

ÚZEMNÍ STUDIE

UMÍSTĚNÍ VEŘEJNÉHO LOGISTICKÉHO CENTRA LOKALITA U LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY

NÁVRH

SMLOUVA O DÍLO Č. 4112054542

Pořizovatel :

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO, Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno

Odbor územního plánování a rozvoje MMB, Kounicova 67, 601 67 Brno

Zpracovatel :

URBANISMUS ARCHITEKTURA DESIGN-STUDIO, spol. s r .o., Mošnova 3, 615 00 Brno

Řešitelský tým:

Urbanismus: URBANISMUS ARCHITEKTURA DESIGN-STUDIO, spol. s r .o

Ing. arch. Antonín Hladík

Ing, arch. Miloš Kabela

Ing., arch. Eva Brunnerová

Doprava: PK Ossendorf, s.r.o.

Ing. Vlastislav Novák

Ing. Petr Biok

Vodní hospodářství: AQUA PROCON s.r.o.

Ing. Vlastislav Kolečkář

Ing. Michal Štindl

03/2014

aktualizace 08/2014

OBSAH NÁVRHOVÉ ČÁSTI**TEXTOVÁ ČÁST**

1.	Zadání územní studie	3
1.1	Důvody pro pořízení územní studie	3
1.2	Cíle územní studie	3
1.3	Účel územní studie	3
1.4	Vymezení řešeného území a jeho charakteristika	3
1.5	Vztah řešeného území k existující ÚPD	4
2.	Vstupy vyplývající z analýzy a aktuálních dokumentů	4
2.1	Veřejná logistická centra (dále jen VLC) - charakteristika, koncepce vytváření sítě logistických center v ČR	4
2.2	Kontext s infrastrukturou nákladové dopravy v EU / TEN T	5
2.3	Dopravní Politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, a VLC	6
2.4	VLC a Politika územního rozvoje ČR 2008	8
3.	Zásady návrhu uspořádání VLC	8
3.1	Typologie VLC	8
3.2	Předpisy dle dohody AGTC	9
4.	Územně technické předpoklady a návrh "Umístění VLC"	10
4.1	Širší dopravní vztahy v jihovýchodní části brněnské aglomerace – předpoklad pro dobrou dostupnost VLC	11
4.2	Varianty kolejového řešení VLC	12
4.2.1	Varianta A	13
4.2.2	Varianta B	14
4.2.3	Varianta C	15
5.	Limity, které ovlivňují uspořádání území a VLC	17
5.1	Ochranná pásma mezinárodního letiště Brno Tuřany	17
5.2	Bezpečnostní pásmo VTL plynovodu DN 500 s tlakem nad 40 barů	18
6.	Návrh dispozičního (prostorového) uspořádání VLC	19
7.	Urbanistický návrh	19
8.	Dopravní a technická infrastruktura	20
8.1	Dopravní infrastruktura	20
8.2	Technická infrastruktura	20
9.	Hodnocení variant	23
10.	Porovnání Lokalit pro umístění Logistických Center v Brně	26
11.	Splnění požadavků zadání	29
	Záznamy z výrobních výborů	30

VÝKRESOVÁ ČÁST

1.	URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ - VAR A	1:5500
2.	URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ - VAR C	1:5500
2.a	URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ - VAR C – varianta připojení	1:5500
3.	DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – VAR A	1:5500
3.1	KOLEJOVÝ SYSTÉM - VAR A	1:5500
4.	DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – VAR C	1:5500
4.a	DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA – VAR C – varianta připojení	1:5500
4.1	KOLEJOVÝ SYSTÉM - VAR C	1:5500
4.1a	KOLEJOVÝ SYSTÉM - VAR C – varianta připojení	1:5500
5.	KOLEJOVÝ SYSTÉM – VAR B	1:5500
6.	ŠIRŠÍ VZTAHY	1:10000
7.	SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ AREÁLU – VAR A	1:2000
8.	SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ AREÁLU – VAR C	1:2000
8.a	SCHÉMA USPOŘÁDÁNÍ AREÁLU – VAR C – varianta připojení	1:2000

1. ZADÁNÍ ÚZEMNÍ STUDIE

1.1 DŮVODY PRO POŘÍZENÍ ÚZEMNÍ STUDIE

Důvodem pro pořízení územní studie je prověření umístění veřejného logistického centra (dále jen VLC) celostátního významu na Brněnsku, specifikovaného v PÚR 2008. S ohledem na možnost kvalitnějšího připojení na dálniční, silniční, železniční a leteckou dopravu se jeví vhodné pro tyto účely podrobněji prověřit územní studií (dále ÚS) možnost umístění VLC celostátního významu v lokalitě u letiště Brno - Tuřany.

1.2 CÍLE_ÚZEMNÍ STUDIE

Cílem územní studie bude prověřit lokalitu Brno - Tuřany pro umístění VLC celostátního významu ve smyslu PÚR 2008 ve variantách podle velikosti plochy, vyhodnotit územně technické podmínky v území, vymezit odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu, a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města. Varianty řešení budou vyhodnoceny z hlediska jejich výhodnosti.

1.3 ÚČEL ÚZEMNÍ STUDIE

Účelem pořízení Územní studie "Umístění veřejného logistického centra - lokalita u letiště Brno - Tuřany" je zhotovit územně plánovací podklad pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje a Územní plán města Brna.

Územní studie navrhne a prověří logistické centrum celostátního významu ve variantách velikostí plochy. Prověří dopady do území z hlediska urbanistického, přitom zohlední platnou územně plánovací dokumentaci, v odůvodněných případech vymezí změny v uspořádání funkčních ploch v řešeném území. Navrhne a prověří napojení na technickou infrastrukturu a na dopravní infrastrukturu - na dopravu silniční, leteckou a železniční a na veřejnou hromadnou dopravu v rámci navržených variant. Zohlední také dopravu pěší a cyklistickou. Vyplyne-li ze závěrů zpracované ÚS a z výsledků projednání potřeba změny Územního plánu města Brna (ÚPmB), bude ÚS sloužit jako podklad k provedení těchto změn.

Varianty budou koncipovány s ohledem na ochranu kulturních a přírodních hodnot v území se zřetelem na minimalizaci negativních vlivů na obytnou zástavbu, na životní prostředí a na veřejné zdraví. Varianty budou vyhodnoceny multikriteriálně.

1.4 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ A JEHO CHARAKTERISTIKA

Řešené území vymezené v zadání nemá rozsah, který by umožňoval vymezit vztahy vyplývající zejména z polohy dopravních systémů tak, aby byly relativně celistvé, to se týká především území na východní hranici Statutárního města Brna s územím města Šlapanice; na západní straně území s potenciálem zastavitelných ploch podél D1, včetně ploch stabilizovaných v KÚ Brněnské Ivanovice. Přesné vymezení řešeného území z tohoto hlediska není účelné. Rozsah zobrazení širších vztahů je vymezen tak, aby zachytil uspořádání jižního sektoru města pro porovnání polohy dvou alternativ lokalizace center kombinované dopravy na území města Brna; ILC (intermodální logistické centrum) navazující na stávající kontejnerový terminál podle ÚPmB – lokalita Horní a Dolní Heršpice a VLC (veřejné logistické centrum) lokalita Letiště Brno – Tuřany v řešeném území.

Charakter území je ovlivněn vedením významných tras nadmístních systémů dopravní a technické infrastruktury a s nimi spojených ochranných a bezpečnostních pásem, která

determinují možnosti vymezení zastavitelných ploch včetně plochy kombinované dopravy (VLC).

Převažující funkce v řešeném území jsou zemědělský půdní fond a plochy dopravy. Plocha bydlení (Slatinka) je pozůstatkem historického vývoje využití území, včetně faktu, že při realizaci významných dopravních staveb - zejména D1, nebyl problém vztahu k této lokalitě vyřešen.

1.5 VZTAH ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ K EXISTUJÍCÍ ÚPD

Stávající ÚPmB resp. Návrh „Aktualizace ÚPmB“ v řešeném území vymezuje zejména plochy a koridory dopravních staveb. Studie v návrhu uspořádání území na koncepci dopravních systémů navazuje a v detailu zpřesňuje jejich polohu v kontextu s řešením VLC.

Návrh uspořádání území v KÚ Šlapanice, je převzat z dokumentace „Návrh ÚP města Šlapanic“.

2. VSTUPY VYPLÝVAJÍCÍ Z ANALÝZY A AKTUÁLNÍCH DOKUMENTŮ

2.1 VEŘEJNÁ LOGISTICKÁ CENTRA (DÁLE JEN VLC) - CHARAKTERISTIKA, KONCEPCE VYTVÁŘENÍ SÍTĚ LOGISTICKÝCH CENTER V ČR

Důležité pojmy

Logistika je soubor činností, jejichž úkolem je zajistit, aby bylo správné zboží ve správném čase, ve správném množství, ve správné kvalitě na správném místě, a se správnými náklady.

Multimodální přeprava – přeprava pomocí minimálně dvou druhů dopravy (s nebo bez manipulace obsahem přepravní jednotky)

Intermodální přeprava - přeprava dvěma nebo více druhy dopravy pomocí jedné a téže přepravní jednotky bez manipulace s jejím obsahem během přepravy; *intermodální přepravní jednotka kombinované dopravy - kontejner, výměnná nástavba apod.*

Kombinovaná doprava – intermodální doprava s podstatnou částí trasy vykonávanou železniční, vodní (vnitrozemskou nebo námořní), popřípadě leteckou dopravou, přičemž počáteční a konečná doprava, která se uskutečňuje po silnici, je podle možností co nejkratší

Princip výše uvedených dopravních oborů je nejméně jedna změna druhu dopravy, jejímž cílem je realizace co největší části přepravní trasy pomocí ekologicky a také ekonomicky příznivého druhu dopravy.

Intermodální terminály - soubor ploch, staveb a zařízení, které umožňují překládku přepravní jednotky mezi dvěma nebo více druhy dopravy.

Logistické centrum – lokalita, ve které se soustřeďuje zpracování masivních zbožových toků v dodeji i podeji, včetně komplexu služeb (celní služby, skladování, distribuce, různý stupeň úpravy a přepracování zboží), základem je intermodální terminál.

Veřejné logistické centrum (VLC) – je založeno na principu zaručení plně nediskriminačního přístupu ke službám pro kterýkoliv subjekt, který projeví o služby zájem. Tzn., že vlastník logistického centra by neměl být v pozici, která by umožnila určovat podmínky přístupu do terminálu jak sobě tak konkurenci (pokud by byl současně přepravelem). Řešení tohoto problému je součástí způsobu financování. (Pozn.: principy financování VLC jsou charakterizovány v *Projektu vědy výzkumu (VaV) Ministerstva průmyslu a obchodu ČR č. 2A-1TP1/047 „Rozvoj spádových intermodálních terminálů (veřejných zbožových center) v ČR...“*

VLC jsou především v některých západoevropských zemích důležitou součástí sítě pro poskytování logistických služeb. Podle žebříčku uveřejněného počátkem letošního roku německým sdružením DGG (Deutschen GVZ Gessellschaft) poskytují nejvyšší služby VLC

v Itálii, Německu a Španělsku. Nejlépe bylo hodnoceno Interporto Verona, dále GVZ Bremen a GVZ Nürnberg.

Nezbytnost realizace veřejných logistických center v ČR je zřejmá v kontextu posilování významu multimodální nákladní dopravy a dobře fungujících vazeb mezi logistickými centry v Německu, Rakousku, Itálii resp. celé západní Evropě.

2.2 KONTEXT S INFRASTRUKTUROU NÁKLADOVÉ DOPRAVY V EU / TEN T



TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK
Comprehensive & Core Network:
Roads, ports, rail-road terminals and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK

5



Dne 19. října 2011 vydala Evropská komise Návrh nařízení EP a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (TEN-T). Jedná se o završení procesu revize politiky TEN-T, který byl započat na začátku roku 2009. Návrh rozděluje síť TEN-T na základní (core) a globální (comprehensive). Základní síť má být dokončena do roku 2030 a globální síť do roku 2050. Součástí dokumentu jsou rovněž mapy, kde jsou zakreslena konkrétní dopravní propojení rozdělená na základní a globální síť.

Transevropská dopravní síť

Globální a základní síť: Silnice, přístavy, letiště a terminály železnice – silnice (RRT)

Evropská komise rozhodla o zahrnutí jednotlivých dopravních spojení do základní sítě prostřednictvím vypracované metodiky aplikovatelné na všechny státy Evropské unie. Česká republika, respektive Ministerstvo dopravy mohlo tento proces ovlivnit pouze částečně prostřednictvím konzultací s Evropskou komisí, avšak některé naše požadavky nebyly v konečné fázi akceptovány právě z důvodu rozporu s touto metodikou.

V souvislosti s budováním infrastruktury sítě TEN-T je také nutné si uvědomit, že ČR se musí v současné době soustředit na projekty, které mohou být spolufinancovány z kohezních finančních prostředků EU do roku 2020. Z tohoto důvodu bude velmi důležité, jaké projekty budou zahrnuty do operačního programu pro oblast dopravy na období 2014-2020, které budou vybírány na základě výsledků multikriteriálního hodnocení dopravních sektorových strategií.

Přestože Ministerstvo dopravy musí prioritně splnit závazek dokončení základní sítě TEN-T, neznamená to, že projekty zahrnuté do globální sítě nemohou být dokončeny dříve, pokud budou jednotlivé projekty připraveny k výstavbě. Je nutné si uvědomit, že finanční nástroj CEF, který je použitelný pouze na základní síť (zejména s preferencí na železniční a vnitrozemskou vodní dopravu), je pro ČR díky nízké míře spolufinancování (pouze 10 %) velmi nevýhodný. Proto se ČR zaměří primárně na Fond soudržnosti, který je využitelný pro obě vrstvy sítě TEN-T a na všechny druhy dopravy.

Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému. Dokument představuje novou evropskou dopravní politiku pro období 2012 – 2020 s výhledem do roku 2050, na kterou pak následně navazuje Politika transevropských dopravních sítí (TEN-T) jakožto hlavní evropský nástroj pro rozvoj dopravní infrastruktury pro dálkové přepravní proudy s cílem podpořit jednotný evropský trh. Bílá kniha zahrnuje 40 konkrétních iniciativ pro vybudování konkurenceschopného dopravního systému v příštím desetiletí. Hlavním a novým cílem je zásadně snížit závislost Evropy na dovážené ropě a snížit uhlíkové emise o 60 % do roku 2050, přestat používat konvenční pohon ve městech, využívat 40 % nízkouhlíkových paliv v letecké dopravě, o 40 % snížit emise ve vodní dopravě. Tohoto cíle chce dosáhnout:

- **přesunutím 50 % přepravy nákladů na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční** a vodní dopravu a v případě osobní dopravy výrazně zvýšit podíl železniční dopravy (a to i z dopravy letecké na vzdálenosti do 1000 km, zatímco letecké dopravě se tím uvolní vzdušný prostor pro dálkové lety).
- zaváděním alternativních energií pro dopravu
- zaváděním účinnějších motorů
- aplikací systémů ITS (intelligent transportation systém - družicová navigace) ve všech druzích dopravy s cílem optimalizovat dopravní a přepravní procesy.

2.3 DOPRAVNÍ POLITIKA ČR PRO OBDOBÍ 2014-2020 S VÝHLEDEM DO ROKU 2050, A VLC

Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR

Dopravní infrastruktura a její vybavenost patří k faktorům, které ovlivňují konkurenceschopnost. Kvalitní dopravní infrastruktura, která umožní pravidelné dodávky při přepravě věcí, je důležitá pro snižování nákladů logistického řetězce. Logistické technologie založené na pravidelných dodávkách umožňují snižovat skladové zásoby, zrychlit obrát zboží a snižovat tak náklady na výrobu firem v tom kterém regionu. Moderní logistické technologie musí být ale rovněž zaměřeny na udržitelnost procesů, tzn., musí minimalizovat dopady na životní prostředí a zdraví obyvatelstva. Proto **logistické řetězce musí umět využívat výhod všech druhů dopravy uplatňováním tzv. principu komodality**

Nákladní doprava jako součást logistického procesu

V evropských státech zatím postupně přechází logistika z ryze komerční (podnikové) sféry do oblasti veřejné obsluhy a vznikají veřejná logistická centra. Veřejná logistická centra (VLC) mají specifické poslání v obsluze území, které může být různým způsobem definované rozlohou, hustotou osídlení, spotřebou a produkcí velkých, středních a malých podniků, případně i administrativním uspořádáním států a přeshraniční spolupráce. Tento trend v rozvoji logistiky v Evropě, a to i v souvislosti s provázaností na evropskou dopravní politiku, je nutné nejen vzít na vědomí, ale i systémově rozvíjet v České republice, a to s ohledem na:

- **přesun dopravních výkonů ze silniční dopravy na ty druhy dopravy, které méně zatěžují životní prostředí**, aniž by subjekty podnikající v silniční dopravě přicházely o své zakázky, a to formou služby pro silniční dopravce,
- využití multimodálních přepravních systémů ke snížení výkonů v silniční dopravě ve prospěch druhů dopravy, které méně zatěžují životní prostředí, při minimalizaci nákladů na změnu druhu dopravy a optimalizaci doby přepravy tak, aby nedocházelo k vytváření logistických zásob v procesu oběhu

Obsluhu území je třeba chápat jako integrovaný logistický systém, do něhož náleží doprava zboží a materiálů, třídění zásilek a provozování vnitřního systému dopravy, obsluha skladů a obchodní sítě, dopravní obsluha malých a středních podniků jak na straně vstupu materiálů a surovin, tak na straně výstupu produkce. **Pro oblast malého a středního podnikání je veřejná logistika klíčová pro zajištění konkurenceschopnosti, neboť tyto firmy nemají možnost vybudovat svůj vlastní propracovaný logistický systém.**

V ČR je **nedostatek terminálů** pro multimodální dopravu s **vyhovujícími parametry** (zejména délka kolejí v terminálech a napojení na vhodnou trať s dostatkem kapacity pro pravidelnou nákladní dopravu). Dalším **problémem je, že existující terminály nejsou veřejné** (z hlediska nediskriminačních podmínek pro poskytovatele služeb i koncové uživatele), což má za následek nedostatečné konkurenční prostředí s dopady na kvalitu a rozsah poskytovaných služeb. **Terminály multimodální a kombinované dopravy musí být koncipovány tak, aby mohly spolupracovat nejen s případnými novými logistickými centry umístěnými bezprostředně u terminálu.**

Připravovaná opatření (mimo jiné):

- Zpracovat v souvislosti s přípravou Operačního programu pro sektor doprava na léta 2014 – 2020 a s výhledem do roku 2030 návrh konkrétní lokalizace veřejných terminálů multimodální dopravy s případnou vazbou na logistická centra

Gestor: MD ve spolupráci se samosprávou; Termín: 30. 6. 2014

- Vybudovat veřejné terminály multimodální dopravy dle parametrů AGTC, které jsou zařazeny do sítě TEN-T a budou definovány jako součást Nákladních železničních koridorů podle nařízení Nařízení (EU) 913/2010

Gestor: MD; Termín konec roku 2020; Financování – spolufinancování z FS v období 2014 – 2020

2.4 VLC A POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE ČR 2008

Veřejná logistická centra – územní vymezení:

Střední Čechy, **Brněnsko**, Ostravsko, Plzeňsko, oblast Pardubice - Hradec Králové, Českobudějovicko, oblast Ústí nad Labem - Lovosice, Olomouc - Přerov, Jihlava - Havlíčkův Brod, Liberecko, Karlovy Vary – Sokolov - Cheb.

Důvody vymezení

Postupné etapovitě budování sítě veřejných logistických center napojených na železniční, silniční a případně i vodní a leteckou dopravu, budované podle jednotné koncepce za účelem poskytování širokého spektra logistických služeb. Síť VLC umožní optimalizovat silniční dopravu a uplatnit princip komodality (účinné využívání různých druhů dopravy provozovaných samostatně nebo v rámci multimodální integrace za účelem dosažení optimálního a udržitelného využití zdrojů). Zapojení do evropské sítě logistických center.

Kritéria a podmínky pro rozhodování o změnách v území:

Při rozhodování a posuzování záměrů na změny v území přednostně zohledňovat přepravní proudy a jejich přesun pomocí VLC např. mimo zvláště chráněná území přírody, NATURA 2000 a významné koncentrace bydlení.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Spolupráce s kraji na výběru konkrétních lokalit v rámci pořizování ZÚR.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy v součinnostech s Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem průmyslu a obchodu, Ministerstvem pro místní rozvoj a Ministerstvem zemědělství.

Závěry

- Doporučením vhodné varianty poskytnout podklad pro přípravu „Operačního programu pro sektor doprava na léta 2014 – 2020 a s výhledem do roku 2030“ tak, aby byla potvrzena konkrétní lokalizace veřejného terminálu multimodální dopravy jako součásti VLC v lokalitě u letiště Brno-Tuřany
- Doložit řešení dle parametrů AGTC tak, aby terminál odpovídal zařazení do sítě TEN-T jako součást „Nákladních železničních koridorů podle NAŘÍZENÍ (EU) 913/2010“

3. ZÁSADY NÁVRHU USPOŘÁDÁNÍ VLC

3.1 TYPOLOGIE VLC

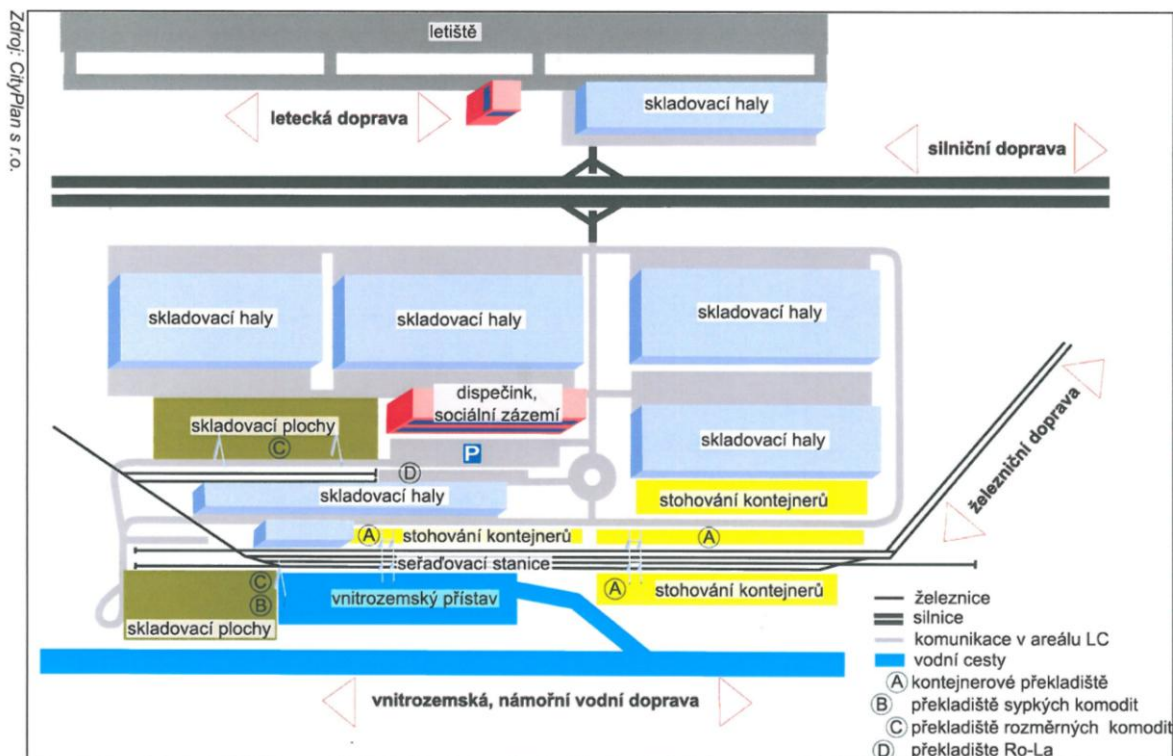
Veřejná logistická centra byla realizována především v západní Evropě. Typologické údaje v ČR prakticky nejsou k dispozici a neobsahoval je ani *Projekt Ministerstva průmyslu a obchodu ČR č. 2A-1TP1/047 „Rozvoj spádových intermodálních terminálů...“*, který byl podkladem pro předběžné vymezení parametrů urbanistického řešení, a analýzu prostorových podmínek v řešeném území. V kapitole „Dispoziční uspořádání vybraných intermodálních terminálů“ výše uvedeného projektu nejsou uvedeny žádné konkrétní typologické údaje.

Následující schéma dokládá zcela obecné zásady ideového (optimálního) uspořádání celků VLC.

Vzhledem k povaze územní studie byly v analytické části dokladovány příklady, ze kterých byly odvozeny zejména plošné a další charakteristické prvky, obvyklé u intermodálních terminálů, které tvoří základ VLC. Základní parametry byly odvozené ze schémat a leteckých

snímků jejich převedením do grafické podoby umožňující změřením vybraných prvků, a doplněné případně dalšími parametry získanými z informací uváděných provozovateli terminálů.

Za typologický vzor bylo vzato řešení Logistického centra Graz v Rakousku



Návrh uspořádání intermodálního terminálu jako součásti VLC (optimální schéma)

Vzhledem k nezbytnosti ve výsledku dokladovat parametry AGTC tak, aby terminál odpovídal zařazení do sítě TEN-T jako součást „Nákladních železničních koridorů podle NAŘÍZENÍ (EU) 913/2010“, bylo nezbytné navrhnout zcela konkrétní uspořádání a poměrně detailní dispoziční (prostorové) členění VLC, které zároveň reaguje na řadu limitů daných stávajícím využitím území a polohou dopravní technické infrastruktury nadmístního významu.

3.2 PŘEDPISY DLE DOHODY AGTC

Dohoda AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations)

Dohoda specifikuje podstatné pojmy:

- "kombinovaná doprava" znamená dopravu nákladů v jedné a té samé jednotce s využitím několika druhů dopravy;
- "sít' nejdůležitějších tras mezinárodní kombinované dopravy" zahrnuje všechny železniční tratě, které jsou považované za důležité pro mezinárodní kombinovanou dopravu, pokud:
 - v současné době jsou využívány pro pravidelnou mezinárodní kombinovanou dopravu (např. dopravu silničních návěsů a souprav, výměnných nadstaveb a kontejnerů);
 - jsou důležitými přípojnými tratěmi pro mezinárodní kombinovanou dopravu
 - očekává se, že v blízké budoucnosti budou důležitými tratěmi kombinované dopravy

- "příslušné objekty" jsou terminály používané pro kombinovanou dopravu, pohraniční stanice, stanice pro výměnu skupin vagónů, stanice pro změnu rozchodu kolejí i trajektové linky nebo přístavy, které mají důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu.

Dohoda specifikuje mimo jiné:

- Důležité železniční tratě pro mezinárodní kombinované dopravy mimo jiné **C-E61** (Bad Schandau) Děčín-Nymburk-Kolín-**Brno**-Břeclav-Lanžhot (-Kúty)
- Objekty, které mají důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu, mimo jiné ČR - **Brno**, České Budějovice, Cheb, Jihlava, Kolín, Lovosice, Ostrava, Plzeň, Praha, Uhřetěves, Praha - Žižkov, Přerov

Dohoda specifikuje:

Technické charakteristiky sítě nejdůležitějších tratí mezinárodní dopravy, tratě dělí do dvou základních kategorií:

- a) existující tratě, které v případě nutnosti mohou být modernizované
- b) nové tratě, které se budou stavět

Parametry pro nové tratě:

počet kolejí	2
min. vzdálenost mezi osami kolejí	4,2 m
min. traťová rychlost	120 km/h
dovolená hmotnost na nápravu vagónů	20 t
maximální sklon	12,5 mm/m
Min. užitečná délka staničních kolejí	750 m

Dohoda dále specifikuje:

- Požadavky na efektivní služby mezinárodní kombinované dopravy (převážně organizačního rázu)
 - pro terminály platí minimální časový rozdíl mezi převzetím nákladu a odesláním vagónů (nesmí překročit 1hod)
 - minimalizace prostojů silničních vozidel (max. 20 min.)
- Požadavky na umístění terminálů tak, aby zajišťovaly
 - **rychlý a jednoduchý přístup na silnice** - směrem k ekonomickým (produkčním) subjektům a centrům
 - **dobré spojení s hlavními železničními trasami**, které umožňují přepravu skupin vozů rychlými nákladními vlaky kombinované dopravy.

Pozn.: tučně jsou vyznačeny parametry, které musí splňovat územně technické řešení VLC.

4. ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PŘEDPOKLADY A NÁVRH "UMÍSTĚNÍ VLC"

Z výše uvedeného je zřejmé, že **dobré spojení s hlavními železničními trasami**, které umožňují přepravu skupin vozů rychlými nákladními vlaky kombinované dopravy, **a vlastní kolejové připojení VLC, které musí splňovat parametry podle příslušných předpisů, včetně AGTC**, je pro polohu VLC rozhodující. Splnění této podmínky vyplývá z polohy, kterou má Brno v rámci sítě TEN-T, i vzhledem ke specifikaci jako objekt, který má důležitý význam pro mezinárodní kombinovanou dopravu.

Vyšší **multimodální standard VLC je zajištěn** mimořádně významným a bezprostředním kontaktem k mezinárodnímu letišti Brno – Tuřany ať již přímo, nebo prostřednictvím BALP.

Dalším zcela nezbytným předpokladem je požadavek na **rychlý a jednoduchý přístup na silniční síť**, která zprostředkovává vztah VLC k lokalitám produkčních zón zpracovatelského průmyslu a distribuce v kontaktním pásmu VLC např.:

- Brněnská průmyslová zóna na Černovické terase
- Průmyslový a skladový areál Chrlice
- komerční zóna mezi ulicemi Evropskou a Brněnskou s možností umístění velkoplošného obchodního zařízení
- potenciál ploch pro produkční zóny
 - zónu mezinárodního letiště Brno – Tuřany (plochy přímo navazující na VLC)
 - zónu Brněnské Ivanovice – sever mezi D1 a obchvatem Brněnských Ivanovic
 - zónu Tuřany – sever v návaznosti na silnici II/380
 - zónu Šlapanice
- další zóny mimo jádro aglomerace – předpokládaný atrakční obvod VLC je cca 100-150 km

4.1 ŠIRŠÍ DOPRAVNÍ VZTAHY V JIHOVÝCHODNÍ ČÁSTI BRNĚNSKÉ AGLOMERACE – PŘEDPOKLAD PRO DOBROU DOSTUPNOST VLC

Předpokladem optimálního napojení VLC na silniční síť ve smyslu předpisů AGTC je existence významných tras dálniční a silniční sítě v bezprostředním kontaktu s prostorem VLC.

D1 včetně rozšíření

Dálnice D1 s výhledovou útvárovou MÚK je v území rozhodující částí dopravního systému celostátního (mezinárodního) významu, který má pro umístění VLC a jeho obsluhu zásadní význam, všechny zvažované varianty VLC předpokládají možnost připojení prostřednictvím části útvárové křižovatky D1 – Tuřanka, Průmyslová

Silnice II/380,

Silnici II/380 lze zařadit mezi dopravně nejvýznamnější silnice II. třídy v celém Jihomoravském kraji. Jedná se o komunikaci se silným dopravním významem spojující města Hodonín a Brno. I přes skutečnost, že většina těchto dálkových spojů mezi Brnem a Hodonínem je uskutečňována přes silnici I/55 a dálnici D2, je celá další oblast mezi D2 a silnicí I/54 napojena právě na II/380, což přináší silný radiální vztah. Nejvíce zatížený je úsek od lokality Sokolnice – Telnice směrem na Brno. Zde se nejen zvyšuje dopravní zatížení vlastní II/380, ale v tomto území se na II/380 napojují další komunikace II. tříd s nižším dopravním významem jako např. II/416 a II/418. Růst dopravního zatížení směrem na Brno dále zvyšuje její význam.

Jihovýchodní tangenta

Koncepčně je v prostoru Tuřan a Chrlic nutno zvažovat uspořádání systému s tzv. Jihovýchodní tangentou. U této komunikace v současnosti není rozhodující její šířkové uspořádání, ale spíše snaha o propojení rozvojového potenciálu výrobních ploch v oblasti Tuřan s dálnicí D2, tedy propojení II/380 na dálniční systém a dále na silnici II/152. Vlastní silnice II/380 po křížení s JZ tangentou (mimoúrovňovou křižovatkou) bude vedena mimo zastavěné území severovýchodním obchvatem Tuřan, v kontaktu s výhledovou MÚK (částí útvárové křižovatky D1 - Tuřanka+Průmyslová, až do prostoru průmyslové zóny Černovická terasa a ukončena na MÚK Průmyslová - Velký městský okruh. Napojení celého sběrného území silnice II/380 tak nebude již na tzv. Bratislavskou radiálu – ulici Hněvkovského, ale na Velký městský okruh (VMO) v západnější poloze.

Silnice II/417 (přeložka)

Trasa silnice II. tř. č. 417 Křenovice – Tuřany s napojením na silnici II/380 v současnosti v poloze jižně od letiště Brno - Tuřany může být změněna jako část obchvatu Šlapanic s mimoúrovňovým křížením vlárské železniční tratě a pokračováním ve směru obchvat Slatina, na směr Brno – Evropská s pokračováním k útvarové křižovatce D1 – Tuřanka+Průmyslová; může tak zprostředkovat vztah VLC k potenciálu ploch výroby zóny Šlapanice a současně obsluhu letiště ze směru VMO – Průmyslová – Evropská.

Předpokládané výhledové uspořádání

Lze předpokládat, že optimálním řešením bude výhledové napojení sil. II/380 na část Jihovýchodní tangenty, která by měla být realizována minimálně mezi sil. II/380 a dálnicí D2 (jižní větev JZT). Takto se vytvoří komfortní napojení sil. II/380 na dálnici D2 a dojde k potlačení nevhodného vedení přes sil. II/152 a Chrlice. Dále se předpokládá realizace obchvatu Tuřan a úprava trasování sil. II/380 k dálnici D1. Zde by výhledově měla být realizována nová mimoúrovňová křižovatka s dálnicí D1 napojující sil. II/380 a průmyslovou zónu Černovická terasa na vyšší komunikační systém. Vlastní sil. II/380 pak bude ukončena až na Velkém městském okruhu v místě MÚK Průmyslová. Silnice II/380 tak vytvoří novou radiálu v ochranném silničním systému Brna mezi D1 (nejvyšším tzv. III. ochranným systémem) a VMO (II. ochranným systémem). Tato radiála – pravděpodobně „Hodonínská“ bude sice významově nižší než radiály Pražská, Ostravská, Bratislavská či Svitavská, ale bude součástí základního komunikačního systému města Brna. Poloha přeložky silnice II/417 bude ověřena v rámci projednání ÚP Šlapanice. V každém případě propojení mezi VMO a letištěm Brno – Tuřany prostřednictvím ul. Průmyslové s pokračováním ve směru Evropská je velmi žádoucí.

Pozn: Výhledové řešení v popisovaném rozsahu není dokumentováno vzhledem k tomu, že byly zahájeny práce na ZÚR JM kraje, že se projednává Změna „Aktualizace ÚPmB“ a Návrh ÚP Šlapanic, tedy dokumenty, jejichž význam pro stanovení dopravní koncepce v prostoru mezinárodního letiště Brno – Tuřany je zásadní, proto je nezbytné výše uvedený návrh na předpokládané výhledové uspořádání silniční sítě považovat za orientační.

4.2 VARIANTY KOLEJOVÉHO ŘEŠENÍ VLC

Zásadní podmínkou a současně předpokladem pro umístění VLC v území a jeho uspořádání je kolejové řešení, které musí splňovat parametry podle příslušných předpisů, včetně AGTC; to také určuje varianty kolejového uspořádání a tím i varianty uspořádání VLC.

Navrženy jsou 3 varianty s následujícím připojením vlečkového systému:

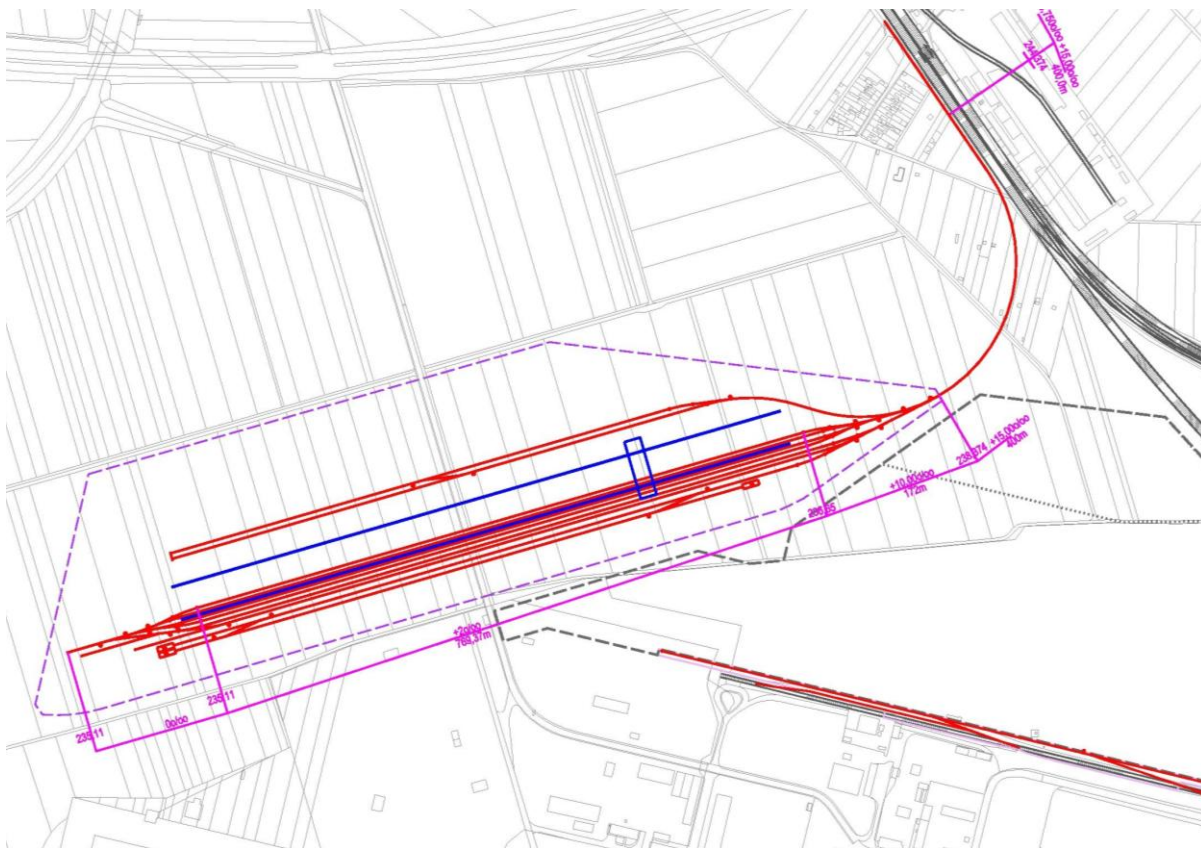
„VAR A“ – se samostatným vlečkovým připojením ze stanice Slatina a samostatně řešeným areálem VLC

„Var B“ – s odpojením samostatné vlečky z vlečky letiště Brno – Tuřany (*vlečkové připojení nesplňuje technické parametry*) a předpokládaným společným uspořádáním VLC a BALP

„VAR C“ - připojení jedinou vlečkou letiště Brno – Tuřany jejím prodloužením a samostatně řešeným areálem VLC

Všechny varianty jsou navrženy tak, že vnitřní silniční provoz nekříží koleje

4.2.1 VARIANTA A



Parametry

Připojení na trať z železniční st. Brno-Slatina

spojovací kolej délka / poloměr 845m, min. poloměr $r=190$ m

spojovací koleje sklon $15^{0/00}$

užitečná délka kolejí kontejnerového překladiště 4 750m

užitečná délka kolejí nakládací rampy 2 630 m

koleje pro nakládku kamionů (RO-LA) a výměnných nástaveb:

dvě koleje délky 720m, které jsou pro variabilitu provozu opatřeny třemi čelními rampami na obou koncích se vzájemným prospojkováním. Koleje slouží k nakládce a vykládce kamionů (tahač+návěs) na speciální železniční vozy (systém RO-LA)

Ostatní koleje určené pro provoz terminálu:

Výtažná kolej, určená pro odstup trakčního vozidla 40 m

Odstavná kolej pro trakční vozidla 70 m (příp. včetně remízy)

Odstavná kolej pro správkové vozy 70 m

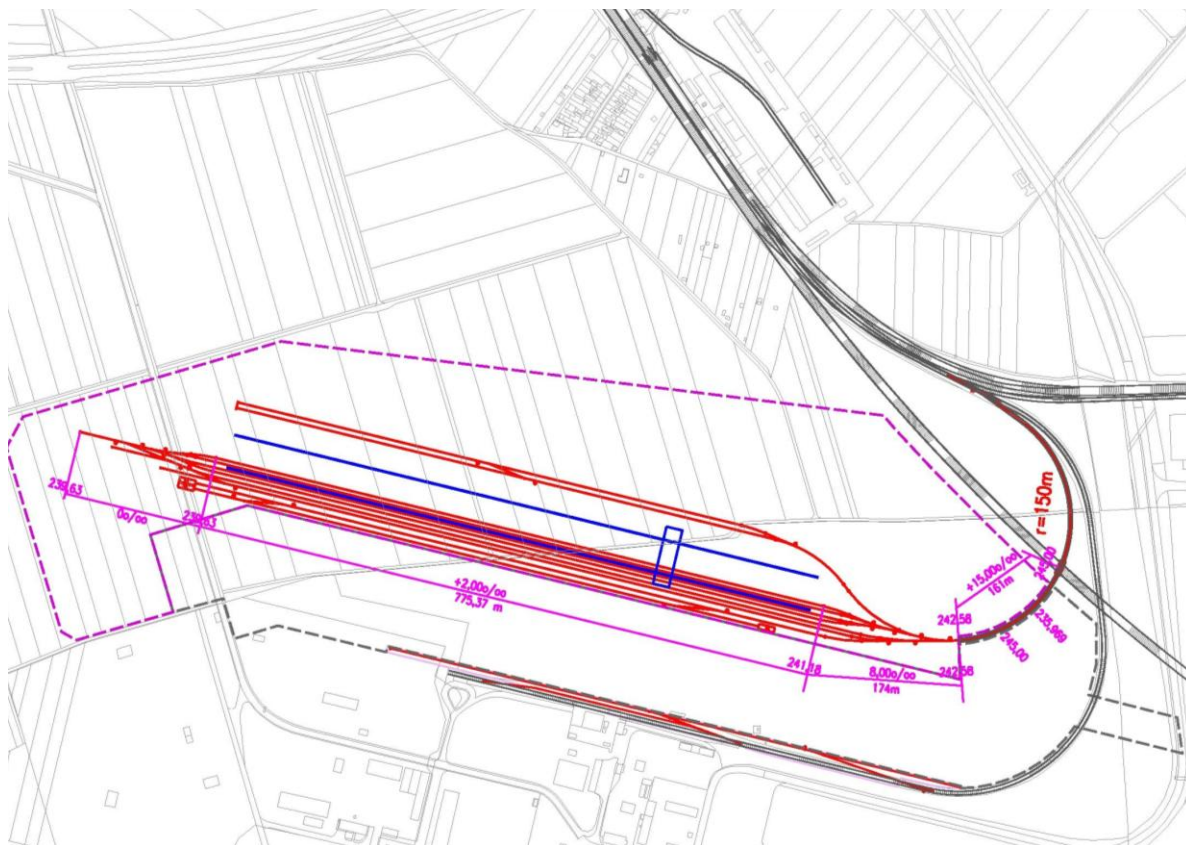
Odstavná kolej pro nákladní vozy 750 m

Objízdná kolej, určená pro objetí lokomotivy 750 m

délka kolejí portálového jeřábu 745 m

Terénní podmínky: spojovací kolej v zářezu do 6m, terminál v zářezu i násypu do výšky 6m.

4.2.2 VARIANTA B



Parametry

Připojení na trať ze stávající vlečky Letiště Brno

spojovací kolej délka / poloměr 446 m, min. poloměr $r=150$ m

spojovací kolej sklon $15^{0/00}$

užitečná délka kolejí kontejnerového překladiště 4 750 m

užitečná délka kolejí nakládací rampy 2 630 m

koleje pro nakládku kamionů (RO-LA) a výměnných nástaveb:

dvě koleje, které jsou pro variabilitu provozu opatřeny třemi čelními rampami na obou koncích se vzájemným prospojkováním. Koleje slouží k nakládce a vykládce kamionů (tahač+návěs) na speciální železniční vozy (systém RO-LA)

Ostatní koleje určené pro provoz terminálu:

Výtažná kolej, určená pro odstup trakčního vozidla 40 m

Odstavná kolej pro trakční vozidla 70 m (příp. včetně remízy)

Odstavná kolej pro správkové vozy 70 m

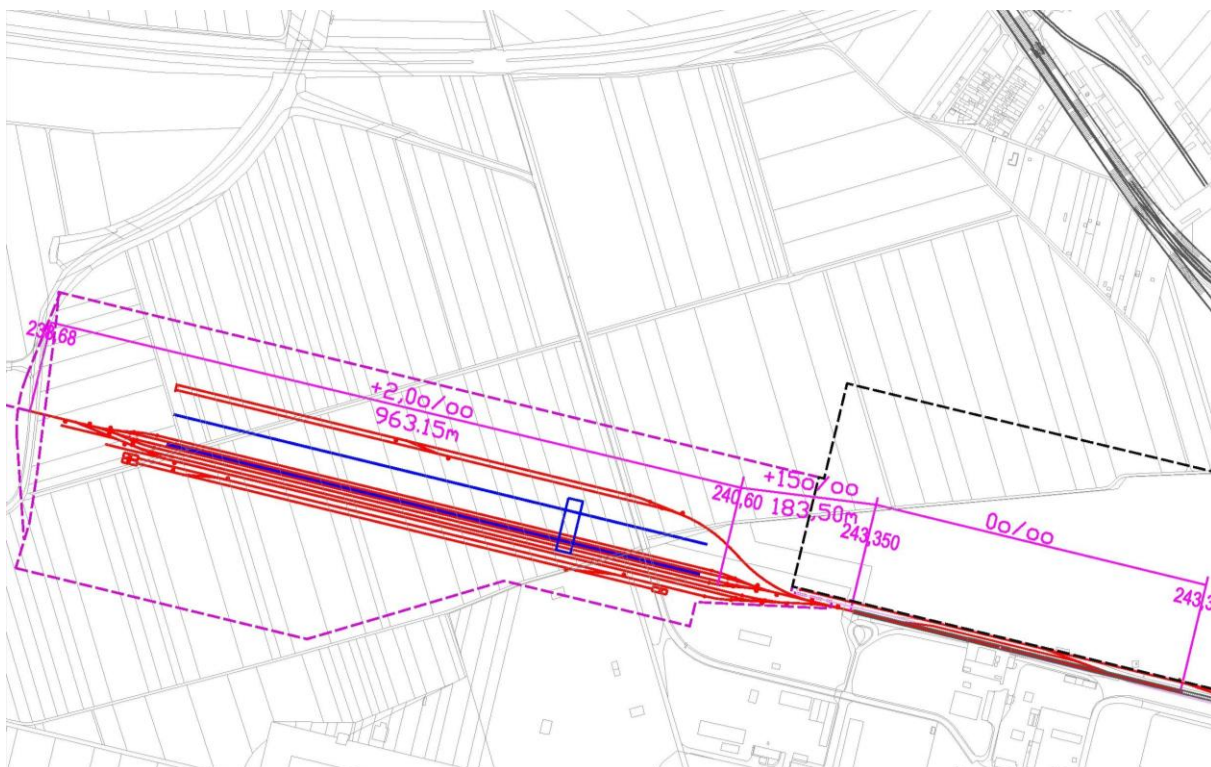
Odstavná kolej pro nákladní vozy 750 m

Objízdna kolej, určená pro objetí lokomotivy 750 m

délka kolejí portálového jeřábu 745 m

Vlečkové připojení nesplňuje technické parametry – varianta nebude dále řešena

4.2.3 VARIANTA C



Parametry

Připojení na trať na stávající vlečku Letiště Brno a.s.

vlečka délka / poloměr napoj. 0 m, min. poloměr $r=190$ m

vlečka sklon $0^{\circ}/00$

užitečná délka kolejí kontejnerového překladiště 4 750 m

užitečná délka kolejí nakládací rampy 2 630 m

koleje pro nakládku kamionů (RO-LA) a výměnných nástaveb:

dvě koleje, které jsou pro variabilitu provozu opatřeny třemi čelními rampami na obou koncích se vzájemným prospojkováním. Koleje slouží k nakládce a vykládce kamionů (tahač+návěs) na speciální železniční vozy (systém RO-LA)

Ostatní koleje určené pro provoz terminálu:

Výtažná kolej, určená pro odstup trakčního vozidla 40 m

Odstavná kolej pro trakční vozidla 70 m (příp. včetně remízy)

Odstavná kolej pro správkové vozy 70 m

Odstavná kolej pro nákladní vozy 750 m

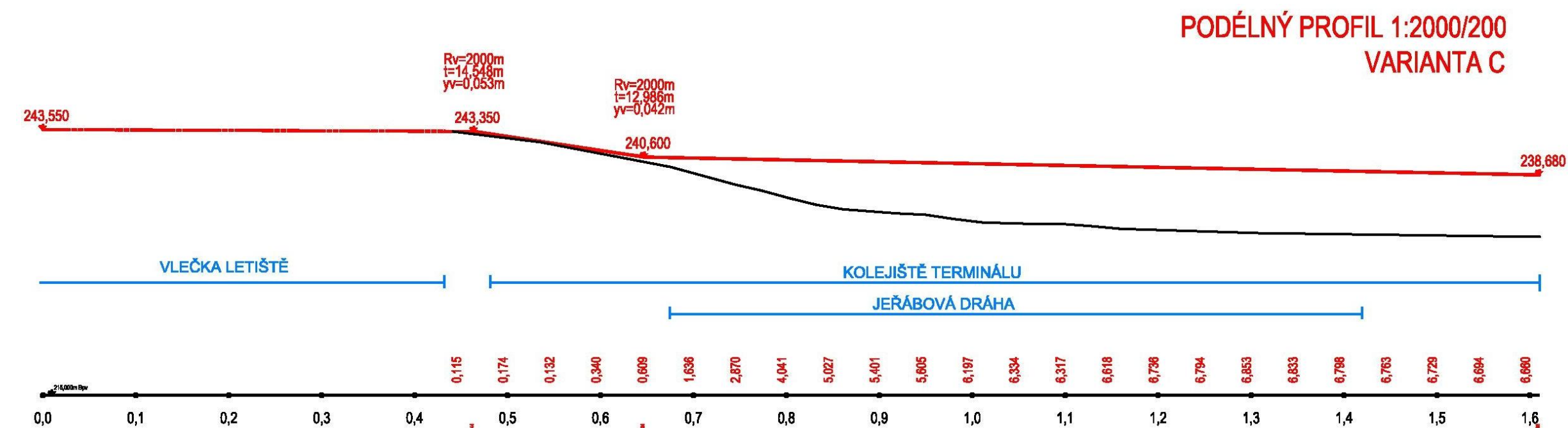
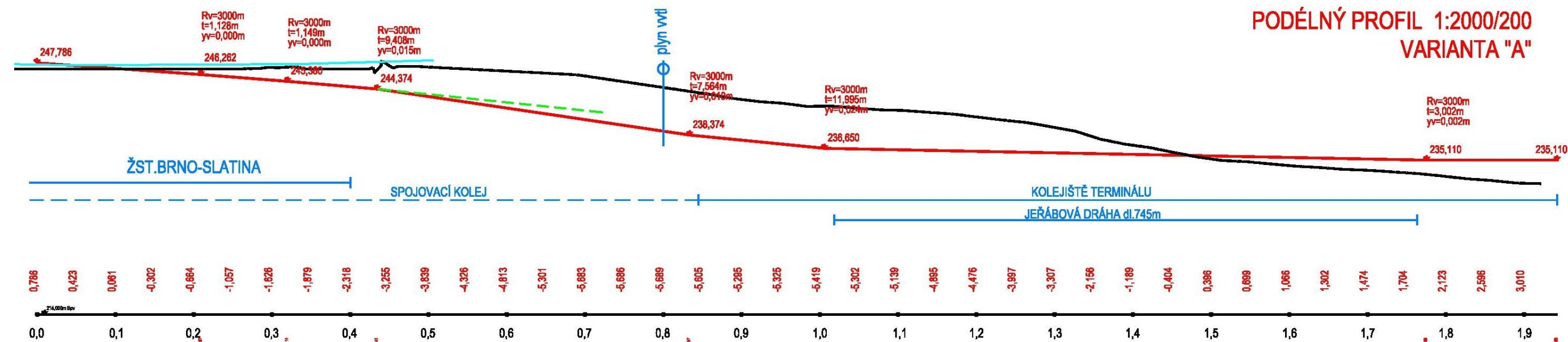
Objízdna kolej, určená pro objetí lokomotivy 750 m

délka kolejí portálového jeřábu 745 m

Terénní podmínky: většina terminálu na násypu výšky cca 6 m

Provozní omezení: vazba na provoz na vlečce Letiště (zásobování PHM, plánovaný areál B.A.L.P, ev. připojení osobní dopravou)

PODÉLNÉ PROFILY

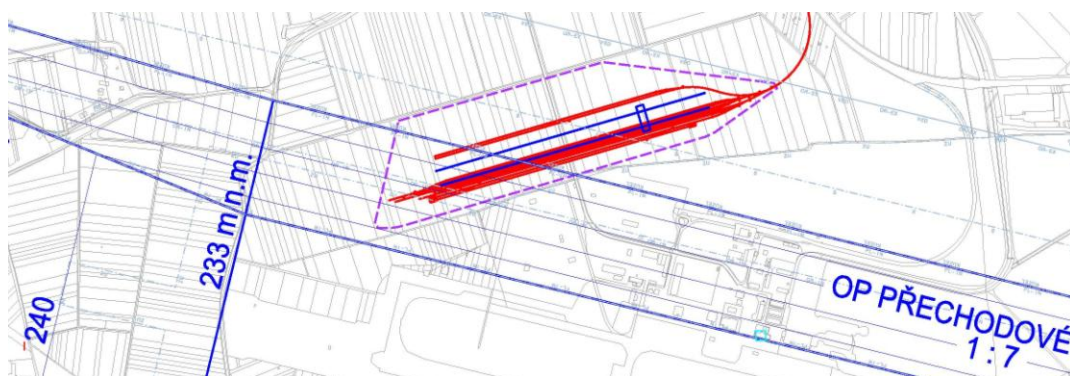


5.1 OCHRANNÁ PÁSMA MEZINÁRODNÍHO LETIŠTĚ BRNO TUŘANY

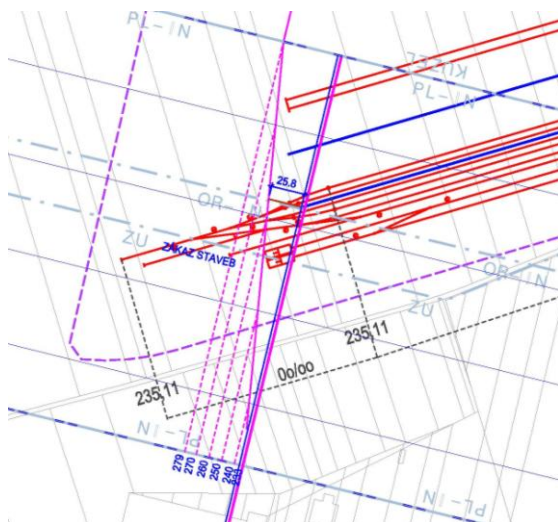
Ochranná pásma letiště a leteckého provozu, která mají zásadní vliv na řešení VLC:

- OP venkovního vedení VVN
- OP zájmového území letiště
- OP kuželové plochy – limituje výšku objektů a zařízení

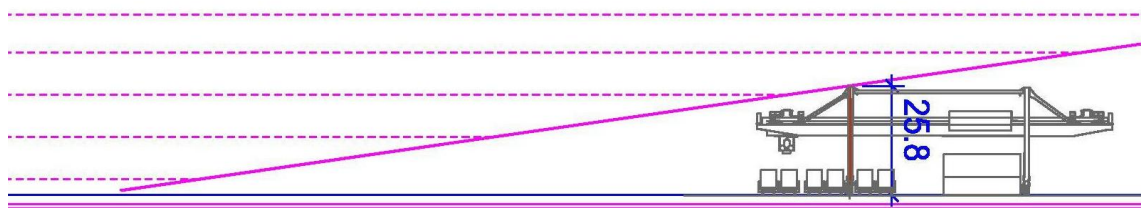
- venkovní vedení VVN se v území nepředpokládá
- dotčení zájmového území letiště plochami VLC je možné; pro navrhované navazující komerční plochy výroby a logistiky bude posouzeno samostatně, po výběru optimální varianty a v rámci předpokládaného návrhu Změny ÚPmB a v kontextu efektivního využití území včetně zájmů rozvoje letiště
- pro posouzení vlivu OP kuželové plochy poskytlo Letiště Brno, a.s. podrobné podklady a pro řešení „VAR C“ je doložen výškový limit pro konstrukci portálového jeřábu, jehož dráha zasahuje do OP. Za podmínky splnění uvedeného limitu lze „VAR C“ považovat za plnohodnotnou



KOLEJOVÉ ŘEŠENÍ „VAR A“ VE VZTAHU K VYMEZENÍ KUŽELOVÉ PLOCHY



VÝŠKOVÉ HLADINY VE VZTAHU KE KOLEJIŠTI TERMINÁLU



VÝŠKOVÝ LIMIT KONSTRUKCE PORTÁLOVÉHO JEŘÁBU

5.2 BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO VTL PLYNOVODU DN 500 S TLAKEM NAD 40 BARŮ

Bezpečnostní pásmo VTL plynovodu DN 500 s tlakem nad 40 barů ovlivňuje využití území v poměrně rozsáhlé části území a limituje způsob jeho využití. Přístup správce VTL plynovodu NET4GAS a.s., s ohledem na nezbytné zvýšení bezpečnosti zejména osob v BP plynovodu posuzuje využití ploch a zejména stavebních záměrů jako jednotlivé případy. Obecně se nevylučuje stavební využití uvnitř bezpečnostního pásma, postup však musí být zcela individuální, tj. pro každý záměr je nezbytné zpracovat „studii posouzení vlivů VTL plynovodu na stavby a jejich účel využití“. Studii musí zpracovat oprávněná firma. Problém pro postup v územním plánování je, že posouzení vlivu případné havárie plynovodu na pozemky stavby a zařízení v zastavitelných plochách, které zasahují do BP pásma plynovodu, platí pouze pro objekty, pro které byl vypracován posudek, a to ve fázi projektu pro územní rozhodnutí a stavební povolení. Pro další navrhované zastavitelné plochy lze pouze předpokládat, že umístění pozemků staveb a zařízení bude pravděpodobně možné za obdobných podmínek jako u plochy resp. stavby, ke které bylo vydáno stanovisko (jak vyplývá z konzultace se zástupcem správce plynovodu o projednání postupu v případě posuzování záměru, který je předmětem územně plánovací přípravy). Pro potřebu získání stanoviska byla zpracována samostatná zakázka TECHNICKÁ POMOC „Posouzení možnosti využití území v bezpečnostním pásmu VTL plynovodu nad 40 barů, včetně souvisejících zařízení z hlediska výstavby veřejného logistického centra“ /Brno prosinec 2013/ a Stanovisko NET4GAS a.s. z 16. 1. 2014, ze kterého vyplývá, že je možné umístit objekty s větším počtem osob v nejmenší vzdálenosti 90 m, měřené kolmo od půdorysu VTL plynovodu DN 500.

Z výše uvedeného vyplývá, že plochy v bezpečnostním pásmu VTL plynovodu DN 500 s tlakem nad 40 barů jsou podmíněně využitelné jako zastavitelné, přičemž podmínky stanoví správce VTL plynovodu (NET4GAS a.s.) ve fázi přípravy územního rozhodnutí. Navrhovaná „VAR A“ je v souladu s podmínkami stanovenými správcem VTL plynovodu a řešení lze uplatnit ve změně ÚPmB, pokud bude tato varianta vybrána jako optimální; obdobně by měly být využitelné i plochy v širším území, ve kterém se nachází potenciál zastavitelných ploch.

Stanovisko, které bylo vydáno k navrženému využití ploch VLC ve „VAR A“ vytváří předpoklad, že zastavitelné plochy v BP plynovodu je možné vymezit, přičemž pro umístění staveb a zařízení platí podmínka jejich jednotlivého posouzení, a to zejména z hlediska ochrany osob (jejich životů a zdraví) při pobytu uvnitř BP v určité vzdálenosti (90 m) od plynovodu. Problémem je, že ÚPmB nenavrhuje, resp. neumisťuje jednotlivé stavby a zařízení, ani nespécifikuje druh staveb a zařízení (zejména z hlediska pobytu osob, které by mohly stavby a zařízení jakkoli užívat). Způsob, kterým bude možno vymezit podmínky pro stanovení:

- a) prostoru uvnitř BP, ve kterém mohou být vymezeny zastavitelné plochy,
- b) podmínky pro umístění staveb a zařízení v takto vymezeném prostoru,

vychází z předpokladu, že provozovatel souhlasí s využitím plochy v BP za určitých podmínek (viz stanovisko NET4GAS, s.r.o.), které by mohly být v poloze ÚP vymezeny jako „specifické podmínky využití území v BP VTL plynovodu“. Lze předpokládat, že pouhá informace (odůvodnění) by nemusela být pro provozovatele dostatečně závazná

6. NÁVRH DISPOZIČNÍHO (PROSTOROVÉHO) USPOŘÁDÁNÍ VLC

Návrh vymezuje následující skladebné prvky VLC:

- **Terminál kombinované dopravy** – uskutečňuje překládku (skladování) přepravních jednotek – kontejnerů (výměnných nástaveb) mezi železniční a silniční dopravou, včetně vazby na cargo mezinárodního letiště Brno – Tuřany
- **RoLa** (druh kombinované nákladní dopravy, pro přepravu kamiónů po železnici na speciálních nízkopodlažních vozech) - prostor k najíždění silničních vozidel na železniční vagóny
- **Logistické centrum** - bude sloužit k manipulaci, skladování, distribuci zboží
- **Administrativa** – řízení provozu VLC
- **Celnice**
- Čerpací stanice PHM
- Servisní dílna (opravy kontejnerů)

Orientační dispoziční řešení „VAR A“ a „VAR C“ je dokladováno ve výkresové části viz výkresy č. 7 a 8.

7. URBANISTICKÝ NÁVRH

Pro celkovou urbanistickou koncepci řešeného území je rozhodující vymezení plochy pro dopravu kombinovanou (VLC) v rozsahu, který rámcově odpovídá nárokům na fungování všech složek VLC. Případná rezerva pro některou z funkcí VLC (vyjma terminálu) je možná v navazujících průmyslových plochách (PP); mohlo by se jednat o případné rozšíření vstupních prostorů VLC nebo navazujících ploch pro objekty manipulace se zbožím. Plocha navržená pro obě varianty má přibližně stejný plošný rozsah a přibližně stejnou polohu omezenou stávajícími a rozvojovými plochami letiště, a předpokládaným využitím části území pro BRNO AIRPORT LOGISTIC PARK (BALP). Vzájemná pozice VLC a BALP je v obou variantách provozně nezávislá, ale nevylučuje bezprostřední vzájemnou vazbu; v obou variantách lze případně pro BALP vymezit navazující plochy pro jeho další rozvoj. Rozsah i tvar ploch do určité míry vymezují také limity specifikované v předchozím textu, případně trasa přeložky silnice II/380.

Urbanistický návrh vychází z polohy terminálů, které jsou určeny kolejovým řešením (viz kap „Varianty kolejového řešení VLC“). Urbanistický návrh řeší varianty „VAR A“ a „VAR C“; varianta „B“ nesplňuje technické podmínky připojení a není dále řešena.

Kromě situačního uspořádání obě varianty reflektují charakter terénu. Terén, který je v prostoru severozápadně od letiště vnímán jako plochý, má spád povšechně ve směru od východu k západu, tedy převážně ve směru podélné osy terminálu. Největší rozdíl u „VAR A“ je v délce jeřábové dráhy cca 7-8 m; je ovšem nezbytné vnímat i terénní rozdíl v místě odpojení spojovací koleje v železniční stanici Brno - Slatina vůči kolejišti terminálu. Ve „VAR C“ je v rozsahu jeřábové dráhy rozdíl mezi rostlým a upraveným terénem cca 6 m - viz schéma „Podélné profily“. Technické řešení terénních úprav, stejně jako křížení spojovací koleje s VTL plynovodem, bude součástí dalších stupňů přípravy; na uspořádání ploch toto řešení nemá zásadní vliv.

Uspořádání ostatních funkčních ploch je podřízeno řešení VLC a navazujících tras silniční dopravy, kterými se území připojuje na dálnici a silnici II. tř., jako nezbytné podmínky pro umístění centra. Návrhové plochy pro průmyslovou výrobu a skladování jsou vymezeny zejména v pásu podél D1, s možností využití ploch částečně v BP VTL plynovodu (např. pro skladování na volných plochách bez objektů). V prostoru mezi trasou plynovodu a koridorem D1 jsou vymezeny územní rezervy, důvodem je především stávající stanice katodové ochrany a její

ochranné pásmo, které rozšiřuje část území, ve kterém bude využití málo efektivní. Současně bude nezbytné řešit problematiku stávající plochy bydlení „Slatinka“, která je již v současné době bezprostředně zasažena negativními vlivy dopravy (především D1, železnice). Vzhledem k cílovému způsobu využití ploch je existence bydlení v tomto území nepřijatelná, zvláště v poloze, ve které nelze zaručit kvalitu prostředí v chráněném venkovním prostoru.

8. DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

8.1 DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Doprava drážní

Tratě stávající i navrhované jsou respektovány, včetně terminálu veřejné hromadné dopravy „Letiště Brno-Tuřany“ na přeložce přerovské tratě. Záměr obsluhy letiště dráhou (viz varianty), není s kolejovým řešením VLC v kolizi. Kolejové řešení variant VLC je specifikováno v samostatné kapitole.

Doprava silniční

Dálnice D1 včetně jejího zkapacitnění s výhledovou útvárovou MÚK je plně respektována.

Silnice II/380 (přeložka), je respektována s drobnou směrovou úpravou, která umožňuje vyvinout kolejový systém VLC „VAR C“ v požadovaných parametrech (délka kolejí terminálu); současně směřuje na navrhovaný mostní objekt přes D1 v přímém směru do ul. Průmyslové. Tato úprava současně umožňuje v co největším rozsahu využít stávající trasu ul. Průmyslové. V souvislosti s touto úpravou se navrhuje poloha obchvatu Brněnských Ivanovic v rámci koridoru vymezeného v „Aktualizaci ÚPmB“, který je současně páteří obsluhy ploch PP.

Trasa silnice ve směru Šlapanice – křižovatka s ul. Evropskou (viz Návrh ÚP Šlapanice) je navržena v poloze odpovídající řešení variant VLC, s ukončením na útvárové křižovatce D1 – Tuřanka, Průmyslová - „VAR C“, resp. na silnici II/380 - „VAR A“. Zásadou návrhu je, aby křížení silnic s drahou včetně vlečkových tratí bylo pouze jedním mostním objektem.

Ostatní obslužné komunikace jsou navrženy tak, aby umožnily obsluhu všech navrhovaných ploch včetně rezerv.

Doprava letecká

Plochy mezinárodního letiště Brno – Tuřany nejsou dotčeny. Využívání ploch v ochranných pásmech (OP) je popsáno v kapitole „OCHRANNÁ PÁSMATA MEZINÁRODNÍHO LETIŠTĚ BRNO TUŘANY“.

Doprava cyklistická a pěší

V řešeném území nejsou vymezeny cyklotrasy základního systému. Navrhované plochy dopravy silniční liniové však mají dostatečnou dimenzi a umožňují vést trasy (pravděpodobně dopravní – nikoli rekreační) v souběhu se silničními trasami zejména v návaznosti na ul. Průmyslovou s pokračováním podél přeložky silnice II/380 a podél ul. Řípské a Evropské k terminálu hromadné dopravy „Letiště Brno – Tuřany“. Pěší doprava je výhradní záležitostí podrobnějšího řešení jednotlivých funkčních ploch.

8.2 TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA

Energetika

Zásobování elektrickou energií a plynem bude realizováno na základě smluvních vztahů s příslušnými distributory.

Vodní hospodářství

Zásadní pro řešení nejen ploch VLC, ale území jako celku, je odvádění splaškových a dešťových vod, a to s ohledem na konfiguraci terénu a rozdílné hydrogeologické podmínky v oblasti.

Výhledové zastavitelné a přestavbové plochy budou odvodňované oddílným systémem, a to s napojením na oddílnou kanalizaci, resp. vodoteč.

Pro návrh odvedení dešťových vod platí požadavek hospodaření s dešťovými vodami. Pro napojení na dešťovou kanalizaci je dán hodnotou 10,0 l/s.ha, pokud není možné zasakování.

Jedním z velmi důležitých podkladů pro rozhodnutí nakládání s dešťovými vodami je hydrogeologická rešerše, zaměřená na vyhodnocení území města Brna s ohledem na možné zasakování dešťových vod (dle Generelu geologie). V rámci intravilánu města Brna bylo lokalizováno 5 typů horninového prostředí podle míry vhodnosti soustředěného zasakování dešťových vod do aktuálního horninového prostředí:

1. Plocha vhodná k zasakování – fluviální písčité štěrky údolní nivy v podloží povodňových hlín. Kolektor tvořen písčitými štěrky je velmi vhodný pro zasakování dešťových vod. Technické řešení zasakování se bude odvíjet od mocnosti povodňových hlín překrývajících tento kolektor.
2. Vhodné zasakování podmíněné – deluviální a eluviální hlinito-písčité a kamenité sedimenty v nadloží krystalických hornin. Vsakování dešťových vod v těchto oblastech je možné, přičemž propustnost horninového prostředí je obecně dobrá, pouze lokálně v místech výskytu jílovitohlinitých pokryvů zhoršená.

Další 3 typy horninového prostředí byly pro zasakování vyloučeny.

Posouzení horninového prostředí pro jednotlivé plochy a rozhodnutí o možnosti zasakování bude řešeno v dalších stupních přípravy.

Pro zadání odtoku dešťových vod z veškerých výhledových zastavitelných ploch do kanalizačního systému a do povrchových toků platí, že max. odtok dešťových vod nepřekročí hodnotu 10 l/s.ha. Pokud úprava plochy vykazuje odtok vyšší, je nutné navrhnout reálný způsob hospodaření s dešťovými vodami v rámci plochy.

Způsob využití ploch VLC i ploch PP umožňuje takové řešení, aby hodnota 10 l/s.ha nebyla překročena.

Kanalizační síť je navržena pouze v trasách tak, že severní větve „A“ stok jsou trasovány v koridoru bezpečnostního pásma VTL plynovodu cca v souběhu s plynovody. Jižní větve „B“ procházejí nezastavitelným územím OP letiště. Podélnými profily je doložena reálnost gravitačního odvádění dešťových a splaškových vod. *Pozn.: podélný profil dešťové kanalizace označený ve schématu „dA“ má prakticky shodný průběh s dokladovaným profilem „sA“.*

Řešení zásobování vodou bude posouzeno na základě výpočtů spotřeby vody v dalších fázích přípravy. V rámci této studie není možno předpokládat, jaký bude podíl ploch určených pro skladování a jaký pro průmysl (rozdíl v počtu zaměstnanců a z toho vyplývající spotřeby vody obou typů může být významný), rozložení míst spotřeby může mít také vliv na trasu vodovodu, proto není v území vymezena.

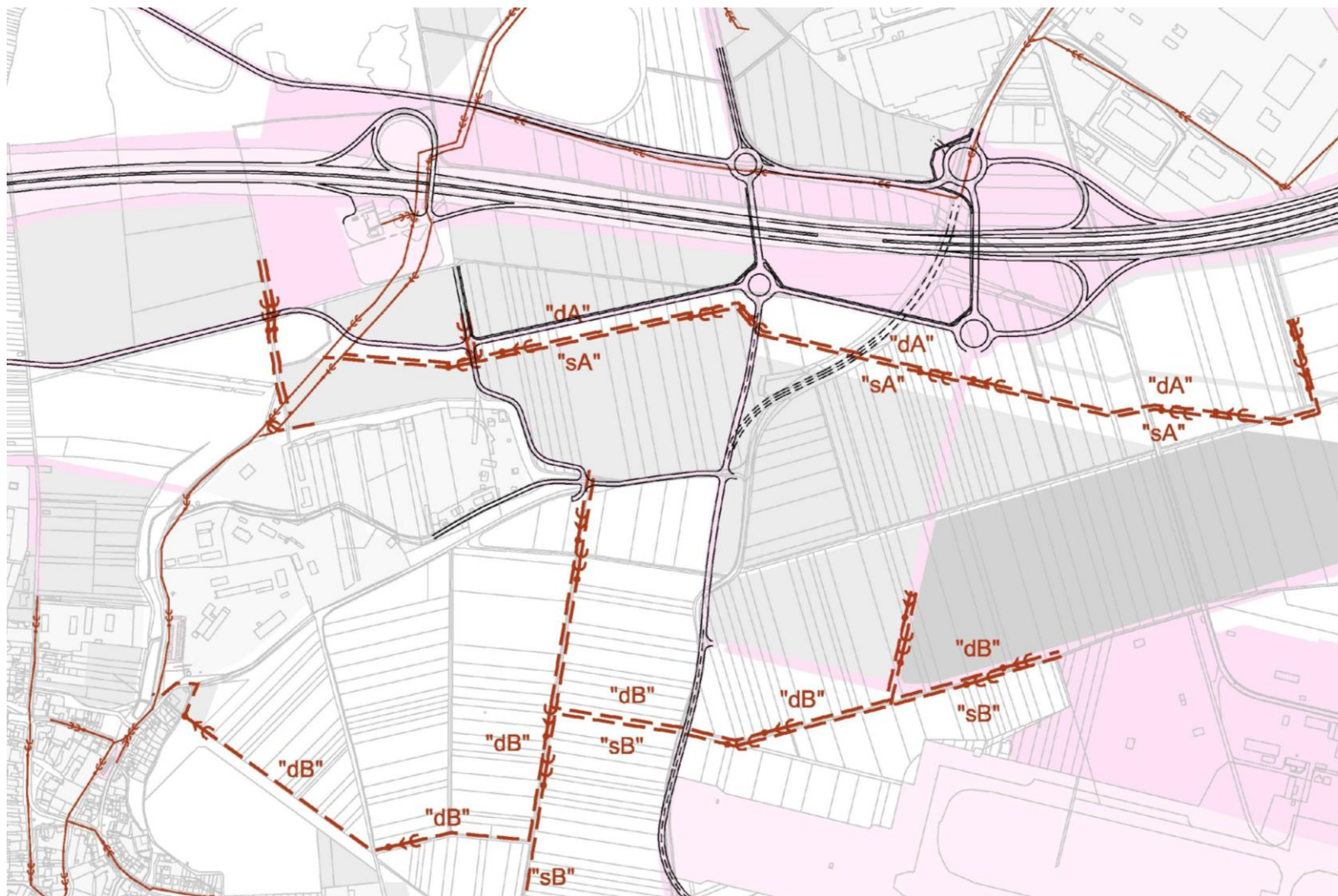


SCHÉMA STOKOVÉ SÍTĚ (zásady řešení jsou shodné pro „VAR A“ i „VAR C“)

„dA“ „dB“ dešťová kanalizace

„sA“ „sB“ splašková kanalizace

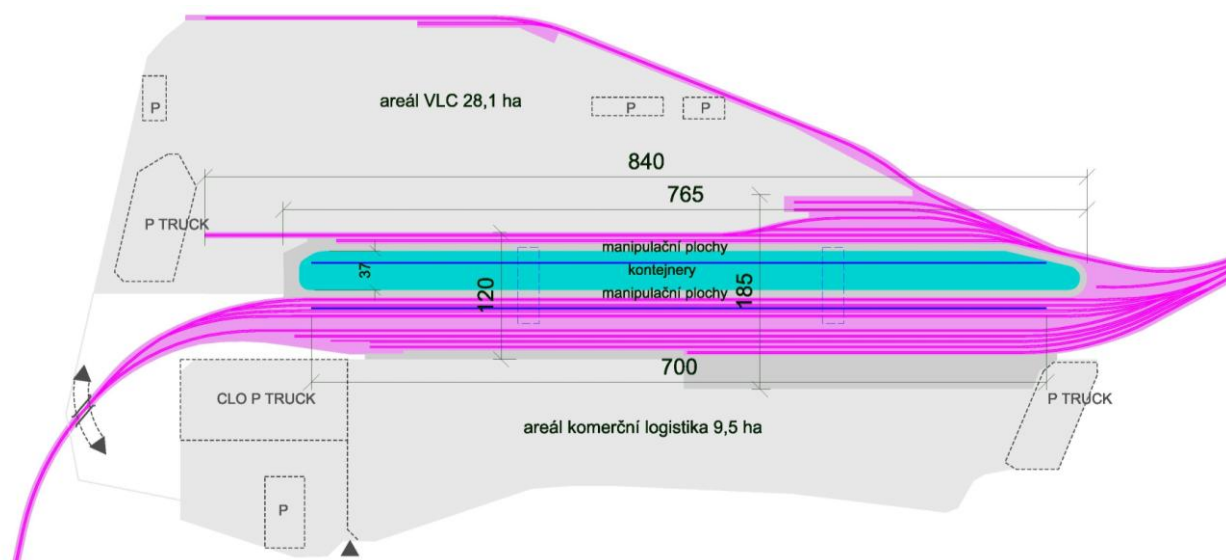
9. HODNOCENÍ VARIANT

Kriteria hodnocení variant řešení v lokalitě Letiště Brno - Tuřany jsou odvozena z různých zdrojů, ve kterých jsou specifikovány optimální podmínky a předpoklady pro umístění, realizaci a provoz terminálů, zejména:

- Zadání ÚS s požadavky na způsob řešení vzhledem k ochraně hodnot a životního prostředí,
- Politika územního rozvoje ČR,
- Dopravní politika ČR 2014-20,
- Parametry podle „Dohody AGTC“ (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations).

Hodnocení územně technických parametrů je založeno na porovnání s „VLC Graz“, které bylo typologickým vzorem pro návrh uspořádání variant, viz schéma.

Schéma „VLC GRAZ“



Hodnocení je provedeno v tabulkách HODNOCENÍ VARIANT ŘEŠENÍ VLC V LOKALITĚ U LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY

Do hodnocení není zařazena „VAR-B“; důvodem jsou zejména nedostatečné parametry vlečky a kolize s projektem BALP. Rozhodnutí o dopracování „VAR A“ a „VAR C“ vyplývá ze závěru čtvrtého výrobního výboru ze dne 20.8.2013.

Hodnocení je pro přehlednost převedeno do jednoduchého bodového vyjádření ve velmi úzké škále hodnot, která vyjadřuje stavy:

- 0 neutrální
- 1 pozitivní, vhodný, účelný, není problematický z hlediska vlivů na složky území
- 2 optimální, velmi dobrý, výhodný
- 1 nepříznivý, rizikový, problematický, omezující řešení
- 2 velmi nepříznivý, závadný, chybějící

HODNOCENÍ VARIANT ŘEŠENÍ VLC V LOKALITĚ U LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY
PODLE KRITERIÍ

zdroj > kriterií >	Zadání ÚS - cíle řešení ochrana hodnot		Zadání ÚS - účel studie vliv na ŽP a veř. zdraví		Politika územního rozvoje ČR		Dopravní politika ČR 2014-20	Parametry AGTC typologie - uspořádání		územně technické parametry - VLC porovnání parametru s VLC GRAZ						hodnocení podle kriterií
	kulturní hodnoty	přírodní hodnoty (dotčené území) ha	rezidenční území - dotčený poč. obyv. do 300m	rezidenční území - dotčený poč. obyv. do 500m	ochrana přírody (Natura) ochrana ŽP sídel	předpoklad multi modální přepravy	vztahy k dalším distribuč ním centrům	AGTC užitková dlélka staničních kolejí 750m	AGTC předpoklad připojení k silniční síti	rozsah areálu VLC celkem ha	volný sklad kontejnerů (stohování) ha	kontejnery manipulace ha	jeřábová dráha délka m	hala pro manipulaci se zbožím ha	RO-LA	body
kriterium >	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
GRAZ	x	x	x	x	x	x	x	750	přímý	28,1	2,7	1,05	700	?	1 kolej	
"VAR A"	nejsou dotčeny	nejsou dotčeny	25	75	nejsou dotčeny	3 módy	velmi dobré	750	přímý 310 m	25,5	2,8	2,8	750	3,1	2 koleje	
"VAR C"	nejsou dotčeny	nejsou dotčeny	0	100	nejsou dotčeny	3 módy	velmi dobré	750	výhodný 680 m	25,1	2,9	2,9	750	3,6	2 koleje	
komentář	v území nejsou lokality ani stavby s kulturní hodnotou	v území nejsou chráněná území přírody a krajiny zejména lokality NATURA	Lokalita Slatinka problémová lokalita nezávisle na VLC - současné negativní kumulativní vlivy hluku z dopravy silniční a drážní	Lokalita Slatinka problémová lokalita nezávisle na VLC - současné negativní kumulativní vlivy hluku z dopravy silniční a drážní	v území nejsou chráněné lokality přírody a krajiny, problematiku obyč. území je nezbytné řešit nezávisle zatížení jinými zdroji	využitelná doprava železniční, silniční, letecká	plochy výroby, skladování a logistiky stávající na Černovické terase, rozvojové v kontaktní zóně VLC	splnění požadavku parametru "užitečná délka staničních kolejí"	vzdálenost z D1 k vjezdu do areálu (bod připojení na D1 je základní referencí dosažitelnosti areálu ze všech směrů = kvalita připojení)	obecný údaj v porovnání s vzorovým řešením VLC GRAZ) dokládá dostatečnost prostoru pro všechny funkční složky	porovnání vybraných technických parametrů	porovnání vybraných technických parametrů	porovnání vybraných technických parametrů	porovnání vybraných technických parametrů	porovnání vybraných technických parametrů	
"VAR A"	1	1	0	-1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	16
"VAR C"	1	1	0	-1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	2	2	17

HODNOCENÍ VARIANT ŘEŠENÍ VLC V LOKALITĚ U LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY
PODLE VÝHODNOSTI

	výhodnost územního řešení					hodnocení podle výhodnosti
	terénní poměry v lokalitě	délka připojovací koleje	předpoklad připojení na D1	provozní omezení	dispoziční omezení	body
kriterium >	a	b	c	d	e	
"VAR A"	-	-	+	+	-	
"VAR C"	-	+	+	-	+	
	terénní úpravy - náklady spojené s přípravou stavby (cca v obou variantách shodné - "VAR A" vlečka v zářezu kříží plynovod VTL DN 500 s tlakem nad 40 bbarů	"VAR A" stávající vlečka - případná rekonstrukce; "VAR C" délka připojení = významné investiční náklady spojené s nezávislým připojením	rozdílný není podstatný připojení na systém je přímé, resp. výhodné / nezatažuje okolí	"VAR A" nezávislý provoz, "VAR C" řešení společného provozu na vlečce (letiště-zásobování PHM, areál BALP, ev. připojení osobní dopravou)	limit bezpečnostního pásma plynovodu VTL DN500, výškový limit OP kuželové plochy pro konstrukci portálového jeřábu	
"VAR A"	-1	-1	1	1	-1	-1
"VAR C"	-1	1	1	-1	1	1

Poznámka k hodnocení podle výhodnosti územního řešení:

Vzhledem k tomu, že obě varianty mají v území prakticky totožné těžiště, je jejich hodnocení podle kritérií prakticky totožné. Výhodou obou variantních řešení je, že vlivy ve vztahu k hodnotám, s ohledem na charakter území, nejsou negativní. Důležité je tedy hodnocení z hlediska „výhodnosti řešení“, které reflektuje základní předpoklady pro realizaci na jedné straně a případná omezení na straně druhé.

Z hodnocení „výhodnosti řešení“ vyplývá, že větší rizika, která by mohla nepříznivě ovlivnit přípravu resp. realizaci VLC jsou u „VAR A“, jedná se především o limity využití ploch – ochranná pásma letiště omezující výšku staveb nebo zařízení a nezbytné opakované prověřování umístění staveb v bezpečnostním pásmu VTL plynovodu DN 500 s tlakem nad 40 barů (viz stanovisko provozovatele NET4GAS,a.s.); to však nevylučuje vymezení zastavitelných ploch v bezpečnostním pásmu plynovodu.

Doporučená varianta, pro návrh Změny ÚPmB je „**VAR C**“.

10. POROVNÁNÍ LOKALIT PRO UMÍSTĚNÍ LOGISTICKÝCH CENTER V BRNĚ

Vláda ČR na svém zasedání 21. prosince 2009 vzala na vědomí „Strategii podpory logistiky z veřejných zdrojů“ (dále jen „Strategie“) jako výchozí systémový přístup pro oblast logistiky. Tato strategie byla připravena na ministerstvu dopravy a zahrnuje především konkrétní postup pro podporu vzniku veřejných logistických center (VLC). Součástí Strategie byly dva důležité podklady.

Analytický dokument - vychází z projektu „Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy“ a specifikuje *cíle a priority* pro definování strategie.

Výběr regionů vhodných pro umístění VLC - definuje pořadí regionů podle naléhavosti vhodných pro umístění VLC a vychází z následujících analýz - 1. Analýza výroby a spotřeby, 2. Analýza na základě přepravních proudů, 3. analýza na základě geografických vah.

Z návrhu vyplývá, že prvním centrem 2. etapy realizace center v ČR bude VLC v Brně. **Uváděny jsou dvě lokality:**

- **v průmyslové zóně při mezinárodním letišti**, významné bude zejména zajišťování služeb pro průmyslovou zónu na Černovické terase > Veřejné Logistické Centrum
- **v Heršpicích**, v návaznosti na stávající kontejnerový terminál, (v současnosti mimo provoz) > ILC - Intermodální Logistické Centrum.

Vzhledem k tomu, že obě lokality jsou dlouhodobě sledovány, se předpokládá, že v obou lokalitách lze realizovat přepravní výkony rychlých nákladních vlaků v rámci ŽUB a že technické a technologické parametry tratí a stanic budou zabezpečeny podle podmínek AGTC.

Ve výkrese č. 6 „ŠIRŠÍ VZTAHY“ jsou obě alternativy vyznačeny včetně zón, ve kterých by mohly působit negativní vlivy vyplývající z provozu terminálu (třísměnné překládání kontejnerů a distribuce zboží). Vzhledem k tomu, že není k dispozici specifikace negativních vlivů, vztažená k provozu tohoto typu, jsou v obou lokalitách vymezena dvě pásma ve vzdálenosti do 300 m a do vzdálenosti 500 m, ve kterých lze očekávat působení negativních vlivů. Pro hodnocení jsou uvedeny výpočtové hodnoty počtu obyvatel v obou pásmech jako ukazatel míry ohrožení a v případě přírodních hodnot rozsah (výměra) dotčených ploch. Výpočet je proveden pro průměrný funkční typ a intenzitu využití.

Pozn.: územně technické parametry ILC jsou převzaty z dokumentace připravované pro podání žádosti o územní rozhodnutí.

Kriteria pro porovnání lokalit, obdobně jako u hodnocení variant řešení v lokalitě Letiště Brno-Tuřany, jsou odvozena z různých zdrojů, ve kterých jsou specifikovány optimální podmínky pro umístění, realizaci a provoz terminálů. Kriteria jsou uvedena v tabulce:

POROVNÁNÍ LOKALIT

1 LOKALITA U LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY, 2 LOKALITA HERŠPICE – PŘÍZŘENICE

Pro porovnání jsou u lokality 1 uvedeny možné nepříznivější parametry („VAR A“), protože doporučení vhodnější varianty („VAR C“) nemusí být konečné.

POROVNÁNÍ LOKALIT –1. LOKALITA U LETIŠTĚ BRNO –TUŘANY, 2. LOKALITA HERŠPICE – PŘÍZŘENICE

PODLE KRITERIÍ zdroj kritérií >	Zadání ÚS - cíle řešení ochrana hodnot		Zadání ÚS - účel studie vliv na ŽP a veř. zdraví		Politika územního rozvoje ČR		Dopravní politika ČR 2014-20	Parametry AGTC typologie - uspořádání		územně technické parametry - VLC porovnání parametrů s VLC GRAZ						hodnocení podle kritérií
	kulturní hodnoty	přírodní hodnoty (dotčené území) ha	rezidenční území - dotčený poč. obyv. do 300 m	rezidenční území - dotčený poč. obyv. do 500 m	ochrana přírody (Natura) ochrana ŽP sídel	předpoklad multi modální přepravy	vztahy k dalším distribuč ním centrům	AGTC užitková délka staničních kolejí 750 m	AGTC předpoklad připojení k silniční síti m	rozsah areálu VLC celkem ha	volný sklad kontejnerů (stohování) ha	kontejnery manipulace ha	jeřábová dráha délka m	hala pro manipulaci se zbožím ha	RO-LA	body
kriterium >	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1 TUŘANY LETIŠTĚ	nejsou dotčeny	nejsou dotčeny	25	75	nejsou dotčeny	3 módy	velmi dobré	750	přímý - výhodný 310	25,5	2,8	2,8	750	3,1	2 koleje	
2 HERŠPICE PŘÍZŘENICE	nejsou dotčeny	7,8	3 473	5 880	problém obyv.území	2 módy	podmíně né	700	2 500 až 4 100	15,1	1,3	0,6	640	1,5	0	
komentář	ad 1, 2 v území nejsou lokality ani stavby s kulturní hodnotou	ad 2 dotčení biokoridoru Leskavy v pásmu do 300 m 6,15 ha, v pásmu do 500 m 1,65 ha celkem 7,8 ha	ad 1 bydlení "Slatinka" problémová lokalita nezávisle na VLC, ad 2 Rezidenční území Dolní Heršpice - Přízřenice	ad 1 bydlení "Slatinka" problémová lokalita nezávisle na VLC, ad 2 Rezidenční území Dolní Heršpice - Přízřenice	ad 1, 2 v území nejsou chráněné lokality Natura, ad. 2 provoz může ovlivnit rezidenční území vzhledem k charakteru dispozičního uspořádání	ad 1 doprava železniční, silniční, letecká; ad 2 doprava železniční, silniční	ad 1 PP Černovická terasa, potenciál - zóna Letiště - sever, zóna Šlapanice; ad 2 zóna D.H + P ; zóna Vídeňská, zóna Modřice (výhled)	ad 1 splnění požadavku parametru "užitečná délka staničních kolejí" ad 2 pravděpodobně lze délku kolejí upravit na požadovanou hodnotu	ad 1 průměrná hodnota vzdálenosti dosažení vjezdu do areálu z D1 ad 2 hodnota 4 100 m je reálná až po výbudování mostů "Moravanská"	ad 1 obecný údaj dokládá rozvojové možnosti pro funkční složky ad 2 možnost rozšíření na úkor ploch P > riziko dotčení rezidenčního území	ad 1 dostatečnost prostoru pro uložení kontejnerů ad 2 cca 45% velikosti ad 1 bez možnosti rozšíření	ad 1 dimenze manipulačního prostoru odpovídá šířkovému uspořádání; ad 2 úzký profil pozemku neumožňuje oboustranný objezd kontejnerů	ad 1 vyplývá z užitčné délky staničních kolejí; ad 2 zřejmě bude možné upravit	ad 1 dostatečnost krytých manipulačních ploch ad 2 necelých 50% velikosti ad 1	ad 1 jedna z podstatných funkčních složek; ad 2 zcela chybí	
1 TUŘANY	1	1	0	-1	1	2	2	1	2	1	1	1	1	1	2	16
2 HERŠPICE	1	0	-2	-2	-1	1	-1	-1	-2	-1	-1	-1	-1	-1	-2	-15

Poznámky k hodnocení podle kritérií:

(2) Dotčení přírodních hodnot v lokalitě **2 Heršpice Přízřenice** není ve smyslu záboru zeleně (biokoridor Leskavy), ale ovlivněním prostředí provozem logistického centra v pásech 300 m a 500 m.

(3, 4) Počty obyvatel jsou srovnatelné; výpočet je ve všech případech proveden na základě velikosti plochy v uvedeném pásmu, způsobu využití a intenzity využití.

(7, 9) Vztah k distribučním centrům (např. Modřice, Černovická terasa atd.) je v lokalitě **2 Heršpice Přízřenice** podmíněn zejména dostupností logistického centra z nadřazené komunikační sítě; rozhodujícím kritériem kvality připojení je dosažitelnost bodu připojení z, resp. na D1, zejména s ohledem na atrakční obvod logistického centra. V tomto případě je podstatná realizace „mostu Moravanská“ – tj. připojení na D1 přes ul. Vídeňskou, která závisí na koncepčním řešení celého jižního sektoru jádra aglomerace, případně souvisí s realizací přeložky silnice III. 15278 přes ul. Sokolovu a Hněvkovského. V obou případech se jedná o vzdálený časový horizont.

(10-15) Poměrně významný rozdíl mezi oběma lokalitami je v porovnání územně technických parametrů, které odpovídají možnostem území na jedné straně a nárokům na plochu logistického centra a jeho funkce na straně druhé. Porovnání územně technických parametrů je založeno na porovnání s „VLC Graz“, které bylo typologickým vzorem pro návrh uspořádání areálu VLC. Problém porovnatelnosti spočívá ve velikosti areálu a tedy i možnosti uplatnit všechny funkční složky terminálu, v tomto smyslu je lokalita **1 Tuřany letiště** výhodnější (je srovnatelná s typologickým vzorem „GRAZ“). Lokalita **2 Heršpice Přízřenice** a její kapacita je zásadně determinovaná disponibilní plochou (pozemky ve vlastnictví sátu - SŽDC), případné rozšíření a zvětšení kapacity plochy - například i pro zajištění služby ROLA, která zde chybí, by bylo nezbytné přehodnotit celkovou koncepci ILC a využít navazující plochy v ÚPmB vymezené pro výrobu; tím se však provoz logistického centra ještě více přiblíží k rezidenčnímu území, s negativním hodnocením vlivů na zdraví obyvatelstva.

Z porovnání hodnocení podle kritérií je zřejmé, že **LOKALITA 1 U LETIŠTĚ BRNO - TUŘANY** vykazuje jednoznačně lepší hodnoty

POROVNÁNÍ LOKALIT –1. LOKALITA U LETIŠTĚ BRNO –TUŘANY, 2. LOKALITA HERŠPICE – PŘÍZŘENICE

PODLE VÝHODNOSTI

	výhodnost územního řešení					hodnocení podle výhodnosti
	geografické poměry v lokalitě	délka připojovací koleje disponibilita pozemků	připojení na D1	provozní omezení	dispoziční omezení	body
kriterium >	a	b	c	d	x	
1 TUŘANY LETIŠTĚ	omezení limity (plyn, letiště)	max 845 m	500 m	dílčí	limity (ochr.a bezp.pásma)	
2 HERŠPICE -PŘÍZŘENICE	omezený rozvoj	0	2 500 až 4 100 m	není	omezení - 2 módy, ROLA	
	ad 1 terénní úpravy = náklady stavby (VAR A riziko limitů VTL plyn DN500, výškové omezení jeřábu) ad 2 prostorové omezení, řešení bez dalšího rozvoje (dotčení rezid.území)	ad 1 délka připojení = investiční náklady spojené s případnou realizací nezávislé vlečky; výkupy pozemků ad 2 součást ploch železnice (vlastník stát (SŽDC)	ad 1 přímé připojení ad 2 je realizačně vzdálená etapa (připojení na D1 přes most Moravanská resp. obchvat přeložkou silnice III.15278	ad 1 "VAR C" vazba na provoz na vlečce Letiště (zásobování PHM, plánovaný areál BALP, ev. připojení osobní dopravou ad 2 bez omezení	ad 1 limit bezp. pásma plynovodu VTL DN500, výškový limit OP letiště, ad 2 omezení (multimodalita), nelze vyvinout všechny funkce (ROLA)	
1 TUŘANY	-1	-1	2	0	-1	0
2 HERŠPICE	-2	1	-2	1	-2	-2

Poznámky k hodnocení podle výhodnosti územního řešení:

Pro porovnání jsou u lokality letiště Brno – Tuřany uvedeny možné nepříznivější parametry („VAR A“), protože doporučení vhodnější varianty („VAR C“) nemusí být konečné.

Z porovnání lokalit vyplývá, že rizika vyplývající z limitů, která by negativně ovlivnila umístění VLC v Lokalitě u letiště Brno – Tuřany nejsou zásadní oproti negativům, které jsou zřejmé u Lokality Heršpice - Přízřenice, zejména:

- Omezený prostor pro uspořádání a rozvoj funkcí terminálu,
- Dlouhodobě špatná situace v připojení na významné komunikace (D1),
- Kontakt s rezidenčním územím.

Z hlediska výhodnosti územního řešení je pro umístění veřejného logistického centra **doporučena LOKALITA U LETIŠTĚ BRNO – TUŘANY.**

11. SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ ZADÁNÍ

"Umístění veřejného logistického centra - lokalita u letiště Brno - Tuřany"

Návrh a prověření umístění logistického centra celostátního významu ve variantách velikosti plochy

Územní studie je zpracována na základě analýzy územně technických předpokladů lokality a širších vztahů. Východiskem jsou parametry odvozené z dokumentů, které specifikují požadavky na funkce a umístění VLC. Z analýzy podkladů vyplývá, že typologické údaje, které by specifikovaly optimální (velikostní) skladbu VLC v ČR, prakticky nejsou k dispozici. ÚS vychází z „typologického vzoru VLC GRAZ“ a z tohoto důvodu neřeší varianty z hlediska velikosti plochy. V souladu s obecným důrazem na význam vztahů VLC k dalším distribučním centrům studie vymezuje další plochy pro výrobu a skladování v kontaktu s VLC a řeší komunikační vazby k potenciálním nebo stávajícím distribučním centrům.

Prověření dopadů do území z hlediska urbanistického

Územní studie vymezuje funkční a prostorové uspořádání v kontextu podmínek, které vyžadují dodržení parametrů hlavních funkčních složek VLC (parametry vlečky, koleje kontejnerového překladiště atp.), a limitů (ochranná pásna mezinárodního letiště Brno - Tuřany, bezpečnostní pásmo VTL plynovodu s tlakem nad 40 barů); v těchto rámcích jsou navrženy zastavitelné plochy. Návrh respektuje stabilizované a návrhové plochy Mezinárodního letiště Brno – Tuřany, záměr BALP a koordinuje obsluhu území a zejména vztah k trasám dopravní infrastruktury celostátního významu.

Zohlednění platné územně plánovací dokumentace a odůvodnění změn v uspořádání funkčních ploch v řešeném území

Územní studie zohledňuje platný ÚPmB, pokud nebylo nezbytné upravit funkční a prostorové uspořádání z důvodu racionálního řešení jednotlivých variant. Zásadní změnou je podstata řešení, tj. návrh ploch pro kombinovanou dopravu – „návrh umístění logistického centra celostátního významu“. S ohledem na postup projednání „Aktualizace ÚPmB“ je urbanistické řešení zpracováno s přihlédnutím k tomuto aktualizovanému dokumentu.

Prověření napojení na technickou infrastrukturu a na dopravní infrastrukturu

Návrh předpokládá, že zásadní pro řešení nejen ploch VLC ale území jako celku je odvádění splaškových a dešťových vod, a to s ohledem na konfiguraci terénu a rozdílné hydrogeologické podmínky v oblasti. Studie tuto problematiku řeší včetně průkazu podélných profilů stokové sítě (nikoli dimenzí). Ostatní TI není řešena vzhledem k tomu, že nelze pro navazující plochy predikovat nároky na zdroje, které budou odvozeny zejména z charakteru jednotlivých provozů ve fázi územních rozhodnutí (zásobování vodou). Zásobování energiemi bude řešeno s jednotlivými distributory. Samotnou podstatou návrhu je řešení kombinované dopravy tj. vztahy dostupných módů dopravy a jejich využití pro cíl řešení. Jsou respektovány všechny koridory dopravní infrastruktury nadmístního významu. Technické prověření napojení VLC na železniční infrastrukturu je součástí řešení; řešení úprav ve stanici Slatina je nad rámec ÚS (nezbytné je samostatné prověření, i jako součást etapizace přestavby ŽUB). Cyklotrasy základního systému nejsou vymezeny, ale navrhované plochy dopravy silniční liniové mají dostatečnou dimenzi a umožňují vést trasy (pravděpodobně dopravní – nikoli rekreační) v souběhu se silničními trasami. Pěší doprava je záležitostí podrobného řešení funkčních ploch.

Multikriteriální hodnocení variant

Varianty jsou hodnoceny podle kritérií, které jsou odvozeny z různých zdrojů, ve kterých jsou specifikovány optimální podmínky a předpoklady pro umístění, realizaci a provoz terminálů kombinované dopravy. Obdobně je provedeno porovnání lokalit pro umístění logistických center, předpokládaných v rámci železničního uzlu Brno.

ZÁZNAMY Z VÝROBNÍCH VÝBORŮ