

Silnice II/425 - dopravní model obchvatu města Rajhrad

Dopravní studie

Zpráva

Technická zpráva



Zpracovatel



HBH Projekt spol. s r.o.

Objednatel



Město Rajhrad

Obsah

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY	3
1 ÚVOD.....	4
1.1 Podklady	4
2 Intenzity dopravy na obchvatu.....	5
2.1 Dopravní průzkum	5
2.2 Vyhodnocení intenzit dopravy ve směru obchvatu	7
2.3 Lokalita Za školou – generovaná doprava	8
3 Posouzení bezpečnosti a technických možností obchvatu v navrhované poloze.....	10
3.1 Poloha křižovatky obchvatu na silnici II/425	10
3.2 Poloha křižovatky obchvatu na silnici III/42510	11
3.3 Tvar křižovatky silnice II/425 s obchvatem Rajhradu	11
3.4 Průchodnost v území v navrhované trase	11
3.5 Přesměrování dopravy do stávající silnice III/42510	12
4 Alternativní poloha obchvatu	13
4.1 Bezpečnostní inspekce možného odpojení obchvatu	14
5 Širší vztahy a závěr.....	15
6 Přílohy	16

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZAKÁZKY

Objednavatel

název	Město Rajhrad
sídlo	Masarykova 32, Rajhrad, 664 61
IČO	002 82 456
DIČ	CZ 002 82 456
zástupce ve věcech smlouvy	Mgr. František Ondráček, starosta
zástupce ve věcech technických	Mgr. František Ondráček, starosta

Zhotovitel

název	HBH Projekt spol. s r.o.
sídlo	Kabátníkova 216/5, Brno, 602 00
IČO	449 61 944
DIČ	CZ 449 61 944
zástupce ve věcech smlouvy	Ing. Radovan Hrnčíř, ředitel a jednatel společnosti
zástupce ve věcech technických	Ing. Jaroslav Heinrich, vedoucí ateliéru DI 1

Předmětem zakázky je zpracování dopravně-inženýrské studie možností, významu a vlivu stavby jižního obchvatu města Rajhrad (přeložka silnice II/425) na plynulost dopravy na území města Rajhrad, zejména pak na kapacitu dotčených neřízených úrovnňových křižovatek.

Zakázka byla zpracována řešitelským týmem pracovníků zhotovitele – Atelierem dopravního inženýrství I pod vedením Ing. Jaroslava Heinricha.

V Brně červen 2019

za HBH Projekt spol. s r.o.:

Ing. Jaroslav Heinrich

1 ÚVOD

V současné době prochází silnice II/425 na úseku mezi km 0,190 a km 1,800 samotným centrem města Rajhrad. V centru města se nachází křižovatka silnice II/425 se silnicí třetí třídy III/41617, která prostřednictvím navazujících silnic třetí třídy tvoří propojení řešeného území s dálnicí D2.

Podobně jako v mnoha jiných městských aglomeracích i v té brněnské dochází z mnoha důvodů k neustálému nárůstu dopravy do jádrového města. Skutečnost, že se tento nárůst nepodařilo včas eliminovat významně zvýšenou kvalitou veřejné hromadné dopravy, včetně všech lokálních návazností, se v Rajhradě projevuje neustále rostoucím počtem vozidel nejenom na průtahu silnice II/425, ale obecně v celém území.

Tato situace má v současnosti za následek, i laicky zřejmé, významné překročení kapacity křižovatky silnic II/425 a III/42510, které především v ranní špičce vede na průtahu silnice II/425 k významným zdržením dopravy a druhotně i k velmi nízké propustnosti všech křižovatek této silnice s místními obslužnými komunikacemi.

Logickým vyústěním tohoto stavu je potom úvaha o případném odklonění té části dopravy, která Rajhradem pouze projíždí ve směru od Holasice/Židlochovic do Brna mimo vlastní centrum města Rajhrad. Toto se naposledy projevilo ve volebním letáku hnutí Společně za Rajhrad. Na letáku je pro odbočení obchvatu ze silnice II/425 využito již vybudované křižovatky silnice II/425 s obslužnou komunikací, pomocí které je připojeno parkoviště u obchodní jednotky a nové obytné výstavby v lokalitě Za školou. Dále je obchvat naznačen ve stopě podél stávajícího pásu zeleně až k silnici III/42510. Jak se však ukázalo při následujících jednáních jde pouze o jakýsi ideový záměr, který doposud nebyl nikým prověřen ani z hlediska požadované kapacity obdobné komunikace, kapacity obou křižovatkových uzlů tohoto obchvatu se silnicí II/425 a III/42510, ani dopadu do kapacity, již dnes nevyhovující, křižovatky silnic II/425 a III/42510. Stejně tak, nebyla ani orientačně ověřena prostupnost území pro trasu obdobného charakteru. Přestože se z předběžného posouzení zdá jako velmi problematická.

Posouzení alespoň základních výhod i nevýhod případného jižního obchvatu a možností jeho vedení je cílem této studie.

1.1 Podklady

Jako podklad pro tuto studii byly použity následující dokumenty:

- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- TP 188 Posuzování kapacity křižovatek a úseků pozemních komunikací (EDIP s.r.o., 2018)
- TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích (EDIP s.r.o., 2018)
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy III. vydání (EDIP s.r.o., 2018)
- Dopravní model města Rajhrad (HBH, 05/2019)
- R 52 Jižní tangenta úseku R52 Rajhrad – D2 Chřlvice II (příloha B.2.B.2) Varianta B – situace – etapa bez JZT (PKO 06/2015)
- Ideový návrh obchvatu dle předvolebního letáku hnutí „Společně pro obchvat Rajhradu“
- DSP „Za školou“
- Mapové zdroje (www.google.cz/maps; mapy.cz)

2 Intenzity dopravy na obchvatu

Klíčovým ukazatelem pro jakékoliv úvahy o případné výstavbě jižního obchvatu Rajhradu je míra jeho případného využití, tedy počet vozidel, který by případně využíval nově navrženou trasu, tedy spojnicí silnic II/425 a III/42510, a to jak v trase navržené hnutím Společně za Rajhrad, tak, případně, i v jiné poloze jižně Rajhradu.

Příslušné technické předpisy umožňují pro stanovení tranzitní dopravy 4 hodinový dopravní průzkum. Pro co nejobjektivnější posouzení počtu tranzitujících vozidel byl zvolen standardní 8 hodinový dopravní průzkum v intervalech 7:00 – 11:00 a 13:00 – 17:00. Zvolený interval mnohem lépe pokrývá všechny možné obousměrné jízdy vozidel. Dopravní průzkum probíhal v běžný pracovní den, ve středu 3. 4. 2019.

2.1 Dopravní průzkum

Stanoviště dopravního průzkumu byla rozmístěna na vjezdech/výjezdech všech komunikací státní silniční sítě, které procházejí Rajhradem dle následujícího přehledu:

- Stanoviště 1 – silnice II/425, směr Brno, mezi křižovatkou silnic II/425 s III/42510 a exitem 10 (D52).
- Stanoviště 2 – silnice II/425, směr Židlochovice, pomezí katastrů obcí Rajhrad a Holasice.
- Stanoviště 3a – silnice III/42510, směr Pohořelice, konec obce Rajhrad.
- Stanoviště 3b – silnice III/39513, směr Syrovice, před křižovatkou se silnicí III/42510.
- Stanoviště 4 – silnice III/41617, směr Rajhradice, před klášterem.

Přehledné schéma rozmístění jednotlivých stanovišť dopravního průzkumu je dokladováno na následující straně této zprávy na Obrázku 2, který byl převzat z podkladů Dopravního modelu.

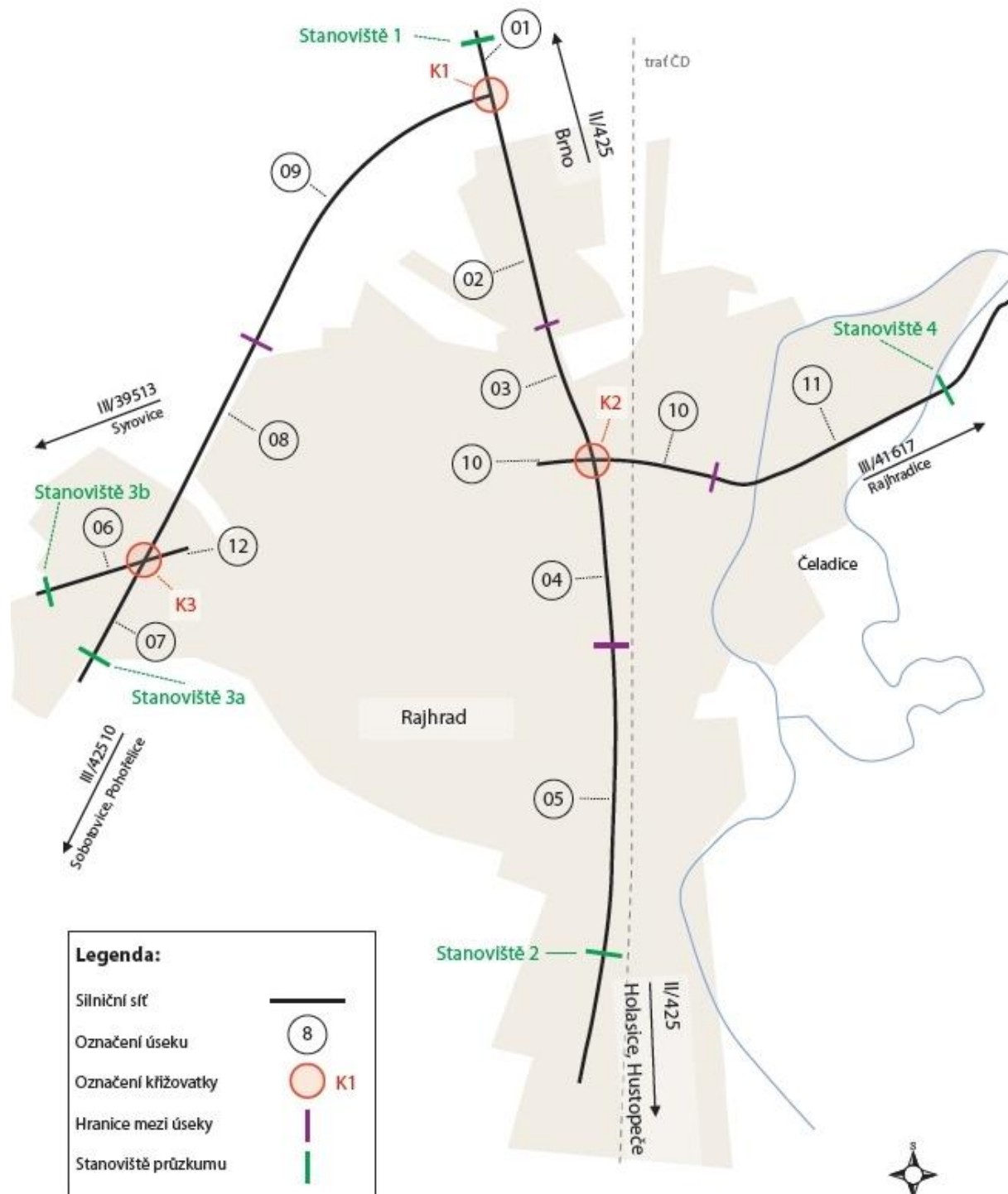


Obrázek 1 Stanoviště 2 Vjezd silnice II/425 od Holasice

Na stanovištích byly zaznamenávány potřebné informace o všech projíždějících vozidlech – čas průjezdu, směr jízdy, kategorie vozidla a, pro umožnění vyhodnocení podílu tranzitní dopravy, poslední 4 znaky registrační značky. Následným srovnáním záznamů vozidel z jednotlivých vjezdů do Rajhradu se všemi možnými výjezdy v časech, které odpovídají průjezdu vozidla bez zastavení, bylo možno vyhodnotit všechny potenciální tranzitní vztahy za dobu průzkumu a po příslušných přepočtech koeficienty $k_{m,d}$, $k_{d,t}$ a $k_{t,RPDI}$ vyhodnotit pro jednotlivé skupiny vozidel také celodenní průměrné intenzity dopravy za 24 hodin.

- $k_{m,d}$ přepočtový koeficient intenzity dopravy v době průzkumu na denní intenzity dopravy v době průzkumu (zohlednění denních variací intenzit dopravy).
- $k_{d,t}$ přepočtový koeficient denní intenzity dopravy dne průzkumu na týdenní průměr denních intenzit (zohlednění týdenních variací intenzit dopravy).

- $k_{t,RPDI}$ přepočtový koeficient týdenního průměru denních intenzit dopravy na roční průměr.



Obrazek 2 Schéma silniční sítě zájmového území s vyznačením stanovišť tranzitního průzkumu

2.2 Vyhodnocení intenzit dopravy ve směru obchvatu

Je zřejmé, že případný jižní obchvat Rajhradu by v první řadě sloužil převedení nejsilnějšího tranzitního vztahu, který se odehrává po silnici II/425. Ze schématu na Obrázku 2 na předcházející straně této zprávy je však patrné, že komunikaci, která by jižně Rajhradu propojila silnice II/425 a III/42510, by bezesporu využili i řidiči jedoucí ve směrech Holasice/Židlochovice – Sobotovice a Holasice/Židlochovice – Syrovice. V následujících tabulkách 1 až 3 jsou uvedeny počty vozidel za 24 hodin průměrného dne v jednotlivých vztazích v kategoriích, které odpovídají TP 225 (Prognóza intenzit automobilové dopravy), tedy v rozdělení na osobní vozidla, lehká nákladní (dodávky) a těžká vozidla (nákladní, autobusy, návěsové soupravy, traktory). Pro výpočet výhledových intenzit dopravy byly použity příslušné koeficienty růstu dopravy dle TP 225 pro silnici II. třídy v Jihomoravském kraji a vzdálenost do 20 km od krajského města.

Tabulka 1: Počet tranzitních jízd vozidel za 24 hodin po silnici II/425 ve směru Brno – Židlochovice (obousměrně)

Kategorie vozidel	2020	2040	[]
Osobní vozidla	4391	5245	voz/24 hodin
Lehká nákladní vozidla	529	699	voz/24 hodin
Těžká vozidla	314	362	voz/24 hodin
Σ vozidla celkem	5234	6306	voz/24 hodin

Tabulka 2: Počet tranzitních jízd vozidel za 24 hodin po silnici II/425 ve směru Židlochovice - Sobotovice (obousměrně)

Kategorie vozidel	2020	2040	[]
Osobní vozidla	143	171	voz/24 hodin
Lehká nákladní vozidla	34	45	voz/24 hodin
Těžká vozidla	29	33	voz/24 hodin
Σ vozidla celkem	206	249	voz/24 hodin

Tabulka 3: Počet tranzitních jízd vozidel za 24 hodin po silnici II/425 ve směru Židlochovice - Syrovice (obousměrně)

Kategorie vozidel	2020	2040	[]
Osobní vozidla	288	344	voz/24 hodin
Lehká nákladní vozidla	60	79	voz/24 hodin
Těžká vozidla	31	36	voz/24 hodin
Σ vozidla celkem	379	459	voz/24 hodin

Pozn.: Uvedené hodnoty pro tranzit na Syrovice platí pro profil, který leží bezprostředně u křižovatky se silnicí III/42510. Z pozorování vyplývá, že většina lehkých nákladních vozidel i těžkých vozidel končila v logistickém areálu mezi Rajhradem a Syrovicemi. Z hlediska vyhodnocení vlastního tranzitu je však tato skutečnost bezvýznamná.

Z výše uvedených tabulek 1 až 3 je zřejmé, že kromě dominantního tranzitu ve směru Holasice/Židlochovice – Brno existuje i poměrně intenzivní doprava, která v podstatě objíždí celý Rajhrad na sever ke křižovatce silnic II/425 a III/42510 a zase zpět ke křižovatce Na Staré poště. Tato vozidla tvoří cca 20 % z celkové tranzitní dopravy, která by teoreticky mohla využít případného jižního obchvatu města Rajhradu.

Celková předpokládaná intenzita dopravy na potenciálním obchvatu Rajhradu je k roku 2020 celkem 5819 vozidel za 24hod, ve výhledu do roku 2040 potom cca 7000 vozidel.

Tabulka 4: Počet tranzitních jízd vozidel za 24 hodin po silnici II/425 centrem Rajhradu celkem

Kategorie vozidel	2020	2040	[]
Osobní vozidla	4822	5760	voz/24 hodin
Lehká nákladní vozidla	623	823	voz/24 hodin
Těžká vozidla	374	431	voz/24 hodin
Σ vozidla celkem	5819	7014	voz/24 hodin

V následující tabulce 5 je dokumentován teoretický pokles intenzit dopravy na jednotlivých úsecích průtahu silnice II/425 v Rajhradě. Jednotlivé úseky jsou vyznačeny na Obrázku 2 na straně 6 této zprávy.

Tabulka 5: Teoretický pokles dopravy na silnici II/425 v případě realizace jižního obchvatu Rajhradu.

	Úsek	Model voz/24 hod	Obchvat voz/24hod	Pokles v %
2	křiž. III/42510 – křiž. „u hřbitova“)	14028	5819	41,48%
3	křiž. „u hřbitova“ – křiž. III/41617	14989	5819	38,82%
4	křiž. III/41617 – křiž. Havlíčkova	12903	5819	45,10%
5	křiž. Havlíčkova – konec obce	10600	5819	54,90%

Z tabulky 5 je zřejmé, že při realizaci jižního obchvatu Rajhradu by mohlo dojít na průtahu Rajhradu k poklesu dopravy cca o 40 – 45%, na posledním úseku průtahu ve směru na Holasice až k 55% poklesu intenzit dopravy.

2.3 Lokalita Za školou – generovaná doprava

Na základě poskytnutých podkladů a s využitím dostupných dat, bylo řešené území pro zjednodušení výpočtu rozděleno na dvě části, dle svého plánovaného funkčního využití a typu zástavby. Hodnoty generované dopravy byly vypočteny pro každé funkční využití zvlášť. Jednotlivé části území jsou z větší části určené pro bydlení, zbylá část je určena pro obchodní využití jako hypermarket a plánované restaurační zařízení.

Podle aktuálně platné metodiky pro výpočet generované dopravy byly stanoveny hodnoty generované dopravy pro celé řešené území. Výpočty pro obě části v území jsou uvedeny v Příloze 1 a v Příloze 2 této zprávy. Celkově vypočtená generovaná doprava je pro celé řešené území vyjádřena jako nárůst intenzity dopravy na okolních komunikacích v jednom směru ve výši 384 vozidel za den (IAD). Celkový součet generované dopravy z řešeného území je uveden v Tabulka 6. Jedná se o hodnoty celkové možné dopravy, která je platná pro období po

dokončení všech záměrů v území a nepodléhají dalšímu růstu. Při posouzení území byly uvažovány v absolutní hodnotě.

Tabulka 6: Součet generované dopravy

Oblast	IAD	MHD	Pěší	cyklo
Obytné území	32	3	14	3
Území občanského vybavení	352	21	99	25
SUMA [voz/den]	384	24	113	28



Obrázek 3 Příjezd k areálu „Za školou“, křižovatka s II/425

3 Posouzení bezpečnosti a technických možností obchvatu v navrhované poloze

Jak již bylo uvedeno v úvodu této zprávy, hnutí „Společně za Rajhrad“ navrhuje, aby pro odbočení obchvatu ze silnice II/425 bylo využito již vybudované křižovatky silnice II/425 s obslužnou komunikací, která připojuje parkoviště u obchodní jednotky a nové obytné výstavby v lokalitě „Za školou“ (Obrázek 3). Dále je obchvat naznačen ve stopě podél stávajícího pásu zeleně až k silnici III/42510.

3.1 Poloha křižovatky obchvatu na silnici II/425

Dle příslušných článků ČSN 73 6110 je minimální vzájemná vzdálenost křižovatek na silnici II. třídy, a to včetně jejich průtahu obcí 150 m.

Stávající poloha křižovatky silnice II/425 s obslužnou komunikací, kterou bude připojena lokalita „Za školou“ je ve směru do centra Rajhradu vzdálena pouhých 110 m od křižovatky s MK Ostrůvek. Navíc se na mezilehlém úseku ještě vyskytuje křižovatka s bezejmennou místní komunikací, která je propojená až s koncovou částí MK Jiráskova. V současné době je sice v převážné délce tato komunikace nezpevněná, ale je pouze otázkou času, kdy se z ní stane běžná místní komunikace.



Obrázek 4 Křižovatka silnice II/425 s MK Ostrůvek

Nedostatečně vzdálená, 120 m, je i křižovatka s MK obsluhující novou zástavbu podél silnice II/425 mezi Rajhradem a Holasicemi.

Jen s velkými výhradami lze podobnou situaci akceptovat pro připojení obdobného areálu, kterým je areál „Za školou“ ale bezpochyby ji nelze akceptovat pro tak významnou křižovatku, jakou by bylo odpojení jižního obchvatu Rajhradu.



Obrázek 5 Přechod pro chodce přes silnici II/425, v pozadí odbočovací pruhy křižovatky s MK pro areál „Za školou“

3.2 Poloha křižovatky obchvatu na silnici III/42510

Poloha křižovatky obchvatu se silnicí III/42510 je přibližně 250 m od stávající křižovatky U staré pošty a je tedy teoreticky možná.

3.3 Tvar křižovatky silnice II/425 s obchvatem Rajhradu

Má – li obchvat maximálně plnit svoji očekávanou funkci a zároveň jeho křižovatka se silnicí II/425 splňovat základní parametry bezpečnosti silničního provozu, musí nutně být silnice II/425 odkloněna do trasy obchvatu tak, aby stávající směr od Židlochovic do Rajhradu odbočoval z hlavní komunikace, podobně jako například v nedalekých Pohořelicích ve směru od Znojma. Takovou podobu odbočení existující křižovatka neumožňuje, protože hlavní směr pokračuje přímo do Rajhradu, zatímco řidiči odbočující na obchvat vlevo by museli dávat přednost v jízdě relativně silně zatíženému protisměru.

Alternativně navrhovaná okružní křižovatka by sice byla teoreticky možná, avšak v navrhované poloze pro ni nejsou dostupné dostatečné pozemky, nehledě na skutečnost, že by se nutně zkrátila již tak nedostatečná vzdálenost ke křižovatkám s komunikacemi, které byly zmíněny v bodě 3.1.

3.4 Průchodnost v území v navrhované trase

Průchodnost území je zcela klíčovým nedostatkem navrhované trasy pro obchvat dle „Společně pro Rajhrad“. Obchvat má při svém průchodu hned několik územních bariér, které jsou zřejmé z úvodní analýzy.

- nedostatečný koridor mezi stávajícím zeleným pásem, která z jihu obepíná zástavbu Rajhradu a pozemky areálu Za školou
- nedostatečný odstup od zeleného pásu, který tvoří přirozenou ochrannou bariéru jádrového obytného území
- významné omezení zelených zemědělských pozemků, které jsou intenzivně využívány

Jak vyplývá z dlouholetých zkušeností z přípravy obdobných staveb je průchod takto problematickým územím prakticky nemožný.

3.5 Přesměrování dopravy do stávající silnice III/42510

Navrhovaná varianta obchvatu dle „Společně pro Rajhrad“ uvažuje stávající silnici III/42510 na úseku mezi křižovatkami se silnicemi II/425 a III/39513 rovněž za součást obchvatu Rajhradu a předpokládá tedy její využití v plné délce tohoto úseku. Tento předpoklad však znamená, že by nedošlo k žádnému zlepšení propustnosti křižovatky silnic II/425 a III/42510 u čerpací stanice PHM. Je velmi pravděpodobné, že takový obchvat Rajhradu by se stal v plné délce součástí silnice II/425 a naopak stávající průtah Rajhradem by přešel zcela do kategorie silnic III. třídy. To by nutně mělo za následek změnu přednosti v jízdě v křižovatce stávajících silnic II/425 a III/42510. Vjezd od Rajhradu by se stal vedlejší komunikací, obchvat naopak komunikací hlavní s právem přednosti v jízdě. Lze se domnívat, že vjezd od Rajhradu by byl ve špičkových hodinách zcela zahlcen, podobně jako tomu je i dnes a obchvat by tedy z hlediska plynulosti dopravy ve vlastním Rajhradě plnil svoji funkci velmi omezeně.

Podobně by bylo možné očekávat kapacitní problémy i v křižovatce „U staré pošty“, opět za předpokladu, že by v mezičase nedošlo k výstavbě MÚK Syrovice v křížení dálnice D52 se silnicí III/39513.



Obrázek 6 Křižovatka „U Staré pošty“

4 Alternativní poloha obchvatu

Vzhledem k velkému podílu dopravy, která by případný obchvat využila a zároveň očekávanému významnému snížení negativních vlivů zbytné dopravy na průtahu silnice II/425 v Rajhradě, byla v rámci tohoto posudku hledána i alternativní poloha obchvatu v poloze jižněji od původního návrhu.

Území mezi Holasicemi a Rajhradem je v současnosti již tak zastavěno, že žádnou možnost nenabízí. Určitou teoretickou možností by byla přestavba stávající křižovatky silnice II/425 s páteří MK v Holasicích a vedení obchvatu přibližně v trase stávající polní cesty přímo do polohy budoucí MÚK Syrovice na D52. Toto odbočení by však vzhledem k omezeným prostorovým možnostem bylo možné pouze prostřednictvím přestavby této křižovatky na okružní. Navíc v bezprostředním okolí této křižovatky se v posledních letech soustředila rozsáhlá výstavba rodinných domů a tím se území prakticky zneprůchodnilo.



Obrázek 7 Zástavba kolem křižovatky silnice II/425 s MK Holasice



Obrázek 8 Možné vyústění obchvatu v Holasicích je obestavěno novou zástavbou rodinných domů

Jedinou teoretickou možností pro vedení jižního obchvatu Rajhradu je tedy odbočení ze silnice II/425 jižně Holasic a vedení obchvatu přímo do budoucího MÚK Syrovice.

4.1 Bezpečnostní inspekce možného odpojení obchvatu

V rámci hledání možností vedení trasy nezastavěným územím byly z hlediska bezpečnosti posouzeny i polohy obou křižovatek možného obchvatu se silnicemi II/425 a III/42510 jižně Holasic.



Obrázek 9 Možné odpojení obchvatu Rajhradu ze silnice II/425



Obrázek 10 Silnice III/42510 v místě možné křižovatky s obchvatem Rajhradu



Obrázek 11 Pohled z prostoru možné křižovatky obchvatu Rajhradu se silnicí III/42510 směrem k MÚK Syrovice

Jak je zřejmé z obrázků 9, 10 a 11 celá trasa potenciálního obchvatu Rajhradu vede v současné době ve velmi rovinatém území. Jak silnice II/425, tak i III/42510 jsou v místech potenciální křižovatky přehledné, možná rizika jsou při vhodném návrhu obou křižovatek minimální. Trasu je do značné míry možno přizpůsobit vedení stávajících polních cest s maximálním ohledem na stávající vymezení jednotlivých pozemků.

5 Širší vztahy a závěr

Všechny výše uvedené výpočty, které souvisejí s intenzitami dopravy, jsou úzce vázány na stávající stav silniční sítě a také na stávající rozvoj jednotlivých lokalit v atrakčním území Rajhradu.

Nastartovaný rozvoj území jižně Brna, který se v bezprostřední blízkosti Rajhradu projevuje jak výstavbou lokality Za školou, tak i rozsáhlou výstavbou rodinných domů v sousedních Holasicích v pásu území podél silnice II/425, bude bezesporu znamenat další výrazný růst intenzit dopravy, a to i nad rámec celostátně platných růstových koeficientů.

Z hlediska nadřazené silniční sítě současně platí, že dálnice D52, která dnes na území Modřic a Brna pokračuje jako silnice I/52, je v úsecích, které přiléhají k MÚK Brno centrum s dálnicí D1 na absolutní hranici své kapacity a zároveň je v podstatě nemožná jakákoliv, ekonomicky přijatelná, varianta přestavby této křižovatky.

V území se čím dál více projevuje absence tzv. jihozápadní tangenty, která by propojovala dálnice D1, D52 a D2, která byla plánována již před více než 50 lety.

V souvislosti s kapacitními problémy dálnice D52 na vjezdu do Brna, je v současnosti projednáváno odklonění D52 jižně Modřic z MÚK Rajhrad do MÚK Chrlice II. Součástí této stavby by mělo být i dobudování, pro Rajhrad velmi významné, MÚK Syrovice. Právě realizace této MÚK je pro potenciální výstavbu jižního obchvatu Rajhradu zcela zásadní. Její realizace by umožnila úplné odklonění zbytné tranzitní dopravy nejenom ze stávajícího průtahu silnice II/452, ale také ze silnice III/42510.

Město Rajhrad by mělo vyvinout maximální úsilí o urychlení výstavby MÚK Syrovice a zároveň o prověření průchodnosti trasy jižního obchvatu Rajhradu v poloze jižně Holasic.

V Brně 24.6.2019 Ing. Heinrich

6 Přílohy

- Příloha 1 Protokol výpočtu generované dopravy pro území obytné Rajhrad „Za školou“
Příloha 2 Protokol výpočtu generované dopravy pro území obchodní Rajhrad „Za školou“