0,4 Mpa

Provozní statut RWY :

RWY 08 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

RWY 26 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

Letiště je komplexně vybaveno pro sportovní provoz.

Letiště není vhodné k dalším dostavbám resp. jinému využití než pro sportovní účely.

Letiště nemá zpracována ani vyhlášena OP.

Letiště Kyjov

Letiště Kyjov je veřejné vnitrostátní letiště jehož provozovatelem je Aeroklub Kyjov.

Letiště je situováno 3 km S od Kyjova. Na letišti je povolený provoz podle pravidel letů VFR ve dne, převládá sportovní provoz letounů, kluzáků a ULL. Možný je i provoz vrtulníků

Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí 3 300 – 4 000.

Letiště disponuje :

- travnatou RWY 15/33 o rozměru 1 000 x 125 m a únosností 6 700 kg/0,42 Mpa

Provozní statut RWY :

RWY 15 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

RWY 33 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

Letiště je komplexně vybaveno pro sportovní provoz.

Letiště je vhodné k dalším dostavbám resp. jinému využití než pro sportovní účely. Je vhodné k využití např. pro aerotaxovou dopravu.

Letiště nemá zpracována ani vyhlášena OP.

Letiště Vyškov

Letiště Vyškov je veřejné vnitrostátní letiště jehož provozovatelem je Aeroklub Vyškov.

Letiště je situováno 2,5 km NE od Vyškova. Na letišti je povolený provoz podle pravidel letů VFR ve dne, převládá sportovní provoz letounů, klusáků a ULL. Možný je i provoz vrtulníků

Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí cca 4 000.

Letiště disponuje :

- travnatou RWY 02/20 o rozměru 1 280 x 60 m a únosností 5 700 kg/0,4 Mpa

Provozní statut RWY :

RWY 02 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

RWY 20 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

Letiště je komplexně vybaveno pro sportovní provoz.

Letiště je vhodné k dalším dostavbám resp. jinému využití než pro sportovní účely. Je vhodné k využití např. pro aerotaxovou dopravu.

Letiště nemá zpracována ani vyhlášena OP.

Letiště Znojmo

Letiště Znojmo je neveřejné vnitrostátní letiště jehož provozovatelem je POLY-CS spol. s r.o.

Letiště je situováno 3,5 km S od Znojma. Na letišti je povolený provoz podle pravidel letů VFR ve dne, převládá sportovní provoz letounů, klusáků a ULL. Možný je i provoz vrtulníků a volných balonů.

Celkový počet pohybů letadel na letišti za rok se pohybuje v rozmezí cca 800 - 900.

Letiště disponuje :

- travnatou RWY 08/26 o rozměru 860 x 18 m a únosností 6 000 kg/0,4 Mpa

Provozní statut RWY :

RWY 08 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

RWY 26 – nepřístrojová RWY s provozem pouze podle pravidel VFR ve dne

Letiště je komplexně vybaveno pro sportovní provoz.

Letiště je vhodné k dalším dostavbám resp. jinému využití než pro sportovní účely. Je vhodné k využití např. pro aerotaxovou dopravu.

Letiště má zpracována, ale ne vyhlášena OP.

1.1.3 Heliporty HEMS

V JM Kraji je i síť heliportů HEMS (Letecká záchranná služba), která však má význam pouze z hlediska potřeb dopravy pacientů a raněných, léků a transplantátů za účelem záchrany lidského života.

Heliporty HEMS jsou vesměs v areálech nemocnic. Jedná se o heliporty :

- pozemní : Boskovice (3,5 t), Blansko* (6,4 t), Břeclav (6,4 t)
- na konstrukci (střeše) :Brno – FDN (3,5 t), Brno – IBC (3,5 t), Kyjov (3,5 t), FN Brno, PMDV* (3,5 t)

Poznámka :

1) (3,5 t) – max. vzletová hmotnost vrtulníku

2) * - heliport umožňuje, na rozdíl od ostatních, nejenom provoz podle pravidel letů VFR ve dne, ale i v noci

Výše uvedené heliporty nesmí být použity k jiným účelům než jsou lety pro potřeby HEMS.

1.2 Aktuální přepravní vztahy

Stávající skutečností je, že jediné dopravní letiště v JM kraji Brno – Tuřany má tři pravidelné linky :

Jedná se o :

- Brno - Londýn (Stansted) a zpět. Linka je provozována 7 dní v týdnu 1x denně. Provozovatelem linky je RYNAIR.
- Brno - Mnichov a zpět. Linka je provozována 5 dní v týdnu 2x denně a 1 den v týdnu 1x denně. Provozovatelem linky je CIRRUS AIRLINES a LUFTHANSA.
- Brno - Praha a zpět. Linka bude provozována od 12.12. 2005 6 dní v týdnu 2x denně a 1 den v týdnu 1x denně. Provozovatelem linky budou České aerolinie.

Je očekávatelné, že počet pravidelně obsluhovaných destinací se bude postupně zvyšovat.

Ostatní letecká doprava na letišti je nepravidelná (charterové linky). Linky jsou směřovány do cca 26 letních rekreačních destinací, zejména v oblasti kolem Středozemního moře.

Letiště Brno - Tuřany využívají zejména tyto letečtí přepravci :

RYNAIR, CIRRUS AIRLINES, LUFTHANSA, České aerolinie, Travel Service, Bulgarian Air Charter, Hemus Air, Karthago Airlines, Montenegro Airlines, Nouvelair, Tunis Air.

1.3 Zhodnocení potenciálu území z hlediska letecké dopravy

JM kraj má 1 129 000 obyvatel. Lidnatost největších měst v kraji je cca:

- | | |
|-----------|---------|
| • Brno | 376 000 |
| • Znojmo | 36 000 |
| • Hodonín | 27 000 |
| • Břeclav | 27 000 |
| • Vyškov | 23 000 |
| • Blansko | 21 000 |

Vymezení spádové oblasti mezinárodního letiště Brno – Tuřany :

O spádové oblasti letiště lze hovořit jen v omezené míře, neboť část poptávky po letecké dopravě, zejména do vzdálenějších destinací, bude z oblasti Jihomoravského kraje i samotného města Brna směřovat do okolních velkých letišť - Prahy, Bratislavy a Vídně - s dojížděnkou k těmto letišťům veřejnou (autobusovou, železniční) nebo individuální dopravou.

Spádová oblast letiště Brno - Tuřany pro nabízený sortiment spojení nepřesáhne obdobné izochrony dostupnosti okolních mezinárodních letišť, t.j. Prahy, Ostravy, Vídně a Bratislavy. Lze ji orientačně vymezit takto :

Jihomoravský kraj – celé území kraje
kraj Vysočina – okresy Jihlava, Třebíč, Žďár nad Sázavou
Zlínský kraj – okresy Uherské Hradiště, Zlín, Kroměříž
Olomoucký kraj – okres Prostějov
Pardubický kraj – okres Svitavy

1.4 Zhodnocení rozvojových možností letecké dopravy

Hospodářská situace a koupěschopnost obyvatelstva je prozatím (v porovnání s EU 15) na relativně nízké úrovni. Není tedy možné v nejbližší době počítat s bouřlivým rozvojem letecké dopravy v regionu. Je však reálné, z pohledu roku 2005, že v horizontu 2010 – 2015 by přepravní výkony letiště Brno – Tuřany mohly dosáhnout 0,7 - 1,2 mil. cestujících, což je téměř dvakrát více, než uvádí v úvodu citovaná prognóza z roku 2000 (FA PAROLLI).

Zpracování progózy výkonů letecké dopravy pro cílový horizont generelu rok 2030 je z odborného hlediska (pro seriózního zpracovatele) požadavek neakceptovatelný. Seriózní prognostiku v letecké dopravě je možné dělat s výhledem na 10, max. 15 let.

Využití ostatních letišť v kraji pro leteckou dopravu se předpokládá v omezeném rozsahu (aerotaxová doprava) na letištích Vyškov, Znojmo (nutná změna statutu z neveřejného na veřejné letiště) a Kyjov. Přepravní výkony reálně dosažitelné na těchto letištích však budou dopravně nezajímavé.

Vznik nových letišť použitelných i pro leteckou dopravu v JM kraji je neopodstatněný. Potenciál území není dostatečný na to, aby zde našlo klientelu více letišť. Letiště by nebyla ekonomicky rentabilní, musela by být dotována.

Vznik uzlového letiště, v JM kraji (dostavba letiště Brno – Tuřany) je rovněž nereálný, pokud jeho potřeba nebude vyvolána nadnárodními zájmy. V blízkosti je však řada dosud kapacitně nenaplněných letišť (Vídeň, Budapešť, Bratislava), proto nelze očekávat, že by takováto potřeba mohla vyvstat v reálné budoucnosti návrhového horizontu.

2 VODNÍ DOPRAVA

2.1 Návrh rozvoje vodních cest

2.1.1 Výchozí stav

Vodní dopravu v ČR upravuje zákon o vnitrozemské plavbě č. 114/1995 Sb. a prováděcí vyhláška č. 222/1995 Sb. Dle těchto předpisů se vodní cesty (VC) dělí na VC sledované a VC ostatní. VC sledované se dále dělí na dopravně významné a účelové. Dopravně významné sledované VC se dále dělí na využívané a využitelné.

Podle těchto předpisů se na území Jihomoravského kraje nachází:

- dopravně významná využitelná vodní cesta – vodní tok Moravy od ústí vodního toku Bečvy po soutok s vodním tokem Dyje, včetně průplavu Otrokovice – Rohatec
- účelová vodní cesta – Brněnská přehradní nádrž

Na území JM kraje neexistuje v současné době propojená síť vodních cest. V kraji není zřízen žádný veřejný přístav.

Současná lodní doprava na území Jihomoravského kraje má pouze lokální charakter. Týká se výhradně přepravy osob s turistickým a rekreačním zaměřením. Rostoucí počet přepravovaných cestujících jakož i snaha obnovit lodní dopravu i tam, kde již dříve byla provozována a z nejrůznějších důvodů zrušena a zavést ji nově i tam, kde jsou pro to podmínky, svědčí o oblibě osobní lodní dopravy. Významně se tím zvyšuje turistická atraktivita regionu, což si dobře uvědomují místní orgány, a proto ji silně podporují, mimo jiné i s cílem zvýšit přílivem turistů zaměstnanost.

Převoz nákladů je sporadický. Z hlediska odlehčení nákladní dopravy je současná plavba v Jihomoravském kraji bezvýznamná.

2.1.2 Perspektivy rozvoje

Z hlediska generelu dopravy a jeho použití jsou všechny rozvojové záměry vodní dopravy, včetně variant plavebního kanálu Dunaj – Odra – Labe, zařazeny do kategorie územní rezervy, resp. směrných částí územně plánovací dokumentace.

Územím Jihomoravského kraje prochází přirozená cesta od Dunaje přes Moravské pole podél řeky Moravy, Moravskou bránou do prostoru Ostravské aglomerace a podél Odry dále na sever. V současné době je tato historická tepna postupně přeměňována na multimodální dopravní koridor, ve kterém by ve výhledu měla lodní doprava zaujímat významný podíl.

Jihomoravského kraje se nejvíce týká plavební napojení České republiky na Dunaj a tím i na síť evropských vodních cest, které se v první etapě předpokládá v napojení budoucího logistického centra a přístavu Břeclav, nejspíše ve variantě umělého kanálu Břeclav – Vídeň. Napojení České republiky „říční variantou“ s využitím úprav vodního toku Moravy se dostává do střetu s hodnotami přírody a krajiny, které dosud nebyly odpovídajícím způsobem posouzeny a vyřešeny. Proto nejen v tomto úseku, ale i v dalších částech koncepce plavební cesty Dunaj – Odra – Labe (D-O-L) prozatím nedošlo a v nejbližší době ani nedojde k závazné územní stabilizaci dopravních tras a koridorů.

Plavební cesta Dunaj – Odra – Labe je na území Jihomoravského kraje uvažována ve dvou variantách:

1. „umělé“ (Kyjovka)
2. „říční“ (Morava)

Na základě projednání územní prognózy Jihomoravského kraje bylo jako zcela nepřijatelné posouzeno propojení říční varianty cca 12km dlouhým umělým kanálem k logistickému centru Břeclav v trase kolem Lanžhota. Znamená to, že z nadále směrně sledovaných tras se na logistické centrum Břeclav připojuje pouze varianta umělého kanálu D-O-L. Z dosud uvedeného vyplývá, že „umělá“ varianta je do výhledu zřejmě jedinou reálnou stopou. Plavební cesta od Břeclavi by měla být prodloužena k Hodonínu a postupně dále na sever a západ v souladu s celkovou koncepcí plavební cesty Dunaj – Odra – Labe (odbočka u Olomouce na Labe).

Připravované logistické centrum v Břeclavi má své výsadní postavení před jinými lokalitami v ČR nejen pro to, že je na významných trasách silničních a železničních, ale především pro svoji možnost napojení na evropskou síť vodních cest plavebním kanálem na Dunaj. Logistické centrum Břeclav by se mohlo stát překladištěm pro lodě o nosnosti do 1000 t a to nejen pro velkokapacitní materiály, ale pomocí kontejnerů i pro veškeré zboží, především do vzdálenější destinací. Zázemím (potenciálem) pro logistické centrum a přístav Břeclav bude nejen brněnská aglomerace, ale po dálnici a železničních koridorech i daleko větší prostor na území ČR i mimo JM kraj.

Po realizaci prvních úseků vodní cesty bude docházet ke konverzi dopravy ze silnice na vodu (zejména u vzdálenějších destinací), čímž se ulehčí zejména silniční dopravě. Za předpokladu realizace plavební cesty až do Hodonína se odhaduje přeprava po vodě na tomto úseku v objemu 4,8 mil. t ročně.

Nezanedbatelným efektem vodní cesty bude i její příspěvek ke zvýšení povodňové ochrany přilehlých území.

Výběr z variant vodní cesty na území JM kraje musí proběhnout v evropském koncepčním „měřítku“ a v koordinaci se sousedními zeměmi (Rakousko, Slovensko, Polsko).

Rozvojem vodní dopravy se zabývá **zákon ČR č. 114/1995 ze dne 25.května 1995** o vnitrozemské plavbě, ve znění **zákona č.358/1999 Sb. a Usnesení vlády České republiky ze dne 11. prosince 1996 č. 635** k financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005.

V současné době koordinuje veškeré studijní práce a iniciativy mezinárodní Sdružení Dunaj – Odra – Labe se sídlem v Praze, založené v roce 1997.

Zákonem vlády České republiky ze dne 11. prosince 1996 č. 635 k financování programu podpory rozvoje vodní dopravy v České republice do roku 2005 se ukládá zahájit jednání s představiteli Polské republiky o společné přípravě splavnění Odry a s představiteli Slovenské republiky a Rakouska o společné přípravě splavnění dolního úseku Moravy. Totéž usnesení ukládá zabezpečit ochranu území pro výhledové splavnění vodních toků Morava a Odra a trasy průplavního spojení Dunaj – Odra – Labe v rámci směrných částí územních plánů velkých územních celků. Tato koncepce je na území České republiky stále dodržována.

V současné době se vývoj projektu odklonil od využití řeky Moravy z Bratislavy a to především pro odpor ekologických iniciativ jak na slovenské, tak i na rakouské straně, ale také pro zájem Slovenska preferovat vážskou trasu. Naproti tomu projevuje Rakousko velký zájem o napojení plavební cesty na Dunaj u Vídně. Za tento plán se staví i město Vídeň.

Význam vodní cesty Dunaj – Odra - Labe zdůraznila panevropská konference o vnitrozemské vodní dopravě, Rotterdam, září 2001: *Podporovat úsilí příslušných vlád k propojení Dunaje, Odry, Labe*. Rovněž tak i **Bílá kniha, Evropská dopravní politika**, zabývající se evropskou dopravní politikou do roku 2010, doporučuje dobudovat chybějící trasy vodních cest. Dle EU náleží D-O-L k páteřním trasám evropské sítě a představuje dosud chybějící část tras E20 a E30.

2.2 Návrh rozvoje rekreační lodní dopravy

Osobní a turistická lodní doprava je provozována na těchto vodních plochách:

Brněnská přehrada na Svatce

Více než padesát let pluje flotila lodí od dubna do října pravidelně z hlavního přístavu v Bystrci až do zastávky Veverská Bítýška při konci vzdutí přehradní nádrže. Současná délka plavební dráhy je 10 km.

Původní lodní park pozůstávající ze dvou lodí, jež mohly pojmout až 90 cestujících, se rozrostl o dalších pět lodí o kapacitě 150 až 280 cestujících. Všechny lodě od zahájení plavby jsou poháněny výhradně elektřinou odebíranou z akumulátorů. Právě díky tomuto elektropohonu „přežily“ všechny zakazy provozu motorových lodí na vodních nádržích. Zájem o lodní dopravu na Brněnské přehradě neustále roste, obzvláště pak po přivedení tramvajové dopravy z města Brna až do blízkosti přístaviště.

Během sezóny od poloviny dubna do poloviny října přeplaví Dopravní podnik města Brna na svých 6 lodích 170 000 cestujících.

Vranovská přehrada na Dyji

Na hladině přehradní nádrže byla po mnoho let provozována osobní lodní doprava, sloužící především rekreaci a turistice. Pro střet s předpisy o vodárenském zdroji, jímž se Vranovská přehrada stala, byl provoz motorových lodí na této nádrži přechodně zastaven, od r. 2004 je opět v menším rozsahu obnoven. Je povolen provoz lodí poháněných spalovacím motorem (akumulátory pro elektropohon nemají na daný úsek dostatečnou kapacitu).

Batův kanál mezi Rohatcem a Otrokovicemi

Plavební a závlahový kanál vybudován v letech 1934-1938 pro lodě o nosnosti do 200 t a o ponoru do 1,2 m. Celková délka plavební cesty je 53,5 km, z toho 23,8 km řekou a 25,2 km plavebním kanálem. Po mnohaletém přerušení provozu byl kanál postupně uváděn znovu do provozu a plavba je možná od Petrova u Strážnic po jez Bělov u Otrokovic. Pravidelná osobní doprava je provozována mezi Petrovem a Starým městem u Uherského Hradiště se sníženým ponorem v celkové délce 42 km, spolu se slepými rameny Moravy 60 km. Zájem se o plavbu je veliký a počet cestujících neustále narůstá. Vzhledem k tomu, že plavba částečně využívá hraničního úseku se Slovenskou republikou, budují se i přístaviště na slovenském břehu řeky Moravy.

Dyje, Břeclav - Lednice, zámecký park

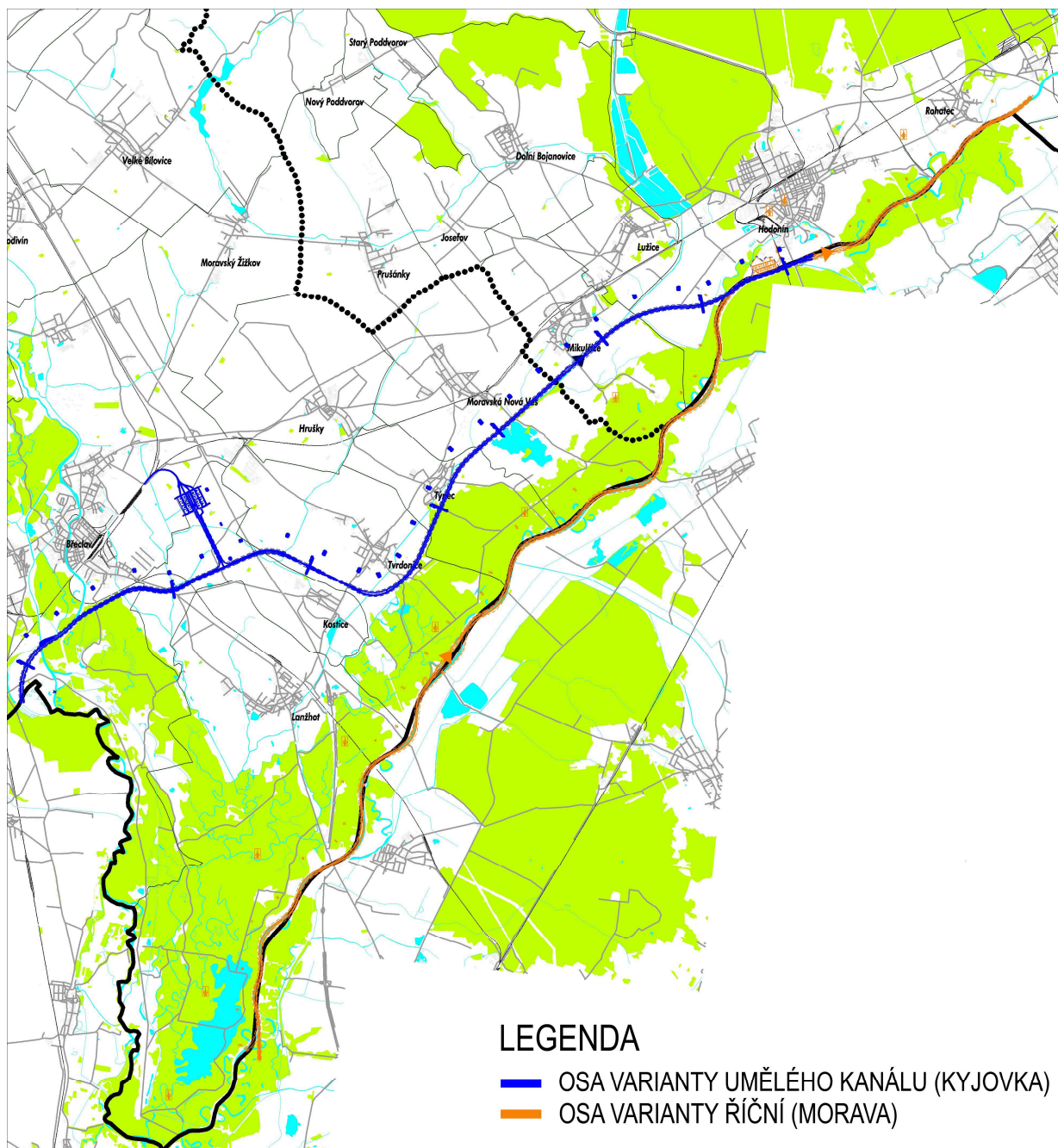
V tomto úseku Dyje je provozována malá turistická vodní doprava dvěma společnostmi. Jedna provozuje osobní rekreační plavbu 3 loděmi o malé tonáži (pro cca 15 cestujících) na staré Dyji (též Zámecká Dyje) u zámeckého parku Lednice v délce cca 3,5 km, druhá společnost se plaví též třemi loděmi o stejné kapacitě od Břeclavi po Lednici (Janův Hrad) v úseku dlouhém cca 8 km.

Punkva v oblasti Macochy

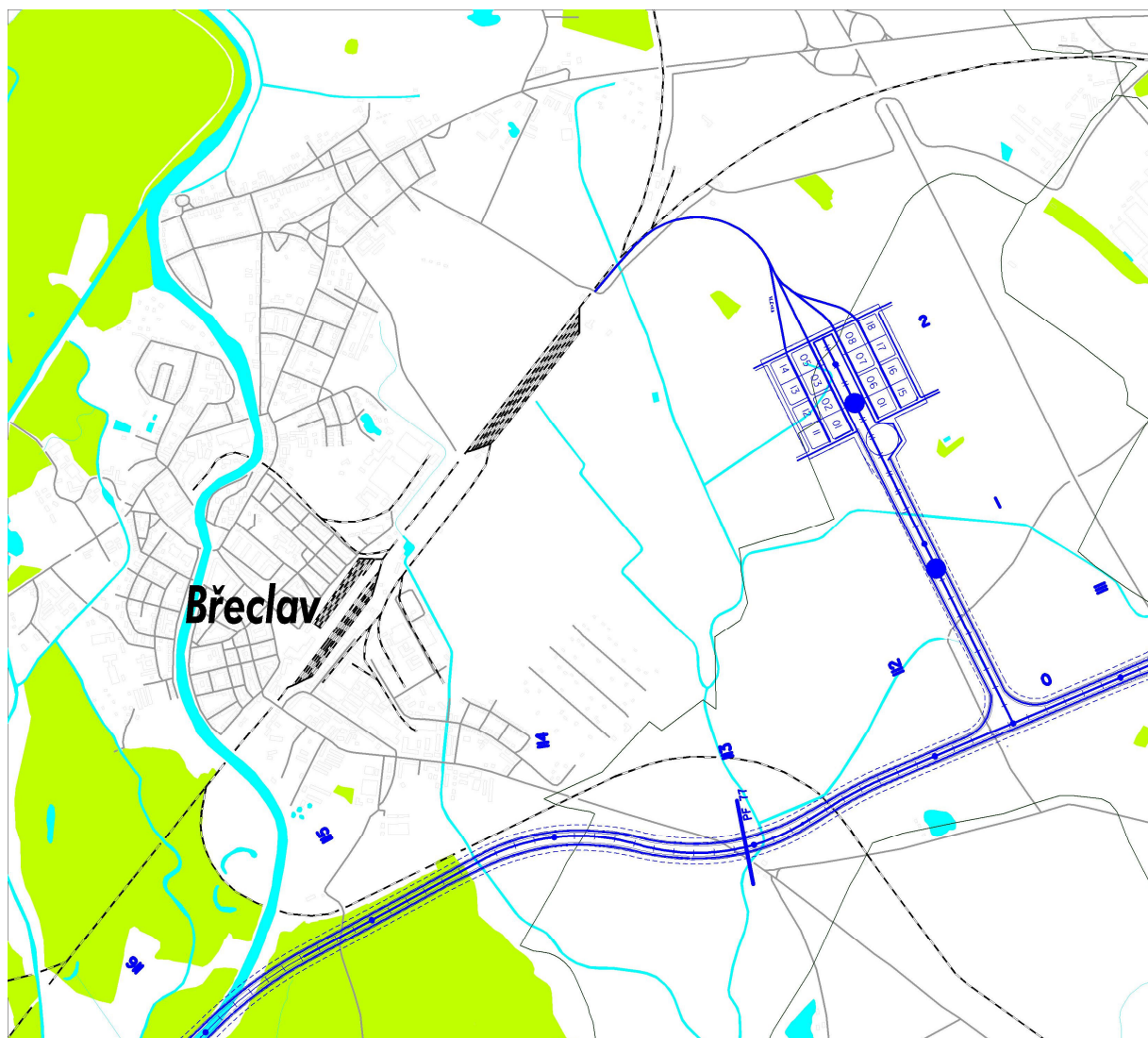
Unikátní turistická plavba se provozuje ode dna propasti Macocha na podzemním úseku říčky Punkvy až po její vyústění na povrch. Délka plavby činí asi 0,5 km. Ročně absolvuje tuto plavební atrakci cca 220.000 cestujících. Plavba zvyšuje i tak vysokou

atraktivitu jeskyní moravského krasu. Zájem návštěvníků je vysoký a překračuje kapacitní možnosti. Plavba je provozována 10 loděmi s nízkým ponorem pro 20 cestujících.

Generel dopravy nesleduje žádné záměry v oblasti rozšiřování tras rekreační lodní dopravy. Jakékoli náměty bude nutno posuzovat individuálně.



Varianty kanálu DOL na území JM kraje – umělý (Kyjovka) a říční (Morava)



Situace terminálu Břeclav

3 ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

3.1 Mezinárodní koridory

Ekonomický a politický vývoj po r.1989 jednoznačně vytýčil postupné začleňování ČR do evropských struktur a z toho plynoucí propojování dopravních infrastruktur jednotlivých států. Pro poměrně vysoké fixní náklady železnice je důležitá koncentrace přepravy na vytvořenou hlavní transevropskou železniční síť. Tato síť byla definována především v dohodách a projektech přijatých v rámci EHK/OSN i na úrovni EU a Mezinárodní železniční unie:

- **AGC** – Dohoda o nejdůležitějších mezinárodních železničních trasách (r.1985),
- **AGTC** – Dohoda o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (r.1991),
- projekt **TER** – Transevropské železniční magistrály (r.1988),
- projekt **TEN** – Síť multimodálních koridorů pro oblast střední a východní Evropy (r.1994),
- projekt **TINA** – Stanovení potřeb dopravní infrastruktury.

Přijaté mezinárodní závazky související s rozvojem železniční infrastruktury, byly promítnuty do republikového materiálu „Návrh rozvoje dopravních sítí ČR do r.2010“, který vláda ČR schválila usnesením č.741 ze dne 21.07.1999. Návazně na tento dokument projednala a schválila vláda ČR usnesením č.145 ze dne 14.02.2001 „Harmonogram a finanční zajištění realizace návrhu rozvoje dopravních sítí v ČR do r.2010“.

Po vstupu ČR do EU se železniční tratě ČR zahrnuté do sítě TINA (základní i doplňkové) staly součástí transevropské dopravní sítě **TEN-T**. Z nich byly Rozhodnutím Evropského parlamentu a Rady č.884/2004/ES (příloha III) stanoveny následující tratě pro modernizaci jako **prioritní projekty evropského významu**:

- **Projekt 22 D: Břeclav – Praha – Norimberk** jako součást železniční osy Athény – Sofie – Budapešť – Vídeň – Praha – Norimberk / Drážďany, tj. IV. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, resp. I. TŽK (st. hr. Rakousko a SR / ČR - Č. Třebová – Praha – Děčín - st. hr. ČR / SRN) a III. TŽK (Praha – Plzeň – Cheb - st. hr. ČR / SRN) dle národního číslování koridorů ČR,
- **Projekt 22 E: Praha – Linz**, spojující výše uvedenou osu s Rakouskem a jižní Evropou, tj. IV. TŽK (Praha - Č. Budějovice - st. hr. ČR / Rakousko) dle národního číslování koridorů ČR,
- **projekt 23 B: Katowice – Břeclav** jako součást železniční osy Gdaňsk – Varšava – Brno – Bratislava / Vídeň, tj. VI. pan-evropského multimodálního koridoru (úsek Katowice - Břeclav je jeho větví VI. A), resp. II. TŽK (st. hr. Polsko / ČR - Petrovice u K. – Ostrava – Přerov - Břeclav). Podle definice železniční osy v citovaném Rozhodnutí patří do tohoto projektu rovněž trať Přerov - Brno.

Další železniční tratě ČR, tvořící součást TEN-T jsou:

- Česká Třebová – Olomouc - Přerov a Dětmarovice - Mosty u Jablunkova - st. hr. ČR / SR jako součást III. národního TŽK,
- Veselí nad Lužnicí - České Velenice - st. hr. ČR / Rakousko jako součást IV. národního TŽK,
- Plzeň – České Budějovice – České Velenice – st. hr. ČR / Rakousko
- Plzeň – Domažlice – Česká Kubice – st. hr. ČR / SRN
- Ústí nad Labem – Chomutov – Cheb

- Děčín – Ústí nad Labem Střekov – Mělník – Lysá nad Labem – Nymburk – Kolín
- Kolín – Havlíčkův Brod – Brno
- Ústí nad Orlicí – Lichkov – st. hr. ČR / Polsko
- Hranice n. Mor. – Horní Lideč – st. hr. ČR / SR
- Polanka nad Odrou / Ostrava Svinov – Ostrava Kunčice – Český Těšín
- Bohumín – odbočka Pudlov – st. hr. ČR / Polsko
-
- Z uvedeného je zřejmé, že **území Jihomoravského kraje** se týkají následující úseky železniční dopravní sítě TEN-T:
- st. hr. Rakousko / Slovensko – Břeclav – Brno – Česká Třebová (součást prioritního projektu 22 D a I. národního TŽK)
- Břeclav – Přerov (součást prioritního projektu 23 B a II. národního TŽK)
- Brno – Přerov (součást prioritního projektu 23 B)
- Brno – Havlíčkův Brod (další železniční trať v síti TEN-T)

3.2 Koridory vysokorychlostních tratí (VRT)

3.2.1 Definice VRT

Kvalitní železniční infrastruktura je jedním z předpokladů pro vstup a plnohodnotné členství zemí Střední a Východní Evropy v EU. V roce 2001 byla využívána evropská vysokorychlostní železniční síť v délce 3260 km a do konce desetiletí tohoto století se očekává její rozvoj až na délku 6000 km a do roku 2020 na délku 10 000 km. Všechny další země, které se budou na tuto síť v budoucnu připojovat, musí splňovat internacionální podmínky interoperability ze všech hledisek.

Součástí evropského systému je i plán na rychlé železniční spojení hlavních měst středoevropského regionu Berlína, Prahy, Vídně, Bratislavy, Budapešti a Varšavy (státy s těmito hlavními městy cca 150 mil. obyvatel) a jejich integrace do již budovaného vysokorychlostního systému v Evropě. Pojem „vysokorychlostní doprava“ = provoz zvlášť konstruovaných nebo upravených vozidel (většinou elektrických jednotek) na nově postavených nebo zrekonstruovaných tratích se speciálními trasovacími i provozními parametry pro traťovou rychlost (v českých podmínkách) až 300 km/h.

V druhé polovině 90.let vyústilo společné úsilí MDS a MH v dokument „ÚTP koridory vysokorychlostních tratí v ČR“, autor Sdružení SUDOP Praha a.s. a SUDOP Brno s.r.o., který sledoval budoucí možnou výstavbu nových tratí VRT ve směrech:

- * Berlín – Praha – Brno – Vídeň/Bratislava,
- * Norimberk – Plzeň – Praha,
- * Brno – Ostrava – Varšava.

Ekonomická stránka výstavby a provozu VRT vyžaduje tak vysokou potenciální poptávku (vyjádřenou min. 40 páry vlaků/den na každém rameni), kterou nemohou generovat aglomerace ČR. Výstavba těchto tratí přichází v úvahu pouze za předpokladu vzniku těchto požadavků v rámci Evropy a vstupu nadnárodního kapitálu.

Vzhledem k tomu, že VRT v ČR v podstatě kopírují modernizované tratě I., II. a III. tranzitního železničního koridoru, kde bude po modernizaci dlouhodobě dostatečná kapacita, jsou důvody pro výstavbu VRT ještě méně aktuální. Je však nutné zajistit územní ochranu navržených tras VRT v územních plánech VÚC pro případnou budoucí jejich realizaci vytvořením celoevropského systému VRT.

NA druhou stranu v okolí velkých aglomerací existují úseky velmi zatížené regionální dopravou, event. souběhem dvou tratí. Již dnes dochází ke kolizím taktu regionální a dálkové dopravy. Při výlukách pak často nastává kolaps regionální dopravy. Event. oživení rychlé mezinárodní nákladní dopravy může být pro regionální dopravu velmi nepříjemné. Zde je žádoucí s výstavbou VRT začít a spojit mezinárodní zátěžový proud s vnitrostátním, i když nebudou zajištěny prostředky na výstavbu celé tratě. V tom případě bude využití a přínos nejvyšší – i když jen část přínosu bude na straně mezinárodní dopravy. Uvolní se kapacita současné tratě v nejzatíženějším úseku pro regionální a nákladní dopravu (rychlé nákladní vlaky mohou být příp. vedeny po VRT).

Vzhledem k výhledu realizace VRT po r. 2030 a úrovni studijních prací jsou vedeny v kategorii územní rezervy.

3.2.2 Návrh preferovaných variant VRT a jejich zapojení do železničního uzlu Brno (ŽUB)

Variantní vedení VRT v úseku Praha – Brno ve studii ÚTP Koridory předpokládá dvě varianty:

- * severní, tzv. kolínská,
- * jižní, tzv. havlíčkobrodská.

Vysokorychlostní koridory jsou v současné době plánované pro traťovou rychlost 300 km/h. Pro trasu VRT bude v území držen koridor o šířce 600 m. Vedení koridoru VRT může být následně upřesněno v jednotlivých ÚPO na základě samostatných jednání obcí s MD. Z rozpracování a projednání koncepce VRT v rámci dalších prací na projektu „ÚTP koridory VRT v ČR“ (pracovní jednání na Krajském úřadě v Brně dne 15.01.2004 za účasti MD ČR, KrÚ JmK a MMB) vyplynuly následující závěry a dohody:

- ze šesti původních variant trasy VRT při jejím zapojení do ŽUB (2 severní a 4 jižní) se nadále sledují pouze dvě varianty (1 severní a 1 jižní), přičemž ze severních variant byla vybrána varianta „severnější“ a rovněž z jižních variant byla vybrána varianta „nejsevernější“, vedená v koridoru mezi dálnicí D1 a střelickou tratí,
- ze severní a jižní varianty Brno – Praha je navrženo propojení na jižní a severní variantu této tratě při průchodu krajem Vysočina,
- z variant trasy Brno – Ostrava bylo vybráno zaústění VRT do ŽUB přes Slatinu, vedení přes Černovice se nesleduje, rovněž se již nesleduje koncepce dle původního ÚP města Brna z r.1994 – „modřický triangl“,
- v prostoru Brno-Slatina – Ponětovice – Blažovice se sleduje čtyřkolejný souběh modernizované dvoukolejné tratě Brno – Přerov a dvoukolejná stopa možné budoucí nové tratě VRT Brno – Ostrava,
- v oblasti křižovatky D1 x I/152 u Dolních Heršpic je navržen „malý triangl“ pro propojení pražské a vídeňské větve VRT (zejména pro tranzitní nákladní dopravu a některé super rychlé spoje osobní dopravy),
-

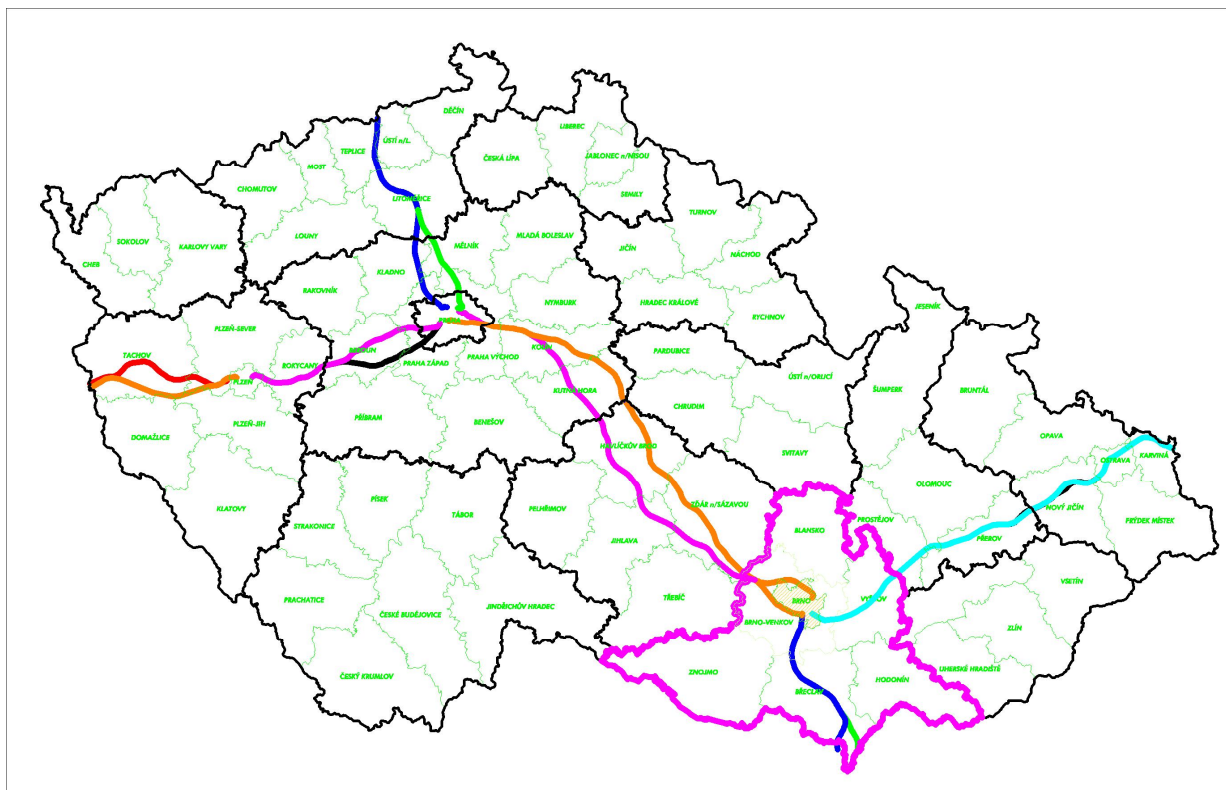
Severní i jižní varianta zaústění VRT od Prahy do Brna bude mít na území JM kraje stejný stupeň územní ochrany (územní rezerva). Z hlediska územních vlivů lze konstatovat, že severní varianta prochází územím s vyšším stupněm ochrany přírody a krajiny, výhodou jižní varianty je dále její částečný souběh s dálnicí D1, menší délka trasy i tunelů a tím i nižší investiční náročnost. Z provozního hlediska není dnes možné určit budoucí cílovou frekvenci na evropských vysokorychlostních tratích v jednotlivých relacích (Praha – Vídeň, Vídeň – Ostrava - Polsko, Praha – Ostrava - Polsko) ani podíl vlaků zastavujících v Brně nebo tranzitujících, rovněž nelze určit podíl nákladní dopravy. Je možné pouze vzhledem k tvaru sítě

a rozložení nejvýznamnějších aglomerací předpokládat, že frekvence a evropský význam spojení v relaci Praha – Ostrava - Polsko bude nižší než v relacích Praha – Vídeň a Vídeň – Ostrava - Polsko. Doprava v relaci Praha – Ostrava - Polsko bude provozována spíše pro kratší (národní, přeshraniční) vztahy. Z toho důvodu je vhodné, že VRT Brno – Ostrava je jednoznačně napojena přes Brno, nové hl. nádraží v odsunuté poloze. Severní varianta VRT Praha – Brno vyžaduje, aby i od Prahy všechny vlaky projížděly žel. uzlem Brno a novým hl. nádražím (ve směru na Ostravu s úvratí). Jižní varianta VRT Praha – Brno naopak umožňuje rychlý, bezkolizní a neobtěžující průjezd tranzitní nákladní dopravy a některých tranzitujících spojů super rychlé osobní dopravy v relaci Praha – Vídeň s využitím navrhovaného „malého trianglu“ u Dolních Heršpic, přičemž vlaky VRT v této relaci zastavující v Brně by do nového hlavního nádraží zajížděly a vyjížděly úvratí (ve stejném směru). Pro obě varianty zaústění VRT Praha – Brno vyhovuje kapacita navrhovaného osobního nádraží 70 tisíc cestujících/den a počet nástupištních hran 11.

Výběr mezi severní a jižní variantou zaústění pražské VRT do Brna je věcí koncepčního rozhodnutí vycházejícího z dopravní technologie systému VRT ve střední Evropě. Toto rozhodnutí musí principiálně padnout na vyšší úrovni než je kraj, nicméně s přihlédnutím k jeho potřebám a zájmům. Úkolem kraje je především prověření a zajištění územní průchodnosti potenciální trasy.



Evropská síť vysokorychlostních železnic v roce 2020:



Výhledová síť vysokorychlostních železnic v ČR

3.3 Celostátní a regionální tratě

Hustota železniční sítě je nad republikovým průměrem. Kraj je křižovatkou významných železničních tahů (I. a II. tranzitní železniční koridor se kříží v žst. Břeclav) a dalších tratí celostátního významu. Síť je dlouhodobě územně stabilizovaná. Větší část (73%) tratí je zařazena do kategorie celostátní dráha, zbytek jsou dráhy regionální.

3.3.1 Konkrétní rozvojové návrhy pro perspektivní tratě celostátní dráhy

Trat' Brno – Přerov

Východiska:

- trať sledována jako doplňková síť projektu TINA, který předpokládá, že do r.2015 budou traťové úseky zařazené do páteřní i doplňkové sítě TINA vyhovovat stanoveným parametrům,
- úsek Brno – Přerov byl Evropskou radou ministrů dopravy zahrnut do mezinárodního koridoru Polsko – Rakousko.
- železniční trať s nejvyšší frekvencí cestujících v rychlíkové dopravě (silné vnitrostátní relace Brno – Ostrava , Brno – Olomouc)
- z důvodu konfigurace železniční a silniční (dálniční) sítě je trať využitelná pro regionální osobní dopravu v úseku Brno – Sokolnice – Křenovice s pokračováním „křenovickou spojkou“ do Slavkova a Kyjova; v úseku Křenovice – Vyškov (– Přerov) je konkurence

silniční dopravy silnější, železniční osobní doprava směrem k Brnu bude organizována po modernizované trati přes Blažovice a Slatinu

Dokumentace:

- „Studie nové železniční tratě Brno – Přerov na území Jihomoravského kraje a její zapojení do železničního uzlu Brno“, pořizovatel: Jihomoravský kraj, odbor dopravy, autor SUDOP Praha a.s. 11/2004.

variantní návrhy:

- varianta 1 – modernizace 200 km/h, nová dvoukolejná trať z velké části v nové stopě, umožňuje rychlost 200 km/h v celé délce trati, nepředpokládá budoucí realizaci VRT, plná peronizace, odstranění všech úrovnových přejezdů, sklonově zůstává zhruba v parametrech stávající tratě
- varianta 2 – modernizace 100 až 120 km/h, zdvoukolejnění tratě z velké části na stávajícím tělese, umožňuje rychlost 100-120 km/h (klasické soupravy) a 130-160 km/h (naklápěcí technika), předpokládá výhledové vedení VRT až ve vzdáleném časovém horizontu, plná peronizace, odstranění některých úrovnových přejezdů, zabezpečení těch ponechaných, sklonově zůstává zhruba v parametrech stávající tratě,
- varianta 3 – optimalizace stávající jednokolejné tratě a výstavba nové trati VRT, částečná úprava stávající tratě (částečné zdvoukolejnění, odstranění trvalých omezení), umožňuje rychlost 90-100 km/h (klasické soupravy) a 110-130 km/h (naklápěcí technika), peronizace, odstranění některých úrovnových přejezdů, zabezpečení těch ponechaných, sklonově zůstává zhruba v parametrech stávající tratě, nová trať v parametrech VRT pro rychlost 300 km/h, provoz oddělený (na VRT jen dálkové osobní a speciální nákladní vlaky, všechny ostatní vlaky zůstávají na stávající trati), mimoúrovňová křížení pozemních komunikací, 1.etapa: částečné zdvoukolejnění úseku Blažovice – Rousínov, 2.etapa: výstavba VRT.
- ve všech variantách shodně přeložka tratě Slatina - Ponětovice se zast. Brno - letiště a zrušením stanice Šlapanice
- doporučené řešení:
- SŽDC zadává studii proveditelnosti tratě Brno – Přerov (fa SUDOP Brno s.r.o. cca 06/2006) podle var.2 studie SUDOP Praha (2004) s úpravou trasy v km 39,4 až 45,1 dle var.1 a s zohledněním připomínek SŽDC ke zmíněné studii SUDOP z r.2004; předpokládaná etapizace: 1. stavba Blažovice – Nezamyslice, 2. stavba Nezamyslice – Přerov a 3. stavba Brno – Blažovice se zřízením nové železniční zastávky Brno-Tuřany ve vazbě na mezinárodní letiště Brno-Tuřany,

Doporučení:

- je nutné podporovat modernizaci a zdvoukolejnění tratě Brno – Přerov v nejkratší možné době,
- ze sledovaných variant se v návrhu generelu doporučuje var.2 s využitím var. 1 dle návrhu SŽDC jako dlouhodobá etapa cílového řešení železniční dopravy na ose Brno – Ostravská aglomerace,

Trať Brno - Břeclav - Lanžhot

- traťové úseky jsou součástí IV. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, resp. I. TŽK (v národním číslování), jehož modernizace (optimalizace) již byla realizována, vyjma železničních uzlů Brno a Břeclav, a k dokončení zbývá úsek Břeclav – Lanžhot – st. hranice se SR,

- modernizace úseku Břeclav – Brno byla provedena komplexně pro rychlost 160 km/h,
- v návrhovém období generelu by pozornost měla být zaměřena na úpravu odbočných tratí pro další rozvoj regionální osobní dopravy v rámci rozšiřování systému IDS JMK na další přepravní relace a směry.
- omezující úsek Modřice – Brno hl.n. zajistí výhledovou potřebnou propustnost 129/126 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou,
- omezující úsek Lanžhot – Břeclav zajistí po modernizaci výhledovou potřebnou propustnost 56/48 v potřebné kvalitě a s rezervou,
- pro minimální narušení hustého taktového provozu v úseku Modřice – Hrušovany u Brna při výlukách, kdy dochází k rozvratu regionální dopravy, se navrhuje zřídit výhybnu v tomto úseku
- navrhuje se nová železniční zastávku Holasice a možný je posun zastávky Rajhrad cca 400m severně do optimální polohy přestupního uzlu

Trať Brno – Česká Třebová

- traťové úseky jsou součástí IV. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, resp. I. TŽK (v národním číslování), jehož modernizace (optimalizace) již byla realizována, vyjma železničního uzlu Brno,
- výraznějším přínosem byla spíše elektrizace trati, neboť optimalizace trati zvýšila průměrnou traťovou rychlost jen na 100,5 km/h (klasické soupravy) a 115 km/h (při použití naklápací techniky),
- omezující úsek Adamov – Maloměřice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 83/82 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou,
- přestavba optimalizovaných úseků s nižší rychlostí na rychlost 160 km/h (homogenizace trasy) se v návrhovém horizontu generelu neuvažuje za předpokladu zahájení přípravy realizace VRT v návrhovém období; pro případ, že by příprava VRT nebyla zahájena, lze doporučit homogenizaci tratě na rychlost 160 km/h již v návrhovém období
- pro minimální narušení hustého taktového provozu v úseku Maloměřice – Adamov při výlukách, kdy dochází k rozvratu regionální dopravy, se navrhuje zřídit výhybnu v tomto úseku

Trať Brno – Havlíčkův Brod

- trať je součástí IV. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, zařazená jako doplňková síť do projektu TINA, který předpokládá, že do r.2015 budou traťové úseky zařazené do páteřní i doplňkové sítě TINA vyhovovat stanoveným parametrům,
- rozhodující přepravní proudy (Brno-Praha) jsou vedeny po dálnici, železnice má jen druhotný význam (obsluha Žďár n/S, Havl. Brod, Čáslav a Kutná Hora); bez změn v dopravní infrastruktuře, zejm. v úseku Kolín – Havl. Brod, není předpoklad změny tohoto stavu,
- v návrhovém období generelu by pozornost měla být zaměřena na úpravu tratě pro napojení Severojižního kolejového diametru,
- úsek Řečkovice – Tišnov se uvažuje se zapojením do Severojižního diametru,
- omezující úsek Kuřim – Tišnov zajistí výhledovou potřebnou propustnost 98/91 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou.

Trať Brno – Okříšky – Jihlava

Východiska:

- obslužný charakter jak v dálkové osobní dopravě (Plzeň, Č.Budějovice, Jihlava, Třebíč), tak v příměstské osobní dopravě se zlomem frekvence na území JMK ve stanici Zastávka u Brna,
- v dálkové relaci Brno – Jihlava – Č.Budějovice je postavení železnice přibližně rovnocenné s autobusovou dopravou; předností železniční dopravy je schopnost zvládnout zvýšené přepravy ve frekvenčně silných dnech
- ze studie „Technicko-ekonomická studie přestavby ŽUB“ vyplývá výhledová potřebná propustnost minimálně 95 vl/d, což si vyžádá částečné zdvoukolejnění trati, jehož rozsah je nutno posoudit územně technickou studií,
- peážní omezující úsek Brno – Střelice musí zajistit výhledovou potřebnou propustnost 88/89 vl/d,
- potřeba zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice v regionální a dálkové dopravě.

Doporučení:

- elektrizace tratě střídavým systémem 25 kV, 50 Hz
- zvýšení traťové rychlosti (Brno – Zastávka - Třebíč)
- zdvoukolejnění úseku Střelice – Zastávka u Brna, tj. 10 km,
- úplná peronizace odbočné stanice Střelice
- potřeba přestupních uzlů Brno - Starý Lískovec a Brno - Vídeňská
- možnost zřízení zastávky Ostopovice
- silný přepravní proud vzhledem k zanedbanému stavu železnice postupně přechází na dálnici

Přínosy:

- přínos elektrizace v regionální dopravě Brno – Třebíč a
- přínos elektrizace v dálkové dopravě Brno – jižní Čechy a severní Morava – Jihlava - jižní Čechy
- zkrácení cestovní doby vlaků dálkové osobní dopravy mezi Brnem a Jihlavou cca o 15 min s maximálním využitím traťové rychlosti a s odstraněním dílčích omezení rychlosti (což nepostačí na konkurenci vůči autobusům)
- zavedení taktové příměstské osobní dopravy v relacích Brno – Zastávka u Brna – Náměšť n.O. – Třebíč

Dokumentace:

- „Studie Brno – Jihlava, elektrizace trati“, pořizovatel: SŽDC s.p., Stavební správa Olomouc, autor SUDOP Brno s.r.o.

Trať (Brno-) Blažovice – Veselí nad Moravou

- obslužný charakter jak v dálkové osobní dopravě (Zlínský kraj, Veselí n/M), tak v příměstské osobní dopravě se zlomem frekvence ve stanici Křov a Bučovice,
- návrh na elektrizaci střídavým systémem 25 kV, 50 Hz, na modernizaci zabezpečovacího zařízení (dálkové ovládání), zkrácení jízdních dob a zvýšení traťové rychlosti, prioritní je přitom úsek Brno – Nesovice (1.etapa),
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice,

- omezující úsek Blažovice – Brno-Slatina zajistí po modernizaci výhledovou potřebnou propustnost 94/92 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou,
- omezující úsek Kyjov – Nemotice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 25/25 vl/d v potřebné kvalitě a se značnou rezervou.
- trať si zachová i do výhledu konkurenční schopnost vůči silnici v regionálních relacích Brno – Kyjov, Brno – Veselí, Brno – Strážnice, ale nikoli Brno – Uherské Hradiště a částečně Brno – Uherský Brod,
- odčerpání podstatné části přepravního proudu na silnici působí souběh s dálnicí D1 a silnicí I/50: prakticky celého proudu v relaci Brno – Slavkov (navíc nevhodná poloha nádraží ve Slavkově), zčásti i Brno - Bučovice
- rovněž souběh železnice se silnicemi I/54 Kyjov – Veselí n/M a I/55 Veselí n/M – Uherské Hradiště znamená citelnou konkurenci,
- pro zlepšení přestupních vazeb je navrhována přestupní zastávka na křížení s tratí 330

Trať Břeclav – Přerov

- traťové úseky jsou součástí VI. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, resp. II. TŽK (v národním číslování), jehož modernizace již byla realizována,
- modernizace úseku Břeclav – Přerov byla provedena komplexně pro rychlost 160 km/h a patří k nejlépe vybaveným železničním tratím na území Jihomoravského kraje,
- omezující úsek Rohatec – Bzenec přívoz zajistí výhledovou potřebnou propustnost 66/66 vl/d v potřebné kvalitě a se značnou rezervou,
- omezující úsek Moravský Písek – Nedakonice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 72/75 vl/d v potřebné kvalitě a se značnou rezervou,
- pro zlepšení přestupních vazeb je navrhována přestupní zastávka na křížení s tratí 340.

Trať Hodonín – Rohatec – Veselí nad Moravou

- jednokolejná neelektrizovaná trať má obslužný charakter v osobní dopravě, nákladní doprava minimální a jen v úseku Strážnice – Veselí n/M,
- nejsilnější přepravní proud v jihovýchodní části Jihomoravského kraje je dán hlavní osou osídlení v Dolnomoravském úvalu Hodonín – Strážnice – Veselí n/M – Uherské Hradiště,
- vyšší konkurenční schopnosti železniční trati brání nízká úseková rychlost (28-39 km/h) vlivem zastaralého zabezpečovacího zařízení a vozidlového parku;
- naléhavá je modernizace tratě a v další etapě i elektrizace tratě
- omezující úsek Rohatec – Sudoměřice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 18/18 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou
- omezující úsek Strážnice – Veselí n/M zajistí výhledovou potřebnou propustnost 19/19 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou

Trať Veselí nad Moravou – Javorník n. V.

- jednokolejná neelektrizovaná trať má obslužný charakter jak ve vnitrostátní osobní dopravě, tak v mezistátní osobní dopravě do pohraniční přechodové stanice Vrbovce na území SR,
- trať neobsluhuje uspokojivým způsobem přilehlé obce s výjimkou Velké n.V., Lipova, event. Louky,
- souběh železnice se silnicemi I/54 a II/499,

- železniční přechod Javorník n/V – Vrbovce ŽSR má tendenci trvalého poklesu frekvence cestujících,
- přeshraniční nákladní doprava jen při mimořádnostech (2 páry vlaků podle potřeby),
- zastaralé zabezpečovací zařízení
- omezující úsek Lipov – Veselí n/M zajistí výhledovou potřebnou propustnost 17/17 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou

Trať Znojmo – Šatov (- Retz)

- jednokolejná trať má obslužný charakter ve vnitrostátní i mezistátní přepravě, přímé spojení spěšnými vlaky Znojmo – Retz – Vídeň,
- v návrhovém horizontu generelu dopravy může dojít k elektrizaci trati 248 Znojmo – Retz a k její modernizaci v rámci předelektrizačních úprav, v současné době se připravuje potřebná dokumentace stavby (elektrizace, zvýšení traťové rychlosti na 80 km/h, dálkové ovládání žst.Šatov ze Znojma),
- omezující úsek Šatov – Znojmo zajistí výhledovou potřebnou propustnost 15/15 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou.

Trať Znojmo - Okříšky

- poloha většiny železničních stanic a zastávek na trati 241 Znojmo – Okříšky ve značné vzdálenosti od obcí, železniční trať podstatně delší než silnice I / 38,
- trať vede mimo přirozená centra (Třebíč) a je podstatně delší než silnice,
- cestovní dobou v relaci Znojmo – Jihlava (- Praha) není konkurenceschopná vůči silnici I/38 a D1, využitelnost tratě jen v regionální dopravě Znojmo - Mor. Budějovice,
- omezující úsek Znojmo – Olbramkostel zajistí výhledovou potřebnou propustnost 17/17 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou,
- klíč k event. zvýšení významu tratě spočívá jedině v rozsáhlé modernizaci tratě Kolín – Jihlava nebo v navázání Jihlavy na VRT; Bez těchto podmínek nejsou rozsáhlé investice na trati 241 potřebné v návrhovém období generelu dopravy.

Trať Břeclav – Znojmo

- příhraniční jednokolejná neelektrizovaná trať má obslužný charakter v osobní i nákladní dopravě,
- v minulosti zvažovaná trasa jižního odklonového tahu pozbyla svého uplatnění s ohledem na výrazný pokles železniční nákladní dopravy, jejíž koncentrace na kapacitní hlavní elektrizované tahy je postačující,
- přepravní potenciál je zvládnutelný motorovou trakcí a elektrizaci tratě není třeba z hlediska osobní dopravy považovat za prioritu v návrhovém období generelu,
- omezující úsek Boří les – Valtice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 17/17 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou
- omezující úsek Hodonice – Znojmo zajistí výhledovou potřebnou propustnost 22/22 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou
- nutná je modernizace zabezpečovacího zařízení (místně stavěné výhybky) spojená s event. dílčím zvýšením traťové rychlosti

3.3.2 Perspektiva regionálních tratí

Trať Tišnov – Nedvědice – Žďár n/S

- vliv přímých autobusových linek z Bystřice n.P. přes Nedvědici do Brna a zejména nízká cestovní rychlost (Tišnov-Nedvědice 40 km/h) jsou příčinou trvalého úbytku cestujících, využívajících ještě železniční dopravu,
- pro zachování konkurenceschopnosti železnice vůči silniční dopravě jsou žádoucí investiční a organizační opatření k alespoň dílčímu zvýšení traťové rychlosti 50 km / h (třetí nejnaléhavější případ na tratích JMK)
- omezující úsek Tišnov – Nedvědice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 16/16 vl/d v potřebné kvalitě, ale bez rezervy,
- modernizace trati (elektrizace, zvýšení traťové rychlosti) s cílem vedení přímých vlaků v relaci Brno – Tišnov – Nedvědice
- výstavba terminálu v Nedvědici.

Trať Brno, Řečkovice – Brno, hlavní n. – Chrlice (Severojižní diametr)

- trať uvažovaná jako speciální dráha kolejového diametru města Brna, není dosud v předkládané variantě stabilizována v ÚP města Brna,
- úseky Řečkovice - Tylova, Královopolská - Tererova, Svatopetrská - Chrlice jsou vedeny jako povrchové, většinou na estakádách,
- úseky Tylova - Královopolská, Tererova - Svatopetrská jsou vedeny jako podpovrchové, hloubené i ražené,
- se stanicí Zvonařka (odsunuté hlavní) je třeba uvažovat při zakládání nového osobního nádraží v odsunuté poloze (výstavba nádraží bude předcházet výstavbě diametru),
- jsou potřebné úpravy stanic Řečkovice a Chrlice při napojení na stávající trať,
- další navrhované stanice (od severu): Novoměstská, Tylova, Technická univerzita, Královopolská, Tererova, Šumavská, Konečného nám, Moravské nám, Hlavní nádraží (Nádražní), Zvonařka (Hlavní nádraží), Svatopetrská, Mariánské nám., Hněvkovského, ShoppingPark, Olympia

Trať Brno – Sokolnice – křenovická spojka - Slavkov u Brna

Východiska:

- po převedení „přerovské tratě“ do trasy přes Blažovice se úsek celostátní tratě 300 Brno - Křenovice změní na regionální dráhu, na kterou naváže křenovická spojka
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice,
- plnohodnotné zapojení trati do integrovaného dopravního systému JMK s taktovou dopravou
- nová železniční zastávka Křenovice-Hrušky v omezujícím úseku Sokolnice – Slavkov u Brna,

Dokumentace:

- „Technická studie Křenovické spojky tratí 300 a 340“, pořizovatel: Jihomoravský kraj, odbor dopravy, autor IKP CE Praha s.r.o. 04/2005.
- Studie proveditelnosti severojižního kolejového diametru města Brna zapojeného do regionu (Cityplan, 2003, zadavatel JMK, odbor dopravy)

Doporučení:

- v 1.etapě zřízení výhybny Hostěrádky-Rešov, která zajistí potřebnou kapacitu regionální osobní dopravy v taktu minimálně 30 min ve špičce
- 2. etapa výstavba Křenovické spojky, pro celodenní provoz (doba 04-23 hod) jako maximum 26 párů Os vlaků/den, což představuje takt 30 min ve špičce / 60 min v sedle,
- ve 3. etapě po zprovoznění Severojižního diametru se zaústěním do tratě u Chrlic se uvažuje s převedením příměstské osobní dopravy z chrlické tratě do SJ kolejového diametru a s postupným zahuštěním dopravy pro celodenní provoz (doba 04-24 hod) až na cílových 51 párů vlaků/den, což představuje takt 15 min ve špičce / 30-60 min v sedle
- úsek Chrlice – Brno, nové hl.n. by za tohoto stavu bylo možné zrušit; do doby rozhodnutí o realizovatelnosti SJ diametru v předkládané podobě v novém ÚP města Brna nelze vyvozovat přesnější závěry,
- úsek Sokolnice – Chrlice se v cílovém stavu diametru uvažuje dvoukolejný,
- část jednokolejného úseku dnešní „přerovské trati“ Zbýšov odbočka – Holubice se v návrhovém období generelu dopravy, po dokončení modernizace budoucí přerovské tratě v úseku Brno – Holubice a přestavby ŽUB, doporučuje ke zrušení,
- za provozu diametru jako speciální dráhy lze nákladní dopravu provozovat v úseku Chrlice – Slavkov.

Trat' Střelice – Mor.Bránice – Hrušovany n/J / Oslavany

Východiska:

- obslužný charakter jak v dálkové osobní dopravě (Hrušovany n/J, Znojmo), tak zejména v příměstské osobní dopravě, s převládající dojížděkou do Brna,
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice
- nízká traťová rychlost 30 km /h v úseku M. Bránice - Oslavany (nejnaléhavější případ zanedbání stavu dopravní cesty v JMK)
- velmi problematický je úsek Mor. Krumlov - Miroslav – Hrušovany n/J, vedený mimo důležité přepravní proudy se značnou vzdáleností od osídlení (obec Našiměřice 2,3 km, Miroslav 4,8 km, Břežany 2,0 km, Pravice 0,9 km a Hrušovany n/J 2,8 km od železnice),
- vedení rychlejší autobusové linky Brno – Hrušovany n/J je důvodem současného železničního přepravního proudu v úseku Miroslav – Hrušovany n/J méně než 100
- omezující úsek Mor.Bránice – Ivančice nezajistí výhledovou potřebnou propustnost 48/48 vl/d v potřebné kvalitě
- nevhodná poloha nádraží v Oslavanech (1,0 km od centra) a nízká cestovní rychlost v úseku Ivančice – Oslavany (22,5 km/h)

Doporučení

- zvýšit výkonnost této jednokolejné tratě lze její elektrizací a předelektrizačními úpravami (odstranění dílčích omezení rychlosti, úprava zabezpečovacího zařízení), potřebná dokumentace není zpracována,
- v 1.etapě zvýšení traťové rychlosti Mor. Bránice - Ivančice
- v 2.etapě modernizací trati zvýšit výkonnost obnovením stanice (nebo výhybny) Silůvky, příp. výstavbou výhybny a zastávky Prštice v polovině úseku Střelice – Mor.Bránice,
- v další etapě elektrizace v úseku Střelice – Mor.Krumlov a Mor.Bránice - Ivančice
- odstranění přestupů v žst. Mor.Bránice vedením přímých vlaků Brno – Ivančice – (dvouskupinové vlaky)

- ukončit regionální osobní dopravu v úseku Ivančice - Oslavany, trať příp. ponechat jako vlečku pro nákladní dopravu,
- po zavedení autobusové linky Brno – Hrušovany n/J zvážit zastavení regionální železniční osobní dopravu v úseku Mor.Krumlov - Miroslav – Hrušovany n/J.
- zastávky Budkovice a Našiměřice s minimální frekvencí zvážit ke zrušení

Výstupy:

- případná elektrizace tratě i v úseku Mor.Krumlov – Miroslav by zvýšila přepravní potenciál o dalších 900 cest/d, což však není dostatečným odůvodněním elektrizace tohoto úseku
- relace Oslavany - Brno bude směřována zejm. do terminálu Tetčice (trať 240) po modernizaci úseku Mor.Bránice - Ivančice do terminálu Ivančice

Trať Hrušovany n/J – Hevlín

- příhraniční jednokolejná neelektrizovaná trať má obslužný charakter pouze v osobní dopravě, nákladní doprava není provozována,
- žst. Hevlín nemá výpravní oprávnění pro podej a výdej vozových zásilek
- odlehlost obcí od železniční trati (Hrušovany n/J 2,8 km, Hrabětice 0,75 km, Šanov 0,6 km a Hevlín 0,7 km) a nízká cestovní rychlost (38-42 km/h) jsou důsledkem extrémně slabého přepravního proudu (z Hrušovan 180 cest/d a do Hevlína 125 cest/d), který za poslední 3 roky poklesl o 50% následkem rozvoje autobusové dopravy
- v návrhovém období generelu neuvažovat s obnovením železničního přechodu
- zastavit regionální železniční osobní dopravu v úseku Hrušovany n/J – Hevlín.
- provozování trati je věcí podnikatelských subjektů, zrušení tratí je principiálně možné

Boskovická spojka

- obslužný charakter v příměstské osobní dopravě, s převládající dojížděnkou do Brna,
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice odstraněním přestupů v žst. Skalice n/S
- doporučuje se realizace boskovické spojky dle var.1 zmíněné dokumentace s návrhovými parametry:
- elektrizace trati pro provoz kolejovými vozidly (jednotkami); provoz pouze pro regionální osobní dopravu, nákladní doprava se nepředpokládá,
- traťová rychlost 80 km/h s dílčími omezeními v místě odbočení na 60 km/h a v místě napojení do žst. Boskovice na 40 km/h,
- nová železniční zastávka Lhota-Rapotínka cca v km 192,100 až 192,270
- opuštění stávajícího tělesa trati Skalice n/S – Boskovice a jeho částečného využití pro navrhovanou boskovickou spojkou,

Dokumentace:

- „Vyhledávací studie trasy boskovické spojky tratí 260 a 262 pro regionální železnici“, pořizovatel: Jihomoravský kraj, KÚ odbor dopravy, autor ILF CE Praha s.r.o. 11/2003.

Trať Skalice n/S - Boskovice – Chornice

- jen část tratě (22 km) leží na území Jihomoravského kraje, hranice jsou u obce Velké Opatovice, kde je vedle Boskovic další výrazný zlom frekvence cestujících,
- obslužný charakter v regionální osobní dopravě s převažující dojížděnkou z obcí na území Jihomoravského kraje do Blanska,
- vyhovující polohu má železniční trať vůči obcím Boskovice, Knínice a částečně i Velké Opatovice, jinak je trať vedena mimo osídlení, což spolu s nízkou cestovní rychlostí (Boskovice – V.Opatovice 36 km/h) je příčinou výrazného lomu přepravního proudu (do V.Opatovic ještě 225 cest/d, ale v úseku do Jevíčka již jen 60 cest/d – jeden z nejslabších proudů na území JMK),
- nevyhovující vzdálenost obcí od železnice: Šebetov 1,1 km, Světlá 1,2 km, Cetkovice 1,7 km, Borotín z Cetkovic 2,2 km, Jevíčko 1,5 km, Jaroměřice u Jevíčka 1,7 km, Chornice 1,5 km,
- v souběhu se železnicí je vedena silnice II/374, autobusová doprava obslouží všechny obce,
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice (odstranění přestupů v žst. Skalice n/S vedením přímých vlaků Brno – Boskovice) výstavbou tzv. „Boskovické spojky“, na níž bude zřízena i nová železniční zastávka Lhota Rapotina,
- po realizaci boskovické spojky a terminálu IDS Boskovice zastavit regionální železniční osobní dopravu v úseku Skalice - Boskovice – Velké Opatovice,

Trať Židlochovice – Hrušovany u Brna

- obslužný charakter v příměstské osobní dopravě, s převládající dojížděnkou do Brna,
- bývalá trať, dnes součást stanice Hrušovany u Brna
- traťová rychlost 30 km/h
- navrhuje se rekonstrukce a elektrizace trati, zvýšení traťové rychlosti
- provoz pouze pro regionální osobní dopravu, nákladní doprava se nepředpokládá,
- zvýšení konkurenceschopnosti železnice a změna dosavadního modelu dopravní obsluhy ve prospěch železnice s ukončením autobusových linek z jihovýchodního prostoru Brněnska v terminálu IDS Židlochovice

Dokumentace:

- Studie Rekonstrukce a elektrizace železniční trati Hrušovany u Brna - Židlochovice (SUDOP Brno, 2002)
- Studie územních dopadů rekonstrukce tratě Hrušovany u Brna - Židlochovice (SAURA, 2005)

Trať Vranovice – Pohořelice

- obslužný charakter v příměstské osobní dopravě, s převládající dojížděnkou do Brna,
- trať se závlekem přes Vranovice není konkurence schopná vůči R 52,
- vzdálenost obce Pohořelice od železnice 0,75 km způsobuje, že trať obsluhuje především obec Přibice (přepravní proud z Vranovic 230 cest/d, ale do Pohořelic jen 115 cest/d),
- optimální obsluha Pohořelic železniční dopravou by si vyžádala zcela novou trať se zapojením do Hrušovan u Brna, což v návrhovém horizontu generel nenavrhuje

- navrhuje se zastavit regionální železniční osobní dopravu a obsluhu obcí nahradit autobusovou dopravou
- provozování trati je věcí podnikatelských subjektů, zrušení tratí je principiálně možné

Trať Hustopeče u Brna – Šakvice:

- obslužný charakter v příměstské osobní dopravě, s převládající dojížděnkou do Brna,
- mezistaniční úsek Hustopeče u Brna – Šakvice zajistí výhledovou potřebnou propustnost 22/22 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou,
- traťová rychlost 40 km/h je druhým nejnaléhavějším případem na odbočných tratích JMK
- prioritou je zvýšení traťové rychlosti
- v druhé etapě elektrizace
- existující vyhovující terminál v Hustopečích

Trať Hodonín – Zaječín:

- obslužný charakter v regionální osobní dopravě, významný přepravní potenciál jen v úseku Zaječín – Velké Pavlovice
- v úseku Čejč – Hodonín je konkurenční souběh se silnicí II/380 Brno – Hodonín
- výhledově řešit nepříznivou traťovou rychlost 50 km/h v úseku Zaječín – Čejč,
- nákladní doprava bude provozována jen v úseku Hodonín – Čejč, úsek trati Čejč - Zaječín zůstane bez nákladní dopravy.
- navrhuje se zvážit zastavit regionální železniční osobní dopravu v úseku Čejč – Hodonín

Trať Břeclav – Lednice

- trať má pouze rekreační provoz (turistická atrakce v lednicko-valtickém areálu), nemá charakter zajištění dopravní obslužnosti,
- navrhuje se zastavit regionální železniční osobní dopravu
- napříště by aktivity tohoto typu měly mít komerční charakter a neměly by být dotovány z veřejných prostředků na dopravní obslužnost (nevylučuje se dotace např. z titulu cest. ruchu), zrušení trati bez tohoto využití je principiálně možné

3.3.3 Problematika hraničních přechodů

Přechod Hohenau – Břeclav

- trať je součástí IV. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, resp. I. tžk (v národním číslování), jehož modernizace již byla realizována,
- nárůst četnosti pravidelné přeshraniční osobní dopravy není zatím frekvenčně opodstatněný (přeshraniční přepravní proud činí 120 cest/d v jednom směru),
- omezující úsek Bernhardsthal ÖBB – Břeclav zajistí výhledovou potřebnou propustnost 66/66 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou.

- zavedení mezinárodní slevy po rozšíření IDS JMK.

Přechod Kúty – Lanžhot

- trať je součástí IV. pan-evropského multimodálního dopravního koridoru, resp. I. TŽK (v národním číslování), jehož modernizace se v úseku Břeclav – Kúty teprve připravuje,
- zachování současného rozsahu a modelu osobní dopravy,
- omezující úsek Kúty ŽSR – Lanžhot zajistí výhledovou potřebnou propustnost 76/76 vl/d v potřebné kvalitě a s rezervou.

Přechod Hodonín – Holíč nad Moravou

- s pravidelnou přeshraniční osobní dopravou se ani v budoucnu neuvažuje,
- přechod bude udržován pouze pro mimořádnosti (např. pro odklonovou dopravu).

Přechod Sudoměřice nad Moravou – Skalica na Slovensku

- jednokolejná neelektrizovaná trať je v přeshraniční dopravě provozována v jízdním řádu 2004-2005 v minimální rozsahu v počtu 5 párů vl/d; železniční přechod je otevřen od 05 do 21 hodin,
- v daném směru neexistuje souběžná autobusová doprava,
- z celého Slovenska má přechod význam jen pro občany obcí Skalica a Holíč, ostatní přepravní proudy ze Slovenska v daném regionu směřují po dálnici D2, přes železniční přechod Kúty – Lanžhot nebo silniční přechod Holíč – Hodonín.

Přechod Vrbovce – Veselí nad Moravou

- jednokolejná neelektrizovaná trať zajišťuje pravidelně jen přeshraniční osobní dopravu,
- přeshraniční nákladní doprava je provozována jen mimořádně, jízdní řád obsahuje 2 páry Pn vlaků podle potřeby.
- zachovat železniční přeshraniční osobní dopravu,

Přechod Retz – Šatov (-Znojmo)

- jednokolejná neelektrizovaná trať má obslužný charakter ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě, přímé spojení spěšnými vlaky Znojmo – Retz – Vídeň,
- minimální rozsah základní dopravní obslužnosti v počtu 7 párů Os vlaků v občanský den,
- zachování současného rozsahu a modelu dopravy,
- žádoucí je zavedení mezinárodní slevy po rozšíření IDS JMK.

3.3.4 Zbývající tratě bez osobní dopravy

Trať Kyjov – Mutěnice

- bez nákladní přepravy, trať je SŽDC navrhována ke zrušení

- provozování trati je věcí podnikatelských subjektů, zrušení tratí je principiálně možné

Trať Čejč – Ždánice

- v traťovém úseku je provozována pouze nákladní doprava v počtu 2 páry Mn vlaků za den v úseku Čejč – Uhřetice u Kyjova.
- Uhřetice - Ždánice bez ND a je SŽDC navrhován ke zrušení
- provozování trati je věcí podnikatelských subjektů, zrušení tratí je principiálně možné

Trať Nemotice – Koryčany

- trať slouží pouze pro nákladní dopravu a svou koncovou stanicí Koryčany zasahuje již do sousedního Zlínského kraje,
- dirigovaná trať se zjednodušenou dopravou; pravidelná obsluha 1 pár vlaků za den.
- provozování trati je věcí podnikatelských subjektů, zrušení tratí je principiálně možné

3.4 Perspektiva železničních uzlů

Modernizace traťových úseků I. a II. tranzitního koridoru je již dokončena, avšak zatím se vyhnula železničním uzlům Brno a Břeclav. Oba tyto železniční uzly jsou jedinými uzly v Jihomoravském kraji s nedostatečnou kapacitou pro výhledové přepravní požadavky a jejich řešení je odsunuto za r. 2010.

3.4.1 Přestavba ŽU Brno

Hlavním problémem železniční dopravy je přestavba železničního uzlu Brno, především výstavba nového osobního nádraží ČD. Současný celkový stav uzlu:

- podstatně omezuje výkony připojených tratí pro nedostatečné odstavné kapacity a rozptýlené provozy,
- neumožňuje plné zapojení příměstské železniční osobní dopravy do připravovaného integrovaného dopravního systému HD,
- je z pohledu nabízené kultury cestování a komfortu služeb nedůstojný významu sídelního centra.
- zcela chybí technické zázemí pro údržbu a čištění žel. vozů)

Již dokončená modernizace I. tranzitního koridoru ČD v úseku Č.Třebová – Brno – Břeclav jen nepatrně zvýšila průměrnou traťovou rychlost na území krajského města Brna, a to z průměru 81,88 km/h před modernizací na 82,53 km/h (klasické soupravy) a 97,90 km/h (vozidla s naklápečí technikou) po modernizaci. Aby tento minimální přínos modernizace nebyl znehodnocen stávajícím průjezdem přes žst. Brno hl. n. traťovou rychlostí sníženou na 30 nebo 40 km/h je nutné celý průtah modernizovat.

Otázka správné polohy osobního nádraží v jižním sektoru města se objevuje v různých podobách v územně plánovacích dokumentacích a podkladech vlastně již od její výstavby před více než 160 lety. Železnice je v dnešním městě bariérou. Náročnost koncepce řešení i následné realizace je dána omezeným prostorem, velkým počtem připojených traťových úseků a rozsahem provozů zajišťujících práci uzlu. Několikaleté intenzivní úsilí o nalezení optimální podoby přestavby železničního uzlu Brno vyvrcholilo v polovině r. 2002, kdy vláda ČR rozhodla

o variantě přemístění nového kapacitního osobního nádraží do tzv. odsunuté polohy do prostoru k ústřednímu autobusovému nádraží Zvonařka. Tato nová poloha osobního nádraží z dopravně technického hlediska poskytuje ideální koncepci propojení s moderním dopravním uzlem v přímé návaznosti na autobusové nádraží a se spojením do centra města.

Přeložením dopravního uzlu mimo vnitřní město se dosáhne mimořádného odlehčení dopravy v centru. Proti tomu vznikne možnost pěší spojnice mezi centrem města a řekou Svratkou, což by značně přispělo ke zvýšení kvality území. Nová poloha osobního nádraží:

- umožní optimálně koncipovat rozložení dopravních uzlů,
- umožní přímé spojení s centrem města racionální interní dopravní obslužností,
- nemusí se překonávat žádné bariéry,
- nabízí optimální možnosti interního a externího propojení,
- zajišťuje optimalizaci dopravního systému a flexibilní možnosti expanze a rozvoj dopravní sítě, což by umožnilo i budoucí rozvoj Brna i v oblasti dopravy, jak MHD, tak i IAD.

• Přestavba železničního uzlu Brno řeší nejen polohu a vybavení nového osobního nádraží, ale upravuje do logických řetězců i další provozní činnosti:

- odstavné nádraží s provozními celky odstavných a deponovacích kolejí,
- technologický objekt a provozní centrum odstavného nádraží,
- hala provozního ošetření souprav, elektrických jednotek, opravna vozů, myčka,
- hala provozního ošetření lokomotiv, myčka lokomotiv,
- odstavné a čekací koleje pro lokomotivy,
- areál udržovacích jednotek SDC Brno,
- nákladový obvod a logistické centrum,
- poštovní a pěštinový dvůr.

Nové osobní nádraží v odsunuté poloze:

- je navrženo pro přepravní špičku 70 tisíc cestujících/d, na kterou jsou dimenzována navržená železniční zařízení,
- je koncipováno jako nádraží průjezdného typu, které umožní pokračování vlaků na protilehlé traťové úseky, což má pozitivní vliv jednak na potřebné kolejové a nástupištní kapacity a jednak na snížení četnosti přestupu cestujících z vlaku na vlak. K tomu slouží 11 nástupištních hran u 6 ostrovních nástupišť s výškou hrany 550 mm NTK a délkou 350-400 m, 1 objízdna kolej mimo nástupištní hrany, kolej pro nakládku a vykládku aut (autocouchet) a dvoukolejný nákladní průtah, vedený po vnějším obvodu osobního nádraží.
- má nástupiště propojena podchodem, který je současně uvažován jako odbavovací hala, příchod na jednotlivá nástupiště schodišťovými rameny, eskalátory a osobními výtahy. Pod podchodem je současně uvažováno vedení trasy tzv. „Severojižního tramvajového (kolejového) diametru“, jehož stanice „Hlavní nádraží“ je situována v těsné vazbě na odbavovací halu nádraží ČD.

Řešení přestavby železničního uzlu Brno bylo do generelu dopravy převzato z příslušných dokumentací. Případná redukce navrhovaného počtu nástupních hran může ohrozit zkvalitnění vedení regionální dopravy uzlem.

Součástí přestavby železničního uzlu je nové řešení tří nácestných zastávek (stanic) jako dílčí kompenzace odsunuté polohy nového nádraží.

Brno - Židenice

Ze stávající stanice zůstane zachován podchod pro výstup na ul. Lazaretní a staniční budova pro provozní potřeby. Nová dvě ostrovní nástupiště budou od stávajícího podchodu

prodloužena směrem k ul. Bubeníčkově s novým podchodem. Tím dojde k těsnější vazbě mezi železnicí, tramvají a regionálnímu autobusu.

Brno - Černovice

Stávající zastávka bude zrušena.

Stanice sestávající ze tří ostrovní nástupišť bude umístěna na mostě přes ul. Olomouckou. Tím opět dojde k těsnější vazbě mezi železnicí, tramvají, městskými a regionálnímu autobusu.

Brno - Vídeňská

Stávající stanice Horní Heršpice bude zrušena.

Pro tratě 240 a 244 bude zřízena zastávka pod mostem s ul. Vídeňskou. Zastávka bude mít jedno ostrovní nástupiště. Železnicí tak bude těsně navázána na tramvajovou trať do Modřic.

3.4.2 Problematika ŽU Břeclav

Železniční uzel Břeclav je pohraniční přechodovou stanicí, jejíž kapacita je stejně jako v minulosti, tak i dosud využívána především v mezistátní nákladní přepravě (směr Slovensko, Rakousko, Polsko a SRN na tratích I. a II. koridoru a jsou s pohledu dnešních i výhledových výkonů dostatečná.

Zařízení pro osobní dopravu však dosud nebyla zkapacitněna, ačkoliv původní objem přeshraniční osobní dopravy na styku s Rakouskem se dnes značně zvýšil. Připravovaná modernizace železničního uzlu Břeclav pod názvem „Průjezd železničním uzlem Břeclav“ předpokládá úpravy zejména v osobním nádraží.

V osobním nádraží se tak výhledově předpokládá 12 nástupištních hran, z toho 4 v kusém provedení a 8 průjezdných. Součástí modernizace osobního nádraží by měly být i úpravy v přednádražním prostoru, který bude upraven jako přestupní terminál s vazbou mezi pátevní kolejovou dopravou a návaznými dopravními prostředky MHD a linkových autobusů, dále s dostatečným počtem míst P+R, B+R a pro TAXI.

3.5 Návrh etapizace rozvoje železniční sítě

Opatření navrhovaná v kap. 3.3. a 3.4. dotýkající se vedení tratí a dopravní technologie (např. výhybny) je třeba generelem doporučit jako závazná. Dále jako závazná je třeba chápat opatření v rámci přestavby ŽU Brno a Břeclav a realizaci terminálu Brno - Starý Lískovec. Tato opatření by měla být deklarována v územních plánech jako veřejně prospěšné stavby.

Ostatní nové zastávky a stanice jsou navrhovány jako směrné.

3.5.1 Stanovení preferovaných tratí a uzlů železniční dopravy

- Nejvyšší priorita:
 - modernizace tratě Brno – Přerov,
 - přestavba železničního uzlu Brno,
 - modernizace tratě Brno – Jihlava,
 - přestavba železničního uzlu Břeclav.

3.6 Kombinovaná doprava

Prognóza rozvoje nákladní dopravy na železnici do roku 2030 je velmi nejistá, neboť záleží na politicko – hospodářské situaci a rozhodnutích v rámci ČR i EU o podpoře či restrikci (zpoplatnění) jednotlivých druhů dopravy. V přepravě nákladů lze obecně očekávat podporu trendu rozvoje kombinované dopravy s využitím logistických center a překladišť. Jihomoravský kraj nabízí pro rozvoj těchto činností vhodné lokality pro umístění dvou velkých center:

- Brno, Horní Heršpice – intenzifikace a rozšíření areálu stávajícího kontejnerového překladiště, logistické centrum krajského významu,
- Břeclav – nově navrhovaný terminál a překladiště mezi prostředky silniční, železniční a vodní dopravy, umístěný v důležité dopravně geografické poloze z hlediska mezinárodních vazeb; do jisté míry konkurenční je rozvoj podobných aktivit v Bratislavě.

BRNO (počet obyvatel 378 796; Jihomoravský kraj – 1 135 586 obyvatel)

- Logistické údaje multimodálního centra:
Silniční síť: E50 Zlín; E65; D1 Praha; D2 Bratislava; E461 Znojmo, Wien, Svitavy, Hradec Králové; E 462, D1 Olomouc, Ostrava
Železniční síť: 240 Jihlava; 244 Znojmo; 250 Praha, Břeclav, Hodonín; 260 Č.Třebová; 300 Přerov, Ostrava, Olomouc; 340 Veselí n/M, Uherské Hradiště, Zlín, Koridor I
Letiště: Brno-Tuřany 7 km; Praha Ruzyně 210 km, Wien 110 km
Dosažitelnost hlavních měst: Praha 200 km, Berlin 540 km, Wien 110 km, Bratislava 125 km, Budapest 320 km, Warszawa 560 km.
- Vytipovaná lokalita I.: vedle KT Brno Horní Heršpice. V dokumentaci „Koordinační studie řešení přestavby ŽU Brno a železničního osobního nádraží“, autor SUDOP Brno s.r.o. 04/2003 se navrhuje na volné prostory kolem dnešního KT umístit jednak velkokapacitní nákladový obvod a jednak logistické centrum. Důvodem pro toto umístění je:
 - soustředění veškerých ložných manipulací do jednoho místa,
 - enormní zájem soukromých spedičních firem,
 - těsná blízkost dálnice D1, jež výhledově bude s okolním územím dopravně sblížena pomocí plánovaných kolektorových pruhů a dopravního řešení Komárova.
- Vytipovaná lokalita II.: V dokumentaci "Urbanistická studie rozvojových zón letiště Brno - Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice" (Kovoprojekta, 2005) se připouští realizace logistického centra. Důvodem pro toto umístění je:
 - soustředění veškerých ložných manipulací do jednoho místa,
 - enormní zájem soukromých spedičních firem,
 - těsná návaznost na dálnici D1 a Jihovýchodní tangentu
 - přímá návaznost na mezinárodní letiště
 - blízkost významných průmyslových zón
- Logistické centrum Brno bude cílovou stanicí ucelených vlaků pro překládku ze železnice na silnici a naopak a bude mít i skladové hospodářství. Snahou provozovatelů logistických center bude získání nových železničních přeprav, vyplývajících z mezinárodně propojené sítě. Předpokládá se využití ucelených vlaků v rámci projektů:
 - „POLOEXPRESS“ v relaci Padova – Villach – Wien – Ostrava – Warszawa – Brest,
 - „ROMAEXPRESS“ v relaci Padova – Villach – Wien – Budapest – Arad,
 - „BALKANEXPRESS“ v relaci Budapest – Sofia – Athenai – Istanbul,pro realizaci nových i stávajících exportních i importních přeprav z/do ČR. Kromě toho je možné předpokládat, že v rámci projektu „Poloexpress“ budou ucelené vlaky využity i pro přepravu do zemí bývalého SSSR.

BŘECLAV (počet obyvatel 26 909; Jihomoravský kraj – 1 135 586 obyvatel)

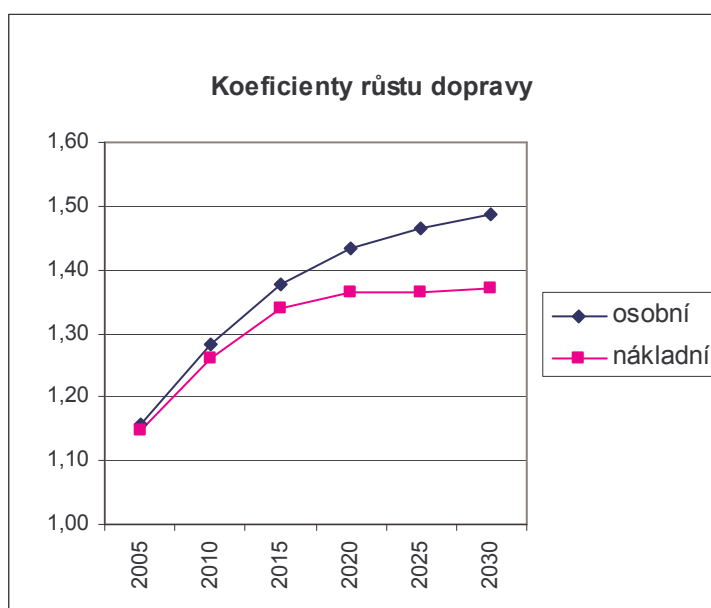
- Logistické údaje multimodálního centra:
 - Silniční síť: E55 Wien, Hodonín, Zlín, Olomouc, Ostrava; E65+D2 Brno, Praha, Bratislava; 40 Valtice, Mikulov; 425 Lanžhot, Podivín, Hustopeče, Židlochovice,
 - Železniční síť: 246 Znojmo; 250 Praha, Brno, Bratislava; 330 Hodonín, Zlín, Ostrava, Olomouc; 801+802 Wien, Hohenau; koridor I+II (národní číslování) a multimodální pan-evropský koridor IV+VI,
 - Letiště: Brno-Tuřany 57 km; Praha Ruzyně 271 km; Wien 101 km,
 - Vodní doprava: ve výhledu přístav na odbočce z kanálu Dunaj – Odra – Labe, v místě
 - Dosažitelnost měst: Brno 61 km, Praha 261 km, Berlin 601 km, Wien 79 km, Bratislava 64 km, Budapest 259 km, Warszawa 621 km.
- Vytipovaná lokalita: severovýchodně od zástavby města, mezi severním zhlavím žel. stanice a dálnicí D2
-
- Dokumentace:
- Studie proveditelnosti Veřejného logistického centra Břeclav - technická část (SUDOP Brno, 2003, zadavatel JMK, odb. územního plánování)
- Veřejné logistické centrum Břeclav - regionální vazby a marketing (SUDOP Brno, 2006, zadavatel JMK, odb. dopravy)

4 SILNIČNÍ DOPRAVA

4.1 Dopravní vztahy na silniční a dálniční síti

4.1.1 Prognóza růstu dopravy do roku 2030

Pro demografický vývoj Jihomoravského kraje byla uvažována modelová varianta „A“ k roku 2030. Pro růst objemů dopravy byly v pro výpočty v dopravním modelu použity jednotné koeficienty růstu dle „Prognózy dopravních výkonů do roku 2030, Ředitelství silnic a dálnic, Praha, květen 1999“.



Pro modelování dopravní prognózy byla z modelu sídelní struktury převzata varianta A - varianta usměrněné suburbanizace orientující hlavní rozvojové osy podél základních dopravních os. Celkově z prognózy sídelní struktury vyplynulo, že v celém kraji nastane poměrně značný pokles počtu obyvatel a pracovních míst. Největší úbytek je prognózován pro okresy Hodonín a Znojmo. V okrese Hodonín činí pokles 6 900 obyvatel a 14 700 pracovních míst. V okrese Znojmo činí pokles 2 900 obyvatel a 9 500 pracovních míst. V okresech Blansko, Břeclav a Vyškov jsou celkové součty počtu obyvatel v okrese téměř shodné, celkový pokles pracovních míst činí 31 000.

Naopak největší nárůst zaznamenávají obce v okrese Brno venkov 14 200 obyvatel za poklesu pracovních míst o 14 600. V celém kraji pak úbytek počtu obyvatel činí 63 700 (cca 6%) a úbytek počtu pracovních míst 65 000 (cca 13%).

Tato v celkovém pohledu kraje klesající prognóza má výrazný vliv na vývoj dopravních intenzit a stupně automobilizace v kraji.

4.1.2 Rozbor výhledových intenzit hlavních dopravních tahů

Rozbor výhledových intenzit byl proveden na následujících tazích:

- Dálnice D1
- Dálnice D2
- Rychlostní silnice R43
- Rychlostní silnice R46
- Rychlostní silnice R52
- Rychlostní silnice R55
- Silnice I/19
- Silnice I/23
- Silnice I/38
- Silnice I/40
- Silnice I/41
- Silnice I/50
- Silnice I/53
- Silnice I/54

Intenzity vozidel na dálnici D1

Na dálnici D1 byly vybrány tři profily k analýze profilové zátěže mimo oblast jižně od Brna, které jsou posouzené zvlášť.

První profil byl vybrán na hranici Jihomoravského kraje, druhý mezi exitem 182-Kývalka a 190 – Brno-západ a třetí mezi exitem 210 – Holubice a 216 – Rousínov

Z provedené analýzy vyplynulo, že celková intenzita v profilu hranic s krajem Vysočina vzroste v roce 2030 oproti roku 2003 o 5% na hodnotu 37250 voz./24h., mezi exity 182 a 190 vzroste o 18% na hodnotu 54120 voz./24h, mezi exity 210 – Holubice a 216 – Rousínov vzroste v roce 2030 oproti roku 2003 o 7% na hodnotu 27620 voz./24h.

Intenzity vozidel na dálnici D1 JZT a JVT

V oblasti jižně od Brna byly intenzity na dálnici D1 posouzeny společně s jihozápadní a jihovýchodní tangentou. Vybrány byly tři profily, a to profil na JZT mezi D1 a R52, profil mezi R52 a D2 a profil na JVT mezi D2 a D1.

Intenzity na D1 mezi budoucí MÚK Troubsko a Exitem 190 na D1 vzrostou v roce 2030 o 7,5% na hodnotu 49270 voz./24h., současně v úseku JZT mezi D1 a R52 budou dosahovány intenzity 29380 voz./24h. V součtu obou komunikací tedy dojde k nárůstu intenzit o 71% oproti stavu roku 2003. Na nárůstu se výrazně podílí převedení dopravních vztahů sever-jih východně od Brna na rychlostní silnici R43 a převedení vztahů ze severní oblasti Brna do města na osu R43 a D1. Jihovýchodní tangenta rovněž plní významnou funkci spojnice mezi dálnicí D1 a rychlostní silnicí R52 a dálnicí D2.

Mezi exity 194 a 196 na D1 poklesnou intenzity v roce 2030 oproti roku 2003 o 40% na hodnotu 33520 voz./24h, současně na JZT budou dosahovány intenzity 28640 voz./24h. V součtu obou komunikací tedy dojde k nárůstu intenzit o 5%.

Mezi exity 196 a 201 na D1 poklesnou intenzity v roce 2030 oproti roku 2003 o 45% na hodnotu 25146 voz./24h, současně na JZT mezi dálnicí D2 a silnicí I/51 budou dosahovány intenzity 23190 voz./24h. V součtu obou komunikací tedy dojde k nárůstu intenzit o 8%.

Intenzity vozidel na dálnici D2

Dálnice D2 je dostavěna v plné délce, do výhledového roku 2030 tedy zůstává v dnešní podobě.

Na dálnici D2 byly vybrány tři profily k analýze profilové zátěže. První profil byl vybrán u obce Rajhradice, druhý u obce Velké Pavlovice a třetí na před hraničním přechodem Lanžhot.

Z provedené analýzy vyplynulo, že celková intenzita v profilu Rajhradice vzroste v roce 2030 oproti roku 2003 o 14% na hodnotu 18160 voz./24h., v profilu Velké Pavlovice vzroste o 15% na hodnotu 16460 voz./24h a na hraničním přechodu Břeclav-Lanžhot vzroste na 7780 voz./24h. (o 13%), při započtení 2130 voz./24h jedoucích po paralelní silnici II/425 činí nárůst 43%.

Intenzity vozidel na rychlostní komunikaci R43

Rychlostní komunikace R43 v souvislosti s výstavbou silniční a dálniční sítě v České republice, vytváří významnou mezikrajskou spojnici především mezi Jihomoravským krajem a kraji Olomouckým, Pardubickým, Královéhradeckým a Libereckým.

Z porovnání analýz profilu na silnici I/43 ve variantě doporučené roku 2030 oproti stavu v roce 2003 v profilu Svitávka – Letovice vyplývá, že na silnici I/43 v tomto profilu zůstávají v roce 2030 intenzity obdobné intenzitám roku 2003.

Poloha rychlostní komunikace R43 se v oblasti hranic Jihomoravského a Olomouckého kraje odchyluje od trasy silnice I/43 a neobsahuje tak oblast Svitav, popřípadě není výhodná pro vztahy mezi oblastmi severu Jihomoravského kraje – Boskovicka a oblastmi v okolí Litomyšle a Vysokého Mýta. Z tohoto důvodu je i ve výhledu původní silnice I/43 pro tyto vazby atraktivní.

Na rychlostní komunikaci R43 se přesouvají především vztahy odehrávající se na delší vzdálenosti. Z profilové intenzity na R43 v roce 2030 v oblasti Skalice nad Svitavou – Knínice, která činí 14 400 voz./24h. pokračuje 45% vozidel na rychlostní komunikaci R35 směrem do Pardubického kraje a 17% směrem do Olomouckého kraje. Oproti stavu roku 2003 na silnici I/43 dochází na rychlostní komunikaci R43 k nárůstu vztahů z Jihomoravského kraje do oblasti Šumperka – přesun z D1 a R46.

Vztahy z oblasti Jihomoravského kraje do oblasti Hradce Králové (dále po R35), Jaroměř (dále po R35 a D11), Jičína (dále po R35), Chlumce nad Cidlinou a Nymburku (dále po R35 a D11) se přesouvají z trasy D1-I/37 přes Žďár nad Sázavou, kde tento vztah v roce 2030 poklesne na 25% intenzit roku 2003 (pokles o cca 1200 voz./24h.) a z trasy D1-I/38 přes Havlíčkův Brod, kde tento vztah v roce 2030 poklesne na 47% intenzit roku 2003 (pokles o cca 350 voz./24h.)

Rychlostní komunikace R43 svoji atraktivitou na sebe přetahuje i dopravní vztahy, které se dnes odehrávají po dálnici D1 a rychlostní komunikaci R46 v relaci Jihomoravský kraj – Olomoucký kraj. Z porovnání analýz profilu na R46 ve variantě doporučené roku 2030 oproti stavu v roce 2003 v oblasti Vyškova vyplývá, že dojde k poklesu intenzit ve směru Vyškov-Olomouc-Mohelnice o 34% (850 voz./24h).

Intenzity vozidel na rychlostní silnici R46

Vzhledem k tomu, že rychlostní silnice R46 se nachází na okraji kraje byl pro porovnání zátěží vybrán pouze jeden profil, a to na hranici s Olomouckým krajem. Celková intenzita oproti stavu roku 2003 poklesne na 15000 voz./24h., tedy o 29%. Výhledový pokles intenzit je dán prodloužením dálnice D1 do Lipníku nad Bečvou na dálnici D47, čímž dojde k převedení vztahů z oblasti Brna do oblasti Ostravy z dnešní trasy D1-R46-R35-I/47-I/48.

Intenzity vozidel na rychlostní silnici R52

Na rychlostní silnici R52 byly vybrány tři profily k analýze profilové zátěže. První profil byl vybrán v profilu Pohořelice - Nová Ves s, druhý mezi obcí Perná a Mikulovem a třetí na hraničním přechodu Mikulov.

Z provedené analýzy vyplynulo, že celková intenzita v profilu Pohořelice - Nová Ves vzroste v roce 2030 oproti roku 2003 o 21% na hodnotu 8230 voz./24h., v profilu Perná vzroste na 9600 voz./24h. (o 34%) a na hraničním přechodu Mikulov vzroste na 5720 voz./24h. (o 84%). Zatímco podíl vnitrostátní dopravy na rychlostní komunikaci R52 v podstatě stagnuje, podíl přeshraniční dopravy výrazně stoupá. Mezinárodní vztahy na silnici R52 ve směru Mikulov – D1 směr Praha narostou o 340%, ve směru Mikulov – D1 směr Vyškov o 164%, ve směru Mikulov – R43 o 395%. Stagnace vnitrostátní dopravy je způsobena plánovaným záporným demografickým vývojem oblasti.

Intenzity vozidel na rychlostní silnici R55

Na rychlostní silnici R55 byly vybrány tři profily k analýze profilové zátěže. První profil byl vybrán u obce Mikulčice, druhý u obce Rohatec a třetí u Moravského Písku na hranici kraje.

Vzhledem k tomu, že v úseku Hodonín - hranice se Zlínským krajem se trasa rychlostní silnice R55 odklání od trasy silnice I/55, odehrávají se místní vztahy po silnici I/55. Porovnání nárůstu intenzit na R55 oproti současným intenzitám na I/55 tedy v sobě nezahrnuje intenzity na silnici I/55 ve výhledu.

Z provedené analýzy vyplynulo, že celková intenzita v profilu Mikulčice vzroste v roce 2030 oproti roku 2003 o 61% na hodnotu 17420 voz./24h., v oblasti Rohatce vzroste na 14090 voz./24h. (o 69%) a v oblasti Moravského Písku na hranici kraje vzroste na 13 490 voz./24h. (o 74%).

Intenzity vozidel na silnici I/19

Na silnici I/19 na hranicích s krajem Vysočina dochází v roce 2030 k nárůstu počtu vozidel o 70% na hodnotu 2350 voz./24h. Nárůst intenzit je způsoben převedením dopravních vztahů na rychlostní silnici R43. Polovina vozidel, která přijíždí od Vysočiny do Jihomoravského kraje po silnici I/19 pokračuje dále po rychlostní silnici R43 severovýchodním směrem.

V úseku mezi Kunštátem a silnicí I/43 činí nárůst intenzit 236% na hodnotu 7380 voz./24h. Což je způsobeno převedením vztahů v ose sever – jih na rychlostní silnici R43, čímž dochází k nárůstu intenzit na komunikacích křižujících tuto rychlostní silnici. V průměru na polovinu, klesnou intenzity vozidel na silnici II/376 mezi Kunštátem a silnicí I/43 (přes Lysice).

Intenzity vozidel na silnici I/23

Intenzity na silnici I/23 mezi hranicemi s krajem Vysočina a Rosicemi v roce 2030 dosahují oproti roku 2003 nárůst o 30% na hodnotu 6140 voz./24h. V úseku mezi Rosicemi a dálnicí D1 v roce 2030 dosahují oproti roku 2003 nárůst o 20% na hodnotu 19250 voz./24h.

Intenzity vozidel na silnici I/38

Intenzity na silnici I/38 mezi hranicemi s krajem Vysočina dosahují v roce 2030 oproti roku 2003 pokles o 10% na hodnotu 5000 voz./24h.

V úseku před hraničním přechodem Hatě dochází v roce 2030 k nárůstu o 10% na hodnotu 4600 voz./24h.

Přestože intenzity přeshraniční dopravy na silnici I/38 vzrostou, mezinárodní dopravní vztahy se z hraničního přechodu Hatě a silnice I/38 přesouvají na hraniční přechod Mikulov a rychlostní silnici R52. Mezinárodní vztahy na silnici R52 ve směru Mikulov – D1 směr Praha

narostou o 340%, ve směru Mikulov – D1 směr Vyškov o 164%, ve směru Mikulov – R43 o 395%. Vlivem záporné demografické prognózy v okrese Znojmo, dojde k výraznému poklesu místní dopravy.

Intenzity vozidel na silnici I/40

Intenzity na silnici I/40 mezi Mikulovem a Valticemi dosahují u obce Sedlec v roce 2030 nárůstu o 9% na hodnotu 5330 voz./24h., v úseku Valtice - Břeclav o 13% na hodnotu 7130 voz./24h. (součet paralelní staré silnice I/40 a nové I/40).

Intenzity vozidel na silnici I/41

V oblasti severně od Brna dochází v celé oblasti k nárůstu počtu cest, vlivem vzrůstajícího demografického vývoje. Kromě tohoto nárůstu dojde i k přesměrování některých dopravních vztahů do spádových center podle atraktivity dojížděky, která je zvýšená vybudováním nových komunikací.

V oblasti Blanska se jedná o částečné přesměrování dojížděky do Brna. Silnice I/41, která vznikne převedením silnic II/379, II/374 a II/150 na první třídu leží v této ose a celou oblast Blanska a Boskovic velice výhodně napojuje na silnici I/43 a rychlostní komunikaci R43 ve směru na Brno.

Silnice I/41 vznikne převedením silnic druhé třídy II/374, II/379 a úseku silnice první třídy I/43. V úseku Boskovice – Doubravice nad Svitavou vzrostou intenzity dopravy v roce 2030 o 75% na 5690 voz./24h., v úseku Rájec – Blansko vzrostou intenzity dopravy o 17% na 10220 voz./24h., Blansko – Šebrov vzrostou intenzity dopravy o 36% na 10150 voz./24h.

Intenzity vozidel na silnici I/50

Intenzity na silnici I/50 mezi Holubicemi a hranicemi se Zlínským krajem dosahují ve variantě doporučené hodnot v úseku Holubice – Slavkov o cca 15% nižší, úseku Slavkov – Bučovice o cca 7% a v úseku Bučovice – hranice kraje až o cca 20% nižší než v roce 2003.

Nižší intenzity na silnici I/50 ve výhledu lze vysvětlit především přenesením zátěží ze silnice I/50 na dálnici D1 - nově vzniklý tah na hranice se Slovenskem. Nárůst intenzit na D1 v úseku Holubice – Vyškov činí cca 18%, přičemž intenzita na D1 na hranici s Olomouckým krajem vykazuje nárůst o 175% (9900 voz./24h.) oproti zátěži na I/47, za současného poklesu intenzit na R46 o cca 25%.

Intenzity vozidel na silnici I/53

Na silnici I/53 byly vybrány dva profily k analýze profilové zátěže. První profil byl vybrán za Pohořelicemi ve směru na Znojmo, druhý v oblasti obce Lechovice.

Z provedené analýzy vyplynulo, že celková intenzita v profilu Pohořelice poklesne v roce 2030 oproti roku 2003 o 4%, současně v tomto profilu poklesnou vztahy vnitrokrasné (o 18%) a vztahy ČR-Evropa. Oproti tomu dojde k navýšení vztahů z kraje do ČR o 40%, vztahy ČR-Evropa o 31% a tranzitní vztahy Evropa-Evropa o 23%. Na silnici I/53 tedy dojde k růstu přeshraničních a republikových vztahů, ale vlivem klesajícího počtu obyvatel a pracovních příležitostí se intenzity udrží na hodnotách roku 2003 (resp. poklesnou o 4%).

Intenzity vozidel na silnici I/54 a přilehlém okolí

Intenzity na silnici I/54 v doporučené variantě jsou ovlivněny hned několika faktory.

- V oblasti hranice se Zlínským krajem – Moravský Písek jsou intenzity ovlivněny vazbou na R 55. V doporučené variantě v úseku Blatnice-Veselí nad Moravou je nárůst o cca 5%, v úseku Veselí nad Moravou-Mor. Písek (křiž s R55) o cca 90%, v úseku Kyjov-Archlebov (křiž. s II/431) o cca 10%.

- V úseku Veselí nad Moravou-Kyjov je silnice I/54 vedena v nové trase. Dopravní zátěž je v tomto úseku rozdělena mezi novou přeložku silnice I/54 a původní silnici I/54 a silnici II/432. V úseku Bzenec-Milotice vykazují intenzity v doporučené variantě na I/54 pokles oproti roku 2003 o 13%, pokud ale připočteme k novému profilu I/54 i profil původní silnice I/54 (cca 2800 voz./24h.), dosahuje nárůst intenzit v doporučené variantě cca 25%. V úseku Milovice-Kyjov se na novou přeložku I/54 přenáší vztahy ze silnice II/432 (Hodonín-Kyjov), ovlivněny jsou i vztahy na II/422 a II/431. Pokud porovnáme vzájemně tyto intenzity tak v doporučené variantě činí nárůst cca 10%.
- Na silnici II/432 v úseku Ždánice-Bučovice došlo k nárůstu o cca 170% (2000 voz./24h.), což je způsobeno přenesením vztahů Vyškov-Kyjov na silnici II/431 z trasy D1-I/50-I/54.

4.1.3 Rozbor výhledových intenzit v Brně

Ve výhledovém stavu roku 2030 se na území města předpokládá s významnou výstavbou komunikační sítě, která významně odráží v přesunu intenzit.

Rozbor výhledových intenzit byl proveden v následujících úsecích:

- I/23
- I/41
- I/42
- I/43
- I/50
- I/51
- I/52

Intenzity vozidel na silnici I/23- Bítešská ulice

Na silnici I/23 v Bítešské ulici mezi dálnicí D1 a Jihlavskou ulicí dojde k poklesu intenzit o 12% na 23 780 voz./24h., v profilu mezi Jihlavskou a Bauerovou zůstávají intenzity na hodnotě roku 2003.

Intenzity vozidel na silnici I/41 – ulice Hněvkovského

V roce 2030 je předpokládána nová komunikace napojující dálnici D2 na velký městský okruh (ul. Černovická). V porovnání nárůstu dopravy je tedy nutné sečíst ve výhledu intenzity v ulici Hněvkovského s novou komunikací. Nárůst intenzit v tomto profilu v roce 2030 činí 32% a stoupne na hodnotu 40070 voz./24h, přičemž v ulici Hněvkovského budou intenzity dosahovat hodnoty 15120 voz./24h a na novém přivaděči 24950 voz./24h.

Intenzity vozidel na silnici I/42 – VMO

Posouzení VMO bylo rozděleno na tři segmenty, a to:

- Jižní
- Severovýchodní
- Severozápadní

Jižní segment

úsek	ulice	2030	2003	nárůst
Bítešská - Vídeňská	Bauerova	25 790	22 060	1,17
Bítešská - Vídeňská	Jihlavská	28 210	23 980	1,18
Bítešská - Vídeňská	Poříčí	19 520	23 100	0,85

<i>Tunel pod Červeným kopcem</i>		6 500	-	-
Vídeňská - Heršpická	Poříčí	29 540	31 970	0,92
Heršpická - Plotní	Opuštěná	31 180	35 130	0,89
<i>Heršpická - Hněvkovského</i>		13 780	-	-
Černovická	Komárovský most	27 260	21 020	1,30
Hněvkovského - Olomoucká	Hladíkova	36 430	35 670	1,02

Ve výhledu roku 2030 budou v provozu tři paralelní komunikace ve směru západ – východ, a to: dnešní trasa okruhu vedená ulicemi Bauerova-Opuštěná-Hladíkova, jižní segment VMO s navazující Jihlavskou ulicí a dálnice D1. Rozdělení dopravních vztahů mezi tyto komunikace odpovídá jejich účelu, především z pohledu zdrojů a cílů dopravy. Z modelových výpočtů vyplývá, že i po zprovoznění VMO nedojde k výraznému poklesu intenzit v ulicích dnešního okruhu (Poříčí, Opuštěná) pokud trasa dnešního okruhu nebude pro vozidla znevýhodněna dopravními opatřeními. Pokles intenzit v roce 2030 činí oproti roku 2003 od 8 do 15%.

Severovýchodní segment

úsek	ulice	2030	2003	%
R50 - II/642	Gajdošova	33 310	38 070	0,87
R50 - II/642	Jedovnická	23 000	14 580	1,58
Provazníkova - Sportovní	Husovický tunel	36 600	30 630	1,19

V severovýchodním segmentu VMO dochází v Husovickém tunelu k nárůstu intenzit o 19%, intenzity v Gajdošově ulici poklesnou o cca 13% vlivem přesunu VMO na Jedovnickou ulici a úsek VMO Rokytova.

Severozápadní segment

úsek	ulice	2030	2003	%
Sportovní - Hradecká	Tunely Dobrovského	24 450	-	-
Hradecká - Kníničská	Žabovřeská	40 880	31 500	1,30
Kníničská - Hlinky	Žabovřeská	37 470	26 770	1,40

V severozápadním segmentu dochází na VMO k nárůstu intenzit o 30-40%

Intenzity vozidel na silnici I/43 – ulice Hradecká

Na silnici I/43 v oblasti Ivanovic dojde k poklesu intenzit na 58% hodnoty roku 2003, tedy na 16770 voz./24h. V profilu mezi řečkovickým nádražím a křižovatkou s ulicí Sportovní činí pokles intenzit na 63% hodnot roku 2003, tedy na 24100 voz./24h. Pokles intenzit je způsoben převedením dopravních vztahů na delší vzdálenosti a dojížděky do města ze severní oblasti okolí Brna ze silnice I/43 na rychlostní silnici R43, kde v profilu mezi Kuřimí a Kníničkami jsou dosahovány intenzity 22230 voz./24h.

Intenzity vozidel na silnici I/50 – ulice

Na silnici I/50 v Ostravské ulici mezi dálnicí D1 a Černovickou ulicí (VMO) dojde k nárůstu intenzit o 15% na 24550 voz./24h., v paralelní komunikaci II/430 dojde k nárůstu intenzit o 34% na 9110 voz./24h.

Intenzity vozidel na silnici I/51

Silnice I/51 vznikne převedením silnice II/380 na silnici první třídy. V úseku mezi Sokolnicemi a Chrlícemi – Jihovýchodní tangentou vzrostou intenzity dopravy v roce 2030 o 240% na hodnotu 11290 voz./24h. Nárůst intenzit je způsoben zvýšením atraktivity komunikace vlivem

převedení na silnici první třídy, zvýšením počtu obyvatel v oblasti obsluhované touto komunikací a částečným převedením dopravních vztahů na kratší vzdálenosti z dálnice D2.

Intenzity vozidel na silnici I/52 – Vídeňská ulice

Přestože na R52 před Modřicemi vzroste intenzita v roce 2030 o 5%, v prostoru Vídeňské ulice mezi dálnicí D1 a Modřicemi ulicí dojde k poklesu intenzit o 63% na 11130 voz./24h., v profilu mezi dálnicí D1 a Jihlavskou ulicí dojde k poklesu o 7% na 34720 voz./24h.

4.1.4 Podrobný komentář výsledné varianty

Návrhová část dopravního generelu Jihomoravského kraje byla zpracována na základě přechozích stupňů:

- A. Rozborová část
- B. Prognostická část.

V průběhu zpracování byly prováděny výrobní výbory nad rozpracovanou dokumentací. Všechny podněty a připomínky byly zapracovány do návrhové části.

4.1.5 Návrh organizačních a regulačních opatření

Jednotlivé novostavby či rekonstrukce nebo zkapacitnění stávajících silnic, jak jsou popsány v navazujících kapitolách, by měly být uváděny do provozu tak, aby na sebe postupně přebíraly potřebné dopravní vztahy.

Případná regulační opatření lze uplatňovat pouze v rámci průjezdu obcemi, za předpokladu, že je vybudována alternativní kapacitní komunikace. Změny v organizaci dopravy postupně navazují na zprovoznění nových silnic.

4.1.6 Návrh etapizace rozvoje sítě dálnic a rychlostních silnic

				06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
D 1	Kývalka - Bosonohy	2012	2015																									
D 1	Bosonohy - Starý Lískovec	2012	2015																									
D 1	Starý Lískovec - Brno, jih	2010	2013																									
D 1	Brno, jih - Brno, východ	2014	2017																									
D 1	Brno, východní přivaděč - Holubice	2012	2015																									
D 1	MÚK Troubsko	2012	2014																									
D 1	MÚK Tvarožná - Holubice	2018	2020																									
	Připojení BZP Černovická terasa na dálnici D 1	2006	2013																									
R 43	Troubsko - Kuřim	2011	2014																									
R 43	Kuřim - Černá Hora	2012	2015																									
R 43	Černá Hora - Sebranice	2012	2015																									
R 43	Sebranice - Linhartice	2013	2018																									
JZT	Troubsko - Mořice - Chrlice	2013	2016																									
JVT	Chrlice - Tvarožná	2017	2020																									
R 46	úpravy křižovatek sil. I/46, okr. VY	2008	2008																									
R 52	Modřice - Rajhrad	2008	2010																									
R 52	Pohořelice - Nová Ves	2008	2009																									
R 52	Nová Ves - st. hranice	2008	2011																									
R 55	Staré Město - Moravský Písek	2011	2013																									
R 55	Moravský Písek - Bzenec	2011	2013																									
R 55	Bzenec - Bzenec přívoz	2012	2014																									
R 55	Bzenec přívoz - Rohatec	2012	2014																									
R 55	Rohatec - Lužice	2013	2015																									
R 55	Lužice - Břeclav	2013	2015																									



Předpoklad dle ŘSD ČR

Harmonogram předpokládané realizace staveb VMO v Brně

Návrh projektanta Generelu

4.1.7 Návrh etapizace rozvoje silniční sítě I. a II. třídy

				06	07	08	09	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
I/19	Kunštát, obchvat	2009	2009																									
I/19	Rozseč, obchvat	2020	2020																									
I/23	Vysoké Popovice, obchvat	2015	2015																									
I/23	Zastávka, most ev. č. 23-058	2007	2007																									
I/23	Rosice - Zastávka, přeložka	2014	2014																									
I/38	Pavlice, obchvat	2015	2015																									
I/38	Vranovská Ves - Olbramkostel	2013	2013																									
I/38	Žerůtky - obchvat	2012	2012																									
I/38	Kasárna - křižovatka s II/480	2012	2012																									
I/38	Znojmo, obchvat II	2007	2007																									
I/38	Znojmo, obchvat I	2006	2006																									
I/38	Znojmo, obchvat III - Hatě	2009	2009																									
I/38	Hatě, hraniční přechod	2008	2008																									
I/40	Sedlec- Valtice	2018	2018																									
I/40	Břeclav, obchvat	2017	2017																									
I/41	MÚK D 1 x D 2 - Brno - Bratislavská radiála	2011	2011																									
I/41	Blansko - Rájec, přeložka (stáv. sil. II/374)	2004	2004																									
I/41	Rájec - Doubravice, přeložka (stáv. sil. II/374)	2008	2008																									
I/41	Lhota Rapotina, obchvat (stáv. sil. II/374)	2013	2013																									
I/41	Lhota Rapotina - Boskovice, přeložka (stáv. sil. II/374)	2012	2012																									
I/19	Sebranice - Svitávka, přeložka	2015	2015																									
I/42	Brno, VMO, MÚK, Hlinky	2003	2003																									
I/42	Brno, VMO, Žabovřeská	2011	2011																									
I/42	Brno, VMO, MÚK, Dobrovského, Svitavská radiála	2008	2008																									
I/42	Brno, VMO, Dobrovského B	2006	2006																									
I/42	Brno, VMO, Tomkovo náměstí	2008	2008																									
I/42	Brno, VMO, Rokytova ulice	2009	2009																									
I/42	Brno, VMO, Rokytova - Jedovnická	2019	2019																									
I/42	Brno, rampy Bělohorská	2015	2015																									
I/42	Brno, VMO, Černovická II	2017	2017																									

4.2 Dálnice a rychlostní komunikace

4.2.1 Návrh nových tras D a R včetně vzájemných připojení

Dálnice D 1 Praha - Brno - Přerov - Lipník nad Bečvou

Trasa dálnice D 1 je na území Jihomoravského kraje již vybudována. V úseku Kývalka – Holubice se připravuje její rozšíření na šestipruh včetně přebudování všech mimoúrovňových křižovatek a výstavba MÚK Troubsko s JZT a R43.

Dálnice D2 Brno – Břeclav – státní hranice

Na území Jihomoravského kraje je vybudována a stabilizována. Výhledově bude chráněna územní rezerva pro MÚK Velké Pavlovice a MÚK Velké Němčice.

Rychlostní silnice R 43 Brno (dálnice D1) – Moravská Třebová (rychlostní silnice R 35)

S trasou rychlostní silnice R 43 je uvažováno jako s významnou dopravní příčkou, vedenou v severojižním směru mezi výhledovou rychlostní silnicí R 35 s připojením u Moravské Třebové a dálnicí D1 s připojením v Troubsku u Brna.

Celková plánovaná délka rychlostní silnice R 43 představuje cca 70 km a je závislá na variantách vedení rychlostní silnice.

Trasa rychlostní silnice R 43 je rozdělena na několik dílčích úseků.

Úsek Troubsko – Kuřim

Pro tuto trasu, která je v souladu s ÚPmB z roku 1994, je zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR). V roce 2001 byla zpracována dokumentace EIA (o vlivu stavby na životní prostředí). Proces EIA není ukončen, neboť na základě připomínek aktivistů a různých sdružení se dokumentace DÚR i EIA stále doplňuje a přepracovává.

Úsek Kuřim – Černá Hora

Úsek Černá Hora – Sebranice

Trasa R 43 je v úseku Kuřim - Sebranice vedena invariantně, ve stopě „německé dálnice“ s drobnými úpravami, které eliminují vliv záměru stavby na životní prostředí. Jedná se o přírodní památky „Krkatá Bába“ a „Čtvrtky za Bořím“, kde došlo k úpravě trasy. Trasa je vesměs stabilizována v platných územně plánovacích dokumentacích měst a obcí.

Úsek Sebranice – hranice Jihomoravského a Pardubického kraje

Část trasy v severní části území Jihomoravského kraje (cca 17 km) je invariantní a plně využívá rozestavěné a vykoupené těleso tzv. „německé dálnice“.

Úsek hranice Jihomoravského kraje – R 35 v Pardubickém kraji

Klasická trasa R 43 je vedena na území Pardubického kraje přes dnes již částečně zastavěná území obcí Městečko Trnávka a Rozstání, z těchto důvodů byla trasa navržena ve dvou variantách.

Rychlostní silnice R 46 Vyškov - Prostějov – Olomouc

Začíná na MÚK Vyškov s dálnicí D1, kolem Vyškova je vedena východním obchvatem a za ním prochází prostorem letiště, kde v případě válečného ohrožení má sloužit jako přistávací dráha vojenského letiště. Východně míjí Putiměř, prochází Drysicemi a pokračuje v Olomouckém kraji východním obchvatem Brodku u Prostějova a pokračuje na Prostějov a Olomouc, kde končí.

Rychlostní silnice R 52 Brno - Rajhrad - Pohořelice - státní hranice

R 52 začíná na MÚK Modřice s Vídeňskou radiálou a JZT a povede k Rajhradu ve stávající stopě, zřejmě s nutností rozšíření na 6 pruh. Ve stávající trase a úpravě směřuje na jih k Pohořelicím.

Rychlostní silnice R 52 bude na hraničním přechodu Mikulov/Drasenhofen navazovat na rakouskou dálnici A 5 (tzv. Nordautobahn), která bude připojena na připravovaný vídeňský okruh S 1. Kategorie dálnice A 5 odpovídá zhruba naší D 30,0/120 s přihlédnutím k platnému poslednímu znění ČSN 736101.

ŘSD plánuje výstavbu ve třech etapách:

Pohořelice – Ivaň

Ivaň – Perná

Perná – st.hranice ČR/Rakousko

Rychlostní silnice R 55 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Břeclav

Vedení rychlostní silnice R 55 je navrženo v úseku Olomouc – Přerov – Hulín – Břeclav s tím, že v oblasti Olomouce navazuje na rychlostní silnici R 35 a v oblasti Břeclavi je ukončena na dálnici D 2.

Rychlostní silnice R 55 je na území JMK rozdělena do úseků:

Staré Město – Moravský Písek

Moravský Písek – Bzenec

Bzenec – Bzenec Přívoz

Bzenec Přívoz – Rohatec

Rohatec – Lužice

Lužice – Břeclav

Na území Jihomoravského kraje je trasa R 55 zakotvena v ÚP VÚC Hodonínska. S vyhlášením oblastí NATURA 2000 se trasa dostává do závažných střetů s životním prostředím. Jedním z nejzávažnějších střetů je průchod patčí oblastí Bzenecká Doubrava – Strážnické Pomoraví. Z těchto důvodů požaduje MŽP hledat novou trasu R 55 východně zástavby obcí ležících na stávající silnici I/55.

Jihozápadní tangenta

Jedná se o úsek čtyřpruhové silnice směrově rozdělené s parametry rychlostní silnice. Úsek začíná na dálnici D 1 v MÚK Troubsko s R 43 a pokračuje přes k.ú. Ostopovice a k.ú. Nebovidy ve stopě tzv. „německé dálnice“, kde po vykřížení se silnicí III/15275 Moravany – Nebovidy pokračuje směrem jihovýchodním podél energetického koridoru sítě VVN do prostoru dnešní křižovatky rychlostní silnice R 52 se silnicí II/152 jižně od Modřic. Dále trasa pokračuje východním směrem na dálnici D 2 jižně od Chrlic.

Uzel Modřice – Chrlice je v současné době řešen podrobnější studií.

Jihovýchodní tangenta

Začíná na MÚK Chrlice s D2 x JZT, směřuje na východ, v místě MÚK s I/51 se stáčí k severovýchodu, severně míjí Kobylnici a jižně Ponětovice, prochází mezi obcemi Jiříkovice a Blažovice a končí na MÚK Tvarožná - Holubice s dálnicí D1.

Předpokládá se, že komunikace bude převádět i tranzitní dopravu Polsko – Rakousko (alternativa k trase R55 – I/40).

Na zatřídění silnice nedošlo k dohodě s ŘSD a MD. JMK chápe komunikaci jako rychlostní silnici se čtyřpruhovým uspořádáním.

Zatřídění silnice není možné v současné době dokončit.

Po odevzdání části B. Prognóza byla zpracována studie z října 2005 „URBANISTICKÁ STUDIE rozvojových zón letiště Brno – Tuřany, Černovická terasa a Šlapanice“ firmou Kovoprojekta Brno, a.s. za spolupráce s UAD STUDIO, spol. s r.o. Tato studie nebyla dodnes

projednána a schválena a tudíž její závěry nelze do návrhové části generelu dopravy zahrnout. Pro návrhovou část generelu dopravy byl objednatelem akce (Jihomoravský kraj) vydán pokyn, aby se neprovádělo další modelování dopravních zátěží. Proto otázku zařazení jihovýchodní tangenty necháváme do doby projednání všech skutečností otevřenou.

4.2.2 Návrh výhledové kategorizace D a R

Dálnice D 1 Praha - Brno - Přerov - Lipník nad Bečvou

Na území JMK úsecích Velká Bíteš – MÚK Kývalka a MÚK Holubice – Mořice je postavena v čtyřpruhovém uspořádání v kategorii D 26,5/120 – zůstává beze změny. V úseku Kývalka - Holubice bude dálnice D1 zkapacitněna rozšířením na šestipruhé uspořádání v kategorii D 34/120.

Dálnice D2 Brno – Břeclav – státní hranice ČR/Slovensko

Celá dálnice je postavena v kategorii D 26,5/120 – zůstává beze změny.

Rychlostní silnice R 43 Brno (dálnice D1) – Moravská Třebová (rychlostní silnice R 35)

Je plánovaná v kategorii R 25,5/120 jako 4-pruhová, směrově rozdělená komunikace, bez přímé obsluhy území, s mimoúrovňovými křižovatkami s křižující významnou silniční sítí.

Rychlostní silnice R 46 Vyškov - Prostějov – Olomouc

Na celém území JMK je postavena v kategorii R 24,5/100 – zůstává beze změny.

Rychlostní silnice R 52 Brno - Rajhrad - Pohořelice - státní hranice

Stávající silnice I/52 vede od velkého městského okruhu ve čtyřpruhovém uspořádání městského typu, po připojení se na ulici Vídeňskou se mění její charakter do uspořádání s tramvajovou rychlodráhou uprostřed a oboustranně souběžnými silnicemi III. třídy. Silnice I/52 přechází v rychlostní silnici R 52 na hranici okresu Brno – město a okresu Brno – venkov na k.ú. Modřice v oblasti MÚK se sil. III/15280. V úseku Rajhrad – Pohořelice je postavena v kategorii R 26,5/120, čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace dálničního typu – zůstává beze změny. Úsek Modřice – Rajhrad je v současné době řešen podrobnější studií, nelze vyloučit potřebu rozšíření.

Rychlostní silnice R 52 v úseku Pohořelice – státní hranice je plánována v kategorii R 26,5/120 jako 4 - pruhová, směrově rozdělená komunikace dálničního typu.

Kategorie „R“ vyjadřuje funkční postavení silnice I. třídy č. 52 v území, tj. zásadně mimoúrovňové křižovatky s křižující významnou silniční sítí, bez přímé obsluhy území a návrhovou rychlostí 120 km/hod.

Rychlostní silnice R 55 Olomouc – Přerov – Otrokovice – Břeclav

Na území JMK byla projektována v kategorii R 24,5/120, nově podle platné ČSN 73 6101 z října 2004 již R 25,5/120. Z hlediska ekonomické efektivity se uvažuje s podelnou etapizací.

Jihozápadní tangenta

Je navržena mezi MÚK Troubsko a MÚK Modřice v kategorii R 25,5/120 a mezi MÚK Modřice a MÚK D2 x JZT x JVT také v kategorii R 25,5/120 jako čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace rychlostního typu. Úsek Modřice – Chřlice je v současné době řešen podrobnější studií.

Jihovýchodní tangenta

Je navržena ve čtyřpruhovém uspořádání směrově rozděleném. Kategorie se odvíjí od zařazení komunikace (viz kapitola 4.2.1. Jihovýchodní tangenta), nejlépe R 25,5/120.

4.3 Silnice I. a II. třídy

4.3.1 Návrh doplnění sítě silnic I. a II. třídy o nové trasy a zásadní obchvaty

Silnice I/19 Pohled - Žďár n.Sázavou - Nové Město na Moravě - Sebranice – R 43

Silnice I/19 vstupuje na území Jihomoravského kraje z kraje Vysočina u obce Hodonín a je ukončena na stávající silnici I/43. V současné době je sledována přeložka silnice I/19 u obce Rozseč nad Kunštátem, kterou bude obcházet silnice I/19 severně. U města Kunštát a obce Sebranice jsou navrženy jižní obchvaty jako výhledové přeložky. Po realizaci rychlostní silnice R 43 bude silnice I/19 ukončena v MÚK s R 43 u Svitávky.

Silnice I/23 Dráčov – Jindřichův Hradec – Třebíč – Brno

Silnice I/23 prochází ve směru západ – východ přes kraj Jihočeský, kraj Vysočina a do Jihomoravského kraje vstupuje před obcí Vysoké Popovice a je ukončena na silnici I/42 – VMO v Brně.

Na území Jihomoravského kraje je dlouhodobě sledována přeložka silnice I/23 jižním obchvatem obce Vysoké Popovice a severním obchvatem města Rosice.

Silnice I/38 Dálnice D1 – Jihlava – Moravské Budějovice – Znojmo – st. hranice

Stávající silnice I/38 je jedním z nejvýznamnějších silničních tahů kraje Vysočina a Jihomoravského kraje. Spojuje Jihlavu se Znojmem a zároveň tvoří propojovací komunikaci mezi dálnicí D1 Praha – Brno a hraničním přechodem Hatě / Kleinhaugsdorf. Je součástí tahu E 59 sítě evropských silnic

Stávající silnice I/38 je v současnosti vedena v průtazích obcí a měst. Dlouhodobě je sledována přeložka silnice I/38 do nové trasy, na kterou byla v roce 1998 vyhlášena stavební uzávěra. Celá trasa přeložky silnice I/38 je rozdělena na jednotlivé obchvaty obcí, které jsou vždy etapově připojeny na stávající silnici I/38.

Na území Jihomoravského kraje se jedná o tyto stavby:

Silnice I/38 Pavlice – obchvat

Silnice I/38 Vranovská Ves – Olbramkostel

Silnice I/38 Žerůtky – obchvat

Silnice I/38 Kasárna – křižovatka se silnicí II/408

Silnice I/38 Znojmo – obchvat II. stavba

Silnice I/38 Znojmo – obchvat I. stavba

Silnice I/38 Znojmo – obchvat III. stavba, Hatě

Silnice I/40 Mikulov – Poštorná

Dlouhodobě je sledována přeložka silnice I/40 v úseku Břeclav – Mikulov, která však prochází ptačí oblastí PO Pálava na k.ú. Mikulov a proto lze očekávat, že bude složitě řešena problematika střetů stavby s životním prostředím. Výhledové vedení silnice I/40 mezi Břeclaví a Valticemi je uvažováno ve stávající stopě, Valtice obchází severním obchvatem, na který navazuje přeložka vedoucí podél železniční trati až za Sedlec, kde se napojí na stávající trasu. V rámci připravované stavby „Silnice I/55 Břeclav – obchvat“ je řešena i přeložka silnice I/40 mimo zastavěné území města v západním obchvatu Poštorné, navazující v západní části k. ú. Poštorná na trasu stávající.

Silnice I/41 D1 – VMO (Černovická ulice) – VMO (MÚK Dobrovského – Svitavská radiála) – Blansko – Boskovice – R 43 (Svitávka)

Stávající silnice I/41 Brno – dálniční přivaděč začíná v MÚK D 1 x D 2 a je připojena na silnici I/42 – VMO. Toto propojení však nevyhovuje stávajícím vysokým intenzitám, a proto se dlouhodobě sleduje přeložka silnice I/41 v nové stopě v prostoru podél řeky Svitavy pod názvem Bratislavská radiála, která bude výhledově připojena na budoucí přeložku silnice I/42 – VMO vedenou v koridoru stávající silnice II/374 (ulice Černovická).

Trasa nové silnice I/41 bude dále pokračovat po silnici I/42 – VMO a pokračovat ve stávající stopě dnešní silnice I/43 k Lipůvce a pak se předpokládá její odklonění směrem na východ do stopy stávající silnice II/379 do Blanska a dále po stávající silnici II/374 přes Rájec, Doubravice až do Boskovic, kde přechází do trasy stávající silnice II/150 a je ukončena na stávající silnici I/43 (v MÚK R 43 Svitávka).

Přeložení částí tras silnic II/150, II/374 a II/379 zajišťuje Jihomoravský kraj především s cílem posílit a zkvalitnit dopravní obsluhu Blanska a Boskovic. Tyto přeložky silnic jsou budovány již tak, aby byly zajištěny požadované parametry pro budoucí silnici I/41. K vlastnímu převedení těchto úseků do silnic I. třídy dojde po výstavbě R 43.

Silnice I/42 (VMO) Pisárky – Žabovřesky – Královo Pole – Lesná – Židenice – Zábrdovice – Zvonařka – Staré Brno

Od MÚK s Pražskou radiálou je veden úzkým hrdlem podél Svatky a prochází údolím Žabovřeských luk. Od MÚK s Kníničskou radiálou pokračuje ulicí Žabovřeská, kde mezi ulicemi Korejská a Hradecká začíná tunelová trasa vedoucí pod městskou částí Královo Pole. Královopolský portál je umístěn mezi ulicemi Poděbradova a Košínova. Následuje MÚK se Svitavskou radiálou a VMO pokračuje na východ, jižně od Královopolské a.s., až k ulici Křížkové, kde se odklání z východního směru na jihovýchod k ulici Kohoutově, pod kterou je opět veden tunelem. Od jižního vyústění tunelu vede přes prostor Tomkova náměstí, Svitavu a maloměřické seřazovací nádraží k ulici Rokytova, kde se nachází portál dalšího tunelu vedoucí pod Vinohrady směrem k MÚK Líšeňská, a dále ulicí Jedovnická. VMO dále prochází městskou částí Černovice Černovickou ulicí a od MÚK s Bratislavskou radiálou k MÚK Jihlavská – Heršpická a dále tunelem pod Červeným kopcem k ulici Bauerově a podél Svatky k MÚK Hlinkova s Pražskou radiálou.

Silnice I/43 Brno – Svitavy – Králíky – st. hranice

Část stávající silnice I/43 je v Generelu dopravy Jihomoravského kraje navržena v nové stopě jako silnice I/41 s tím, že je ukončena v MÚK R 43 u Svitávky a dále bude pokračovat z MÚK R 43 Sebranice s označením I/43 ve stávající stopě. Úsek stávající silnice I/43 od křižovatky s nově zařazenou I/41 po křižovatku u Svitávky bude přeřazen do silnic II. třídy s označením II/643.

Silnice I/50 Brno – Holubice – Uherské Hradiště – st. hranice

Silnice I/50 je na území Jihomoravského kraje již stabilizována. Silnice I/50 je součástí tahu E 50 sítě evropských silnic spojení západ – východ.

V současné době je trasa silnice I/50 homogenizována s tím, že na území Jihomoravského kraje se sleduje přeložka silnice I/50 v Bučovicích, severní obchvat Brankovic a Malínek a severní obchvat Kožušic.

Silnice I/51 Brno – Hodonín – st. hranice

Stávající silnice II/380 navržena k přeřazení zpět do silnic I. třídy s původním označením I/51. Změna zatřídění silnice II/380 v úseku Hodonín – Mutěnice – Klobouky u Brna – Moutnice – Brno jako silnice I/51 byla navržena s cílem zkvalitnit dopravní obsluhu města Hodonína i ostatních obcí podél této trasy.

Stávající silnice II/380 začíná v křižovatce se silnicí I/41 na území města Brna – Komárov a je ukončena v Hodoníně na stávající silnici I/55.

Na zatřídění silnice nedošlo k dohodě s ŘSD a MD. JMK chápe komunikaci jako rychlostní silnici se čtyřpruhovým uspořádáním.

O začátku silnice nedošlo k dohodě s ŘSD a MD. JMK uvažuje počátek na I/42 VMO v MÚK Průmyslová, odkud vede ul. Průmyslovou do MÚK Černovická terasa na dálnici D 1, kde uvažuje začátek ŘSD. Od dálnice D1 vede a východním obchvatem Tuřan a pak navazuje na stávající stopu silnice II/380. Výhledová trasa silnice I/51 sleduje severovýchodní obchvat Moutnice a Těšan a severní obchvat Klobouk u Brna. Na stávající silnici I/51 se sleduje

jihozápadní obchvat Hodonína, který začíná ve výhledové MÚK R 55 a končí na státní hranici se Slovenskem.

Silnice I/53 Znojmo – Pohořelice

Silnice I/53 zajišťuje propojení významných silničních mezinárodních tahů E 59 (silnice I/38) a E 461 (rychlostní silnice R 52). Předpokládá se, že silnice I/53 bude připojena na výhledovou přeložku silnici I/38 Znojmo – obchvat pomocí MÚK Dyje u Dobšic.

Stávající silnice I/53 patří mezi silnice s poměrně vysokou intenzitou dopravy a nehodovostí, která je způsobena nevyhovujícím výškovým průběhem trasy (rozevlátá niveleta, ztracené spády, nepřehlednost úseků). Stávající křižovatky se silnicemi II. a III. třídy jsou z hlediska úhlů připojení a geometrického tvaru křižovatky bodovými závadami. Uvažuje se s homogenizací a rekonstrukcí celého úseku včetně obchvatu Lechovic.

Silnice I/54 Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou – st. hranice

Silnice I/54 je na území Jihomoravského kraje stabilizována, začíná v křižovatce se silnicí I/50 na k.ú. Slavkov u Brna. Vzhledem k tomu, že se jedná o silnici I.třídy s poměrně nízkým dopravním zatížením, sleduje se pouze severní obchvat Bzenec jeho připojení do MÚK R 55 Bzenec.

Silnice I/55 Břeclav – Poštorná – státní hranice

Po vybudování rychlostní silnice R 55 bude stávající silnice I/55 přeřazena do silnic II. třídy, kromě úseku od MÚK D 2 x R 55 u Břeclavi po st.hranice. Tento úsek bude pokračovat jako silnice I/55 v dvoupruhovém uspořádání. Připravuje se vybudování jihovýchodního obchvatu Břeclavi a dále pak ke st.hranici.

Silnice I/71 Uherský Ostroh - Blatnice pod Svatým Antonínkem (I/54) – Slovensko

Na území Jihomoravského kraje vstupuje u obce Blatnice pod Svatým Antonínkem a končí na státní hranici se Slovenskem.

Svým charakterem a parametry neplní funkci silnice I.třídy.

Řešení silnic II. třídy je víceméně převzato z prognostické části Generelu dopravy a Územní prognózy. Komplexně budou krajské silnice a jejich nové tahy zpracovány v Generelu krajských silnic (2006).

Silnice II/152 Nová Bystřice – Moravské Budějovice – Brno

Na území Jihomoravského kraje vstupuje u Jamolic, které máji severně, jižním obchvatem je vedena kolem Polánky, napojuje se na stávající trasu.

Průchod silnice Ivančicemi je předmětem řešení ÚPO Ivančice a závisí na trase přeložky II/394 (odsunutý nebo přisunutý průtah). V úseku Ivančice – Mor. Bránické je vedena ve stávající trase. Novou trasou obchází Silůvky, Ořechov, Hajany a Železice.

Průběh trasy v Modřicích je předmětem podrobnějšího řešení v rámci křížení D2 x JZT x R52. Nově může být prodloužena za D2 jižním obchvtem Chrlic s napojením na I/51.

Silnice II/374 Brno – Bílovice – Adamov; Boskovice – Jevíčko

Úsek v Brně ul. Sokolova bude přeřazen do MK, ul. Černovická bude přeřazena do I/42 začleněním do VMO.

V obci Bílovicemi nad Svitavou povede přes železniční trať č. 260 po přeložce.

V úseku Blansko – Boskovice bude přeřazena na silnici I. třídy (I/41).

Silnice II/379 Deblín – Tišnov; Blansko – Vyškov

V úseku Deblín až Nelepeč-Žernůvka prošla silnice rekonstrukcí.

Stávající silnice mezi Tišnovem a Lipůvkou převedena do III. třídy a mezi Svinošicemi a Blanskem převedena do I. třídy (I/41), v úseku Lipůvka – Svinošice bude silnice zrušena.

Silnice II/384 Brno – Nový Dvůr

V úseku Brno VMO (I/42) - R43 MÚK Bystrc navrhovala prognostická část generelu dopravy a územní prognóza převedení do silnic I. třídy, neboť Brno není na R43 silnici I. třídy vůbec napojeno. K dohodě s ŘSD a MD však nedošlo.

Silnice II/385 Česká – Tišnov – Nové Město na Moravě

Bude na ní vybudován severní obchvat Kuřimi: na severu obce se odpojí od silnice II/386, bude směřovat na sever k MÚK II/385 x II/643, po II/643 bude pokračovat až na MÚK Kuřim a bude pokračovat k Čebínu, kde se napojí na stávající stopu.

Silnice II/386 Kuřim – Bitýška – Ostrovačice

Na silnici v úseku podél Veverské Knínice proběhne rekonstrukce a kolem Moravské Knínice je naplánován jižní obchvat.

Silnice II/394 Rosice – Ivančice

Na silnici bude nově vybudováno: východní obchvat Tetčic, východní obchvat Neslovic a přeložka silnice v Ivančicích.

Silnice II/395 Velká Bíteš – Kupařovice – Pohořelice

Kolem Zbraslavi je veden jižní obchvat.

U Moravských Bránic je nově vedena jižním obchvatem pro směr na Ivančice, ve směru na Hlínu zůstává průtah městem.

Silnice II/398 Vémyslice – státní hranice

Mezi Boskovštejnem a Jevišovicemi bude upravena stopa.

Silnice II/399 Velká Bíteš – Znojmo

U obcí Plaveč a Němčičky bude upravena stopa.

Silnice II/400 I/38 (Zvěrkovice) – I/53 (Miroslav)

Obcí Miroslav je průtah veden novou trasou.

Silnice II/408 Horní Němčice – Zálesí – Znojmo – Hevlín

Kolem obce Hodonice je silnice vedena jižním obchvatem.

Silnice II/414 Lechovice - Mikulov

Mezi obcemi Božice a Pravice je naplánována spojka po nové trase.

Silnice II/416 Slavkov u Brna – Židlochovice – Pohořelice

Vedení silnice je upraveno u MÚK s rychlostní silnicí R 52, kolem Žabčic a Židlochovic je vedena západním obchvatem, Újezdem u Brna je vedena odklonem, v úseku Křenovice – Slavkov u Brna dojde k rekonstrukci.

Silnice II/417 Brno, Tuřany – Křenovice – Slavkov u Brna

Začíná na MÚK s dálnicí D1 a I/51, vede severně od letiště Brno, Tuřany, u Šlapanic se stáčí na jih do Kobylnic, odkud pokračuje ve stávající stopě.

Silnice II/419 Žarošice - Terezín

Na křižovatce se silnicí III/41926 se od původní stopy stáčí na jihozápad k silnici I/51 a na křižovatce s ní, mezi obcemi Krumvíř a Terezín, končí. Stávající stopa v tomto úseku bude převedena do III. třídy.

Silnice II/430 Brno – Vyškov – Hulín

Z Brno do Vyškova povede ve stávající trase a z Vyškova do Hulínu v trase stávající silnice I/47.

Silnice II/431 Vyškov – Dražůvky

Silnice je vedena novým východním obchvatem kolem Zouvalky a Manerova, od původní stopy se odklání také v Bučovicích, průtah Ždánicemi projde rekonstrukcí.

Silnice II/432 Kroměříž – Hodonín

Kolem Raštic povede nově vybudovaný západní obchvat.

Silnice II/602 Pelhřimov – Jihlava - Brno

Oproti stávající silnici bude končit na křiž. s I/23 v Brně, stávající úsek v Brně bude přeřazen na místní komunikaci.

Silnice II/643 Kuřim - Sebranice

Silnice II/643 začíná na MÚK s rychlostní silnicí R 43, pokračuje nově vybudovaným severním obchvatem Kuřimi a od křižovatky s I/41 ve stopě stávající silnice I/43 přes Lipůvku, Lažany, Milonice až za Závist, kde se od stávající trasy odklání, aby se na ni před Černou Horou opět připojila. K druhému a již poslednímu odklonu od stávající trasy dojde za Bořitovem, kde je upraven nájezd a výjezd na okružní křižovatku. Silnice končí na MÚK s rychlostní silnicí R 43 a I/43 u Sebranic.

Silnice II/655 Uherský Ostroh – Veselí nad Moravou - Petrov (I/55) – Slovensko

Silnice ústí do Jihomoravského kraje u Veselí nad Moravou, které míjí jihovýchodním obchvatem stejně jako Vnorovy. Kolem Strážnice bude vedena severním obchvatem, Petrov jihovýchodním, Sudoměřice severním obchvatem a pokračuje po stávající I/70H ke státní hranici se Slovenskem.

Silnice II/999 Sudoměřice – Rohatec

Vede po stávající silnici I/55 v úseku stávající křiž. I/55 x I/70H u Sudoměřic – Rohatec. Silnice I/55 bude v tomto úseku převedena na II/999 po vybudování R55.

Ostatní silnice II. třídy (II/361, II/362, II/365, II/368, II/372, II/373, II/376, II/377, II/378, II/381, II/383, II/384, II/385, II/387, II/389, II/392, II/393, II/396, II/397, II/409, II/411, II/413, II/415, II/418, II/420, II/421, II/422, II/424, II/425, II/426, II/427, II/428, II/429, II/430, II/495, II/602, II/640) zůstávají vedeny ve stávající stopě.

4.3.2 Návrh zatřídění silnic I. a II. třídy (bez ohledu na současné zatřídění)

Stávající silnice I. třídy:

Stávající silnice I/19 zůstává zatříděna do I. třídy silnic, pouze v úsecích, kde budou nově vybudovány přeložky a obchvaty bude stávající silnice přeřazena do III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/23 zůstane i nadále silnicí I. třídy. V úsecích, kde jsou navrženy přeložky a obchvaty, bude stávající trasa přeřazena na silnici III. resp. II. (II/394) třídy. Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/38 zůstává silnicí I. třídy. V úsecích, kde budou nově vybudovány přeložky a obchvaty, bude stávající silnice přeřazena do III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/40 zůstane nadále silnicí I. třídy. V úsecích, které budou nahrazeny přeložkou a obchvatem, přejde stávající trasa v úseku Mikulov – Valtice přejde ve Valticích a Sedlci do III. třídy a v úseku Valtice – Poštorná do II. třídy (II/422). Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/41 zůstává zaříděna do I. třídy, pouze v úseku Bratislavské radiály, kde bude nově vybudována přeložka, bude stávající silnice převedena na místní komunikaci.

Stávající silnice I/42 (VMO) zůstane nadále silnicí I. třídy. V úseku Karlova x Provazníkova (mezi Svitavou a maloměřickým seřazovacím nádražím) – Bauerova x Poříčí a Žabovřeská x Hradecká – VMO x Křížkova bude silnicí I. třídy nový velký městský okruh a stávající trasa bude převedena na místní komunikaci.

Stávající silnice I/43 zůstává v úsecích Brno – Kuřim a Sebranice – hranice JMK – R 35 silnicí I. třídy (I/41 a I/43 v tomto pořadí), v úseku Kuřim – Sebranice bude změněna na silnici II. třídy (II/643). V místech přeložek (u Černé Hory a v Sebranicích) bude původní stopa přeřazena na silnici III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/47 bude změněna na silnici II. třídy (II/430).

Stávající silnice I/50 zůstává zaříděna do I. třídy silnic, pouze v úsecích, kde budou nově vybudovány přeložky a obchvaty, bude stávající silnice přeřazena do III. třídy a v úseku výhledový VMO sil. I/42 – D1 MÚK Brno-východ bude přeřazena na místní komunikaci. Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/51 je nově vedena jako obchvat Hodonína a původní trasa bude v ulici Velkomoravská převedena na silnici III. třídy a zbytek trasy na silnici II. třídy (II/431). Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/52 bude v úseku stávající VMO sil. I/42 – výhledový VMO sil. I/42 místní komunikací. V úseku výhledový VMO sil. I/42 – Modřice zůstane silnicí I. třídy. V úseku Pohofelice – Bavory a Mikulov jih – státní hranice ČR/Rakousko bude změněna na rychlostní silnici (R 52). V úseku Bavory – Mikulov jih bude postupně patřit do silnic III. (Bavory – křiž. s II/414 a II/421), II. (křiž. s II/414 a II/421 –) a I. (křiž. s I/40 - Mikulov jih) třídy (I/40).

Stávající silnice I/53 zůstává zaříděna do I. třídy silnic, pouze v úsecích, kde budou nově vybudovány přeložky a obchvaty, bude stávající silnice přeřazena do III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/54 zůstane silnicí I. třídy, pouze průtah Bzencem, kolem kterého bude vybudována přeložka, bude po vybudování přeložky přeřazen na silnici II. třídy (II/427).

Stávající silnice I/55 bude po vybudování R 55 v úseku Uherský Ostroh – Rohatec převedena na silnici II. třídy (II/655 a II/999) s výjimkou úseků, kde budou nově vybudovány obchvaty – tam bude stávající silnice přeřazena do III. třídy. V úseku Rohatec – MÚK Břeclav bude změněna na rychlostní silnici (R 55). Od MÚK Břeclav pokračuje jako silnice I. třídy ke státní hranici. Pouze v Břeclavi, kolem které bude postaven nový obchvat (I/55), bude původní trasa po vybudování obchvatu přeřazena do II. (MÚK Břeclav – stáv. křiž. s I/40) a III. (stáv. křiž. s I/40 – stáv. křiž. s III/05529) třídy. Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice I/70 (průtah Sudoměřic) bude přeřazena do silnic III. třídy.

Stávající silnice I/70H (obchvat Sudoměřic) po vybudování R 55 bude zařazena jako silnice II. třídy (II/655).

Stávající silnice I/71 zůstane po rekonstrukci silnicí I. třídy.

Stávající silnice II. třídy:

Stávající silnice II/150 v úseku hranice JMK – Boskovice zůstane silnicí II. třídy s výjimkou úseků přeložek a obchvatů průtahů obcí Valchov a Boskovice, ve kterých bude stávající silnice zaříděna do III. třídy. V úseku Boskovice - Svitávka - Sebranice bude přeložka přeřazena do silnic I. třídy (I/41 a I/19) a stávající úsek Boskovice – Mladkov převeden na místní komunikace. třídy a stávající úsek Svitávka - Sebranice zrušen.

Stávající silnice II/152, II/373 zůstávají silnicemi II. třídy, pouze v úsecích nových přeložek a obchvatů budou původní trasy převedeny na silnice III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/374 bude v úseku Blansko – Boskovice nahrazena silnicí I. třídy. V úsecích, ve kterých silnice I/41 nepovede ve stopě stávající silnice II/374, bude silnice II/374 převedena na silnici III. třídy. V úseku Černovická x Olomoucká – Černovická x Hněvkovského x Svatopetrská po ní bude veden Velký městský okruh (I/42), ostatní úseky na území Brna budou místní komunikace. úsek v Brně ul. Sokolova bude přeřazen do místních komunikací. Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/379 zůstává v úseku hranice JMK – Tišnov a Blansko – Vyškov silnicí II. třídy s výjimkou úseků, kde budou postaveny obchvaty a přeložky, tam bude stávající trasa převedena na silnici III. třídy. V úseku Malhostovice – Lipůvka bude změněna na silnici III. třídy. V úseku Lipůvka – Svinošice bude silnice zrušena, v úseku Svinošice – Blansko bude přeřazena do silnic I. třídy (I/41). Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/380 bude změněna na silnici I. třídy (I/51), pouze v úsecích, kde budou vybudovány obchvaty, bude stávající trasa převedena na silnici III. třídy. V úseku Brno, Tuřany – křiž. s I/41 bude převedena na místní komunikaci. Na hranicích obce komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/385, II/386, II/394, II/395, II/399, II/400, II/408, II/414, II/416, II/417 zůstávají silnicemi II. třídy, pouze v úsecích přeložek a obchvatů budou původní trasy převedeny na silnice III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/419 zůstává v úseku Žarošice – křiž. II/419 x III/41926 silnicí II. třídy, zbytek trasy bude po vybudování nové trasy (křiž. II/419 x III/41926 – křiž. s I/51 u Terezína) přeřazen do III. třídy. Na hranicích obce tato komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/430 zůstává silnicí II. třídy v úseku Brno, ul. Bedřichovická – Vyškov, zbývající trasa v Brně bude zaříděna do místních komunikací.

Stávající silnice II/431, II/432 zůstávají silnicemi II. třídy, pouze v úsecích přeložek a obchvatů budou původní trasy převedeny na silnice III. třídy. Na hranicích obce tyto komunikace III. třídy přechází na kategorii místní komunikace ve správě obce.

Stávající silnice II/602 zůstává silnicí II. třídy v úseku hranice JMK (Přibyslavice) – křiž. s I/23 (Brno) a zbývající úsek bude převeden na místní komunikaci.

Ostatní stávající silnice zůstávají beze změn.

4.3.3 Návrh výhledové kategorizace silnic I. a II. třídy

Vychází z „Kategorizace dálniční a silniční sítě“ schválené MD v roce 1998, a bere v potaz nové znění ČSN 73 6101.

Silnice I/19 je na území JMK plánována v kategorii S 9,5/70 a to i v úseku Kunštát – Svitávka (převzato z Vyhledávací studie Kunštát – Svitávka pořizené firmou HBH Projekt spol. s r.o. v listopadu 2003 a na základě modelových výpočtů), který je podle „Kategorizace dálniční a silniční sítě“ navržen v kategorii S 7,5/60.

Silnice I/23 je navržena v úseku hranice JMK – křižovatka se silnicí II/394 v kategorii S 11,5/80, v úseku od této křižovatky po MÚK Kývalka je čtyřpruhová, směrově rozdělená komunikace v kategorii S 22,5/100 (80) – v prostoru křižovatky Ostrovačice a Kývalka je návrhová rychlost snížena na 80 km/h). Pražská radiála, úsek mezi dálnicí D 1 a VMO (I/42) je již postaven v plánované kategorii (S 26,5/100) postaven.

Silnice I/38: S výjimkou obchvatu Jihlavy a úseku Znojmo – obchvat III. stavba – Hatě, který bude cílově vybudován jako směrově rozdělená silnice kategorie S 22,5/100, je zbývající část trasy připravována jako dvoupruhová silnice kategorie S 11,5/100. Svými technickými parametry plně vyhoví kategorii S 11,5/90 dle ČSN 73 6101 *Projektování silnic a dálnic* a to včetně řešení křižovatek, které jsou na celém tahu proto řešeny jako mimoúrovňové.

Silnice I/40 je plánována v kategorii S 9,5/80.

Silnice I/41 bude v úseku Bratislavské radiály přeložena v kategorii MR 24,5/80, z velkého městského okruhu v Brně se bude ospojovat v kategorii S 26,5/100 až po křižovatku s II/385, odtud pokračovat až na křižovatku s II/643 v kategorii S 11,5/80. V úseku I/41 x II/643 – Blansko je plánována v kategorii S 9,5/70, v úseku Blansko – Rájec v kategorii S 11,5/80, v úseku Rájec – Boskovice v kategorii S 9,5/70 a zbytek trasy je v kategorii S 9,5/80.

Silnice I/42 (VMO) je plánována v čtyřpruhovém uspořádání. Stavby VMO Bauerova ulice, VMO MÚK Hlinky, VMO Dobrovského A, VMO Dobrovského B, VMO Dobrovského – MÚK Svitavská, VMO Lesnická, Svitavská radiála, VMO Tomkovo náměstí a VMO Rokytova ulice jsou plánovány v kategorii M 24,5.

Silnice I/43 je plánována v kategorii S 11,5/80.

Silnice I/50 v úseku VMO (I/42) – MÚK Brno, východ je plánována v kategorii S 26,5/100. Čtyřpruhové uspořádání bylo také plánováno v „Kategorizace dálniční a silniční sítě“ v úseku MÚK Holubice – Slavkov u Brna, protože se však na základě modelových výpočtů neprokázala jeho nutnost, navrhuje tento úsekve stejné kategorii jako zbývající část trasy, tj. S 11,5/100.

Silnice I/51N je plánována v úseku MÚK Černovická s dálnicí D 1 – I/51 x II/418 u Sokolnice v kategorii S 11,5/80, na zbývajícím úseku I/51 x II/418 u Sokolnice – státní hranice je postavena v kategorii S 9,5/80.

Silnice I/53 je podle „Kategorizace dálniční a silniční sítě“ v úseku (I/53 x I/38 – I/53 x II/408) plánována v kategorii MS 20/80, protože se však na základě modelových výpočtů neprokázala jeho nutnost, navrhujeme tento úsekve stejné kategorii jako zbývajcí část trasy, tj. S 11,5/80.

Silnice I/54 je plánována v kategorii S 9,5/80 s výjimkou úseku Žarošice – Kyjov, plánované v kategorii 9,5/70, a obchvatu Bzence s plánovanou kategorií S 11,5/80.

Silnice I/55 povede v úseku Břeclav – státní hranice v dvoupruhovém uspořádání. Jihovýchodní obchvat Břeclavi od MÚK D 2 x R 55 po připojení silnice I/40 se připravuje vybudovat v kategorii S 11,5/80 a dále pak ke st.hranici v kategorii S 9,5/80.

Silnice I/71 je plánována mezi Blatnicí pod Svatým Antonínkem a Velkou nad Veličkou v kategorii S 9,5/80, zbývajcí část trasy je plánována v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/150 je na území JMK plánována v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/152 vstupuje do JMK v kategorii S 9,5/80 a od křižovatky II/152 x II/413 pokračuje kategorií S 9,5/70 s výjimkou úseku MÚK Modřice – MÚK II/152 x D2, ve kterém je navržena v kategorii MS 20/80.

Silnice II/361 je plánována mezi Jaroměřicemi nad Rokytnou a křižovatkou se silnicí II/408 v kategorii S 7,5/60, mezi křižovatkou se silnicí II/408 a Znojmem v kategorii S 11,5/70 a od Znojma po napojení na výhledovou přeložku silnice I/38 v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/362 je na území JMK plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/365 je na území JMK plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/368 je na území JMK plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/372 je na území JMK plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/373 je naplánována v kategorii S 9,5/70 v úseku Brno – Jedovnice, zbytek trasy na území JMK bude v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/374 je v úseku Brno – Bílovice nad Svitavou plánována v kategorii S 9,5/70, v úseku Bílovice nad Svitavou – Adamov v kategorii S 9,5/60. Mezi Boskovicemi a Jaroměřicemi bude v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/376 je plánována v celá své trase v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/377 je mezi Tišnovem a křižovatkou II/377 x II/373 plánována v kategorii S 7,5/60, zbývajcí část silnice procházejcí JMK v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/378 je postavena v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/379 je plánována v úsecích hranice JMK – Tišnov; Blansko – Jedovnice a Drnovice – Vyškov v kategorii S 9,5/70 a v úseku Jedovnice - Drnovice v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/381 bude od Pohořelic po Velké Němčice v kategorii S 7,5/60 a od Velkých Němčic po napojení na silnici II/419 v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/383 je mezi Bílovicemi nad Svitavou a Ochozem u Brna naplánovaná v kategorii S 9,5/70, mezi Ochozem u Brna a napojením na silnici II/430 v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/384 je plánována mezi VMO (I/42) a MÚK R 43 Bystrc čtyřpruhová v kategorii M 24,5 a v úseku MÚK Bystrc – II/384 x II/386 v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/385 je plánována Kuřim – Tišnov v kategorii S 11,5/80, v úseku Tišnov – křižovatka s II/387 v kategorii S 9,5/70 a ostatní zbývající úseky tras na území JMK jsou plánovány v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/386 je plánována v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/387 je na území kraje plánována v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/392 je na území kraje postavena v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/393 je plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/394 je plánována v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/395 bude v úseku Zastávka – II/395 x II/394 u Neslovic kategorie S 7,5/60, v úseku II/395 x II/394 u Neslovic - II/395 x II/152 kategorie S 7,5/50, v úseku II/395 x II/152 – Pravlov (včetně nového obchvatu Moravských Bránic) kategorie S 9,5/70 a zbytek trasy kategorie S 7,5/70.

Silnice II/396 vstupuje na území kraje v kategorii S 7,5/60 a od křižovatky se silnicí II/413 bude pokračovat v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/397 je plánována v kategorii 7,5/70.

Silnice II/398 je naplánovaná mezi křižovatkou II/398 x II/399 u Rudlice a Pavlicemi v kategorii S 7,5/50, mezi Pavlicí a Lesnou v kategorii S 7,5/70, mezi Lesnou a Vranovem nad Dyjí v kategorii S 9,5/70. Na zbývajících úsecích je plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/399 bude od křižovatky s II/361 po křižovátku s II/408 v kategorii S 9,5/70, zbytek trasy je plánován v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/400 je v úseku od Hostěradice až po křižovátku se silnicí I/53 plánována v kategorii S 9,5/70, zbývající část trasy je plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/408 je mezi Dešovem a Šumnou plánována v kategorii S 7,5/60, mezi Lesnou a křižovatkou s I/38 v kategorii S 9,5/80 a odtud až k napojení na silnici II/415 v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/409 je na území JMK plánovaná v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/411 je na území JMK plánovaná v kategorii S 7,5/50.

Silnice II/413 je mezi Plánkou a II/413 x II/396 plánována v kategorii S 9,5/70, mezi touto křižovatkou a Znojmem v kategorii S 7,5/70 a na zbývajícím úseku Znojmo – státní hranice v kategorii S 9,5/60.

Silnice II/414 je plánována v úseku od křižovatky s I/53 u Lechovic po křižovatku II/414 x II/397 v kategorii S 7,5/60, plánovaná spojka mezi Božicemi a Pravicemi a stávající trasa Pravice – Hrušovany nad Jevišovkou v kategorii S 7,5/70 a úsek Hrušovany nad Jevišovkou – Mikulov v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/415 je v celé své délce plánována v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/416 je celá plánována v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/417 je naplánovaná v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/418 je postavena v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/419 je plánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/420 je plánovaná mezi křižovatkou se silnicí II/381 a obcí Hustopeče v kategorii S 7,5/50, od Hustopečí po křižovatku s III/4205 ve Vranovicích v kategorii S 9,5/70 a zbývajcí úsek II/420 x III/4205 – MÚK Horní Věstonice s R 52 v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/421 je plánována mezi Terezínem a křižovatkou s II/425 u Velkých Pavlovic v kategorii S 9,5/70, mezi touto křižovatkou a křižovatkou s III/42115 v kategorii S 9,5/60 a zbývajcí část trasy až do Mikulova v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/422 je naplánovaná s výjimkou úseku Kyjov - II/422 x II/431 ve Svatobořicích-Mistříně, kde bude v kategorii S 9,5/80, a úseku II/422 x I/51 v Čejči – II/422 x II/423 ve Velkých Bílovicích, kde bude v kategorii S 7,5/70, v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/423 je v celé své trase plánována v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/424 je mezi MÚK Moravská Nová Ves s R 55 a Tvrdonicemi plánována v kategorii S 7,5/70 a Tvrdonicemi a Lanžhotem v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/425 je plánována v úseku MÚK Rajhrad s R 52 – Břeclav v kategorii S 9,5/80 a od Břeclavi po státní hranici v kategorii S 9,5/70.

Silnice II/426 je mezi Medlovicemi a Bzencem plánována v kategorii S 7,5/60 a mezi Bzencem a Strážnicí v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/427 je v Bzenci a v úseku Bzenec – Moravský Písek plánována v kategorii S 9,5/80 na zbývajcím úseku v JMK v kategorii S 7,5/70.

Silnice II/428 je na území JMK naplánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/429 je na území JMK naplánována v kategorii S 7,5/60.

Silnice II/430 je mezi Brnem a Vyškovem plánována v kategorii S 11,5/80 a zbývajcí část trasy v JMK v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/431 je plánována mezi Bučovicemi a křižovatkou II/431 x I/54 u Dražůvek v kategorii S 7,5/70, ostatní úseky v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/432 je plánována v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/495 je na území JMK plánována v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/602 je na území JMK plánována v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/640 má čtyřpruhové uspořádání.

Silnice II/643N je podle „Kategorizace dálniční a silniční sítě“ plánována mezi MÚK Kuřim a Křižovatkou s I/41 v kategorii S 22,5/100 a zbytek trasy v JMK v kategorii S 11,5/80. Na základě modelových výpočtů se však neprokázala nutnost čtyřpruhového uspořádání, a proto navrhujeme tento úsekve stejné kategorii jako zbývajíc část trasy, tj. S 11,5/80.

Silnice II/655N je v úseku Strážnice – státní hranice plánována v kategorii S 11,5/80 a na zbývajících úsecích v JMK v kategorii S 9,5/80.

Silnice II/999N je plánována v kategorii S 11,5/80.

4.3.4 Návrh napojení silniční sítě na D a R

Dálnice D1:

MÚK Tvarožná – Holubice

Na dálnici D1 bude na MÚK Tvarožná – Holubice napojena JVT, silnice I/50, II/430 a přes tuto silnici i II/383. Je navržena generální útvarová úprava této křižovatky, která znamená přesun těžiště křižovatky do km 209,015. Řešení tvaru křižovatky je navrženo ve dvou variantách:

Ve variantě A1 je MÚK Holubice navržena jako dvojitá trubkovitá s kolektory, která umožní napojení výhledové tzv. jihovýchodní tangenty. Budou odstraněny přímé křižovatkové větve Slavkov-Ostrava a Ostrava – Slavkov.

Ve variantě A2 je MÚK Holubice navržena pro komfortní odbočení jihovýchodní tangenty z dálnice D1. Tvar křižovatky tvoří 2 rozštěpy s kolektory. Bude odstraněna přímá křižovatková větev Slavkov-Ostrava.

Dálnice D2:

MÚK Velké Pavlovice

Pro MÚK Velké Pavlovice bude chráněna územní rezerva. Na dálnici D2 se zde napojí silnice II/421 a II/425.

MÚK Velké Němčice

Pro MÚK Velké Němčice bude chráněna územní rezerva. Na dálnici D2 se zde napojí silnice II/381 a přes ni silnice II/425.

Rychlostní silnice R 43:

MÚK Kohoutovice

Na MÚK Kohoutovice je na R 43 napojena silnice III. třídy.

MÚK Bystřec

V Bystřci je na R 43 napojena silnice II/384. Touto silnicí je R 43 propojena s VMO (I/42).

MÚK Moravské Knínice

Na neúplnou rozštěpovou MÚK Moravské Knínice bude napojena na upravená silnice III/3846. Připojuje Kuřim a přilehlé oblasti na R43 ve směru na Brno.

MÚK Kuřim

MÚK Kuřim je složitá dvouúrovňová úvarová křižovatka převážně s direktními větvemi. Na R 43 jsou napojeny silnice II/385 a II/643. Přes silnici II/643 je R 43 propojena se silnicí I/41.

MÚK Černá Hora

Přivaděč (II/376) na R 43 spojuje MÚK Černá Hora s křižovatkou II/376 x II/643. Přes silnici II/643 a II/376 je propojena s II/377.

MÚK Sebranice

Na MÚK Sebranice je na R 43 napojena silnice I/43.

MÚK Sebranice je neúplná rozštěpová, napojená na silnici I/43 a napojují Sebranice s okolím na R 43 ve směru na Brno.

MÚK Svitávka

Na MÚK Svitávka (ve tvaru „trubka“) jsou na R 43 napojeny silnice I/19 a I/41.

Rychlostní silnice R 52:

MÚK Modřice

V Modřicích bude MÚK R 52, JZT, JVT a II/152. Uzel Modřice je v současné době řešen podrobnější studií.

MÚK Bobrava

MÚK Bobrava bude zrušena.

MÚK Nová Ves

U Nové Vsi jsou na rychlostní silnici R 52 napojeny silnice II/396.

MÚK Pasohlávky

MÚK Pasohlávky je navržena jako osmičková. Na R 52 se tu napojují silnice III. třídy.

MÚK Horní Věstonice

MÚK Horní Věstonice je částečně navržena jako diamantová a částečně využívá stávajících větví. Napojuje se na ní na R52 silnice II/420 a silnice III. třídy.

MÚK Mikulov sever

MÚK Mikulov sever je navržena jako osmičková. Na R 52 je tu připojena silnice II/414 a přes ni dále silnice II/421.

MÚK Mikulov jih

MÚK Mikulov jih je navržena jako trubkovitá. Dochází tu ke křížení R 52 a I/40.

Jihozápadní tangenta:

MÚK Nebovidy

Na MÚK Nebovidy je na JZT napojena silnice III. třídy.

Rychlostní silnice R 55:

MÚK Moravský Písek

U Moravského Písku se na rychlostní silnici R 55 napojuje silnice II/427 a přes ni i silnice II/495.

MÚK Bzenec

Na MÚK Bzenec se budou napojovat na R 55 silnice I/54 a II/427. Dále pak přes silnici I/54 silnice II/495 a přes silnici II/427 silnice II/426.

MÚK Bzenec – Přívoz

Na MÚK Bzenec Přívoz se na R 55 připojují silnice II/426. Silnice II/426 propojují R 55 s I/54, II/427 a II/655.

MÚK Rohatec

MÚK Rohatec je navržena jako trubkovitá křižovatka. Na R55 se zde napojí II/999 a bude propojovat rychlostní silnici s II/655.

MÚK Hodonín východ

Na MÚK Hodonín východ se R 55 kříží s II/432.

MÚK Hodonín střed

MÚK Hodonín střed je křižovatka R 55 x I/51 x II/431.

MÚK Hodonín západ

Na západě Hodonína se na R 55 napojuje silnice I/51.

MÚK Lužice

V Lužici se na rychlostní silnici R 55 napojí silnice II/423.

MÚK Moravská Nová Ves

U Moravské Nové Vsi se na R 55 napojí silnice II/424 a silnice III. třídy.

5 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

5.1 Rekreační cyklistická doprava

Poloha i přírodní podmínky Jihomoravského kraje tvoří výborný základ pro rozvoj cyklistické dopravy. Rekreační cyklistická doprava je navíc jedním z trendů moderní turistiky.

Řešení problematiky cyklistické dopravy v Jihomoravském kraji se koncepčně řešilo v několika studiích. Z nich je nejvýznamnější pro rekreační cyklistickou dopravu tato:

- Studie dobudování cyklistické infrastruktury a specifických forem cyklistiky v Jihomoravském kraji (VARs Brno, 2005)

Studie kompletně shrnuje stav cyklistické dopravy v kraji v analytické části např. vedení tras terénem, úrovně vybavenosti, stavu značení, vhodnosti pro různé skupiny uživatelů. Mapuje stav doprovodné infrastruktury – odpočinková místa, hraniční přechody (včetně doprovodných fotografií). Výstupem analytické části je mapa cyklotras v digitální podobě (GIS), která je podkladem pro propagaci cykloturistiky a tvoří datovou základnu sítě cyklostezek a cyklotras v Jihomoravském kraji.

V návrhové části vyhodnocuje stávající stav cyklotras a navrhuje strategii rozvoje sítě z pohledu jejich rozložení v jednotlivých oblastech regionu či nároků na údržbu. Věnuje se tématickým vedením tras ve vazbě na přírodní a historické atraktivity regionu. Návrh dbá na bezpečnost – zvažuje možnosti přeložek cyklotras i segregaci tras ve městech a obcích s ohledem na dopravní nehodovost a hustotu silničního provozu.

5.2 Návrh doplnění cyklotras a cyklostezek pro denní dojížděku (mimo intravilány)

Studie dobudování cyklistické infrastruktury a specifických forem cyklistiky v Jihomoravském kraji (VARs Brno, 2005) v návrhu sítě cyklotras na území jihomoravského kraje kladla důraz na zrovnoprávnění jízdního kola při výběru dopravního prostředku při realizaci cest za prací, zábavou a rekreací. Pro tyto účely je nezbytné úzce spolupracovat s železniční dopravou. V rámci železniční infrastruktury jako páteřního prostředku IDS je možné a vhodné zřizovat terminály typu „Bike & Ride“ s denní úschovou kol v prostoru železničních stanic a zastávek. Pak je možno prostřednictvím jízdního kola přidat do systému veřejné dopravy větší akční rádius obyvatel. Jízdní kolo se tak může stát zajímavou alternativou k ostatním dopravním prostředkům.

V místech, kde se navržené trasy dotýkají železničních tratí, by měly být postupně vybavovány zastávky pro možnosti zjednodušené přepravy kol, úschovkami a půjčovkami.

V rámci návrhové části generelu dopravy byly posouzeny a navrženy možnosti doplnění sítě cyklotras a cyklostezek (mimo intravilány obcí) ve vazbě na železniční zastávky a stanice, zahrnuté do budoucího systému IDS. Toto doplnění je vedle níže uvedeného seznamu obsaženo v samostatné grafické příloze č. C5/2: Návrh doplnění cyklotras a cyklostezek pro denní dojížděku.

Okolí Blanska:

železniční trať č. 260

- Blansko – Šebrov-Kateřina – Lipůvka
- Rájec-Jestřebí – Bořitov – Černá hora
- Svitávka – Sebranice – Kunštát

Okolí Brna:

železniční trať č. 250

- Česká – Lelekovice
- Brno-Řečkovice – Ivanovice
- Brno-Královo Pole – Lesná

želeniční trať č. 300

- Chrlice – Holásky – Tuřany
- Luleč – Tučapy
- Komořany u Vyškova – Tučapy

Okolí Břeclavi:

želeniční trať č. 250

- Popice – Strachotín
- Zaječí – Nové Mlýny

želeniční trať č. 246

- Březí – Dolní Dunajovice – Perná

Okolí Znojma:

želeniční trať č. 246

- Hodonice – Krhovice

6 VEŘEJNÁ OSOBNÍ HROMADNÁ DOPRAVA

(mimo MHD)

Osobní dopravě jako institutu veřejného zájmu jsou ztráty z jejího provozování hrazeny jak státem, tak kraji. Z toho důvodu je nutné rozlišovat tři základní přepravní segmenty:

- segment dálkové dopravy mezistátního a národního významu, představovaný vlaky vyšší kategorie SC, EC, IC, provozované železničními dopravci komerčně,
- segment dálkové dopravy celostátního významu, představovaný vlaky kategorie Ex a standardními rychlíky, garantované státem a dotované MD ČR.
- segmenty regionální dopravy, zahrnující vlaky kategorie Sp a Os v meziregionální, regionální, příměstské a místní dopravě a veřejné linkové osobní (autobusové) dopravy, garantované a dotované kraji

Ve vzájemném vztahu mezi osobní dálkovou a regionální dopravou se musí promítnout dvě důležitá hlediska:

- jejich vzájemná spolupráce (regionální doprava plní i funkci přípojů k dopravě dálkové),
- jejich vzájemná tolerance (dálková doprava žije svým životem, poznamenaným jinými atributy než doprava nedálková, včetně většího rizika mimořádností, které se nesmí přenášet na železniční dopravu příměstskou a městskou).

6.1 Dálková železniční osobní doprava

Dálkovou osobní dopravou se rozumí doprava, při které se (vzhledem ke středoevropským poměrům) za dolní vzdálenostní hranici považuje relace spojující významná centra osídlení ČR se zahraničím a ve vnitrostátním měřítku s dalšími významnými sídelními celky mezikrajského významu. Je uskutečňována vlaky mnoha přepravních kategorií, vyjadřujících její (na rozdíl od jiné osobní dopravy) rozmanitý charakter a komfort (např. vlaky SC, EC, IC, EN, R, IR aj.). Objednavatelem dálkové osobní dopravy je MD ČR. Koncepce dálkové osobní dopravy na území JMK je odvislá od míry a rychlosti potřebných změn v železniční infrastruktuře. Pro potřeby generelu dopravy je tak rozdělena na dvě etapy:

střednědobý horizont (etapa) do r. 2013, obsahuje:

- dokončení modernizace základní železniční koridorové sítě,
- zahájení přestavby železničních uzlů Brno a Břeclav,
- návrh sítě vychází ze současného modelu, ve kterém jsou jen dílčí doplňky v četnosti spojů na cílové počty, vycházející ze zvoleného taktu,

dlouhodobý horizont (návrh) do r. 2030, obsahuje:

- dokončení přestavby železničních uzlů Brno a Břeclav,
- realizaci modernizačních úprav a elektrizaci významných traťových úseků celostátní i regionální dráhy na území JMK,
- návrh sítě obsahuje kvalitativní posun v dopravní nabídce, spočívající v návrzích na mnohé relace dnes neexistující nebo provozované výhradně po silnici.

Nejsilnější dálková železniční osobní doprava je provozována na trati 300 Brno – Nezamyslice (-Přerov / Olomouc) s velkým odstupem před ostatními tratěmi. Je to dáno především silnými vazbami střední a severní Moravy (a Slezska) k městu Brnu, neformálnímu ekonomickému i kulturnímu centru Moravy. Tento stav ostře kontrastuje s faktem, že tato intenzivní dálková osobní doprava je provozována na jednokolejně trati se všemi z toho vyplývajícími nevýhodami (nižší úseková rychlost vlivem častého křížování vlaků, nedostatečná provozní kapacita, vzájemné přenášení zpoždění vlaků, permanentní narušování dopravy výlukami s přestupem na náhradní autobusovou dopravu, eventuálně odklony vlaků).

Dálková osobní doprava – etapa k r.2013			
Druh vlaku	Relace	Četnost obsluhy	
		Interval	Párů vl/d
Dálková osobní doprava nadstandardní kvality:			
EC,IC	(Praha-) Č.Třebová – Brno – Břeclav (-Wien)	120 min	8
EC,IC	(Praha-) Č.Třebová – Brno – Břeclav (-Bratislava)	120 min	8
EC,IC	(Warszawa-) Ostrava – Břeclav (-Wien / Budapest)	-	4
EC,IC	Brno – Přerov – Ostrava (-Katowice, Žilina)	-	4
EN,R	(Praha-) Havl.Brod – Brno (-Roma, Bratislava, Budapest)	-	3
EN,R	(Warszawa-) Ostrava – Břeclav (-Wien, Venezia)	-	2
Dálková osobní doprava standardní kvality:			
R	(Katowice-) Ostrava – Přerov – Břeclav (-Budapest)	-	2
R	(Praha-) Havl.Brod – Brno – Břeclav (-Bratislava, Budapest)	120 min	8
IR	(Praha, Ostrava-) Přerov – Břeclav	-	3
IR	(Praha-) Havlíčkův Brod – Brno, Břeclav	120 min	8
IR	(Praha, Hradec Králové-) Č.Třebová – Brno, Břeclav	120 min	8
IR	(Jeseník, Olomouc-) Nezamyslice – Brno – Jihlava (-Plzeň)	120 min	3
	(Jeseník, Olomouc-) – Nezamyslice – Brno		5
IR	(Bohumín-) Přerov – Brno – Jihlava (-Č.Budějovice, Plzeň)	120 min	3
	(Bohumín-) Přerov – Brno		5
Dálková osobní doprava meziregionální:			
Sp	Brno – Kojetín (-Hulín – Zlín)	120 min	8
Sp	Brno – Veselí n/M – Bojkovice	120 min	8
Sp	(Jihlava-) Třebíč – Brno	-	2

Dálková osobní doprava – návrh k r.2030			
Druh vlaku	Relace	Četnost obsluhy	
		Interval	Párů vl/d
Dálková osobní doprava:			
EC	Praha – Brno – Wien	120 min	7
	Praha – Brno – Bratislava – Budapest	120 min	8
	Wien – Brno – Ostrava – Polsko	120 min	8
	Polsko – Přerov – Břeclav – Bratislava – Budapest	240 min	4
EN,R	Praha – Havl.Brod – Brno – Wien – Roma, Split	-	2
	Praha – Havl.Brod – Brno – Budapest, Thessaloniki	-	2
	Polsko – Ostrava – Přerov – Břeclav – Wien, Roma, Venezia	-	2
R	Praha – Havl.Brod – Brno – Bratislava, Budapest	120 min	8
	Polsko, Ostrava – Přerov – Břeclav – Bratislava – Budapest	-	2
IR	Brno – Kroměříž – Hulín – Valašské Meziříčí / Frýdek-Místek	120 min	7
	Brno – Kojetín – Kroměříž – Hulín – Otrokovice – Zlín	120 min	4
	Brno – Kojetín – Hulín – Uherské Hradiště – Trenčín		4
	Praha – Havl.Brod – Brno, Břeclav	120 min	8
	Praha – Pardubice – Č.Třebová – Brno, Břeclav	120 min	7
	Liberec – Hradec Králové – Č.Třebová – Brno, Břeclav	120 min	7
	Praha / Ostrava – Přerov – Hodonín – Břeclav	120 min	8
	Jeseník, Olomouc – Brno – Jihlava – Č.Budějovice – Plzeň	120 min	3
	Jeseník, Olomouc – Nezamyslice – Brno		5
	Bohumín – Přerov – Brno – Jihlava – Č.Budějovice – Plzeň	120 min	3
Bohumín – Přerov – Nezamyslice – Brno		5	
Dálková osobní doprava meziregionální:			
Sp	Jihlava – Třebíč – Brno – Veselí n/M – Uherský Brod	120 min	3
	Brno – Kyjov – Veselí n/M – Strážnice		5

6.2 Železnice jako páteří systém IDS JMK

Hustota železniční sítě Jihomoravského kraje je nad republikovým průměrem. Kraj je křižovatkou významných železničních tahů (I. a II. tranzitní železniční koridor se kříží v žst. Břeclav) a dalších tratí celostátního významu. Síť je dlouhodobě územně stabilizovaná. Větší část (73%) tratí je zařazena do kategorie celostátní dráha, zbytek jsou dráhy regionální.

Kromě „pomoravské tratě“ Břeclav – Přerov a příhraniční tratě s Rakouskem Břeclav – Mikulov – Znojmo má tvar ostatní železniční sítě radiální (paprskovitý) charakter s centrem v moravské metropoli – Brně. Železniční infrastruktura se tak stává potenciálně vhodným prostředkem jako páteří subsystém rozvoje regionální integrované osobní dopravy.

Pro potřeby regionální dopravy v generelu je rozvoj rozdělen na tři etapy:

střednědobý horizont (etapa 1) do r. 2013

- dokončení rozšíření IDS po celém území kraje, provázání s IDS na Slovensku a v Rakousku
- zahájení přestavby železničních uzlů Brno a Břeclav,
- návrh sítě vychází ze současného modelu, ve kterém jsou jen dílčí doplňky v četnosti spojů na cílové počty, vycházející ze zvoleného taktu,

střednědobý horizont (etapa 2) po r. 2020, obsahuje:

- dokončení přestavby železničních uzlů Brno a Břeclav,
- zprovoznění Severojižního diametru města Brna
- realizaci zásadních modernizačních úprav významných tratí

dlouhodobý horizont (návrh) do r. 2030, obsahuje:

- realizaci modernizačních úprav a elektrizaci významných traťových úseků celostátní i regionální dráhy na území JMK,
- návrh sítě obsahuje kvalitativní posun v dopravní nabídce, spočívající v návrzích na mnohé relace dnes neexistující nebo provozované výhradně po silnici.

Technické podrobnosti k návrhům opatření na tratích jsou uváděny v kapitole C.3. Návrhy v této kapitole již vychází z návrhů uvedených v kap. 3

240 BRNO – TŘEBÍČ					
Přepavní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Brno hl.n.	Střelice	Zastávka u Brna	Náměšť n/O	Třebíč	
r.2005 jen Sp, Os	2400	2000	1300	1100	
2013 jen Sp, Os	4500	3900	2400	1500	

- trať je schopna přenést zátěž IDS
- bez modernizace trať není schopná plně konkurovat moderní silniční infrastruktuře
- základní síť vlaků, zařazených do IDS, vedena v relaci Brno – Třebíč nebo Náměšť n/O, doplňková síť vlaků vedena relací Brno - Zastávka u Brna

248 RETZ ÖBB – ŠATOV – ZNOJMO					
Přepavní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Retz ÖBB	Šatov	Znojmo			
r.2005	100	160			
IDS	200	260			

- smyslem provozování regionální osobní dopravy je výhradně mezinárodní doprava, zejména kvalitní spojení Znojmo – Wien, neboť vnitrostátní obsluhu Šatova lze podstatně levněji zajistit autobusovou dopravou

241 ZNOJMO – MOR.BUDĚJOVICE – OKŘÍŠKY					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
		Znojmo	Šumná	Mor.Budějovice	
r.2005			320	200	
2013			400	250	

- s ohledem na autobusové přípoje v Šumné je vhodné, aby vlaky na jednokolejně trati křižovaly právě v této stanici
- není předpoklad výraznějšího zvýšení přepravního výkonu v regionální ani dálkové dopravě

244 BRNO – MOR. BRÁNICE – MOR. KRUMLOV - HRUŠOVANY N.J./ IVANČICE					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Brno hl.n.	Střelice	Mor.Bránice	Ivančice	Oslavany	
r.2005	1750	1580	400	35	
2013	3000	2700	900	0	
Mor.Bránice	Mor.Krumlov	Mirotslav	Hrušovany n/J		
r.2005	850	500	200		
2013	1200	500	0		

- trať je schopna přenést zátěž IDS
- plné výhody zapojení trati do IDS JMK může přinést jen elektrizace a modernizace trati
- ke zvážení je zastavení provozu osobní dopravy v úseku Mor. Krumlov - Hrušovany
- v případě zastavení provozu bude vlak plně nahrazen autobusy

246 BŘECLAV – ZNOJMO							
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):							
Břeclav	Mikulov	Hrušovany n/J	Znojmo				
r.2005	800	650	450	280	580	850	r.2005
2013	1000	750	500	300	650	1100	2013

- souběh železniční trati se silnicí I/40 v úseku Břeclav – Mikulov je pro trať konkurencí, v úseku Mikulov – Znojmo souběh se silnicí II/441 neznámá pro železniční osobní dopravu vážnější ohrožení,
- přepravní proud nepřekračuje hodnoty 900 cest/d v jednom směru; souběžná autobusová doprava je vedena v úsecích Břeclav – Mikulov a Znojmo – Hodonice a její výkon není takový, že by jim mohl být potencionálně významněji zvýšen dnešní výkon železniční tratě.

250 BRNO – TIŠNOV – ŽDĚR N/S							
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):							
Brno hl.n.	Král.Pole	Kuřim	Čebín	Tišnov	Křižanov		
2005 IDS jen Sp, Os	3500	4800	3200	2600	800		
2013	4000	6500	4400	3500	1000		

- problematický závlek přes Obrany do Brna je velkým handicapem oproti autobusové dopravě, nevýhoda je částečně vyvážena výhodnou vazbou na MHD v Králově Poli, a v návrhu v Židenicích a Černovicích,
- v oblasti Královo Pole – Tišnov je trať dnes vůči silniční síti konkurenceschopná, v budoucnosti se může projevit negativně vliv R 43,
- v úseku Tišnov – Křižanov je trať vedena mimo významné obce, bez integrace dopravy v prostoru přirozeného terminálu Křižanov (*při event. vedení vybraných vlaků ve špičce jako zrychlených*), by byly osobní vlaky předurčeny k postupné redukci.
- Severojižní diametr převezme v úseku Tišnov - Řečkovice regionální vlaky Tišnov - Brno, vlaky relace Žďár - Brno nebo Nedvědice - Brno mohou být vedeny po stávající trati přes Obrany
- rychlíky po zprovoznění diametru zůstanou ve své trase, lze doporučit zastavování i v přesunuté stanici Brno - Židenice nebo Brno - Řečkovice pro přestup na diametr

251 TIŠNOV – NEDVĚDICE			
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):			
Tišnov	Nedvědice	Bystřice n/P	
r.2005 IDS	600	250	
2013	1000	300	

- vliv přímých autobusových linek z Bystřice n.P. přes Nedvědici do Brna a zejména nízká cestovní rychlost (Tišnov-Nedvědice 40 km/h) jsou příčinou trvalého úbytku cestujících, využívajících ještě železniční dopravu
- odstranění přestupů cestujících v Tišnově alespoň ve špičkách vedením přímých vlaků v relaci Nedvědice – Brno pro jednoznačnou spádovost do Brna po modernizaci a elektrizaci
- zřízení terminálu v Nedvědici může přinést potencionální přepravní proud až 1200 cest/den.

250 BRNO – BŘECLAV – LANŽHOT – KÚTY ŽSR							
Přepavní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):							
Brno hl.n.	Rajhrad	Hrušovany	Vranovice	Zaječí	Břeclav	Lanžhot	
2005	4200	3650	2950	1700	1350	400	
2013	8000	5600	3000	1800	1350	400	
254 ŠAKVICE - HUSTOPEČE a HRUŠOVANY U BRNA - ŽIDLOCHOVICE							
Přepavní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):							
	Šakvice	Hustopeče		Hrušovany	Židlochovice		
2005		320			0		
2013		1200			2000		

- obnova, modernizace a elektrizace úseků Židlochovice – Hrušovany u Brna a Šakvice - Hustopeče umožní vést ještě v kombinaci s Břeclaví na jedné straně přímé regionální vlaky do Boskovic a Letovic na straně druhé
- v úseku Brno – Hrušovany se předpokládá pravidelný tak regionální osobní dopravy skládáním dvou 30 minutových taktů ve špičce a dvou 60 min. v sedle
- předpokládá se vedení příměstské osobní dopravy v relaci Hustopeče u Brna – Šakvice – Brno v pravidelném taktu 60 min po celý občanský den (04-23 h)
- modernizace a elektrizace tratě Šakvice - Hustopeče přinese potenciální přepravní proud 1200 cest/den
- předpokládá se zavedení příměstské osobní dopravy Židlochovice – Brno v pravidelném taktu 30 min ve špičce / 60 min v sedle, což předpokládá četnost obsluhy 28 párů vlaků za občanský den.
- modernizace a elektrizace tratě Hrušovany - Židlochovice přinese potenciální přepravní proud 2000 cest/den
- stávající terminál Hustopeče vyhovuje, terminál Židlochovice je třeba vybudovat

255 ZAJEČÍ – ČEJČ – HODONÍN					
Přepavní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Zaječí	Velké Pavlovice	Čejč	Mutěnice	Hodonín	
r.2005	380	300	130-150	270	
2013	500	400			

- významný přepravní potenciál jen v úseku Zaječí – Velké Pavlovice – Kobyly (380 cest/d),
- v úseku Čejč – Hodonín je konkurenční souběh se silnicí II/380 Brno – Hodonín, úsek je obsluhován především autobusovou dopravou (přepravní proud po železnici v úseku Kobyly-Mutěnice činí jen 130-150 cest/d), význam železnice zde neustále klesá,
- zapojení trati v úseku Zaječí – Čejč do integrovaného dopravního systému JMK, zůstanou zachovány přestupy v žst. Zaječí na příměstskou dopravu Břeclav – Brno,
- ke zvážení je zastavení provozu osobní dopravy v úseku Čejč - Hodonín
- v případě zastavení provozu bude vlak plně nahrazen autobusy

260 BRNO – BLANSKO – LETOVICE							
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):							
Brno hl.n.	Bílovice n/S	Adamov	Blansko	Rájec-Jestř.	Skalice n/S	Letovice	
2005	4800	4100	4000	2500	1900	1250	
2013	7000	6300	6200	4500	3700	1700	

- v úseku Brno – Blansko má železnice vlivem konfigurace silniční sítě dominantní postavení, v návazném úseku Blansko – Skalice n/S je železnice vůči silnici ještě konkurence schopná, v oblasti Letovicka a Boskovicka se již silně projevuje vliv I/43 a realizací R 43 se konkurenční schopnost železnice ještě více sníží,

262 SKALICE N/S – BOSKOVICE – CHORNICE, LHOTA RAPOTINA - BOSKOVICE							
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):							
Skalice n/S	Boskovice	V.Opatovice	Jevíčko	Chornice			
r.2005	650	225	80	60		r.2005	
Lhota Rapotina	Boskovice	V.Opatovice	Jevíčko	Chornice			
2013	2000						

- výstavba boskovické spojky umožní plnohodnotné zapojení trati do integrovaného dopravního systému JMK, vedení vlaků relací Brno – Boskovice / Letovice je podmíněno buďto dělením souprav nebo 2 složenými takty po 30 min
- v souběhu s tratí jsou vedeny autobusové linky, které obslouží obce na trati, železnice představuje nejsnáze postradatelnou linku v této části Boskovické brázdy,
- po realizaci boskovické spojky a terminálu IDS Boskovice bude proto zrušen osobní provoz na trati v úseku Boskovice – Velké Opatovice a obsluhu území v osobní dopravě zajistí autobusové linky do terminálů IDS Boskovice a Letovice (Boskovice – V.Opatovice – Jevíčko, Mor.Třebová – Jevíčko a Konice – Jaroměřice – Jevíčko)

300 BRNO – VYŠKOV NA M. – NEZAMYSLICE						
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):						
Brno hl.n.	Blažovice	Rousínov	Luleč	Vyškov	Nezamyslice	
2005 jen Os	2100	270	250	200	330	1)
2013	6000	3000	1800	1500	500	2)

Vysvětlivky 1) Brno - Blažovice z tratě 340
2) Brno - Blažovice součet tratí 300 a 340 (předpoklad existence Křenovické spojky)

- dálková a regionální osobní doprava směru Brno – Nezamyslice – Přerov/Olomouc bude vedena výhradně po traťovém úseku Brno hl.n. – Blažovice v koexistenci s regionální dopravou tratě 340 Brno – Veselí n/M,
- přechodně do doby realizace modernizace trati Brno – Nezamyslice bude regionální osobní doprava provozována Os vlaky v omezené míře a k obsluze budou využívány i R a Sp vlaky dálkové dopravy.

- úsek Křenovice - Vyškov je od roku 2005 obsluhován autobusovou linkou v rámci IDS,
- v úseku Vyškov - Nezamyslice je ke zvažení nahrazení osobních zastávkových vlaků autobusy.

330 BŘECLAV – MOR. PÍSEK – PŘEROV					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Břeclav	Hodonín	Rohatec	Mor.Písek	hr.JMK	
r.2005 jen Os	1300	1000	800	900	
2013	1800	1200	1000	1100	

- po modernizaci a elektrizaci souběžné trati Rohatec – Veselí n/M – Uherské Hradiště – Staré Město u UH je možné převést regionální Os vlaky relace Břeclav – Přerov po této trati přes Veselí n/M,
- obsluhu regionálního úseku Rohatec – Mor.Písek zajistit R a Sp

0X BRNO – SOKOLNICE – SLAVKOV					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Brno hl.n.	Chrlice	Sokolnice	Křenovice hor.n.	Slavkov	
005 jen Os	1250	1050	700		
Brno hl.n.	Chrlice	Sokolnice	Křenovice-Hrušky	Slavkov	
013	6000	5400	3600	2700	

- v etapě před realizací Severojižního diametru slouží trať pro regionální dopravu zejm. ve spojení s navazující "vláorskou" tratí v úseku Slavkov - Nesovice
- v etapě po realizaci diametru bude trať zřejmě jako speciální dráha sloužit v denní době výhradně diametru, linkám Tišnov - Slavkov a Řečkovice - Sokolnice

340 BRNO – BLAŽOVICE – KYJOV – VESELÍ N/M – UHERSKÉ HRADIŠTĚ									
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):									
Brno hl.n.	Slavkov	Bučovice	Nesovice	Nemotice	Kyjov	Veselí n/M			
2005	2100	1800	1400	1150	950	1300			
2013	5400	4200	3000	2000	1400	1800	1)		
2013	2700	4200	3000	2000	1400	1800	2)		

Vysvětlivky 1) stav bez Křenovické spojky
2) stav s Křenovickou spojkou

- na spojovací trati Bzenec – Moravský Písek je prioritou navázání přípoju mezi tratě 330 a 340 se zachováním současného rozsahu dopravy, cílovým řešením je zřízení nové zastávky Bzenec, křížení - na obou tratích v prostoru jejich mimoúrovňového křížení.

343 (HODNÍN-) ROHATEC – STRÁŽNICE – VESELÍ N/M					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Hodonín	Rohatec	Sudoměřice	Strážnice	Veselí n/M	
r.2005		370	450	1100	
2013	900	900	900	1300	

- husté osídlení s vysokou hybností obyvatelstva generuje silné přepravní proudy Strážnice – Veselí n/M 1100 cest/d, Veselí – Uherské Hradiště 1300-1400 cest/d, slabší je pouze úsek Strážnice – Rohatec),
- v celém úseku je vedena hustá souběžná autobusová doprava, perspektivně je tedy potenciál pro zvýšení přepravního výkonu na železnici,
- vedení přímých Os vlaků relace Hodonín – Veselí n/M – Staré Město u UH je žádoucí co nejdříve po modernizaci, i před elektrizací trati

344 VESELÍ N/M – JAVORNÍK N/V – VRBOVCE ŽSR					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Veselí n/M	Velká n.V.	Vrbovce			
r.2005	500	30			
2013	800	50			

- železniční zastávka Blatnice p.sv.A. je jednou z pěti nejslabších zastávek v JMK (v r.2003 nástup 15 cest/d) bude vhodné omezit zastavování Os
- Javorník n.V. lze kvalitněji obsloužit autobusem ze stanice Velká n.V.
- v přeshraniční dopravě je přepraveno v průměru 30 cest/d v jednom směru; přesto je žádoucí železniční provoz alespoň přechodně zachovat, neboť autobusová doprava z Veselí směr Myjava nebo Stará Turá je časově i počtem přestupů podstatně horší.

802 BŘECLAV – HOHENAU – WIEN					
Přepravní proud v pracovní dny v jednom směru (cest/d):					
Břeclav	Bernhardsthal	Hohenau			
r.2005	120				
IDS	250				

- výrazný nárůst četnosti pravidelné přeshraniční osobní dopravy (ze 6 na 14 párů pravidelných Os vl/d regionální relace Břeclav – Wien – Wiener Neustadt oproti r.2001) není zatím frekvenčně opodstatněný (přeshraniční přepravní proud činí 120 cest/d v jednom směru),
- dílčí změnu by mohla přinést po integraci celého IDS JMK sleva sjednaná s VOR.
- další vývoj přeshraniční regionální osobní dopravy směřovat spíše k intervalu 120 min pro mezistátní regionální Os vlaky.

SEVEROJIŽNÍ KOLEJOVÝ DIAMETR TIŠNOV - BRNO - SLAVKOV		
úsek		cestující za den v jednom směru po r.2020
Tišnov - Kuřim	město Brno	6400
Kuřim-Řečkovice		10200
Řečkovice-Královopolská		27400
Královopolská.-Moravské nám.		42800
Moravské nám.-Zvonařka		40600
Zvonařka-Hněvkovského		21200
Hněvkovského-Chrlice		15500
Chrlice-Sokolnice		11300
Sokolnice-Slavkov u Brna		8200

- provoz speciální dráhy se zapojením do tratí 250 (Řečkovice - Tišnov) a 30X (Chrlice - Sokolnice - Slavkov)
- doprava na systému integrace páteřní městské a příměstské dopravy do jednoho media
- vedení 3 linek
 - Tišnov - Slavkov
 - Řečkovice - Sokolnice
 - Řečkovice - Hněvkovského
- V rámci města Brna (úsek Řečkovice – Sokolnice) se uvažuje se špičkovým intervalem 4 až 10 minut, v úsecích Tišnov – Řečkovice a Sokolnice – Slavkov lze uvažovat s intervalem 15 až 20 minut.

6.3 Terminály osobní dopravy

Významnou funkcí IDS obecně je provázání jednotlivých jízdních řádů autobusových a železničních spojů a zajistit jejich vzájemnou návaznost v tzv. přestupních uzlech. Jejich rozmístění a kategorizace jsou zřejmé v následujícím přehledu:

Terminály fungují jako zařízení nadmístního významu. Je proto třeba je generelem doporučit pro územní plány jako závazná opatření a veřejně prospěšné stavby.

Trať	Přestupní uzel (terminál)	Přestupní frekvence cest/d		Poznámka
		do r.2010	po r.2010	
uzel Brno	Brno-Řečkovice	do 500	do 500	
	Brno-Královo Pole	nad 2000	nad 2000	
	Brno-Lesná	-	do 1000	nová žel.zastávka
	Brno-Židenice	do 1000	do 2000	terminál v rámci přestavby ŽUB
	Brno-Černovice		do 1000	terminál v rámci přestavby ŽUB
	Brno hl.n.		nad 2000	nové osobní nádraží
	Brno - Chrlice	do 1000	do 1000	
	Brno-Slatina	do 500	do 500	vhodná investice v přednádraží
	Brno - Letiště		do 500	nové žel. zastávka
	Brno-Vídeňská		do 1000	terminál v rámci přestavby ŽUB
	Brno-Starý Lískovec		do 1000	nová žel.zastávka
240	Střelice dolní z.	do 200	do 200	nutné investice v přednádraží
	Tetčice	do 2000	nad 2000	nutné investice v přednádraží
	Rosice u Brna	do 1000	do 1000	nutné investice v přednádraží
	Zastávka u Brna	do 2000	nad 2000	
	Rapotice	do 500	do 500	
241	Šumná	-	do 500	
244	Moravská Bránice	do 1000	do 1000	
	Ivančice	do 500	do 2000	nutné investice v přednádraží i na železnici
	Oslavany	do 200	-	po r.2010 obsluha jen bus
	Moravský Krumlov	do 1000	do 2000	
	Rakšice	do 500	do 500	
	Mirotslav	-	do 1000	
246	Valtice město	-	do 500	
	Mikulov	-	do 1000	
	Hrušovany n/J	-	do 2000	
	Znojmo	-	nad 2000	
	Níhov	do 200	do 200	
250	Tišnov	nad 2000	nad 2000	
	Hradčany	do 500	do 500	
	Čebín	do 1000	do 1000	vhodná investice v přednádraží
	Kuřim	do 2000	do 2000	
	Česká	do 500	do 500	
	Modřice	do 2000	nad 2000	nutné investice v přednádraží
	Rajhrad	do 2000	do 2000	nutné investice v přednádraží
	Hrušovany u Brna	do 500	do 2000	nutné investice v přednádraží
	Židlochovice	-	nad 2000	nutné investice v přednádraží i na železnici
	Žabčice	do 200	do 200	nutné investice v přednádraží
	Vranovice	do 1000	do 1000	
	Šakvice	do 1000	do 1000	vhodná investice v přednádraží
	Zaječí	do 1000	do 1000	vhodná investice v přednádraží
	Rakvice	do 500	do 500	
	Podivín	do 1000	do 1000	vhodná investice v přednádraží
	Břeclav	nad 2000	nad 2000	vhodná investice v přednádraží

Trať	Přestupní uzel (terminál)	Přestupní frekvence cest/d		Poznámka
		do r.2010	po r.2010	
251	Doubravník	do 200	do 200	
	Nedvědice	do 1000	do 1000	
254	Hustopeče u Brna	do 1000	do 2000	nutné investice na železnici
255	Čejč	do 1000	do 1000	
260	Letovice	do 2000	do 2000	
	Skalice n/S	nad 2000	nad 2000	
	Rájec-Jestřebí	do 1000	do 1000	
	Blansko	nad 2000	nad 2000	
	Adamov	do 1000	do 1000	
	Bílovice n/S	do 1000	do 1000	
262	Boskovice	do 500	nad 2000	nutné investice v přednádraží i na železnici
	Velké Opatovice	do 200		zastavení osobní dopravy
300	Ivanovice na Hané	do 500	do 500	
	Vyškov na Moravě	do 2000	nad 2000	
	Rousínov	do 1000	do 1000	
30X	Křenovice hor.n.	do 1000	-	po zprovoznění Křenovické spojky bez osob.dopravy
	Křenovice-Hrušky	-	do 1000	nutné investice v přednádraží a na železnici
	Sokolnice-Telnice	do 2000	do 2000	
330	Moravská Nová Ves	do 500	do 500	
	Hodonín	nad 2000	do 2000	
	Bzenec přívóz	do 500	do 500	
	Moravský Písek	do 500	do 500	
340	Slavkov u Brna	do 2000	do 2000	nutné investice v přednádraží a na železnici
	Křižanovice	do 1000	do 1000	
	Marefy	do 200	do 200	
	Bučovice	do 1000	nad 2000	vhodná investice v přednádraží
	Nesovice	do 2000	do 2000	nutné investice v přednádraží
	Kyjov	do 1000	do 2000	při novém aut.n. v Kyjově
	Kyjov zastávka	do 1000	-	
	Bzenec	do 500	do 500	
343	Veselí n/M	nad 2000	nad 2000	
	Strážnice	do 1000	do 1000	vhodná investice v přednádraží
344	Velká nad Veličkou	do 500	do 500	vhodná investice v přednádraží

6.4 Železniční zastávky

Následující přehled obsahuje návrh na zřízení nových železničních zastávek nebo úpravu polohy stávajících zastávek pro další rozvoj IDS JmK.

V tabulce nejsou uváděny stanice Severojižního diametru (blíže viz kap.3).

Trat'	železniční zastávka	navrhovaný stav
Uzel Brno	Brno hlavní nádraží	přesun nádraží v rámci přestavby ŽUB
	Brno-Židenice	přesun nástupišť k ulici Bubeníčková v rámci přestavby ŽUB
	Brno-Černovice	přesun nad ulici Olomouckou v rámci přestavby ŽUB
	Brno-Lesná	nová železniční zastávka
	Brno-Vídeňská	náhrada za současnou Brno-Horní Heršpice v nové poloze v rámci přestavby ŽUB
	Brno-Slatina	přesun nástupišť pod předpokládaný nadjezd ulice Tuřanka pro zlepšení návaznosti na MHD
	Brno-Letiště	nová zastávka na modernizované trati Brno – Přerov ve vztahu k mezinárodnímu letišti Brno - Tuřany
	Brno-Starý Lískovec	nová zastávka
240,244	Ostopovice	nová zastávka
244	Prštice	nová zastávka jen při realizaci zvýšení výkonnosti trati Střelice – Moravská Bránice (např. výhybna Silůvky)
241	Znojmo zastávka	zlepšení obsluhy města
250	Čebín-obec	nová zastávka umístěná cca 1 km jižněji do bezprostřední návaznosti na centrum obce
	Rajhrad	rozložení frekvence stávající zastávky Rajhrad do nové zastávky
	Holasice	posunutá 400 m severněji a do nové zastávky Holasice v rámci obnovy regionální tratě Židlochovice – Hrušovany u Brna
	Modřice	zlepšit vazbu žst.Modřice – MHD dle studie PK Ossendorf z r.2003
262	Lhota Rapotína	nová zastávka na tzv. „Boskovické spoje“
30X	Křenovice-Hrušky	nová zastávka na tzv. „Křenovické spoje“
330	Mikulčice	Obec s cca 1850 obyv. bezprostředně u tratě
330, 340	Bzenec, křížení	přestupní zastávka při křížení tratí 330 a 340 u Bzence
340	Hodějvice	podmínkou pro novou zastávku je však posun osy stávající tratě

Zastávky, které nejsou terminály, je možno chápat jako směrné návrhy.

Stanice Severojižního diametru se doporučují pro územní plány jako závazná opatření a veřejně prospěšné stavby.

6.5 Veřejná autobusová doprava

Ačkoli základním páteřním prostředkem obsluhy území Jihomoravského kraje bude doprava kolejová (železniční, s perspektivou rozvoje subsystému regionální tramvaje), role veřejné autobusové dopravy zůstane i nadále nezastupitelná v případech:

- dálkových autobusových linek celostátního a mezinárodního významu – patří většinou do negarantované a nedotované oblasti veřejné dopravy, provozované na komerčním principu
- páteřních autobusových tras a linek v místech, kde neexistuje ani nebude existovat využitelná železniční trať jako páteřní subsystém obsluhy území
- návazného prostředku k páteřní kolejové dopravě, zajišťujícího plošnou obsluhu území

Ve výkresu páteřní sítě veřejné hromadné dopravy (C6/1) jsou vyznačeny významné autobusové trasy, které budou tvořit páteřní a doplňkovou síť veřejné autobusové dopravy v cílovém návrhovém horizontu, za předpokladu dokončeného IDS a navrhovaného rozvoje příměstské železniční dopravy. Vzhledem k tomu, že síť páteřních železničních tratí má v kraji převážně radiální (paprskovitý) tvar, uplatňuje se autobusová doprava do značné míry ve směrech tangenciálních.

Významné trasy veřejné autobusové dopravy lze rozdělit na:

1. radiální páteřní trasy, např.:

- Brno – Klobouky u Brna – Čejč – Hodonín
- Brno – Pohořelice – Mikulov/Znojmo/Hrušovany n.Jev.
- Brno – Domašov – Velká Bíteš
- Brno – Jedovnice
- Brno – Černá Hora – Olešnice

2. radiální doplňkové trasy (souběžné nebo návozní k železničním radiálám), např.:

- Brno – Rousínov – Vyškov
- Znojmo – Moravské Budějovice
- Brno – Slavkov u Brna – Kyjov
- Brno – Rosice
- Brno – Ivančice

3. tangenciální páteřní a návozní trasy, např.:

- Blansko – Jedovnice – Vyškov
- Vyškov – Bučovice
- Hodonín - Kyjov
- Kyjov – Čejč
- Zaječí – Mikulov
- Pohořelice – Moravské Bránice
- Rosice – Veverská Bítýška - Tišnov

6.6 Návrh zajištění minimální dopravní obslužnosti obcí

V návaznosti na celostátní Dopravní politiku ČR a Strategii podpory dopravní obsluhy území (dokumenty zpracované ministerstvem dopravy a schválené vládou ČR – 1. dokument v r. 2005, 2. dokument předpoklad v r. 2006) bude v nejbližší budoucnosti povinností krajů jako garantů dopravní obsluhy území zpracovávat střednědobé plány dopravní obsluhy území (v návaznosti na plán celostátní) a krátkodobé (roční) projekty dopravní obsluhy - na dobu platnosti jízdních řádů. Střednědobé plány dopravní obsluhy budou mít úzkou vazbu na územní plánování a proces jejich zpracování, projednávání a schvalování bude obdobný procesu územního plánování. Role krajů v procesu tvorby celostátního plánu dopravní obsluhy bude obdobná roli obcí v procesu tvorby krajského plánu dopravní obsluhy. Plány dopravní obsluhy budou obsahovat rovněž návrhy na úpravy infrastruktury pro veřejnou dopravu, a to jak na její rozvoj (nová výstavba, modernizace), tak na útlum nebo transformaci nepotřebných (neperspektivních) komunikací, tratí, ploch a zařízení, jejichž údržba a provoz by byly neefektivní.

V souvislosti s výše uvedenými strategickými dokumenty se předpokládá, že minimální dopravní obslužnost území (obcí) definovaná standardy nebude státem předepsána a

garantována, ale bude mít pouze doporučující charakter. Kraje budou mít ve své kompetenci navrhnout, schválit a poté garantovat vlastní standardy (minimální) dopravní obslužnosti, platné pro jejich území. V zásadě bude možné definovat standardy jako minimální doporučenou úroveň obsluhy sídla (vyjádřenou např. počtem párů spojů v pracovní den, sobotu a neděli) určité minimální velikosti včetně maximální vzdálenosti pěší dostupnosti k zastávce v rámci zastavěného obytného území sídla. Vyhlášení standardů pro své území by mělo být právem, nikoli povinností kraje, přičemž tímto aktem kraj garantuje na svém území jednotnou minimální úroveň obsluhy. Obce se pak mohou podílet na zajištění vyšší úrovně obsluhy pro své území.

Pro Jihomoravský kraj jsou schváleny jeho zastupitelstvem vybrané standardy veřejné osobní dopravy postupně uplatňované od 1.1.2003:

Pro Jihomoravský kraj jsou schváleny jeho zastupitelstvem vybrané standardy veřejné osobní dopravy postupně uplatňované od 1. 1. 2003:

1. Standard jednotné kvality dopravní obslužnosti

Na celém území Jihomoravského kraje bude postupně do r. 2010 uplatňováním standardu minimální frekvence spojů do obcí zajištěna stejná kvalita dopravní obslužnosti.

2. Standard dostupnosti vybraných zařízení veřejnou osobní dopravou

Je zajištění přiměřené dopravy především do škol, předškolních zařízení, školních zařízení, na úřad, k soudům, k lékaři a do zaměstnání veřejnou osobní dopravou včetně dopravy zpět, jestliže jsou tato zařízení nedostupná pěší dopravou. Nedostupností pěší dopravou se rozumí skutečnosti, že obvyklá vzdálenost těchto zařízení pěší dopravou přesahuje 3 km.

3. Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy

Standard dostupnosti veřejné osobní dopravy je zajištění dostupnosti veřejné osobní dopravy (zastávek, stanic) pěší dopravou zpravidla nepřesahující docházkovou vzdálenosti 2 km s přihlédnutím k místním podmínkám.

4. Standard minimální frekvence spojů do obce

- | | |
|--|--------------|
| - v pracovní den | 6 párů spojů |
| - ve dnech pracovního volna a pracovního klidu | 3 páry spojů |
- při splnění účelnosti takto vedených spojů.

5. Standard kvality přestupu

Je dán maximální dobou přestupu 10 minut (doba chůze a čekání na spoj) mezi jednotlivými druhy dopravy zařazenými do IDS.

6.7 Grafické přílohy

Schéma:

- Dálková osobní doprava, etapa k r. 2013
- Dálková osobní doprava, návrh k r. 2030
- Intenzita přepravních vztahů příměstské železniční dopravy
- Schéma možného vedení regionální dopravy v rámci IDS, etapa 2013
- Schéma možného vedení regionální dopravy v rámci IDS, cílový návrh 2030

6.7.1 Dálková osobní doprava, etapa k r. 2013

6.7.2 Dálková osobní doprava, návrh k r. 2030

6.7.3 Intenzita přepravních vztahů příměstské železniční dopravy

6.7.4 Schéma možného vedení regionální dopravy v rámci IDS, etapa 2013

6.7.5 Schéma možného vedení regionální dopravy v rámci IDS, cílový návrh 2030

7 SYNTÉZA

7.1 Použití generelu dopravy

Zpracovaný generel dopravy Jihomoravského kraje je územně plánovacím podkladem, který bude sloužit jako podklad zejména pro:

- Program rozvoje Jihomoravského kraje a strategii Jihomoravského kraje
- strategická rozhodnutí kraje při naplňování zásad udržitelného regionálního rozvoje a dopravní politiky
- zpracování územně plánovacích podkladů (ÚPP) a územně plánovací dokumentace (ÚPD) včetně změn
- zpracování plánu dopravní obsluhy území kraje ve vazbě na rozšiřování integrovaného dopravního systému (IDS)
- orientaci finančních prostředků kraje do jednotlivých záměrů rozvoje a provozu dopravní infrastruktury z hlediska priorit kraje a v souladu s výhledovou koncepcí

Ve vztahu k použití v územně plánovací dokumentaci doporučuje generel dopravy rozdělení navrhovaných staveb dopravní infrastruktury na závazné, které by měly být následně zapracovány do závazné části územně plánovací dokumentace, a z nich dále ty, které by měly být zapracovány do územně plánovací dokumentace jako veřejně prospěšné stavby. Ostatní navrhované stavby mohou být do konceptů územně plánovací dokumentace zapracovány jako směrné nebo také variantně.

Další kategorií jsou územní rezervy pro vysokorychlostní tratě (VRT) a plavební kanál Dunaj – Odra – Labe (DOL). Využití koridorů VRT je možné dle dohody s MD. Ve všech případech je smyslem doporučení vymezení a zanesení územní ochrany trasy (případně koridoru) navrhované dopravní stavby do příslušné ÚPD – ÚP VÚC, příp. ÚPO.

U závazně vymezených staveb se jedná o stavby, které jsou sledovány v zájmu kraje, případně též v zájmu nadřazeném (státním, mezinárodním). V případech směrně vymezených staveb se jedná buď o lokální zájmy obcí nebo skupin obcí, které kraj jako svoji prioritu nesleduje, ale současně jim nebrání, nebo o zájmy nadřazené (státní, mezinárodní), které dosud nejsou přesně stabilizovány ani územně, ani po stránce investičního zajištění. Koridory VRT a vodní cesty DOL jsou zapracovány jako územní rezervy. Koridory VRT v ÚPO mohou být na základě dohody s MD zpřesněny, případně mohou být upřesněny jejich parametry, mohou být s principiálně využity (s ohledem na jejich šířku 600m a s ohledem na harmonogram přípravy VRT) pro dočasné stavby.

Generel dopravy na základě analýzy současného stavu a prognózy územního rozvoje, přepravních vztahů, očekávaných vnějších vstupů a omezení (včetně evropské a státní legislativy) a očekávaných socio – ekonomických podmínek dospěl k následujícím závěrům, které definují hlavní obecné i konkrétní cíle v oblasti rozvoje a využívání dopravní infrastruktury pro návrhové období.

7.2 Obecné cíle a priority

Vzhledem k očekávanému dalšímu zvyšování hybnosti obyvatel (v ČR průměr cca 8 000 km/obyv/rok, v EU 15 cca 12 000 km/obyv/rok), a přirozené tendenci realizovat nárůst hybnosti pomocí individuální mobility je hlavním úkolem zachování současné dělby přepravní

práce mezi IAD a VHD zkvalitněním nabídky VHD a mírnou regulací individuální dopravy. Zkvalitnění a zefektivnění VHD znamená především rozvoj integrované dopravy se zahrnutím návozní funkce IAD (systémy P+R, K+R, Bike+R), v řídce osídlených oblastech může být IAD dokonce podporována jako jedna z forem obsluhy území

Páteřním subsystémem integrovaného dopravního systému se musí stát kolejová doprava vzhledem k relativně příznivému tvaru stávající železniční infrastruktury vůči převažujícím přepravním vztahům v rámci kraje a šetrnému vztahu k životnímu prostředí v jeho přírodních i civilizačních složkách. Kolejová infrastruktura má rovněž potenciál v převážně dostatečné přenosové schopnosti (kapacitě), kterou bude jen místy nutno posilovat (zdvoukolejnění, modernizace řídicích a zabezpečovacích systémů). Její atraktivita pro cestujícího musí dále spočívat v dostatečné rychlosti, dané nejen vlastnostmi tratí a vozidel, ale též časovou a prostorovou návazností na ostatní subsystémy, taktovém jízdním řádu a jednotným tarifem, což jsou základní znaky IDS.

Rozvoj IDS, postupující od bezprostředního zázemí města Brna do vzdálenějších oblastí kraje, by měl v cílovém stavu zahrnout celé území kraje a splynout tak s plánem dopravní obsluhy území, kterou bude kraj zajišťovat a garantovat. Požadavkem fungujícího IDS je organizace návazné autobusové (případně nepřímé železniční) a individuální dopravy do vybraných terminálů na ramenech příměstské železnice. Tyto terminály je nutno podle místních podmínek upravovat a dovybavovat. Krajský systém integrované dopravy musí dále vázat na systémy MHD ve městech, které tuto dopravu provozují, zejména na MHD města Brna.

Ve vztahu k MHD Brno je nezbytné zajistit vzájemné provázání kolejové dopravy integrované příměstské železnice a plánovaného severojižního kolejového diametru. Přímé propojení SJ „diametru“ na příměstskou železnici by mělo být nezpochybnitelné. Nutnou podmínkou je akceptace principu novým územním plánem města Brna (2010).

V oblasti dopravy nákladů je třeba podporovat vznik veřejných překladišť kombinované dopravy a logistických center. Nadregionální význam mohou mít centra v Břeclavi (vazby železnice - dálnice - voda) a v Brně (železnice - dálnice - letiště). Lze dále předpokládat, že větších obrátů v budoucnosti dosáhne letecká CARGO doprava, soustředěná pouze na mezinárodní letiště Brno – Tuřany.

V oblasti silniční dopravy je třeba preferovat dobudování a potřebné zkapacitnění nadřazení sítě dálnic a rychlostních silnic. Z hlediska plynulosti a bezpečnosti dopravy a zkvalitňování životního prostředí je nutné stále řešit dopravu v sídlech (segregované trasy, obchvaty).

U železniční dopravy je třeba realizovat čtyři zásadní investice do infrastruktury (viz dále) a dále sledovat modernizaci železnice jak z hlediska dopravní cesty tak i zpružnění provozu.

V letecké dopravě je prioritou zvýšení významu mezinárodního letiště Tuřany další modernizací a zkvalitněním jeho dopravní obsluhy.

7.3 Priority v silniční dopravě

Nejvyšší priorita:

- výstavba kapacitní silnice R43 Troubsko – Kuřim – Sebranice – hranice kraje s prioritami těch úseků, které přinesou největší efekt v odlehčení nevyhovující stávající sítě (Troubsko – Kuřim nebo Kuřim - Sebranice)
- výstavba kapacitní silnice R52 Pohořelice – Mikulov – státní hranice
- výstavba kapacitní silnice R55 Uherské Hradiště – Mor. Písek – Hodonín (v nové trase) a Hodonín – Břeclav (zkapacitnění stávající trasy); v úseku nové trasy (Mor. Písek – Rohatec) lze sledovat možnost realizace etapy v polovičním profilu
- priorita rozvoje extravilánových tahů rychlostních silnic R43, R52 a R55 by se měla odrazit v rychlejší územní přípravě těchto staveb s cílem přiblížení horizontu jejich výstavby a zprovoznění (ve státních plánech investiční výstavby dosud zahájení po r. 2010, zprovoznění v letech 2015 až 2018)
- výstavba jihozápadní tangenty (JZT) Troubsko (D1) – Modřice (R52) – Chrlice (D2) včetně rekonstrukce R52 Modřice – Rajhrad do rychlostních parametrů
- zkapacitnění dálnice D1 na šestipruh včetně rekonstrukce MÚK v úseku Kývalka - Holubice
- dokončení velkého městského silničního okruhu (VMO) v Brně
- realizace Jihovýchodní tangenty Chrlice (D2) – Tvarožná (D1)
- modernizaci a údržbu souběžných silnic k D a R (většinou II. třídy), včetně připojovacích komunikací a křižovatek zajišťovat za účasti státu, neboť se jedná o náhradní trasy v případech nouzových odklonů nebo velkých oprav na hlavních tazích

Další významné priority:

- modernizace silnice II/380 Brno – Kloubouky u Brna – Čejč – Hodonín a rekategorizace na silnici I. třídy
- modernizace silnic II/379, 374, 150 Česká – Blansko – Boskovice – Sebranice a její rekategorizace na silnici I. třídy
- homogenizace tahů dvoupruhových komunikací I. třídy včetně chybějících obchvatů sídel
- zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy na dvoupruhových silnicích I. a II. třídy místním rozšiřováním na 3 pruhy (ve stoupání nebo pro střídavou možnost předjíždění), odstraňování dopravních závad a omezení

7.4 Priority v železniční dopravě

Nejvyšší priorita:

- modernizace tratě 300 Brno – Přerov ve vybrané variantě
- modernizace železničního uzlu Brno
- modernizace a elektrizace tratě 240 Brno – Jihlava, zdvojkolejnění Střelice - Zastávka
- modernizace železničního uzlu Břeclav

Další významné priority:

- odstranění nejvíce zanedbaných prvků limitujících plnohodnotné používání dopravní cesty
- Křenovická spojka, elektrizace tratě 340 v první etapě Blažovice - Nesovice
- severojižní diametr města Brna a jeho vazba na příměstskou železniční dopravu včetně zdvojkolejnění tratě 300 do Sokolnic
- modernizace a elektrizace tratě 244 Střelice – Ivančice / Moravský Krumlov
- modernizace a elektrizace tratě Hrušovany – Židlochovice
- Boskovická spojka s elektrizací tratě do Boskovic
- elektrizace tratě 254 Šakvice – Hustopeče

Pozn.:

Elektrizace tratě č. 241 Okříšky – Znojmo, navrhovaná SŽDC, není z hlediska potřeb Jihomoravského kraje sledovanou prioritou v návrhovém období generelu.

7.5 Návrh dalších úkolů a navazujících dokumentací

Následující návrhy se týkají pouze úkolů a dokumentací celokrajského měřítka. Kromě toho musí plynule pokračovat územní a technická příprava jednotlivých akcí krajského významu pro rozvoj všech druhů dopravy. Z úkolů celokrajského charakteru jmenujeme především:

- rozvoj IDS s perspektivou pokrytí celého území kraje, vytvoření plánu dopravní obsluhy kraje včetně nároků na rozvoj nebo útlum dopravní infrastruktury,
- vytvoření a využívání „živého“ dopravního modelu individuální i veřejné dopravy kraje propojeného s dopravním modelem města Brna a napojeného na data celostátního dopravního modelování, sběr a využívání dat z dopravních průzkumů,
- generel „krajských silnic“, t.j. II. a III. třídy (již je v počáteční fázi zpracování) se zaměřením na rozhraní II. a III. tříd (změny ve vedení, rekatégorizace z II. na III. třídu)

a rozhraní III. třídy a místních komunikací (redukce sítě silnic III. třídy) – kritériem pro „krajskou silnici“ a její zachování je m.j. provoz obslužné VHD,

- návrhy na využití nepotřebné dopravní infrastruktury, zejména neprovozovaných regionálních železnic, vleček, překladišť, ploch a zařízení pro deponii a údržbu železničních vozidel apod. – s preferencí využití pro dopravní účely (např. využití těles tratí jako cyklostezky); finanční zisky z prodeje nebo pronájmu nepotřebné infrastruktury by měly být důsledně alokovány do jejího rozvoje.