

Dopravní obsluha lokality Pískovna

technická pomoc pro přípravu zadání

Obsah textové části

1	Základní údaje	1
2	Seznam grafických příloh dokumentace	2
3	Podklady	2
4	Důvody a cíle pořízení dokumentace	3
5	Řešené území	4
	5.1 Vymezení řešeného území	4
	5.2 Charakteristika stávajícího využití území	5
	5.3 Vlastnické vztahy	7
6	Vztah k ÚPD	8
	6.1 ZÚR JMK	8
	6.2 Územní plán města Brna (ÚPmB)	10
	6.2.1 Územní plán města Brna (aktuální územní plán)	10
	6.2.2 Projednávaný nový Územní plán města Brna	11
7	Územně plánovací podklady a dokumentace přilehlého území	14
	7.1 Územně analytické podklady (ÚAP) statutárního města Brna	14
	7.2 Územní studie zpracované pro řešené území	16
8	Omezující limity využití území	20
	8.1 VKP	20
	8.2 Těžba	22
	8.2 Ukládání odpadů v prostorách bývalé těžby	25
	8.3 Geologické charakteristiky - georizika	26
	8.4 Ostatní omezení	31
9	Problémy řešení	32
10	Dopravní problematika	34
	10.1 Širší vztahy	34
	10.2 Dopravní zatížení	37
	10.3 MÚK Ostravská/Průmyslová	39
	10.4 MÚK Černovická terasa	40
	10.5 Doprava – základní limity pro rozvoj území	42
	10.6 Možnosti řešení dopravní obsluhy řešeného území	44
	10.7 Doporučené dopravní řešení oblasti	49
	10.8 Návrh šířkového uspořádání	51
	10.9 Hrubé ekonomické vyhodnocení	52
11	Možnosti etapizace dopravního napojení - etapizace	53
12	Závěrečné doporučení z hlediska dopravní obsluhy řešené lokality	55
13	Dokladová část – zápisy z výrobních výborů	576

1 Základní údaje

Název akce: **Dopravní obsluha lokality Pískovna - technická pomoc pro přípravu zadání**

Stupeň dokumentace: technická pomoc

Kraj: Jihomoravský

Katastrální území: Černovice, Brněnské Ivanovice, Tuřany

Objednatel: **Brněnské komunikace a.s.**
Renneská třída 787/1a
639 00 Brno



Zhotovitel: **Ing. arch. Jiří Fixel**
Jírovcova 550/4, 623 00 Brno
Atelier ERA, sdružení architektů Fixel a Pech
IČ: 42580480
DIČ: CZ5711062247
adresa pro korespondenci
Hudcova 533/78c, 612 00 Brno
tel. +420 606 167 728
era@volny.cz



Spolupráce – dopravní řešení: **PK Ossendorf s.r.o.**
Tomešova 503/1
602 00 Brno
Ing. Vlastislav Novák
Ing. Tomáš Hruban. Ing. David Fryčar



Číslo smlouvy objednatele: 1400-21000415

Brno, listopad 2021

2 Seznam grafických příloh dokumentace

1. Vztah k ÚPD	1: 10 000
2. Vlastnické vztahy	1: 5 000
3. Stávající stav a limity omezující rozvoj území	1: 5 000
4. Problémový výkres	1: 5 000
5. Komunikační síť - stav	1: 5 000
6. Návrh komunikační sítě	1: 5 000
7. Návrh komunikační sítě - technické řešení	
7.1. Situace výhledové dopravní sítě	1: 2 500
7.2. ideové vzorové příčné řezy	1: 100
7.3. Podélné profily	1: 5000/500

3 Podklady

- ÚPmB – platný ÚPmB (1994 - 2021)
- Návrh ÚPmB pro veřejné projednání (2020)
- Návrh ÚPmB pro opakované veřejné projednání (5/2021)
- Návrh ÚPmB pro 2. opakované veřejné projednání (11/2021)
- Územně analytické podklady města Brna – aktualizace (2020)
- Generely města Brna – cyklistická doprava, pěší doprava, veřejná hromadná doprava
- Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje - aktualizace č. 1 a č. 2 (10/2020)
- ÚS Nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno (2019 - 2020).
- ÚS Černovická terasa - Ekologický park (2008)
- ÚS Průmyslová (2013)
- ÚS Černovice - Na Kaménkách (2019)
- Seznam cílových druhů a biotopů - podklad pro Urbanisticko-krajinářskou soutěž (2021)
- I/42 Brno VMO tahová studie v úseku Husovický tunel – D1 včetně HDM-4, (2016)
- DÚR: I/42 Brno VMO – MÚK Průmyslová, (2020)
- TES: D1 - MÚK Brno – jih – MÚK Brno – východ, (2015)
- DÚR: D1 - MÚK Brno – jih – MÚK Černovická terasa, (2020)
- katastrální mapa (11/2021)
- účelová mapa města Brna (10/2021)
- technická mapa města Brna (10/2021)
- výškopis
- KN – informace o vlastnických vztazích (11/2021)

4 Důvody a cíle pořízení dokumentace

Důvody pro pořízení dokumentace

Město Brno v lokalitě Černovické pískovny připravuje „Urbanisticko-krajinářskou soutěž - Park Černovická pískovna“.

V novém ÚPmB pro 2. opakované veřejné projednání, jsou vytvořeny územní podmínky po ukončení těžby a pro budoucí využití tohoto území pro městskou zeleň. Zároveň jsou návrhem ÚPmB vymezeny plochy pro realizaci nezbytné budoucí dopravní infrastruktury (zkapacitnění dálnice D1, dokončení VMO, přeložku silnice II/380).

Pro zajištění nezbytné dopravní obsluhy je potřeba upřesnit a koordinovat řešení dopravy. Při realizaci obslužného dopravního skeletu je potřeba přihlédnout k omezujícím limitům (především ukončení těžby a zrušení DP), které přímo neomezují napojení území, ale mají podstatný vliv na budoucí využití území a postup jeho možného cílového využití.

Cíle pořízení dokumentace

V zadání dokumentace je požadováno provést:

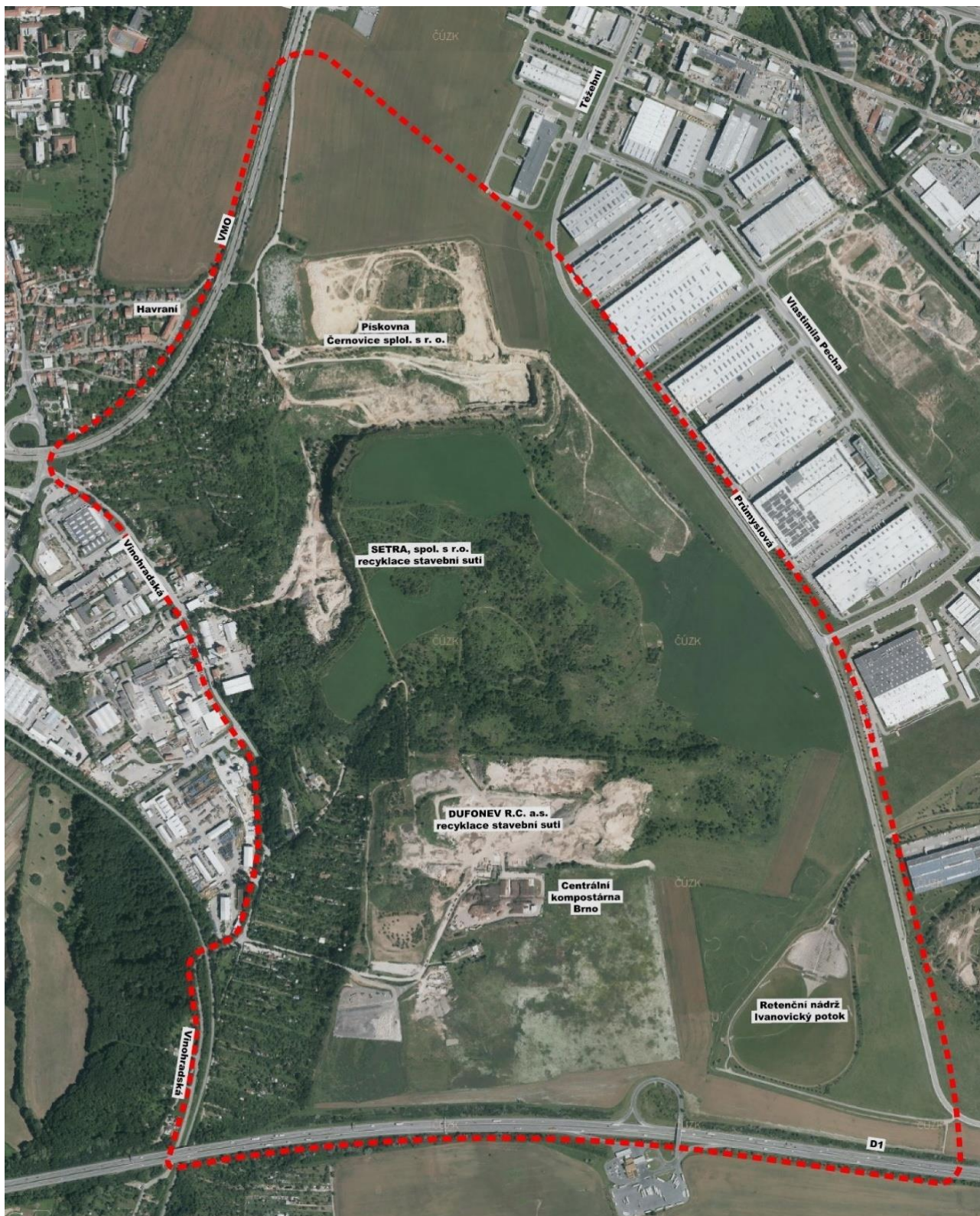
- rozbor aktuální a výhledové ÚPD;
- rozbor limitů využití území;
- rozbor stávající komunikační sítě a její aktuálně připravovaného rozvoje;
- rozbor aktuálních a výhledových intenzit dopravy;
- rešerši hydrogeologických podmínek – vycházející z dostupných podkladů;
- zohlednit provedený ornitologický průzkum (zadavatel OŽP MMB);
- návrh navazující komunikační sítě pro obsluhu území vycházející z připravovaných staveb, ZÚR JMK a ÚPmB;
- návrh dopravy v klidu, pěší a cyklistické dopravy;
- technický návrh směrového a výškového řešení, vzorové příčné řezy, způsob odvodnění;
- základní ekonomické vyhodnocení;
- návrh etapizace dopravní obslužnosti vzhledem k postupnému utlumení těžby a urbánnímu rozvoji území.

5 Řešené území

5.1 Vymezení řešeného území

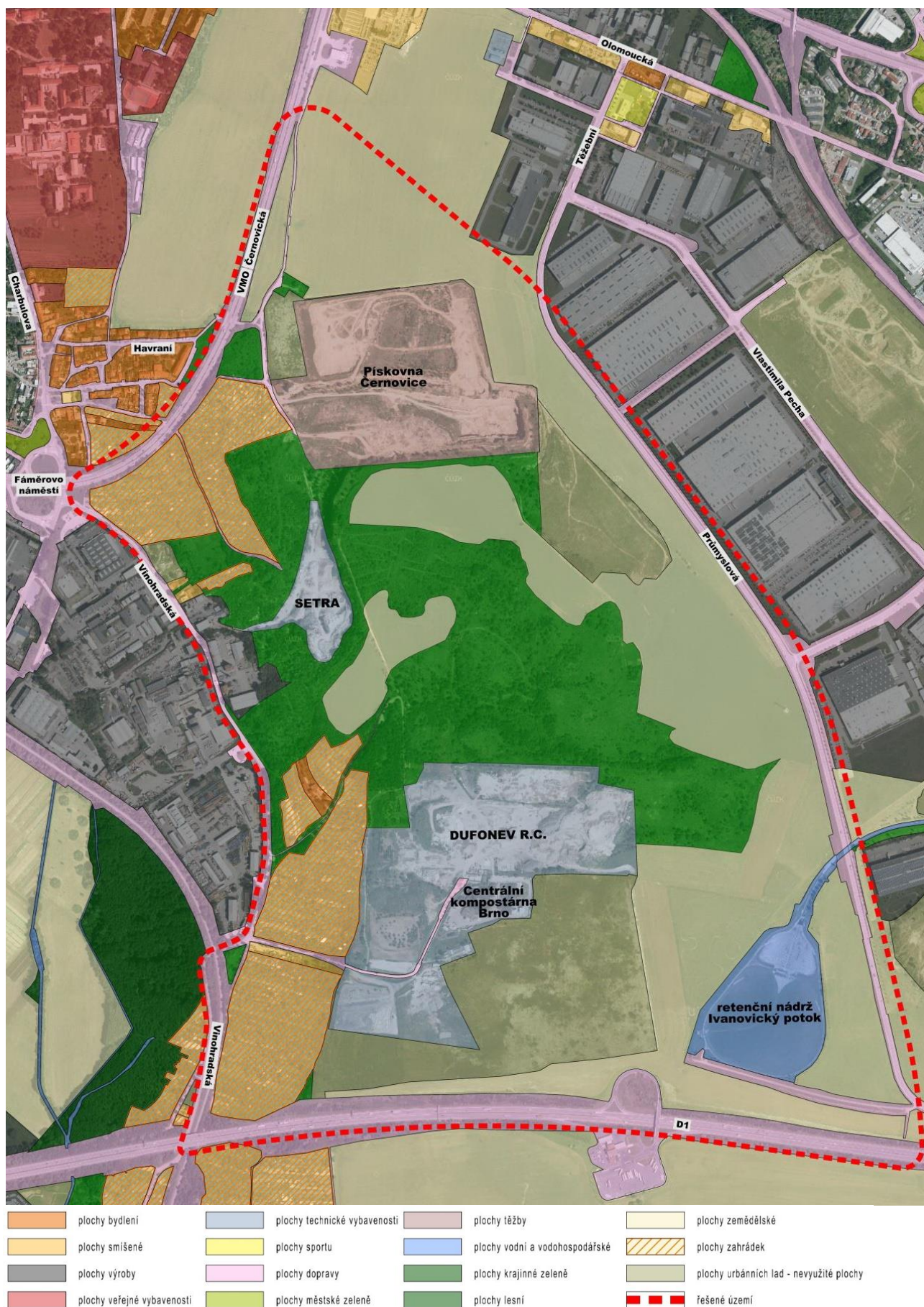
Řešené území je vymezeno ze severu ulicí Černovická, která plní funkci segmentu VMO, ze západu ulicí Vinohradskou; z jihu dálnicí D1 a z východu ulicí Průmyslovou. Takto vymezené území má rozlohu asi 285 ha.

Řešené území je součástí městských částí Brno – Černovice a Brno – Brněnské Ivanovice a nachází na katastrálním území Černovice, Brněnské Ivanovice a Tuřany.



obr. 1 Vymezení řešeného území

5.2 Charakteristika stávajícího využití území



obr. 2 Stávající využití území

Skutečné využití území je z hlediska přesného určení jednotlivých funkčních ploch velmi obtížně zjištěitelné, protože převážná část území pod vlivem dříve probíhající těžby a následného ukládání odpadu stírá přesné určení ploch. To platí především pro plochy těžby, plochy ukládání a recyklaci odpadu, plochy užívané k zemědělským účelům a plochy urbánních lad (bez jasného funkčního využití). Toto využití území se rozprostírá v širokém pásu vedoucím do jihu (od dálnice D1) až ke koridoru VMO na severu řešeného území.

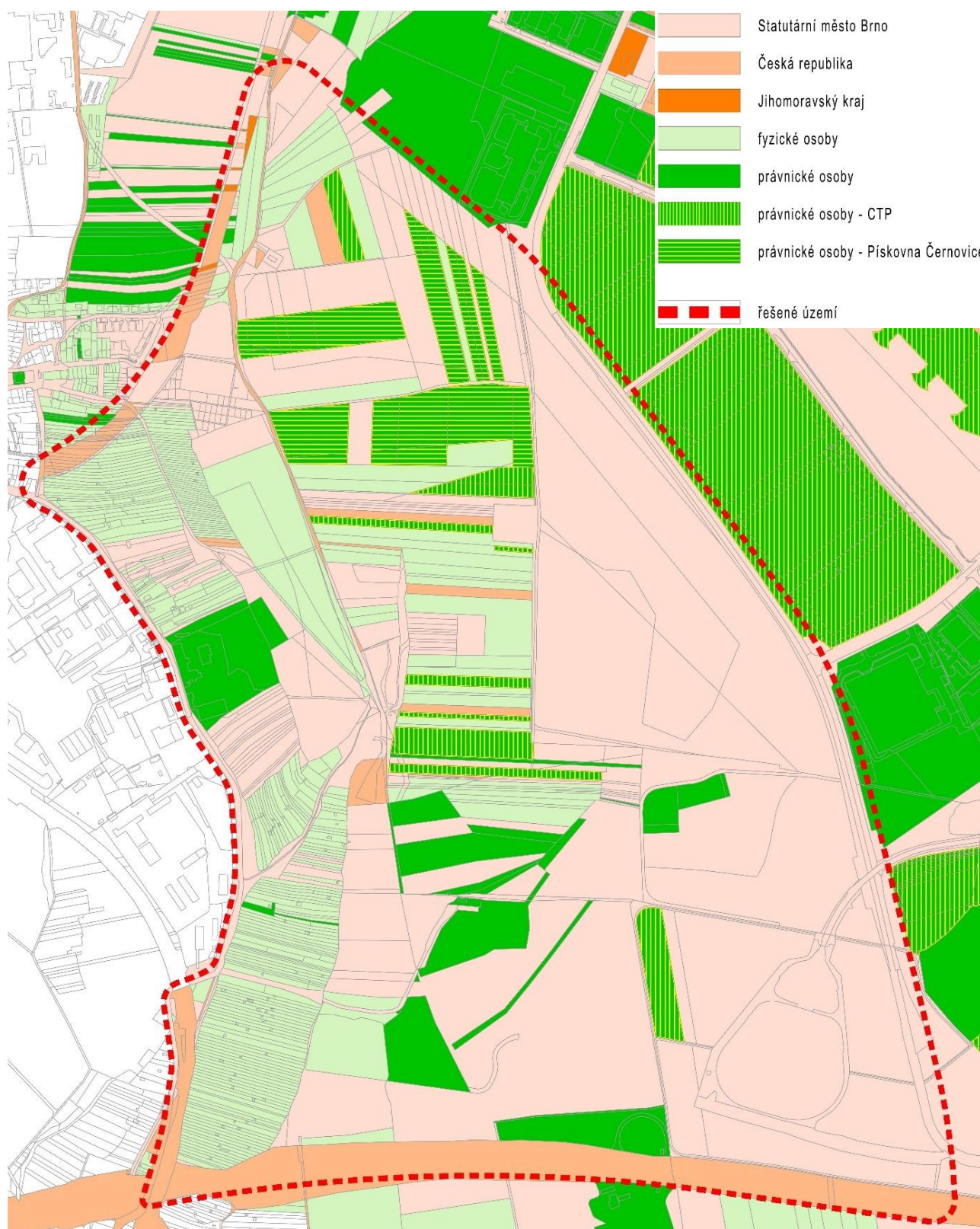
Západní část území při ulici Vinohradské je tvořena plochami zahrádek a částečně výrobními areály. Výrobní areály je možno považovat za stabilizované. Lokality zahrádek jsou v rozdílném stavu využívání. Zahrádky v severní části území blíže k Černovicím jsou více využívány a udržované s výskytem zahradních domků. V této části území je situována plocha bývalého Černovického hřbitova, která je dle Obecně závazné vyhlášky statutárního města Brna č. 15/2007 o ochraně zeleně v městě Brně, zařazena do seznamu ploch nejvýznamnější zeleně v městě Brně (č. 151 – Černovická – bývalý hřbitov, p. č. 2227, k. ú. Černovice).

Z ulice Vinohradské jsou dopravně napojeny areály firem DUFONEV a SETRA zabývajících se recyklací s ukládáním a odpadu; a areál Centrální kompostárny Brno.

Areál Černovické pískovny (severní část území, kde probíhá těžba písků) je zpřístupněn od severu účelovou komunikací vedenou v souběhu s ulicí Černovickou a napojenou od areálu čerpací stanice ÖMV.

V jihovýchodní část území je vybudovaná rozsáhlá vodohospodářská plocha poldru na kmenové stoce F, jejímž cílem je zachycení a odlehčení dešťových vod z povodí kmenové stoky F. Plochy kolem poldru jsou převážně využívány k zemědělským účelům.

5.3 Vlastnické vztahy



obr. 3 Rozbor vlastnických vztahů

Převážná část území je ve vlastnictví města Brna. Část pozemků pod komunikacemi je ve vlastnictví ČR nebo Jihomoravského kraje. Pozemky zahrádek v západní části území při ulici Vinohradské jsou ve vlastnictví fyzických osob. V severní části území jsou pozemky ve vlastnictví Pískovny - Černovice. V jižní části území jsou pozemky ve vlastnictví firem zabývajících se recyklací. Ve střední části jsou pozemky ve vlastnictví fyzických osob a také právnických osob (jsou evidovány snahy o směny pozemků mezi městem Brnem a soukromými vlastníky dle návrhu nového ÚPmB)

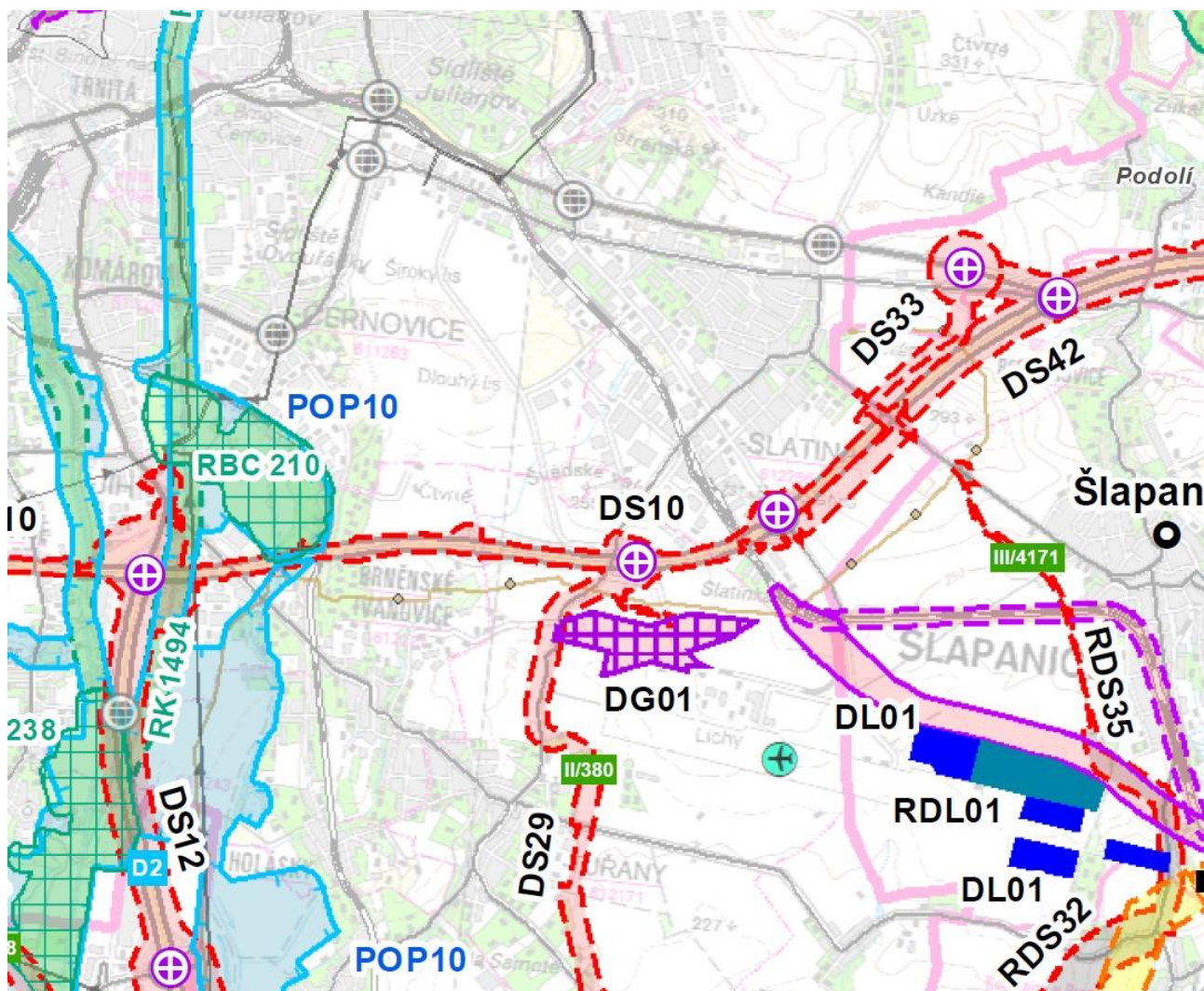
6 Vztah k ÚPD

6.1 ZÚR JMK

Dne 3. 11. 2016 nabyly účinnosti Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen „ZÚR JMK“). Aktualizace ZÚR JMK č. 1 a č. 2 byla vydána na 33. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 17. 9. 2020.

ZÚR JMK a její aktualizace zpřesnily vymezení Metropolitní rozvojové oblasti Brno (OB3) a stanovily v souladu s PÚR návrhové nadmístní plochy a koridory nezbytné pro zajištění udržitelného rozvoje celé oblasti. Řešené území leží v městě Brně a je tedy součástí Metropolitní rozvojové oblasti Brno.

Vymezené nadmístní návrhové plochy a koridory ZÚR JMK, které se dotýkají Metropolitní rozvojové oblasti Brno, jsou vedeny mimo řešené území. Pouze záměry DS10 a DS29 jsou v dotyku s řešeným územím.



obr. 4 Výřez výkresu ZÚR JMK - I. 2 Plochy a koridory nadmístního významu, včetně ÚSES

Koridor DS10

D1 Kývalka – Slatina, zkapacitnění včetně přestavby mimoúrovňových křižovatek a souvisejících staveb

Koridor DS29

silnice II/380 Tuřany, obchvat

Pokračování koridoru **DS29** do ulice Tovární je v ZÚR JMK stanoveno na straně 268 výroku ZÚR.

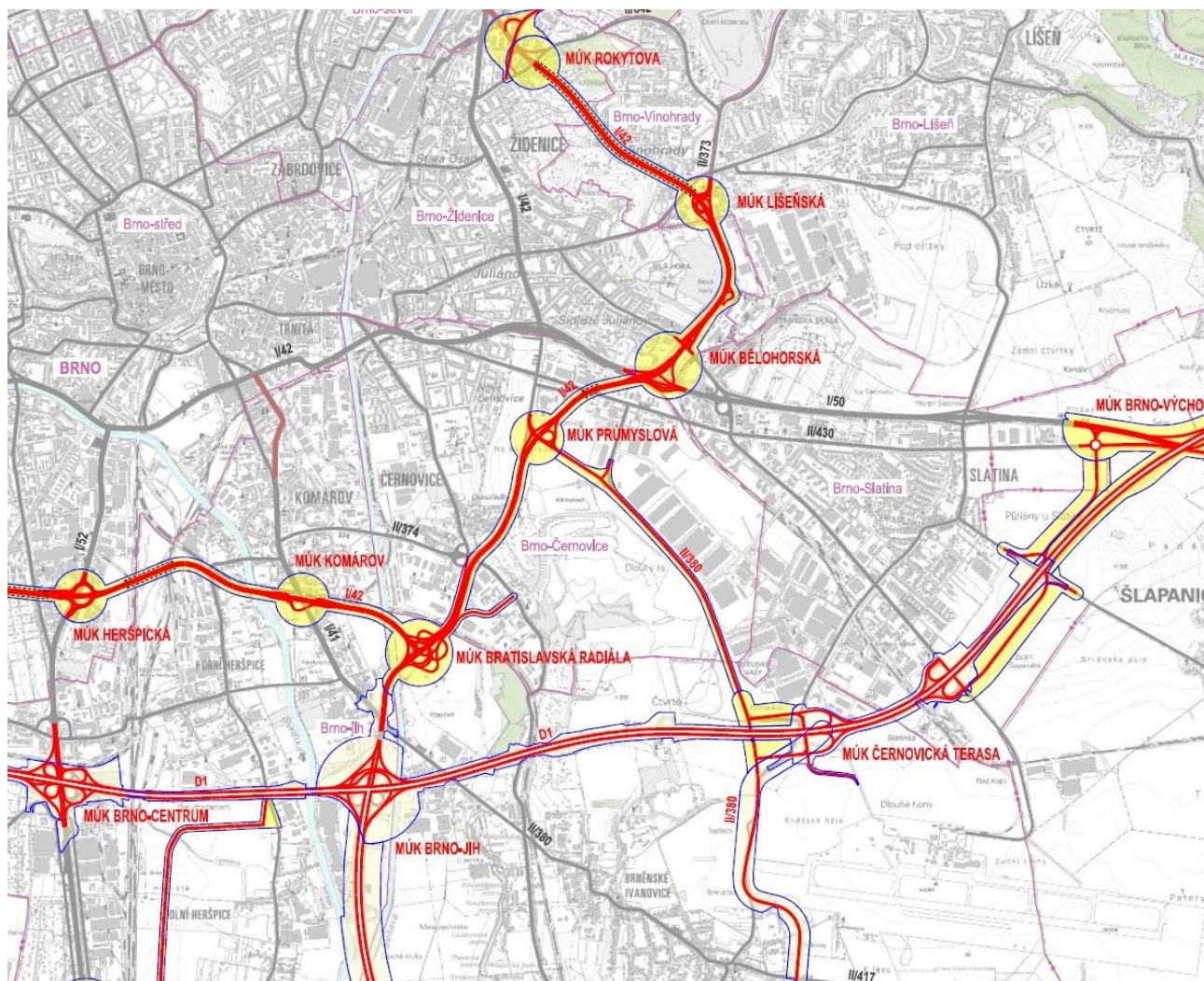
H.4. Požadavky na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí

(435) ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci níže uvedených záměrů dopravní a technické infrastruktury, nacházejících se v administrativním území jedné obce, v územně plánovací dokumentaci dotčené obce, a to s ohledem na celkovou koncepci dopravní a technické infrastruktury a širší návaznosti na nadřazenou dopravní a technickou síť takto:

Brno - Překročení dálnice D1 od silnice III/15283 z Tuřan k ulici Průmyslové.

Tedy pokračování silnice II/380 severně od D1 je ponecháno na řešení ÚPmB.

Podkladem pro aktualizaci ZÚR JMK (2020) byla „ÚS Nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno“ (2019 - 2020). V této studii bylo navrženo trasování silnice II/380 (obchvat Tuřan), které z kapacitních důvodů předpokládalo realizaci nového přemostění D1 v rámci MÚK Černovická terasa.



obr. 5 Výřez z ÚS Nadřazené dálniční a silniční sítě v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno

6.2 Územní plán města Brna (ÚPmB)

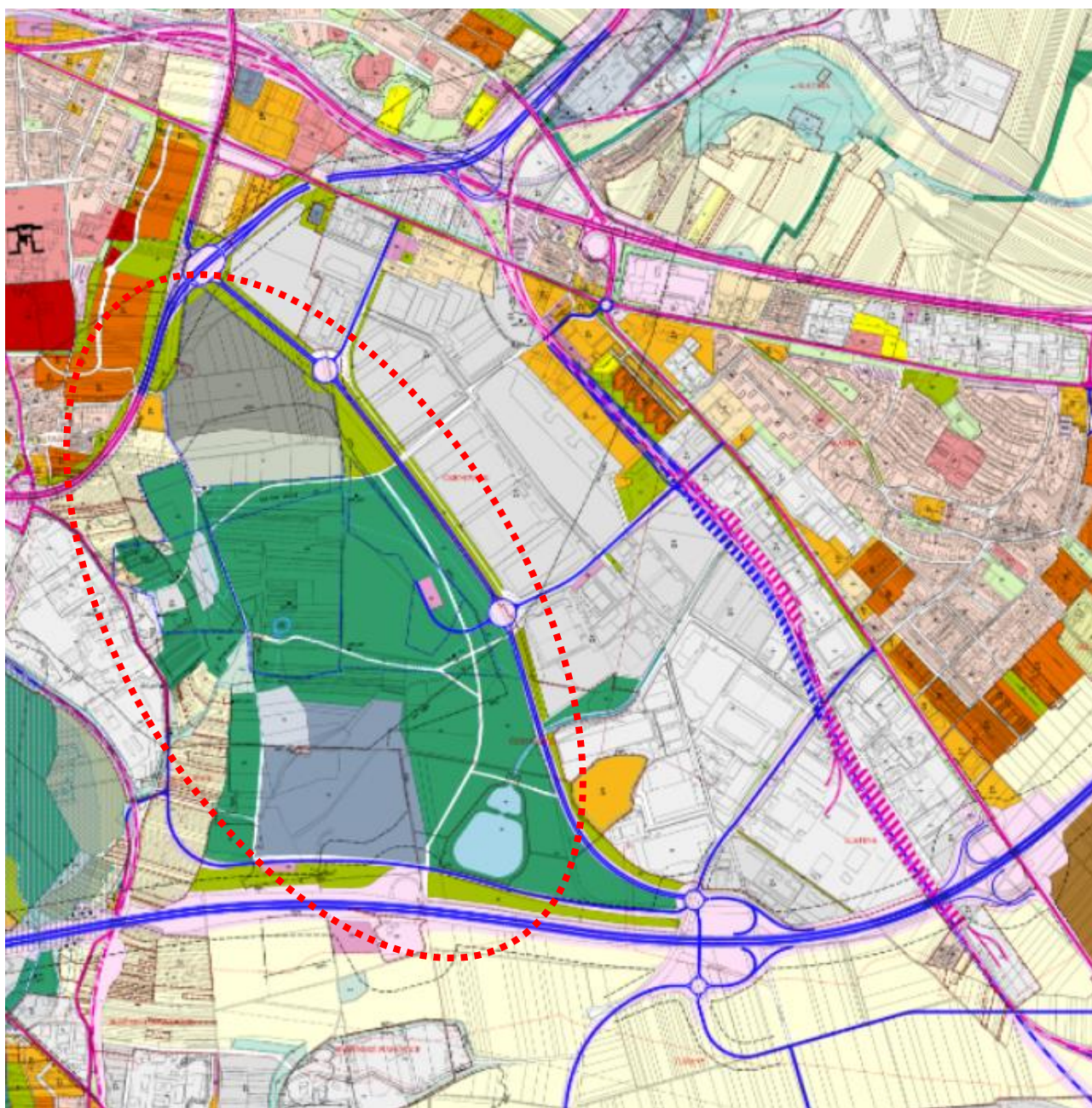
6.2.1 Územní plán města Brna (aktuální územní plán)

Územní plán města Brna, schválený usnesením XLII. zasedání Zastupitelstva města Brna ze dne 3. listopadu 1994, je platný ve znění vydaných změn ÚPmB.

Dle platného Územního plánu města Brna jsou:

- na západě řešeného území stabilizovány plochy zahrádek (při ulici Vinohrady);
- na jihu řešeného území stabilizovány a navrhovány plochy TO pro technické vybavení – likvidace odpadů a navrhovány plochy vodohospodářské pro poldr dešťové kanalizace;
- ve střední a východní části řešeného území navrhované plochy krajinné zeleně s možností rekreačního využití
- v severní části řešeného území stabilizovány a navrhovány plochy PT pro těžbu

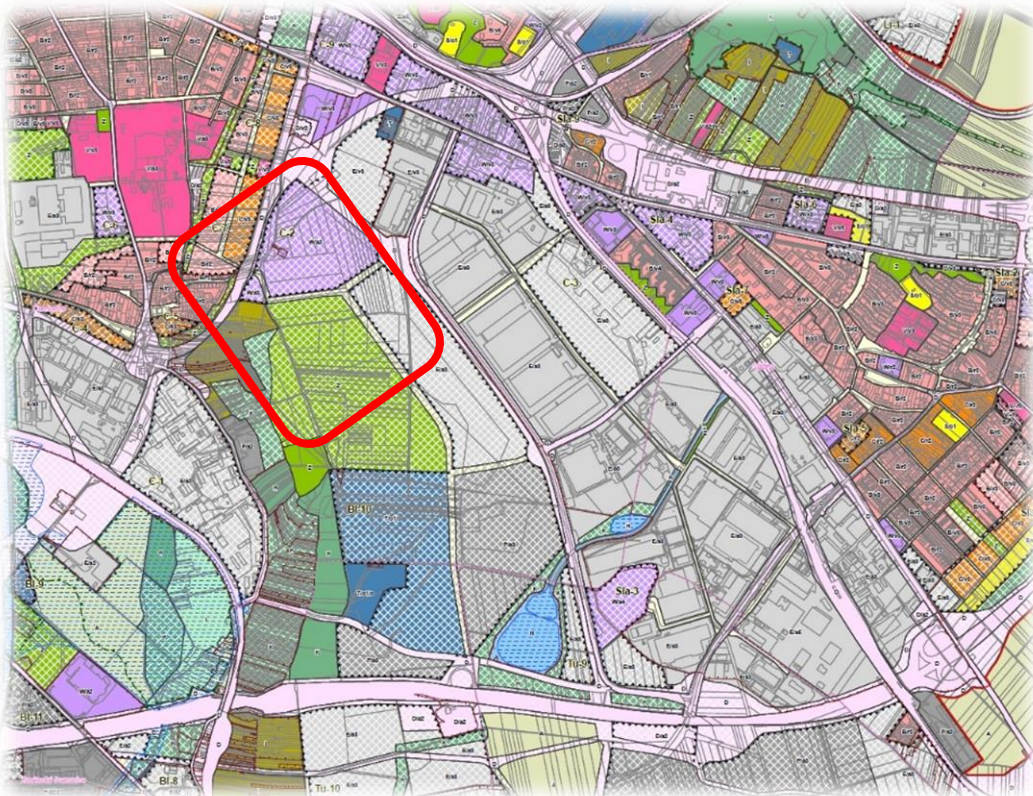
ÚPmB navrhuje zkapacitnění dálnice D1, realizaci VMO, realizaci ulice Průmyslové, propojení ulic Vinohradské a Průmyslové na jihu v souběhu s D1 pro zpřístupnění ploch likvidace odpadů.



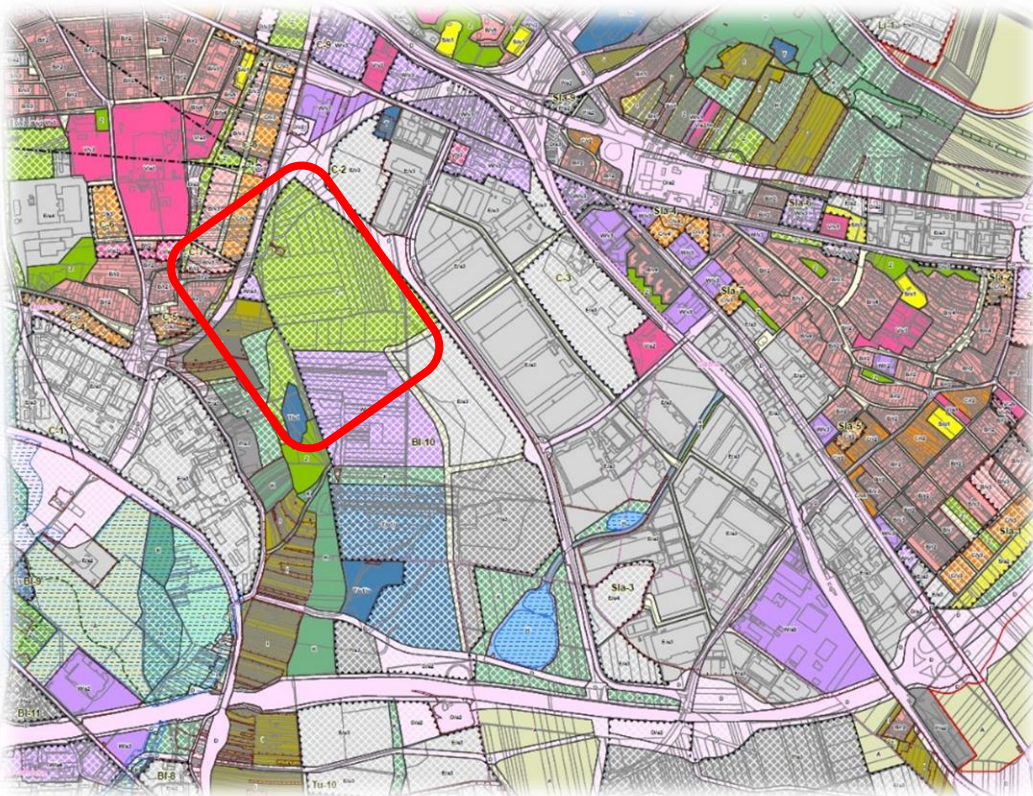
obr. 6 Výřez - Stávající ÚPmB - aktuální územní plán

6.2.2 Projednávaný nový Územní plán města Brna

Již od roku 2011 je připravován nový ÚPmB. V letech 2020 a 2021 proběhlo veřejné projednávání. Výsledky veřejného projednání byly promítnuty do úpravy dokumentace předloženého návrhu.

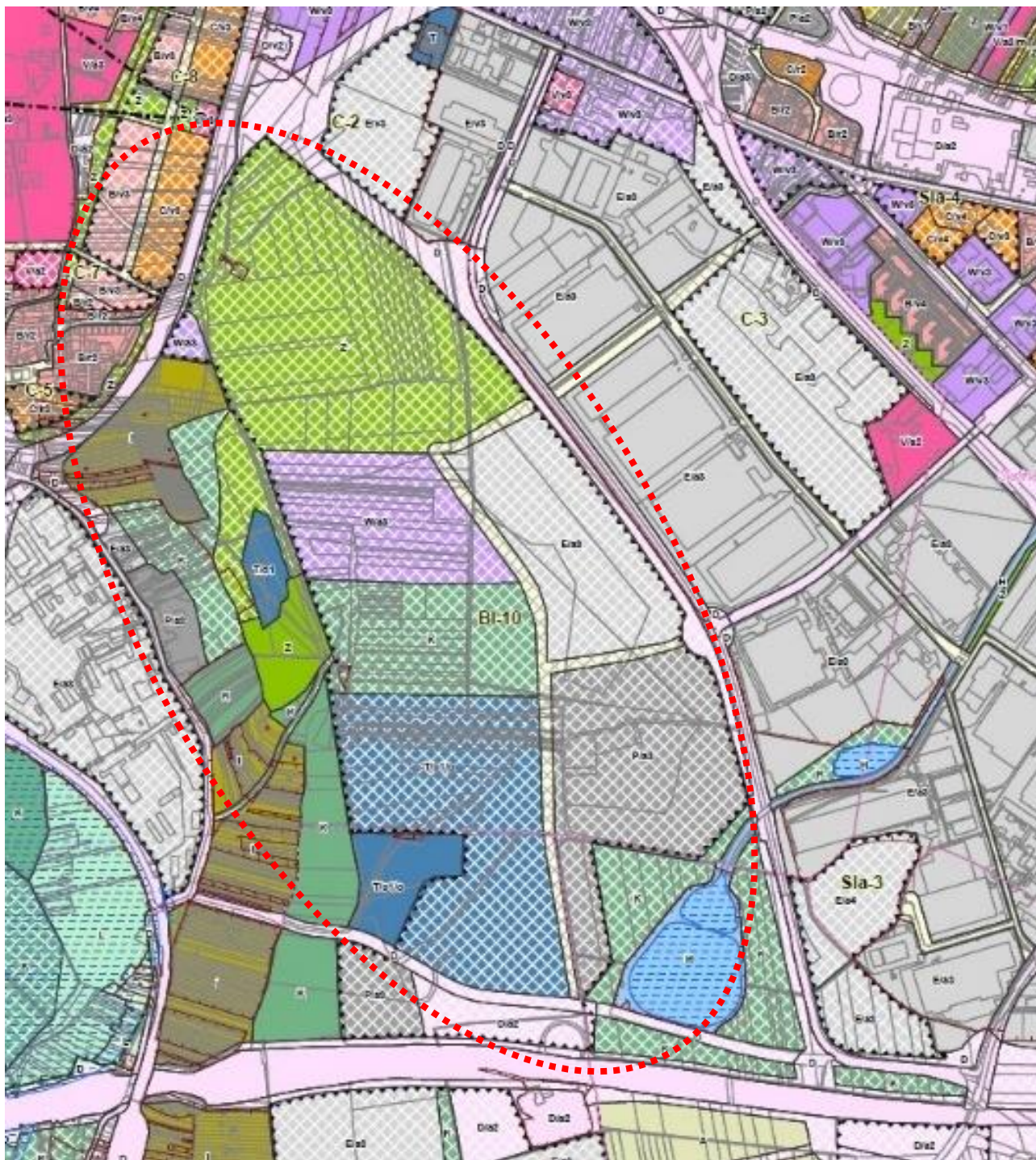


obr. 7 Výřez – Nový ÚPmB – návrh pro veřejné projednání – Hlavní výkres (2020)



obr. 8 Výřez – Nový ÚPmB – návrh pro opakované veřejné projednání – Hlavní výkres (5/2021)

Při projednávání návrhu ÚPmB došlo k úpravě severní a střední části území, a to především na základě požadavků vlastníků.



obr. 9 Výřez – Nový ÚPmB – návrh pro 2 opakované veřejné projednání – Hlavní výkres (11/2021)

V návrhu novém ÚPmB pro 2 opakované veřejné projednání je pro rozvojovou lokalitu **BI-10 - Černovická pískovna** zpracována karta lokality

Rozvojová lokalita se nachází na místě bývalé skládky a lomu Černovická terasa. V severním cípu lokality je navržena plocha městské zeleně pro zřízení nové rozsáhlé parkové plochy využívající přírodní charakter pískovny. Park bude dostupný obyvatelům okolních městských částí, ve kterých převažují zastavěné rezidenční či produkční plochy. Konkrétní návrh řešení budoucího parku zohlední výsledky krajinářské soutěže. U ulice Černovická dále navazuje plocha komerční vybavenosti. Na východě lokality u ulice Průmyslová je navržena plocha lehké výroby, která navazuje na Brněnskou průmyslovou zónu Černovická terasa. Vzhledem k velikosti plochy je nutné zajistit prostupnost po maximální délce bloku 400 m z ulice Průmyslová východo západním směrem k navržené páteřní komunikaci a dále přes plochu komerce ke stávajícím i budoucím zeleným plochám. Podél ulice Průmyslová směrem k jihu navazuje na plochu lehké výroby plocha výroby a skladování. Na západě je vymezena plocha komerční vybavenosti, která výškově navazuje na okolní návrhovou zástavbu. V jižní části lokality se nachází plocha technické infrastruktury. Jedná se o dostavbu stabilizované plochy

technické infrastruktury sloužící pro zpracování a recyklaci odpadů. Plochy komerční vybavenosti a technické infrastruktury jsou odděleny pásem krajinné zeleně. Mezi dálnicí D1 a novou komunikací v prodloužení ulice Průmyslové je vymezena plocha výroby a skladování a plocha dopravy s areálovou strukturou a výškou 2, která je určena pro benzínovou stanici a jako odpočívadlo. Pro obsluhu území je vymezena komunikace vedoucí paralelně s ulicí Průmyslová a již zmíněná komunikace spojující ulici Vinohradská a Průmyslová.

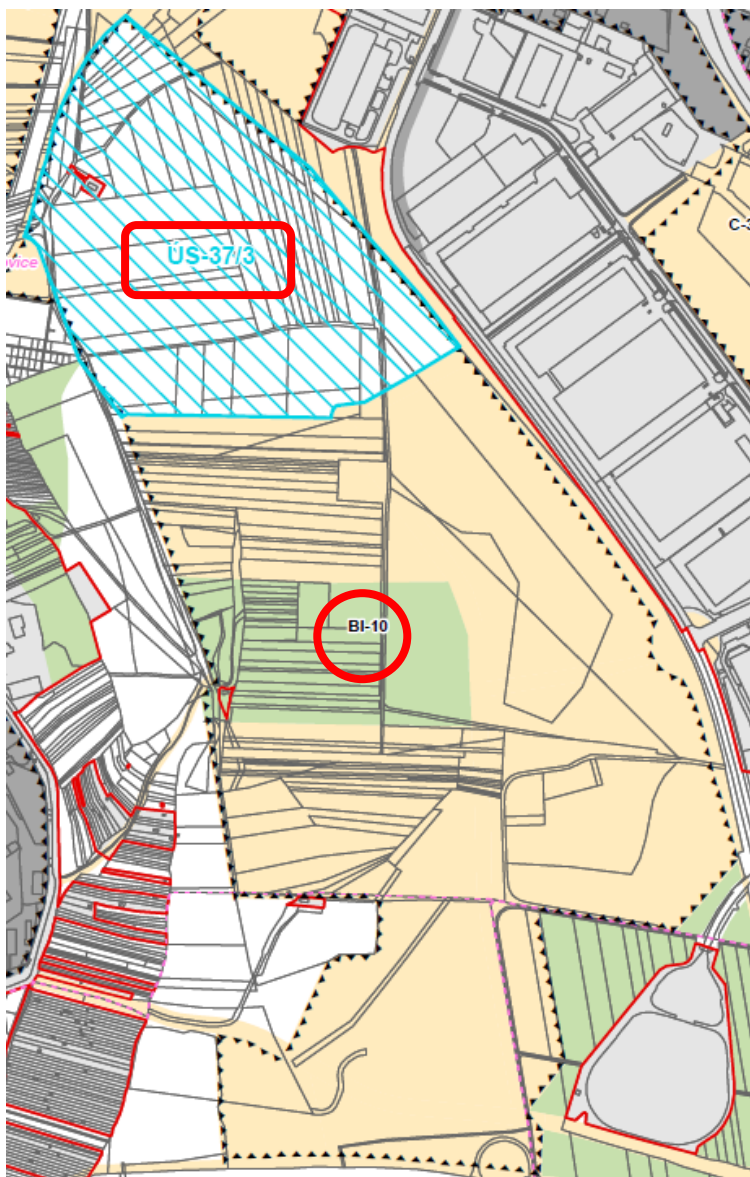
Areálová a izolační zeleň se podílí na snižování negativních vlivů vyplývajících z hlavní funkce návrhových ploch, zejména prašnosti a rizika vzniku tepelného ostrova. Plochy zeleně se také podílejí na celkové kultivaci prostoru a zajišťují kvalitní pracovní prostředí. Je žádoucí využít plochy zeleně k hospodaření s dešťovou vodou.

Návrhové plochy Z budou využity pro tvorbu náhradních biotopů místní cenné entomofauny a ornitofauny v budoucím parku celoměstského významu.

Rozvoj lokality je dotčený dobývacími prostory Černovice a musí být v souladu s povolenou hornickou činností dle zákona č. 44/1998 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Pro severní část území je požadováno zpracování územní studie s označením **ÚS-37/3 Černovická pískovna**, která ve větší podrobnosti zpřesní funkční a prostorové řešení území.

Zároveň město Brno pro toto území připravuje „**Urbanisticko-krajinářskou soutěž - Park Černovická pískovna**“, která má získat odborně fundované návrhy na řešení této lokality.



obr. 10 Výřez – Nový ÚPmB – návrh pro 2. opakované veřejné projednání - Základní členění území (11/2021)

7 Územně plánovací podklady a dokumentace přilehlého území

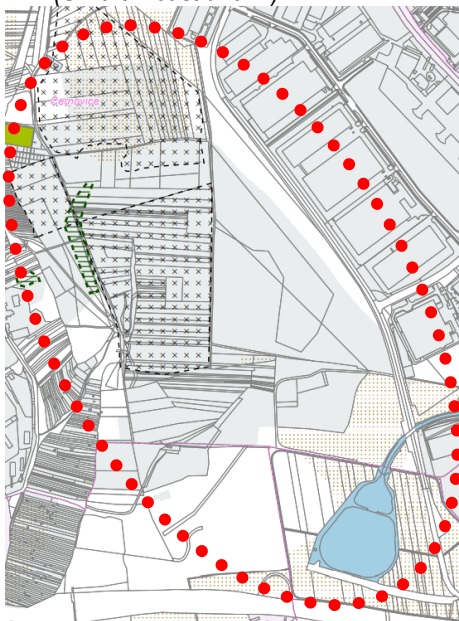
7.1 Územně analytické podklady (ÚAP) statutárního města Brna

aktualizace 2020

Hodnoty území

v řešeném území jsou jako hodnoty definovány tyto jevy:

VKP, ložisko nerostných surovin + DP (S a střední část území), plocha významné zeleně, pozemky s vysokou ochranou ZPF (SV a JV část území)

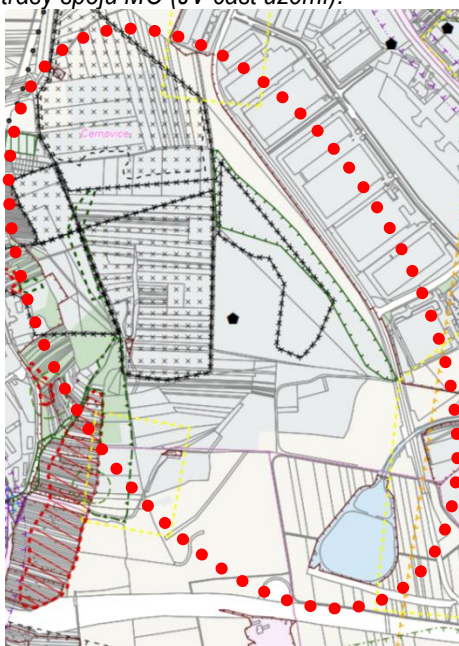


obr. 11 Výřez – Hodnoty území dle ÚAP města Brna 2020

Limity využití území

v řešeném území jsou jako limity definovány tyto jevy:

VKP, ložisko nerostných surovin + DP (S a střední část území), plocha významné zeleně, sesuvná území (V část území), území se starou ekologickou zátěží (sklárky ve vytěžených plochách), území s archeologickými nálezy, zájmové území trasy spojů MO (JV část území).



obr. 12 Výřez – Limity území dle ÚAP města Brna 2020

Záměry

v řešeném území jsou evidovány tyto záměry:
dostavba JV segmentu VMO, zkapacitnění dálnice D1.



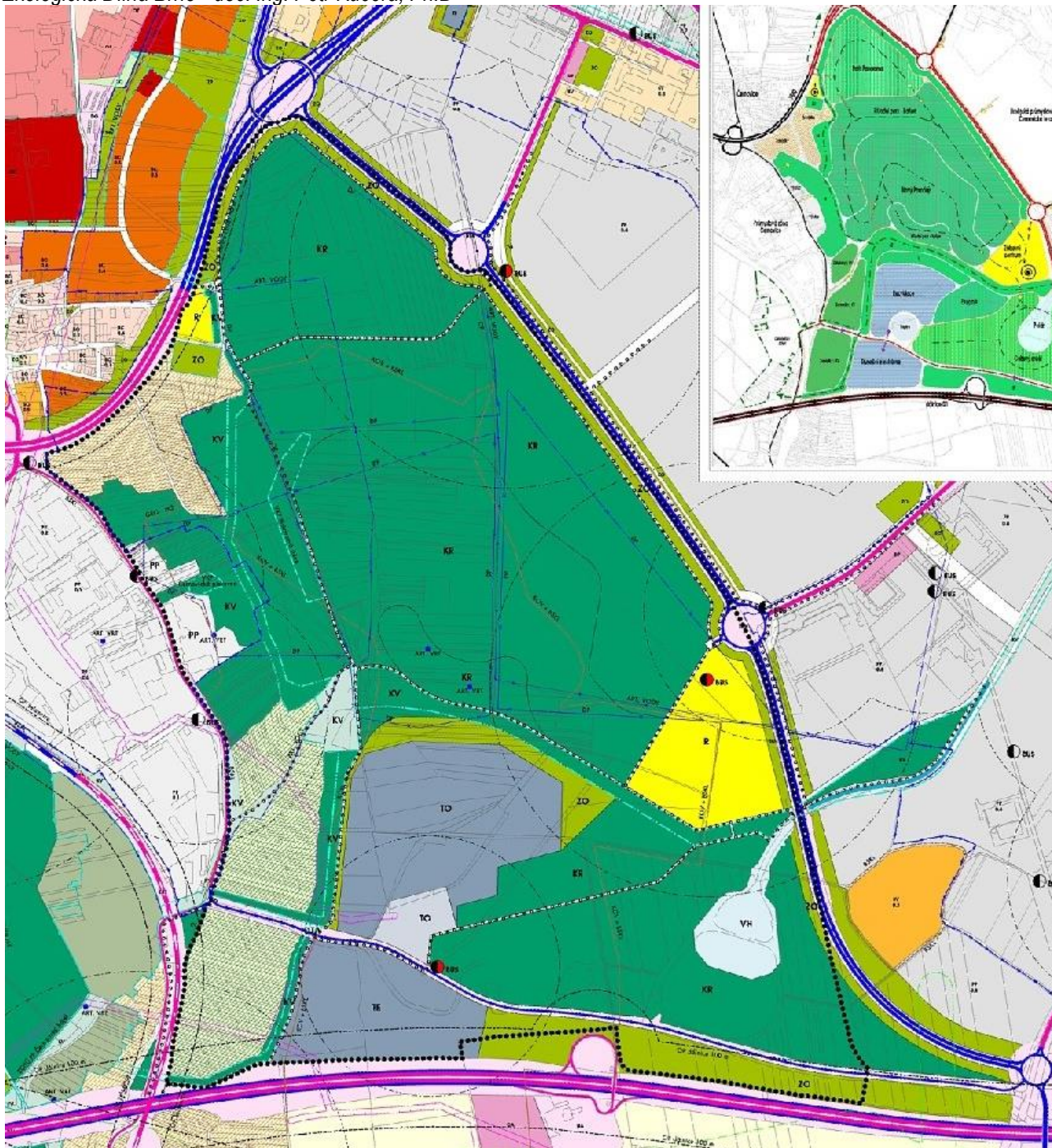
obr. 13 Výřez – Záměry na provedení změn v území dle ÚAP města Brna 2020

7.2 Územní studie zpracované pro řešené území

Pro řešené území byly v minulosti zpracovány územní studie, které reagovaly na měnící se požadavky využití území a rizika spojená s ukládáním odpadu v lokalitě s těžbou štěrku a písku. Studie byly využity pro zpracování návrhu nového ÚPmB.

US – Černovická terasa – Ekologický park – 2008

Ekologická Dílna Brno - doc. Ing. Petr Kučera, Ph.D

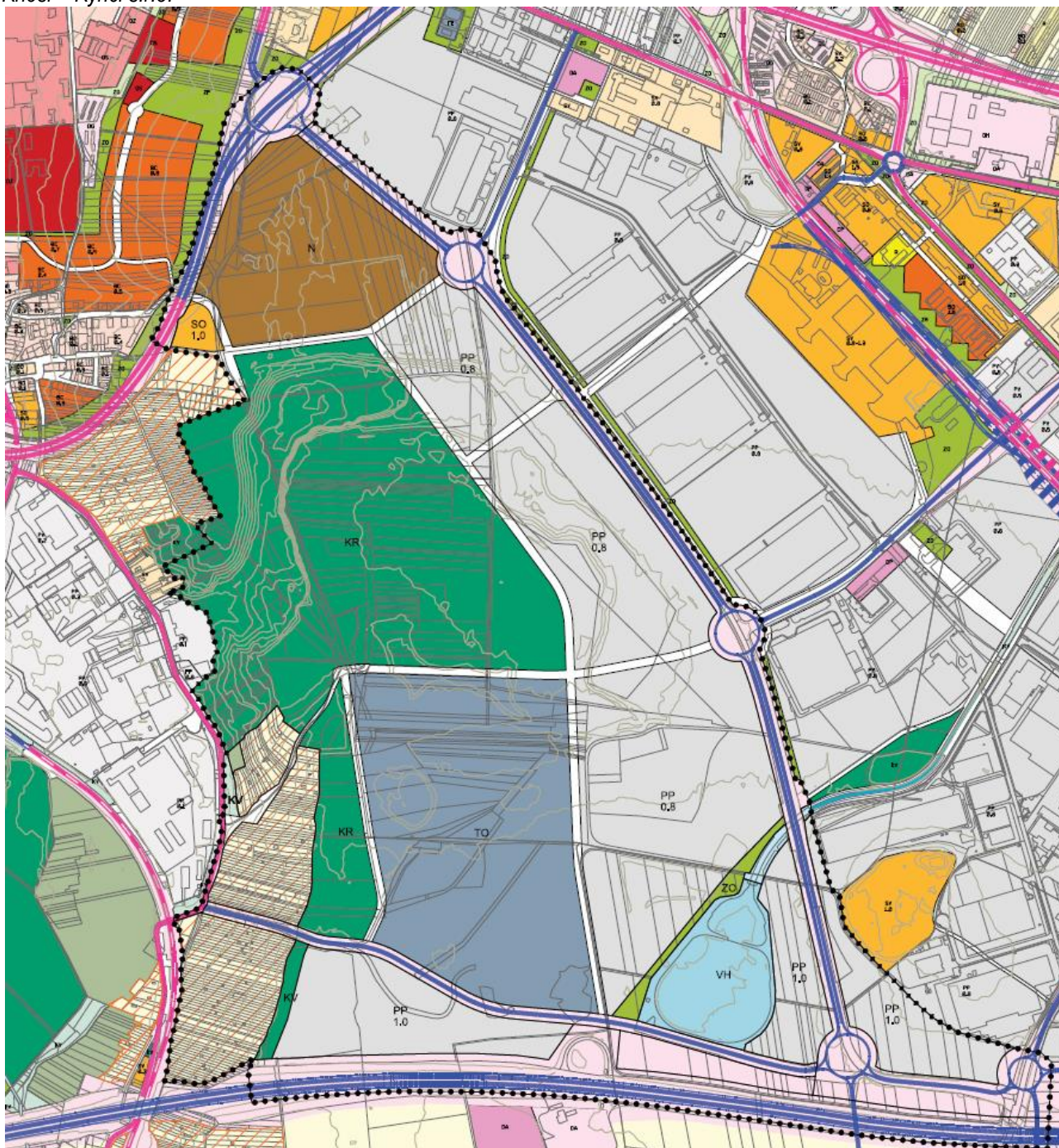


obr. 14 US – Černovická terasa – Ekologický park

Studie hledala možnost budoucího využití území pro rozvoj přírodního zázemí města, při eliminaci rizik vycházejících z ukládání komunálního odpadu ve vytěženém prostoru pískoven.

US – Průmyslová - 2013

Knesl + Kynčl s.r.o.

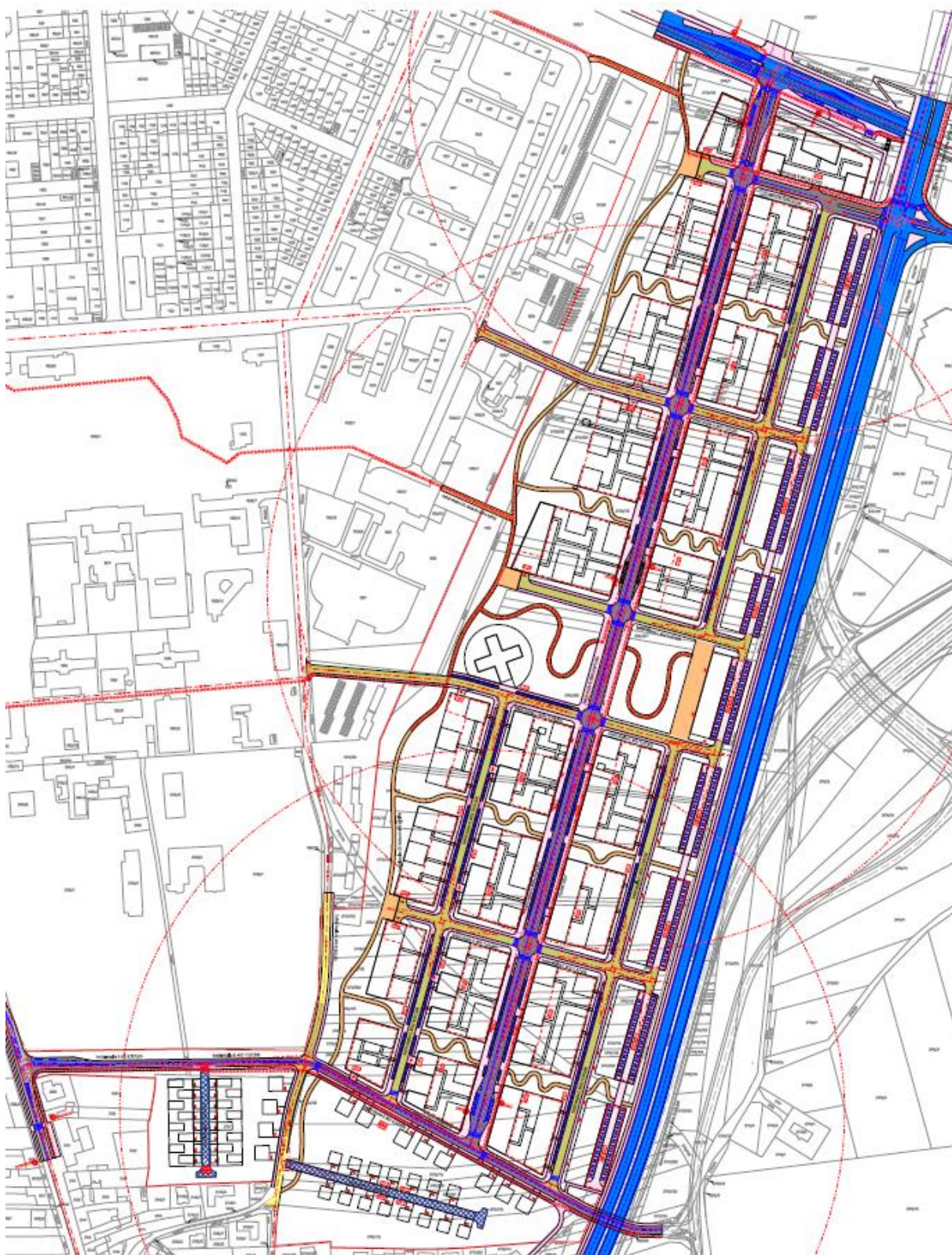


obr. 15 US – Průmyslová

Studie hledala možnost budoucího využití území pro rozvoj přírodního zázemí města, při eliminaci rizik vycházejících z ukládání komunálního odpadu ve vytěženém prostoru pískoven. Část území při ulici Průmyslové byla navržena pro oboustranné zastavění kolem této ulice pro rozvoj výrobních činností. V severní části při VMO byly navrženy plochy pro rozvoj vyšší vybavenosti. Střední část bývalých pískoven byla navržena pro návrh krajinné zeleně v menším rozsahu než ve studii z roku 2008.

ÚS „NA KAMÉNKÁCH“ (2019)

Kuba & Pilař architekti s.r.o.



obr. 16 ÚS „NA KAMÉNKÁCH“ – řešení dopravy

Územní studie řeší novou výstavbu v Černovicích západně od VMO a na severu přiléhá k řešenému území. Navrhované řešení vzniklo na základě urbanistické soutěže.

Pro realizaci této obytné skupiny je nezbytné zajištění napojení na základní komunikační skelet města. Z těchto důvodů je navrženo napojení přes novou komunikaci propojující Černovice podjezdem pod VMO s ulicí Průmyslovou. Toto řešení je respektováno i v dokumentaci DÚR úseku VMO.



obr. 17 Dopravní řešení ÚS „NA KAMÉNKÁCH“ a návrh DÚR úseku VMO

8 Omezující limity využití území

Následující kapitola je přehledem omezení, která ovlivňují možnosti budoucího využití ploch uvnitř řešeného území.

Je nutno podotknout, že tato omezení mají vliv na budoucí využití území, ale přímo neovlivňují návrh dopravní obsluhy území.

Klíčovou roli z hlediska limitů představuje problematika ukončení těžby v území, která je vázaná na vymezené dobývací prostory. Pro dobývací prostory byl stanoven plán těžby pro konkrétní právní subjekt a návrh rekultivace. Teprve po provedení rekultivace je možno uvažovat se zrušením dobývacího prostoru.

Rozvoj území dotčený dobývacími prostory Černovice a musí být v souladu s povolenou hornickou činností dle zákona č. 44/1998 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon).

Situace je v současnosti komplikovaná odlišným postojem na rekultivaci území z hlediska ornitologických požadavků a ponechání části ploch bývalé těžby bez dalších zásahů.

8.1 VKP

V řešeném území jsou registrovány 2 významné krajinné prvky (VKP).



obr. 18 Vymezená VKP v území

VKP - Černovická pískovna

Důvod ochrany: Kvartérní sedimenty tuřanské terasy s terciérními brněnskými písky.

Charakteristika: Lokalita je tvořena kvartérními sedimenty tuřanské terasy a terciérními brněnskými písky. Kvartérní štěrky ležící 40 m nad úrovní dnešní nivy Svitavy patří ke komplexu fluviálních sedimentů tuřanské terasy, jejíž průměrná mocnost dosahuje 6 - 12 m. Na bázi se vyskytují hrubé písky až balvanité štěrky, do nadloží přechází v jemnozrnné písčité štěrkopísky až valouny, jejichž složení je velice pestré. Písky jsou místy zpevněny ve vápnité pískovce, vytvářející nesouvislé lavice nebo nepravidelné konkrecionální útvary, které vyvětrávají a vystupují tak ze stěn jako římsy. V písčích jsou časté závalky, útržky až bloky pelitických hornin stratigraficky řazených k ottnangu, místy ke karpátu a spodnímu badenu. V nadloží písků jsou vyvinuty poměrně málo mocné spodnobadenské šedozelené vápnité, jemně písčité glaukonitické jíly.

VKP - Pískovcová stěna

VKP Pískovcová stěna byl přeregistrován rozhodnutím ze dne 13. 1. 2021, které následně odvolací orgán potvrdil - rozhodnutí nabylo právní moci dne 20. 5. 2021.

Důvod ochrany: Kvartérní sedimenty tuřanské terasy s terciérními brněnskými písky. Potenciální biotop pro možné hnízdění břehulí, vlh, poštolek a kavek.

Charakteristika: Lokalita je tvořena kvartérními sedimenty tuřanské terasy a terciérními brněnskými písky. Kvartérní štěrky ležící 40 m nad úrovní dnešní nivy Svitavy patří ke komplexu fluviálních sedimentů tuřanské terasy, jejíž průměrná mocnost dosahuje 6 - 12 m. Na bázi se vyskytují hrubé písky až balvanité štěrky, do nadloží přechází v jemnozrnné písčité štěrkopísky až valouny, jejichž složení je velice pestré. Písky jsou místy zpevněny ve vápnité pískovce, vytvářející nesouvislé lavice nebo nepravidelné konkrecionální útvary, které vyvětrávají a vystupují tak ze stěn jako římsy. V písčích jsou časté závalky, útržky až bloky pelitických hornin stratigraficky řazených k ottnangu, místy ke karpátu a spodnímu badenu. V nadloží písků jsou vyvinuty poměrně málo mocné spodnobadenské šedozelené vápnité, jemně písčité glaukonitické jíly. Těžební stěna dále představuje potenciální biotop pro možné hnízdění břehulí, vlh, poštolek a kavek.



obr. 19 VKP - Černovická pískovna



obr. 20 VKP - Černovická stěna

Výskyt ptactva

Z důvodu existence potenciálního biotopu pro hnízdění ptactva byl v roce 2021 proveden ornitologický průzkum, v rámci kterého bylo provedeno zmapování fauny v řešeném území.

Výsledky práce byly promítnuty do návrhu nového ÚPmB pro 2. opakované veřejné projednání. Došlo k zvětšení ploch krajinné zeleně mezi plochami komerčního využití a plochami technické infrastruktury ve střední části území.

Zároveň se předpokládá, že budou vytvořeny podmínky pro stabilizaci ptactva v navrhované ploše parku, která bude řešena urbanisticko-krajinářskou soutěží.

8.2 Těžba

V řešeném území je vymezeno bilancované ložisko štěrkopísku a dobývací prostory (DP) pro těžbu této suroviny.

Bilancované ložisko – výhradní

ložisko Černovice - Jenišova jáma

organizace: Pískovna Černovice s.r.o.

Dobývací prostory

DP I - Černovice (70608)

nerost: maltařské písky

organizace: SETREA, spol. s r.o.

ukončená likvidace (DP nezrušen)

DP III – Černovice (70907)

výhradní ložisko štěrkopísku -Jenišova jáma

nerost: štěrkopísek

organizace: Pískovna Černovice s.r.o.

ložisko těžené

DP V – Černovice (71012)

výhradní ložisko štěrkopísku - Jenišova jáma

nerost: štěrkopísek

organizace: Pískovna Černovice s.r.o.

ložisko těžené

DP II - Černovice (70777)

výhradní ložisko štěrkopísku

nerost: štěrkopísek

organizace: Pískovna Černovice s.r.o.

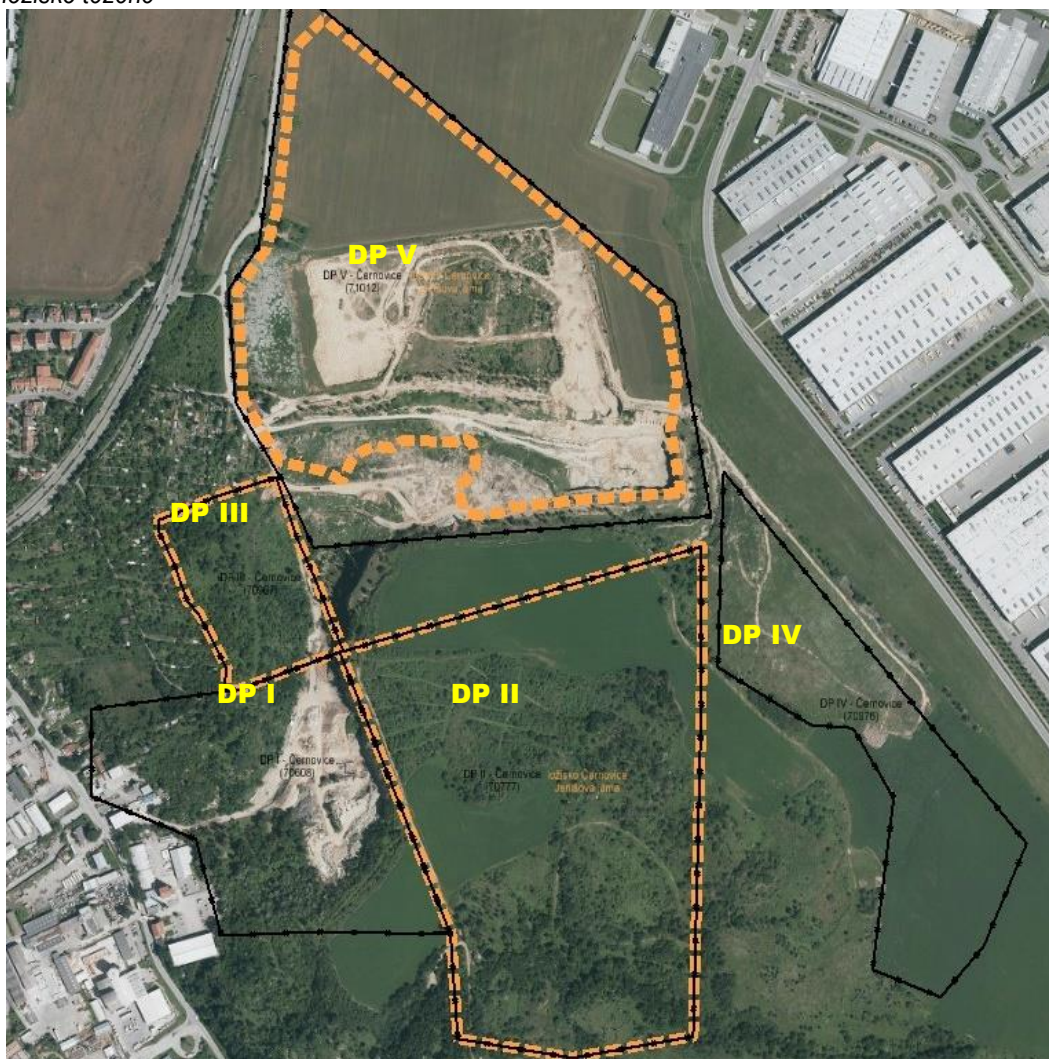
ukončená těžba, DP bude rekultivován

DP IV – Černovice (70976)

nerost: štěrkopísek

organizace: Pískovna Černovice s.r.o.

ložisko těžené



obr. 21 Dobývací prostory v území

Vývoj těžební činnosti v lokalitě

1953



1976



1990



2000



2010



2021



8.2 Ukládání odpadů v prostorách bývalé těžby

Území bývalé městské skládky Černovice se nachází na jihovýchodním okraji města Brna. Severní část skládkových prostor v těžebnách písků Černovické terasy je v dosavadní literatuře označována jako Černovická. Skládání na skládce Černovice probíhalo podle informací v dostupné literatuře především od konce 2. světové války až do roku 1996, a to prakticky bez omezení ukládaných odpadů. Neúplná evidence byla vedena teprve od roku 1990. Na těchto skládkách byly ukládány odpady z města Brna, ale i odpady ze sousedních okresů (Brno – venkov, Vyškov, Prostějov) přivážené na tuto lokalitu v souvislosti s vytěžením vozidel, která sem přijížděla pro žádané maltařské písky. Spektrum ukládaných odpadů bylo velmi široké.

V roce 1992 bylo rozhodnutím Rady města Brna zakázáno ukládání komunálního odpadu do vytěžených prostor. Teprve po roce 1996 byly do vytěžených pískoven a štěrkoven ukládány pouze odpadní zeminy, prokazatelně nekontaminované na základě analýz. Provozovateli skládek byly především Technická a zahradní správa města Brna, dále Státní statek Brno, s.p., Agropodnik Brno, s.p., Štěrkovny a pískovny Brno a nakonec Pískovna Černovice, spol. s r.o., která provozuje těžbu písků i ukládání výkopových zemín za účelem rekultivace dobývacích prostor i v současné době.

Skládková tělesa jsou především jámové pískovny. Zastoupení skládek v území je mimořádně vysoké. Odpady byly až do poloviny 90. let 20. století ukládány do vytěžených štěrkoven a pískoven zpravidla bez úpravy, třídění a evidence. Poté bylo od roku 1996 zahájeno jednak přísné dozorování skládkování pouze výkopových zemín a současně zpracování nekontaminovaných demoličních odpadů na výrobu recyklátu (areály DUFONEV R.C. a.s., Setra s.r.o.).

Současný stav skládek a jejich rekultivace

Převážná část skládek odpadů je zčásti rekultivovaná. Díky zpřísnění dohledu orgánů státní správy nad přejímkou odpadů ukládaných na provozovanou skládku zeminy v Černovicích je již neřízené nakládání s odpady v této lokalitě prakticky eliminováno.

V současnosti jsou části skládky, které nejsou využívány k zemědělským účelům, hustě porostlé náletovou vegetací. Zatímco terén zemědělsky využívaných ploch je dobře zarovnaný, plochy porostlé náletovou vegetací jsou zvlněné a na povrch místy vyčnívají odpady ze skládky. Kalová jezírka, která se zde v minulosti nacházela, jsou již zavezena.

V jižní části území v prostorách bez provedené rekultivace se nacházejí areály využívané firmami DUFONEV R.C., a.s. a Setra s.r.o. k recyklaci stavebních odpadů, dále městská kompostárna, provozovna na likvidaci čistírenských kalů a bioplynová stanice na zpracování odpadů pomocí anaerobní fermentace.

Definitivní rekultivace ve smyslu platných předpisů nebyla dokončena na značné části území.

Podrobné shrnutí všech dosavadních zjištění týkajících se bývalých skládek v řešeném území a jejich potenciálního rizika, je uvedeno v dokumentaci Brno – Černovická terasa – Aktualizace analýzy rizika (AQUA ENVIRO s.r.o., 2008). Aktuální stav znečištění a předpoklady pro budoucnost jsou pak shrnuty v Monitoringu Černovické skládky v roce 2012, Závěrečná zpráva o průběhu monitoringu podzemní vody Černovické skládky v roce 2012 (ENVI-AQUA, 2012).

Současná kontaminace podzemních vod a horninového prostředí nepředstavuje pro nové využití řešeného území riziko (pouze jsou omezeny možnosti čerpání podzemních vod např. pro technologické účely či zavlažování).

8.3 Geologické charakteristiky - georizika

Zdroj: [Georizika \(brno.cz\)](http://Georizika.bruno.cz)



obr. 22 Geologická rizika - souhrn

Ochranné pásmo hlubinných podzemních vod

Oblast s rizikem kontaminace hlubinné zvodně kvalitních neogenních vod, chybí zde nadložní izolátor neogenních jíílů, zabezpečující přirozenou ochranu neogenních vod proti průniku kontaminace.

Je doporučeno dodržovat přísnější ochranné podmínky při umístování rizikových provozů:

- zpevněné rizikové plochy opatřovat zádržnými systémy,
- zasakovat výhradně srážkové vody bez rizika znečištění,
- neumísťovat čerpací stanice, či jiné provozy rizikové z hlediska úniku kontaminantů do horninového prostředí.

Skládky a antropogenní uložení

Jedná se o bývalé terénní deprese, které byly v minulosti bez ohledu na ochranu životního prostředí zaváženy odpadem. Jedná se o rozsáhlé skládky, které byly částečně provozovány jako řízené.

Je doporučeno při zakládání objektů nad tělesem skládky ověřit v rámci inženýrsko-geologického průzkumu rozsah a skladbu skládkovaného materiálu a potenciální obsah nebezpečných složek. V prostoru skládky existuje reálné riziko zhoršených geomechanických vlastností základové půdy projektovaných staveb, včetně jejího prosedání, v okolí skládek může být kontaminována podzemní voda.

Znečištění podzemních vod (odběrné místo)



Jedná se o hydrogeologické objekty se zjištěnou významnou kontaminací podzemní vody. V místě odběrného bodu bylo zjištěno znečištění podzemních vod, které může mít negativní vliv na zdraví člověka a jednotlivé složky životního prostředí. Při stavební činnosti se zásahem do pozemku je v tomto území a v jeho blízkém okolí zapotřebí ověřit znečištění zemín z pohledu dalšího nakládání s výkopovou zeminou

Nevhodné zasakovací poměry



V území se nacházejí neogenní jíly, které představují z hydrogeologického hlediska izolátor (pro vodu prakticky nepropustné prostředí) je soustředěné zasakování odpadních srážkových vod do těchto sedimentů neproveditelné. Výjimkou mohou být pouze případné písčité vložky v jílech, které však vzhledem k prostorové omezenosti nejsou většinou pro zasakování rovněž vhodné.

Areály

Areály, kde v minulosti bylo nebo je nakládáno s látkami škodlivými životnímu prostředí nebo zde byla provozována činnost, při které mohlo dojít k negativnímu ovlivnění životního prostředí. Existuje zde riziko znečištění stavebních konstrukcí, zemin a podzemních vod organickými a anorganickými látkami.

Je doporučeno v případně připravovaných stavebních pracích se zásahem do pozemků zpracovat průzkum znečištění horninového prostředí a v případě zjištění závažnější kontaminace následně zpracovat analýzu rizik.

Složité základové poměry

V rámci zpracování projektové dokumentace pro budoucí stavbu je nutné provést podrobný geotechnický průzkum.

Z hlediska základových poměrů mohou být problematická sesuvná území ve svazích, lokální výskyt fosilních sesuvů stabilizovaných překrytím mladšími sedimenty. Při zemních pracích, nevhodným přetížením, změnou vodního režimu, případně vegetačního pokryvu, může dojít k iniciaci svahových nestabilit, zvětráváním ke skalnímu řícení.

Geologické charakteristiky

Území je tvořeno terciárními horninami, ve spodní poloze brněnskými vápnitými jíly, ve svrchní poloze písky. Rozhraní mezi těmito vrstvami je přibližně na úrovni 196 m n. m. Kvartérní pokryv tvoří především terasové písčité štěrky překryté vrstvou sprašových hlín. Ve vrstvy štěrku se nacházejí místně nepříliš mocné vložky kvartérních jílu. Podzemní voda je vázána na hloubku 196 m n. m. Pod řešeným územím se nachází hlubinná artéská zvědná vázaná na kolektor neogenních písků tzv. Nesvačilského příkopu. Při zakládání staveb by nemělo dojít k propojení horní zvědné lokálně znečištěné výluhy ze skládek (kontaminace je dlouhodobě prokázána vrty) a hlubinné artéské zvědné.

Území je z velké části dotčeno těžbou písku a štěrkopísku, které se zde těží od konce 2. světové války. Vytěžené prostory byly následně zaváženy různými typy odpad (včetně komunálních a průmyslových), neřízené skládkování bylo ukončeno až v roce 1996. Od tohoto roku jsou zde už ukládány pouze inertní odpady.

V současnosti společnost Pískovna Černovice s.r.o. těží písek a štěrkopísek pouze v dobývacím prostoru Černovice V (těžený prostor C5), těžba je zde naplánována na ještě zhruba 60 - 80 let (dojde k vytěžení celého území až po navrženou křižovatku VMO a ulice Průmyslové). Ve vytěžených prostorách dobývacího prostoru Černovice IV probíhá ukládání inertních odpadů rámci plánu rekultivace.

Po dokončení těžby v dobývacím prostoru DP Černovice V bude následovat rekultivace podle báňským úřadem schváleného plánu, který počítá se zavezením vytěžených prostor inertním odpadem (včetně území dnešního „kaňonu“). Hloubky vytěžených a následně zavezených prostor v území dosahují v závislosti na geologickém složení podloží 10 - 20 m, místy ale až 40 m.

Zástavba v blízkosti aktivního dobývacího prostoru Černovice V může být negativně dotčena trhavými pracemi (odštěpy), které zde v současnosti probíhají zhruba 5 - 6 ročně v závislosti na odbytu suroviny. Možný vliv odštěpů na zástavbu a na výrobní procesy je podrobněji popsán v Posouzení vlivu negativních účinků od trhavých prací při těžbě písku v lokalitě Brno – Černovice na zástavbu průmyslového areálu (Bartoš engineering, 2000). V podstatě ale platí, že se nejedná o zásadní omezení, skeletové stavby s výplňovým zdívkem a montovaným pláštěm odolávají těmto otřesům dobře.

Zakládací podmínky

Zakládání staveb v území s velkými násypy (skládky komunálních a průmyslových odpadů a navážky inertní zeminy) je možné, dnes existuje a je standardně využíváno mnoho metod a způsobů používaných pro zakládání staveb na problematickém podloží. Využívá se plošné nebo hlubinné založení, případně jejich kombinace. Plošné založení objektů (základové pasy, základové patky, základové rošty) by se zde využilo u objektů lehkých, nevysokých a u objektů, kde bude základové spára tvořena ulehými písčnými štěrky. Hlubinné zakládání (vrtané železobetonové piloty, ražené piloty apod.) se bude využívat u objektů vysokých, těžkých, u objektů s velkými rozpony stropních a střešních prvků a u objektů nacházejících se na horších základových podmínkách (sprašové hlíny, neogenní jíly apod.). V místech, kde bude větší mocnost navážek, se mohou s úspěchem používat metody štěrkových pilířů, vibrovaných betonových pilot apod. Zcela jistě lze konstatovat, že založení prakticky jakéhokoliv objektu bude některou z výše popsaných metod (nebo jejich kombinací) možné, a že ze statického hlediska neexistují taková omezení, která by v dané lokalitě znemožnila realizaci stavebních objektů.

Při novém využití území je nutné řešit zejména zkoordinování rekultivace skládek (realizace těsnicí vrstvy a drenáží pro odvod skládkového plynu) a nové výstavby tak, aby touto výstavbou nebyly rekultivační vrstvy a drenáže znehodnoceny. Jde o to, aby dešťové vody nepronikaly do těles skládek a nedocházelo k další kontaminaci podzemních vod a aby skládkový plyn nepronikal do konstrukcí nových staveb, ale byl odváděn mimo zástavbu buď volně do ovzduší, nebo do plynové stanice k energetickému využití. Nové objekty bude zřejmě pro ochranu před skládkovým plynem vhodné opatřit izolací obdobnou jako v případě území s výskytem radonu.

8.4 Ostatní omezení

Řešené území je ovlivňováno těmito dalšími limity:

- ochranné pásmo MPR Brno
hranice je vedena ulicí Černovická - limit do řešeného území nezasahuje
- plocha významné zeleně
plocha bývalého Černovického hřbitova, která je dle Obecně závazné vyhlášky statutárního města Brna č. 15/2007 o ochraně zeleně v městě Brně, zařazena do seznamu ploch nejvýznamnější zeleně v městě Brně (č. 151 – Černovická – bývalý hřbitov, p. č. 2227, k. ú. Černovice).
- území s archeologickými nálezy
plochy s dříve probíhající stavební činností, kde byly identifikovány archeologické nálezy
- zájmové území trasy mikrovlnných spojů MO ČR (Fresnelovy zóny)
jihovýchodní část území
- celé řešené území je zájmovým územím MO ČR pro zajišťování obrany a bezpečnosti státu a je součástí území vymezeného ochranného pásma leteckých zabezpečovacích zařízení (radiolokačních a radionavigačních prostředků MO ČR).
- celé řešené území leží v ochranných pásmech mezinárodního letiště Brno - Tuřany

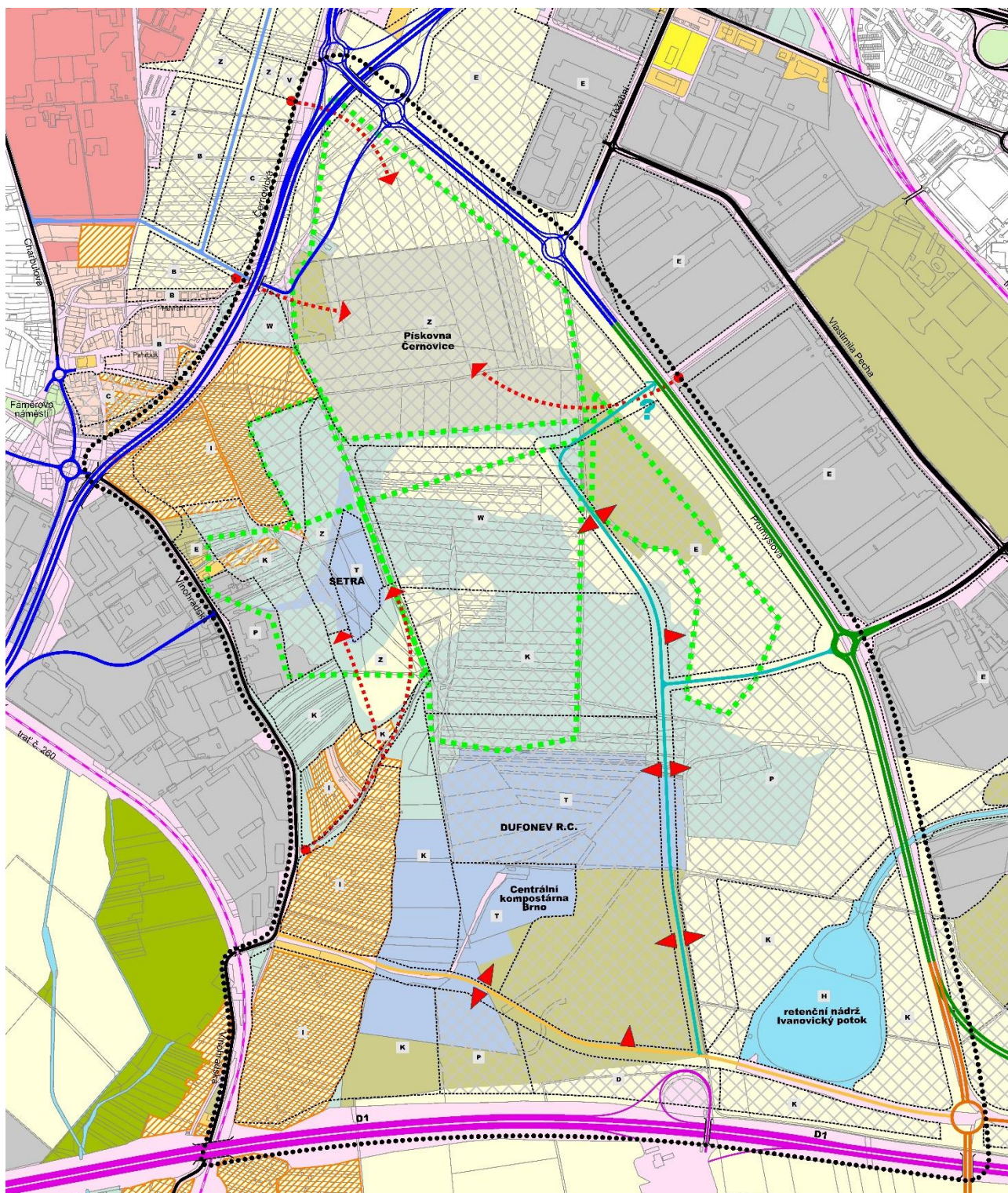
9 Problémy řešení

Pro potřebu analýzy bylo zpracováno aktuální využití pozemků a ploch i v širším kontextu řešeného území. Na základě shromážděných informací o území, vlastních průzkumů a rozborů a známých rozvojových záměrů byl zpracován problémový výkres, který se stal východiskem pro návrh řešení. V této souvislosti je nutno věnovat zvýšenou pozornost dopravní problematice a z ní vyplývajících dopravních omezení, která vedle limitů environmentálních a těžebních omezují rozvoj celé oblasti. V zásadě se jedná o tato základní omezení:



obr. 23 Omezení rozvoje území z hlediska dopravy

1. **Koncepce VMO** (bude detailně popsána následně) je prvek, na kterém je založena celá dopravní infrastruktura území. Aktuálně se vychází z platných a dohodnutých scénářů, které vedou k výstavbě VMO v daném sektoru – klíčové křižovatce MÚK Ostravská, která zahrnuje i část MÚK Průmyslová. Pokud by byla snaha měnit charakter VMO, pak je příprava silnice I/42, jako klíčové infrastrukturní stavby pro město Brno, ohrožena a tím i realizace MÚK Ostravská i možnost rozvoje dotčené lokality.
2. **Napojení průmyslové zóny Černovice na vyšší komunikační systém.** Současný stav je zcela nevyhovující z důvodů nadměrného zatěžování urbanizovaných částí Řečovic a Komárova tranzitní – těžkou nákladovou dopravou. Je nutno intenzivně hledat nová připojení jak na VMO, tak především na dálnici D1, a to mimo zastavěná území.
3. **Napojení areálu Pískovny** – je v současném stavu zcela nevyhovující a výhledový stav s MÚK Ostravskou bude situaci řešit novým připojením. Do té doby je nutno využívat stávající stav připojení z ulice Černovické - nenormově přes ČSPH.
4. **MÚK Černovická terasa + chybějící most na silnici II/380.** Problematika dané křižovatky je velmi složitá. Dlouhodobá příprava je limitem aktuálnímu vývoji v území. Z koncepčních materiálů je patrné, že tak, jak je stavba nyní připravována, bude ve výhledu nutné její doplnění o mostní objekt na silnici II/380. Toto řešení je potřebné ve spojení s obchvatem Tuřan (kdy se zcela změní charakter dopravy v území) a ve spojení s dalším rozvojem Černovické terasy. Předpokládané změny povedou k navýšení dopravních intenzit, které vyvolají nutnost zkapacitnění MÚK Černovická terasa = výstavba přímého propojení silnice II/380 přes D1 mimo okružní křižovatky vlastní mimoúrovňové křižovatky.
5. **Ulice Průmyslová** (budoucí silnice II/380) je v současné době zrealizovaná jako polovina komunikačního profilu v šířce 10,50m. Předpokládá se (v rámci již připravované části u MÚK Ostravská) dobudování „druhé“ poloviny této silnice v návaznosti na rozvoj území a řešení obchvatu Tuřan.
6. **Ulice Olomoucká** – dnes vlastně jediná přístupová trasa z města do lokality. Její kapacitní možnosti jsou na samém limitu a právě MÚK Ostravská (spolu s MÚK Průmyslovou) by měla ulehčit dopravě na ulici Olomoucké.
7. **MÚK Řipská** – dnešní napojení území na dálnici D1 je poddimenzované a v době dopravních špiček je tvorba kongescí pravidelná. Což ohrožuje jak místní systém, tak především vlastní dálnici. Náhradou za současný stav by měla být právě připravovaná MÚK Černovická terasa.
8. **Dopravní infrastruktura lokality Pískovna** – současný stav komunikační sítě neumožňuje „okamžitou“ možnost rozvoje území. Je nutno jednak při plánování dodržet limity vyplývající z koncepce a jedna část komunikačního systému dobudovat.



Doprava - stav

- komunikační síť - beze změny
- železnice

Rozvojové problémy

- řešení problematiky DP a rekultivace
- požadované pěší vazby
- požadované směry dopravní obsluhy

Doprava - rozvojové záměry

- zkapacitnění dálnice D1
- úprava MÚK - Černovická terasa na D1
- dostavba JV sektoru VMO - I/42
- napojení souboru "Na Kaménkách" na Průmyslovou
- zkapacitnění ulice Průmyslové - II/380
- propojení ulic Vinohradská a Průmyslová
- dopravní obsluha území západně od ulice Průmyslové

obr. 24 Problémový územní výkres

10 Dopravní problematika

Na základě výše uvedeného je možno konstatovat, že dopravní problematika je zásadním limitem pro možnost rozvoje území. A to jak z hlediska koncepce, tak z hlediska vlastní obsluhy. Tento jev je vlastně typický pro celý jižní a východní sektor města Brna, který je po dopravní stránce poddimenzovaný a především dlouhodobě koncepčně neřešen. Bylo to dáno několika faktory, z nich např. poloha železničního uzlu Brno hrála dlouhodobě rozhodující roli na jihu města Brna. Dalším faktorem je dlouhodobá příprava základní dopravní infrastruktury na Jižní Moravě a ve městě Brně. Tento jev, který je dán několika aspekty, zcela paralyzuje rozvoj v několika lokalitách. Typickým příkladem je MÚK Černovická terasa, která je připravována a blokována již více jak 15let. A její realizace je stále odkládána, právě z důvodů projednávání a povolovacího procesu. A právě tato křižovatka je jednou z klíčových atributů dalšího rozvoje území. Důsledkem dlouhodobého procesu přípravy je fakt, že rozvoj území předběhl již výhledový stav křižovatky a dnes víme, že stavbu MÚK Černovická terasa bude nutno doplnit o nové propojení přes dálnici D1 na silnici II/380 v návaznosti na realizaci obchvatu Tuřan, VMO – MÚK Ostravská/Průmyslová či rozvojem Černovické terasy.

Pro předmětnou lokalitu je určitým handicapem právě řešení nadřazené komunikační sítě v dotčeném území, resp. aktuální absence vyššího komunikačního systému. Kdyby byl tento zrealizován, pak by bylo jednoduché lokalitu napojit místním systémem a vnějšími vazbami se nezabývat. Aktuálně je opak pravdou. Širší vazby jsou limitem pro danou lokalitu. V následujících kapitolách budou popsány základní limity v území a jejich možné řešení. Dále budou popsány základní varianty řešení místní sítě s doporučením vybrané varianty a dalšího postupu přípravy/realizace.

10.1 Širší vztahy

Jak již dříve bylo popsáno, základním prvkem pro dopravní řešení je územně plánovací dokumentace a koncepce dopravní infrastruktury v území. Z tohoto hlediska pro vlastní návrh jedná o:

- stávající ÚPmB;
- návrh nového ÚPmB;
- koncepce D1 a VMO (platné dokumenty EIA a HDM-4).

Tyto dokumenty ovlivňují celkové dopravní řešení v území. Jelikož se jedná o dlouhodobou činnost je potřeba dodržovat kontinuitu koncepce. Jakákoliv změna koncepce v průběhu přípravy může značně narušit její průběh. Zvláště pokud již existují dokumenty a rozhodnutí, které by bylo nutno obnovovat s nejistým výsledkem (např. dokumentace EIA či schválené dokumenty MD ČR). Změna koncepce (narušení kontinuity) může ohrozit přípravu stavby MÚK Ostravská (a tím i MÚK Průmyslová), Tunel Vinohrady atd.

Z hlediska koncepce se aktuálně vychází z následně uvedeného schématu. Jedná se o koncepci jak dálnice D1, tak VMO (tedy „státní“ komunikační sítě). Tuto síť jak po stránce přípravy, tak investování má v gesci ŘSD ZB. Obě koncepce aktuálně vychází z platných dokumentací EIA a ekonomického hodnocení HDM-4 včetně projednání na CK MD ČR. Pokud by měl být koncepce změna je nutná změna těchto dokumentů.

Koncepce D1 je založena na zkapacitnění na šestipruhovém uspořádání v celém průběhu D1 kolem Brna (úsek Kývalka – Holubice) a realizaci MÚK Černovická terasa (včetně úpravy s novým mostem na silnici II/380 přes dálnici D1). Rovněž dochází k určité úpravě MÚK Brno Východ (je doplněno odbočení na silnici II/50 právě do MÚK Černovická terasa prostřednictvím krajské komunikační sítě. Dojde tedy k vytvoření paralelní komunikace podél dálnice D1.

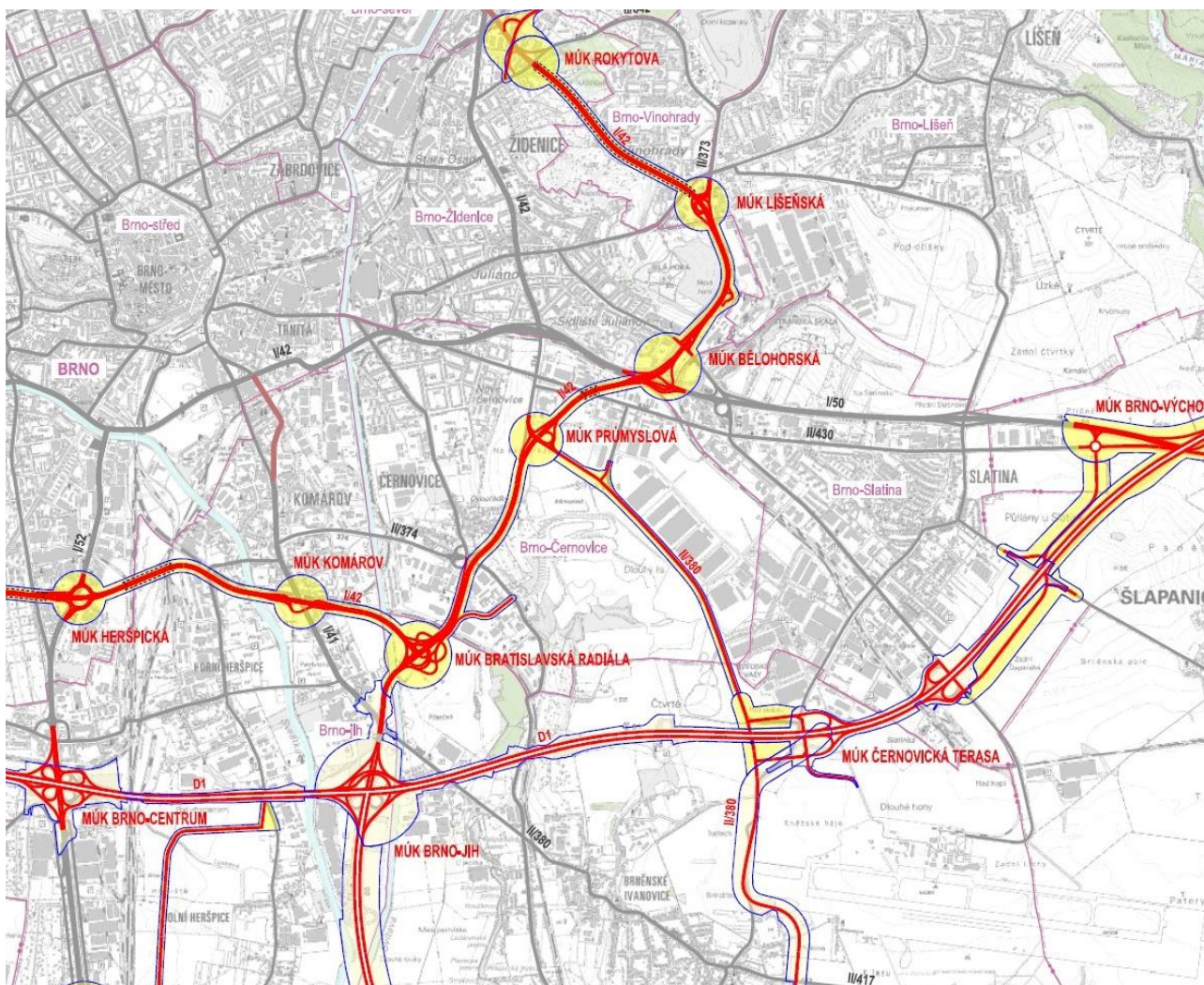
Koncepce VMO je založena na propojení zrealizovaného úseku – Husovický tunel s dálnicí D1 – MÚK Brno Jih (D1 a D2).

Tento velmi dlouhý úsek v sobě zahrnuje stavby:

- které jsou v současné době v realizaci – stavba MÚK Tomkovo náměstí – Rokytova;
- které jsou v projektové přípravě – DUR stavby MÚK Ostravská/Průmyslová;
- které jsou v předprojektové přípravě – příprava průzkumné štolky VMO Tunel Vinohrady;
- které jsou v koncepční přípravě – úsek Bratislavské radiály a část VMO po ulici Hněvkovského.

Všechny tyto úseky mají platnou Dokumentaci EIA a schválené přípravu a financování.

Koncepce silnice II/380 představuje dlouhodobý přístup ke změně trasování, kdy je připravován obchvat Tuřan a propojení přes Černovickou terasu až na MÚK Průmyslová. Takto se vytvoří nová radiála celoměstského významu.



obr. 25 Koncepce vyšší dopravní síť – výchozí stav pro návrh

Z koncepce je patrné rozložení úseků a křižovatek na síti. Případná změna by měla vliv na předpokládané chování dopravního proudu a tím i intenzit dopravy. Což by mělo vliv na již zmíněné dokumenty.

Pro předmětnou oblast jsou rozhodující tyto křižovatky:

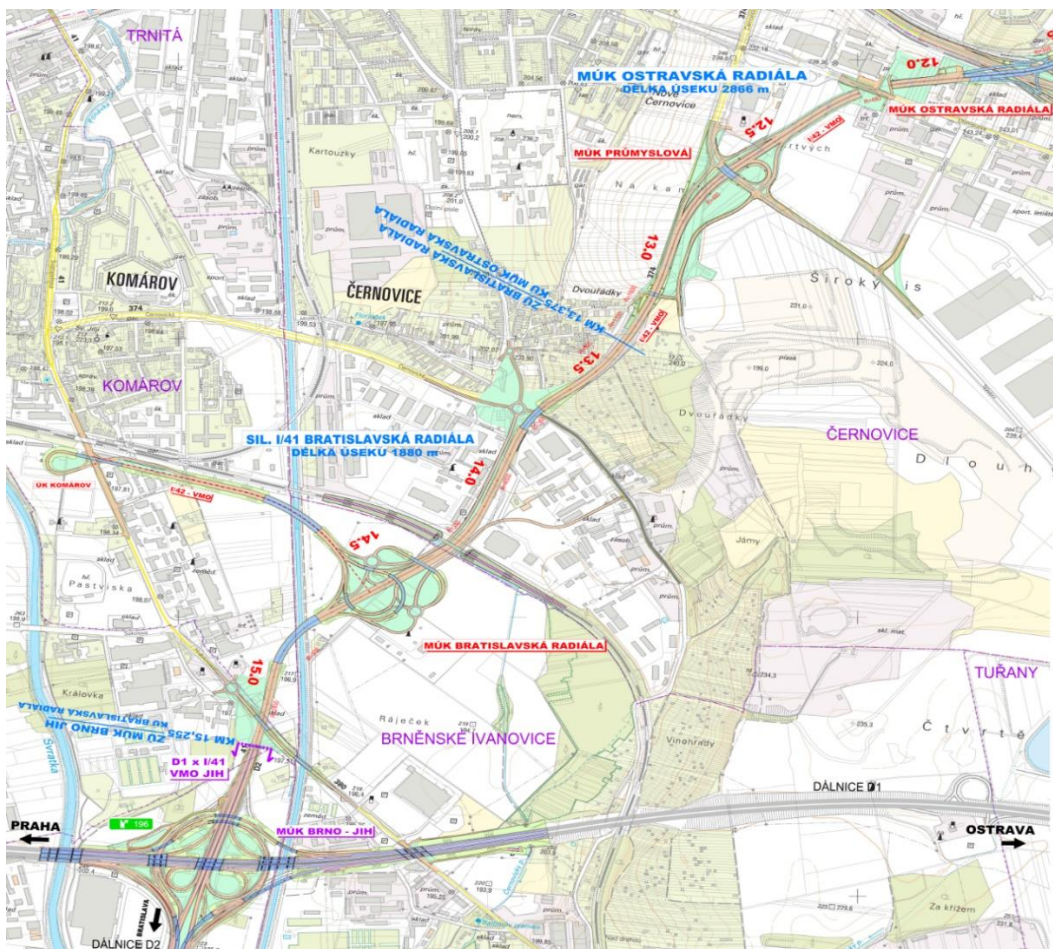
MÚK Černovická terasa – napojení lokality na dálniční systém. Dojde k podstatnému odlehčení dopravy z ulic Olomoucká, Řipská... Tedy doprava bude směřována mimo zastavené území Černovic a Slatiny.

MÚK Ostravská/Průmyslová – napojení lokality na VMO – hlavní městská distribuce. Nová poloha VMO umožní městskou distribuci mimo silně zastavěné oblasti Židenic, Černovic a Komárova.

MŮK Bratislavská radiála – napojení lokality na VMO – hlavní městská distribuce. Nová křižovatka umožní odklon tranzitní a nákladové dopravy z Černovic a Komárova na novou polohu VMO.



obr. 26 Koncepce VMO



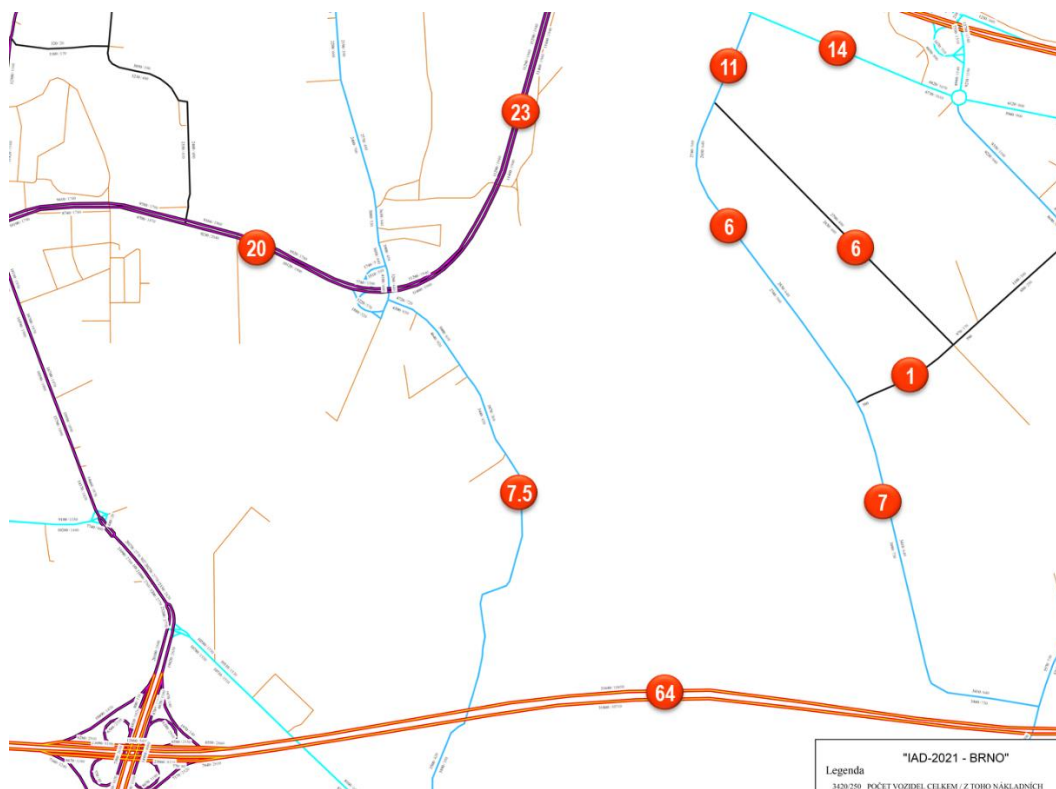
obr. 27 Technické řešení VMO – východ - dokumentace EIA + HDM-4

10.2 Dopravní zatížení

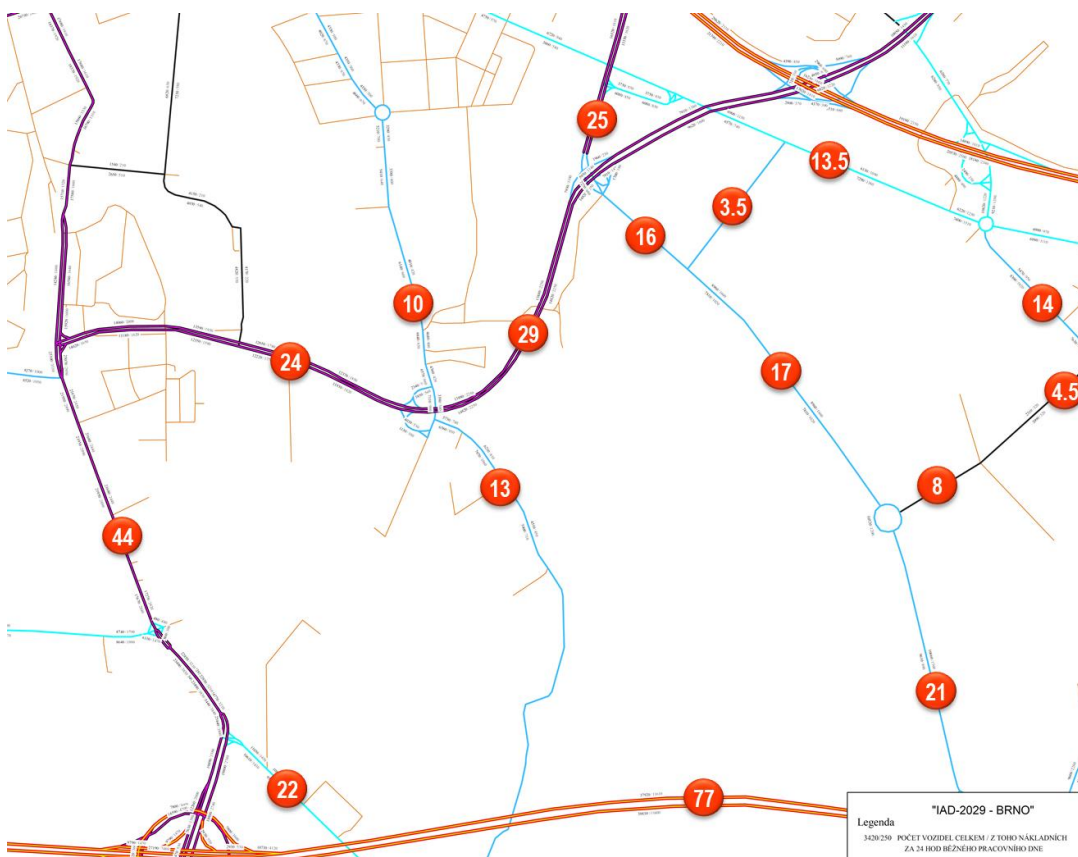
Pro názornost budou dále uvedeny stavy intenzit dopravy jak současného stavu (2020) tak výhledových stavů. Intenzity jsou převzaty z aktuálně poslední projektové přípravy – DUR stavby MÚK Ostravská/Průmyslová a jsou kompatibilní s předprojektovou přípravou EIA a HDM-4



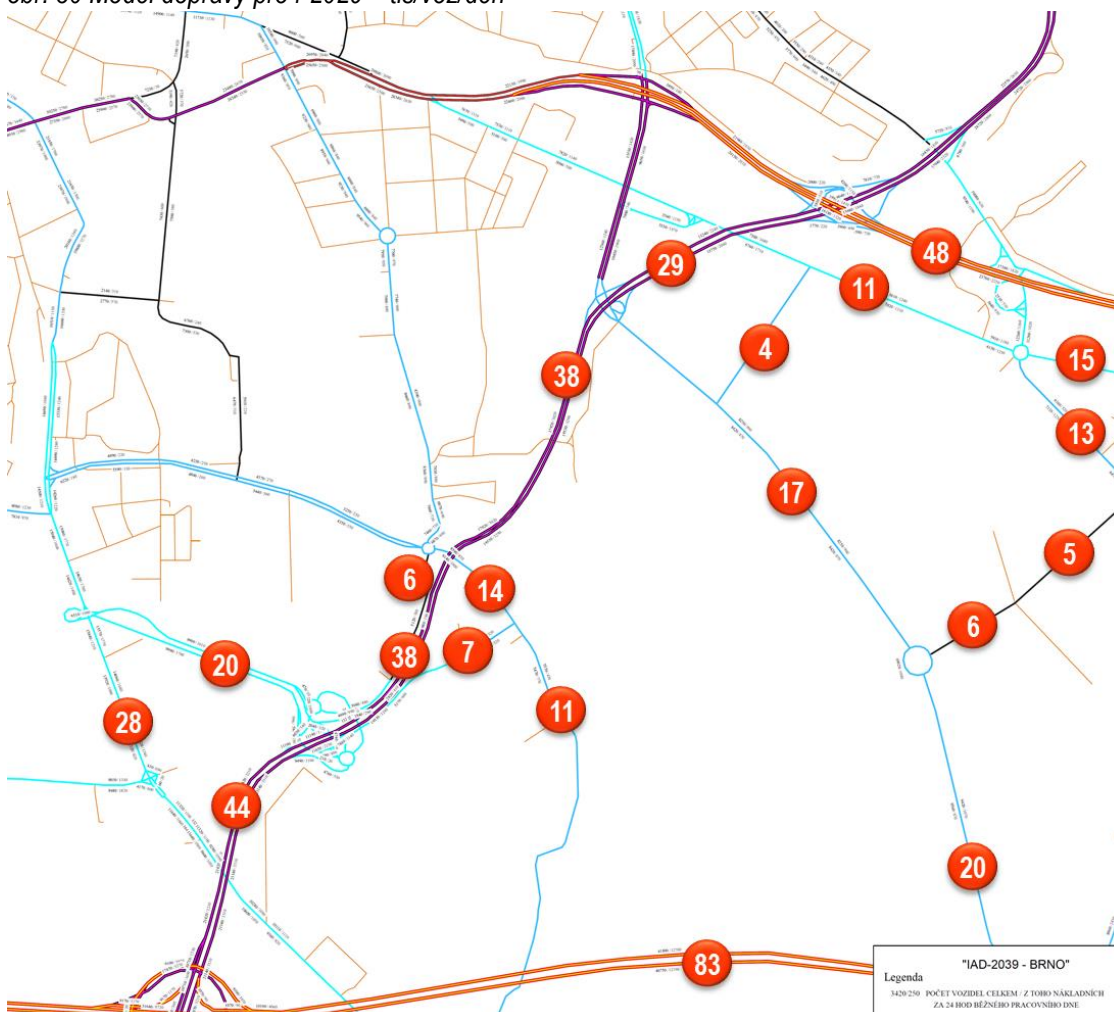
obr. 28 Intenzity dopravy 2020 – tis/voz/den



obr. 29 Model dopravy pro r 2021 – tis/voz/den



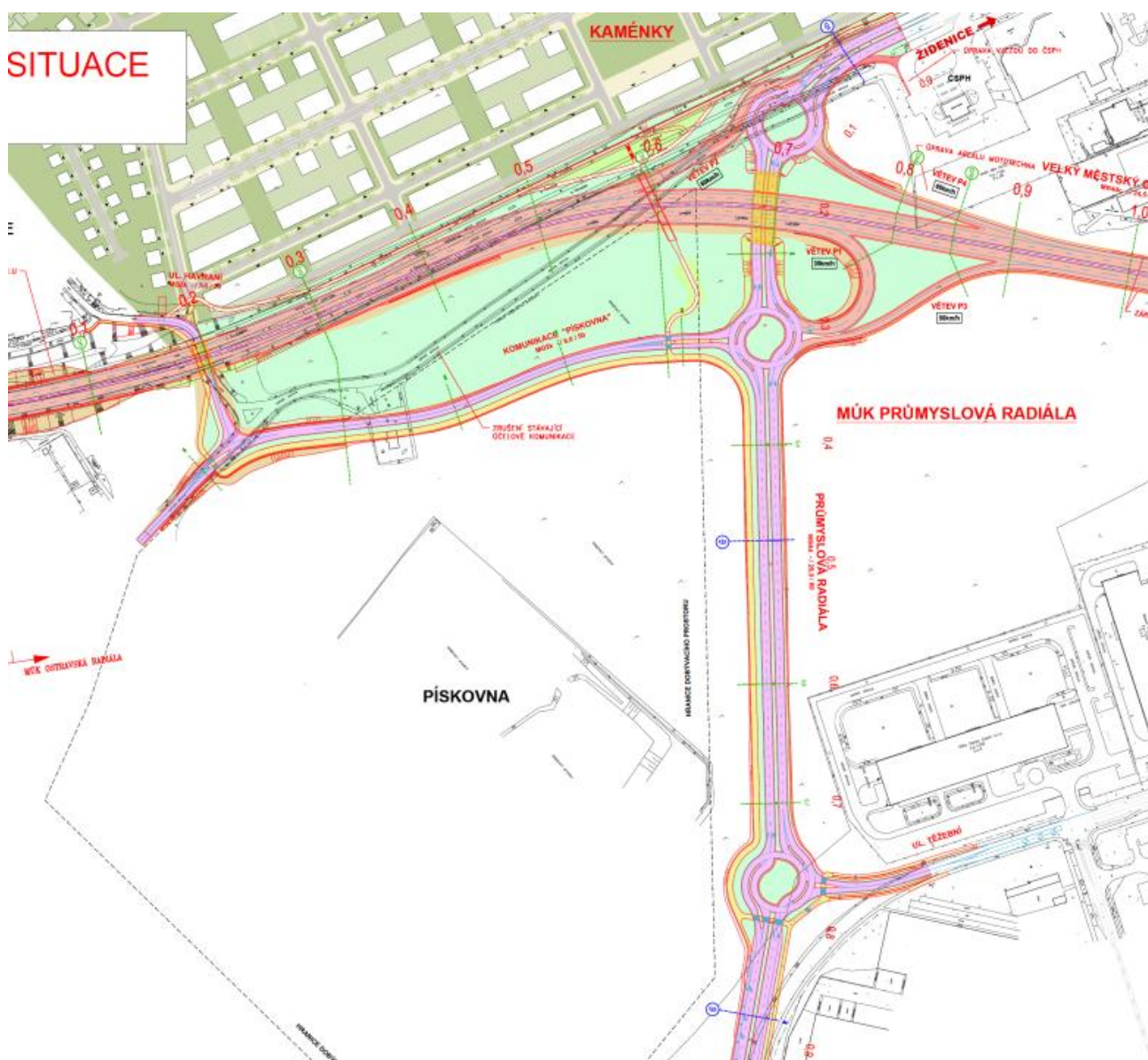
obr. 30 Model dopravy pro r 2029 – tis/voz/den



obr. 31 Model dopravy pro r 2039 – tis/voz/den

10.3 MÚK Ostravská/Průmyslová

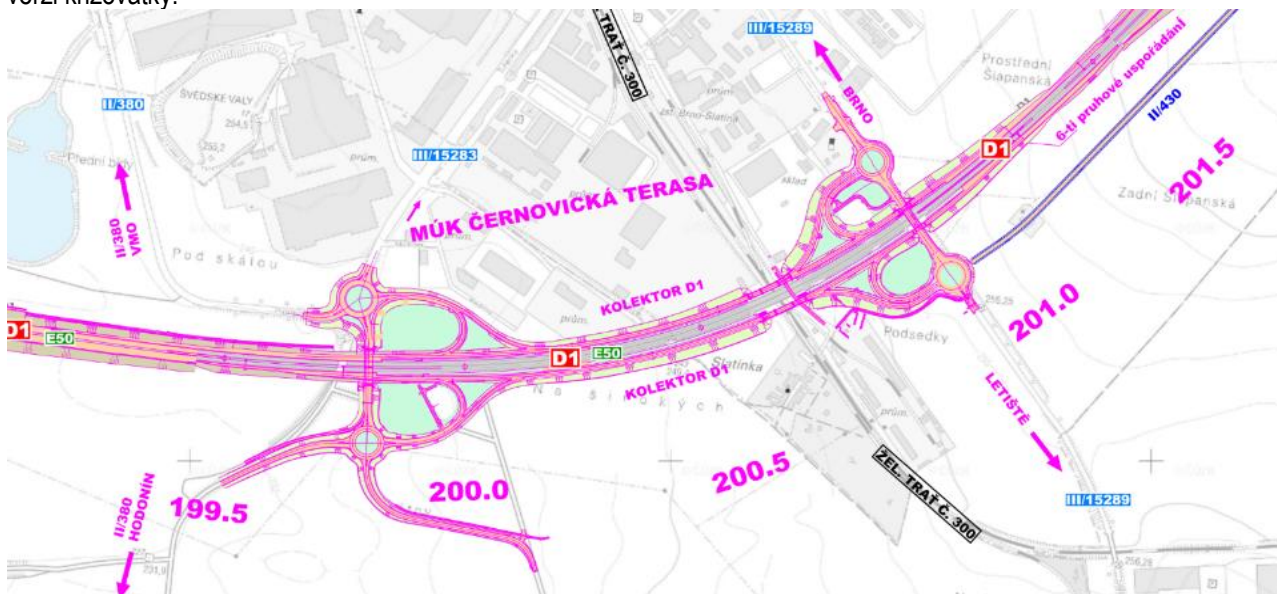
Jak již bylo popsáno, klíčovou křižovatkou pro napojení území na městský systém je MÚK Ostravská, jejíž součástí je MÚK Průmyslová. Ta má za úkol propojit stávající VMO (osa Svatopolukova - Gajdošova – Otakara Ševčíka) s novým VMO a zároveň propojit přes novou městskou radiálu (ulice Průmyslová) až na D1. Ulice Průmyslová bude ale plnit z opačného konce připojení jihovýchodního regionu jihomoravského kraje přes D1 právě na VMO. Dále křižovatka umožní komfortní napojení lokality „Na Kaménkách“ (ulice Havraní) mimo území Černovic na vyšší komunikační systém. Křižovatka je všesměrná se dvěma okružními křižovatkami na silnici II/380. Ulice Havraní je v oddělené podobě oproti současnému stavu, a to z důvodu napojení do jedné z okružních křižovatek. Bude tvořit napojení rozvojové lokality západně od VMO a rovněž umožní napojení areálu Pískovny. Křižovatka (v současném stavu dokončená DUR) navrhuje i část ulice Průmyslové ve čtyřpruhovém uspořádání až za okružní křižovatku s ulicí Těžební. Ta bude ukončena právě v „Nové Průmyslové“.



obr. 32 MÚK Ostravská – část MÚK Průmyslová

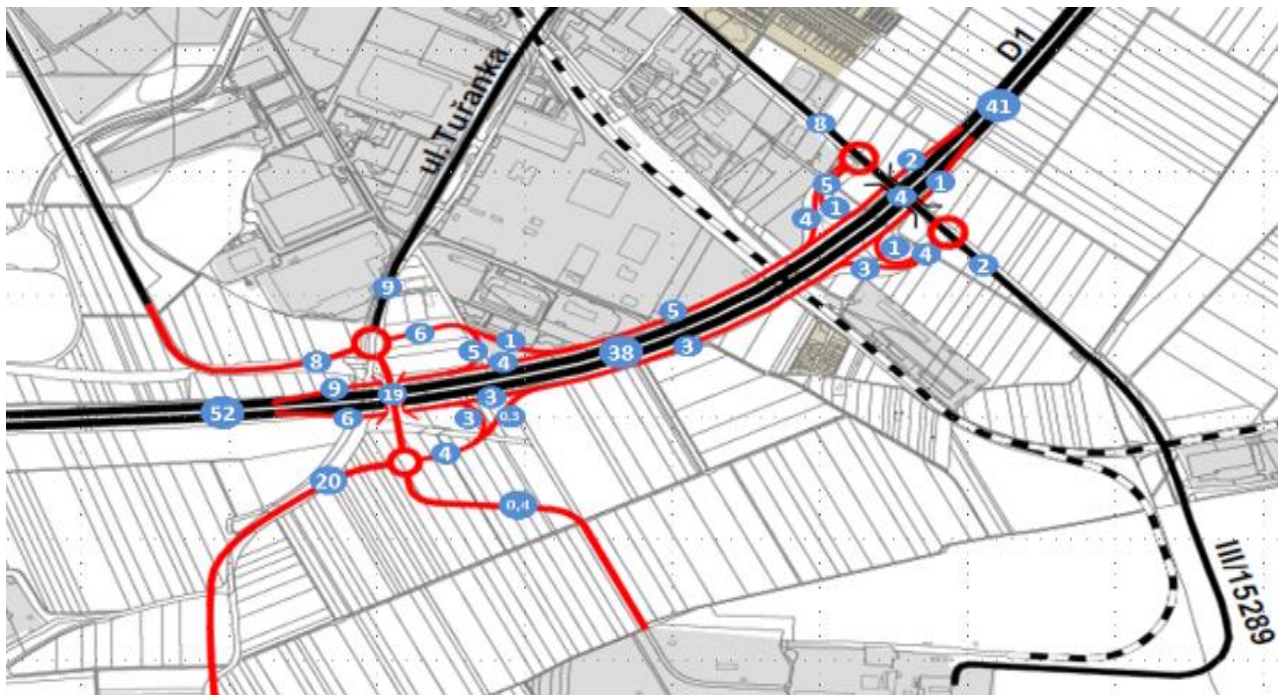
10.4 MÚK Černovická terasa

Druhou významnou křižovatkou je MÚK Černovická terasa na silnici II/380 s dálnicí D1. Jak již bylo popsáno dříve je její příprava – projednávací proces velmi složitý. V současnosti příprava směřuje k vydání stavebního povolení na původní verzi křižovátky.



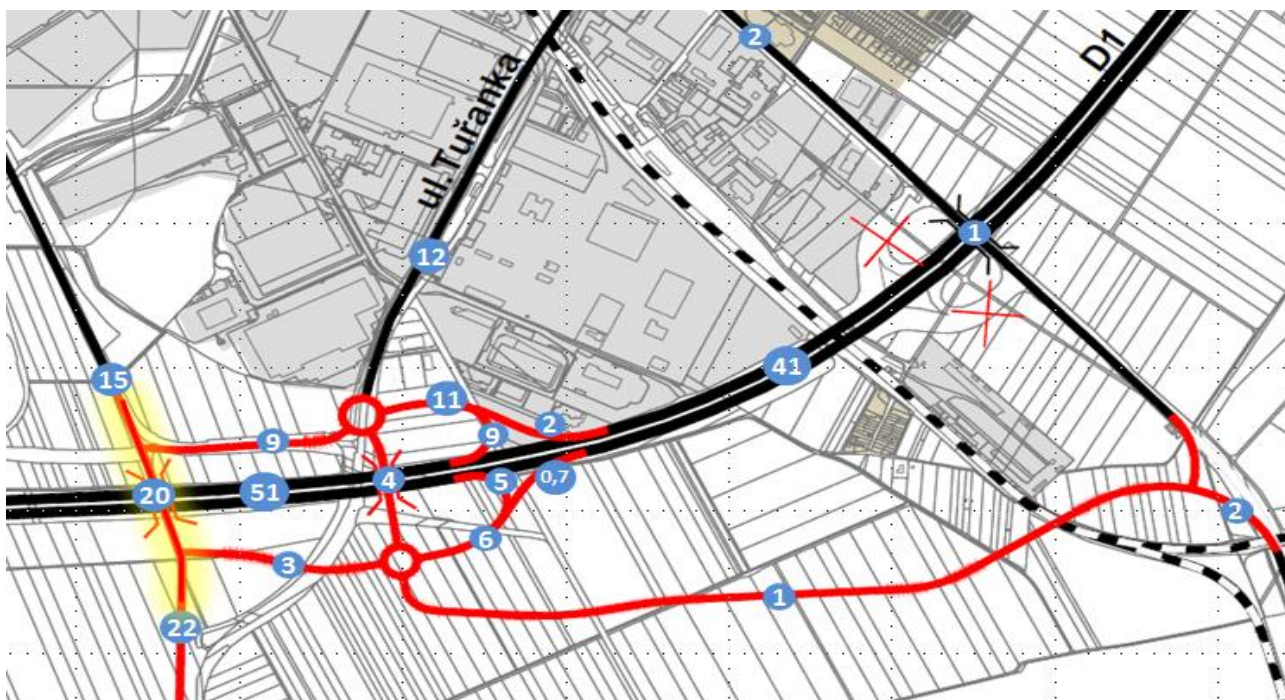
obr. 33 MÚK Černovická terasa – Dopravoprojekt Brno 2021

Jak již bylo uvedeno, tento stav bude nutno výhledově doplnit o mostní objekt na silnici II/380, a to pravděpodobně po realizaci obchvatu Tuřan a MÚK Ostravská/Průmyslová. Intenzity dopravy dosáhnou takové úrovně, že navržené řešení bude z kapacitních důvodů nevyhovující. Následující schéma naznačuje intenzity dopravy „aktuální verze r. 2015“ kde okružní křižovatky nevyhovují – vykazují úroveň kvality dopravy F.



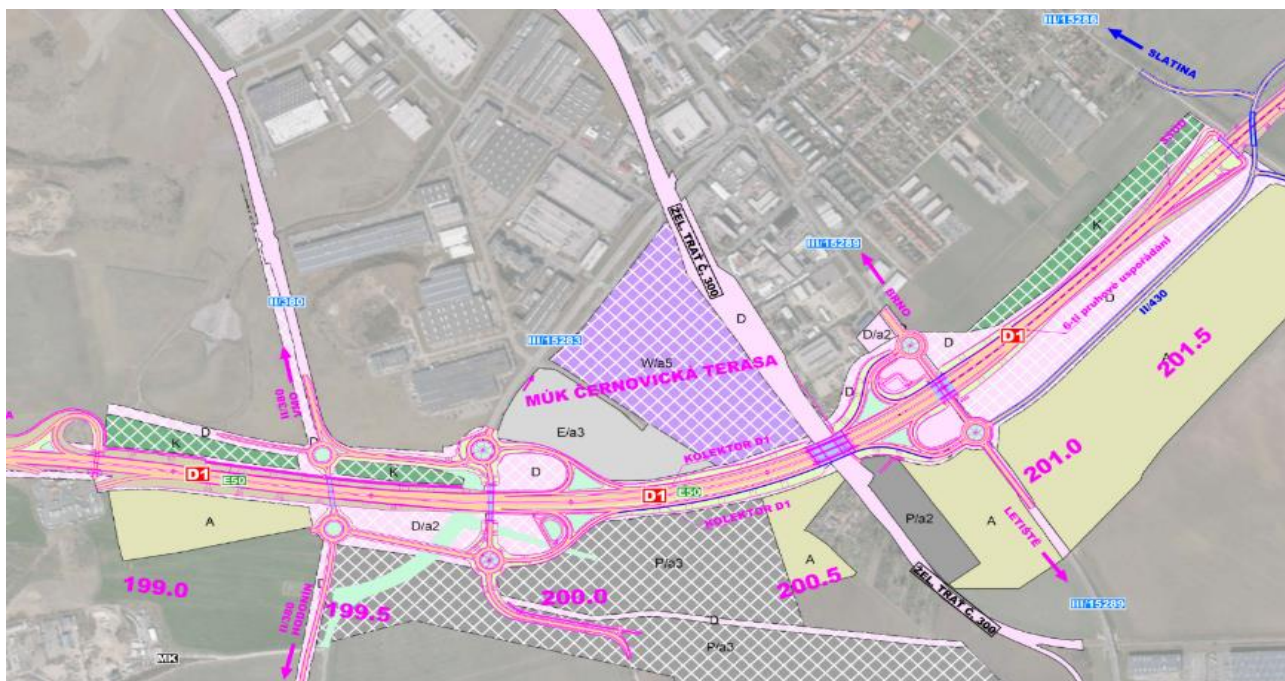
obr. 34 MÚK Černovická terasa – zatížení okružních křižovatek

Následující schéma naznačuje změnu chování dopravy – odlehčení okružních křižovatek na dálničních rampách a přesun radiální dopravy na silnici I/380. Tato změna ukazuje, že všechny ramena křižovatek budou zatíženy rovnoměrně.



obr. 35 MÚK Černovická terasa – změna v rozložení dopravního proudu

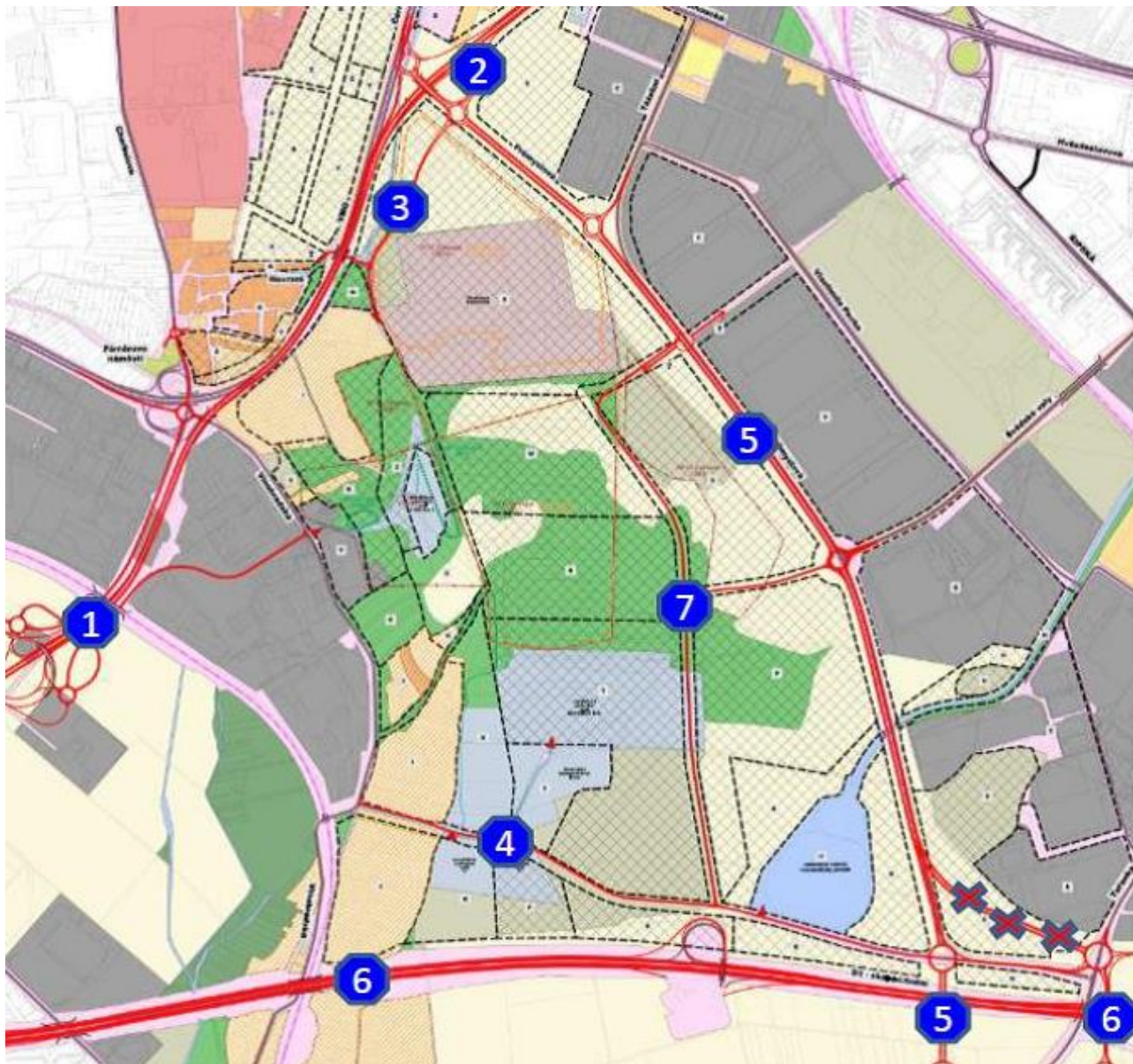
Výsledkem je pak Koncept ÚPmB, který již danou úpravu – nový mostní objekt na silnici II/380 - předpokládá.



obr. 36 MÚK Černovická terasa – Návrh ÚPmB – KAM 2021

10.5 Doprava – základní limity pro rozvoj území

Pro možnost rozvoje území lze na základě problémového výkresu, vývoje stavu území specifikovat dopravní limity, které jsou podstatné pro možnost rozvoje dané lokality.



obr. 37 Dopravní limity

1. **VMO** – aktuální nesoulad mezi dlouhodobou koncepcí VMO a konceptem ÚPmB je základním limitem pro danou oblast. Dá se konstatovat, že se toto týká celého východního a jižního sektoru města Brna (tam, kde VMO není zrealizováno, na rozdíl od sektoru severního a západního). Stávající koncepce je po technické a územní stránce definována a projednána s dotčenými orgány a organizacemi i městským částmi. Koncepce je podpořena dokumentací EIA včetně stanoviska a projednáním v CK MD ČR. Na základě uvedeného pak je zahájena stavba VMO Tomkovo náměstí – Rokytova, příprava DUR MÚK Ostravská radiála či Průzkumná štola Tunelu Vinohrady. Pokud by koncepce měla být jiná, je nutno vnímat ohrožení výše uvedených dokumentací a minimálně je aktualizovat. To určitě přinese zdržení v přípravě a i možnost jisté neprojednatelnosti. Jakákoliv změna v křižovatkách ovlivňuje chování dopravního proudu v širším území. Což se zpětně odrazí i na intenzitách na VMO. Vedlo by to k úpravě hlukových studií, kapacitních posouzení, ekonomické výhodnosti stavby atd. Město Brno by mělo jasně deklarovat, zda bude pokračovat v původní koncepci VMO, nebo zda půjde, i přes uvedená rizika, ke změně.

2. **MÚK Ostravská/Průmyslová** – do doby realizace této křižovatky nelze uvažovat s plnohodnotným rozvojem (dostavbou Černovické terasy). Lze uvažovat o etapizaci, a to na základě detailních vyhodnocení. Celkově však lze celé území směřovat až k dokončení MÚK Ostravská/Průmyslová.
3. **Ulice Havraní** – řešení umožňující napojení Pískovny a lokality „Na Kaménkách“ na vyšší komunikační systém mimo oblast Černovic. Pokud by toto napojení nebylo takto zrealizováno, hrozilo by, že lokalita „Na Kaménkách“ bude napojena přes stávající zástavbu Černovic. To se jeví jako problematické.
4. **Propojení Vinohradská – Průmyslová** je velmi důležité především pro oblast Černovic. Průmyslová zóna u ulice Vinohradské by novým propojením mohla být přímo napojena na dálniční systém. Výhledově pak přes MÚK Bratislavská radiála může být oblast napojena na VMO. Tím by se plně eliminoval tranzit dopravy přes zastavěnou oblast Černovic.
5. **Dostavba silnice II/380** – je klíčová z hlediska kapacitního, zvláště pak v místě křižovatek a napojení dálnici D1.
6. **Zkapacitnění dálnice D1** na šestipruhové uspořádání včetně realizace MÚK Černovická terasa, a to včetně mostního objektu na silnici II/380 přes dálnici D1 v případě realizace obchvatu Tuřan či MÚK Ostravská/Průmyslová.
7. **Místní komunikační systém** je nutno doplnit pro možnost rozvoje území (napojení nových lokalit na ulici Průmyslovou).

10.6 Možnosti řešení dopravní obsluhy řešeného území

Návrh komunikační sítě vychází z výše uvedených principů. Základní schéma naznačuje následující situace.



obr. 38 Výchozí schéma dopravního systému

Základní schéma dopravního systému v sobě zahrnuje veškeré dopravní záměry, které jsou základem pro návrh místní sítě:

- Zkapacitnění dálnice D1 včetně MÚK Černovická terasa
- Dostavba MÚK Černovická terasa – propojení silnicí II/380
- Silnice I/42 VMO dle původní koncepce včetně EIA a HDM-4 – MÚK Ostravská/Průmyslová + ulice Havraní
- Dostavba silnice II/380 – nová městská radiála (čtyřpruhová, směrově dělená komunikace). Návrhy předpokládají úpravu silnice II/380 v místě styku s dálnicí D1. Zde bude silnice II/380 narovnána do výhledové polohy mostního objektu přes dálnici D1 a rovněž v reakci na propojení Vinohradská – Průmyslová.

Na daném základě byly navrženy tři základní varianty vnitřního dopravního systému:

VARIANTA A

napojení předmětné rozvojové lokality všesměrně ve třech křižovatkách



obr. 39 VARIANTA A

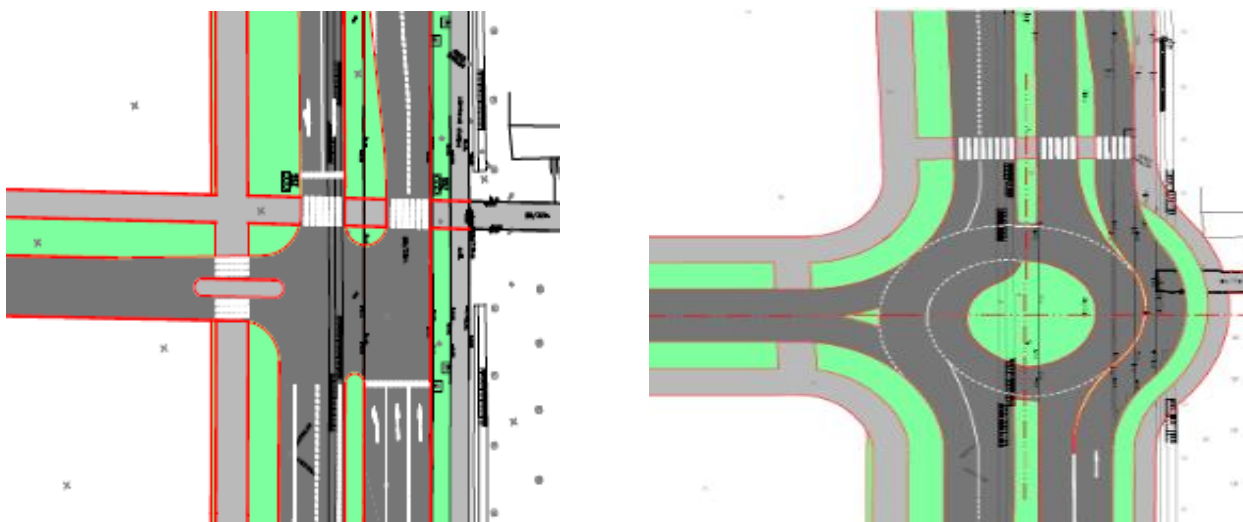
Jedná se o komfortní napojení rozvojové lokality ve třech křižovatkách:

- Průmyslová I – v ose pěší trasy Řipská – Havraní
- Průmyslová - Švédské valy
- Vinohradská

Křižovatka s propojením Vinohradská – Průmyslová bude všesměrnou křižovatkou se samostatným levým odbočením do rozvojové lokality.

Křižovatka Průmyslová – Švédské valy se předpokládá jako okružní, a to v souvislosti s „takte“ okružních křižovatek na ulici Průmyslová resp. silnici. II/380.

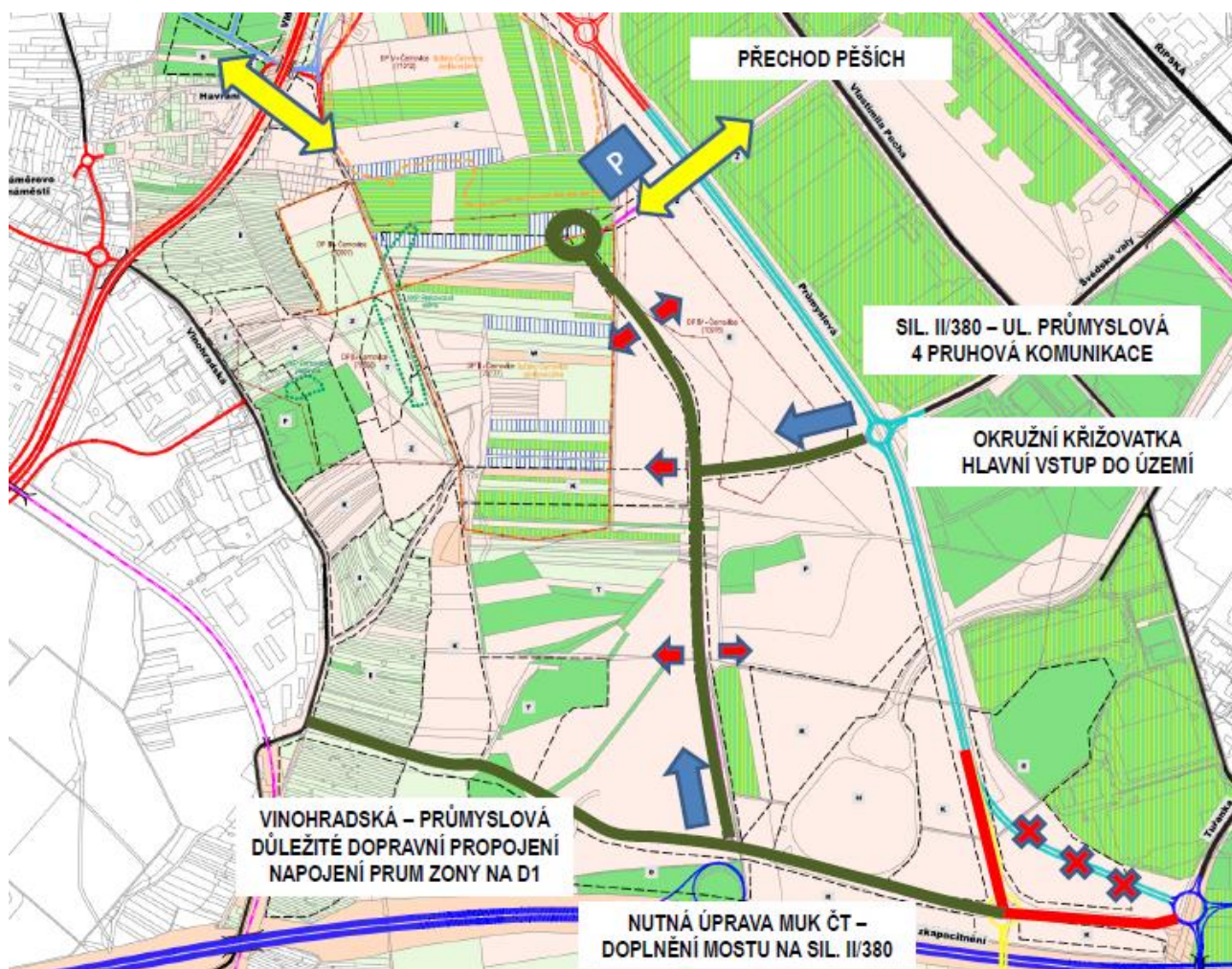
Křižovatka Průmyslová I bude úrovnovou všesměrnou trojramennou křižovatkou včetně úrovnového přechodu pro pěší. Křižovatka může být styková či okružní. Je nutno si uvědomit, že silnice II/380 bude čtyřpruhovou, směrově dělenou komunikací.



obr. 40 Možnosti křižovatky Průmyslová I

VARIANTA B

napojení předmětné rozvojové lokality všesměrně ve dvou křižovatkách.



obr. 41 VARIANTA B

Jedná se o komfortní napojení rozvojové lokality ve dvou křižovatkách:

- Průmyslová - Švédské valy
- Vinohradská

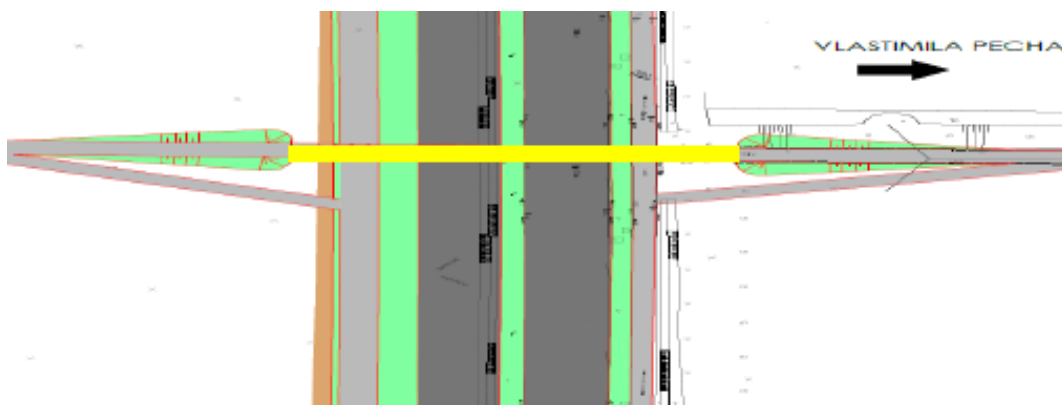
Křižovatka s propojením Vinohradská – Průmyslová bude všesměrnou křižovatkou se samostatným levým odbočením do rozvojové lokality.

Křižovatka Průmyslová – Švédské valy se předpokládá jako okružní, a to v souvislosti s „takterem“ okružních křižovatek na ulici Průmyslová (II/380).

Tímto opatřením se z části rozvojové lokality stává tzv „kapsa“ – která bude sloužit pouze obsluze území či parkoviště pro městský park na místě vytěžené Pískovny. V etapě, kdy Pískovna bude aktivní, je možné její napojení do této dopravní kapsy. Hlavní pěší propojení z Řipské do Havraní (městského parku) je navrženo jako mimoúrovňové – lávkou pro pěší. Z dopravně-bezpečnostních hledisek se NEDOPORUČUJE řešit křížení pěších úrovněným přechodem, a to s nebo bez SSZ. Na čtyřpruhové, směrově dělené komunikaci s extravilánovým charakterem komunikace, nelze toto řešení doporučit. Mimoúrovňové křížení pěších a cyklistů představuje optimální řešení z hlediska bezpečnosti silničního provozu.



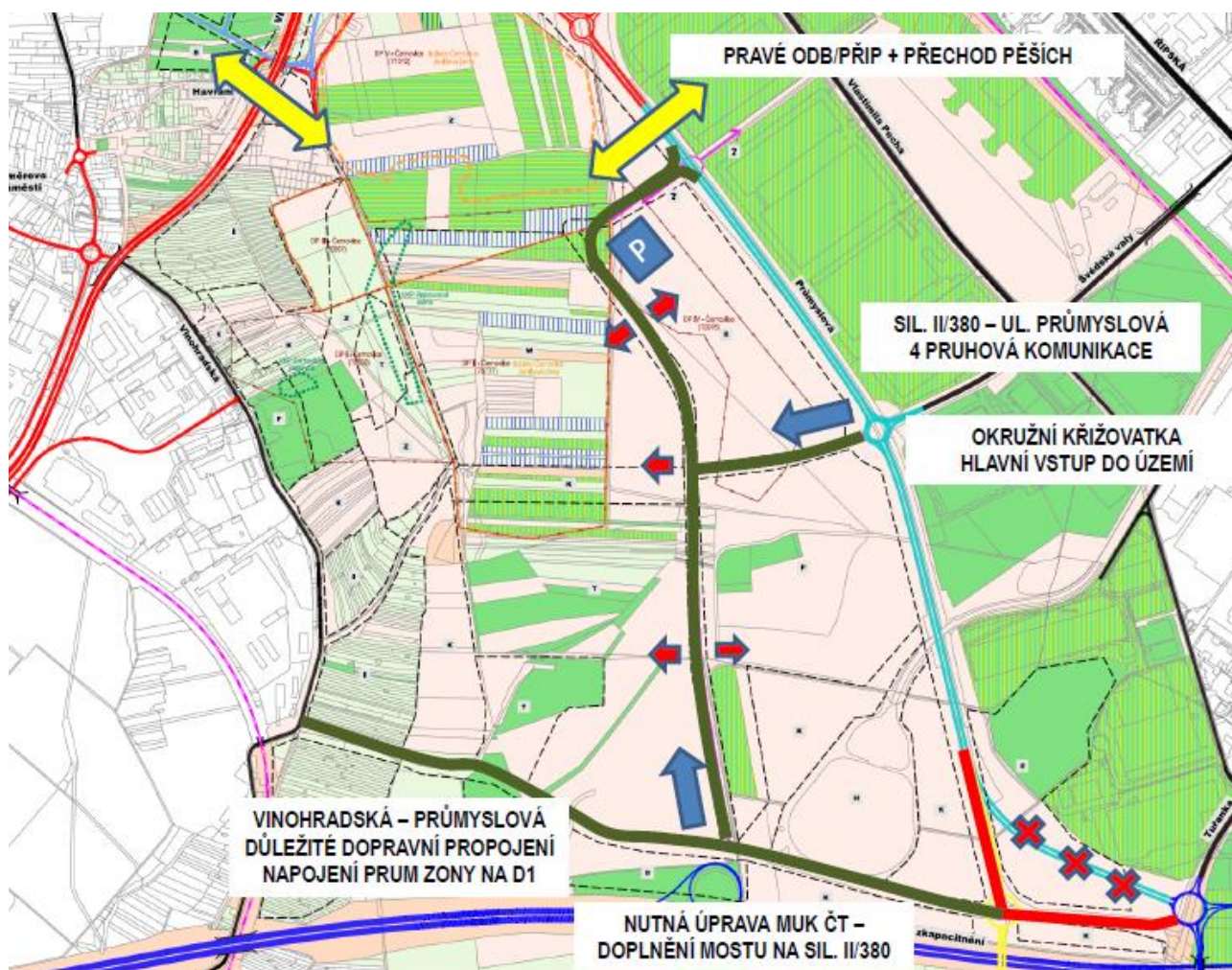
obr. 42 Hlavní pěší trasa Řipská – městský park – Havraní



obr. 43 Návrh řešení lávky pro pěší

VARIANTA C

nápojení předemtné rozvojové lokality všesměrně ve dvou křižovatkách + jedné „pravostranné“ křižovatky



obr. 44 VARIANTA C

Jedná se o komfortní nápojení rozvojové lokality ve dvou všesměrných křižovatkách:

- Průmyslová - Švédské valy
- Vinohradská
- jedné křižovatky pro „pravé připojení a odpojení“ v podobě Průmyslová I.

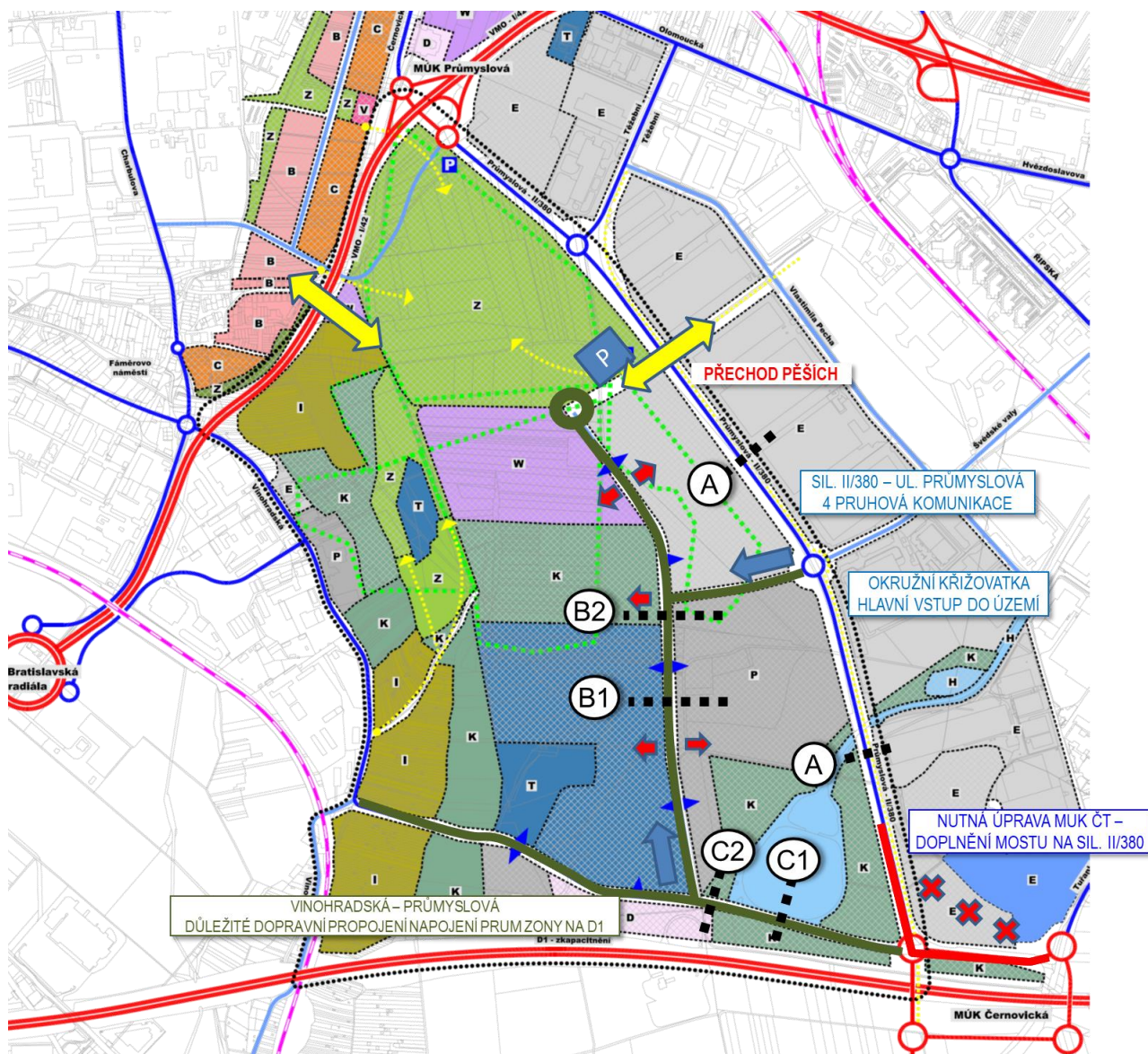
Křižovatka s propojením Vinohradská – Průmyslová bude všesměrnou křižovatkou se samostatným levým odbočením do rozvojové lokality.

Křižovatka Průmyslová – Švédské valy se předpokládá jako okružní, a to v souvislosti s „takte“ okružních křižovatek na ulici Průmyslová (II/380).

Navržené řešení se nejvíce jako optimální a z hlediska silničního provozu se NEDOPORUČUJE k dalšímu sledování. Důvodem je zachování úrovně přechodu přes čtyřpruhovou, směrově dělenou ulici Průmyslovou – silnici II/380, která má v prostoru Černovické terasy částečně „extravilánový charakter“.

10.7 Doporučené dopravní řešení oblasti

Na základě výše popsaných východisek, návrhu řešení a závěrů z VV jednoznačně doporučit jako základ k dalšímu sledování **variantu B**. Tato se jeví optimálně jak z hlediska dopravního řešení – napojení území, tak se chová příznivě i pro pěši a cyklo dopravu. Vnitřní území se stávají čistě obslužného charakteru. Návrh vychází z těchto principů:



obr. 45 Doporučená varianta

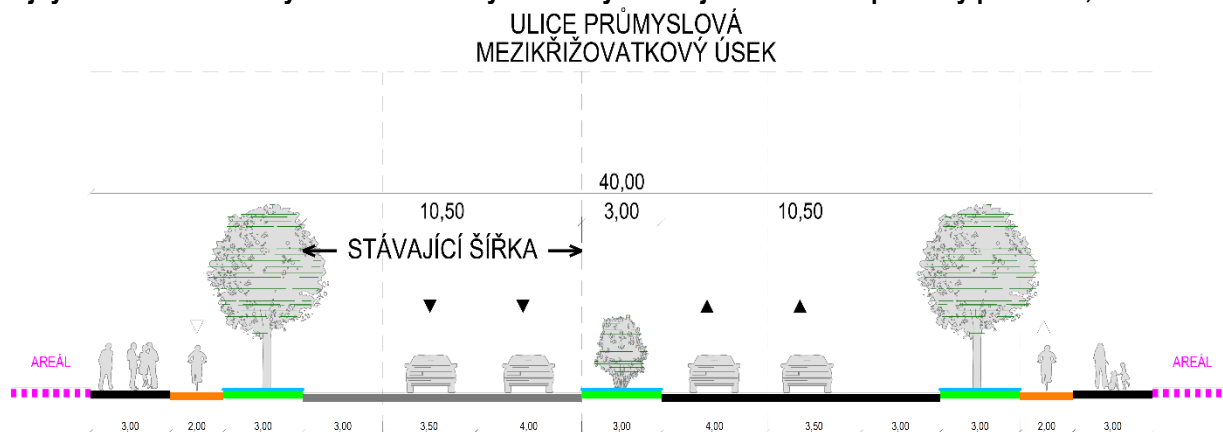
1. **MÚK Ostravská/Průmyslová** – realizace dle návrhu DUR předmětné stavby – všesměrná křižovatka obsahující úpravu ulice Průmyslové na čtyřpruhové uspořádání a okružní křižovatku s ulicí Těžební. Návrh rovněž předpokládá přeložku ulice Havraní – nové vedení ulice Havraní – jak pro napojení lokality „Na Kaménkách“, tak pro nájezd do Pískovny.
2. **MÚK Černovická terasa** – realizace dle DUSP předmětné stavby s:
 - a. Doplněním o mostní objekt na silnici II/380 přes dálnici D1;
 - b. Úpravou vedení ulice Průmyslové směrem k propojení na ulici Vinohradskou – viz červená část obr. 45.
3. **Ulice Průmyslová** – kompletace šířkového uspořádání a realizace okružní křižovatky s ulicí Švédské valy. Tímto řešením budou všechny křižovatky na silnici II/380 okružní od D1 po VMO, a to v rovnoměrných vzdálenostech.
4. **Propojení Vinohradská – Průmyslová** – D1 řešena jako dvoupruhová komunikace.
5. **Místní obslužný systém** je založen na jednom připojení z ulice Průmyslové a Švédské valy a jednom připojení z ulice Vinohradské, resp. ze spojky Vinohradská – Průmyslová.
6. **Obslužná „kapsa“** na severní straně lokality bude zakončena okružní křižovatkou, která bude sloužit:
 - a. Jako možné obratiště;
 - b. Možnost napojení parkoviště pro městský park;
 - c. Možnost napojení území – vjezd do parku;
 - d. Možnost druhého napojení Pískovny – pokud bude probíhat těžba.
7. **Parkoviště pro městský park** bude umístěno na konci „kapsy“
8. **Pohyb hlavní pěší trasy** Řipská – městský park – Havraní – Kaménky je řešen z prostoru Řipské stávajícím koridorem s tím, že křížení s ulicí Průmyslovou (silnicí II/380) je realizováno jednoduchou lávkou pro pěší a cyklo s napojením jak na uvažované parkoviště, tak městský park. Pohyb pěší a cyklistů je pak veden v dopravních koridorech v přidruženém dopravním prostoru (viz vzorové příčné řezy).
9. **Napojení území z obslužných komunikací** bude navrženo v souladu s urbanizací lokality za dodržení normových hodnot – předpokládá se realizace levých odbočení. Bude však řešeno až na základě znalosti o využití území a kapacitního posouzení na daný návrh.

10.8 Návrh šířkového uspořádání

Návrh příčného uspořádání komunikačního systému je založen na těchto základech:

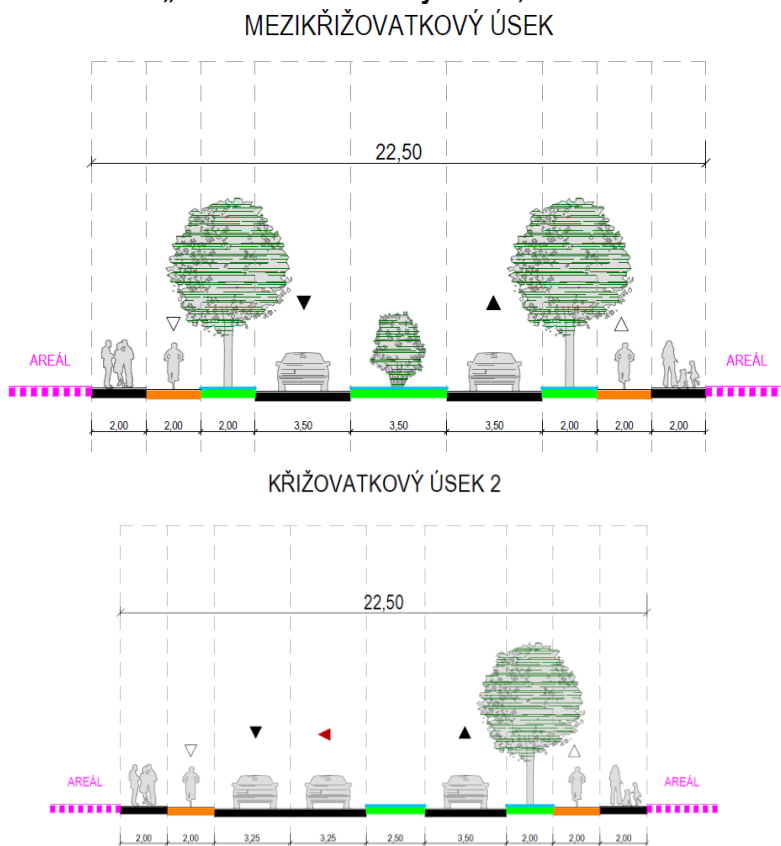
- respektování již zrealizovaných částí – poloviny profilu ulice Průmyslové;
- odvodnění řešeno primárně systémem modrozelené infrastruktury – bude detailně řešeno až na základě hydrogeologického průzkumu;
- prostor pro doprovodnou zeleň;
- řešení cyklo a pěší dopravy v odděleném dopravním prostoru.

Veřejný koridor ulice Průmyslové bude široký 40 m a vychází z již realizované poloviny profilu 10,5 m.



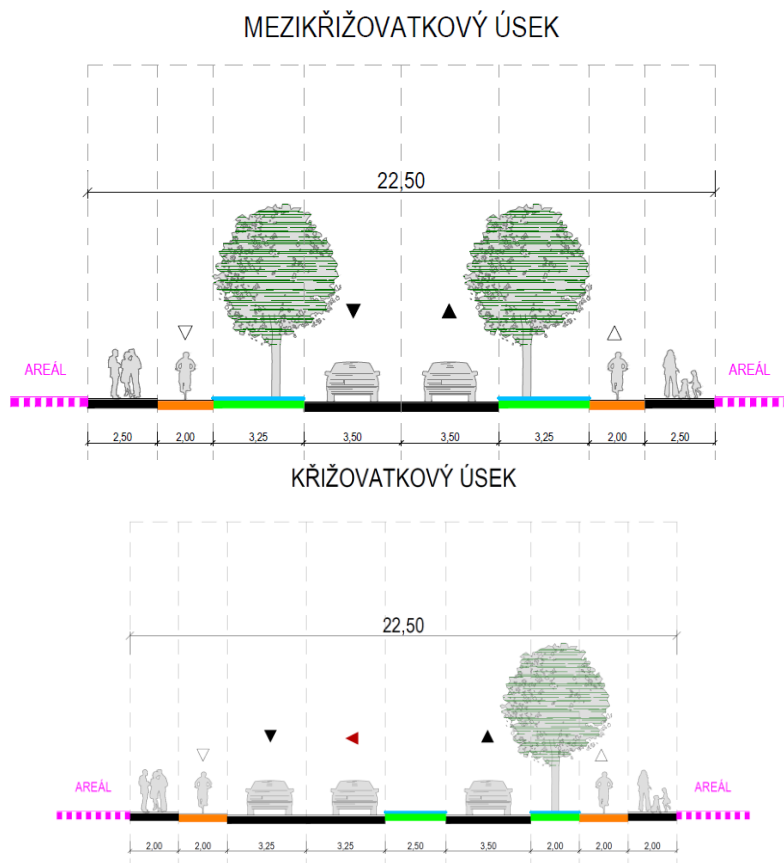
obr. 46 Příčné uspořádání – ulice Průmyslová (II/380)

Veřejný koridor místní komunikace „Pískovna“ bude široký min 22,5m.



obr. 47 Příčné uspořádání – místní komunikace „Pískovna“

Veřejný koridor propojení Vinohradská – Průmyslová bude široký min 22,5m.



obr. 48 Příčné uspořádání – propojení Vinohradská – Průmyslová

10.9 Hrubé ekonomické vyhodnocení

Základní představu o finančních stavebních nákladech ukazuje následující tabulka:

	Druh komunikace / úsek	délka	šířka ulice / chodníku	cena za m ²	cena bez dph
A	Sil. II/380 v úseku OK Těžební – OK spojnice Vinohradská – Průmyslová	2100	29,5	3 500	216 825 000
B1	Lávka přes ulici Průmyslovou – sil. II/380	65	4	20 000	5 200 000
B2	Komunikace pro pěší přes ulici Průmyslovou – sil. II/380	250	4	1 750	1 750 000
C	Propojení Vinohradská - Průmyslová – OK MUK Černovická terasa	1600	22,5	2 500	90 000 000
D	Místní komunikační systém „Pískovna“ – připojení + kapsa	1800	22,5	2 500	101 250 000
	CELKEM	5815			415 025 000

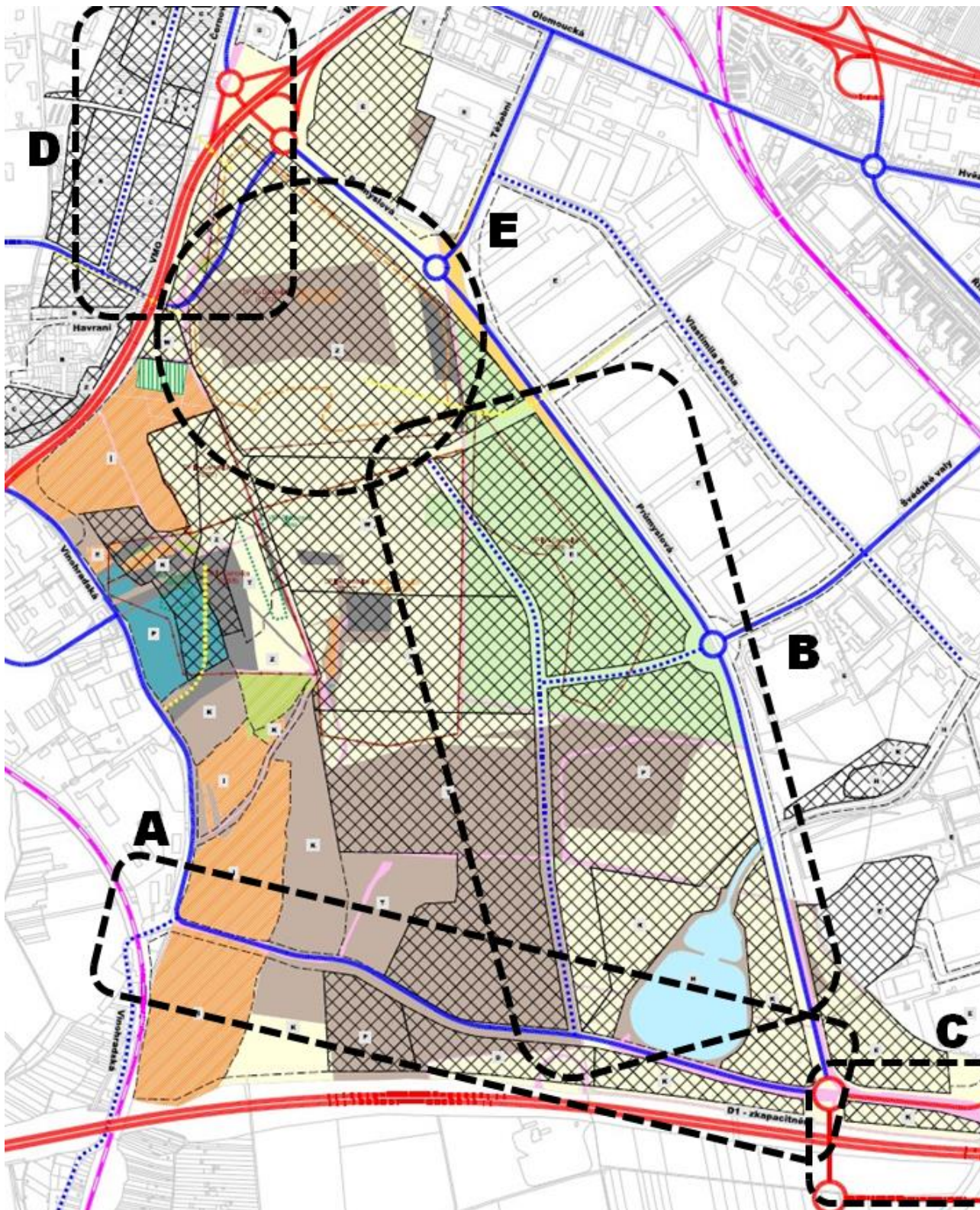
Cena předpokládá vybudování ulice včetně prvků MZI a IS.

11 Možnosti etapizace dopravního napojení - etapizace

Případná etapizace rozvoje území je závislá na:

- schopnosti dořešením problematiky zrušení DP při provedení rekultivace ploch po bývalé těžbě;
- postupu realizace výše zmíněného nadřazeného dopravního skeletu.

Na základě dosavadní znalosti je možno vytipovat 4 oblasti rozvoje, kde je možno stanovit podmínky dopravního napojení a to za předpokladu dořešení problematiky těžby a rekultivace ploch po bývalé těžbě.



obr. 49 Možnosti etapizace

Oblast A

Propojení ulic Vinohradské a Průmyslové v souběhu s D1.

Dopravní vazbu je možno realizovat okamžitě a povede ke zlepšení dopravní obsluhy výrobní zóny západně od ulice Vinohradské a zlepšení obsluhy ploch technické infrastruktury pro recyklaci odpadů.

Oblast B a C

Plochy západně od ulice Průmyslové pro rozvoj výroby a komerční využití. Rozšíření ulice Průmyslové jako II/380 je závislé na zkapacitnění D1 a realizaci MÚK Černovická.

Aktivace těchto ploch je závislá na dořešení problematiky DP při provedení rekultivace ploch po bývalé těžbě a posouzení budoucího zatížení území z hlediska případného zvýšení dopravního zatížení MÚK Černovická. V závislosti na případné realizaci silnice II/380 bude nutno zvážit, kdy bude nutno provést úpravu MÚK Černovická vložím nového mostu.

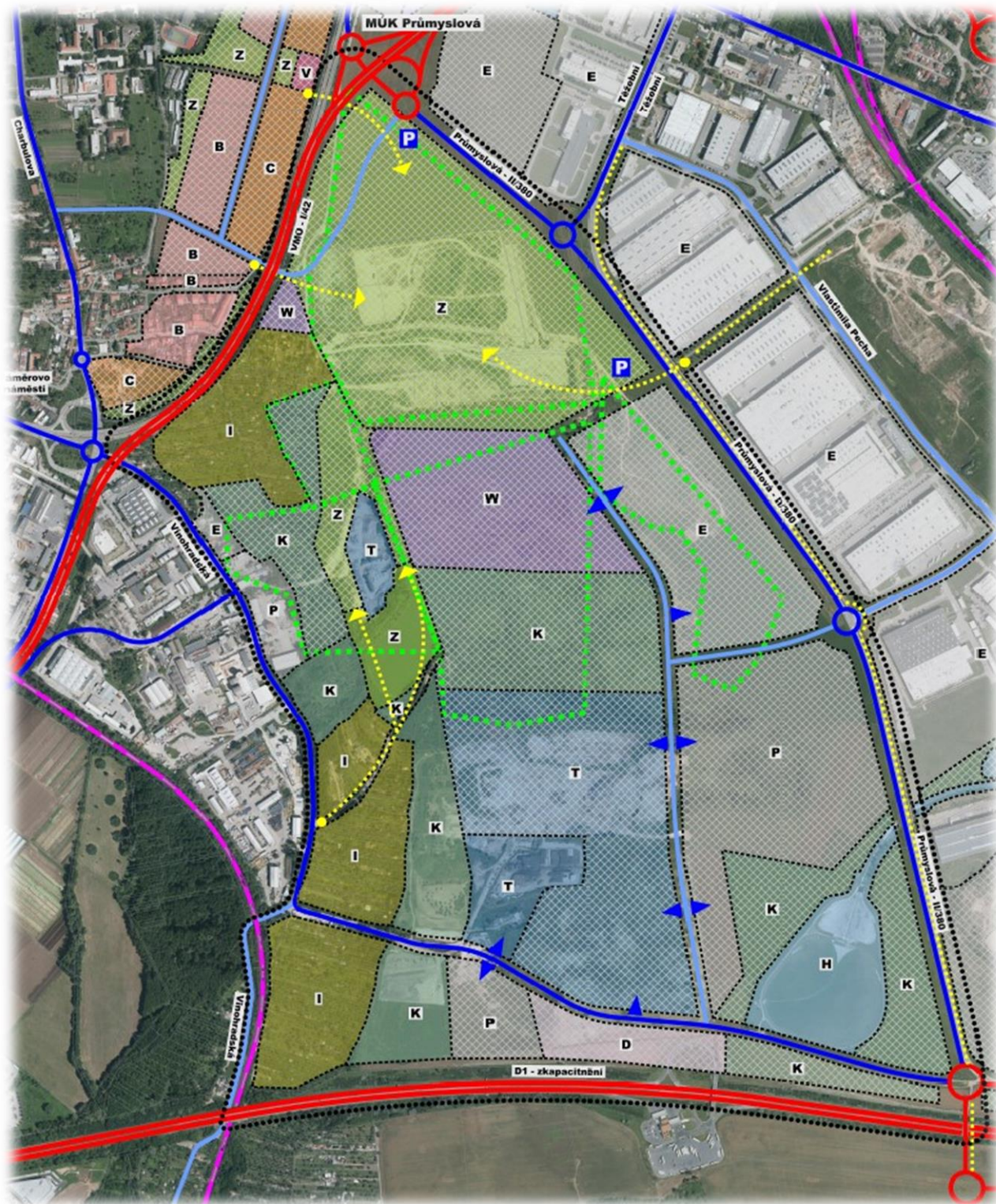
Oblast D

Rozvoj lokality „Na Kamínkách“ pro rezidenční funkce. Nutno zajistit dopravní výjezd z lokality podjezdem pod VMO do ulice Průmyslové. V této souvislosti je nutno dořešit zásah stavby do DP - Černovice V. Navrhované řešení předpokládá realizaci tohoto úseku VMO, Je otázkou, zda je možno tuto vazbu zajistit před realizací VMO.

Oblast E

Rozvoj severní části území pro městský park. Aktivace ploch je závislá na dořešení problematiky DP - Černovice V. V této lokalitě probíhá těžba je zde ještě značné množství suroviny písku. Z těchto důvodů je nutno s touto plochou počítat až po dokončení těžby (vytěžení suroviny) a po provedení rekultivace ploch po bývalé těžbě. Tato lokalita bude využita pro navrhovaný cílový stav jako poslední a časový horizont je v současnosti obtížné určit.

12 Závěrečné doporučení z hlediska dopravní obsluhy řešené lokality



obr. 50 Rozvojové schéma doporučené varianty

- nadřazený dopravní skelet
- komunikace základního komunikačního skeletu
- obslužné komunikace
- železnice
- hlavní pěší vazby
- směry dopravní obsluhy
- Podmínky pro realizaci koncepce.
- dořešení problematiky DP a rekultivace

Využití území dle návrhu ÚPmB pro 2. opakované veřejné projednání

stav	návrh	
		plochy bydlení
		plochy smíšené obytné
		plochy veřejné vybavenosti
		plochy komerční vybavenosti
		plochy výroby a skladování
		plochy lehké výroby
		plochy technické infrastruktury
		plochy dopravní infrastruktury
		plochy městské zeleně
		plochy zahradek
		plochy krajinné zeleně
		plochy vodní a vodohospodářské

Principy koncepce rozvoje území:

1. využití území respektuje návrh ÚPmB pro 2. opakované veřejné projednání;
2. rozvoj území je podmíněn dořešením problematiky zrušení DP při provedení rekultivace ploch po bývalé těžbě;
3. v dobývacím prostoru „Černovice – V“ je nutno počítat s vytěžením zásob suroviny (cílové využití území bude realizováno po dotěžení suroviny v poslední etapě s výjimkou ploch na severu území nezbytných pro realizaci VMO a dopravního napojení lokality „Na kaménkách“.

Principy koncepce dopravního napojení území:

1. dopravní napojení území bude realizováno v závislosti na možnostech vnitřního využití území;
2. Jsou navrženy tyto základní parametry pro jednotlivé dopravní stavby ovlivňující dopravní napojení území:
 - **Zkapacitnění dálnice D1**
Realizace zkapacitnění dálnice D1 na šestipruhovém uspořádání je prioritou ŘSD ZB, a to včetně výstavby MÚK Černovická terasa dle původního konceptu. Návrh by měl být doplněn o mostní objekt na silnici II/380 nebo minimálně by měla být zrealizovaná taková příprava, aby následná realizace mostu byla co nejjednodušší (např. společně s obchvatem Tuřan).
 - **Dostavba JV sektoru VMO (II/42)**
Dostava VMO je prioritou pro město Brno. Jižní a východní sektor města Brna byl dlouhodobě zakonzervován s ohledem na řešení problematiky ŽUBu. V současnosti je tato problematika vyřešena a nic nebrání v přípravě této základní infrastruktury. V současné době je v realizaci úsek VMO Tomkovo náměstí – Rokytova, v přípravě DUR MÚK Ostravská/Průmyslová a připravuje se průzkumná štola Tunelu Vinohrady. Na jihu je pak zahájena předprojektová příprava Podchodu VMO pod ŽUBem.
Je nutno si uvědomit, že veškerá uvedená příprava je založena na dohodnuté koncepci VMO, která je podpořena dokumentací EIA a projednáním na CK MD ČR. Jakékoliv změny vyvolávají určité riziko ohrožení již vydaných stanovisek a zdržení celého procesu.
 - **Zkapacitnění ulice Průmyslové (II/380)**
Vzhledem k budoucímu charakteru komunikace (radiála celoměstského významu), výhledovým intenzitám, stávajícímu stavu a připravované stavbě MÚK Ostravská/Průmyslová se předpokládá úprava ulice Průmyslové (silnice II/380) na směrově dělenou, čtyřpruhovou komunikaci s modrozelenou infrastrukturou, cyklo a pěší dopravou v přidruženém dopravním prostoru.
 - **Realizace propojení ulic Vinohradská a Průmyslová**
Z hlediska snahy o zklidnění Černovic a Komárova je toto propojení nutností pro napojení průmyslové zóny Vinohradská na vyšší, v daném případě dálniční, komunikační systém bez závleku přes urbanizované části.
 - **Realizace dopravní obsluhy ploch západně od ulice Průmyslové**
Z možných řešení je jednoznačně doporučena varianta B „kapsa“. Tato varianta je optimální jak z hlediska možné obsluhy území, tak z hlediska pěší vazby Řipská – městský park – Havraní/Kaménky, a to především z hlediska dopravní bezpečnosti – bezkoliznosti.
 - **Řešení dopravy v klidu, pěší a cyklistické dopravy**
Řešení pěší a cyklistické dopravy je jednou z hlavních priorit. Jak již bylo uvedeno, je primárně řešeno propojení Řipská – městský park – Havraní/Kaménky, a to bezkolizně s ulicí Průmyslovou. Dále podél všech komunikací je navržený takový veřejný koridor, který umožní oboustranné vedení cyklistů a pěších v přidruženém dopravním prostoru. Parkování bude řešeno mimo dopravní koridory – tedy na vlastních pozemcích jednotlivých aktivit/investorů.
 - **Napojení na hromadnou dopravu**
Řešení systému MHD není v daném stavu přípravy koncepčně řešeno. Návrh koridorů umožňuje jakékoliv budoucí linkování ať již systému MHD či regionální hromadné dopravy.

13 Dokladová část – zápisy z výrobních výborů**ZÁZNAM**

AKCE: Dopravní obsluha lokalita Pískovna

ÚČEL JEDNÁNÍ: 1. výrobní výbor

DATUM: 18. 10. 2021

ČAS: 13:00 hod

MÍSTO JEDNÁNÍ: zasedací místnost OD MMB - Kounicova

ÚČASTNÍCI JEDNÁNÍ: viz prezenční listina

PŘÍLOHY:

Vstupní jednání bylo svoláno za účelem upřesnění zadání studie "Dopravní obsluha lokalita Pískovna" jako podkladu pro zadání architektonicko urbanistické soutěže Černovická pískovna.

Rámcový obsah studie dle zadání:

1. Současný stav:
 - Rozbor aktuální a výhledové ÚPD
 - Rozbor limitů vyplývajících z ÚPD
 - Stávající komunikační síť
 - Aktuálně připravovaný rozvoj komunikační sítě
 - Rozbor aktuálních a výhledových intenzit dopravy
 - Rešerše hydrogeologických podmínek – vycházející z dostupných podkladů včetně objemu těžby
 - Výkres problémů v území (bude doplněn o ornitologický průzkum – zadavatel OŽP MMB)
2. Návrh komunikační sítě:
 - Návrh navazující komunikační sítě – komplexní návrh sítě vycházející z připravovaných staveb, ZÚR JMK a ÚPmB
 - Návrh obsluhy komunikační sítě
 - Návrh dopravy v klidu, pěší a cyklistické dopravy
 - Technický návrh směrového a výškového řešení, vzorové příčné řezy, způsob odvodnění
 - Základní ekonomické vyhodnocení
3. Etapizace řešení:
 - Návrh etapizace dopravní obslužnosti vzhledem k postupnému utlumení těžby a urbánnímu rozvoji území

Rámcový obsah bude upřesněn dle řešení na dalším výrobním výboru.

Na VV byly dohodnuty vstupní podklady a způsob jejich předání. Zároveň byly poskytnuty kontakty na pracovníky OŽP MMB z hlediska řešení problematiky VKP a zadaného ornitologického průzkumu.

Další VV bude svolán do 4 týdnů.

Zapsal:

18. 10. 2021

Ing. arch. Fixel

Atelier ERA

Hudcova 78, 612 00 Brno

Sdružení architektů Fixel & Pech

☎ 606 168 728, e-mail - era@volny.cz

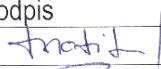
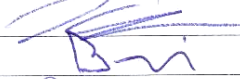
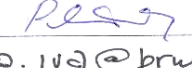
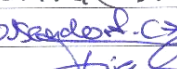
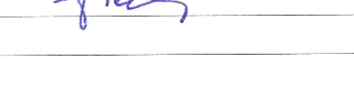


PREZENČNÍ LISTINA

Akce:

Dopravní obsluha lokality Pískovna

1. výrobní výbor

18. 10. 2021 - 13.⁰⁰ zasedací místnost OD MMB Kounicova

Organizace	Jméno	e-mail	Podpis
OD MMR	HRADILOVÁ EVA	hradilova.eva@brno.cz	
OD MMB	KOUBEK JIRÍ	koubek.jiri@brno.cz	
— 1 —	BURIAN TOMAŠ	burian.tomas@brno.cz	
OD MMB	PERNÍČKOVÁ TEREZA	pernickova.terezka@brno.cz	
OD MMB	IVA POREČKOVÁ	ivaporeckova.iva@brno.cz	
PROSENDORF	TOMÁŠ HURBAČ	hurba@pt-prosendorf.cz	
ATELIER ERA	FIXEL JIRÍ	ma@volny.cz	

ZÁZNAM

AKCE:	<i>Dopravní obsluha lokalita Pískovna</i>
UCEL JEDNANI:	2. výrobní výbor
DATUM:	18. 11. 2021
CAS:	9:00 hod
MISTO JEDNANI:	ZM PKO
UCASTNICI JEDNANI:	viz prezenční listina
PRILOHY:	Prezentace - VV 18. 11. 2021

Účel jednání

Jednání bylo svoláno za účelem představit stav prací na studii "Dopravní obsluha lokalita Pískovna" a ukázat možná řešení.

Projektant shrnul danou problematiku celé lokality jak z územního, legislativního tak z dopravního hlediska. Veškeré závěry, limity a podmínky jsou patrné z přiložené prezentace.

Územní problematika

Východiskem pro řešení dopravního napojení je využití území řešené oblasti dle návrhu ÚPmB (návrh pro druhé opakované veřejné projednání) - 11/ 2021.

Je nutno respektovat potřebu zajištění dopravní obsluhy lokality „Na kaménkách“ – propojení na ulici Průmyslovou (řešeno v ÚS „NA KAMÉNKÁCH“ a v DÚR segmentu VMO – MÚK Ostravská).

Jsou respektovány základní limity využití území, a to ložiskové území, DP a VKP.

Rozvoj území je podmíněn dořešením problematiky z hlediska těžby a stanovených DP (plán těžby – surovina – plán rekultivace). V území je pět DP. Těžba probíhá v **DP-V** s dostatečnou nevytěženou surovinou písku.

V území je zpracováván ornitologický průzkum (termín 11/2021). Návrh ÚPmB pro 2. opakované VP zvětšil plochy krajinné zeleně na úkor ploch komerčních, a to především pro zajištění podmínek hnízdění ptáků v této lokalitě. Je možno sledovat střet mezi plánem rekultivace DP a požadavky ornitologů na úpravu těchto ploch.

Celá oblast je s rizikem kontaminace hlubinné zvodně kvalitních neogenních vod, chybí zde nadložní izolátor neogenních jílů, zabezpečující přirozenou ochranu neogenních vod proti průniku kontaminace. Tato skutečnost má vliv na plán rekultivace, protože do vytěžených ploch byl v minulosti ukládán „inertní“ odpad.

Dopravní napojení oblasti je závislé na možnosti realizace budoucího využití území, které je podvázáno zrušením DP doprovázené rekultivací území po těžbě. Zatím tato problematika nebyla dořešena.

Dopravní problematika

Pro návrh dopravního řešení byly představeny tyto základní předpoklady v území:

- Veškerý možný rozvoj území je závislý na rozvoji dopravní infrastruktury, a to jak lokálního významu (místní obslužný systém), tak vyššího jako:
 - Řešení silnice II/380 včetně dostavby MUK Černovická Terasa – nový mostní objekt v souvislosti s výstavbou obchvatu Tuřan
 - Realizace MUK Ostravská – MUK Průmyslová, a to včetně napojení lokality Pískovna a Kaménky

- Dopravní propojení Vinohradská – Průmyslová
- Návrh dopravního řešení a modelových stavů vychází z dlouhodobé koncepce VMO ve východním sektoru města Brna. Pokud bude koncepce sítě jiná, je předložené řešení neplatné a je nutno celé území, a to včetně VMO přepracovat a projednat. **Bylo upozorněno na stav, kdy změna koncepce vedení, křižovatek a napojení VMO na území ohrožuje platné dokumentace – EIA, HDM-4 a může vést až k ohrožení přípravy VMO**

Pro vlastní dopravní řešení oblasti v ulici Průmyslová byly představeny tři základní varianty:

- A. Varianta s dostavbou sil. II/380 a dvěma úrovnovými křižovatkami.
- B. Varianta s dostavbou sil. II/380 s jednou úrovnovou křižovatkou a tzv. kapsou pro obsluhu území
- C. Varianta s dostavbou sil. II/380 s jednou úrovnovou křižovatkou a pravým připojením a odpojením

Dále byla představena základní etapizace s ohledem na reálné možnosti uvolnění dobývacích prostor, rekultivací atd.

Diskuze

- V připravované soutěži na městský park je ze strany KAM preferována varianta B s lávkou.
- Byla diskutována problematika pokračování těžby v DP-V (při stávajícím trendu těžby je možno očekávat pokračování těžby v desítkách let). Při respektování úpravy dopravního napojení je nutno hledat dopravní provizorního napojení, a to ve vazbě na ulici Průmyslovou.

Závěry z jednání pro další projekční přípravu

Všemi účastníky byla pro dopravní napojení z ulice Průmyslové doporučena varianta **B „kapsa“** – tedy řešení s dostavbou silnice II/380 s jednou centrální křižovatkou a mimoúrovňovým křížením pěšího tahu formou lávky v místě hlavní pěší vazby z výrobní zóny.

Bylo dohodnuto, že projektant dopracuje tuto variantu z hlediska Technického řešení:

- Situace s vymezením „veřejného koridoru“
- Výškové řešení
- Vzorové příčné řezy

Zapsal:
18. 11. 2021
Novák, Fixel

Atelier ERA

Hudcova 78, 612 00 Brno

Sdružení architektů Fixel & Pech

☎ 606 168 728, e-mail - era@volny.cz


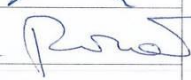


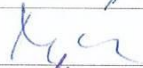

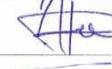
PREZENČNÍ LISTINA

Akce:

Dopravní obsluha lokality Pískovna

2. výrobní výbor

18. 11. 2021 - 9.⁰⁰ zasedací místnost PKO

Organizace	Jméno	e-mail	Podpis
MMB	Řečka Radek	radek.vencha.radek@brno.cz	
OP MMB	Iva Rorechová	rorechova.iva@brno.cz	
KAM	Martin Všecký	VSECKA.MARTIN@kambrno.cz	
KAM	Leuka Havičková	havičková.leuka@kambrno.cz	
SPLEK	LUKÁŠ MATĚJ	LUKAS.M.MATEJ.S.CZ	
HO BRNO-CERNOVICE	JIRÍ HAVON	HAVON.JIRI@CERNOVICE.BRNO.CZ	
BKOT	Antonín Haviček	haviček@bkotm.cz	
ATELIER ERA	FIXEL JIRÍ	ira@volny.cz	