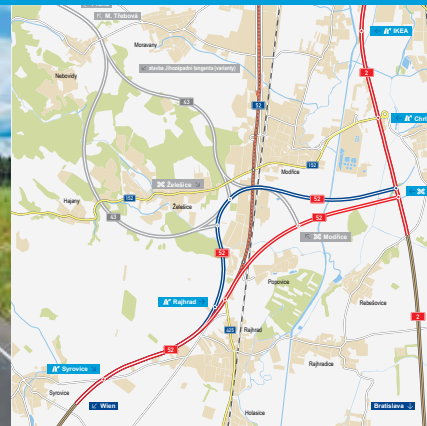


Dálnice **D52**

Brno, Jižní tangenta

INFORMAČNÍ LETÁK, stav k **12/2019**



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

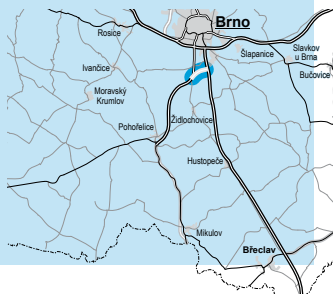
Brno, Jižní tangenta

DOPRAVNÍ VÝZNAM STAVBY

Dálnice D52 spojuje Brno, resp. dálnici D1 s Pohořelcem, Mikulovem a Rakouskem. Důležitá je i pro spojení Brna se Znojmem. Po dokončení bude celá trasa D52 měřit 44,379 km. Provozovány jsou prozatím stavby Rajhrad–Pohořelce a Pohořelice-obchvat, které byly uvedeny do provozu v roce 1996.

V brněnské aglomeraci je ale nutné naplnit požadavek na vzájemné zkapacitnění a dopravně bezpečné propojení hlavní sítě TEN-T. Současný stav D52 v MÚK se silnicí II/425 v oblasti Rajhradu a dále směrem k dálnici D1 již pokračuje jako silnice I/52. Obecně je daný úsek znám spíše jako „ulice Vídeňská“, což správně charakterizuje jeho vnímání a funkční zařazení v silniční síti. Odehrávají se na ní veškeré silniční pohyby – od dopravy tranzitní po dopravu cílovou, zdrojovou či čistě místní. Navíc se nejedná jen o dopravu automobilovou, ale i hromadnou kolejovou, v rámci křižovatky MÚK Brno centrum i o dopravu cyklistickou či pěší. Tento stav je dlouhodobě neudržitelný nejen z hlediska definice cíle TEN-T, ale především kvůli bezpečnosti provozu, kapacity a komfortu komunikace.

Stavbou Jižní tangenty dojde k propojení dálnic D52 s dálnicí D1, a to s využitím dálnice D2. Z hlediska členění je dopravní část rozdělena na dva samostatné celky, a to řešení D52 mezi Rajhradem a dálnicí D2 a nutnou úpravou dálnice D2 od napojení D52 do MÚK Brno - jih s dálnicí D1.



UMÍSTĚNÍ A POPIS STAVBY

V červnu 2015 byla zpracována technická studie, ve které byla trasa navržena ve 2 variantách vedení jižní tangenty a ve 2 variantách zkapacitnění dálnice D2 mezi dálnicí D1 a Jižní tangentou.

Varianta A vychází z historické varianty vedení tangenty. Začíná na nové rozštěpné MÚK Chrlice II s dálnicí D2 v km 4,2. Křižovatka umožňuje propojení ve směru D1 – Rajhrad a opačně. Odtud pokračuje dálnice po náspu mostem přes Ivanovický potok. Podchází v nepříznivém úhlu koridor vedení VVN. Přes řeku Svratku je navržen most délky 350 m. Tangenta pokračuje jižně kolem Modřic.

Trasa prochází severně od areálu bývalých uhelných skladů estakádou délky 400 m, kterou kříží železniční trať Brno – Břeclav, větev MÚK Modřice a silnice I/52. V pravostranném oblouku pokračuje kolem průmyslových areálů u ulice Evropské, přičemž do jednoho z nich zasahuje. Zde je navržena MÚK Želešice s Jihozápadní tangentou, která se dle varianty liší umístěním. Je navržena jako trubkovitá. Přes údolí Bobravy je navržen most délky 290 m, za kterým následuje hloubený tunel délky 710 m, pod kterým přechází v tunelu jedna z variant VRT. Následuje MÚK Rajhrad se silnicí I/52, která je navržena jako rozštěpná s vratnou větví I/52 – D2. Z dnešní křižovatky Rajhrad bude zachována jen pravá polovina. Jako náhrada bude vybudována spojka z Rajhradu do Popovic. Varianta končí za odpočívkou Rajhrad.

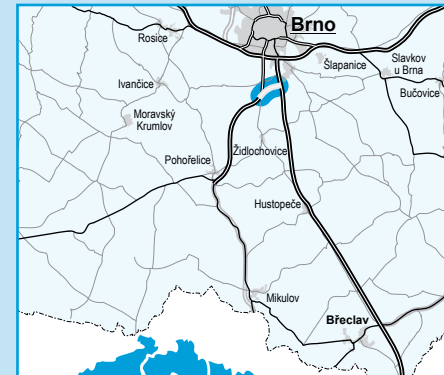
Varianta B začíná na nové rozštěpné MÚK Chrlice II s dálnicí D2 v km 4,4. Křižovatka umožňuje propojení ve směru D1 – Rajhrad a opačně. Dostavba křižovatky o větve D52 – Břeclav a opačně proběhne až s výstavbou tzv. Jihozápadní tangenty. Větve křižovatky umožňují napojení buď přímo na dálnici D2, nebo do kolektorů podél dálnice D2.




Trasa vede dále po náspu k mostu přes Ivanovický potok, za kterým podchází koridor vedení VVN, a k mostu přes Svratku délky 200 m. Následuje MÚK Modřice s tzv. Jihozápadní tangentou, která je navržena jako rozštěpná, všesměrná. Není součástí stavby. Po náspu pokračuje k mostu přes Bobravu. Severozápadně míjí dálnice Popovice. Estakádou délky 250 m dálnice překračuje postupně železniční trať Brno – Břeclav, plánovanou vysokorychlostní trať, silnici III/00219, větev křižovatky Rajhrad. Mezi MÚK Popovice a dnešní MÚK Rajhrad se dálnice napojuje do stopy silnice I/52, která bude upravena.

Dnešní MÚK Rajhrad se silnicí I/52 bude přestavěna na rozštěpnou křižovatku. Bude do ní zapojena silnice I/52. Křižovatka bude umožňovat propojení ve směru Mikulov – I/52 a opačně, I/52 – II/425 a opačně a II/425 – D2. V místě dnešní křižovatky silnice II/425 x III/42510 vznikne okružní křižovatka, do které bude zapojena spojka k silnici III/00219 do Popovic. Varianta končí za odpočívkou Rajhrad. Se silnicí III/39516 bude vybudována MÚK Syrovice, která je navržena jako osmičková

Dálnice D52

stavba
Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2



-  varianta A
-  varianta B
-  jiné stavby



Geografická data poskytl VGHMÚř Dobruška, © MO ČR, 2013

 ROADMEDIA



ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR

Brno, Jižní tangenta

STAV PŘÍPRAVY / REALIZACE

V červnu 2015 byla zpracována vyhledávací studie, která porovnávala dvě varianty řešení D52 mezi Rajhradem a dálnicí D2 a dvě varianty nutné úpravy dálnice D2 od napojení R52 (předpoklad MÚK Chrlice II) a MÚK Brno jih s dálnicí D1. Centrální komisí ministerstva dopravy bylo dne 29. 3. 2016 rozhodnuto o řešení dálnice D52 ve variantě B, a to včetně dotčeného úseku dálnice D2. Oba úseky jsou připravovány současně jako stavba D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2.

V 06/2019 byl dokončený předběžný geotechnický průzkum stavby. Probíhá biologický průzkum s termínem dokončení v 10/2020. V 05/2019 bylo zahájeno zpracování technického podkladu pro projektovou přípravu.

EIA	ZP	UR	SP	VŘ	ZS	UP
2021	2021	2023	2026	2028	2028	2030

Význam zkratk: EIA: Stanovisko EIA • ZP: Schválení záměru projektu • UR: Vydání územního rozhodnutí • SP: Vydání stavebního povolení • VŘ: Vyhlášení výběrového řízení • ZS: Zahájení výstavby • UP: Uvedení do provozu

DATA O STAVBĚ

Hlavní trasa (Jižní tangenta):

délka: 5171 m
kategorie: R 25,5/120

Hlavní trasa (zkapacitnění D2):

délka: 4700 m
kategorie: R 26,5/120

Mostní objekty:

počet: 12

Mimouúrovňové křižovatky:

počet: 4

Název stavby:

D52 Brno, Jižní tangenta včetně zkapacitnění D2

Místo stavby:

Jihomoravský kraj
Katastrální území:
Popovice u Rajhradu, Rajhrad, Syrovice, Modřice, Želešice, Chrlice, Holásky, Přízřenice, Dolní Heršpice

Druh stavby:

novostavba a rozšíření dálnice

Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic ČR

Zpracovatel TS:

PK Ossendorf spol. s r.o.

Předpokládaná cena stavby:

5 599 998 000 Kč (bez DPH)

Pozn.: Tento leták byl aktualizován v prosinci 2019. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.