

Název akce				Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno			
Stupeň dokumentace		Studie proveditelnosti – KONEČNÉ PLNĚNÍ TEXTOVÁ ČÁST – DÍL B3 – ŘEŠENÍ MĚSTSKÉ HROMADNÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY					
Datum zpracování		Říjen 2017					
Objednatel		SŽDC s.o., Stavební správa východ Nerudova 1 772 58 Olomouc					
Zpracovatel		Společnost pro "Studii proveditelnosti ŽUB" - SUDOP Brno spol. s r.o. - MORAVIA CONSULT Olomouc a.s. - AF Cityplan s.r.o.		  			
Odpovědný zpracovatel studie		Ing. Stanislav Vávra MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.		Podpis			
Zpracovatelé hlavních dílčích částí B3		Ing. Ladislav Dorazil (MCO)		Vedoucí projektu			
		Ing. Petr Hofhansl PhD. (AF-CITYPLAN) Ing. Marek Šída (AF-CITYPLAN)		Řešení městské hromadné a veřejné dopravy			
Kontroloval		Ing. Ladislav Dorazil (MCO)		Podpis			

1. ÚVOD DO ŘEŠENÉ PROBLEMATIKY	8
1.1. Obsah dílu	8
1.2. Struktura dílu	8
1.3. Provázanost s jinými díly	9
2. ANALÝZA STÁVAJÍCÍCH DOPRAVNÍCH SÍTÍ	10
2.1. Vymezení relevantního území k ŽUB	10
2.2. Železniční síť	10
2.2.1. Železniční tratě procházející železničním uzlem Brno	11
2.2.2. Železniční tratě mimo území města Brna	12
2.3. Silniční síť	15
2.3.1. Dálnice	17
2.3.2. Silnice I. třídy	17
2.3.3. Silnice II. třídy	20
2.3.4. Silnice III. třídy	21
2.4. Tramvajová a trolejbusová síť	21
2.5. Analýza problémových míst na infrastruktuře	23
2.5.1. Železniční síť	23
2.5.2. Komunikační síť na území města Brna	23
2.5.3. Síť městské hromadné dopravy	24
2.5.3.1. Tramvajová doprava	24
2.5.3.2. Trolejbusová doprava	26
2.5.3.3. Autobusová doprava	28
3. ANALÝZA STÁVAJÍCÍCH SYSTÉMŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY	31
3.1. Integrovaný dopravní systém JMK	31
3.2. Železniční doprava	32
3.3. Regionální autobusová doprava	33
3.4. Městská hromadná doprava	38
3.4.1. Tramvajová doprava	38
3.4.2. Trolejbusová doprava	46
3.4.3. Městská autobusová doprava	54
3.5. Obsluha železničních stanic a zastávek linkami MHD	77
3.5.1. Brno-Hlavní nádraží	78
3.5.2. Brno-Židenice	82
3.5.3. Brno-Královo Pole	86
3.5.4. Brno-Slatina	90
3.5.5. Brno-Lesná	92
3.5.6. Brno-Řečkovice	94
3.5.7. Brno-Horní Heršpice	96
3.5.8. Brno-Černovice	96
3.5.9. Brno-Chrlice	97
4. NÁVRH ROZVOJE DOPRAVNÍCH SÍTÍ	99
4.1. Základní východiska a metodický přístup	99

4.2. Návrh rozvoje železniční infrastruktury	100
4.3. Návrh rozvoje silniční infrastruktury	103
4.3.1. Varianta Bez projektu	103
4.3.2. Varianta A – Řeka	108
4.3.3. Varianta B – Petrov	110
4.4. Návrh rozvoje tramvajové infrastruktury	112
4.4.1. Invariantně	112
4.4.2. Varianta Bez projektu	113
4.4.3. Varianta A – Řeka	113
4.4.4. Varianta B – Petrov	113
4.5. Návrh rozvoje trolejbusové infrastruktury	114
4.5.1. Invariantně	114
4.5.2. Varianta Bez projektu	114
4.5.3. Varianta A – Řeka	114
4.5.4. Varianta B – Petrov	115
 5. NÁVRH ROZVOJE SYSTÉMŮ VEŘEJNÉ DOPRAVY	 116
5.1. Základní východiska a metodický přístup	116
5.2. Návrh rozvoje systému VHD pro krátkodobý horizont 2020	117
5.2.1. Návrh rozvoje osobní železniční dopravy	118
5.2.2. Návrh rozvoje tramvajové dopravy	119
5.2.3. Návrh rozvoje trolejbusové dopravy	122
5.2.4. Návrh rozvoje městské autobusové dopravy	124
5.2.5. Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy	124
5.3. Návrh rozvoje systému VHD pro střednědobý horizont 2035	126
5.3.1. Invariantní změny systému veřejné dopravy	127
5.3.1.1. <i>Návrh rozvoje tramvajové dopravy</i>	<i>128</i>
5.3.1.2. <i>Návrh rozvoje trolejbusové dopravy</i>	<i>131</i>
5.3.1.3. <i>Návrh rozvoje městské autobusové dopravy</i>	<i>133</i>
5.3.1.4. <i>Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy</i>	<i>134</i>
5.3.2. Rok 2035 – Varianta Bez projektu	134
5.3.2.1. <i>Návrh rozvoje osobní železniční dopravy</i>	<i>134</i>
5.3.2.2. <i>Návrh rozvoje tramvajové dopravy</i>	<i>135</i>
5.3.2.3. <i>Návrh rozvoje trolejbusové dopravy</i>	<i>135</i>
5.3.2.4. <i>Návrh rozvoje městské autobusové dopravy</i>	<i>136</i>
5.3.2.5. <i>Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy</i>	<i>137</i>
5.3.3. Rok 2035 – Varianta A – Řeka	137
5.3.3.1. <i>Návrh rozvoje osobní železniční dopravy</i>	<i>137</i>
5.3.3.2. <i>Návrh rozvoje tramvajové dopravy</i>	<i>138</i>
5.3.3.3. <i>Návrh rozvoje trolejbusové dopravy</i>	<i>142</i>
5.3.3.4. <i>Návrh rozvoje městské autobusové dopravy</i>	<i>143</i>
5.3.3.5. <i>Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy</i>	<i>144</i>
5.3.4. Rok 2035 – Varianta B – Petrov	145
5.3.4.1. <i>Návrh rozvoje osobní železniční dopravy</i>	<i>146</i>
5.3.4.2. <i>Návrh rozvoje tramvajové dopravy</i>	<i>147</i>
5.3.4.3. <i>Návrh rozvoje trolejbusové dopravy</i>	<i>148</i>

5.3.4.4.	Návrh rozvoje městské autobusové dopravy.....	149
5.3.4.5.	Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy	150
5.4.	Návrh rozvoje systému VHD pro dlouhodobý horizont 2050.....	151
6.	NÁVRH OBSLUHY ŽELEZNIČNÍCH STANIC A ZASTÁVEK SYSTÉMEM MHD ...	152
6.1.	Brno-Hlavní nádraží.....	156
6.1.1.	Varianta Bez projektu	157
6.1.2.	Varianta A – Řeka	158
6.1.3.	Varianta B – Petrov	160
6.2.	Brno-Židenice	163
6.3.	Brno-Královo Pole	163
6.4.	Brno-Slatina	164
6.5.	Brno-Lesná.....	164
6.6.	Brno-Řečkovice	164
6.7.	Brno-Chrlice.....	165
6.8.	Brno-Starý Lískovec.....	165
6.9.	Brno-Černovická terasa	166
6.10.	Brno-Černovice.....	168
6.10.1.	Varianta Bez projektu	168
6.10.2.	Varianta A – Řeka	168
6.10.3.	Varianta B – Petrov	169
6.11.	Brno-Štýřice.....	171
6.12.	Brno-Komárov	171
7.	NÁVRH ZMĚN V SYSTÉMU VHD VE SCÉNÁŘI S REALIZACÍ VRT	173
7.1.	Návrh změn v osobní železniční dopravě	173
7.2.	Návrh změn v neželezniční veřejné dopravě	174
8.	SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	176
9.	SEZNAM PŘÍLOH	177

Seznam obrázků

Obrázek 1 – Vymezení relevantního území	10
Obrázek 2 – Sít' železničních tratí – dle počtu kolejí a trakce	14
Obrázek 3 – Sít' železničních tratí – dle krajů	15
Obrázek 4 – Dálniční a silniční sít' Jihomoravského kraje	16
Obrázek 5 – Dálniční a silniční sít' části kraje Vysočina	17
Obrázek 6 – Sít' dálnic a silnic I. třídy	19
Obrázek 7 – Sít' silnic II. třídy	20
Obrázek 8 – Sít' silnic III. třídy	21
Obrázek 9 – Sít' tramvajových tratí	22
Obrázek 10 – Sít' trolejbusových tratí (pouze tratě s pravidelným provozem)	23
Obrázek 11 – Problémová místa z hlediska plynulosti provozu MHD	24
Obrázek 12 – Etapy rozvoje IDS JMK	31
Obrázek 13 – Plán regionálních linek IDS JMK	33
Obrázek 14 – Sít' linek městské hromadné dopravy v Brně	38
Obrázek 15 – Linkové vedení tramvají v Brně	39
Obrázek 16 – Linkové vedení tramvají v Brně – historické jádro	40
Obrázek 17 – Linkové vedení trolejbusů v Brně	46
Obrázek 18 – Linkové vedení denních autobusů v Brně	54
Obrázek 19 – Linkové vedení nočních autobusů v Brně	74
Obrázek 20 – Železniční sít' Brna se stanicemi a zastávkami – rok 2015	78
Obrázek 21 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží a Úzká	80
Obrázek 22 – Cíl cestujících, kteří přijíždí na Hlavní nádraží	81
Obrázek 23 – Časová dostupnost – Brno-Hlavní nádraží (přednádražní prostor)	82
Obrázek 24 – Trasy přímých linek od zastávek Židenice, nádraží a Kuldova	83
Obrázek 25 – Cíl cestujících, kteří přijíždí na nádraží Židenice	84
Obrázek 26 – Časová dostupnost – Brno-Židenice (přednádražní prostor)	85
Obrázek 27 – Trasy přímých linek od zastávky Královo Pole, nádraží	87
Obrázek 28 – Cíl cestujících, kteří přijíždí na nádraží Královo Pole	88
Obrázek 29 – Časová dostupnost – Brno-Královo Pole (přednádražní prostor)	89
Obrázek 30 – Trasy přímých linek od zastávek Slatina, nádraží a Řípská	90
Obrázek 31 – Časová dostupnost – Brno-Slatina (přednádražní prostor)	91
Obrázek 32 – Trasy přímých linek od zastávky Lesná, nádraží	92
Obrázek 33 – Časová dostupnost – Brno-Lesná (autobusové zastávky)	93
Obrázek 34 – Trasy přímých linek od zastávek Řečkovice, nádraží a Kronova	94
Obrázek 35 – Časová dostupnost – Brno-Řečkovice (přednádražní prostor)	95
Obrázek 36 – Časová dostupnost – Brno-Horní Heršpice (přednádražní prostor)	96
Obrázek 37 – Trasy přímých linek od zastávek Chrlice, nádraží a Chrlické nám.	97
Obrázek 38 – Časová dostupnost – Brno-Chrlice (přednádražní prostor)	98
Obrázek 39 – Navazující železniční stavby	102
Obrázek 40 – Výhledová komunikační sít' – varianta Bez projektu	104
Obrázek 41 – Výhledová komunikační sít' – varianta Bez projektu (širší vztahy)	105
Obrázek 42 – Výhledová komunikační sít' na území Brna	106
Obrázek 43 – Výhledová komunikační sít' v řešeném území	107
Obrázek 44 – Výhledová komunikační sít' – varianta A-Řeka	108
Obrázek 45 – Výhledová komunikační sít' – varianta A-Řeka (širší vztahy)	109
Obrázek 46 – Infrastruktura ve variantě A-Řeka	109
Obrázek 47 – Výhledová komunikační sít' – varianta B-Petrov	110
Obrázek 48 – Výhledová komunikační sít' – varianta B-Petrov (širší vztahy)	111

Obrázek 49 – Infrastruktura ve variantě B-Petrov	112
Obrázek 50 – Prodloužení trati Bystrc – Kamechy	119
Obrázek 51 – Nová trať Osová – Nemocnice Bohunice	120
Obrázek 52 – Tramvajová trať Plotní	121
Obrázek 53 – Prodloužení trati Osová – železniční stanice Starý Lískovec	122
Obrázek 54 – Obsluha rozvojového území Zbrojovka	123
Obrázek 55 – Prodloužení trolejbusové trati Novolíšeňská – Jírova	124
Obrázek 56 – Prodloužení trati Merhautova – Lesná a propojení Generála Píky – Merhautova	128
Obrázek 57 – Obnovení provozu trati Stránská skála – Líšeň	129
Obrázek 58 – Propojení Stará Osada – Tábořská Gajdošovou ulicí	130
Obrázek 59 – Přeložení trati v „Trianglu Olomoucká“	131
Obrázek 60 – Trať Žabovřesky – Kounicova – Šumavská – Sportovní – Nová městská třída – Hlavní nádraží	132
Obrázek 61 – Trolejbusová trať Kejbaly	133
Obrázek 62 – Linkové vedení trolejbusů – varianta Bez projektu	136
Obrázek 63 – Linkové vedení tramvajů – varianta A – Řeka	140
Obrázek 64 – Schéma tramvajových tratí – rok 2035, varianta A – Řeka	141
Obrázek 65 – Linkové vedení trolejbusů – varianta A – Řeka	142
Obrázek 66 – Schéma trolejbusových tratí – rok 2035, varianta A – Řeka	143
Obrázek 67 – Linkové vedení městských autobusů – varianta A – Řeka	144
Obrázek 68 – Linkové vedení příměstských autobusů – varianta A – Řeka	145
Obrázek 69 – Linkové vedení tramvajů – varianta B – Petrov	147
Obrázek 70 – Linkové vedení trolejbusů – varianta B – Petrov	148
Obrázek 71 – Linkové vedení městských autobusů – varianta B – Petrov	150
Obrázek 72 – Linkové vedení příměstských autobusů – varianta B – Petrov	151
Obrázek 73 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta Bez projektu	152
Obrázek 74 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta A	153
Obrázek 75 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta B1b	154
Obrázek 75 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta B1d	155
Obrázek 75 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta B1f	156
Obrázek 76 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží a Úzká – varianta Bez projektu	158
Obrázek 77 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží – varianta A	160
Obrázek 78 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží – varianta B	162
Obrázek 79 – Trasy přímých linek od zastávek Židenice, nádraží a Kuldova – varianty Bez projektu, A a B	163
Obrázek 80 – Trasy přímých linek od zastávky Lesná, nádraží – varianty Bez projektu, A a B	164
Obrázek 81 – Trasy přímých linek od zastávky Starý Lískovec, nádraží – rok 2020	165
Obrázek 82 – Trasy přímých linek od zastávky Starý Lískovec, nádraží – roky 2035 a 2050	166
Obrázek 83 – Trasy přímých linek od zastávky Černovická terasa – varianta A	167
Obrázek 84 – Trasy přímých linek od zastávky Černovická terasa – varianta B	167
Obrázek 85 – Trasy přímých linek od terminálu Černovice – varianta A	169
Obrázek 86 – Trasy přímých linek ze zastávky Životského – varianty B1b a B1f	170
Obrázek 87 – Trasy přímých linek od zastávky Brno-Štýřice – varianta B	171
Obrázek 88 – Trasy přímých linek ze zastávek Sazenice a Komárov – varianta B	172

Seznam tabulek

Tabulka 1 – Délka komunikací v řešeném území.....	16
Tabulka 2 – Tramvajové linky – charakteristická vozidla a jejich kapacita	41
Tabulka 3 – Trolejbusové linky – charakteristická vozidla a jejich kapacita.....	47
Tabulka 4 – Autobusové linky – charakteristická vozidla a jejich kapacita	55
Tabulka 5 – Nové tramvajové tratě – invariantní.....	113
Tabulka 6 – Nové trolejbusové tratě – invariantní	114

1. Úvod do řešené problematiky

1.1. Obsah dílu

Tato část studie řeší problematiku dopravní obsluhy území veřejnou dopravou. Konkrétně se věnuje popisu komunikační sítě pro IAD a VHD, na níž jsou provozovány jednotlivé spoje veřejné dopravy. Veřejná hromadná doprava zahrnuje železniční spoje, městskou drážní dopravu tramvajovou a trolejbusovou, městskou autobusovou dopravu, dopravu provozovanou integrovanými regionálními autobusy a dálkovými autobusy, proto je dále v této části popsán současný systém veřejné dopravy a pro výhled jsou navrženy předpokládané možné změny tohoto systému. Současný i předpokládaný výhledový stav dopravní infrastruktury a systému veřejné dopravy spolu vytváří dopravní nabídku. Pro současný stav i výhled je v adekvátní podrobnosti zpracování studie proveditelnosti železničního uzlu Brno popsán celý systém veřejné hromadné dopravy v řešeném území členěný do logických částí. První část obsahuje analýzu současného stavu dopravní infrastruktury a systémů VHD. V druhé části je popsán budoucí rozvoj dopravní sítě a předpokládané změny v linkovém vedení osobní železniční dopravy, městské hromadné dopravy a regionálních autobusů, které se odvíjí zejména od postupného rozvoje dopravní infrastruktury, od předpokládaných změn v území a od uvažované polohy hlavního nádraží. S některými změnami je uvažováno invariantně ve všech variantách, některé změny jsou spojeny s konkrétní variantou řešení ŽUB.

1.2. Struktura dílu

V úvodu (kapitola 2) je vymezeno relevantní území, pro které je zpracován dopravní model. Pro celé toto území je dále zpracován popis sítě IAD a VHD, tj. železniční, silniční, tramvajové a trolejbusové sítě. Na závěr kapitoly je provedena analýza problémových míst na infrastruktuře, jež se zaměřuje zejména na území města Brna.

V další části (kapitola 3) jsou blíže popsány stávající systémy veřejné dopravy v řešeném území, a to nejprve obecně Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje, a následně dle jednotlivých dopravních systémů (dálkové a regionální vlakové linky, regionální autobusové linky a městská hromadná doprava). Podrobněji jsou zde popsány základní parametry jednotlivých linek městské hromadné dopravy v Brně, přičemž pro každou linku jsou uvedeny údaje o trase, rozsahu provozu a intervalech v jednotlivých obdobích. Závěrečná část kapitoly se pak věnuje vazbě veřejné hromadné dopravy na železnici. Pro každou železniční stanici nebo zastávku na území města Brna jsou popsány všechny navazující linky tramvají, trolejbusů a autobusů, jejich trasy, celkový obrát cestujících v železniční stanici a podíl cestujících podle toho, jakým způsobem pokračují do cíle cesty (tramvají, autobusem, pěšky, mimo Brno atd.). Tyto údaje jsou převzaty z Průzkumu dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí (duben 2015).

Další část se věnuje navrhovaným výhledovým změnám, přičemž popisuje konkrétní rozvoj komunikační sítě a sítě veřejné hromadné dopravy (kapitola 4), resp. návrh rozvoje systémů VHD a úprav linkového vedení (kapitola 5).

Obsahem další kapitoly č. 6 je popis výhledového způsobu obsluhy železničních stanic a zastávek městskou hromadnou dopravou na území Brna. V této kapitole je popsána návazná veřejná

hromadná doprava pro železniční stanice a zastávky ve výhledovém období obdobně jako pro současný stav, avšak se zohledněním předpokládané budoucí podoby linkového vedení a změn způsobených rozvojem infrastruktury.

Závěrečná kapitola 7 se pak věnuje předpokládaným změnám v systému VHD v souvislosti s uvažovaným scénářem realizace vysokorychlostních tratí

Impulzy pro výhledovou úpravu linkového vedení představují zejména faktory rozvoje dopravní infrastruktury, rozvoje území v rozvojových plochách a osách a také rozvoje železniční infrastruktury na území města Brna dle navržených variant řešení ŽUB. Pro možnost posouzení rozdílů mezi variantami řešení ŽUB z hlediska jejich ovlivnění systému veřejné dopravy se předpokládané výhledové změny systému veřejné dopravy dělí na invariantní, se kterými se uvažuje ve všech variantách shodně bez ohledu na variantu realizace ŽUB, a změny, které mají přímou souvislost s konkrétní variantou ŽUB.

Pro větší přehlednost a lepší vypovídající hodnotu jsou k textové části přiloženy grafické přílohy schémat linkového vedení veřejné dopravy (přílohy B.3.1. – B.3.4.). Tyto přílohy jsou zpracovány:

- samostatně pro jednotlivé dopravní systémy – železniční, tramvajový, trolejbusový, městský autobusový a regionální autobusový;
- samostatně pro současný stav a pro tři základní výhledové varianty – Bez projektu, A – Řeka, B – Petrov

1.3. Provázanost s jinými díly

Problematika řešení systému veřejné dopravy, popsaná v tomto dílu, je jednou z hlavních součástí návrhové části řešení variant ŽUB. Návrh systému veřejné dopravy pro jednotlivé varianty vychází kromě vlastních návrhů popsanych v tomto díle i ze strategických plánů pro oblast rozvoje veřejné dopravy popsanych v analytické části studie a z návrhů řešení polohy jednotlivých železničních stanic a zastávek na území města Brna popsanych v části technického řešení dopravní infrastruktury. Návrh systému veřejné dopravy pro jednotlivé varianty v podobě základních návrhových parametrů se pak promítá do zpracování přepravní prognózy a ekonomického hodnocení.

V případě zpracování přepravní prognózy tvoří navrhovaný systém veřejné dopravy tzv. nabídkovou část dopravního modelu, ve kterém jsou zadány všechny linky VHD v podrobnosti jízdních řádů s přesnými trasami a časovými polohami jednotlivých spojů. To umožňuje detailní výpočet dopravního zatížení se zohledněním jízdní doby, čekání na spoj, všech přestupních vazeb a pěší docházky.

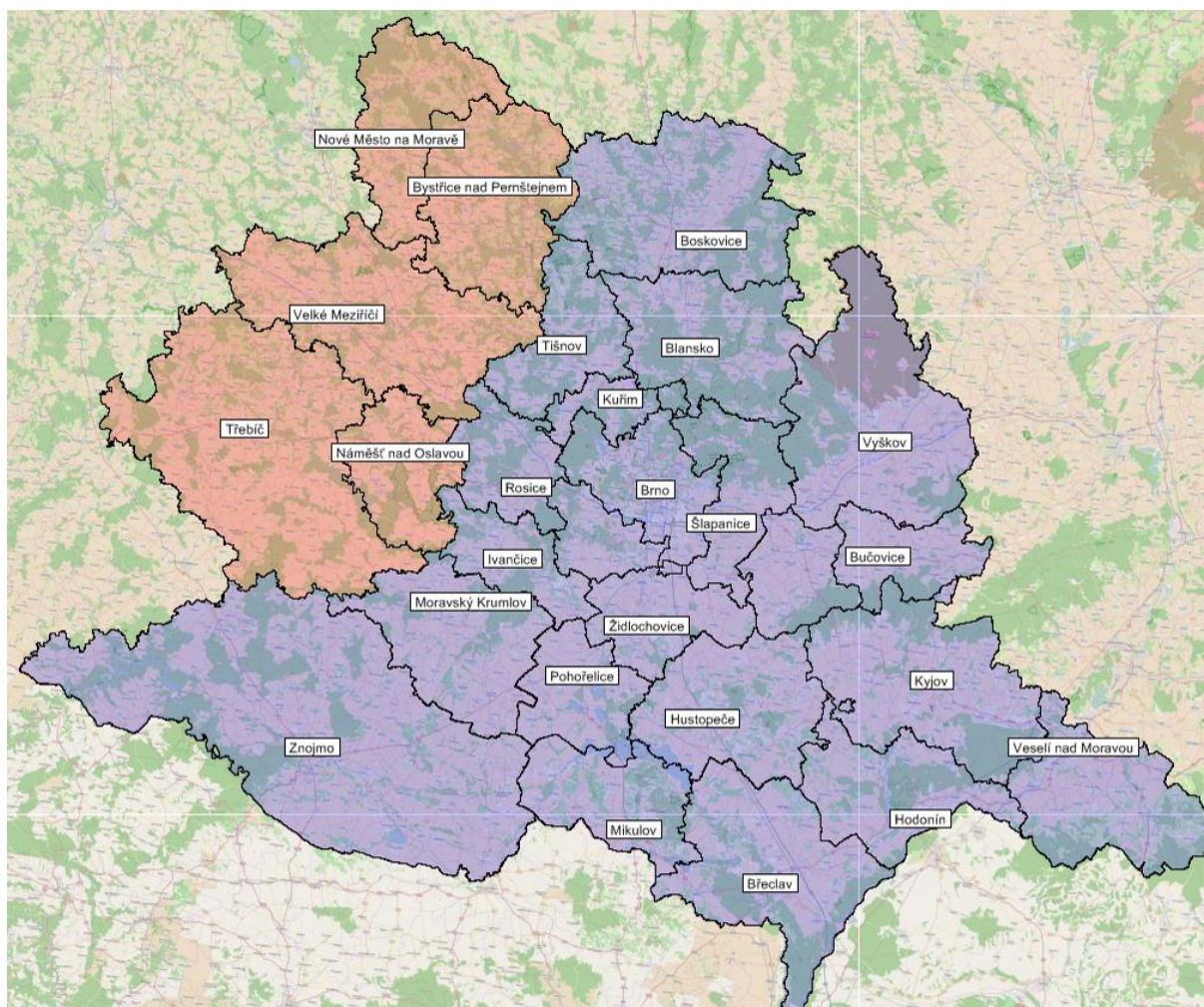
Do ekonomického hodnocení pak vstupují údaje o provozních nákladech na zajištění celkového provozu systému VHD, investiční a provozní náklady na vybudování nezbytné dopravní infrastruktury, rozdílné dle variant řešení ŽUB, pro zajištění provozu a výstupy z přepravní prognózy v podobě parametrů časových úspor, převedené dopravy a podobně.

2. Analýza stávajících dopravních sítí

2.1. Vymezení relevantního území k ŽUB

Řešené území pro účely dopravního modelu obsahuje vedle území města Brna celý Jihomoravský kraj a část okresů Třebíč (území ORP Náměšť nad Oslavou a Třebíč) a Žďár nad Sázavou (území ORP Bystřice nad Pernštejnem, Nové Město na Moravě a Velké Meziříčí) v kraji Vysočina. Celá řešená oblast zahrnuje území, které bude ovlivněno realizací železničního uzlu Brno.

Obrázek 1 – Vymezení relevantního území



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

2.2. Železniční síť

Síť železničních tratí v řešeném území využívají jednotlivé linky regionální i dálkové dopravy. Pro regionální linky Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je uvažována celá trasa, pro dálkové linky je uvažována jejich část tak, aby pokrývaly celé řešené území. Dálkové linky jsou z pohledu dopravního modelu ukončeny na hranicích řešeného území, případně ve významných stanicích na okraji řešeného území. Dálkové přepravní vztahy vstupují do řešeného

území prostřednictvím samostatných dopravních zón. Tyto vstupy jsou převzaty z Dopravní sektorové strategie.

2.2.1. Železniční tratě procházející železničním uzlem Brno

Popis vlakových linek v následujícím textu se vztahuje k 1. 12. 2015.

Trat' č. 240

Jednokolejná neelektrifikovaná trať v úseku Brno – Jihlava. Na trati jsou provozovány rychlíky linky R11 Brno – Jihlava – Č. Budějovice – Plzeň a regionální osobní vlaky. Všechny vlaky jsou v úseku Brno – Náměšť n. O. integrovány v IDS Jihomoravského kraje, rychlíky pod označením R4, osobní vlaky pod označením S4.

Trat' č. 244

Jednokolejná neelektrifikovaná trať v úseku Brno – Hrušovany nad Jevišovkou s odbočkou Moravské Bránice – Oslavany. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky a dva páry spěšných vlaků, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S41 (do Miroslavi), v úseku Miroslav – Hrušovany nad Jevišovkou jako linka S42. Na odbočné větvi je pravidelný provoz pouze v úseku Moravské Bránice – Ivančice.

Trat' č. 250

Dvoukolejná elektrifikovaná trať v úseku Havlíčkův Brod – Brno – Kúty. V úseku Brno – Kúty je trať součástí 1. tranzitního koridoru. V úseku Žďár nad Sázavou – Brno jsou na trati provozovány rychlíky linky R9 Praha – Havlíčkův Brod – Brno, které jsou v úseku Tišnov – Brno zahrnuty do systému IDS Jihomoravského kraje pod označením R3. V úseku Brno – Břeclav jsou vedeny rychlíky linky R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc a dále vlaky EC a Railjet jako linka Ex3 *Německo* – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – *Rakousko/Slovensko*. Rychlíky a spěšné vlaky jsou integrovány v IDS Jihomoravského kraje v úseku Brno – Břeclav (– Hodonín – Moravský Písek) pod označením R5. Regionální osobní vlaky jsou integrovány v úseku Níhov – Brno – Břeclav pod označením S3, v úseku Břeclav – Lanžhot pod označením S53.

Trat' č. 260

Dvoukolejná elektrifikovaná trať v úseku Česká Třebová – Brno. Trať je součástí 1. tranzitního koridoru. Na trati jsou provozovány dálkové vlaky expresní linky Ex3 *Německo* – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – *Rakousko/Slovensko*, rychlíky linky R19 Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno a vlaky regionální dopravy (osobní a spěšné vlaky). Rychlíky a spěšné vlaky jsou v úseku Březová nad Svitavou – Brno zahrnuty do IDS Jihomoravského kraje pod označením R2, osobní vlaky mají v tomto úseku označení S2.

Trat' č. 300

Jednokolejná elektrifikovaná trať v úseku Brno – Přerov. Na trati jsou provozovány dálkové vlaky linky R8 Brno – Ostrava – Bohumín, linky R12 Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk) a regionální osobní vlaky. Do IDS Jihomoravského kraje jsou zahrnuty všechny vlaky, rychlíky a spěšné vlaky pod označením R7 v úseku Brno – Vyškov, resp. Brno – Nezamyslice, osobní vlaky v úseku Brno

– Křenovice mají označení S2 a v úseku Vyškov – Nezamyslice S71. V úseku Brno – Holubice jedou rychlíky po trati č. 340 přes Šlapanice.

Trat' č. 340

Dvoukolejná trat' v úseku Brno – Uherské Hradiště, elektrifikace je pouze v úseku Brno – Blažovice. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní a spěšné vlaky. V rámci IDS Jihomoravského kraje mají osobní vlaky označení S6 a spěšné vlaky R6. V úseku Brno – Blažovice jsou po této trati vedeny i rychlíky směr Vyškov.

2.2.2. Železniční tratě mimo území města Brna

Trat' č. 241

Jednokolejná neelektrifikovaná trat' v úseku Znojmo – Okříšky. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje v úseku Moravské Budějovice – Znojmo označeny jako linka S81.

Trat' č. 246

Jednokolejná neelektrifikovaná trat' v úseku Břeclav – Znojmo. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S8.

Trat' č. 248

Jednokolejná elektrifikovaná trat' v úseku Znojmo – Retz – Vídeň. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v úseku Znojmo – Šatov v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S82.

Trat' č. 251

Jednokolejná neelektrifikovaná trat' v úseku Tišnov – Nové Město na Moravě – Žďár nad Sázavou. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v úseku Tišnov – Rovné-Divišov v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S31.

Trat' č. 252

Jednokolejná neelektrifikovaná trat' v úseku Křižanov – Studenec. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které nejsou zahrnuty do IDS Jihomoravského kraje.

Trat' č. 254

Jednokolejná neelektrifikovaná trat' v úseku Šakvice – Hustopeče u Brna. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S51.

Trat' č. 255

Jednokolejná neelektrifikovaná trat' v úseku Hodonín – Zaječí. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S52.

Trat' č. 262

Jednokolejná neelektrifikovaná trať v úseku Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S21. Většina vlaků jede pouze v úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice.

Trat' č. 330

Dvukolejná elektrifikovaná trať v úseku Přerov – Břeclav. Trať je součástí 2. tranzitního koridoru. Na trati jsou provozovány dálkové vlaky expresní linky Ex4 *Rakousko/Slovensko* – Břeclav – Otrokovice – Ostrava – *Polsko*, rychlíky linky R13 Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc a vlaky regionální dopravy (osobní a spěšné vlaky). Rychlíky a spěšné vlaky jsou v úseku Moravský Písek – Břeclav zahrnuty do IDS Jihomoravského kraje pod označením R5, osobní vlaky mají v tomto úseku označení S9.

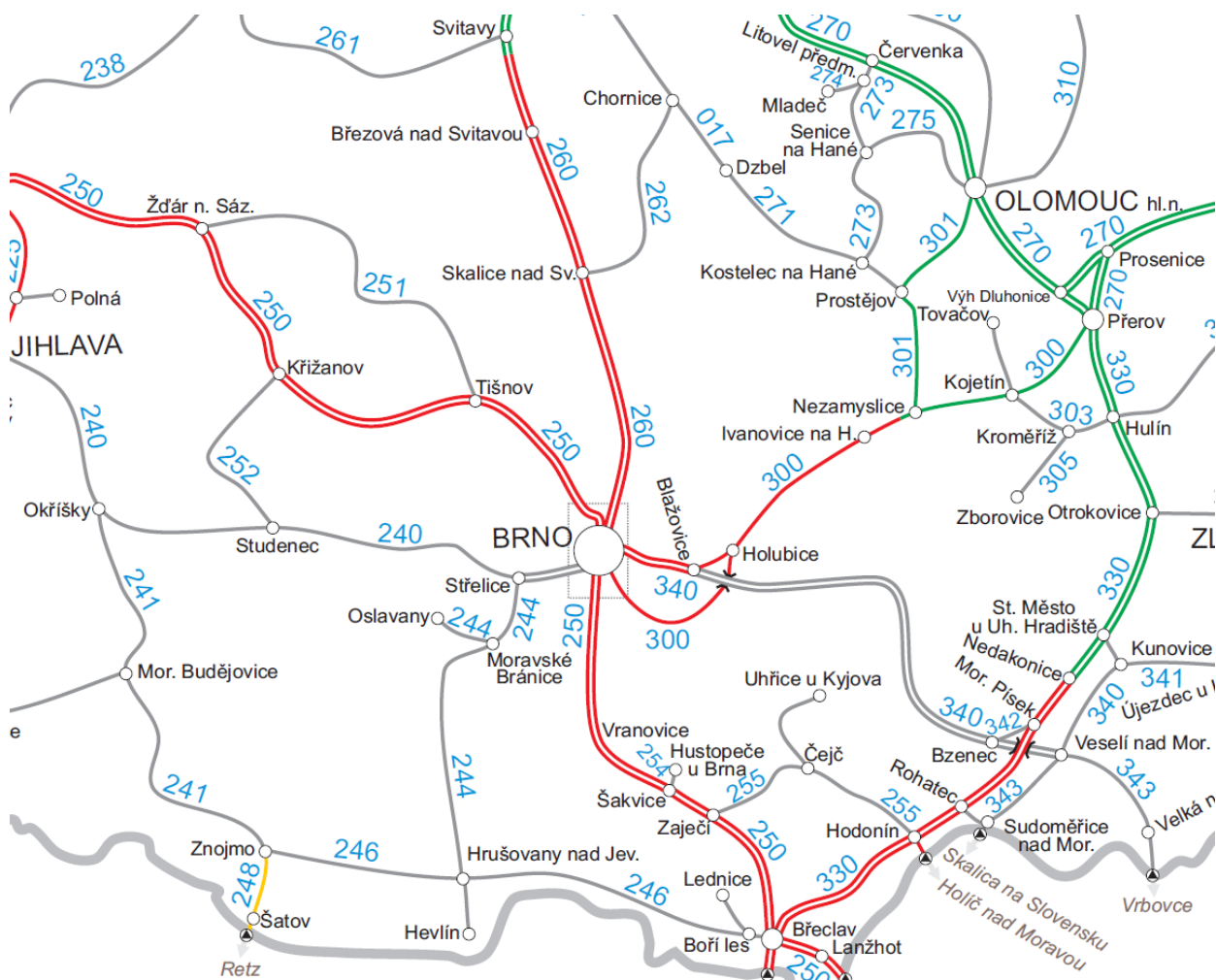
Trat' č. 342

Jednokolejná neelektrifikovaná trať v úseku Moravský Písek – Bzenec. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S61.

Trat' č. 343

Jednokolejná neelektrifikovaná trať v úseku Hodonín – Vrbovce. Na trati jsou provozovány pouze regionální osobní vlaky, které jsou v rámci IDS Jihomoravského kraje označeny jako linka S91.

Obrázek 2 – Síť železničních tratí – dle počtu kolejí a trakce



Zdroj: SŽDC

Obrázek 3 – Síť železničních tratí – dle krajů



Zdroj: SŽDC

2.3. Silniční síť

Silniční infrastruktura slouží z hlediska veřejné dopravy pro provozování autobusové městské, regionální a dálkové dopravy. Na území města Brna a částečně i v jeho okolí jsou pak některé silniční komunikace řešeny jako společně s infrastrukturou tramvajové a trolejbusové dopravy, kdy se jednotlivé technické uspořádání těchto komunikací liší dle místních prostorových a jiných podmínek.

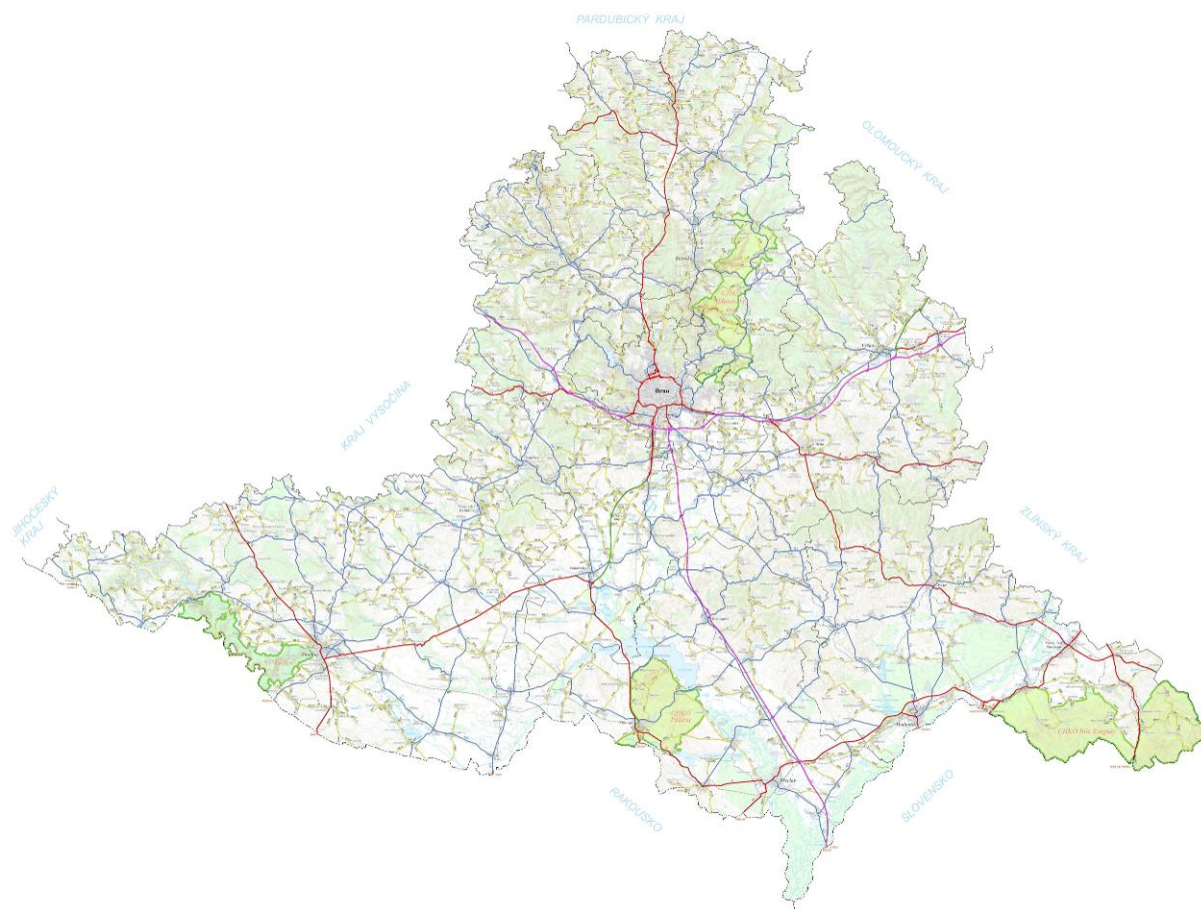
Pro provozování veřejné dopravy slouží všechny kategorie pozemních komunikací od dálnic až po silnice III. třídy a místní obslužné komunikace. Stručně je dále popsána na řešeném území síť dálnic, silnic I. třídy, silnic II. třídy a silnic III. třídy, včetně mapových schémat.

Celková délka dálnic a silnic v území, vymezeném pro studii, je 6 168,2 km. Z toho je 202,3 km dálnic, 522,8 km silnic I. třídy, 2 051,2 km silnic II. třídy a 3 391,8 km silnic III. třídy. Do silnic I. třídy jsou zahrnuty i silnice pro motorová vozidla v délce 17,4 km (dle úpravy platné od ledna 2016).

Tabulka 1 – Délka komunikací v řešeném území

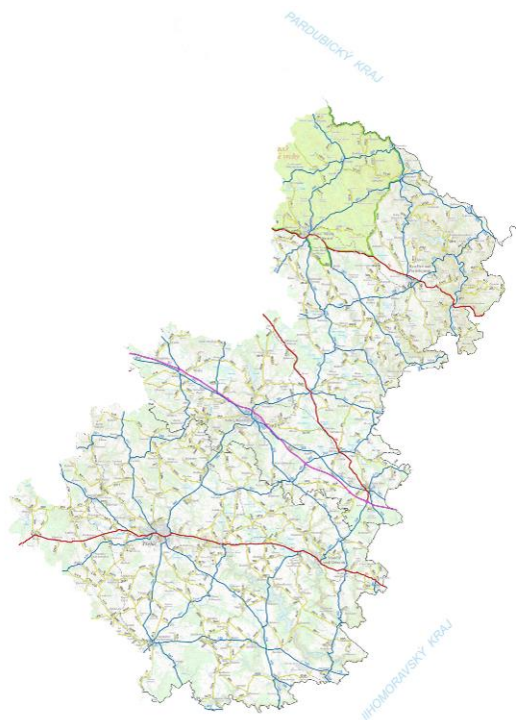
Typ komunikace	Délka [km]	[%]
Dálnice	202,3	3,3%
Silnice I. třídy	522,8	8,5%
z toho silnice pro motorová vozidla	17,4	0,3%
Silnice II. třídy	2051,2	33,3%
Silnice III. třídy	3391,8	55,0%
Celkem	6168,2	

Obrázek 4 – Dálniční a silniční síť Jihomoravského kraje



Zdroj: ŘSD ČR

Obrázek 5 – Dálniční a silniční síť části kraje Vysočina



Zdroj: ŘSD ČR

2.3.1. Dálnice

Dálnice slouží pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu. V řešeném území jsou vedeny dálnice D1 a D2. Celková délka dálnic v řešeném území je 173 km.

Dálnice D1 spojuje tři největší česká města Prahu, Brno a Ostravu a je vedena od západu na východ jižně od města Brna. Její délka v řešeném území je 112,1 km.

Dálnice D2 začíná na MÚK Brno-jih s D1 a spojuje Brno s Bratislavou. Její délka je v řešeném území je 60,9 km.

Dálnice D46 je vedena v úseku Vyškov (D1) – Olomouc. Pro účely této studie je uvažována v úseku D1 – hranice kraje v délce 9,4 km.

Dálnice D52 v současnosti začíná na MÚK Rajhrad a končí na MÚK Pohořelice, délka tohoto úseku je 16,9 km.

2.3.2. Silnice I. třídy

Silnice I. třídy slouží rovněž pro dálkovou vnitrostátní a mezistátní dopravu nebo pro dopravu mezi kraji. Mezi silnice I. třídy patří i silnice pro motorová vozidla. Jejich celková délka v řešeném území je 552,2 km, z toho je 17,4 km silnic pro motorová vozidla.

Silnice I/19 vede z Plzeňského kraje od křižovatky se silnicí I/20 přes Tábor, Pelhřimov, Žďár nad Sázavou a Nové Město na Moravě a končí na křižovatce se silnicí I/43 u Sebranic. Pro účely této studie je uvažována v úseku Radňovice – I/43. Délka úseku v řešeném území je 50,1 km.

Silnice I/23 vede od dálnice D3 u obce Dráčov přes Jindřichův Hradec, Telč, Třebíč a Rosice, za kterými se napojuje na dálnici D1 v MÚK Kývalka. Druhá část silnice I/23 začíná na MÚK Brno-západ a je vedena směr Pisárky, kde je ukončena v křižovatce se silnicí I/42. Tento úsek je označen jako silnice pro motorová vozidla. Pro účely této studie je silnice I/23 uvažována v úseku Předín – Brno. Délka úseku v řešeném území po Kývalce je 63,8 km, druhá část v Brně má délku 3,5 km.

Silnice I/37 vede v trase Trutnov – Hradec Králové – Pardubice – Žďár nad Sázavou – Velká Bíteš, kde se napojuje na dálnici D1. Pro účely této studie je uvažována v úseku Rousměrov – Velká Bíteš. Délka úseku v řešeném území je 28,9 km.

Silnice I/38 vede v trase Jestřebí (I/9) – Mladá Boleslav – Kolín – Havlíčkův Brod – Jihlava – Znojmo – hraniční přechod Hatě s Rakouskem. Pro účely této studie je uvažována v úseku Blížkovice – státní hranice. Délka úseku v řešeném území je 35,4 km.

Silnice I/40 vede v trase Mikulov – Břeclav a v celé délce 20,9 km leží v řešeném území.

Silnice I/41 spojuje Velký městský okruh (VMO) v Brně s dálnicí D1 přes Komárov. Přímým pokračováním této silnice je dálnice D2 směr Bratislava. Délka silnice je 3 km.

Silnice I/42 tvoří Velký městský okruh (VMO) Brna. Jeho celková délka je 17,7 km.

Silnice I/43 vede od křižovatky se silnicí I/42 v Brně-Králově poli severním směrem přes Svitavy a Lanškroun do Polska. Pro účely této studie je uvažována v úseku Brno – Stvolová. Délka úseku v řešeném území je 44,6 km. Úsek I/42 – Česká je označen jako silnice pro motorová vozidla v délce cca 7,6 km.

Silnice I/47 vede v trase Vyškov – Hulín – Přerov – Hranice – Ostrava a téměř v celé délce slouží jako doprovodná komunikace k dálnici D1. Pro účely této studie je uvažována v úseku Vyškov – Ivanovice na Hané v délce 10,3 km.

Silnice I/50 vede od křižovatky se silnicí I/42 na jihovýchodě Brna východním směrem k dálnici D1 (MÚK Brno-východ), dále pokračuje od MÚK Holubice přes Slavkov u Brna a Uherské Hradiště na Slovensko. Pro účely této studie je uvažována v úseku Brno – Kožušice. Délka úseku v řešeném území od Holubic na hranici kraje je 32,2 km, úsek na území Brna má délku 4,5 km a je označen jako silnice pro motorová vozidla.

Silnice I/51 tvoří krátkou spojnicí silnice I/55 u Hodonína se státní hranicí se Slovenskem v délce 3,2 km.

Silnice I/52 je vedena z centra Brna od VMO jižním směrem, až k obci Rajhrad, kde přímo navazuje dálnice D52. Druhá část silnice I/52 navazuje na dálnici D52 u Pohořelic a je vedena přes Mikulov na hranice s Rakouskem. Délka silnice v úseku Brno – Rajhrad je 9,3 km a v úseku Pohořelice – st. hranice 23,5 km.

Silnice I/53 je vedena v úseku Znojmo – Pohořelice s celkovou délkou 38,3 km.

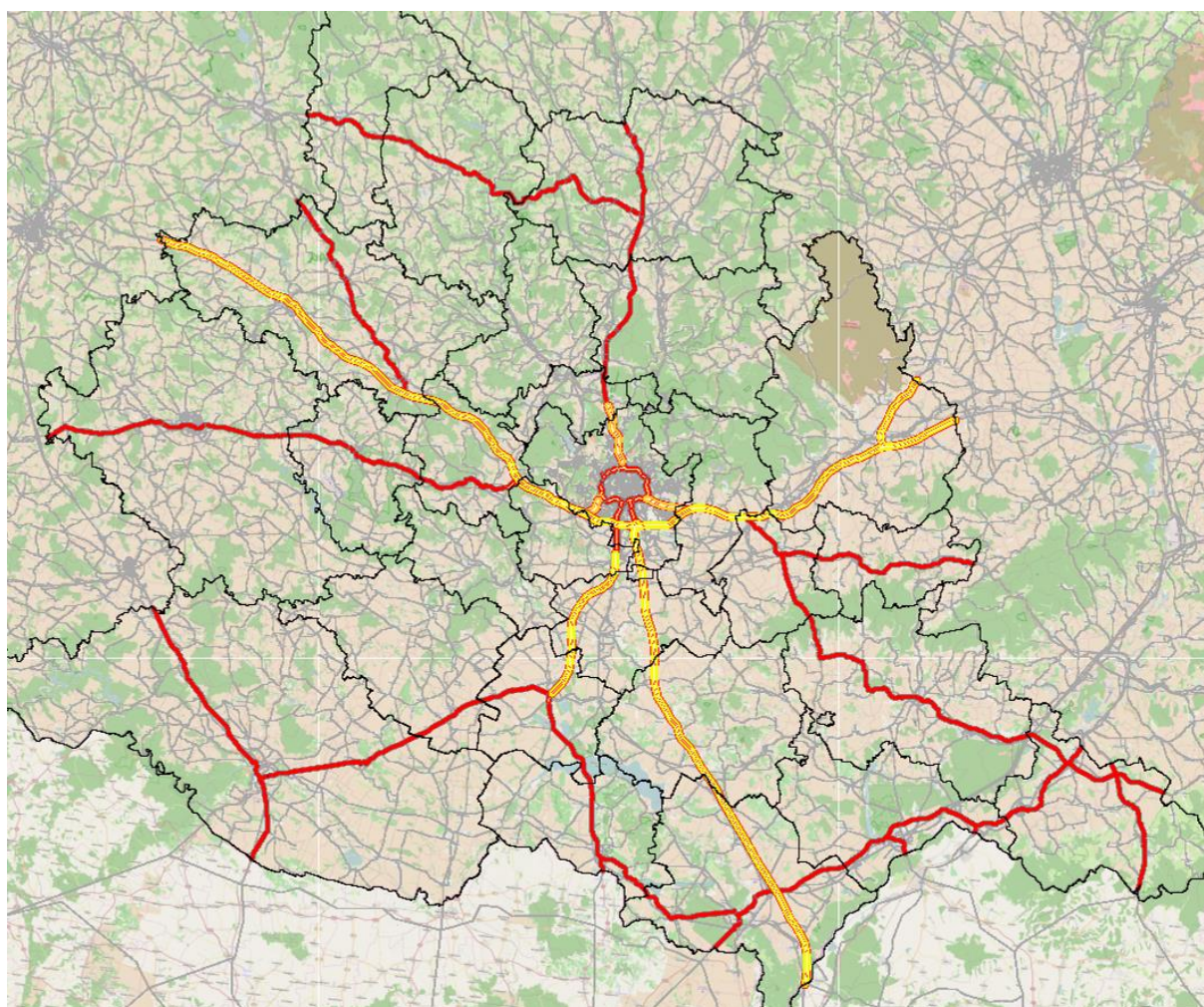
Silnice I/54 je vedena v trase Slavkov u Brna – Veselí nad Moravou – Slovensko. Celková délka silnice je 83,2 km.

Silnice I/55 je vedena v trase Olomouc – Přerov – Hulín – Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Hodonín – Břeclav – Poštorná – Rakousko. Pro účely této studie je uvažována v úseku Uherský Ostroh – státní hranice s Rakouskem. Délka úseku v řešeném území je 57 km.

Silnice I/70 tvoří krátkou spojnici silnice I/55 u Sudoměřic se státní hranicí se Slovenskem v délce 1 km.

Silnice I/71 vede v trase Uherský Ostroh – Velká nad Veličkou – Slovensko. Délka silnice v řešeném území je 21,6 km.

Obrázek 6 – Síť dálnic a silnic I. třídy

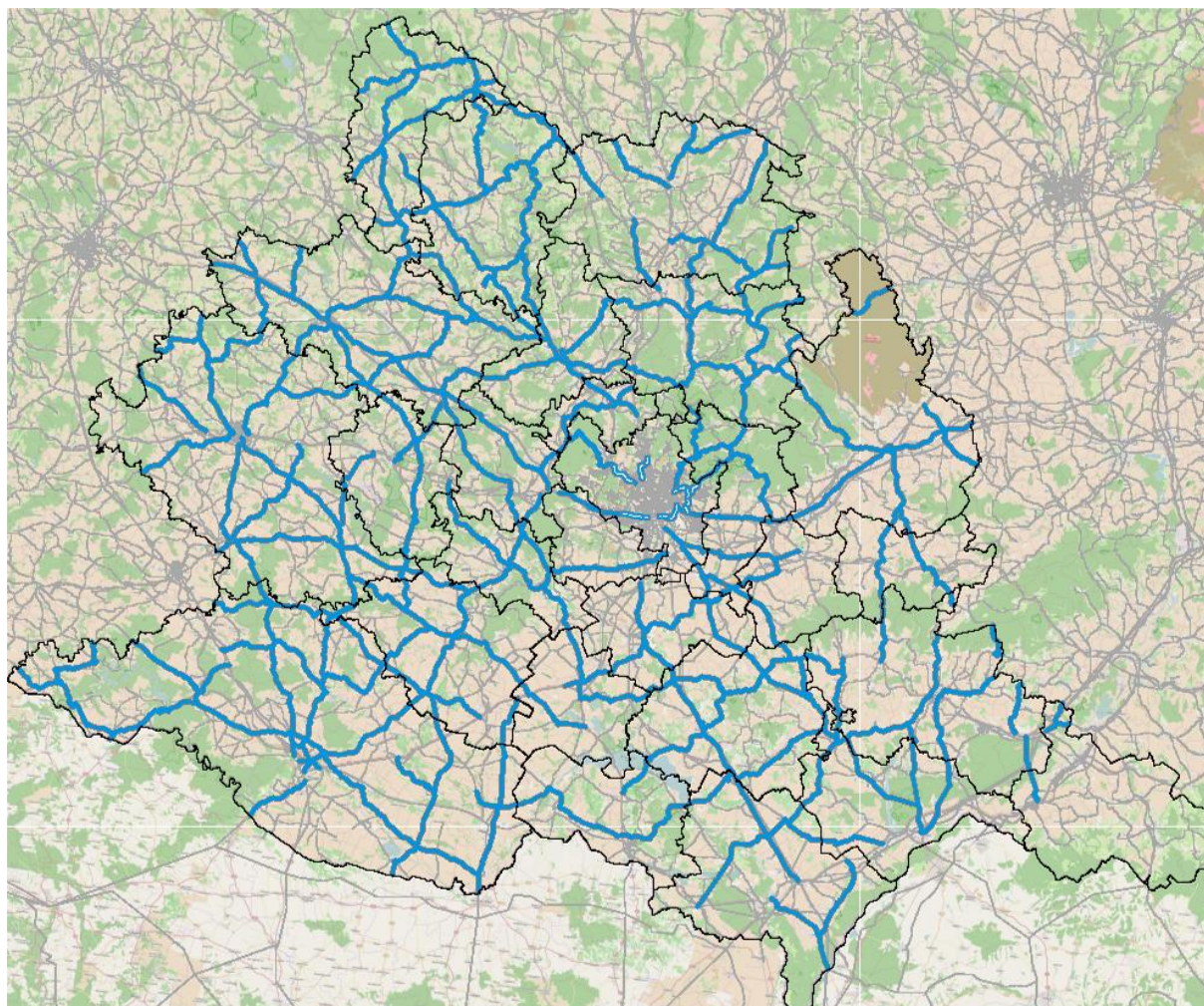


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

2.3.3. Silnice II. třídy

Silnice II. třídy slouží především pro spojení mezi okresy. Jejich celková délka v řešeném území je 2 051,2 km.

Obrázek 7 – Síť silnic II. třídy

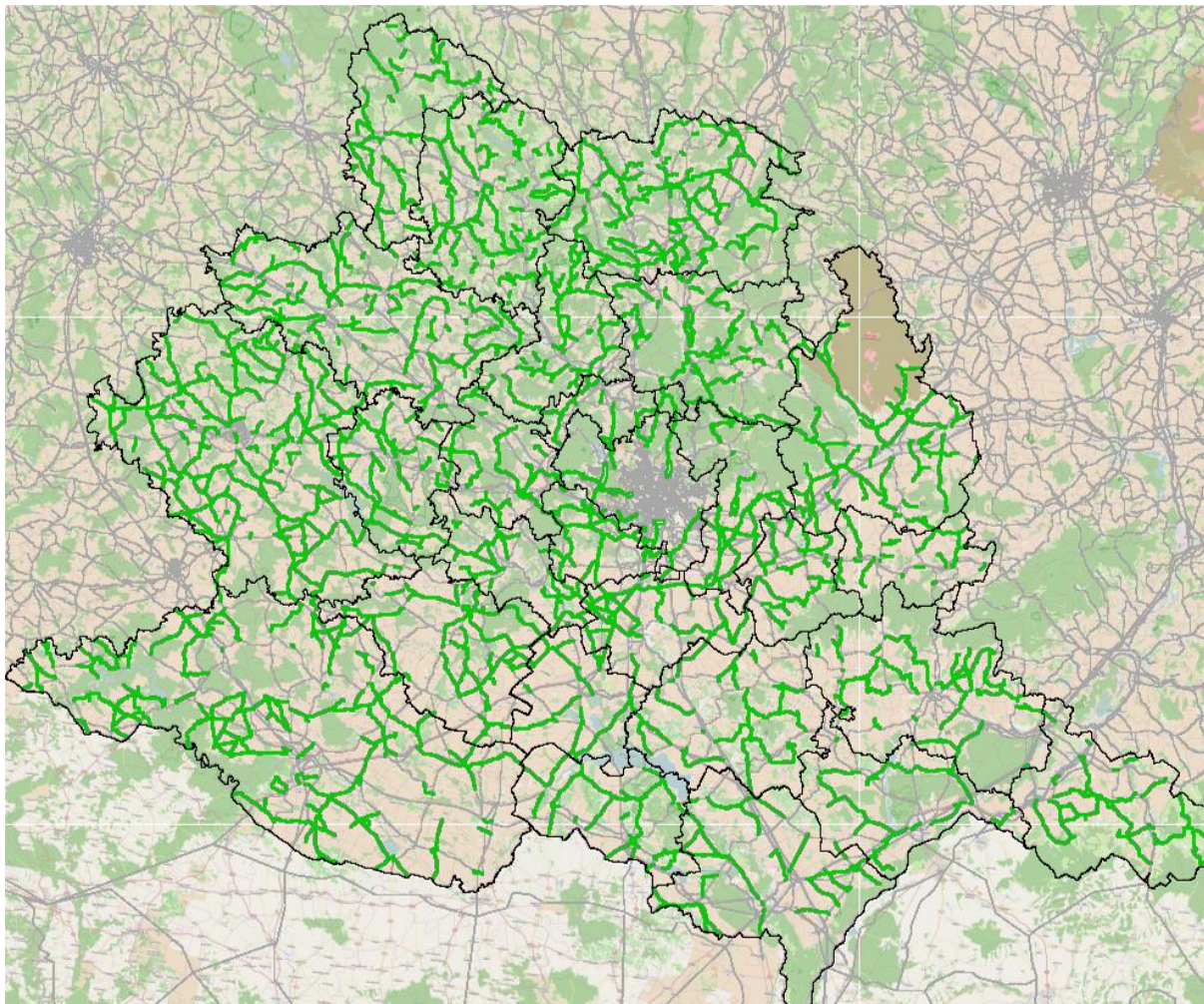


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

2.3.4. Silnice III. třídy

Silnice III. třídy slouží především pro spojení jednotlivých obcí nebo jejich napojení na silnice vyšších tříd. Jejich celková délka v řešeném území je 3 391,8 km.

Obrázek 8 – Sít' silnic III. třídy



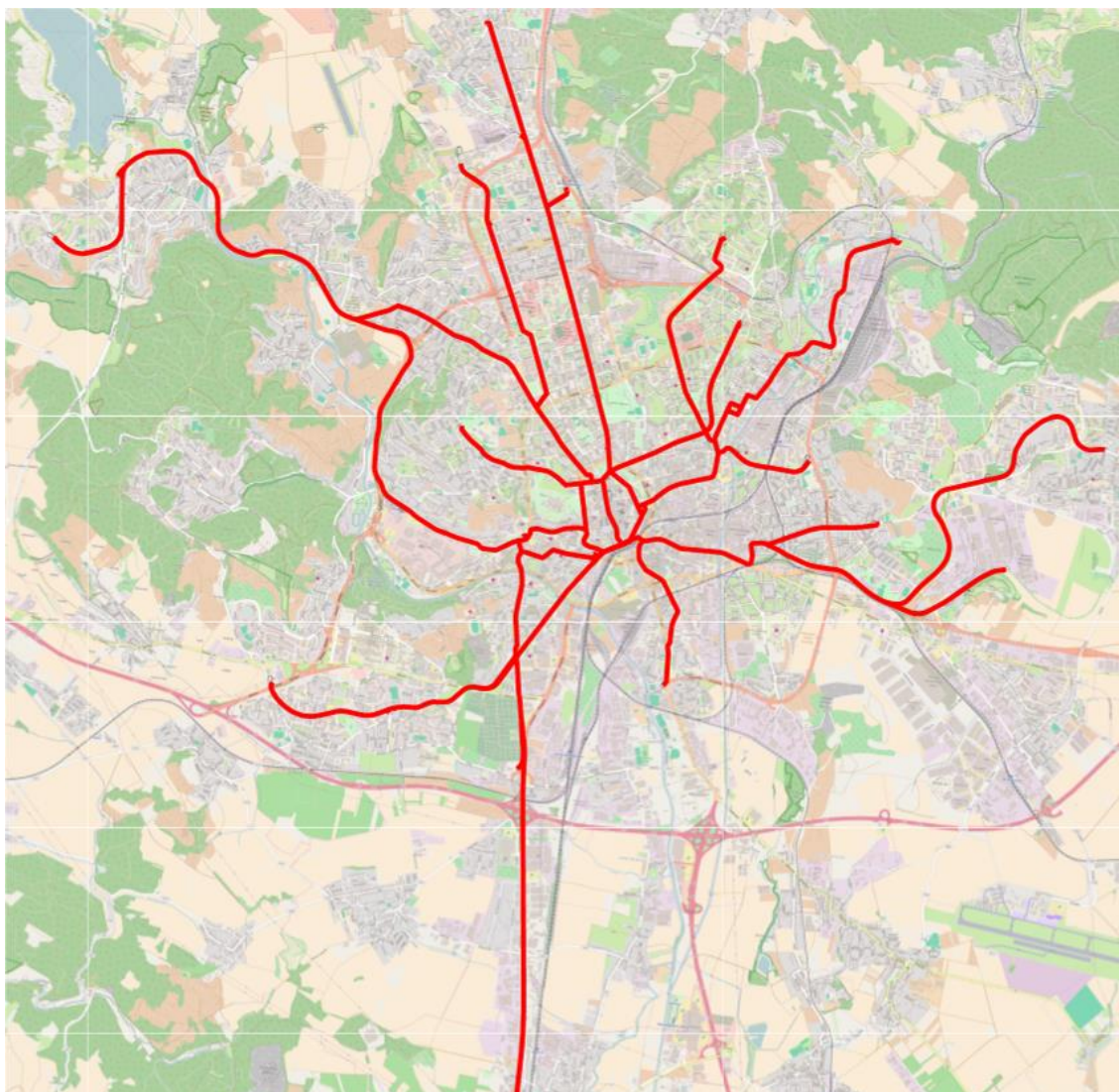
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

2.4. Tramvajová a trolejbusová síť

Tramvajová síť v Brně má okružně-radiální charakter. Základem je okruh na hranicích historického jádra. Z okruhu vychází 10 radiálních tratí, které se větví na celkem 15 radiál na okraji sítě.

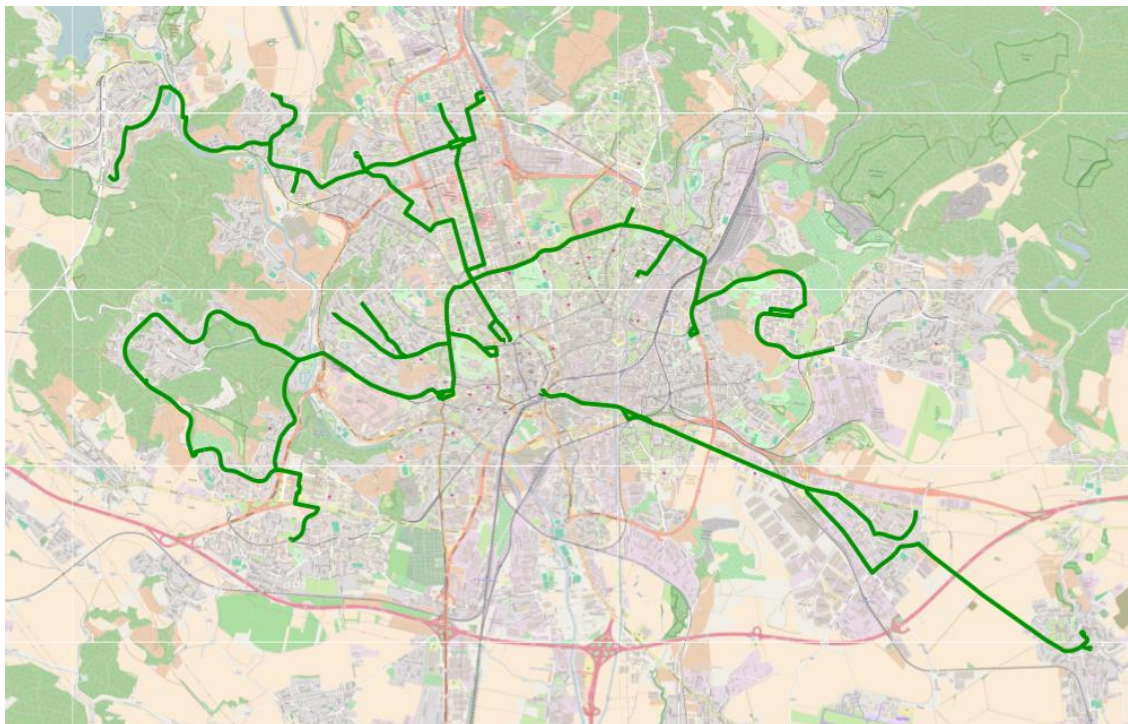
Brněnská trolejbusová síť je z hlediska rozsahu největší v České republice. Celková délka sítě, na které jsou provozovány trolejbusové linky, je 60,5 km, z toho 3 km jsou mimo území Brna. Většina trolejbusových tratí má radiální charakter.

Obrázek 9 – Síť tramvajových tratí



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 10 – Síť trolejbusových tratí (pouze tratě s pravidelným provozem)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

2.5. Analýza problémových míst na infrastruktuře

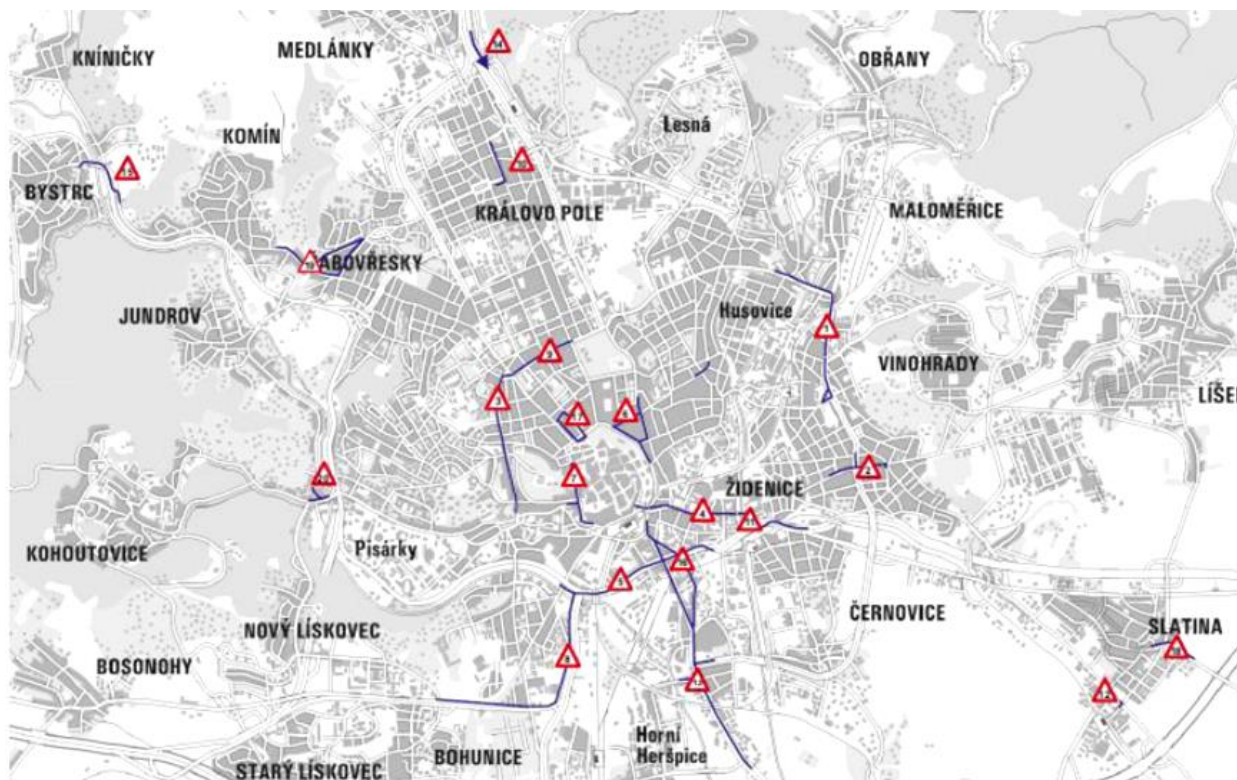
2.5.1. Železniční síť

Problémová místa na železniční infrastruktuře z pohledu kapacity a plynulosti jsou popsána v příslušné kapitole v díle B2 Dopravní technologie železniční dopravy (stávající stav kap. 2.4, var. Bez projektu kap. 5.3.5, var. A kap. 6.3.5, var. B kap. 7.3.5).

2.5.2. Komunikační síť na území města Brna

Na území města Brna se nachází na komunikační síti místa a úseky, které z důvodu vysoké intenzity provozu vykazují problémy z hlediska kapacity a plynulosti dopravy, což negativně ovlivňuje rovněž provoz vozidel veřejné hromadné dopravy.

Obrázek 11 – Problémová místa z hlediska plynulosti provozu MHD



- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1 - Svatoplukova - Provazníková | 11 – Olomoucká – Tržní – Hladíková |
| 2 - Tábořská - Gajdošova | 12 - Šmahova |
| 3 - Úvoz | 13 - Komárov |
| 4 - Křenová | 14 - Novoměstská - Hradecká |
| 5 - Opuštěná | 15 - Kamenolom |
| 6 - Koliště - Milady Horákové | 16 - Dorných - Zvonařka |
| 7 - Husova | 17 - Slovákova |
| 8 - Jihlavská - Heršpická | 18 - Krejčího |
| 9 - Kotlářská | 19 - Štursova - Hlavní |
| 10 - Palackého - Kosmova - Husitská | 20 – Veslařská |

Zdroj: Program pro MHD = Program pro Brno

2.5.3. Síť městské hromadné dopravy

2.5.3.1. Tramvajová doprava

Největším problémem tramvajové sítě je její přetížení v centrální části, které se projevuje častými zpožděními. Ke zdržením dochází i na některých místech mimo centrum na světelně řízených křižovatkách z důvodu nedostatečné kapacity (především v místech křížení s VMO a s vnitřním okruhem). K největším problémům v tramvajové síti dochází na těchto místech:

- Oblast ulice Nádražní

Současná úroveň zatížení prostoru Nádražní – Benešova vyvolává kritické situace v některých místech komunikační sítě. Především pak v místě zapojení tramvajové tratě od Křenové do

kolejového systému Nádražní, v místě přechodu směrem do Josefské ulice a v místě zapojení výjezdové rampy od Koliště do ulice Benešovy.

- Oblast velkého městského okruhu Husovice – Židenice (od křižovatky Provazníková × Husovický tunel – Tomkovo náměstí – Svatoplukova po terminál Stará osada)

Dochází ke zdržení tramvajové linky 4 křížící VMO na Tomkově náměstí.

- Oblast ulice Úvoz

Vzniká zpoždění na tramvajové lince 4, která Úvoz kříží.

- Ulice a soustavy křižovatek Heršpická, Poříčí, Zvonařka, Dornych, Úzká, Uhelná, Nové sady

Lokalita na trase linek 2, 5, 6, 8, 12.

- Ulice Koliště (především křižovatky s ul. Křenová, Cejl, Milady Horákové); ulice Milady Horákové (především křižovatka na nám. 28. října)

Lokalita na trase linek 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11.

- Husova ulice

Realizace komplexní rekonstrukce ulice proběhla bez instalace fyzického oddělení tramvajové tratě, preference omezena řešena pouze formou vodorovného dopravního značení „BUS pruh“. Jde o lokalitu na trase linek 4, 5, 6, 11, 12.

- Křižovatka Skácelova × Purkyňova

Lokalita na trase linky 12.

- Křižovatky Palackého třída × Kosmova a Palackého třída × Husitská

Lokalita na trase linek 1 a 6.

- Mendlovo náměstí – Poříčí

Lokalita na trase linek 1, 2, 5, 6.

- Křižovatky Cejl × Vranovská; Jugoslávská × Vranovská; Jugoslávská × Merhautova

Lokalita na trase linek 2, 3, 4, 5, 9, 11.

- Ulice Nerudova

Parkující vozidla IAD v předjízděném pruhu, tj. v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Před křižovatkou s ulicí Kounicovou, v opačném směru s ulicí Veveří vzdouvající IAD spolu s parkujícími vozidly v předjízděném pruhu blokují průjezd tramvají. Lokalita na trase linky 12.

- Křižovatka Dornych x Zvonařka

Od centra vzduť až do křižovatky s ulicí Úzkou. Z důvodu absence předjízděného pruhu vedle tramvajové trati dochází k výraznému zpoždění tramvajové linky 12.

- Ulice Slovákova, Veverí

Vozidla IAD parkují v rozporu s vodorovným dopravním značením, přičemž zasahují do průjezdného profilu trolejbusů, popř. nutí projíždějící vozidla (včetně trolejbusů) k jízdě po tramvajovém tělese. Jedná se o lokalitu na trase linek 3 a 12.

- Kounicova / Tábor

Lokalita na trase linky 12.

- Parkující vozidla IAD v předjízdovém pruhu, tj. v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích:

- ulice Dukelská třída – linka 4
- ulice Pekařská (mimo krátký úsek s vyhrazenými pruhy pro MHD) – linky 5, 6, 11
- ulice Hybešova – linky 1, 2
- ulice Merhautova – linka 5
- ulice Mostecká – linka 4
- ulice Milady Horákové – linky 5, 6, 9, 11
- ulice Minská a Horova – linka 3
- ulice Veverí – linky 3, 12
- ulice Cejl – linky 2, 3, 4, 5, 9, 11
- ulice Purkyňova (úsek Dobrovského – Červinkova) – linka 12

- Křižovatky uličních radiál (s provozem linek MHD) s malým, popř. i velkým městským okruhem – prostorové řešení křižovatky včetně uspořádání a zatížení příjezdových směrů IAD výrazně ovlivňuje plynulost průjezdu linek MHD

2.5.3.2. Trolejbusová doprava

Přesnost trolejbusové dopravy je výrazně ovlivňována individuální dopravou. I přes preferenční opatření na některých světelně řízených křižovatkách a vyhrazené jízdní pruhy dochází v některých místech k častým zpožděním.

Jedná se o tyto lokality:

- Oblast velkého městského okruhu Husovice – Židenice (od křižovatky Provazníkova × Husovický tunel – Tomkovo náměstí – Svatoplukova po terminál Stará osada)

V oblasti Husovic, židenických kasáren a Staré osady a v okolí těchto míst vznikají obzvlášť velká zdržení linek 25, 26 a částečně i 27, a to v dopravních špičkách především vlivem přetížení VMO kolonami vozidel, dále také levým odbočením trolejbusů a autobusů před Husovickým tunelem

(směr Černá Pole), výjezdem z terminálu Stará osada na hlavní silnici (ve směru ke kasárnám dochází k nerespektování vodorovného dopravního značení řidiči IAD) atd.

- Oblast ulice Úvoz

Největší zpoždění zde vznikají na trolejbusových linkách 25, 26 absencí vyhrazeného jízdního pruhu. Výjimku pak tvoří pouze úsek zastávek Čápkova – Úvoz směr Mendlovo náměstí, kde je již vyhrazený jízdní pruh zřízen, a tak je zde zdržení městské dopravy téměř nulové. Dále vznikají zpoždění na linkách ulici Úvoz křížících (38, 39). Nově zřízený vyhrazený pruh pro MHD ve směru Mendlovo náměstí – Tvrdého se plně osvědčil včetně pozitivních dopadů do průjezdnosti vozidel IZS v této oblasti.

- Ulice Kotlářská

Možný efekt, resp. dopravně-kapacitní přínos čtyřpruhové (směrově nedělené) komunikace je zcela eliminován nekázní řidičů IAD, kteří vnější jízdní pruhy výrazně používají pro parkování vozidel. Jedná se o lokalitu na trase linek 25 a 26.

- Ulice Křenová

I přes nedávno provedenou rekonstrukci, jejímž cílem bylo právě zrychlení provozu a jeho větší plynulost, vzhledem k dopravním zácpám a nerespektování dopravního značení řidiči IAD (především pak stání osobních vozidel při okrajích komunikace) dochází zde i nadále k výraznějším zpožděním (především linek 31 a 33) v kombinaci s limitující propustností křižovatky Křenová × Koliště.

- Křižovatka Skácelova × Purkyňova

Lokalita na trase linky 30.

- Křižovatky Palackého třída × Kosmova a Palackého třída × Husitská

Lokalita na trase linky 30.

- Ulice Slovákova, Veverí

Vozidla IAD parkují v rozporu s vodorovným dopravním značením, přičemž zasahují do průjezdného profilu trolejbusů, popř. nutí projíždějící vozidla (včetně trolejbusů) k jízdě po tramvajovém tělese. Jedná se o lokalitu na trase linek 32, 34 a 36.

- Kounicova / Tábor

Lokalita na trase linek 34 a 36.

- Krejčího

Nadlimitní zatížení křižovatky mj. vlivem tranzitu mezi D1 a Černovickou terasou s dopady na plynulost průjezdu regionální trolejbusové linky 31.

- Štursova / Hlavní

Intenzita zbytného tranzitu mezi městskými částmi Žabovřesky – Komín – Bystrc výrazně omezuje podmínky pro plynulý průjezd linek MHD. Jedná se o lokalitu na trase linek 30 a 36.

- Kamenolom / Nám. 28. dubna

Lokalita na trase linky 30.

- Křižovatky uličních radiál (s provozem linek MHD) s malým, popř. i velkým městským okruhem – prostorové řešení křižovatky včetně uspořádání a zatížení příjezdových směrů IAD výrazně ovlivňuje plynulost průjezdu linek MHD

2.5.3.3. Autobusová doprava

K problémům v plynulosti autobusové dopravy dochází především v centrální oblasti v okolí Zvonařky a zastávky Úzká, na trase VMO ve východní části (od Husovic přes Starou Osadu k ulici Otakara Ševčíka) a v oblasti Mendlova náměstí.

Konkrétně se jedná o následující úseky a lokality:

- Oblast velkého městského okruhu Husovice – Židenice (od křižovatky Provazníková × Husovický tunel – Tomkovo náměstí – Svatoplukova po terminál Stará osada)

V oblasti Husovic, židenických kasáren a Staré osady a v okolí těchto míst vznikají zdržení linek 44, 53, 64, 75 a 84, a to v dopravních špičkách především vlivem přetížení VMO kolonami vozidel, dále také levým odbočením trolejbusů a autobusů před Husovickým tunelem (směr Černá Pole), výjezdem z terminálu Stará osada na hlavní silnici (ve směru ke kasárnám dochází k nerespektování vodorovného dopravního značení řidiči IAD) atd.

- Velký městský okruh – Gajdošova, Otakara Ševčíka (zejména křižovatka ulic Tábořská × Gajdošova × Otakara Ševčíka)

V oblasti křižovatky Tábořská × Gajdošova × Otakara Ševčíka dochází v důsledku kongescí ke zdržení linek jedoucích přímo po hlavní silnici (44, 74), dále ke značnému zdržení linek odbočujících vlevo (55, 58, 75, 78).

- Oblast ulice Úvoz

Vzniká zpoždění na lince 51, zejména při levém odbočování z Úvozu na Tvrdého. Nově zřízený vyhrazený pruh pro MHD ve směru Mendlovo náměstí – Tvrdého se plně osvědčil včetně pozitivních dopadů do průjezdnosti vozidel IZS v této oblasti.

- Ulice a soustavy křižovatek Heršpická, Poříčí, Opuštěná, Zvonařka, Dornych, Úzká, Uhelná, Nové sady

Lokalita na trase linek 40, 44, 47, 48, 49, 60, 61, 67, 76, 84 a regionálních a meziregionálních autobusových linek 106, 107, 109, 601, 602, 701, 702.

- Ulice Opuštěná – sever

Lokalita na trase linky 84.

Zřízení vyhrazeného jízdního pruhu ve směru Trnitá – Uhelná. Jedná se o reciproční opatření obdobně jako v opačném směru. Opatření vytvoří podmínky mj. pro zlepšení podmínek průjezdu vozidel Integrovaného záchranného systému. Opatření lze realizovat v rámci stávajícího šířkového uspořádání komunikace.

- Ulice Opuštěná – jih

Lokalita na trase linky 44.

Zřízení vyhrazeného jízdního pruhu ve směru Heršpická – Uhelná. Opatření vyžaduje stavební úpravu zapanelováním (či obdobnou úpravou) tělesa vlečky BVV v úseku most Heršpická – křižovatka s Uhelnou. Provoz takto upraveného povrchu by byl v obdobném režimu jako následující úsek vlečky v ulici Poříčí. Opatření vytvoří podmínky především pro průjezd vozidel integrovaného záchranného systému a spojů veřejné dopravy, kdy jízda vyhrazených vozidel může analogicky pokračovat v již zřízeném vyhrazeném pruhu v úseku Uhelná – Trnitá.

- Ulice Koliště (především křižovatky s ul. Křenová, Cejl, Bratislavská, Milady Horákové); ulice Milady Horákové (především křižovatka s ul. Drobného)

Lokalita na trase linky 82.

- Ulice Jihlavská, křižovatky Jihlavská × Kamenice a Jihlavská × Vídeňská

Zvýšená dopravní zátěž IAD při současné absenci odpovídajícího počtu jízdních pruhů výrazně narušuje podmínky pro plynulý a pravidelný provoz autobusových linek (které v současné době zajišťují hlavní obsluhu Kampusu Masarykovy univerzity). Jedná se o linky 60, 61, 69 a 82.

- Křižovatka Skácelova × Purkyňova

Lokalita na trase linek 44, 53, 67 a 84.

- Křižovatky Palackého třída × Kosmova a Palackého třída × Husitská

Lokalita na trase linek 41, 42, 44, 53, 65, 70, 71 a 84.

- Mendlovo náměstí – Poříčí

Lokalita na trase linek 44, 51, 82, 84.

- Křižovatky Cejl × Vranovská; Jugoslávská × Vranovská; Jugoslávská × Merhautova

Lokalita na trase linky 82.

- Komárov (průjezd autobusů ve směru Heršpice – Černovice)

Lokalita na trase linek 40, 48, 49, 50, 67.

- Výjezd z ul. Novoměstské na ul. Hradeckou (E461)

Týká se linek 42 a 70.

- Křižovatka Dornych x Zvonařka

Od centra vzdutí až do křižovatky s ulicí Úzkou. Z důvodu absence předjížděného pruhu vedle tramvajové trati dochází k výraznému zpoždění autobusových linek 60, 61, 67, 76 a 77.

- Kounicova / Tábor

Lokalita na trase linky 81.

- Štursova / Hlavní

Intenzita zbytného tranzitu mezi městskými částmi Žabovřesky – Komín – Bystřc výrazně omezuje podmínky pro plynulý průjezd linek MHD. Jedná se o lokalitu na trase linek 44, 67, 84.

- Veslařská

Lokalita na trase linek 44, 84.

- Šmahova / Řipská

Nadlimitní zatížení křižovatky vlivem vysoké intenzity v ulici Řipská (přivaděč na D1). Jedná se o lokalitu na trase linek 75, 76, 77.

- parkující vozidla IAD v předjízděném pruhu, tj. v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích:
 - ulice Hybešova – linka 82
- křižovatky uličních radiál (s provozem linek MHD) s malým, popř. i velkým městským okruhem – prostorové řešení křižovatky včetně uspořádání a zatížení příjezdových směrů IAD výrazně ovlivňuje plynulost průjezdu linek MHD

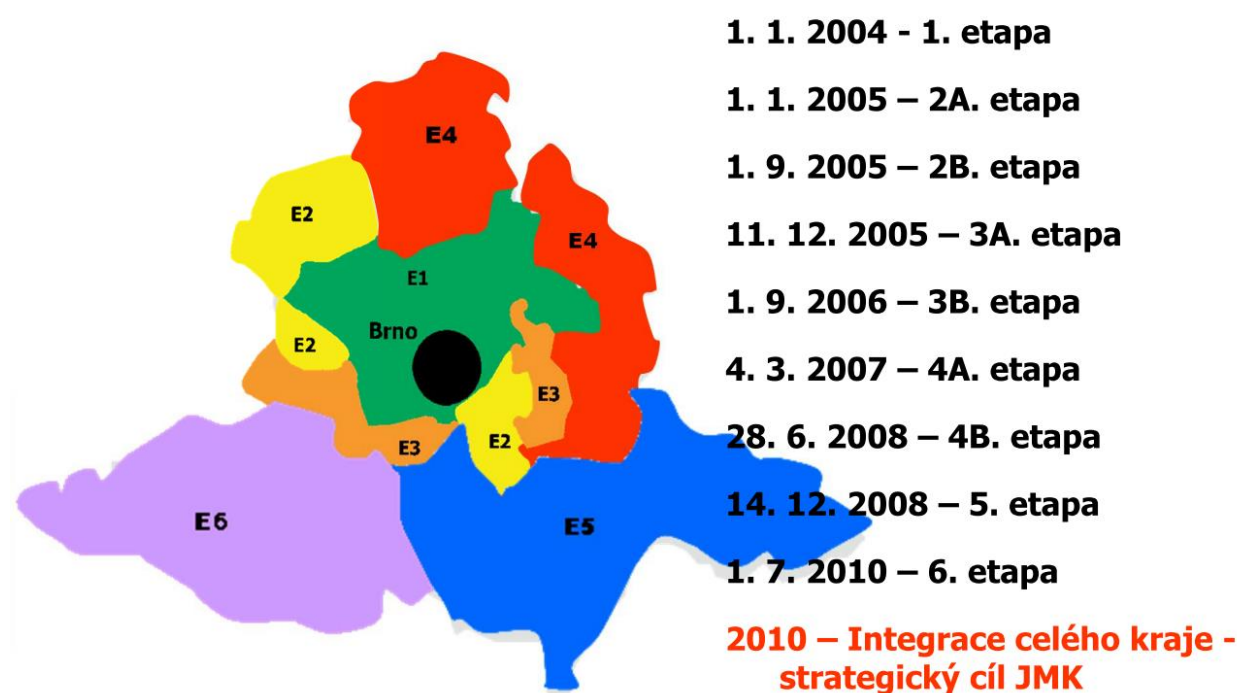
3. Analýza stávajících systémů veřejné dopravy

3.1. Integrovaný dopravní systém JMK

Základní kostrou veřejné hromadné dopravy v Jihomoravském kraji je Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK). Ten zahrnuje většinu regionálních autobusových linek, všechny osobní vlaky, spěšné vlaky a rychlíky na území kraje a tramvaje, trolejbusy a autobusy v rámci městské hromadné dopravy v Brně. Kromě Jihomoravského kraje je do integrovaného systému zahrnuto i několik obcí sousedních krajů.

Organizátorem Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je společnost KORDIS JMK, a.s., která byla založena v roce 2002 Jihomoravským krajem a statutárním městem Brnem. V následujících letech došlo ke schválení záměru zřízení integrovaného dopravního systému a nastavení principů a od roku 2004 započal postupný rozvoj IDS po etapách. V roce 2010 byla jednotným integrovaným dopravním systémem pokryta celá oblast Jihomoravského kraje.

Obrázek 12 – Etapy rozvoje IDS JMK



Zdroj: KORDIS

K 1. 12. 2015 bylo do IDS JMK zahrnuto celkem 730 obcí, z toho 673 leží na území Jihomoravského kraje. Celá oblast je obsluhována celkem 322 linkami:

- Vlakové linky – 24
- Tramvajové linky – 11
- Trolejbusové linky – 13
- Autobusové linky v Brně (čísla 40 – 100) – 47

- Regionální autobusové linky (včetně městské dopravy mimo Brno) – 227

Území IDS je rozděleno na 161 tarifních zón, z nichž dvě pokrývají území města Brna.

Systém VHD sestává z dopravních sítí, po kterých je provozován, a z linkového vedení, které představuje způsob provozování jednotlivých systémů.

3.2. Železniční doprava

Systém páteřní železniční dopravy v rámci IDS je tvořen dálkovými linkami R (rychlíky a spěšné vlaky) a regionálními linkami S (osobní vlaky). Celkový počet linek je 23, z nichž je 6 dálkových a 17 místních.

Dálkové linky (stav k 1. 12. 2015)

- R2 Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – Březová nad Svitavou
- R3 Brno – Brno-Královo Pole – Tišnov
- R4 Brno – Náměšť nad Oslavou
- R5 Brno – Břeclav – Hodonín – Moravský Písek
- R6 Brno – Slavkov u Brna – Bučovice – Veselí nad Moravou
- R7 Brno – Rousínov – Vyškov – Nezamyslice

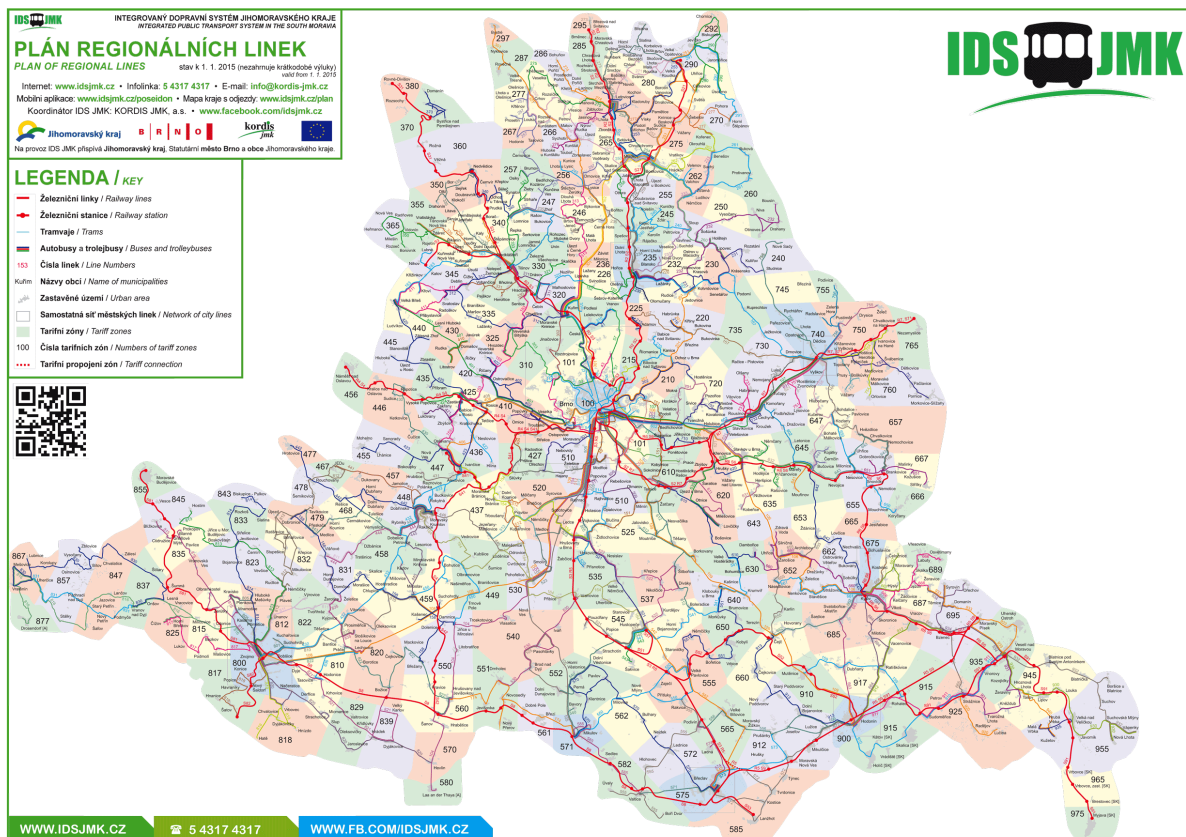
Regionální linky (stav k 1. 12. 2015)

- S2 Křenovice – Sokolnice – Brno – Adamov – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – Březová nad Svitavou
- S4 Brno – Zastávka u Brna
- S6 Brno – Šlapanice – Slavkov u Brna – Bučovice – Kyjov – Veselí nad Moravou
- S8 Břeclav – Valtice – Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo
- S9 Břeclav – Hodonín – Moravský Písek
- S21 Skalice nad Svitavou – Boskovice – Velké Opatovice
- S31 Tišnov – Doubravník – Nedvědice – Bystřice nad Pernštejnem – Rovné-Divišov
- S41 Brno – Střelice – Moravské Bránice – Ivančice – Oslavany / – Moravský Krumlov – Miroslav
- S42 Miroslav – Hrušovany nad Jevišovkou
- S51 Šakvice – Hustopeče
- S52 Zaječí – Čejč – Mutěnice – Hodonín
- S53 Břeclav – Lanžhot
- S61 Bzenec – Moravský Písek
- S71 Vyškov – Hoštice-Heroltice – Ivanovice na Hané – Chvalkovice na Hané – Nezamyslice
- S81 Moravské Budějovice – Znojmo
- S82 Znojmo – Šatov
- S91 Hodonín – Strážnice – Veselí nad Moravou – Velká nad Veličkou – Vrbovce (SK) – Myjava (SK)

3.3. Regionální autobusová doprava

Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje zahrnuje celkem 228 regionálních autobusových linek, z nichž 25 zajišťují na území města Brna. Regionální autobusy obsluhují území celého Jihomoravského kraje a vybrané obce sousedních krajů.

Obrázek 13 – Plán regionálních linek IDS JMK



Zdroj: www.idsjmk.cz

Na území Brna jezdí příměstské integrované autobusy 104, 105, 106, 107, 108, 109, 151, 201, 202, 301, 302, 303, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 501, 505, 509, 601, 602, 701, 702. Přehled tras a provozních parametrů těchto linek je uveden níže. Schéma linkového vedení příměstských autobusů v okolí města Brna pro současný stav je zobrazeno rovněž v samostatné grafické příloze.

Linka č. 104

Trasa: Zvonařka – Ústřední hřbitov – Pohořelice – Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín – Laa an der Thaya

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V dopoledním sedle a večer v pracovní dny a ráno o víkendu nejede v úseku Zvonařka – Pohořelice.

Linka č. 105

Trasa: Zvonařka – Ústřední hřbitov – Modřice – Rajhrad – Sobotovice – Ledce – Pohořelice – Pasohlávky – Dolní Dunajovice – Mikulov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 106

Trasa: Zvonařka – Tržní – Slavkov u Brna – Žarošice – Želetice – Kyjov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 107

Trasa: Zvonařka – Tržní – Rousínov – Vyškov

Rozsah provozu: pracovní dny 4 – 20 hod.

Linka č. 108

Trasa: Zvonařka – Ústřední hřbitov – Modřice – Pohořelice – Miroslav – Lechovice – Znojmo

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 109

Trasa: Zvonařka – Komárov – Tuřany – Telnice – Moutnice – Klobouky u Brna – Čejč – Mutěnice – Hodonín

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 151

Trasa: Jírova – Podolí – Šlapanice – Kobylnice – Sokolnice – Újezd u Brna – Blučina – Židlochovice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 201

Trasa: Židenice, nádraží – Stará Osada – Jírova – Ochoz u Brna – Křtiny – Jedovnice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 202

Trasa: Židenice, nádraží – Stará Osada – Jírova – Ochoz u Brna – Hostěnice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Jírova – Hostěnice jedou pouze vybrané spoje.

Linka č. 301

Trasa: Královo Pole, nádraží – Lipůvka – Černá Hora – Lysice – Kunštát – Olešnice – Bystře

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 302

Trasa: Zoologická zahrada – U Luhu – Jinačovice – Kuřim

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Část spojů jede pouze v úseku Zoologická zahrada – U Luhu, resp. Zoologická zahrada – Jinačovice.

Linka č. 303

Trasa: Zoologická zahrada – Rakovecká – Hrad Veverčí – (Hvozdec) – Veverská Bítýška

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 401

Trasa: Kyjevská – Veselka – Ostrovačice – Domašov – (Javůrek – Litostrov) – Lesní Hluboké – Velká Bíteš

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 402

Trasa: Kyjevská – Veselka – Troubsko – Popůvky – (Masarykův okruh) – Ostrovačice – Veverské Knínice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 403

Trasa: Labská – Osová – Ostopovice – Troubsko – Popůvky – Omice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 404

Trasa: Labská – Osová – Ostopovice – Troubsko – Střelice - Radostice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 405

Trasa: Mendlovo náměstí – Nemocnice Bohunice – Rosice – Zastávka

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 406

Trasa: Mendlovo náměstí – Nemocnice Bohunice – Rosice – Tetčice – Oslavany – Ivančice

Rozsah provozu: špičky pracovních dnů

Linka č. 501

Trasa: Ústřední hřbitov – Moravany – Nebovidy – Ořechov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 505

Trasa: Zvonařka – Ústřední hřbitov – Modřice – Rajhrad – Židlochovice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 509

Trasa: Komárov – Chrlické náměstí – Rajhradice – Měnín

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Komárov – Chrlické náměstí jede pouze část spojů ve špičkách pracovních dnů.

Linka č. 601

Trasa: Zvonařka – Tržní – Holubice – Slavkov u Brna

Rozsah provozu: pracovní dny

Linka č. 602

Trasa: Zvonařka – Tržní – Velešovice – Rousínov – Dražovice – Bučovice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 701

Trasa: Úzká – Tržní – Mokrý-Horákov – Hostěnice – Pozořice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Linka č. 702

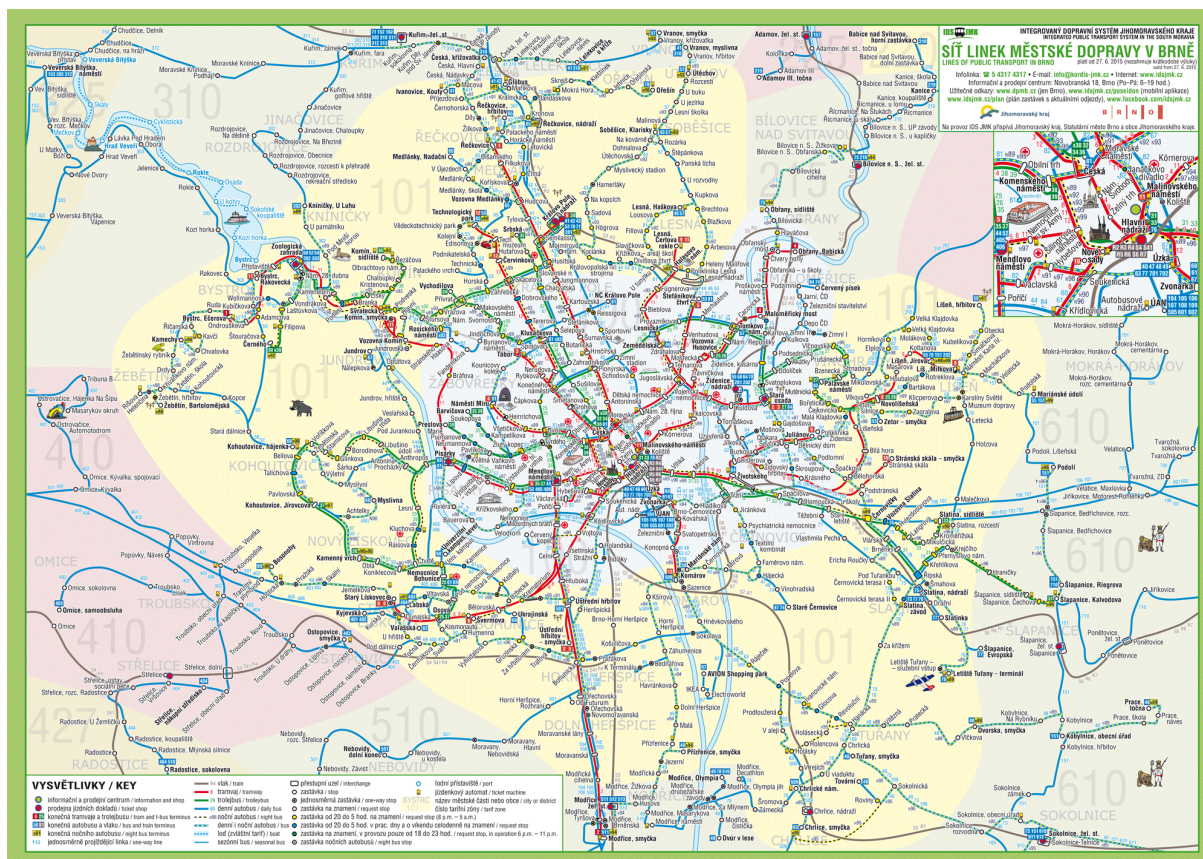
Trasa: Úzká – Tržní – (Zetor-smyčka) – Tvarožná – Pozořice – Viničné Šumice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

3.4. Městská hromadná doprava

Hromadná doprava v Brně je tvořena sítí tramvajových, trolejbusových a autobusových spojů. Provoz zajišťuje 11 tramvajových linek, 13 trolejbusových linek a 47 autobusových linek (z toho 11 nočních). Součástí MHD jsou i některé regionální autobusové linky, které na území města Brna doplňují síť městských autobusů, a slouží i pro cesty pouze na území Brna. Jedná se celkem o 25 regionálních autobusových linek.

Obrázek 14 – Síť linek městské hromadné dopravy v Brně



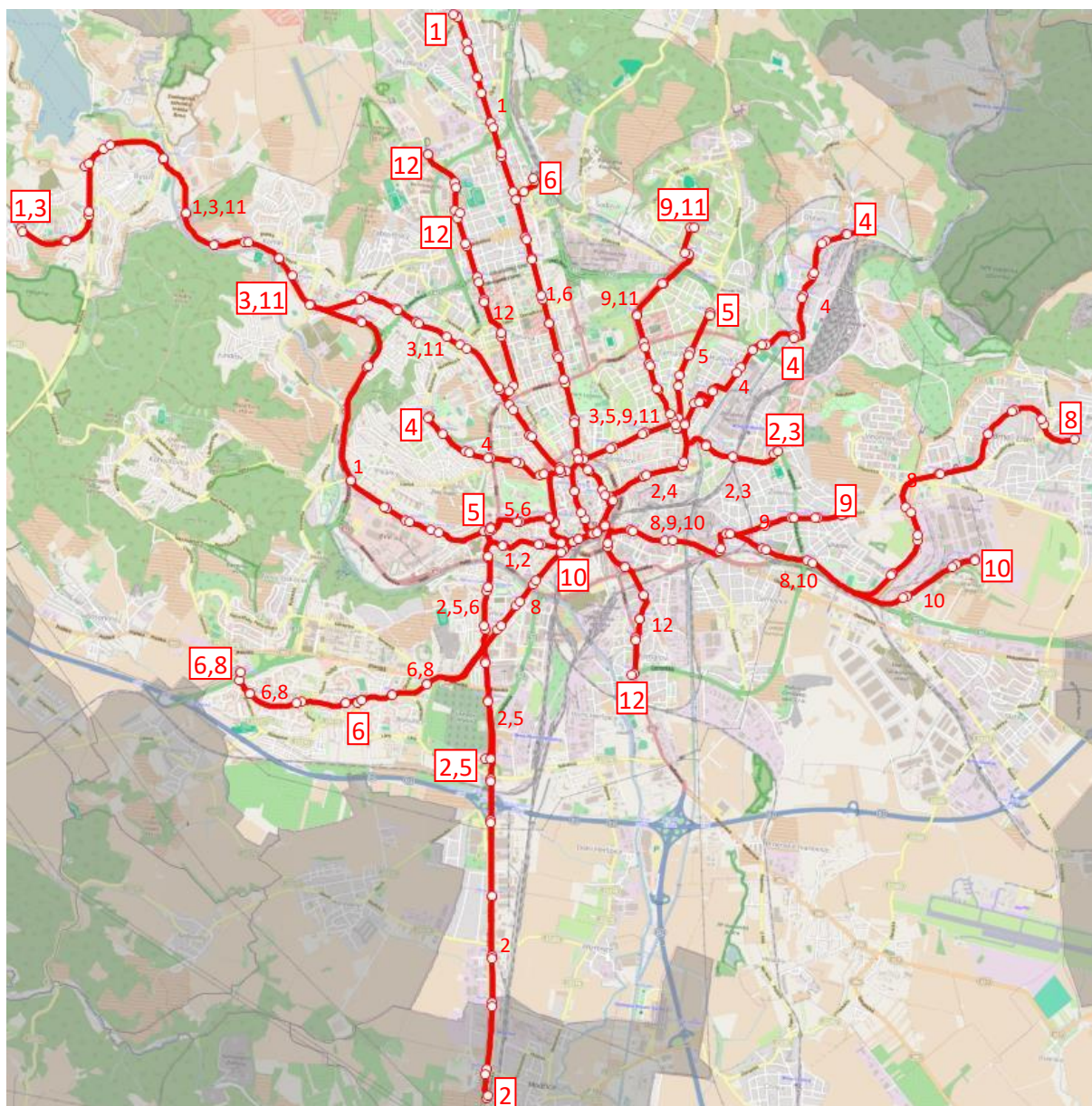
Zdroj: www.idsjmk.cz (stav k listopadu 2015, včetně probíhajících výluk)

Popis stávajícího stavu systému MHD obsahuje všechny tramvajové, trolejbusové a autobusové linky, jejich trasy a základní provozní parametry. Údaje jsou převzaty z oficiálních internetových stránek Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (www.idsjmk.cz) a jsou platné k 1. 12. 2015.

3.4.1. Tramvajová doprava

Většina tramvajových linek má diametrální charakter a všechny využívají alespoň část okruhu. V současné době je v Brně v provozu 11 tramvajových linek, z nichž jedna zajišťuje mimo území města Brna. Tramvajová doprava tvoří páteřní síť hromadné dopravy a zajišťuje přibližně polovinu přepravního výkonu na území Brna.

Obrázek 15 – Linkové vedení tramvají v Brně



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Podrobná schémata linkového vedení tramvají pro stav k 1. 12. 2015 jsou zobrazeny rovněž v samostatných grafických přílohách.

40

Tabulka 2 – Tramvajové linky – charakteristická vozidla a jejich kapacita

TRAMVAJE			
Linka	Vozidlo	Kapacita v dopr. modelu	Techn. kapacita
1	Ekvivalent 2xT3	180	220 - 240
2	K2	135	158
3	Ekvivalent 2xT3	180	220 - 240
4	K2	135	158
5	K2	135	158
6	13T	170	193
8	KT8D5	170	226
9	Ekvivalent 2xT3	180	220 - 240
10	T3	90	110
11	K2	135	158
12	Ekvivalent 2xT3	180	220 - 240

Linka č. 1

Trasa: Řečkovice – Semilasso – Moravské náměstí – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Nové Sady – Mendlovo náměstí – Pisárky – Vozovna Komín – Ečerova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	5	5	5	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota	15	10	10	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Neděle	15	10	7 – 10	10 – 15

Linka č. 2

Trasa: Stará osada – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Nové Sady – Ústřední hřbitov – Modřice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Ústřední hřbitov – Modřice mimo špičku pracovních dnů a celý den v sobotu a v neděli je v provozu pouze každý druhý spoj.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Stará Osada – Ústř. hřbitov	5	5	5	10 – 15
	Ústř. hřbitov – Modřice	5	10	5	10 – 30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Stará Osada – Ústř. hřbitov	15	10	10	10 – 15
	Ústř. hřbitov – Modřice	30	20	20	15 – 30

Linka č. 3

Trasa: Stará osada – Jugoslávská – Moravské náměstí – Česká – Tábor – Vozovna Komín – Ečerova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Vozovna Komín – Ečerova je v provozu pouze ve špičkách pracovních dnů, v sobotu a neděli pouze dopoledne a odpoledne.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Stará Osada – Voz. Komín	4 – 10	10	10	10 – 15
	Voz. Komín – Ečerova	4 – 10	-	10	-

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Stará Osada – Voz. Komín	15	10	10	10 – 15
	Voz. Komín – Ečerova	-	10	10	-

Linka č. 4

Trasa: Babická – Maloměřický most – Tomkovo náměstí – Malinovského náměstí – Hlavní nádraží – Náměstí Svobody – Česká – Náměstí Míru

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Babická – Maloměřický most je ráno, dopoledne a odpoledne v pracovní dny v provozu pouze každý druhý spoj.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Maloměřický m. – N. Míru	5	5	5	15
	Babická – Maloměřický m.	5 – 10	10	10	15

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Maloměřický m. – N. Míru	15	10	10	15
	Babická – Maloměřický m.	15	10	10	15

Linka č. 5

Trasa: Štefánikova čtvrť – Jugoslávská – Moravské náměstí – Česká – Mendlovo náměstí – Ústřední hřbitov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Mendlovo náměstí – Ústřední hřbitov není v provozu celotýdenně večer a ráno o víkendu, mimo špičku v pracovní den pouze každý druhý spoj.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Štefán. čtvrť – Mendlovo n.	3 – 5	5	5	10 – 15
	Mendlovo n. – Ústř. hřb.	3 – 5	10	5	-

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Štefán. čtvrť – Mendlovo n.	15	10	10	10 – 15
	Mendlovo n. – Ústř. hřb.	-	10	10	-

Linka č. 6

Trasa: Královo Pole, nádraží – Moravské náměstí – Česká – Mendlovo náměstí – Švermova – Starý Lískovec

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Švermova – Starý Lískovec v dopoledním sedle pracovního dne je v provozu pouze každý druhý spoj.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Kr. Pole – Švermova	2 – 5	5	5	10 – 15
	Švermova – St. Lískovec	2 – 5	10	5	10 – 15

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Kr. Pole – Švermova	15	10	10	10 – 15
	Švermova – St. Lískovec	15	10	10	10 – 15

Linka č. 8

Trasa: Mifkova – Novolíšeňská – Životského – Hlavní nádraží – Nové Sady – Švermova – Starý Lískovec

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	3 – 5	5	5	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota	15	10	10	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Neděle	15	10	6 – 7	10 – 15

Linka č. 9

Trasa: Čertova rokle – Lesnická – Jugoslávská – Moravské náměstí – Česká – Náměstí Svobody – Hlavní nádraží – Životského – Juliánov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	4 – 10	10	10	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	15	10	10	10 – 15

Linka č. 10

Trasa: Stránská skála – Životského – Hlavní nádraží – Nové Sady

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	20	60	20	cca 60

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	cca 60			

Linka č. 11

Trasa: Čertova rokle – Lesnická – Jugoslávská – Malinovského náměstí – Česká – Tábor – Vozovna Komín – Rakovecká

Rozsah provozu: v pracovní dny do cca 20 hod.

V úseku Vozovna Komín – Rakovecká je v provozu pouze ve špičkách.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Čertova rokle – Voz. Komín	10	10	10	-
	Voz. Komín – Rakovecká	10	-	10	-

Linka č. 12

Trasa: Technologický park – Červinkova – Česká – Nové Sady – Hlavní nádraží – Zvonařka – Komárov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Technologický park – Červinkova ve špičkách pracovních dnů jede pouze část spojů.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Červinkova – Komárov	2 – 5	5	3 – 5	10 – 15
	Technol. park – Červinkova	3 – 6	5	3 – 6	10 – 15

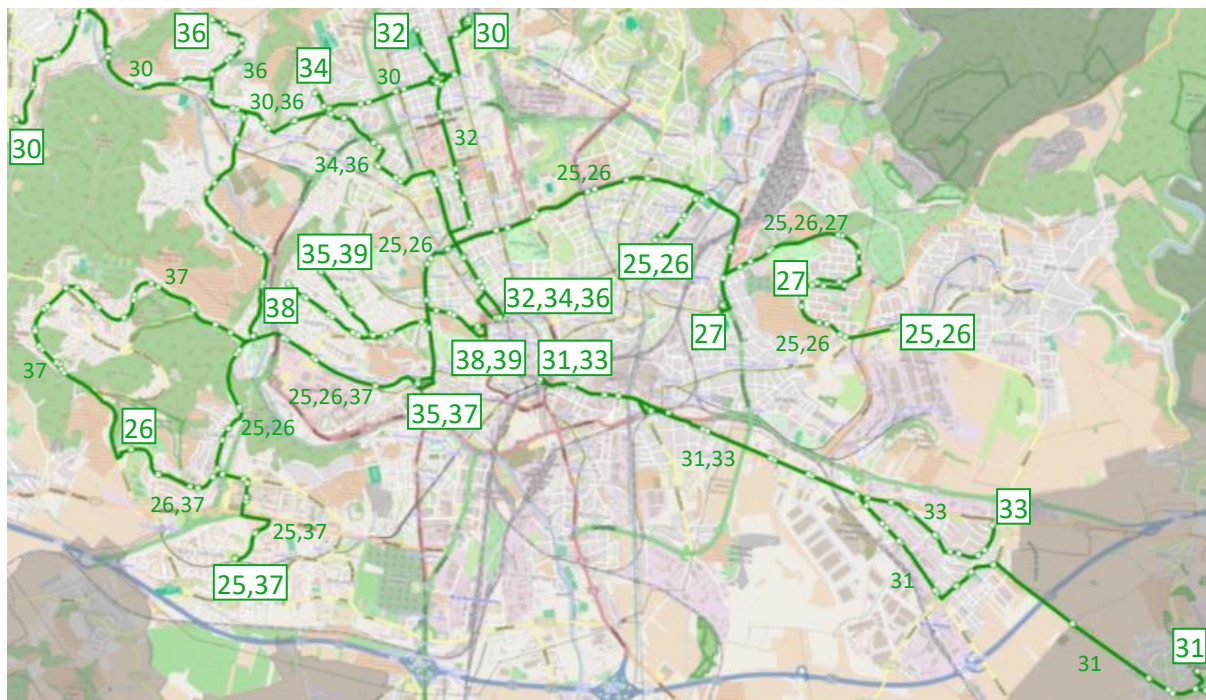
		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota	Červinkova – Komárov	15	10	10	10 – 15
	Technol. park – Červinkova	15	10	10	10 – 15

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Neděle	Červinkova – Komárov	15	10	6 – 10	10 – 15
	Technol. park – Červinkova	15	10	6 – 10	10 – 15

3.4.2. Trolejbusová doprava

K 1. 12. 2015 bylo provozováno 13 trolejbusových linek, celková délka linek je 98,5 km, z toho 3,1 km je mimo území Brna. Většina linek má radiální charakter a navazuje v přestupních uzlech na páteřní tramvajovou dopravu.

Obrázek 17 – Linkové vedení trolejbusů v Brně



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Podrobné schéma linkového vedení trolejbusů pro stav k 1. 12. 2015 je zobrazeno rovněž v samostatné grafické příloze.

Ve vozovém parku trolejbusů je několik různých typů vozidel, v zásadě lze však vozidla rozdělit podle délky na kloubová a standardní. Kloubové vozy jsou vypravovány na linky 25 a 26, na ostatní linky jsou vypravovány standardní vozy. V následující tabulce je pro každou trolejbusovou linku uveden typ vozidla, maximální technická kapacita a kapacita použitá v dopravním modelu, která je nižší než maximální kapacita a zohledňuje určitý standard pohodlí.

Tabulka 3 – Trolejbusové linky – charakteristická vozidla a jejich kapacita

TROLEJBUSY			
Linka	Vozidlo	Kapacita v dopr. modelu	Techn. kapacita
25	Kloubový	110	145
26	Kloubový	110	145
27	Standardní	70	80 - 85
30	Standardní	70	80 - 85
31	Standardní	70	80 - 85
32	Standardní	70	80 - 85
33	Standardní	70	80 - 85
34	Standardní	70	80 - 85
35	Standardní	70	80 - 85
36	Standardní	70	80 - 85
37	Standardní	70	80 - 85
38	Standardní	70	80 - 85
39	Standardní	70	80 - 85

Linka č. 25

Trasa: Osová – Nemocnice Bohunice – Pisárky – Mendlovo náměstí – Konečného náměstí – Lesnická – Tomkovo náměstí – (Vozovna Husovice) – (Stará Osada) – Pálavské náměstí – Novolíšeňská

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V odpolední špičce ve směru centrum část spojů začíná až v zast. Nemocnice Bohunice, v ranní špičce ve směru z centra část spojů končí již v zast. Nemocnice Bohunice.

Ve směru z Osové část spojů v ranní špičce, všechny spoje v dopoledním sedle a vybrané spoje večer jedou z Tomkova nám. do zastávky Vozovna Husovice. V opačném směru začínají všechny spoje v odpolední špičce v zastávce Vozovna Husovice.

V ranní a odpolední špičce nezajíždí do zastávky Stará Osada.

Intervaly:

OSOVÁ → NOVOLÍŠEŇSKÁ		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Osová – Univerzitní kampus	8 – 12	10	8 – 12	20 – 30
	Univerzitní kamp. – Pisárky	8 – 12	10	5 – 8	8 – 30
	Pisárky – Tomkovo nám.	4 – 12	10	5 – 8	8 – 30
	Tomkovo n. – Voz. Husovice	3 – 10	10	-	jednotl. spoje
	Tomkovo n. – Novolíšeňská	20	-	5 – 8	8 – 30

NOVOLÍŠEŇSKÁ → OSOVÁ		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Novolíšeňská – Tomkovo n.	4 – 8	10	-	cca 30
	Voz. Husovice – Tomkovo n.	-	-	8 – 12	-
	Tomkovo n. – Univ. kamp.	4 – 8	10	8 – 12	20 – 30
	Univerzitní kampus – Osová	8 – 12	10	8 – 12	20 – 30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
So + Ne	Osová – Novolíšeňská	30	20	20	30

Linka č. 26

Trasa: Kamenný vrch – Pisárky – Mendlovo náměstí – Konečného náměstí – Lesnická – Tomkovo náměstí – (Vozovna Husovice) – (Stará Osada) – Pálavské náměstí – Novolíšeňská

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V podvečer (cca 19 – 21 hod.) jsou spoje ukončeny v zastávce Pálavské náměstí.

Ve směru z Kamenného vrchu část spojů v ranní špičce a všechny spoje v odpolední špičce jedou z Tomkova nám. do zastávky Vozovna Husovice. V opačném směru začínají všechny spoje v dopoledním sedle a část spojů v ranní špičce v zastávce Vozovna Husovice.

V ranní špičce jede 5 vložených spojů v trase Štefánikova čtvrť → Mendlovo náměstí.

V ranní a odpolední špičce nezajíždí do zastávky Stará Osada.

Intervaly:

KAMENNÝ VRCH → NOVOLÍŠEŇSKÁ		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Kamenný v. – Tomkovo n.	4 – 8	10	8 – 12	20 – 30
	Tomkovo n. – Voz. Husovice	7 – 12*	-	8 – 12	-
	Tomkovo n. – Pálavské n.	4 – 12	10	-	20 – 30
	Pálavské n. – Novolíšeňská	4 – 12	10	-	20 – 30**

* v době 8 – 9 hod.

** v době 21 – 23 hod.

NOVOLÍŠEŇSKÁ → KAMENNÝ VRCH		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Novolíšeňská – Tomkovo n.	8 – 20	-	5 – 8	10 – 30
	Voz. Husovice – Tomkovo n.	-	10	-	-
	Tomkovo n. – Provaznická	8 – 12	10	5 – 8	8 – 30
	Provaznická – Mendlovo n.	3 – 12	10	5 – 8	8 – 30
	Mendlovo n. – Kamenný v.	8 – 12	10	5 – 8	8 – 30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
So + Ne	Kamenný v. – Novolíšeňská	30	20	20	30

Linka č. 27

Trasa: Stará Osada – Pálavské náměstí

Rozsah provozu: ve špičkách pracovních dnů

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	5 – 10	-	6 – 8	-

Linka č. 30

Trasa: Černého – Náměstí 28. dubna – Svratecká – Přívrat – Husitská – Královo Pole, nádraží

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	6 – 10	20	10	20 – 30
	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	20 – 30

Linka č. 31

Trasa: Hlavní nádraží – Tržní(T) / Životského (Z) – Černovičky – Řípská – Šlapanice, Kalvodova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	4 – 8	20	6 – 9	15 – 30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 32

Trasa: Česká – Zahradníková – Slovanské náměstí – Srbská

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	6 – 10	10	6 – 10	20*

* do cca 21 hod.

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	20			

Linka č. 33

Trasa: Hlavní nádraží – Tržní (T) / Životského (Z) – Černovičky – Vozovna Slatina – Slatina, sídliště

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	3 – 7	8 – 12	3 – 8	12 – 18

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota	12 – 18	8 – 12	8 – 12	12 – 18

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Neděle	30	20	8 – 12	12 – 18

Linka č. 34

Trasa: Česká – Klusáčkova – Přívrat – Vychodilova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	20	10	20*

* do cca 20:30 hod

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	20			

Linka č. 35

Trasa: Mendlovo náměstí – Žlutý kopec – Barvičova

Rozsah provozu: pracovní dny do cca 19 hod.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	15	15	15	-

Linka č. 36

Trasa: Česká – Klusáčkova – Přívrat – Svratecká – Komín, sídliště

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Část spojů večer celotýdenně a ráno v sobotu a v neděli zajíždí do zastávky Vychodilova.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	5	8 – 12	5	10 – 20

* do cca 20:30 hod

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	10 – 20	20	20	10 – 20

Linka č. 37

Trasa: Mendlovo náměstí – Pisárky – Stamicova – Jírovcova – Kamenný vrch – Nemocnice Bohunice – Osová

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Jírovcova – Osová jede pouze část spojů v pracovní dny (kromě večera).

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Mendlovo nám. – Jírovcova	4 – 6	10	4 – 6	10 – 15
	Jírovcova – Osová	10	20	10	-

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Mendlovo nám. – Jírovcova	15	10	10	15
	Jírovcova – Osová	-	-	-	-

Linka č. 38

Trasa: Komenského náměstí – Úvoz – Žlutý kopec – Preslova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	15	15	15	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 39

Trasa: Komenského náměstí – Úvoz – Žlutý kopec – Barvičova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

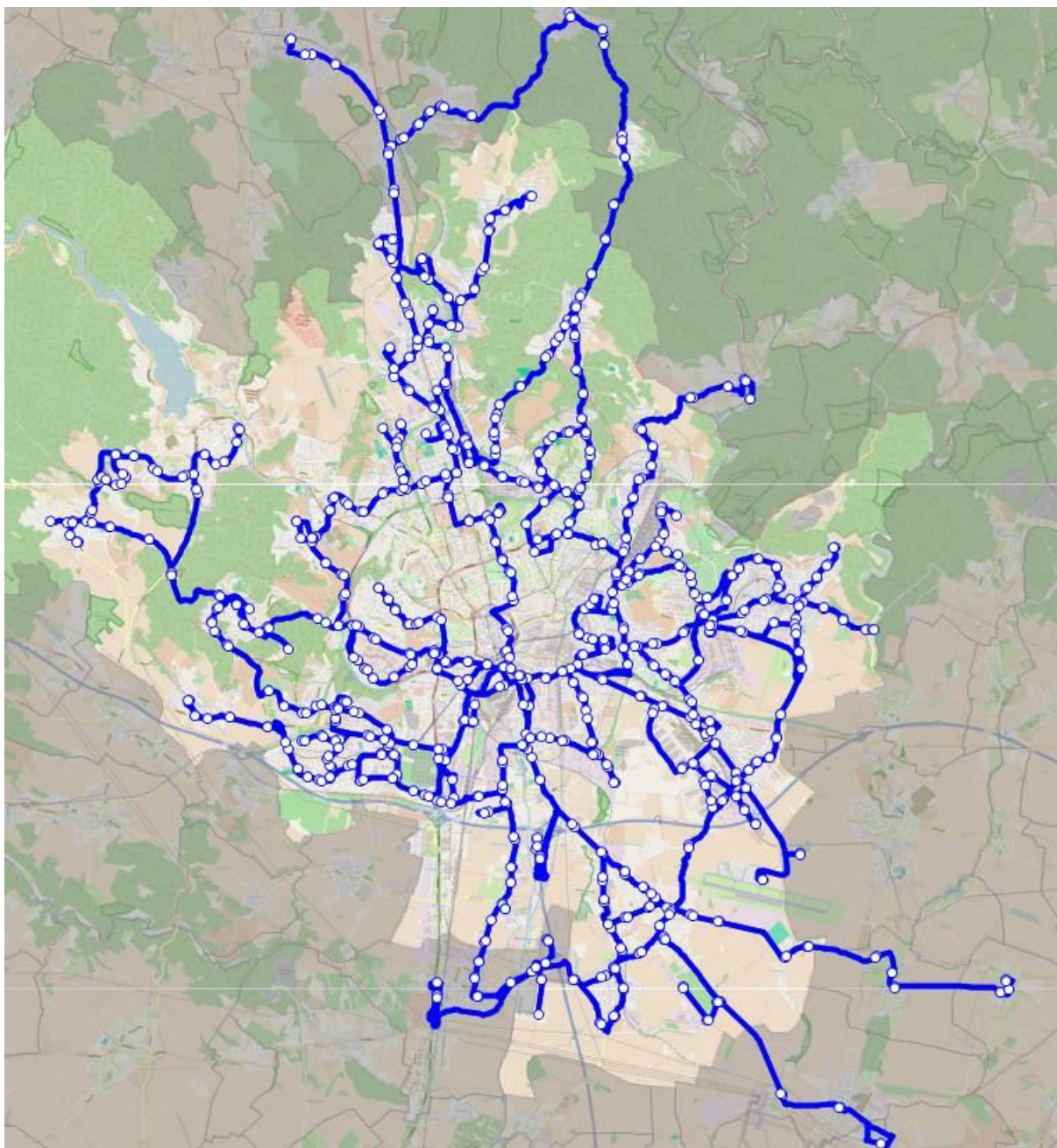
	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	5 – 12	15	15	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

3.4.3. Městská autobusová doprava

Autobusová doprava tvoří doplňkovou síť k páteřní tramvajové a trolejbusové dopravě. Některé autobusové linky obsluhují i obce mimo území města Brna.

Obrázek 18 – Linkové vedení denních autobusů v Brně



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Podrobná schémata linkového vedení městských autobusů pro stav k 1. 12. 2015 jsou zobrazeny rovněž v samostatných grafických přílohách.

Ve vozovém parku autobusů je několik různých typů vozidel, stejně jako u trolejbusů je lze rozdělit na kloubová a standardní. V následující tabulce je pro každou autobusovou linku uveden typ vozidla, jeho maximální technická kapacita a kapacita použitá v dopravním modelu, která je nižší než maximální kapacita a zohledňuje určitý standard pohodlí.

Tabulka 4 – Autobusové linky – charakteristická vozidla a jejich kapacita

AUTOBUSY			
Linka	Vozidlo	Kapacita v dopr. modelu	Techn. kapacita
40	Kloubový	100	155 - 165
41	Standardní	70	95 - 100
42	Standardní	70	95 - 100
43	Standardní	70	95 - 100
44	Kloubový	100	155 - 165
45+46	Standardní	70	95 - 100
46	Standardní	70	95 - 100
47	Standardní	70	95 - 100
48	Standardní	70	95 - 100
49	Standardní	70	95 - 100
50	Kloubový	100	155 - 165
52	Standardní	70	95 - 100
53	Kloubový	100	155 - 165
55	Standardní	70	95 - 100
57	Standardní	70	95 - 100
58	Standardní	70	95 - 100
60	Kloubový	100	155 - 165
61	Kloubový	100	155 - 165
63	Standardní	70	95 - 100
64	Standardní	70	95 - 100
65	Standardní	70	95 - 100
67	Standardní	70	95 - 100
68	Standardní	70	95 - 100
69	Standardní	70	95 - 100
70	Standardní	70	95 - 100
71	Standardní	70	95 - 100
73	Standardní	70	95 - 100
74	Standardní	70	95 - 100
75	Standardní	70	95 - 100
76	Standardní	70	95 - 100
77	Kloubový	100	155 - 165
78	Standardní	70	95 - 100
84	Kloubový	100	155 - 165

Linka č. 40

Trasa: Úzká – Komárov – Ivanovické náměstí – Tuřany, smyčka – Sokolnická – (Tovární) – Sokolnice – Újezd u Brna

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Část spojů je vedena pouze v trase Úzká – Tuřany, smyčka, část spojů v trase Úzká – Tovární a část spojů v trase Úzká – Újezd u Brna.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Úzká – Tuřany, smyčka	10	20 / 40	10	20 – 60
	Tuřany, smyčka – Sokolnická	10 – 20	20 / 40	10 / 20	20 – 60
	Sokolnická – Tovární	10 – 30	60	30	jednotl. spoje
	Sokolnická – Újezd u Brna	30	60	30	60

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Úzká – Tuřany, smyčka	60	20 / 40	20 / 40	20 – 60
	Tuřany, smyčka – Sokolnická	jednotl. spoje	40 / 80	40 / 80	jednotl. spoje
	Sokolnická – Tovární	jednotl. spoje	120	120	jednotl. spoje
	Sokolnická – Újezd u Brna	120	120	120	120

Linka č. 41

Trasa: Královo Pole, nádraží – Hudcova – Medlánky – Řečkovice – Kouty – Mácova – (Ivanovice, GLOBUS) – Česká, žel. st. – Lelekovice, u kříže – Vranov, myslivna

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Lelekovice – Vranov jedou pouze 4 páry spojů v pracovní dny.

Vybrané spoje ráno a večer jedou pouze v trase Královo Pole, nádraží – Mácova.

V době od cca 9 do cca 21 hodin jede část spojů v trase Královo Pole, nádraží – Mácova – Ivanovice, GLOBUS, ostatní spoje do zastávky Ivanovice, GLOBUS nezajíždí.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Král. Pole, nádr. – Mácova	10 – 20	20 / 40	10 / 20	20 / 40
	Mácova – GLOBUS	-	60	30	jednotl. spoje
	Mácova – Lelekovice	30	60	30	60
	Lelekovice – Vranov	jednotl. spoje			

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Král. Pole,nádr. - Mácova	jednotl. spoje	20 – 40	20 / 40	20 – 40
	Mácova – GLOBUS	-	20 – 60	60	jednotl. spoje
	Mácova – Lelekovice	-	60	60	jednotl. spoje
	Lelekovice – Vranov	-	-	-	-

Linka č. 42

Polookružní linka

Trasa: Ivanovice, GLOBUS – Palackého náměstí – (Řečkovice, hřbitov) – Královo Pole, nádraží – Hudcova – Palackého náměstí – (Řečkovice, hřbitov) – Ivanovice, GLOBUS

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Část spojů v ranní špičce jede v trase Řečkovice, hřbitov – Královo Pole, nádraží, resp. Královo Pole, nádraží – Řečkovice, hřbitov.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	GLOBUS – Palackého nám.	20 – 40	20	10	30
	Řečkov.,hřb. – Palackého n.	10 – 20	-	-	-
	Palackého n. – Kr. Pole,nádr.	10	20	10	30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	GLOBUS – Palackého nám.	30	20	20	30
	Řečkov.,hřb. – Palackého n.	-	-	-	-
	Palackého n. – Kr. Pole,nádr.	30	20	20	30

Linka č. 43

Trasa: Královo Pole, nádraží – Soběšice, Klarisky

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	20	10	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 44**Jednosměrná okružní linka**

Trasa: Mendlovo náměstí – Křídlovická – Zvonařka – Tržní – Otakara Ševčíka – Stará Osada – Tomkovo náměstí – Štefánikova čtvrť – Halasovo náměstí – Královo Pole, nádraží – Skácelova – Přívrat – Vozovna Komín – Pisárky – Mendlovo náměstí

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	7 – 10	10	8 – 10	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	15	10	10	15

Linka č. 45

Trasa: Moravské náměstí – Lesnická

Rozsah provozu: pracovní dny 6 – 19 hod

Ze zastávky Lesnická pokračují všechny spoje jako linka 46 směr Haškova, v opačném směru jsou všechny spoje přímým pokračováním linky 46 od Haškovy.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	30	30	30	-

Linka č. 46

Trasa: Zemědělská – Lesnická – Štefánikova čtvrť – Haškova

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Část spojů v pracovní den ve špičkách a dopoledním sedle jede z Haškovy pouze do zastávky Lesnická. Odtud část těchto spojů v ranní špičce a všechny spoje v dopoledním sedle a odpolední špičce pokračují jako linka 45 směr Moravské náměstí. V opačném směru je část spojů ve špičkách a dopoledním sedle pracovního dne v provozu pouze v úseku Lesnická – Haškova, v ranní špičce a dopoledním sedle jsou všechny tyto spoje přímým pokračováním linky 45 od Moravského náměstí, v odpolední špičce je část těchto spojů přímým pokračováním linky 45 od Moravského náměstí a část jede pouze v trase Lesnická – Haškova.

Intervaly:

Zemědělská → Haškova		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Zemědělská – Lesnická	10 – 20	10 – 20	10 – 20	15
	Lesnická – Haškova	10	10	5	15

Haškova → Zemědělská		Ranní šp.	Dopolední	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Haškova – Lesnická	5	10	10	15
	Lesnická – Zemědělská	10 – 20	10 – 20	10 – 20	15

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
So + ne	Zemědělská – Haškova	15	10	10	15

Linka č. 47

Trasa: Úzká – Zvonařka – Tržní – Faměrovo náměstí – Staré Černovice

Rozsah provozu: pracovní dny 5 – 18:30 hod.

Ve směru z centra část spojů v ranní špičce a jeden spoj odpoledne jedou pouze v trase Úzká – Faměrovo náměstí. Ve směru do centra část spojů v odpolední špičce a vybrané spoje ráno jedou pouze v trase Faměrovo náměstí – Úzká.

Intervaly:

Úzká → Staré Černovice		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Úzká – Faměrovo nám.	3 – 10	20	10 – 20	-
	Faměrovo n. – St. Černovice	10	20	10 – 20	-

Staré Černovice → Úzká		Ranní šp.	Dopolední	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	St. Černovice – Faměrovo n.	10	20	10 – 20	-
	Faměrovo n. – Úzká	10	20	3 – 10	-

Linka č. 48

Trasa: Úzká – Komárov – Ivanovické náměstí – Dvorská, smyčka – Kobylnice – Prace, točna

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Dva páry spojů v dopoledním sedle pracovního dne, jeden pár o víkendu ráno a dva páry o víkendu večer jedou pouze v trase Úzká – Dvorská.

Jeden pár spojů v ranní špičce pracovního dne jede pouze v trase Kobylnice, obecní úřad – Prace, v odpolední špičce jede jeden spoj v trase Kobylnice, obecní úřad → Prace.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Úzká – Dvorská	20 – 30	60	30	60 – 90
	Dvorská – Prace	20 – 30	120	30	60 – 90

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Úzká – Dvorská	60	60	60	60 – 90
	Dvorská – Prace	1 spoj	60	60	2 spoje

Linka č. 49

Trasa: Úzká – Zvonařka – Tržní – Faměrovo náměstí – Komárov – Horní Heršpice – (K Terminálu) – Přízřenice – Modřice, náměstí – Modřice, OLYMPIA – (Dvůr v Lese)

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Do zastávky K Terminálu zajíždí pouze část spojů v ranní špičce pracovního dne ve směru z centra a část spojů v odpolední špičce pracovního dne ve směru do centra.

Část spojů jede pouze v trase Úzká – Přízřenice, zbývající spoje jedou v trase Úzká – Modřice, OLYMPIA. Do zastávky Dvůr v Lese jedou pouze dva páry spojů v ranní špičce a dva páry spojů v odpolední špičce pracovního dne.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Úzká – Přízřenice	10	20	10	20 – 30
	Přízřenice – OLYMPIA	10 – 20	20 / 40	10 / 20	30 – 40
	OLYMPIA – Dvůr v Lese	2 páry spojů	-	2 páry spojů	-
	Bednářova – K Terminálu (směr Modřice)	10 – 30	-	-	-
	Bednářova – K Terminálu (směr centrum)	1 spoj	-	30	-

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Úzká – Přízřenice	30	20	20	30
	Přízřenice – OLYMPIA	30	20 / 40	20 / 40	30
	OLYMPIA – Dvůr v Lese	-	-	-	-

Linka č. 50

Trasa: Zoologická zahrada – Štouračova – Kohoutovice, hájenka – Jírovčova – Kamenný vrch – Nemocnice Bohunice – Osová – Humenná – Bohunická – Horní Heršpice – Komárov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	20	10	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 52

Trasa: Mendlovo náměstí – Pisárky – Výletní – Kohoutovice, hájenka – Křivánkovo náměstí – Bartolomějská – Ríšova – Kamechy – Ečerova – Zoologická zahrada

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Kohoutovice, hájenka → Mendlovo náměstí jsou v ranní špičce pracovního dne v provozu vložené spoje.

Večer ve směru z centra jede pouze v trase Mendlovo náměstí – Bartolomějská.

Intervaly:

Mendlovo n. → Zoologická zahrada		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Mendlovo n. – Zoolog. zahr.	10	20	10	30

Zoologická zahrada → Mendlovo n.		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Zool.zah. – Kohoutovice,háj.	10	20	10	30
	Kohoutovice,háj. – Mendl.n.	3 – 7	20	10	30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
So + ne	Mendlovo n. – Zoolog. zahr.	30	20	20	30

Linka č. 53

Trasa: Technologický park – Kolejní(Z) – Technická – (Palackého vrch) – Skácelova – Královo Pole, nádraží – Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Královo Pole, nádraží – Štefánikova čtvrť jede pouze ve špičkách pracovních dnů.

V úseku Skácelova → Technologický park jsou v ranní špičce pracovního dne v provozu vložené spoje.

V sobotu a v neděli ve směru Technologický park zajíždí většina spojů do zastávky Palackého vrch (v hodinovém interval od 9 do 20 hod.).

Intervaly:

Technolog. park → Štefánikova čtvrť		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Techn.park – Král.pole,nádr.	10	20	10	30
	Král.pole,nádr. – Štef. čtvrť	10	-	10	-

Štefánikova čtvrť → Technolog. park		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Štef. čtvrť – Král.pole,nádr.	10	-	10	-
	Král.pole,nádr. – Skácelova	10	10 – 20	10	30
	Skácelova – Technolog.park	3 – 7	10 – 20	10	30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota	Techn.park – Král.pole,nádr.	cca 60			
	Král.pole,nádr. – Štef. čtvrť	-			

Technolog. park → Štefánikova čtvrť		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Neděle	Techn.park – Král.pole,nádr.	cca 60			
	Král.pole,nádr. – Štef. čtvrť	-			

Štefánikova čtvrť → Technolog. park		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Neděle	Štef. čtvrť – Král.pole,nádr.	-	-	-	-
	Král.pole,nádr. – Technolog.park	60	60	20	30

Linka č. 54

Polookružní linka

Trasa: Zoologická zahrada – Přístaviště – Ečerova – Kamechy – Ečerova – Přístaviště – Zoologická zahrada

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	20	10	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 55

Trasa: Židenice, nádraží – Stará Osada – Dělnický dům – Bělohorská – (Zetor) – Novolíšeňská – Jírova – Mariánské údolí

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Ve špičkách pracovních dnů je část spojů vedena pouze v trase Židenice, nádraží – Jírova.

Část spojů v pracovní dny mimo špičku, o víkendu ráno a večer jede v trase Zetor – Jírova. O víkendu dopoledne a odpoledne jede část spojů v trase Zetor – Mariánské údolí.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Židenice, n. – Novolíšeňská	10	20	10	30
	Zetor – Novolíšeňská	jednotl. spoje	20	-	20 – 30
	Novolíšeňská – Jírova	10	8 – 12	10	15
	Jírova – Mariánské údolí	10 / 20	20	10 / 20	30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Židenice, n. – Novolíšeňská	30	20	20	30
	Zetor – Novolíšeňská	30	20	20	20 – 30
	Novolíšeňská – Jírova	15	8 – 12	8 – 12	15
	Jírova – Mariánské údolí	30	8 – 12	8 – 12	30

Linka č. 57

Trasa: Tomkovo náměstí – Štefánikova čtvrť – Halasovo náměstí – Haškova – Klarisky – Útěchov – Vranov, smyčka

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Část spojů jede pouze v trase Tomkovo náměstí – Haškova.

Část spojů ve špičkách pracovních dnů jede pouze v trase Tomkovo náměstí – Klarisky.

V úseku Útěchov – Vranov jedou pouze vybrané spoje.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Tomkovo nám. – Haškova	5	10	5	10 – 15
	Haškova – Klarisky	10	20	10	20 – 30
	Klarisky – Útěchov	10 – 20	20	20	20 – 30
	Útěchov – Vranov	30 – 40	60	60	60

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Tomkovo nám. – Haškova	15	10	10	10 – 15
	Haškova – Klarisky	30	20	20	20 – 30
	Klarisky – Útěchov	30	20	20	20 – 30
	Útěchov – Vranov	60	60	60	60

Linka č. 58

Trasa: Židenice, nádraží – Stará Osada – Dělnický dům – Zetor-silnice – (Zetor-smyčka) – Klicperova – Náměstí Karla IV. – Líšeň, hřbitov

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V ranní špičce pracovních dnů ve směru z centra jedou tři spoje pouze v trase Židenice, nádraží – Zetor-smyčka.

V odpolední špičce pracovních dnů ve směru do centra jedou dva spoje pouze v trase Zetor-smyčka – Židenice, nádraží.

Ostatní spoje nezajíždí do zastávky Zetor-smyčka.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	20	10	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 60

Trasa: Zvonařka – Úzká – Křídlovická – Ústřední hřbitov – Nemocnice Bohunice – Univerzitní kampus-sever

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	15	10	20 – 30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 61

Trasa: Zvonařka – Úzká – Křídlovická – Holandská – Ústřední hřbitov – Kamenice – Nemocnice Bohunice

Rozsah provozu: pracovní dny 6 – 19 hod.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	15	10	-

Linka č. 63

Trasa: Úzká – Komárov – Holásky – Chrlické náměstí – Chrlice, smyčka

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	15	20	15	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 64

Trasa: Životského – Jílkova – Tomášková – Stará Osada – Zimní I – Červený písek

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Na začátku a na konci provozu jedou spoje pouze v úseku Židenice, nádraží – Červený písek.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	20	20	20	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 65

Trasa: Řečkovice, nádraží – Řečkovice, hřbitov – Řečkovice – Nadační – Medlánky – Technologický park

Rozsah provozu: pracovní dny 6 – 19 hod.

V dopoledním sedle jede pouze v úseku Řečkovice, hřbitov – Technologický park

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10 – 15	30	15	-

Linka č. 67

Trasa: Jundrov – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Štefánikova – NC Královo Pole – Zimní stadion – Moravské náměstí – Hlavní nádraží – Zvonařka – Komárov – AVION Shopping park

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V ranní špičce pracovních dnů nezajíždí do zastávky NC Královo Pole.

V ranní špičce, dopoledním sedle a odpolední špičce pracovních dnů jede část spojů pouze v úseku Jundrov – Zvonařka.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Jundrov – Zvonařka	10	15	10	20 – 30
	Zvonařka – AVION Shop.p.	20	30	20	20 – 30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Jundrov – Zvonařka	30	20	20	30
	Zvonařka – AVION Shop.p.	30	20	20	30

Linka č. 68

Trasa: Pisárky – Myslivna – (Kohoutovice, hájenka)

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V ranní špičce pracovního dne pokračují všechny spoje do zastávky Kohoutovice, hájenka a dále jako linka 52 směr Mendlovo náměstí.

V pracovní dny ve směru Myslivna → Pisárky je v provozu od 11:30 hod.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Pisárky → Myslivna	30	60 – 120	60 – 120	120
	Myslivna – Kohoutovice,h.	30	2 spoje	-	-

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Myslivna → Pisárky	-	1 spoj	60 – 120	120

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
So + ne	Pisárky – Myslivna	120			

Linka č. 69

Trasa: Bosonohy – Starý Lískovec – Čermákova – Osová – Nemocnice Bohunice – Kamenice – Ukrajinská

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Ráno a večer jedou vybrané spoje pouze v trase Bosonohy – Nemocnice Bohunice.

Část spojů v ranní špičce pracovních dnů jede pouze v trase Bosonohy – Osová.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Bosonohy – Osová	10 – 15	20	15	30
	Osová – Nem. Bohunice	10 – 30	20	15	30
	N. Bohunice – Ukrajinská	10 – 30	20	15	30*

* do 21 hod.

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Bosonohy – Osová	30	20 – 30	20 – 30	30
	Osová – Nem. Bohunice	30	20 – 30	20 – 30	30
	N. Bohunice – Ukrajinská	30	20 – 30	20 – 30	30*

* do 21 hod.

Linka č. 70

Polookružní linka

Trasa: Ořešín – Jehnice – Mokrý Hora – Palackého náměstí – Královo Pole, nádraží – Hudcova – Palackého náměstí – Mokrý Hora – Jehnice – Ořešín

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	10	20	10	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	20	20	30

Linka č. 71

Trasa: Královo Pole, nádraží – Vozovna Medlánky – Medlánky – Řečkovice – Česká, hlavní – Kuřim, železniční stanice

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	30	60	30	60

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	150	120	30 – 60	1 spoj

Linka č. 73

Trasa: Slatina, závod – Černovická terasa – Hanácká – Tuřany, smyčka – Sokolnice, žel. st.

Rozsah provozu: 4 páry spojů v pracovních dnech

Linka č. 74

Trasa: Staré Černovice – Faměrovo náměstí – Tržní – Stará Osada – Červený Písek

Rozsah provozu: ranní a odpolední špička pracovních dnů

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	20	-	20	-

Linka č. 75

Trasa: Slatina, nádraží – Slatina, závod – Ericha Roučky – Vozovna Slatina – Černovičky – Bělohorská – Dělnický dům – Stará Osada – Maloměřický most – Obřany, sídliště – Bílovice, žel. st.

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Obřany, sídliště – Bílovice, žel. st. jede pouze část spojů (přibližně třetina).

V úseku Vozovna Slatina – Slatina, nádraží jede v ranní špičce, každý druhý spoj v odpolední špičce a 4 páry spojů večer v pracovních dnech a vybrané spoje o víkendu.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Slatina,nádr. – Voz. Slatina	10	-	10 – 20	4 páry sp.
	Voz.Slatina – Obřany, sídl.	10	20	10	10 – 30
	Obřany, sídl. – Bílovice	30	60	30	60

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	Slatina,nádr. – Voz. Slatina	jednotlivé spoje			
	Voz.Slatina – Obřany, sídl.	30	20	20	30
	Obřany, sídl. – Bílovice	60	60	60	60

Linka č. 76

Trasa: Hlavní nádraží – Zvonařka – Tržní – Černovičky – Řípská – Letiště Tuřany

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní.

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	30	30	30	30

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	30	30	30	30

Linka č. 77

Trasa: Úzká – Zvonařka – Tržní – Těžební – Černovická terasa – Slatina, závod – (Slatinka) – Šlapanice, Evropská

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V úseku Slatina, závod – Slatinka a Slatina, závod – Šlapanice, Evropská jede pouze část spojů.

Intervaly:

Úzká → Slatina / Šlapanice		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Úzká – Slatina, závod	2 – 5	30	3 – 15	10 – 30
	Slatina, závod – Slatinka	10 – 30	60	30	jednotl. spoje
	Slatina,záv. – Šlapanice,Evr.	30	60	30	20 – 60

Slatina / Šlapanice → ÚzkáŠlapanice		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Šlapanice,Evr. – Slatina,záv.	30	60	30	20 – 60
	Slatinka – Slatina, závod	30	60	30	jednotl. spoje
	Slatina, závod - Úzká	5 – 15	30	2 – 10	3 – 30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota neděle	Úzká – Slatina, závod	30	60	30 – 60	10 – 60
	Slatina, závod – Slatinka	-	120	120	120
	Slatina,záv. – Šlapanice,Evr.	jednotlivé spoje			

Linka č. 78

Trasa: Židenice, nádraží – Stará Osada – Poliklinika Židenice – Vlkova – Velká Klajdovka – Jírova – Náměstí Karla IV. – Letecká – Slatina, rozcestí – Řípská – Slatina, závod – Hanácká – Chrlické náměstí – (Modřice, Decathlon) – Modřice, Olympia

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

V dopoledním sedle pracovních dnů jede polovina spojů pouze v trase Židenice, nádraží – Jírova.

V ranní a odpolední špičce pracovních dnů jede část spojů pouze v trase Židenice, nádraží – Slatina, závod.

Do zastávky Modřice, Decathlon zajíždí pouze část spojů v hodinovém interval od cca 8:30 hod.

Intervaly:

		Ranní šp.	Dopolední sedlo	Odpolední šp.	Večer
Pracovní den	Židenice,nádr. – Jírova	10	10	10	20 – 30
	Jírova – Slatina, závod	10	20	10	20 – 30
	Slatina,záv – Modř.,Olympia	10 – 20	20	10 – 20	20 – 30

		Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota neděle	Židenice,nádr. – Jírova	30	20	20	30
	Jírova – Slatina, závod	30	20	20	30
	Slatina,záv – Modř.,Olympia	30	20	20	30

Linka č. 81

Linka je přednostně určena pro držitele průkazů ZTP.

Trasa: Česká – Úvoz – Klusáčkova – NC Královo Pole – Královo Pole, nádraží – Halasovo náměstí – Haškova – Lesná, nádraží

Rozsah provozu: šest párů spojů v pracovních dnech

Linka č. 82

Linka je přednostně určena pro držitele průkazů ZTP.

Trasa: Valašská – Nemocnice Bohunice – Ukrajinská – OC Futurum – Ústřední hřbitov – Červený kopec – Mendlovo náměstí – Úzká – Hlavní nádraží – Česká – Dětská nemocnice – Vojenská nemocnice – Poliklinika Židenice – Novolíšeňská – Jírova – Horníková – Pálavské náměstí

Rozsah provozu: sedm párů spojů v pracovních dnech

Linka č. 84**Jednosměrná okružní linka**

Trasa: Stará Osada – Otakara Ševčíka – Tržní – Zvonařka – Křídlovická – Mendlovo náměstí – Pisárky – Vozovna Komín – Přívrat – Skácelova – Královo Pole, nádraží – Halasovo náměstí – Štefánikova čtvrť – Tomkovo náměstí – Stará Osada

Rozsah provozu: celodenní, celotýdenní

Intervaly:

	Ranní špička	Dopolední sedlo	Odpolední špička	Večer
Pracovní den	7 – 10	10	8 – 10	10 – 15

	Ráno	Dopoledne	Odpoledne	Večer
Sobota + neděle	15	10	10	15

Linka č. š85 (školní)

Trasa: Tuřany, smyčka – Hanácká – Holásky – Ivanovické nám. – Hanácká – Tuřany, smyčka

Rozsah provozu: pouze ve dnech školního vyučování; 1 spoj ráno ve směru tam, 2 spoje odpoledne ve směru zpět (pouze v úseku Holásky → Tuřany)

Linka č. š86 (školní)

Trasa: Hlavní nádraží – Halasovo nám. – Loosova

Rozsah provozu: pouze ve dnech školního vyučování; 1 spoj ráno ve směru Loosova, 1 spoj odpoledne ve směru Hlavní nádraží

Linka č. š87 (školní)

Trasa: TAM: Labská → Osová → Běloruská → Mendlovo nám. → Úvoz → Nám. Míru

ZPĚT: Ústřední hřbitov → Gruzínská → Běloruská → Osová → Pod nemocnicí → Labská

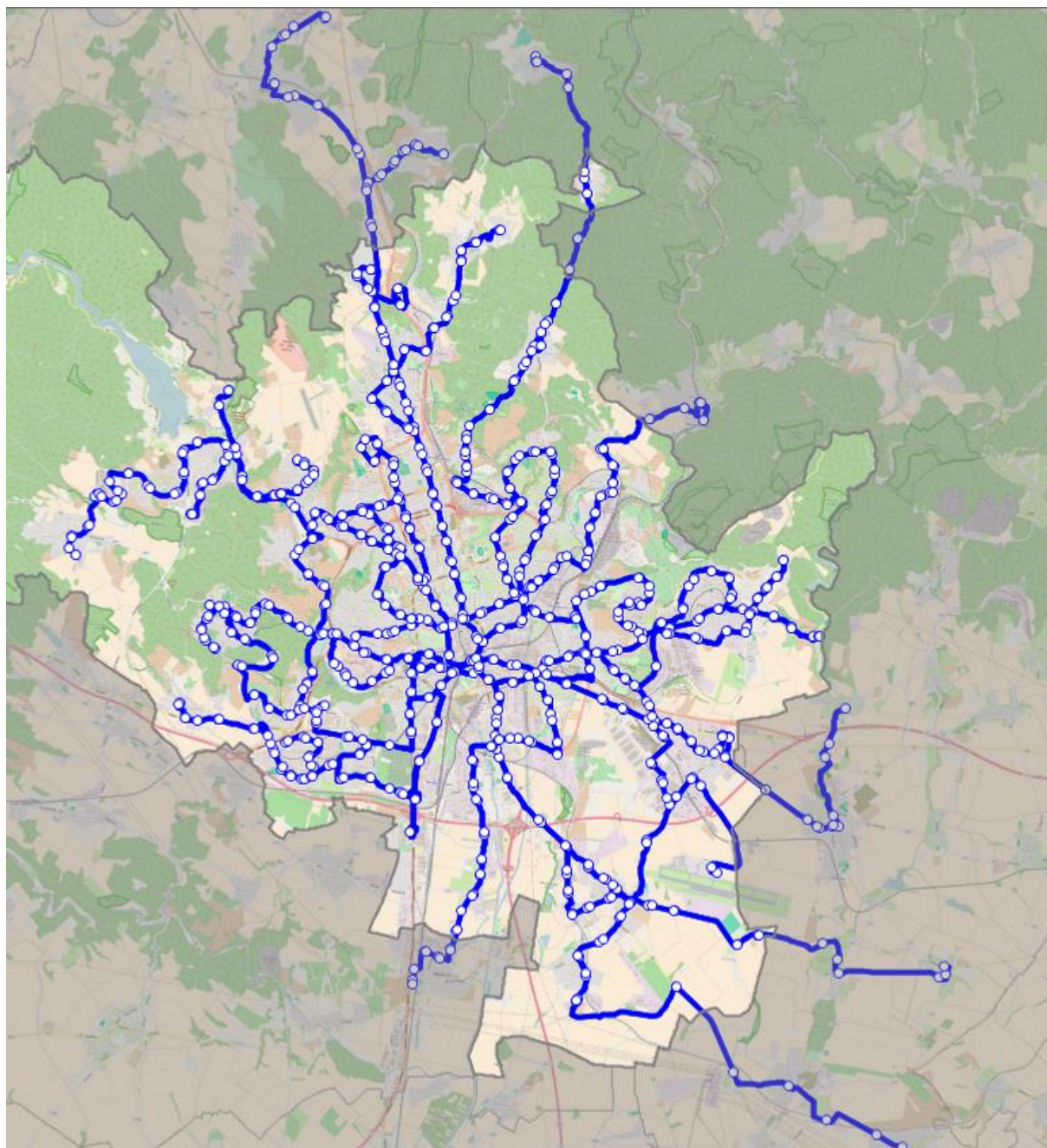
Rozsah provozu: pouze ve dnech školního vyučování; 1 pár spojů ráno

Linka č. š88 (školní)

Trasa: Zoologická zahrada – (Filipova) – Svratecká – Jundrov (Z) – Rosického nám. – Přívrat – ZŠ J. Babáka

Rozsah provozu: pouze ve dnech školního vyučování; 2 spoje ráno, 1 v trase Zoologická zahrada → Filipova, 1 v trase Zoologická zahrada → ZŠ J. Babáka, 2 spoje odpoledne v trase ZŠ J. Babáka → Jundrov → Zoologická zahrada

Obrázek 19 – Linkové vedení nočních autobusů v Brně



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Linka č. 89 (noční)

Trasa: (Prace – Kobylnice – Dvorská, smyčka / Letiště Tuřany – Černovická terasa –) Černovičky – Špačkova – Dělnický dům – Škroupova – Masná – Hlavní nádraží – Komenského náměstí – Úvoz – Náměstí Míru – Kounicovy koleje – Náměstí Svornosti – Přívrat – Vozovna Komín – Svratecká (– Kamenolom – Kníničky, U Luhu)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Černovická terasa – Kobylnice – Prace jedou pouze vybrané spoje.

Část spojů jede pouze do zastávky Svratecká, část spojů do zastávky Černovičky a část spojů do zastávky Slatina, závod.

Linka č. 90 (noční)

Trasa: Ořešín – Jehnice – Mokrá Hora – (Řečkovice, nádraží –) Řečkovice – Medlánky – Semilasso – Hlavní nádraží – Křídlovická – Celní – Nemocnice Bohunice – Kamenný vrch (– Myslivna – Kohoutovice, hájenka)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

Část spojů jede pouze do zastávky Kamenný vrch, část spojů do zastávky Řečkovice, nádraží (před nepracovním dnem).

Linka č. 91 (noční)

Trasa: (Kuřim –) / (Lelekovice –) / GLOBUS – Ivanovice – Řečkovice – Semilasso – Hlavní nádraží – Poříčí – Běloruská – Kosmonautů – Osová – Starý Lískovec, Labská

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

Část spojů jede pouze do zastávky Ivanovice, GLOBUS, ostatní spoje pokračují směr Lelekovice nebo Kuřim.

Linka č. 92 (noční)

Trasa: Halasovo náměstí – Haškova – Dětská nemocnice – Hlavní nádraží – Svratecká – Bystrc, Černého

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

Linka č. 93 (noční)

Trasa: Komín, sídliště – Svratecká – Vozovna Komín – Přivrat – Skácelova – Klusáčkova – Česká – Hlavní nádraží – Moravské náměstí – Jugoslávská – Lesnická – Halasovo náměstí – Kociánka (– Královo Pole, nádraží) – Sadová – Soběšice, Klarisky – Útěchov (– Vranov, myslivna – Vranov, smyčka)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Útěchov – Vranov jedou pouze vybrané spoje. Část spojů před nepracovním dnem je ukončena v zastávce Královo Pole, nádraží.

Linka č. 94 (noční)

Trasa: (Bílovice nad Svitavou –) Obřany, sídliště – Hlavní nádraží – Zvonařka – Faměrovo náměstí – Komárov – Přízřenice (– Modřice, smyčka)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Obřany, sídliště – Bílovice nad Svitavou jedou pouze vybrané spoje. Část spojů před nepracovním dnem je ukončena v zastávce Přízřenice, smyčka.

Linka č. 95 (noční)

Trasa: Nový Lískovec, Kamenný vrch – Čtvrť – Anthropos – Žlutý kopec – Úvoz – Komenského náměstí – Hlavní nádraží – Komárov – Popelova – Ivanovické nám. / Holásky – Hanácká – Chrlice, smyčka (– Sokolnice – Telnice – Žatčany – Újezd u Brna)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Chrlice – Újezd u Brna jedou pouze vybrané spoje.

Linka č. 96 (noční)

Trasa: (Bosonohy –) Starý Lískovec, smyčka – Čermáková – Humenná – Vyhlídalova – Ořechovská – Heršpická – Křídlovická – Hlavní nádraží – Masná – Spáčilova – Černovičky – Mikulčická – Slatina, sídliště – Slatina, rozcestí (– Krejčího – Šlapanice, sídliště – Šlapanice, Kalvodova – Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí – Podolí)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Šlapanice → Podolí jede pouze jeden spoj. Část spojů před nepracovním dnem je ukončena v zastávce Starý Lískovec, smyčka, resp. v zastávce Slatina, sídliště.

Linka č. 97 (noční)

Trasa: Kohoutovice, Jírovcova – Libušina třída – Anthropos – Pisárky – Výstaviště – Mendlovo náměstí – Nemocnice u svaté Anny – Hlavní nádraží – Stará osada – Dělnický dům – Zetor – Karolíny Světlé – Náměstí Karla IV. – Líšeň, hřbitov

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

Linka č. 98 (noční)

Trasa: Jírova – Novolíšeňská – Bělohorská – Životského – Hlavní nádraží – Pisárky – Zoologická zahrada – Kamechy (– Bartolomějská)

Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Kamechy – Bartolomějská jede pouze část spojů.

Linka č. 99 (noční)

Trasa: Technologický park – Skácelova – Klusáčova – Konečného náměstí – Česká – Šilingrovo náměstí – Hlavní nádraží – Stará osada – Pálavské náměstí – Novolíšeňská – Jírova – Náměstí Karla IV. – Mariánské údolí

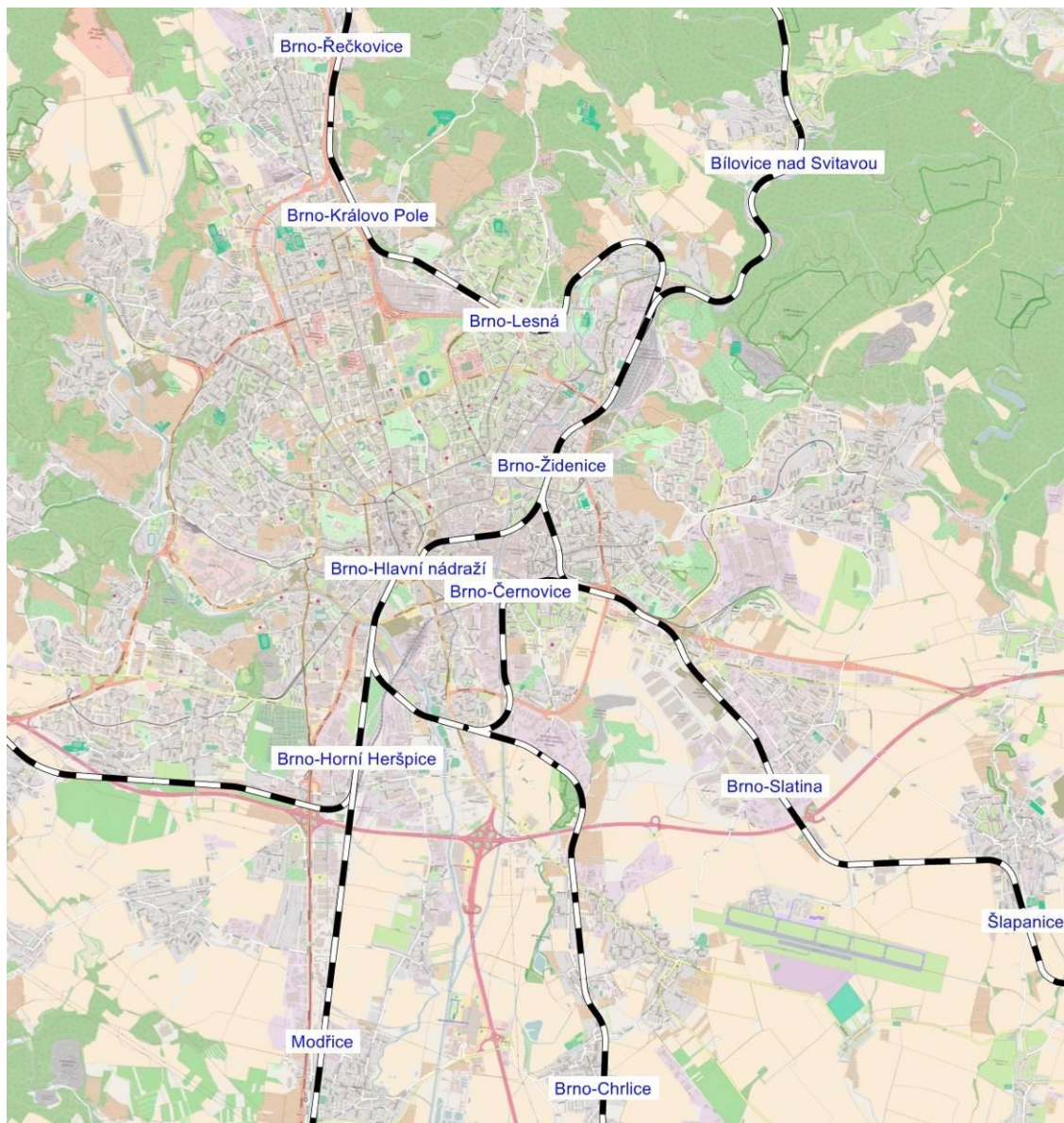
Rozsah provozu: noční, celotýdenní

V úseku Jírova – Mariánské údolí jede pouze část spojů.

3.5. Obsluha železničních stanic a zastávek linkami MHD

Na území města Brna se nachází několik železničních stanic a zastávek. Jejich význam je různý, jak z hlediska pravidelného využívání cestujícími, tak i z hlediska jejich role v systému veřejné dopravy. V dalším textu jsou popsány jednotlivé železniční stanice a zastávky, u kterých je uvedena jejich provázanost se systémem veřejné dopravy v podobě výčtu a schematického zobrazení spojů veřejné dopravy obsluhujících předmětnou železniční stanici, či zastávku. Dále je u přepravně nejvýznamnějších železničních stanic vyhodnocen denní obrat cestujících a jejich nejčastější cíl cesty na území města Brna. Na závěr je schematicky vyhodnocena časová dostupnost jednotlivých železničních stanic a zastávek systémem veřejné dopravy do jednotlivých částí města Brna.

Obrázek 20 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – rok 2015



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.1. Brno-Hlavní nádraží

Na Hlavním nádraží je v současnosti možný přestup na tramvajové, trolejbusové i autobusové linky. Před výpravní budovou jsou umístěny zastávky tramvajových linek:

- 1 – směr Mendlovo náměstí → Bystrc a Moravské náměstí → Řečkovice
- 2 – směr Ústřední hřbitov → Modřice a Stará osada
- 4 – směr Česká → Náměstí Míru a Obřany
- 8 – směr Starý Lískovec a Líšeň
- 9 – směr Moravské náměstí → Lesná a Juliánov
- 10 – směr Nové Sady a Stránská Skála
- 12 – směr Komárov a Technologický park

U podjezdu do ulice Křenové se nachází konečná trolejbusů 31 směr Šlapanice a 33 směr Slatina a autobusu 76 směr Letiště Tuřany a dále nácestné zastávky autobusu 67 směr Sportovní → Jundrov a Avion Shopping Park.

Na opačné straně železniční tratě se v docházkové vzdálenosti nachází autobusové zastávky v ulici Úzké, kde je možný přestup na autobusové linky:

- 40 – směr Sokolnice → Újezd
- 47 – směr Staré Černovice
- 48 – směr Kobylnice → Prace
- 49 – směr Komárov → Modřice
- 60 – směr Bohunice
- 61 – směr Bohunice
- 63 – směr Komárov → Chrlice
- 77 – směr Černovická terasa → Slatina
- 701 – směr Mokrý-Horákov → Hostěnice → Pozořice
- 702 – směr Pozořice → Viničné Šumice

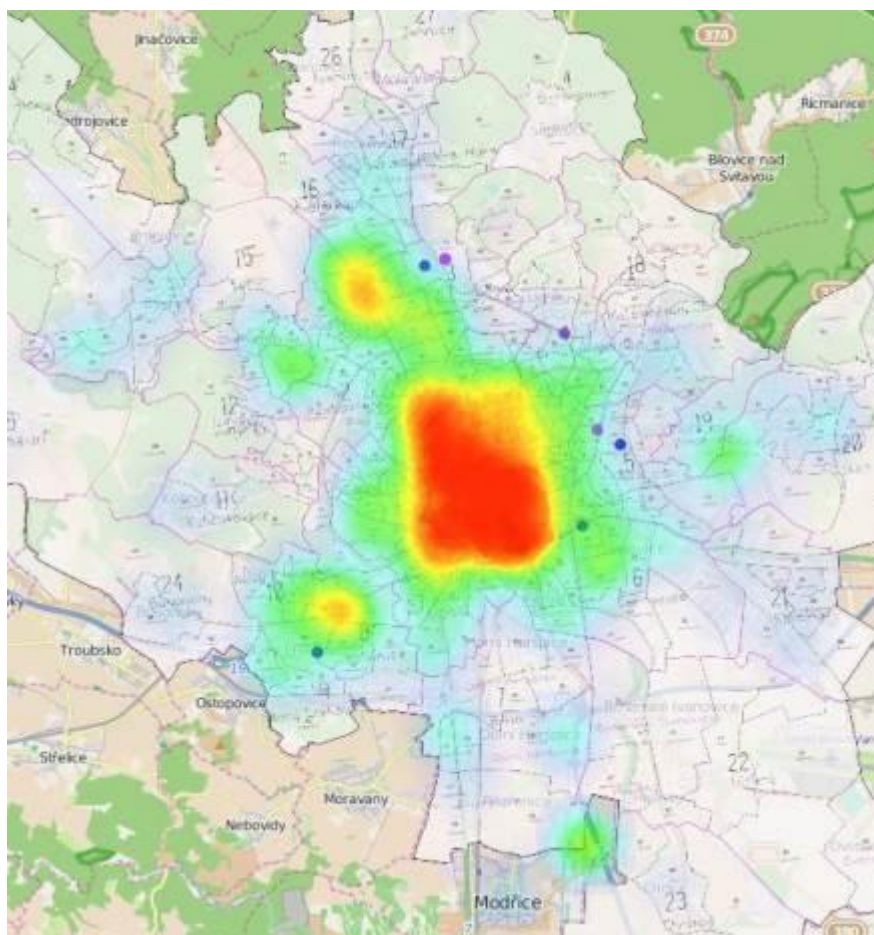
Obrázek 21 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží a Úzká



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

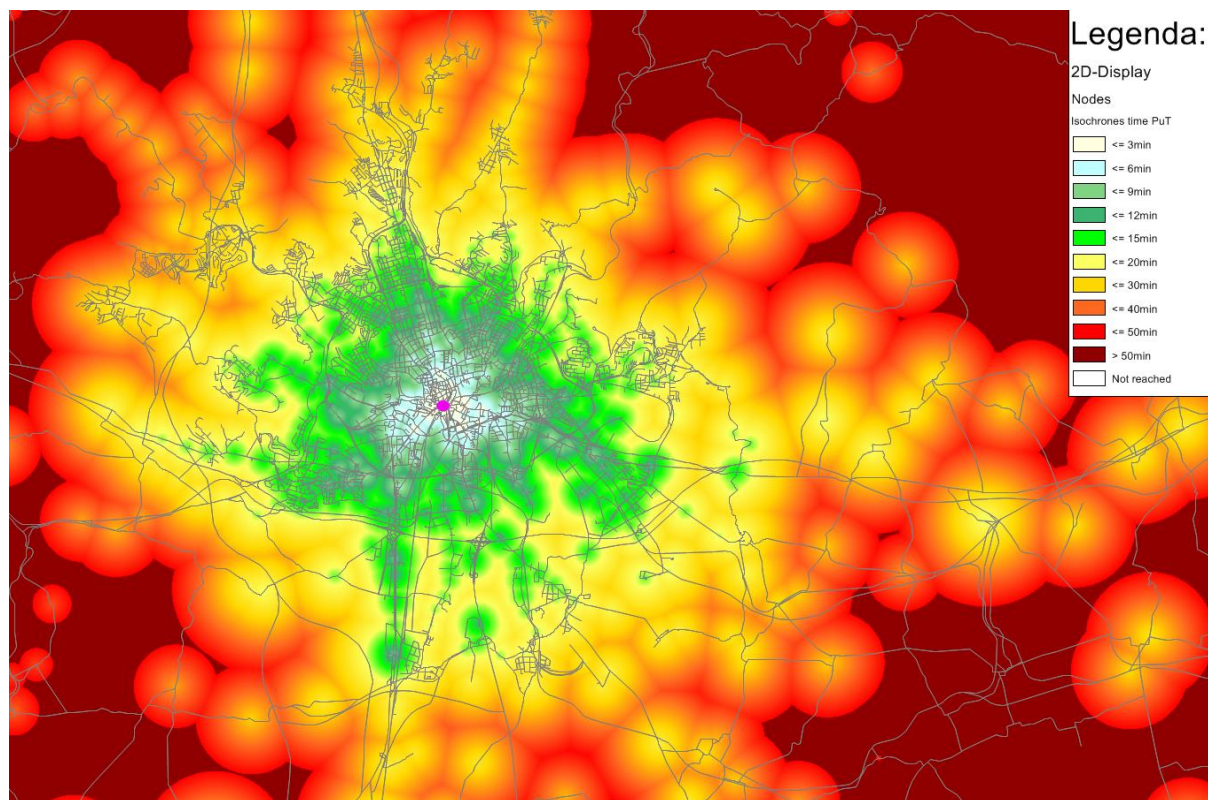
Celkový počet cestujících, kteří přijíždí na Hlavní nádraží je necelých 30 tis. za pracovní den. Tito cestující nejčastěji pokračují do cíle své cesty tramvají (57 %), následuje pěší cesta (24 %), 10 % cestujících pokračuje mimo Brno a 8 % využívá autobus nebo trolejbus (dle Průzkumu dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí, duben 2015).

Obrázek 22 – Cíl cestujících, kteří přijíždí na Hlavní nádraží



Zdroj: Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí

Obrázek 23 – Časová dostupnost – Brno-Hlavní nádraží (přednádražní prostor)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.2. Brno-Židenice

V zastávce Židenice, nádraží je přímý přestup možný pouze na autobusy. Jedná se o linky:

- 55 – směr Novolíšeňská → Mariánské údolí
- 58 – Líšeň, hřbitov
- 64 – směr Červený písek (pouze ráno a večer)
- 78 – směr Líšeň → Slatina → Modřice
- 201 – směr Ochoz u Brna → Jedovnice
- 202 – směr Ochoz u Brna → Hostěnice

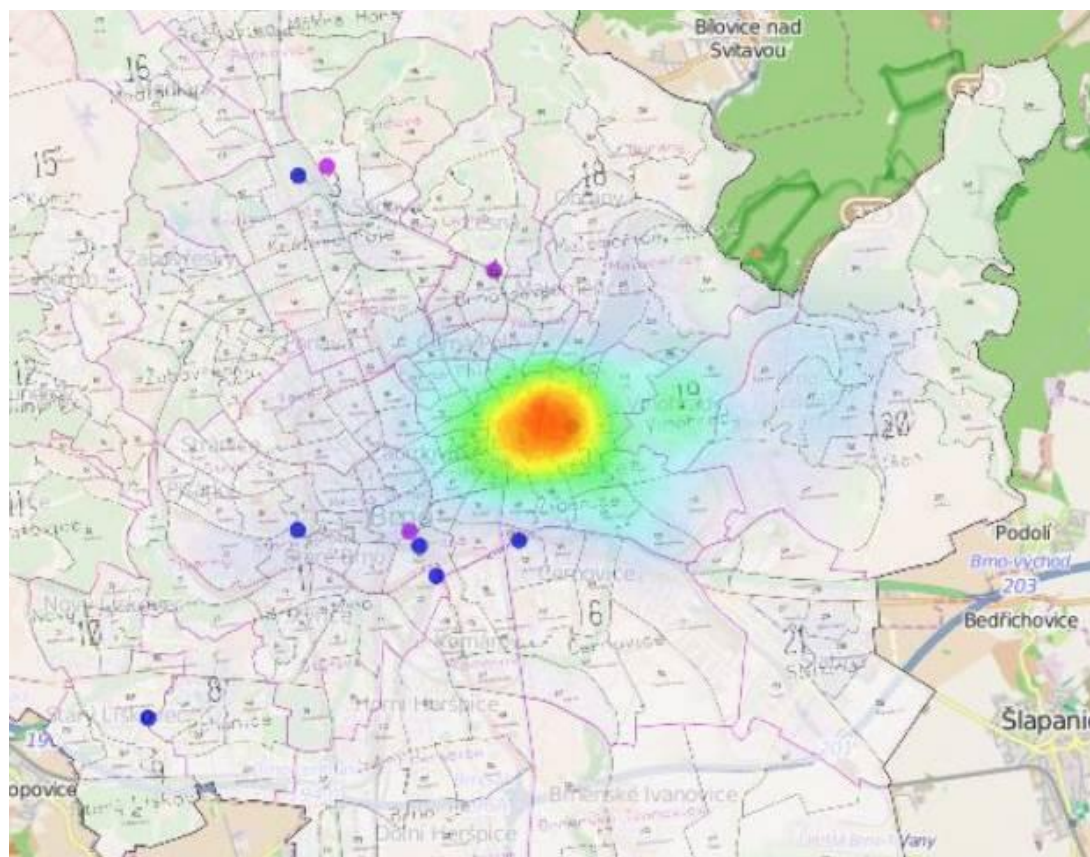
Ve vzdálenosti cca 500 m se nachází zastávky tramvajových linek:

- 2 – směr centrum → Ústřední hřbitov → Modřice
- 3 – směr centrum → Komín → Bystrc

Obrázek 24 – Trasy přímých linek od zastávek Židenice, nádraží a Kuldova

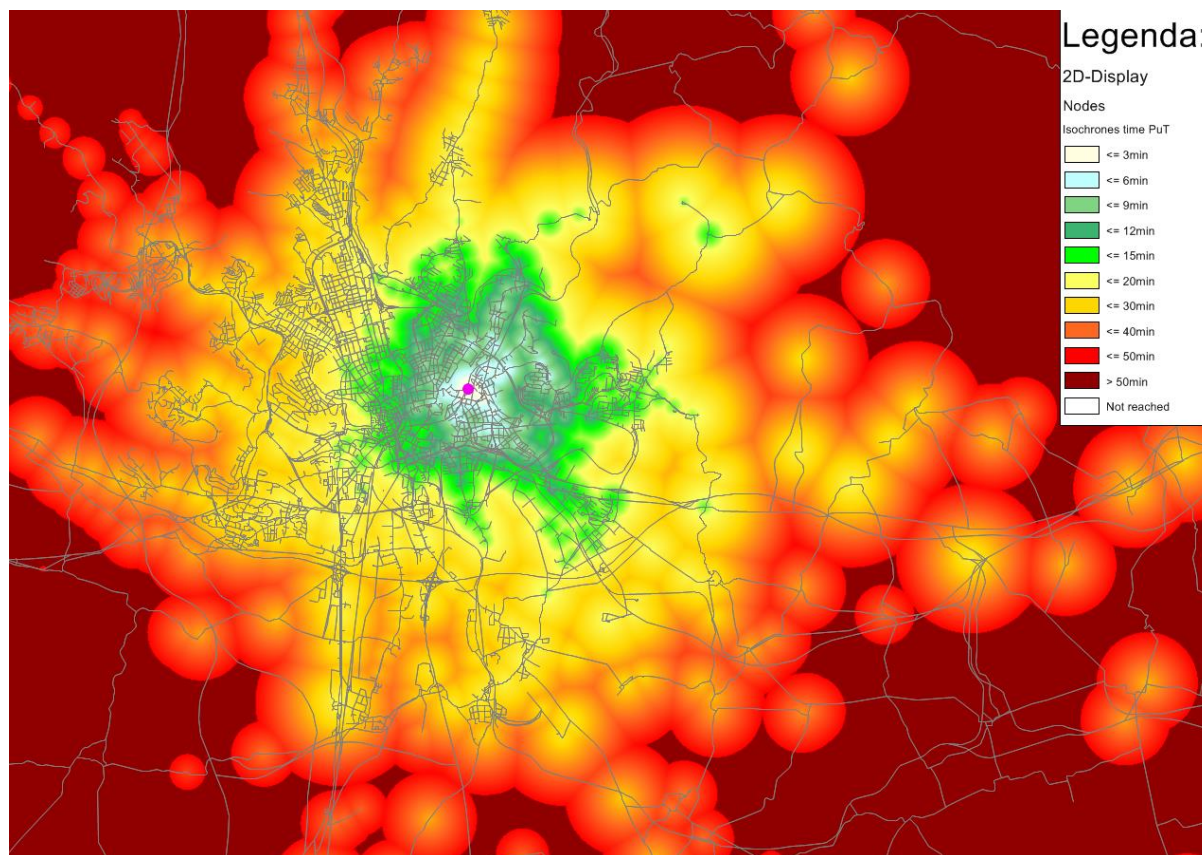
Celkový počet cestujících, kteří přijíždí na nádraží Židenice je cca 1700 za pracovní den. Tito cestující nejčastěji pokračují do cíle své cesty pěšky (61 %), následuje cesta autobusem (22 %) nebo tramvají (8 %), 5 % cestujících pokračuje mimo Brno a 3 % využívají regionální autobus (dle Průzkumu dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí, duben 2015).

Obrázek 25 – Cíl cestujících, kteří přijíždí na nádraží Židenice



Zdroj: Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí

Obrázek 26 – Časová dostupnost – Brno-Židenice (přednádražní prostor)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.3. Brno-Královo Pole

V zastávce Královo Pole, nádraží je možný přestup na všechny subsystémy IDS JMK. Konkrétně se jedná o následující linky.

Tramvaje:

- 6 – směr centrum → Starý Lískovec

Trolejbusy:

- 30 – směr Bystrc, Černého

Autobusy:

- 41 – směr Medlánky → Česká → Lelekovice → Vranov
- 42 – směr Ivanovice, Globus
- 43 – směr Soběšice, Klarisky
- 44 – směr Komín → Pisárky → Mendlovo náměstí
- 53 – směr Technologický park a Lesná
- 70 – směr Ořešín
- 71 – směr Medlánky → Česká → Kuřim
- 84 – směr Lesná → Stará osada
- 301 – směr Černá Hora → Kunštát → Bystré

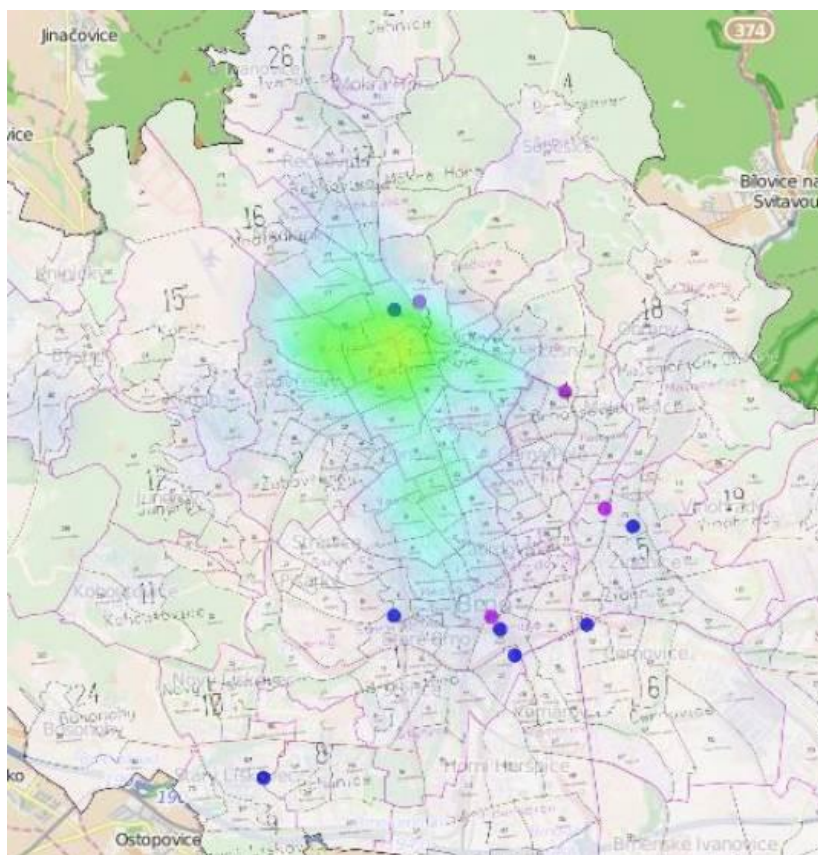
Obrázek 27 – Trasy přímých linek od zastávky Královo Pole, nádraží



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

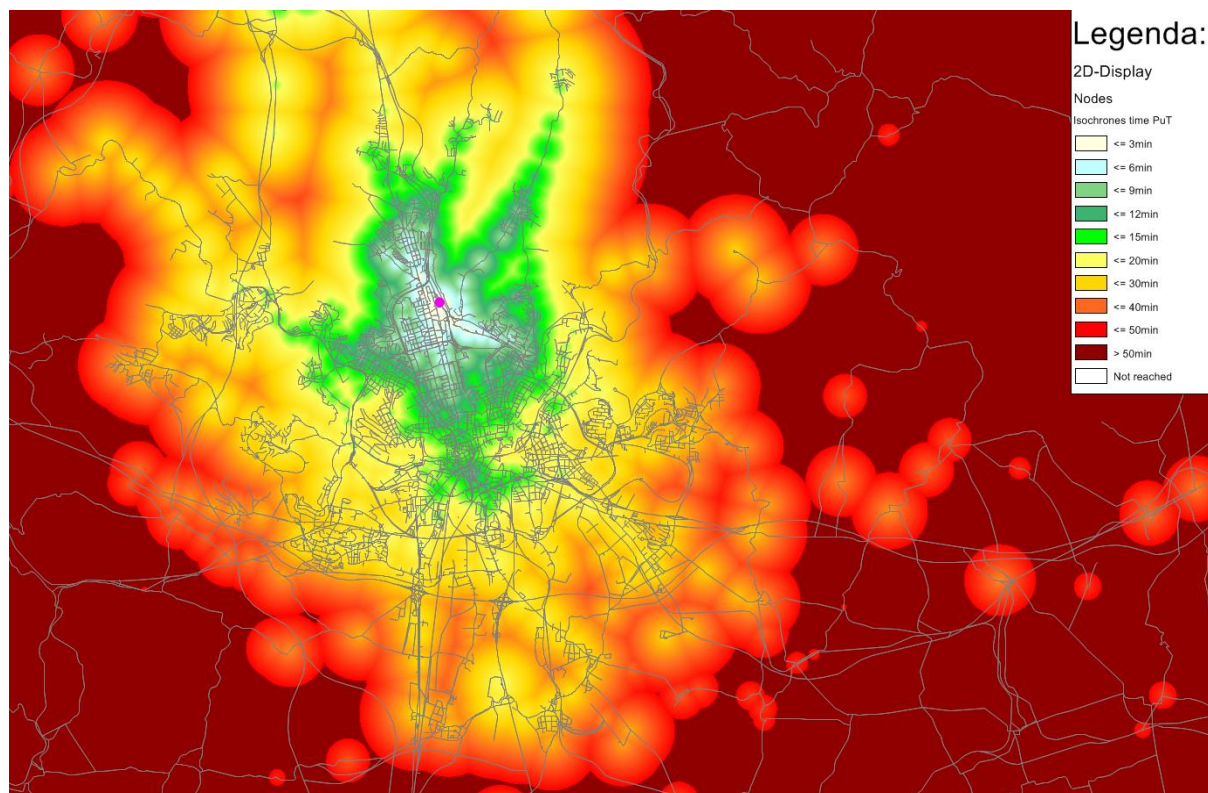
Celkový počet cestujících, kteří přijíždí na nádraží Královo Pole je cca 1900 za pracovní den. Tito cestující nejčastěji pokračují do cíle své cesty tramvají (33 %), autobusem (30 %) a pěšky (23 %), 8 % cestujících pokračuje trolejbusem (dle Průzkumu dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí, duben 2015).

Obrázek 28 – Cíl cestujících, kteří přijíždí na nádraží Královo Pole



Zdroj: Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí

Obrázek 29 – Časová dostupnost – Brno-Královo Pole (přednádražní prostor)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.4. Brno-Slatina

K nádraží Slatina zajíždí přímo pouze vybrané spoje autobusové linky 77 ve špičkovém intervalu 30 min a část spojů linky 75. Cca 400 m od nádraží se nachází zastávka Řípská pro autobusové linky 77 (i spoje nezajíždějící k nádraží) a 78. O dalších 200 m dále zastavuje trolejbusová linka 31 (Hlavní nádraží – Šlapanice) a autobusová linka 76 (Hlavní nádraží – Letiště Tuřany).

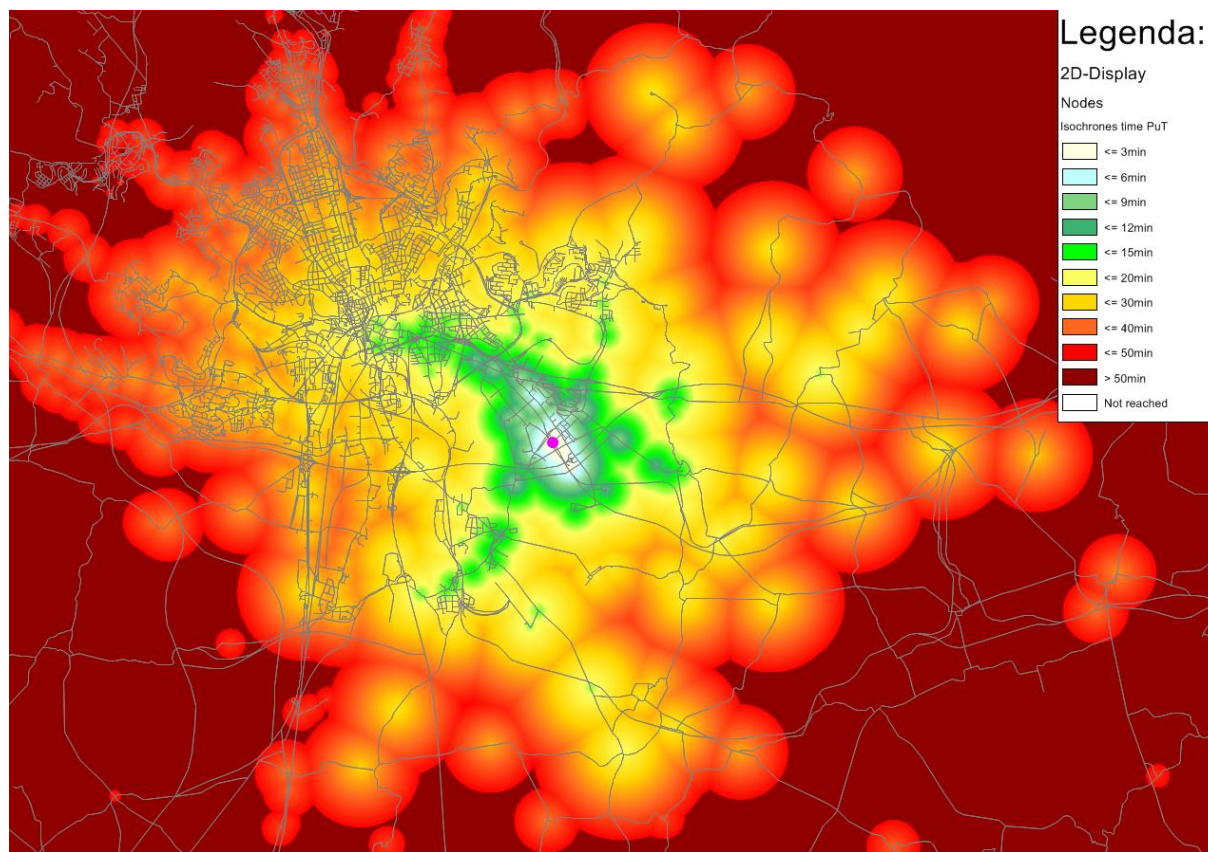
Obrázek 30 – Trasy přímých linek od zastávek Slatina, nádraží a Řípská



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Na nádraží Brno-Slatina nebyl vzhledem k nízkému obratu cestujících prováděn Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí.

Obrázek 31 – Časová dostupnost – Brno-Slatina (přednádražní prostor)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.5. Brno-Lesná

U železniční zastávky Lesná zastavují pouze autobusové linky:

- 44 – směr Královo Pole → Komín → Pisárky → Mendlovo náměstí
- 46 – směr Haškova a Lesnická
- 53 – směr Královo Pole → Technologický park a Štefánikova čtvrť
- 57 – směr Tomkovo náměstí a Haškova → Útěchov → Vranov
- 84 – směr Stará Osada

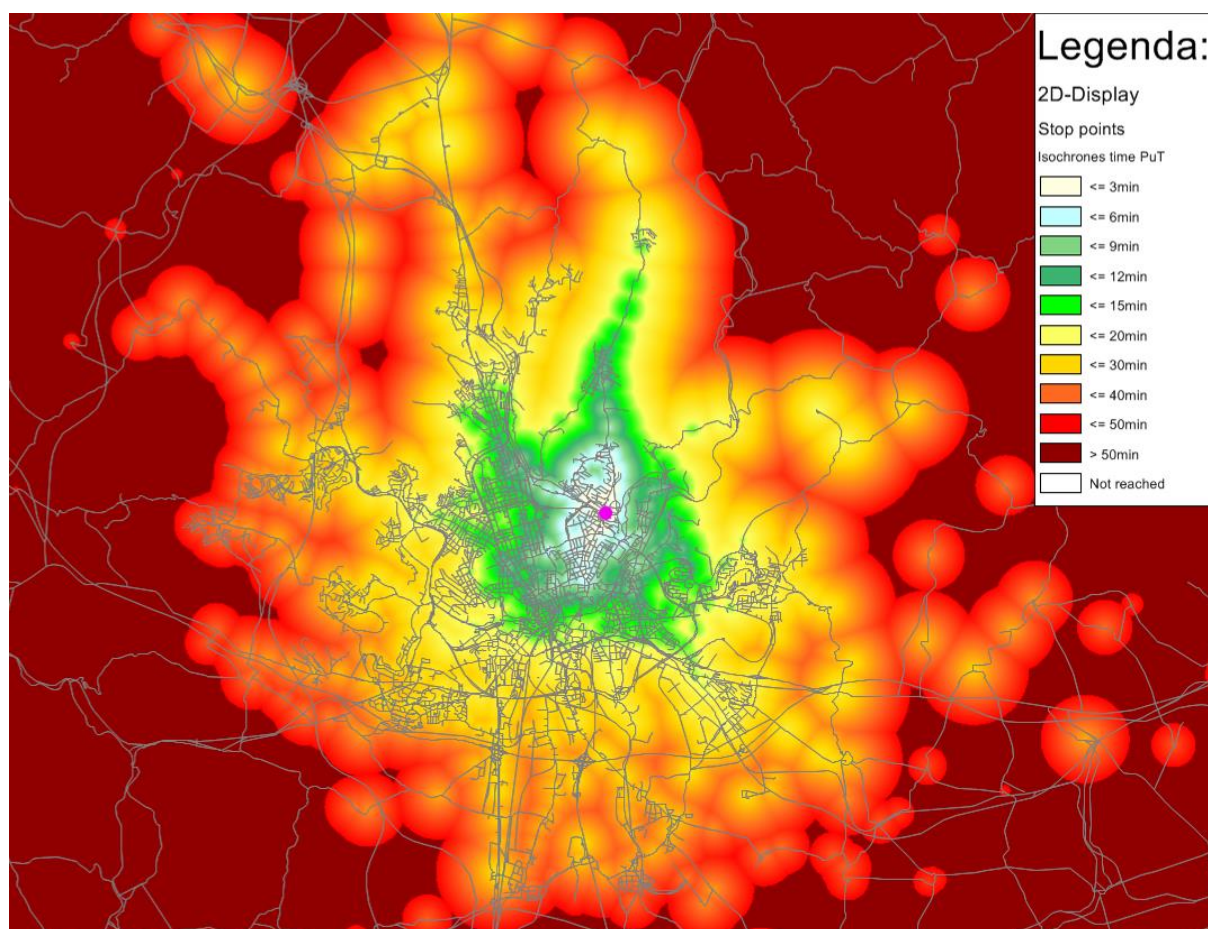
Obrázek 32 – Trasy přímých linek od zastávky Lesná, nádraží



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Na nádraží Brno-Lesná nebyl vzhledem k nízkému obratu cestujících prováděn Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí.

Obrázek 33 – Časová dostupnost – Brno-Lesná (autobusové zastávky)



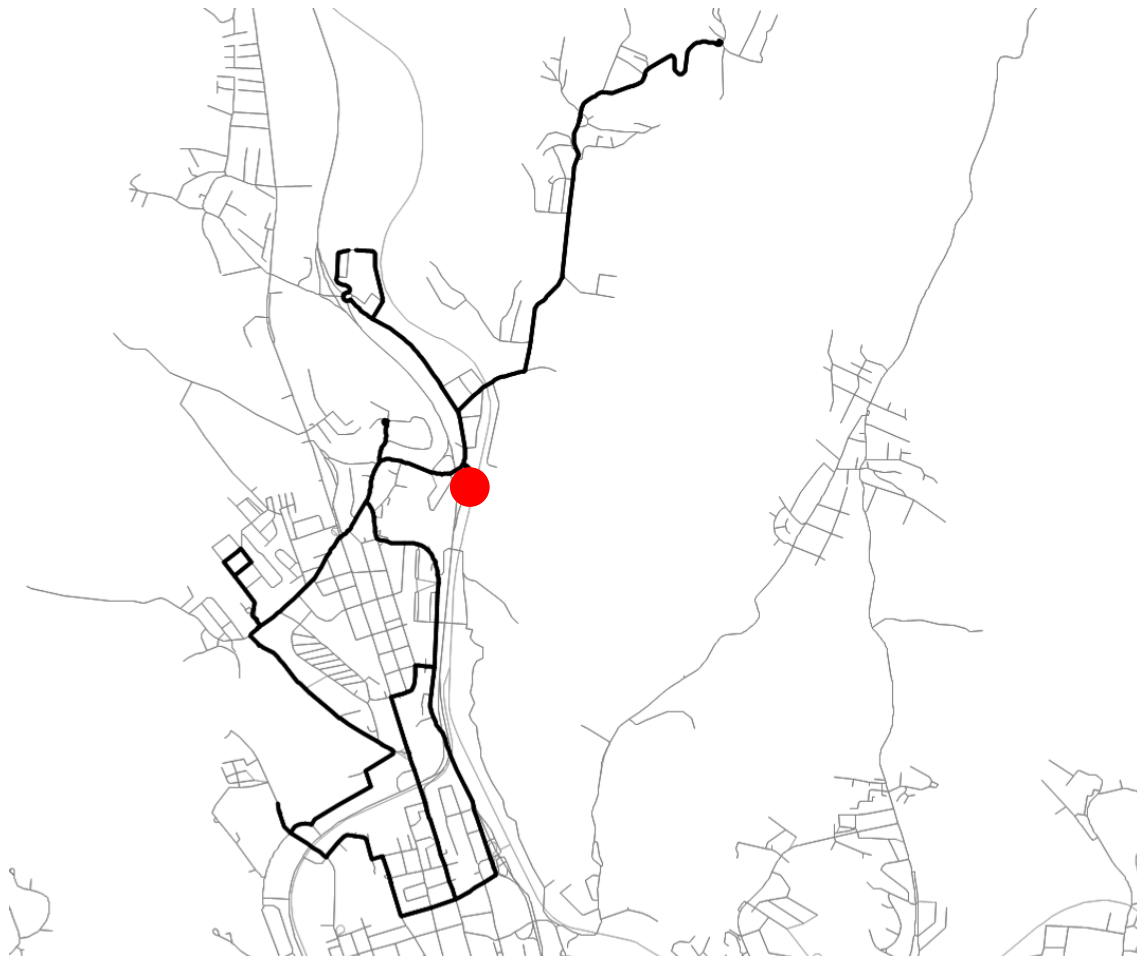
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.6. Brno-Řečkovice

K železniční zastávce Brno-Řečkovice zajíždí přímo pouze autobusová linka 65 ve směru Medlánky → Technologický park. Ve vzdálenosti cca 200 m se nachází zastávka Kronova, kde zastavují autobusové linky:

- 42 – směr Královo Pole, nádraží a Globus
- 70 – směr Královo Pole, nádraží a Ořešín

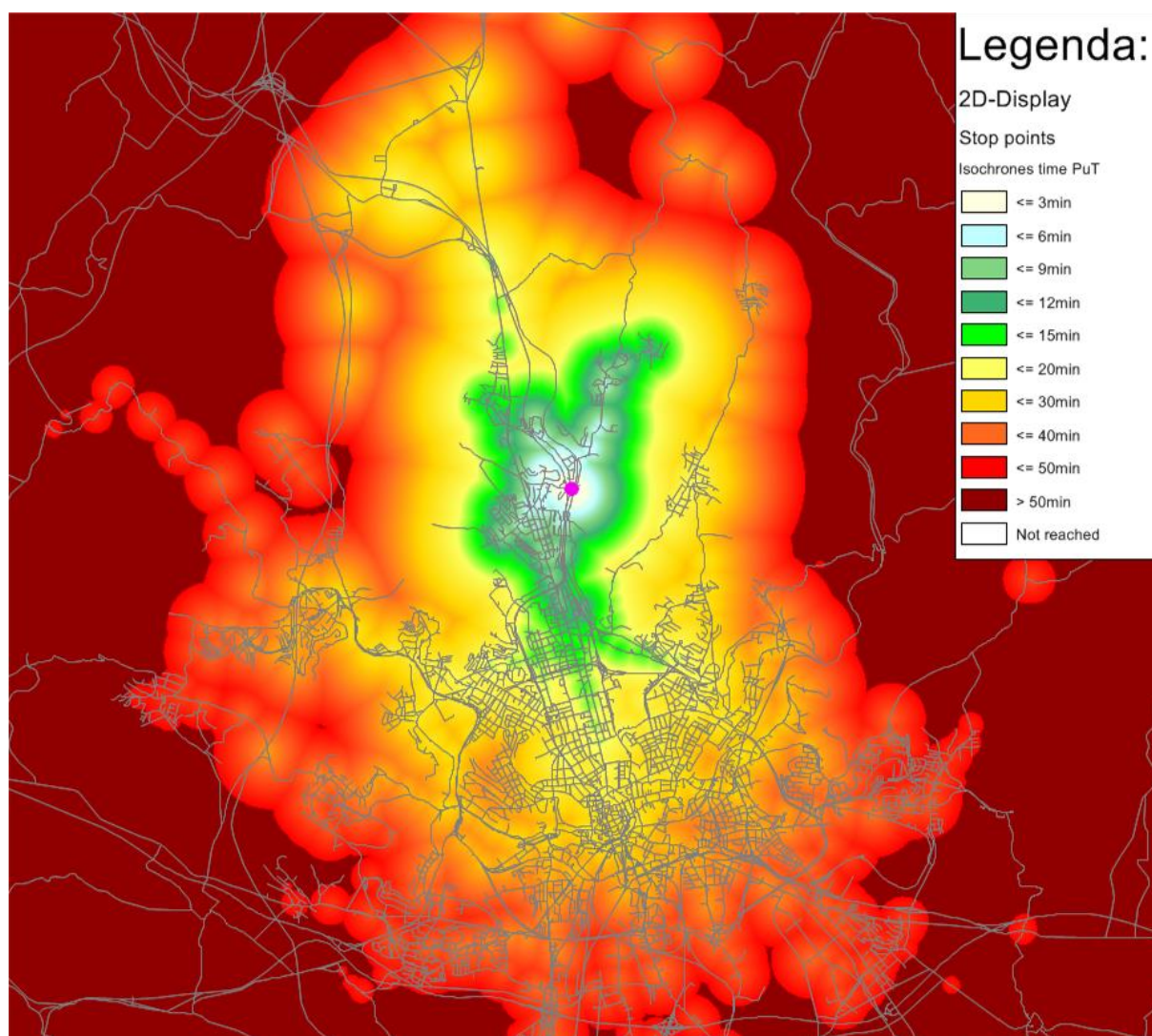
Obrázek 34 – Trasy přímých linek od zastávek Řečkovice, nádraží a Kronova



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Na nádraží Řečkovice nebyl vzhledem k nízkému obratu cestujících prováděn Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojížděky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí.

Obrázek 35 – Časová dostupnost – Brno-Řečkovice (přednádražní prostor)

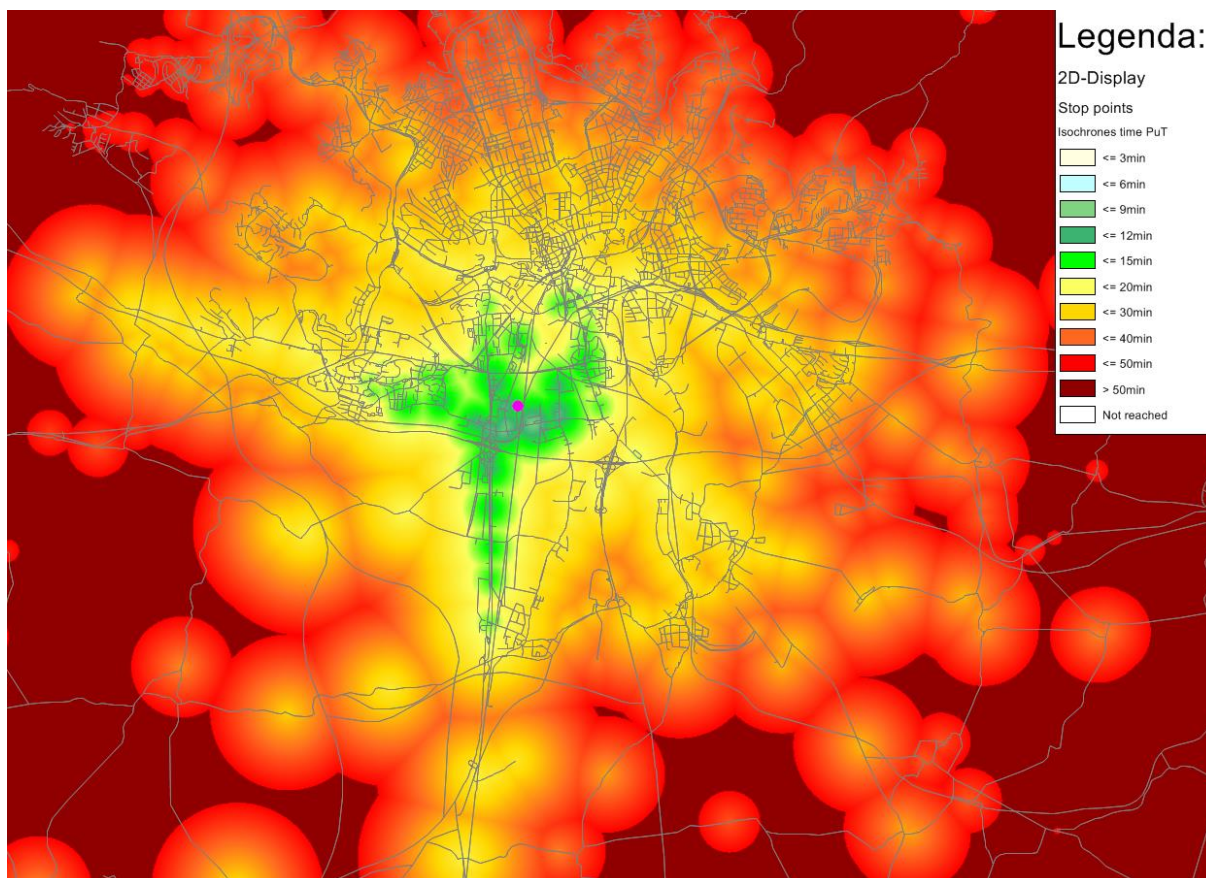


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

3.5.7. Brno-Horní Heršpice

Železniční stanice Horní Heršpice nemá přímou vazbu na veřejnou hromadnou dopravu. Nejbližší zastávkou je zastávka Pražákova, která je vzdálená cca 12 min chůze. Zde je možný přestup na autobusovou linku 50, pouze ve směru Bohunice → Kohoutovice → Bystř. V opačném směru na Komárov je přestup možný v zastávkách Bohunická nebo Košuličova, které jsou vzdálené cca 15 min.

Obrázek 36 – Časová dostupnost – Brno-Horní Heršpice (přednádražní prostor)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

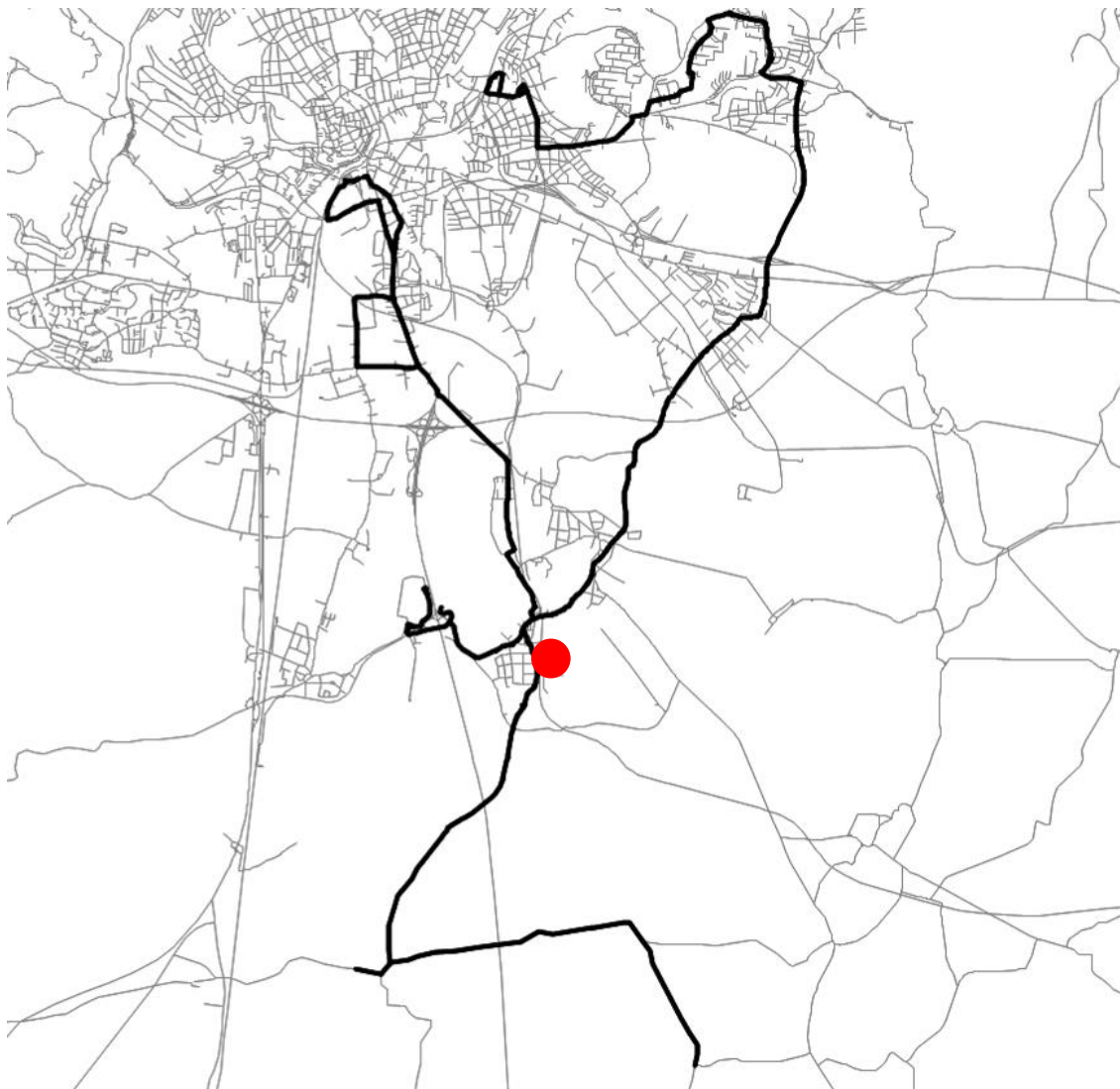
3.5.8. Brno-Černovice

Železniční zastávka Černovice se nachází v blízkosti zastávky Tržní. Vzhledem k nízké frekvenci zastavujících vlaků je vazba na MHD nevýznamná.

3.5.9. Brno-Chrlice

K železniční zastávce Brno-Chrlice zajíždí přímo městská autobusová linka 63 ve směru Komárov → Úzká a Chrlice, smyčka a regionální autobusová linka 509 ve směru Rajhradice → Měnín a Komárov. Ve vzdálenosti cca 500 m se nachází zastávka Chrlické náměstí, kde zastavuje navíc autobusová linka 78 směr Modřice, Olympia a Slatina → Líšeň → Židenice, nádraží.

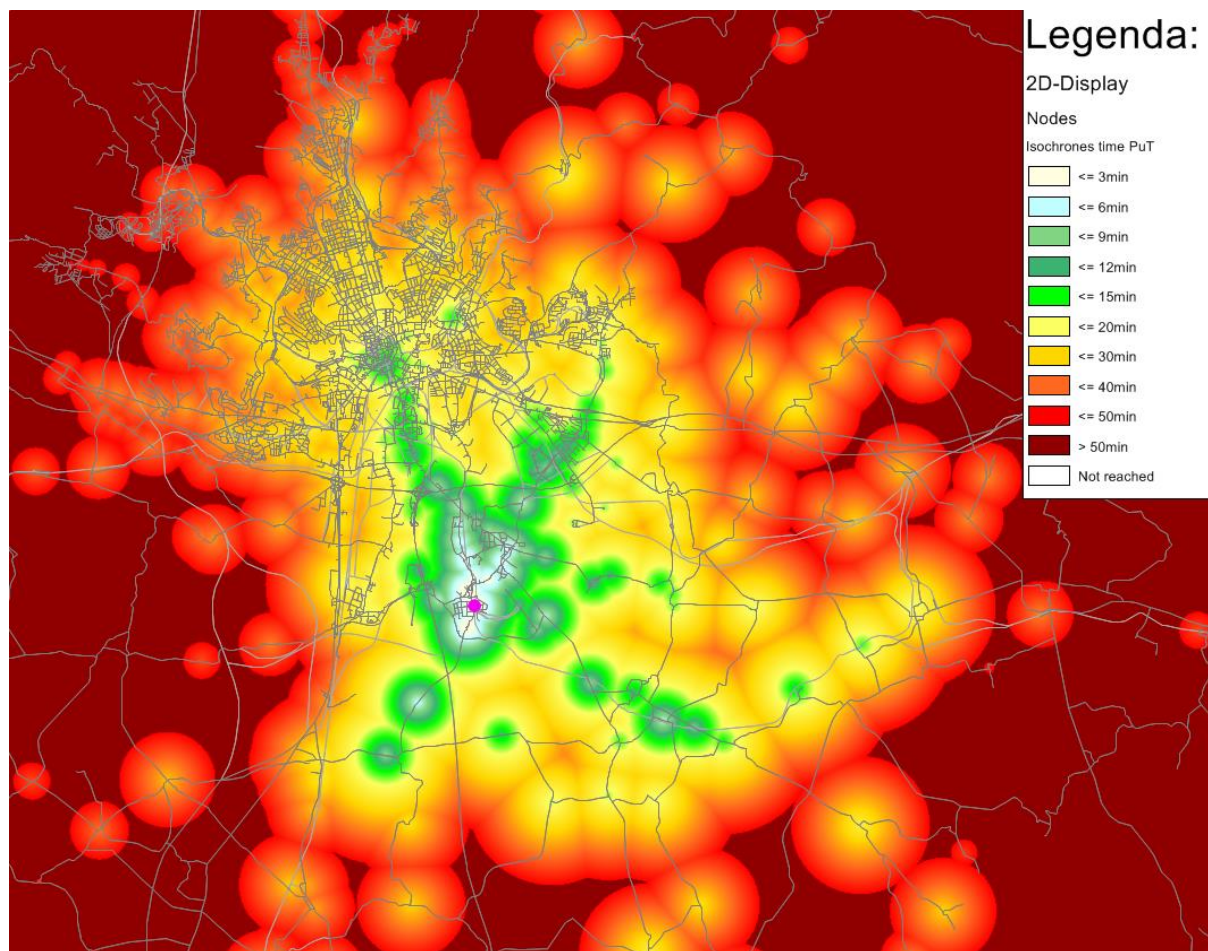
Obrázek 37 – Trasy přímých linek od zastávek Chrlice, nádraží a Chrlické nám.



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Na nádraží v Chrlicích nebyl vzhledem k nízkému obratu cestujících prováděn Průzkum dopravního chování cestujících v rámci regionální dojíždky a zmapování vztahu zdroj a cíl na území města Brna a okolí.

Obrázek 38 – Časová dostupnost – Brno-Chrlice (přednádražní prostor)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

4. Návrh rozvoje dopravních sítí

4.1. Základní východiska a metodický přístup

Stávající systém veřejné dopravy odpovídá stávajícímu stavu dopravní infrastruktury a vozového parku, přepravním potřebám obyvatel, a finančním možnostem jeho provozovatelů. Ve výhledu se předpokládá jeho postupný rozvoj, který bude spočívat zejména v postupných úpravách stávající dopravní infrastruktury a v jejím rozšiřování o nové záměry a v úpravách linkového vedení. V této kapitole je dále popsán předpokládaný rozvoj dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu.

Rozvoj dopravní infrastruktury je ve výhledu uvažován zejména za účelem řešení stávajících problémů a také za účelem uspokojení výhledových přepravních potřeb obyvatel. Návrh rozvoje dopravní infrastruktury pro výhledové časové horizonty je zakotven v příslušných koncepčních a strategických dokumentech pro oblast dopravy na úrovni státu, kraje a města. Navrhovaný rozvoj popsáný v této kapitole vychází právě z příslušných strategických dokumentů, především z Generelu veřejné dopravy města Brna, investičních záměrů jednotlivých dopravních staveb, z plánu dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje a urbanistických studií. Tyto záměry jsou zanášeny do příslušných územně-plánovacích dokumentací a rozpracovávány v projektových dokumentacích. Časové horizonty jednotlivých staveb, jejich konkrétní technická podoba a investiční náklady závisí na procesu projednávání jednotlivých projektových stupňů a stanovení priorit ve vazbě na dostupnost finančních prostředků na jejich realizaci.

Pro účely zpracování studie proveditelnosti bylo nezbytné stanovit rozdělení jednotlivých záměrů dle časových horizontů jejich realizace a dále posoudit souvislost jednotlivého záměru s návrhem konkrétní varianty ŽUB s rozdělením na invariantní záměry, nesouvisející s realizací některé konkrétní varianty ŽUB, a na variantní záměry, uvažované k realizaci pouze v případě realizace jedné varianty ŽUB, či k realizaci v případě realizace podmnožiny více variant ŽUB. Toto uvedené dělení záměrů dle realizace do jednotlivých časových horizontů i dle jejich souvislosti s konkrétními variantami ŽUB bylo stanoveno na základě znalostí o stavu projektové přípravy jednotlivých záměrů a s využitím odborných konzultací s příslušnými institucemi zodpovědnými za jejich přípravu a realizaci.

Předpokládaný rozvoj dopravní infrastruktury je z větší části invariantní ve vztahu k možnému budoucímu řešení ŽUB. Jednotlivé invariantní záměry neovlivní rozhodnutí o výběru výsledného řešení ŽUB. Dopad případné změny termínů jejich realizace, či případ, kdy k jejich realizaci nedojde vůbec, bude pro všechny varianty řešení ŽUB totožný. Úkolem této studie proveditelnosti není hodnotit všechny záměry na území města Brna v oblasti rozvoje dopravní infrastruktury, ale hodnotit pouze ty záměry, jejichž realizace je přímo podmíněna některou variantou, či skupinami variant ŽUB. Proto je dále v textu této kapitoly věnován důraz na popis návrhů a hodnocení těchto variantních záměrů.

Zásadní rozdíly mezi variantami řešení ŽUB z hlediska jejich vlivu na dopravní infrastrukturu souvisí v zásadě s polohou hlavního nádraží, s urbanistickým rozvojem v oblasti Trnitá-Heršpická a s výstavbou nových železničních zastávek na území města Brna. Konkrétní návrh řešení dopravní infrastruktury v uvedených oblastech vycházel ze studie „Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno“, která byla zpracována pro účel stanovení možného

rozvoje území Trnitá-Heršpická dle variant řešení ŽUB a pro stanovení principů dopravní obsluhy tohoto území veřejnou dopravou. Na základě tohoto podkladu byly upřesněny parametry dopravní infrastruktury a upraven systém linkového vedení veřejné dopravy. Opodstatněnost tohoto návrhu z hlediska přepravní poptávky byla posouzena vyhodnocením pomocí čtyřstupňového dopravního modelu. Následně bylo přistoupeno ke korekcím v linkovém vedení a opětovném vyhodnocení přepravní poptávky. Výsledný návrh řešení rozvoje dopravní infrastruktury v oblasti Trnitá-Heršpická tak představuje doporučený konkrétní výčet záměrů, které je vhodné pro danou variantu ŽUB realizovat. Tyto záměry jsou pak z hlediska svého technického řešení a odhadu investiční náročnosti popsány v díle B1 Technické řešení dopravní infrastruktury. Jedná se o návrh, jehož opodstatnění odpovídá podrobnosti zpracování studie proveditelnosti a dostupným podkladům k rozvoji území Trnitá-Heršpická. V navazujících procesech konkretizace urbanistického rozvoje uvedeného území a jeho stabilizace v územním plánu po výběru varianty ŽUB bude možné návrhy rozvoje dopravní infrastruktury případně upravovat. Pro každou variantu ŽUB jsou pak popsány teoretické možnosti jiného řešení dopravní infrastruktury. Výše uvedené je detailně popsáno v následujících bodech této kapitoly.

4.2. Návrh rozvoje železniční infrastruktury

Rozvoj železniční infrastruktury v železničním uzlu Brno je závislý na konkrétní variantě a je detailně popsán v příslušných dílech technického řešení dopravní infrastruktury a dopravní technologie železniční dopravy. Na navazujících tratích zaústěných do ŽUB je uvažováno s jejich rozvojem dle zpracovaných studií proveditelnosti a záměrů projektu. Předpokládaný rozvoj okolní železniční infrastruktury je detailně popsán v analytické části studie. Níže jsou popsány základní předpoklady budoucího rozvoje na okolních železničních tratích.

Trat' č. 240

Na této trati se předpokládá realizace dvou staveb – Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna a Revitalizace trati Okříšky – Zastávka u Brna. První stavba v úseku Brno – Zastávka uvažuje zkapacitnění tratě a zvýšení rychlosti a umožní zkrácení intervalu vlaků ve špičce na 15 minut a zkrácení jízdní doby. V úseku Zastávka – Okříšky je plánována revitalizace trati, která nebude mít přímý dopad na ŽUB.

Trat' č. 244

Provoz na této trati ovlivní v úseku Brno – Střelice stavba Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, čímž dojde ke zkrácení jízdních dob.

Trat' č. 250

Na této trati je uvažováno s realizací dvou staveb, které budou mít vliv na provoz vlaků v návaznosti na ŽUB. Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna umožní vedení přímých vlaků z Brna přes Šakvice až do Hustopeč ve špičkovém intervalu 30 minut. Elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice obdobně umožní provoz přímých vlaků Brno – Židlochovice rovněž ve špičkovém intervalu 30 minut. S realizací obou staveb se uvažuje do roku 2020.

Trat' č. 260

Na trati 260 je předpoklad zprovoznění Boskovické spojky, která umožní přímě bezúvratové spojení tratí 260 a 262 mezi stanicemi Doubravice nad Svitavou a Boskovice. Tím bude umožněn provoz přímých vlaků Brno – Boskovice ve špičkovém intervalu 30 minut, bez nutnosti přestupu ve Skalici nad Svitavou.

Trat' č. 300

Na trati 300 je uvažováno s modernizací trati v úseku Brno – Přerov, která předpokládá zdvoukolejnění, zvýšení kapacity a zvýšení rychlosti až na 200 km/h. Realizací se výrazně zkrátí jízdní doba a umožní zvýšení nabídky vlaků: expresy Brno – Ostrava, rychlíky Brno – Ostrava a rychlíky Brno – Zlín v intervalu 60 minut.

Trat' č. 340

Na této trati se předpokládá elektrizace v úseku Brno – Veselí nad Moravou a zlepšení technického stavu a parametrů tratě. Výsledkem bude mírné zkrácení jízdních dob.

Vysokorychlostní tratě

Pro dlouhodobý horizont je dále uvažováno se scénářem výstavby vysokorychlostních tratí. Jedná se o koridory Praha – Brno, Brno – Ostrava a Brno – Břeclav.

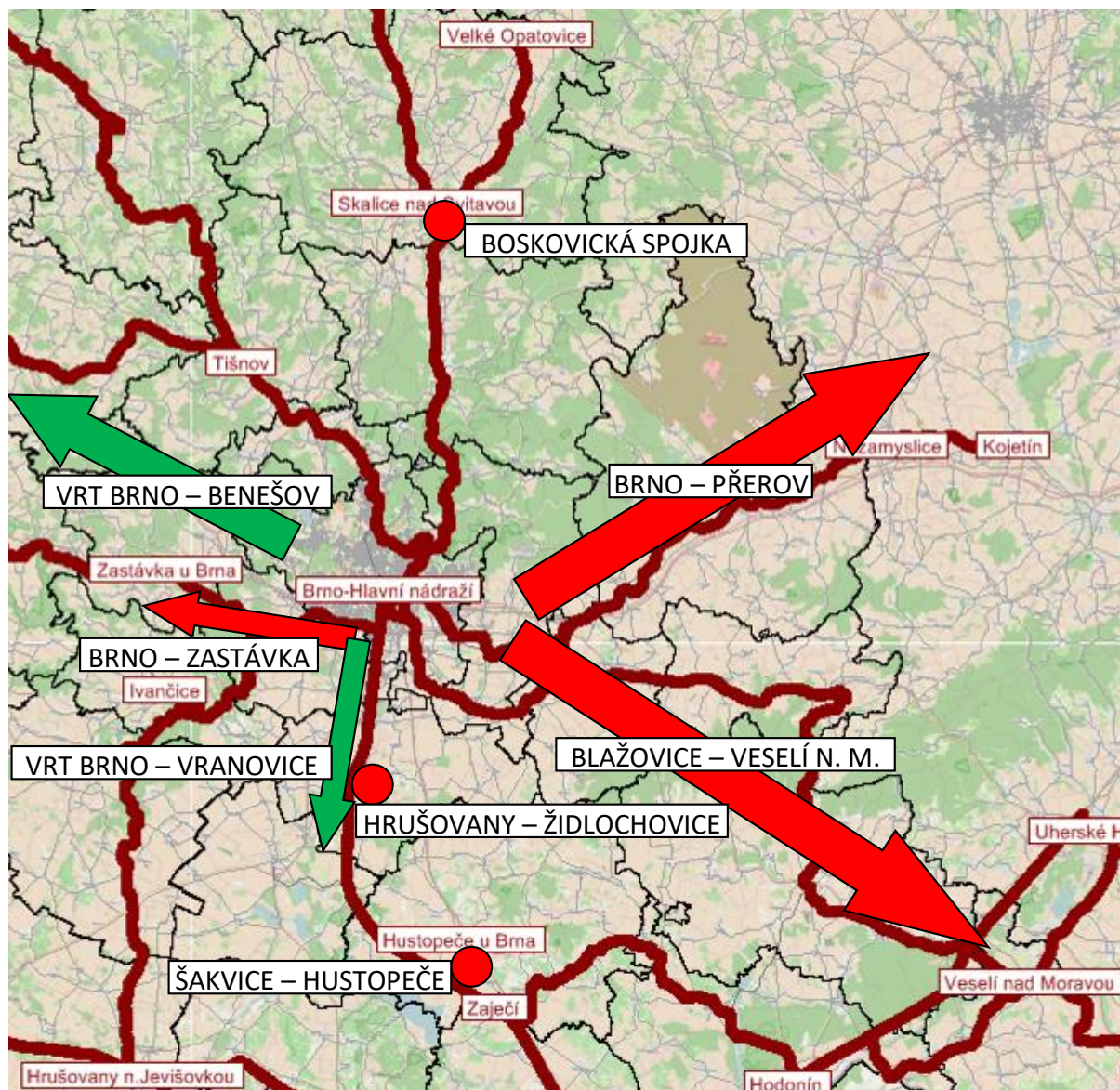
Zapojení tratě Praha – Brno do ŽUB a technické řešení je ve variantách A a B odlišné, z hlediska přepravní prognózy však tato variantnost nemá vliv. Pro účely dopravního modelu je uvažováno s jízdní dobou Praha – Brno 65 minut bez zastavení a 70 minut se zastavením v terminálu obsluhujícím Jihlavu.

V úseku Brno – Přerov se uvažuje varianta M2 dle studie proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov, v navazujícím úseku Přerov – Ostrava se uvažuje s rychlostí 350 km/h dle UTS VRT Přerov – Bohumín.

V úseku Brno – Břeclav je sledováno vedení tratě dle závěrů UTS VRT Brno – Vranovice.

Pro všechny vysokorychlostní tratě platí, že pro účely poptávkového modelu není rozhodující konkrétní technické řešení a přesná trasa, ale jízdní doby a rozsah provozu. Tyto údaje jsou do dopravního modelu převzaty z navržené dopravní technologie.

Obrázek 39 – Navazující železniční stavby



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

S úpravami těchto železničních tratí, navazujících na ŽUB, souvisí úprava provozního konceptu, která spočívá především ve zkrácení jízdních dob vlaků a zvýšení jejich počtu. Výhledovému stavu infrastruktury odpovídá výhledová koncepce železniční dopravy, která je detailně popsána v díle Dopravní technologie železniční dopravy. V souvislosti s tím je v některých případech uvažováno s úpravou některých integrovaných autobusových linek. Tyto změny jsou popsány v následujících kapitolách, které popisují pro každý posuzovaný rok a variantu změny v linkovém vedení regionálních a městských autobusů.

4.3. Návrh rozvoje silniční infrastruktury

Výhledový rozsah dálnic a silnic I. třídy vychází z dokumentu Kategorizace dálnic a silnic I. třídy do roku 2040 (ŘSD ČR).

Rozvoj silnic II. a III. třídy vychází z krajských Zásad územního rozvoje a územních plánů obcí.

Komunikační síť na území města Brna vychází z ÚPD a z Generelu veřejné hromadné dopravy města Brna, který byl zpracován v roce 2012. Většina komunikací je invariantní a není závislá na konkrétní variantě přestavby ŽUB. Vedení jižní části VMO a Bratislavské radiály bylo navrženo tak, aby tyto komunikace nebyly v kolizi ani s jednou variantou přestavby ŽUB. U VMO a Bratislavské radiály se jejich invariantnost týká pouze územního vedení a funkčnosti z hlediska dopravního. Z hlediska technického provedení se tyto stavby liší podle varianty, to však nemá vliv na přepravní proudy.

Výhledová síť místních komunikací se liší dle variant řešení ŽUB pouze v bezprostředním okolí Hlavního nádraží. Tato síť musí obsloužit nejen Hlavní nádraží, ale i rozvojovou oblast Trnitá-Heršpická, a to ve všech variantách řešení ŽUB.

Rozsah komunikační sítě v centrální oblasti města Brna jižně od současného Hlavního nádraží vychází ze studie Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno (Urbanismus Architektura Design STUDIO, 2015). Tato síť je odlišná pro každou z posuzovaných variant (Bez projektu, A – Řeka, B – Petrov).

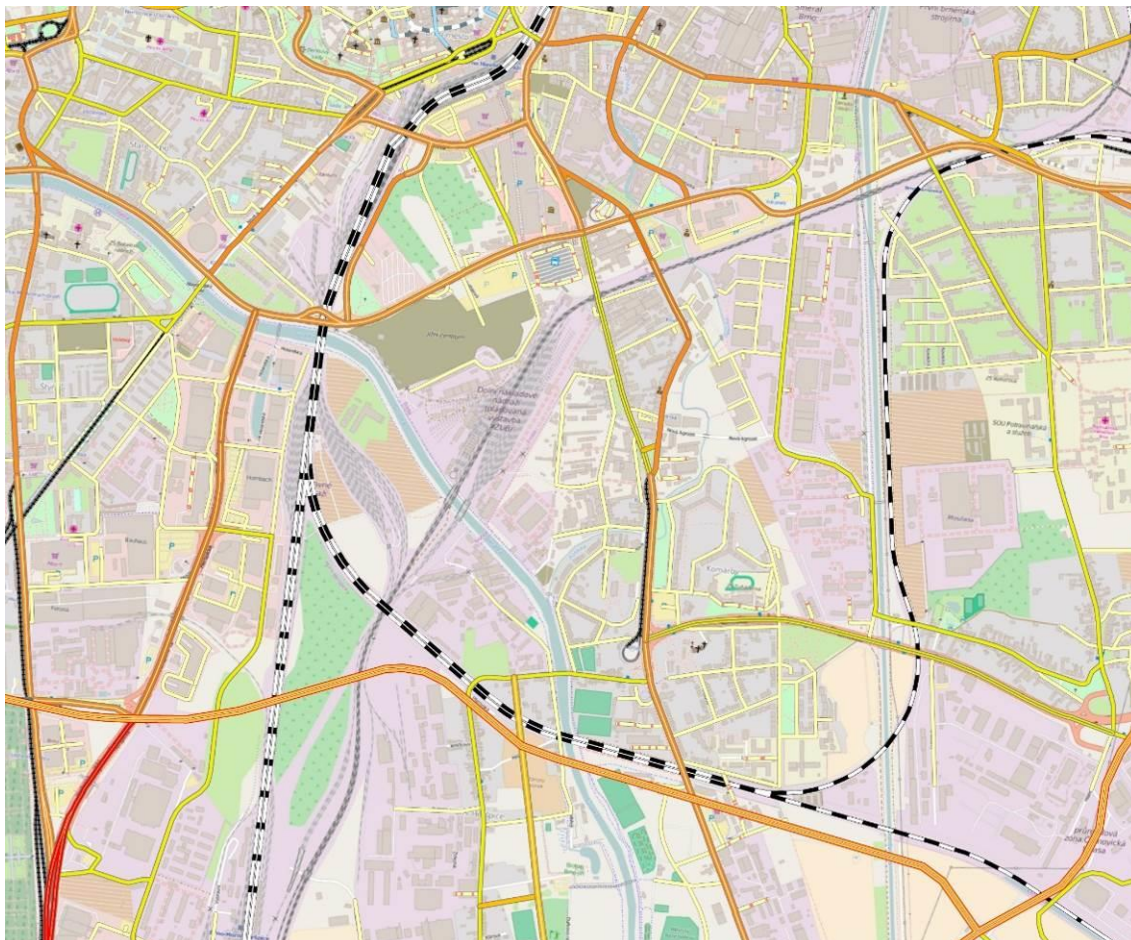
4.3.1. Varianta Bez projektu

Ve variantě Bez projektu nelze použít koncepci územního plánu a z hlediska komunikační sítě znamená tato varianta zachování současného stavu. Tento předpokládaný stav souvisí s menším předpokladem možného rozvoje území Trnitá-Heršpická oproti projektovým variantám. Hlavními limity rozvoje území z pohledu uspořádání železniční infrastruktury bude nedostatečná prostupnost železniční infrastruktury a vyšší rozsah drážních ploch. Přesto k určitému rozvoji a k výstavbě méně významných pozemních komunikací může docházet v podstatě na obdobném principu jako u varianty B.

Obrázek 40 – Výhledová komunikační síť – varianta Bez projektu



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 41 – Výhledová komunikační síť – varianta Bez projektu (širší vztahy)

Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

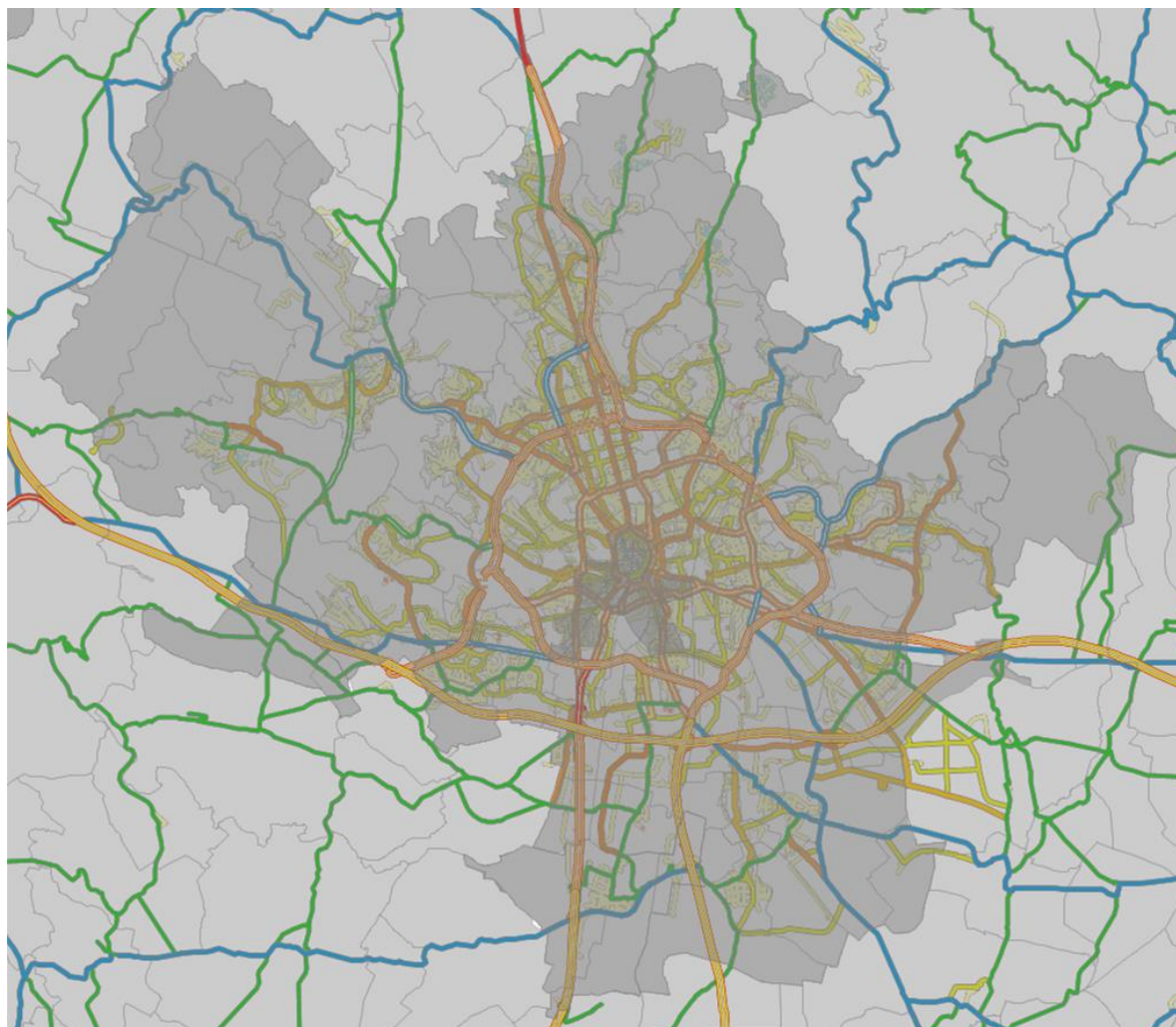
Na území města Brna odpovídá výhledová komunikační síť územnímu plánu, resp. Generelu veřejné dopravy města Brna (CityPlan, 2012). Tato síť je pro všechny posuzované varianty shodná a obsahuje především tyto stavby:

- VMO v celém rozsahu
- Bratislavská radiála
- Obchvat Tuřan s novým napojením na D1 + pokračování na VMO

Úpravy vedení jižní části VMO a Bratislavské radiály byly pro účely studie proveditelnosti konzultovány s relevantními odbornými útvary.

Kromě těchto staveb jsou ve výhledu zprovozněny další menší stavby dle ÚP, sloužící především k obsluze nových rozvojových ploch.

Obrázek 42 – Výhledová komunikační síť na území Brna

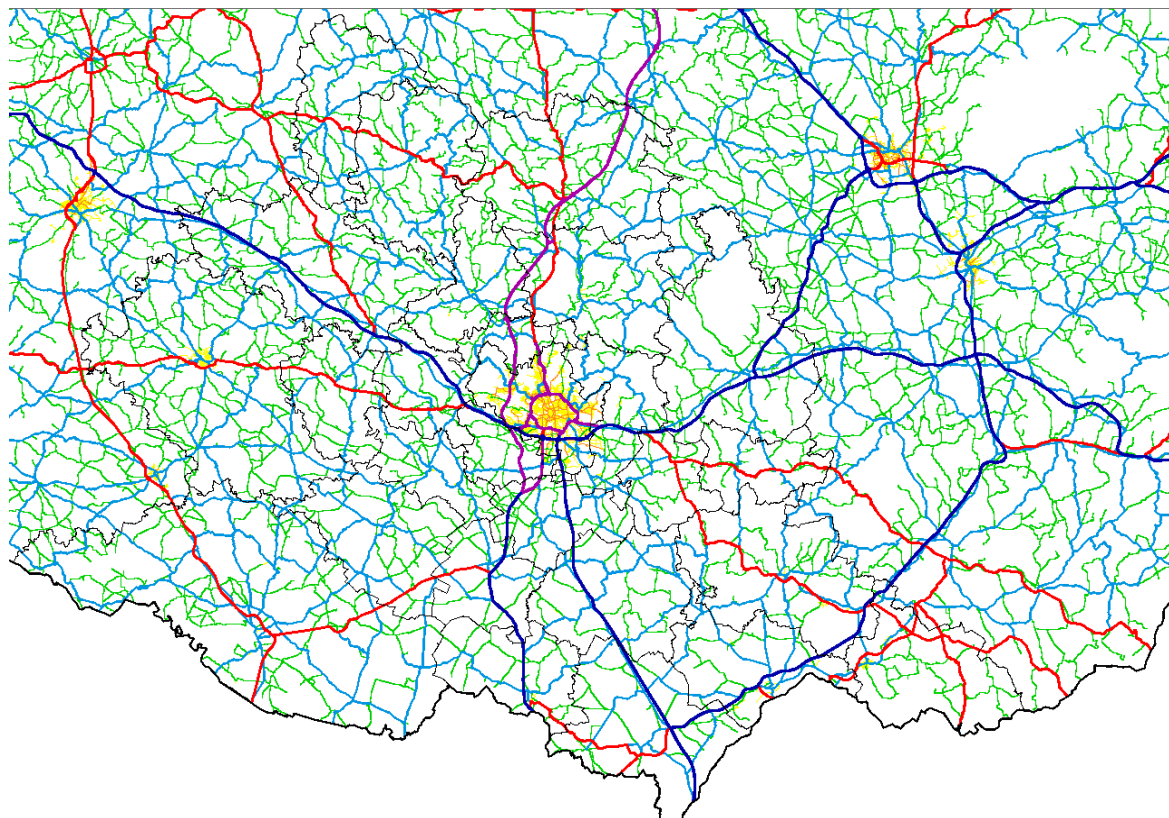


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Na území Jihomoravského kraje a zbytku České republiky vychází výhledový rozsah komunikační sítě z Kategorizace dálnic a silnic I. třídy a ze ZÚR. Jedná se o tyto důležité stavby:

- D35 v celé délce
- D49 v celé délce
- D52 v celé délce
- D55 v celé délce
- I/43 v úseku D1 – D35 (až v roce 2050)
- Jihozápadní tangenta (až v roce 2050)
- Všechny plánované obchvaty a přeložky na silnicích I. a II. třídy

Obrázek 43 – Výhledová komunikační síť v řešeném území

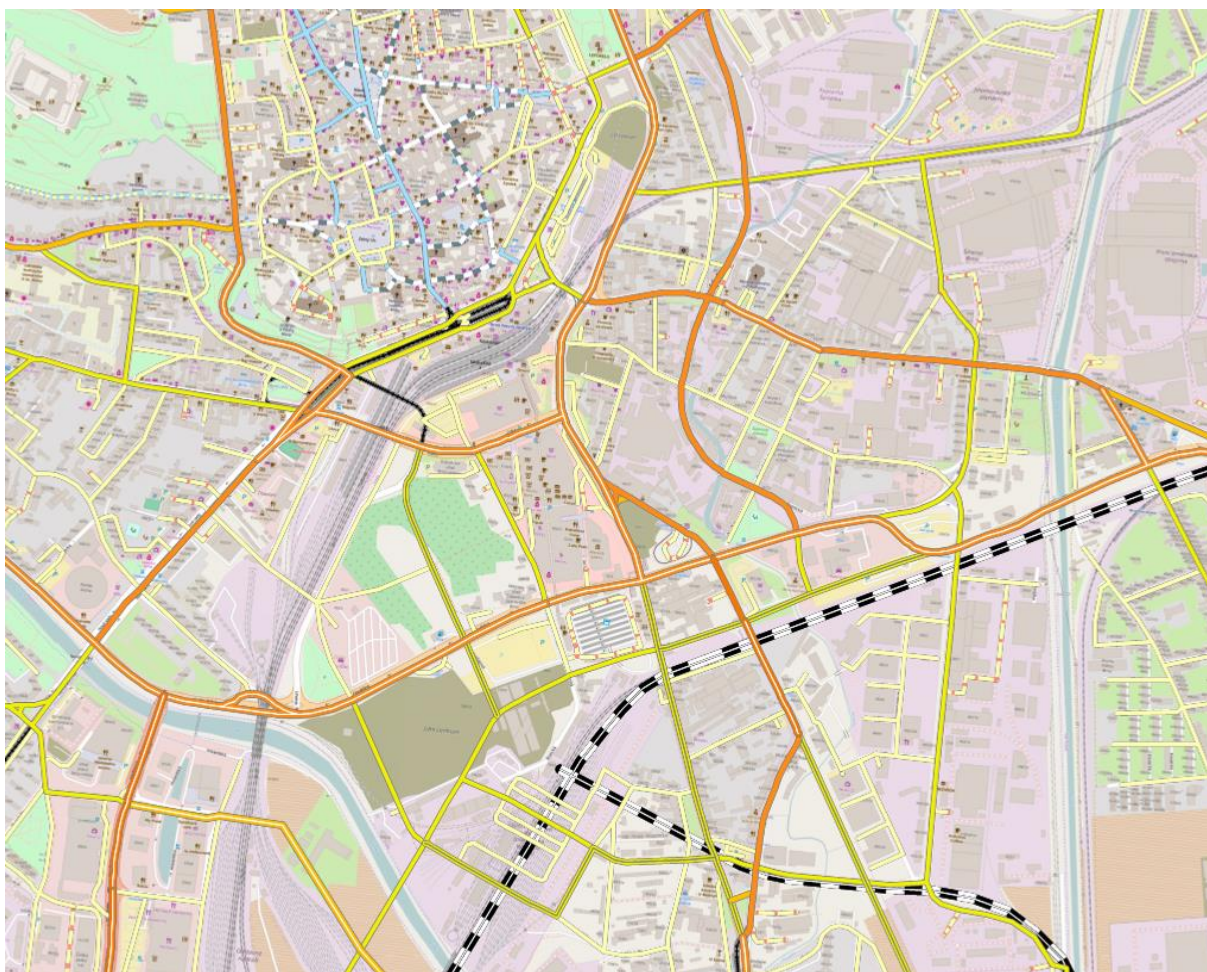


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

4.3.2. Varianta A – Řeka

Komunikační síť ve variantě Řeka v blízkosti nového Hlavního nádraží vychází z územního plánu a z něj vycházejícího Generelu veřejné hromadné dopravy města Brna (viz následující obrázek). Podrobné řešení této varianty ŽUB bylo z hlediska návrhu pozemních komunikací a jejich hodnocení řešeno v různých podrobných projektových dokumentacích v minulých letech. Proto lze považovat tento návrh za dostatečně prověřený a validní. Hlavními potřebnými změnami v území Trnitá-Heršpická je realizace tzv. Bulváru a zahloubení ulice Úzké v místě křížení s Bulvárem. Dále jsou navrženy další méně významné komunikace.

Obrázek 44 – Výhledová komunikační síť – varianta A-Řeka



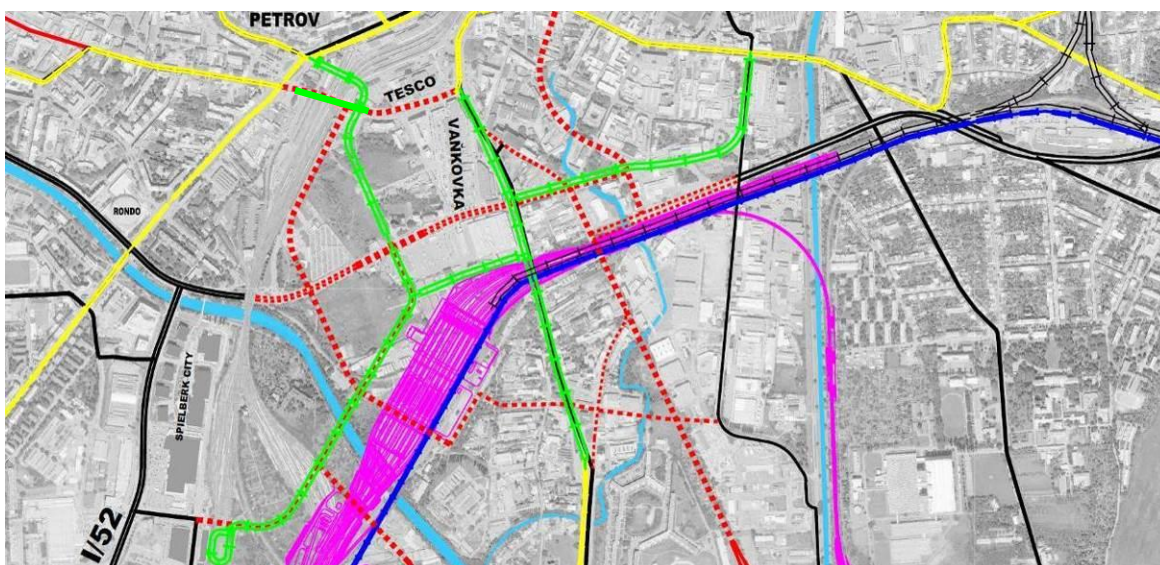
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 45 – Výhledová komunikační síť – varianta A-Řeka (širší vztahy)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 46 – Infrastruktura ve variantě A-Řeka



Zdroj: Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno

4.3.3. Varianta B – Petrov

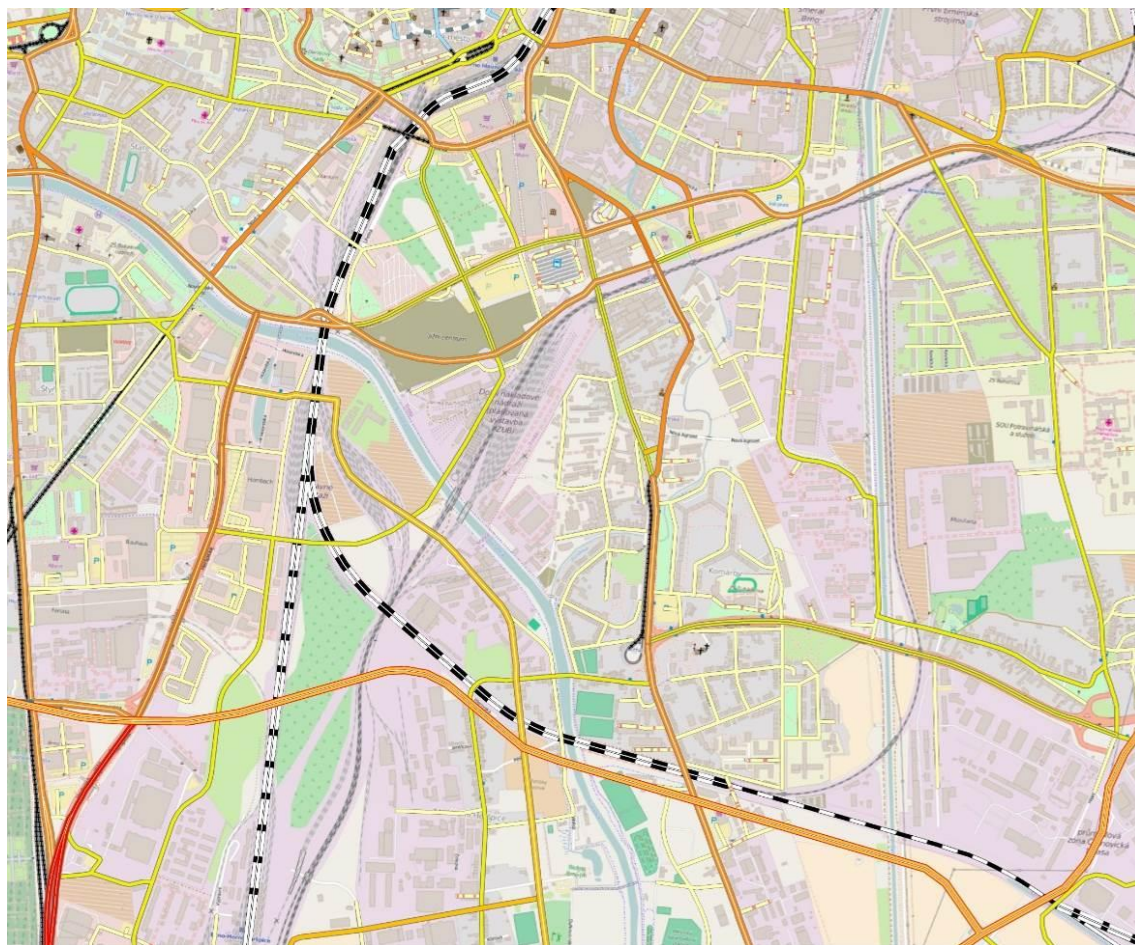
Komunikační síť ve variantě Petrov vychází ze studie Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno (2015). Komunikační síť v této variantě je znázorněna na následujícím obrázku. Hypotézu urbanistického rozvoje a navržený základní komunikační skelet v území je třeba chápat jako ideový návrh, který se může v případě výběru této varianty dále upravovat dle jejího následného postupného rozpracování a projednávání. Hlavními navrženými změnami v území Trnitá-Heršpická je realizace nové komunikace (dnešní silnice I/42) v nové ose blíže přimknuté k železniční infrastruktuře nákladního průtahu. Dále jsou navrženy další méně významné komunikace.

Obrázek 47 – Výhledová komunikační síť – varianta B-Petrov



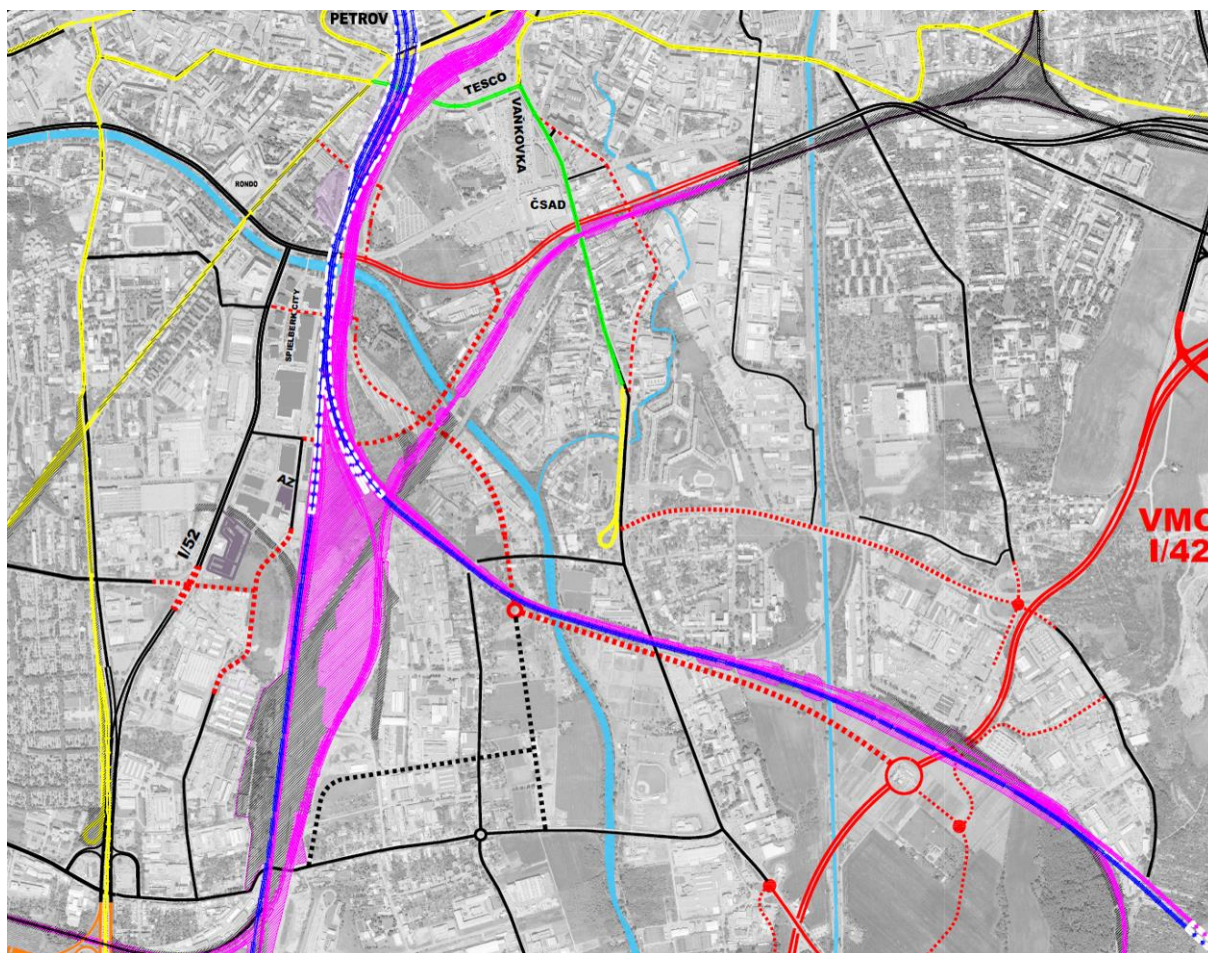
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 48 – Výhledová komunikační síť – varianta B-Petrov (širší vztahy)



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 49 – Infrastruktura ve variantě B-Petrov



Zdroj: Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno

4.4. Návrh rozvoje tramvajové infrastruktury

Výhledový rozvoj infrastruktury MHD vychází z Generelu veřejné hromadné dopravy města Brna a představuje zejména výstavbu několika nových tramvajových a trolejbusových staveb. Jak bylo popsáno v úvodu této kapitoly, jsou jednotlivé stavby rozděleny dle souvislosti s konkrétním řešením ŽUB na invariantní a variantní a dále dle horizontů jejich realizace do jednotlivých časových období. V rámci studie proveditelnosti jsou řešeny časové horizonty 2020, 2035 a 2050. Rok 2020 představuje výchozí hodnotící rok bez realizace některé varianty ŽUB, rok 2035 představuje stav po realizaci ŽUB a v roce 2050 je navíc uvažováno se scénářem realizace vysokorychlostních tratí ústících do ŽUB.

4.4.1. Invariantně

Ve výhledu je uvažováno s realizací celkem 10 nových tramvajových staveb, které lze považovat za invariantní ve vztahu k řešení ŽUB a je s nimi uvažováno v určitém časovém horizontu bez ohledu na variantu ŽUB. V níže uvedené tabulce je uveden seznam jednotlivých záměrů a předpoklad jejich doby některého z hodnocených časových horizontů.

Tabulka 5 – Nové tramvajové tratě – invariantní

Stavba	2020	2035	2050
Prodloužení trati Merhautova – Lesná	✗	✓	✓
Propojení Generála Píky – Merhautova	✗	✓	✓
Obnovení provozu trati Stránská skála – Líšeň, Holzova	✗	✓	✓
Přeložení trati v „Trianglu Olomoucká“ v návaznosti na systém Park and Ride	✗	✓	✓
Úprava Mendlova náměstí	✗	✓	✓
Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy	✓	✓	✓
Propojení Stará Osada – Tábořská ulicí Gajdošovou	✗	✓	✓
Prodloužení tratě k ulici Viniční	✗	✓	✓
Nová tramvajová trať Osová – Nemocnice Bohunice	✓	✓	✓
Tramvajová trať Plotní	✓	✓	✓

Zdroj: Generel veřejné hromadné dopravy města Brna

Přímou souvislost s variantami přestavby ŽUB mají tramvajové tratě v oblasti Trnitá-Heršpická. Jejich rozsah je závislý na konkrétní variantě realizace přestavby ŽUB.

4.4.2. Varianta Bez projektu

Ve variantě Bez projektu není v oblasti Trnitá-Heršpická uvažováno s žádnými novými tramvajovými stavbami. To je dáno tím, že oproti projektovým variantám nedochází k tak výraznému rozvoji v oblasti Trnitá-Heršpická, ani ke změně polohy hlavního nádraží, jak je tomu ve variantě A.

4.4.3. Varianta A – Řeka

V oblasti Trnitá-Heršpická je ve variantě Řeka uvažováno s těmito stavbami:

- Tramvajová trať Bulvár
- Tramvajová trať Bulvár – Plotní
- Tramvajová trať k výškovým budovám na Heršpické
- Tramvajová trať Olomoucká – Plotní ulicemi Masná a Zvonařka

Podrobný popis koncepce technického řešení těchto záměrů je popsán v díle Technické řešení dopravní infrastruktury.

4.4.4. Varianta B – Petrov

V oblasti Trnitá-Heršpická je ve variantě Petrov uvažováno s těmito stavbami:

- Tramvajová trať v ulici Úzká
- Tramvajová trať Olomoucká – Plotní ulicemi Masná a Zvonařka

Podrobný popis koncepce technického řešení těchto záměrů je popsán v díle Technické řešení dopravní infrastruktury.

Realizace těchto záměrů ve variantách A i B je vyvolána potřebou dopravní obsluhy hlavního nádraží a dopravní obsluhy oblasti Trnitá-Heršpická. V dalších kapitolách tohoto dílu jsou popsány konkrétní změny linkového vedení tramvajových spojů pro jednotlivé varianty.

Opodstatněnost těchto staveb je dána jejich využitím tramvajovými spoji a návazně využitím jednotlivých tramvajových spojů cestujícími. Toto je vyhodnoceno v díle B4 Dopravní model a přepravní prognóza.

4.5. Návrh rozvoje trolejbusové infrastruktury

4.5.1. Invariantně

Ve výhledu je dle Generelu veřejné hromadné dopravy města Brna a dalších dokumentů uvažováno s realizací celkem 6 nových trolejbusových staveb, které lze považovat za invariantních ve vztahu k řešení ŽUB a je s nimi uvažováno v určitém časovém horizontu bez ohledu na variantu přestavby ŽUB. V níže uvedené tabulce je uveden seznam jednotlivých záměrů a předpoklad jejich realizace do doby některého z hodnocených časových horizontů.

Tabulka 6 – Nové trolejbusové tratě – invariantní

Stavba	2020	2035	2050
Prodloužení trati Osová - železniční stanice Starý Lískovec	✓	✓	✓
Trať Žabovřesky - Kounicova - Šumavská - Sportovní - Nová Třída - Hlavní nádraží	✗	✓	✓
Průjezd trolejbusových linek přestupním terminálem Bystrc, ZOO	✓	✓	✓
Obsluha rozvojového území Zbrojovka trolejbusovou dopravou	✓	✓	✓
Trolejbusová trať Kejbaly	✗	✓	✓
Prodloužení trolejbusové tratě ze zastávky Novolíšeňská do zastávky Jírova	✓	✓	✓

Zdroj: Generel veřejné hromadné dopravy města Brna

Přímou souvislost s variantami přestavby ŽUB mají pouze trolejbusové tratě v lokalitě hlavního nádraží, a to Mendlovo nám. – Hlavní nádraží, Olomoucká – Hlavní nádraží a úsek Nová městská třída – Hlavní nádraží.

4.5.2. Varianta Bez projektu

Ve variantě Bez projektu není v oblasti Trnitá-Heršpická a v okolí hlavního nádraží uvažováno s žádnými novými trolejbusovými stavbami. To je dáno tím, že oproti projektovým variantám nedochází k tak výraznému rozvoji v oblasti Trnitá-Heršpická, ani ke změně polohy hlavního nádraží, jak je tomu ve variantě A.

4.5.3. Varianta A – Řeka

V oblasti Trnitá-Heršpická je ve variantě Řeka uvažováno s těmito stavbami:

- Trolejbusová trať Mendlovo náměstí – Hlavní nádraží
- Trolejbusová trať Olomoucká – Hlavní nádraží
- Trolejbusová trať Nová městská třída – Hlavní nádraží

Podrobný popis koncepce technického řešení těchto záměrů je popsán v díle B1 Technické řešení dopravní infrastruktury.

4.5.4. Varianta B – Petrov

V oblasti Trnitá-Heršpická je ve variantě Petrov uvažováno s těmito stavbami:

- Trolejbusová trať Mendlovo náměstí – Hlavní nádraží
- Propojení ulicemi Úzká a Dornych do Křenové

Podrobný popis koncepce technického řešení těchto záměrů je popsán v díle B1 Technické řešení dopravní infrastruktury.

Realizace těchto záměrů ve variantách A i B je vyvolána potřebou dopravní obsluhy hlavního nádraží a dopravní obsluhy oblasti Trnitá-Heršpická a jejího napojení na trolejbusovou síť. V dalších kapitolách tohoto dílu jsou popsány konkrétní změny linkového vedení trolejbusových spojů pro jednotlivé varianty. Opodstatněnost těchto staveb je dána jejich využitím trolejbusovými spoji a návazně využitím jednotlivých trolejbusových spojů cestujícími. Toto je vyhodnoceno v rámci dílu B4 Dopravní model a přepravní prognóza.

5. Návrh rozvoje systémů veřejné dopravy

5.1. Základní východiska a metodický přístup

Jak již bylo uvedeno v úvodu předchozí kapitoly, stávající systém veřejné dopravy odpovídá současnému stavu dopravní infrastruktury a vozového parku, přepravních potřebách obyvatel, a finančním možnostem jeho provozovatelů. Ve výhledu se předpokládá jeho postupný rozvoj, který bude spočívat zejména v postupných úpravách stávající dopravní infrastruktury a v jejím rozšiřování o nové záměry a v úpravách linkového vedení. V předchozí kapitole je popsán předpokládaný rozvoj dopravní infrastruktury pro veřejnou dopravu a v této kapitole jsou pak popsány předpokládané změny systému veřejné dopravy v podobě úprav linkového vedení a jejich parametrů.

Systém veřejné dopravy v podobě linkového vedení jednotlivých spojů je oproti dopravní infrastruktuře značně flexibilnější v jeho možných úpravách. Tato vlastnost může být často využita k jeho optimalizaci, která bývá zpravidla vyvolána:

- Změnou přepravních potřeb v konkrétních lokalitách. Jedná se například o zvýšenou poptávku po dopravě vyvolanou např. výstavbou obytných objektů, výstavbou kancelářských objektů, výstavbou obchodního centra, ale stejně tak i o sníženou poptávku po dopravě vyvolanou např. omezením výroby a počtu pracovních míst v průmyslových areálech, snížením počtu obyvatelstva v obytných lokalitách a podobně.
- Změnou ekonomických podmínek jeho provozování. Jedná se o například změnu výše nákladů na provozování systému, či změnu výše dostupných finančních prostředků pro zajištění financování provozovaného systému.
- Změnou technologické a technické úrovně. Jedná se například o technologický vývoj v oblasti elektromobility, či o technologický vývoj v oblasti řízení dopravy.
- Jinými vlivy. Například změnou politických a občanských postojů, změnou legislativy a podobně.

Systém veřejné dopravy je dle výše uvedených impulzů průběžně monitorován a upravován zpravidla ve formě dílčích lokálních postupných úprav. Výjimku tvoří extrémní situace jako jsou zejména různé ekonomické, energetické, sociální a jiné krize, které nelze předjímat a pro účely zpracování předpokládaného vývoje systému veřejné dopravy ve studii proveditelnosti není s těmito vlivy uvažováno. Uvažováno je tedy se základním předpokladem, že se systém veřejné dopravy bude postupně rozvíjet s tím, jak se bude rozvíjet dotčené území a dopravní infrastruktura, což je ostatně stejný princip, dle kterého se systém veřejné dopravy na území města Brna vyvíjel v posledních letech i celých desetiletích.

Konkrétní návrh rozvoje systému veřejné dopravy je navržen v korelaci s předpokládaným rozvojem území a dopravní infrastruktury. Jak vyplývá z rozvojově-strategických plánů, lze očekávat postupný rozvoj počtu obyvatel a ekonomické výkonnosti jak na území města Brna, tak i v jeho aglomeraci. Tento rozvoj bude různý dle jednotlivých lokalit, z nichž lze za ty potenciálně nejvýznamnější jmenovat oblast Černovické Terasy, oblast Trnitá-Heršpická, oblast Zbrojovky, oblast Stránské skály a sídla v aglomeraci města Brna ležící na rozvojových osách odpovídajících vedení páteřních dálničních a železničních koridorů. Tento rozvoj bude v budoucnu vyvolávat zvýšené nároky na zkvalitnění systému veřejné dopravy v těchto lokalitách s možným přesahem

i do ostatních, z hlediska budoucího rozvoje stabilizovaných lokalit. Pro uspokojení těchto zvýšených přepravních potřeb je ve studii proveditelnosti zpracován návrh výhledového systému veřejné dopravy založený zejména na principu adekvátní úpravy stávajícího linkového vedení spojů veřejné dopravy.

Konkrétní změny v linkovém vedení spojů veřejné dopravy jsou, stejně jako v předchozí kapitole, popsány a rozděleny z hlediska jejich souvislosti s konkrétní variantou řešení ŽUB na úpravy invariantní a variantní a dále z hlediska předpokládaného časového horizontu jejich provedení. Principy navržených změn lze rozdělit zjednodušené do několika skupin. První skupinou jsou změny spočívající v prodloužení některých spojů na novou konečnou stanici. K těmto změnám dochází v těch případech, kdy je v budoucnu uvažováno s prodloužením některé ze stávajících tramvajových nebo trolejbusových tratí. Dle individuálních podmínek dochází případně k úpravě autobusových linek zpravidla z důvodu odstranění duplicitních souběhů linek. Další skupinou je navýšení počtu stávajících nebo zavedení nových železničních spojů a s tím spojená redukce stávajících autobusových spojů. K těmto příkladům dochází tam, kde je v budoucnu uvažováno s modernizací okolní železniční infrastruktury a s tím spojeným zvýšením atraktivity železniční dopravy. Další skupinu tvoří případy, kdy dochází ke změně intervalu některých linek. K těmto případům dochází tam, kde se do budoucna očekává zvýšená přepravní poptávka. Až na výjimky jsou tyto uvedené skupiny změn invariantního charakteru ve vztahu k variantám řešení ŽUB. Poslední větší skupinou jsou případy, kdy dochází ke úpravě trasy některé linky, nebo k zavedení nové. V těchto případech dochází zpravidla v oblasti Trnitá-Heršpická, kdy jsou tyto změny vyvolány zejména z důvodu nezbytného zajištění dopravní obsluhy hlavního nádraží v nové poloze a zároveň oblasti Trnitá-Heršpická ve variantě A a v omezené míře ve variantě B z důvodu zajištění dopravní obsluhy oblasti Trnitá-Heršpická.

Konkrétní předpokládané změny systému MHD pro jednotlivé varianty a jednotlivé časové horizonty jsou popsány v následujících bodech této kapitoly. Přehledná schémata navrhovaného linkového vedení železniční, regionální autobusové a městské hromadné dopravy ve variantách Bez projektu, A – Řeka a B - Petrov jsou znázorněna rovněž v rámci samostatných grafických příloh. Ty kromě vlastního schématického znázornění tras jednotlivých linek obsahují rovněž základní textový komentář k hlavním navrhovaným změnám linkového vedení, konkrétně:

- v případě varianty Bez projektu jsou vyznačeny hlavní změny oproti současnému stavu (k 1.12.2015)
- v případě projektových variant jsou vyznačeny rozdíly oproti variantě Bez projektu

5.2. Návrh rozvoje systému VHD pro krátkodobý horizont 2020

Krátkodobý výhled k roku 2020 představuje stav ještě před realizací ŽUB, navržené změny v tomto roce nemají žádnou souvislost s konkrétním řešením železničního uzlu Brno. Navržené úpravy souvisí primárně s rozvojem dopravní infrastruktury železniční, silniční, tramvajové i trolejbusové. Všechny úpravy jsou popsány v následujícím textu. K jiným úpravám, než souvisejícím s rozvojem dopravní infrastruktury není dle dostupných podkladů a výsledků vyhodnocení přepravní prognózy důvod. K úpravám může docházet v období přepravních špiček v podobě úprav intervalů linek v případě zjištění změn v jejich vytížení. Impulzem pro provedení těchto úprav může být například plošná změna poptávky po službě veřejné dopravy vyvolaná snížením celoročního jízdného, které se předpokládá v roce 2017.

U osobní železniční a regionální autobusové dopravy na území Jihomoravského kraje jsou změny vyvolány realizací nových železničních staveb:

- Elektrizace trati včetně PEÚ Brno – Zastávka u Brna
- Modernizace a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna
- Boskovická spojka
- Modernizace a elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice

Linkové vedení a trasy tramvají se mění v souvislosti se stavbami:

- Prodloužení Bystrc – Kamechy
- Nová trať Osová – Nemocnice Bohunice
- Tramvajová trať Plotní

Linkové vedení a trasy trolejbusů se mění v souvislosti se stavbami:

- Prodloužení Bystrc – Kamechy
- Prodloužení trati Osová – železniční stanice Starý Lískovec
- Obsluha rozvojového území Zbrojovka
- Prodloužení trolejbusové trati Novolíšeňská – Jírova

U městských autobusů v Brně dochází ke změnám v souvislosti s výstavbou některých nových tramvajových tratí.

5.2.1. Návrh rozvoje osobní železniční dopravy

V krátkodobém horizontu 2020 dochází oproti uvažovanému současnému stavu (k 1.12.2015) k úpravám linkového vedení vlakových linek v souvislosti s realizací výše uvedených staveb mimo oblast ŽUB. Konkrétně jsou v tomto horizontu uvažovány tyto linky:

- **Linka Ex3:** Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- **Linka R2:** Brno – Blansko – Letovice – Březová nad Svitavou
- **Linka R5:** Brno – Břeclav – Hodonín
- **Linka R6:** Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou (– Bynice/Staré Město u Uh. Hradiště)
- **Linka R8:** Brno – Ostrava – Bohumín
- **Linka R9:** Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- **Linka R11:** Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- **Linka R12:** Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- **Linka R13:** Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- **Linka R19:** Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- **Linka S2:** Březová nad Svitavou – Letovice / Boskovice – Blansko – Brno – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní n.
- **Linka S3:** (Žďár nad Sázavou-) Tišnov – Brno – Vranovice – Šakvice – Hustopeče u Brna a Tišnov – Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice

- **Linka S4:** Brno – Střelice – Zastávka u Brna (- Třebíč)
- **Linka S41:** Brno – Střelice – Moravská Bránice – Ivančice/Mirotav
- **Linka S6:** Brno hl.n. / Brno-Židenice – Slavkov u Brna – Kyjov – Veselí nad Moravou (– Staré Městu u Uh. Hradiště)
- **Linka S7:** Brno – Vyškov

Detailní popis navrhované koncepce osobní železniční dopravy a parametrů jednotlivých vlakových linek v časovém horizontu 2020 je předmětem dílu B2 Dopravní technologie.

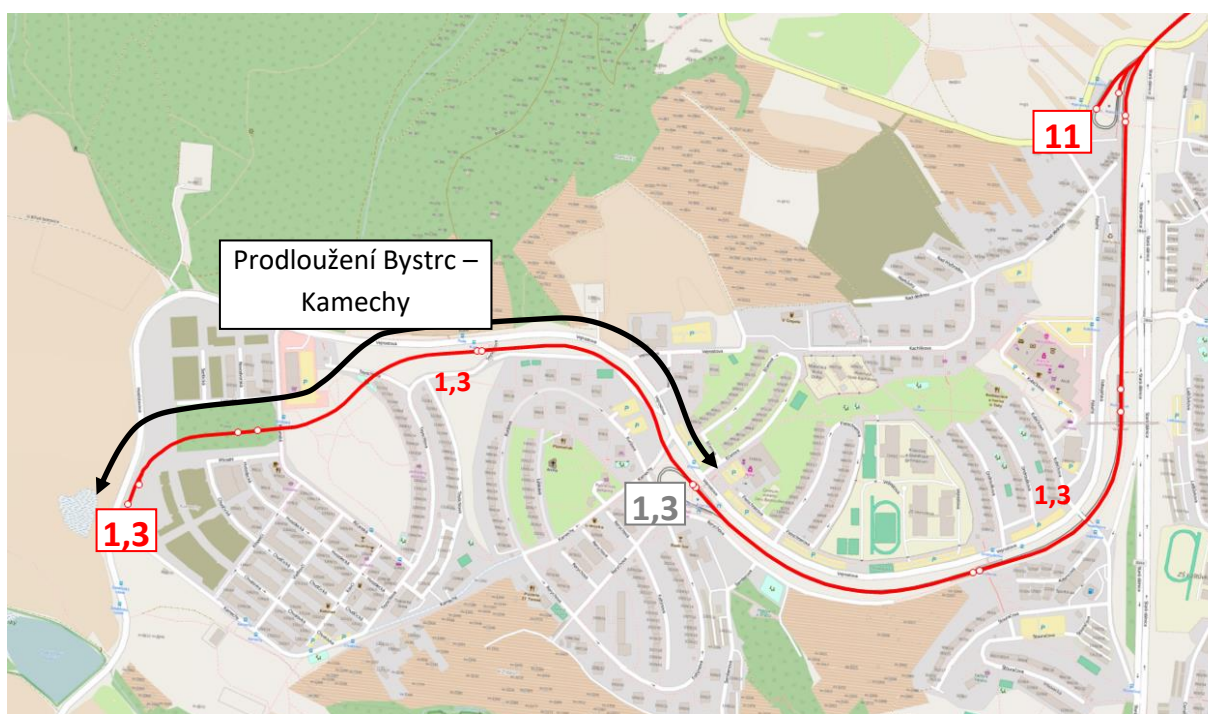
5.2.2. Návrh rozvoje tramvajové dopravy

Prodloužení trati Bystrc – Kamechy

Úprava tramvajových linek:

- Prodloužení linek 1 a 3 ze zastávky Ečerova směř Kamechy
- Zavádí se obsluha zastávek Ruda, Říčanská a Kamechy

Obrázek 50 – Prodloužení trati Bystrc – Kamechy



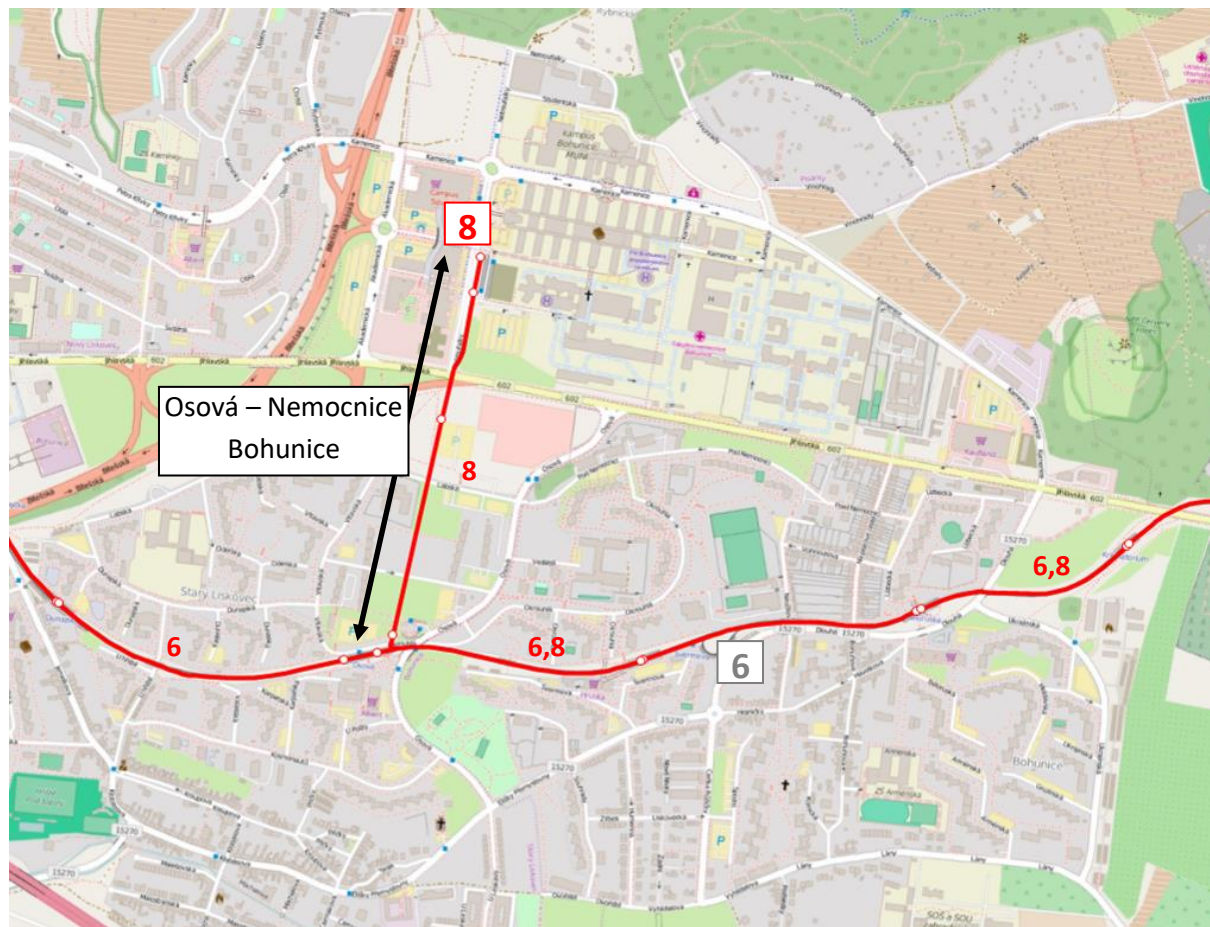
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Nová trať Osová – Nemocnice Bohunice

Úprava tramvajových linek:

- Odklonění **linky 8** ze zastávky Osová k nemocnici Bohunice
- Všechny spoje **linky 6** jsou prodlouženy na Starý Lískovec
- Zavádí se obsluha zastávky Nemocnice Bohunice a nové zastávky v prostoru mezi ulicemi Jihlavská a Labská linkou 8

Obrázek 51 – Nová trať Osová – Nemocnice Bohunice

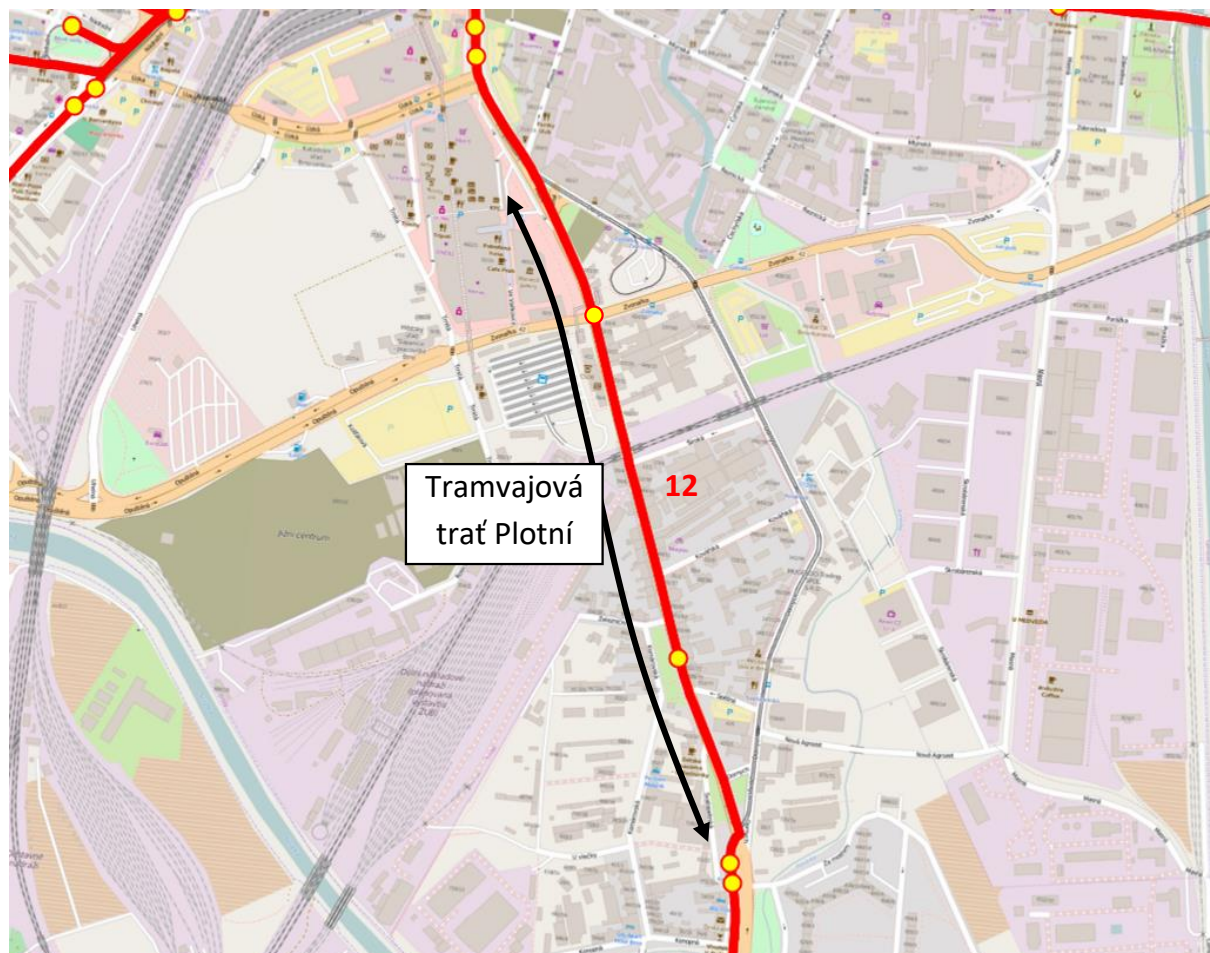


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Tramvajová trať Plotní

Pouze přeložení stávající tratě z ulice Dornych. Zavádí se obsluha zastávek Železniční a Zvonařka v ulici Plotní.

Obrázek 52 – Tramvajová trať Plotní



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

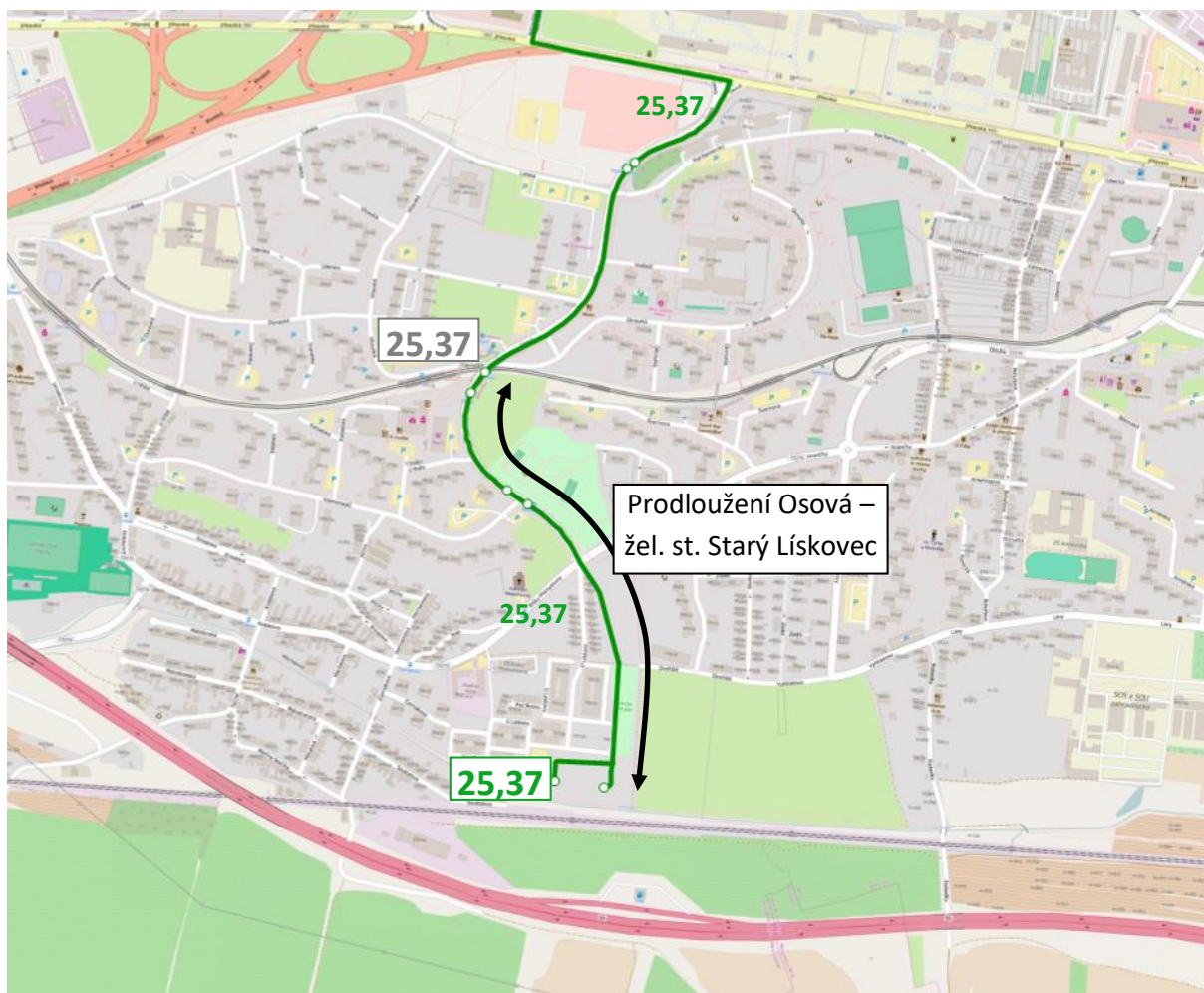
5.2.3. Návrh rozvoje trolejbusové dopravy

Prodloužení trati Osová – železniční stanice Starý Lískovec

Úprava trolejbusových linek:

- Prodloužení linek **25 a 37** ze zastávky Osová k železniční stanici Starý Lískovec (Po zprovoznění trolejbusové tratě Kejbaly bude linka 37 vedena po této nové trati do zastávky Vojtova a nebude zajíždět k terminálu Starý Lískovec)
- Zavádí se obsluha zastávek Kosmonautů a Starý Lískovec, nádraží

Obrázek 53 – Prodloužení trati Osová – železniční stanice Starý Lískovec



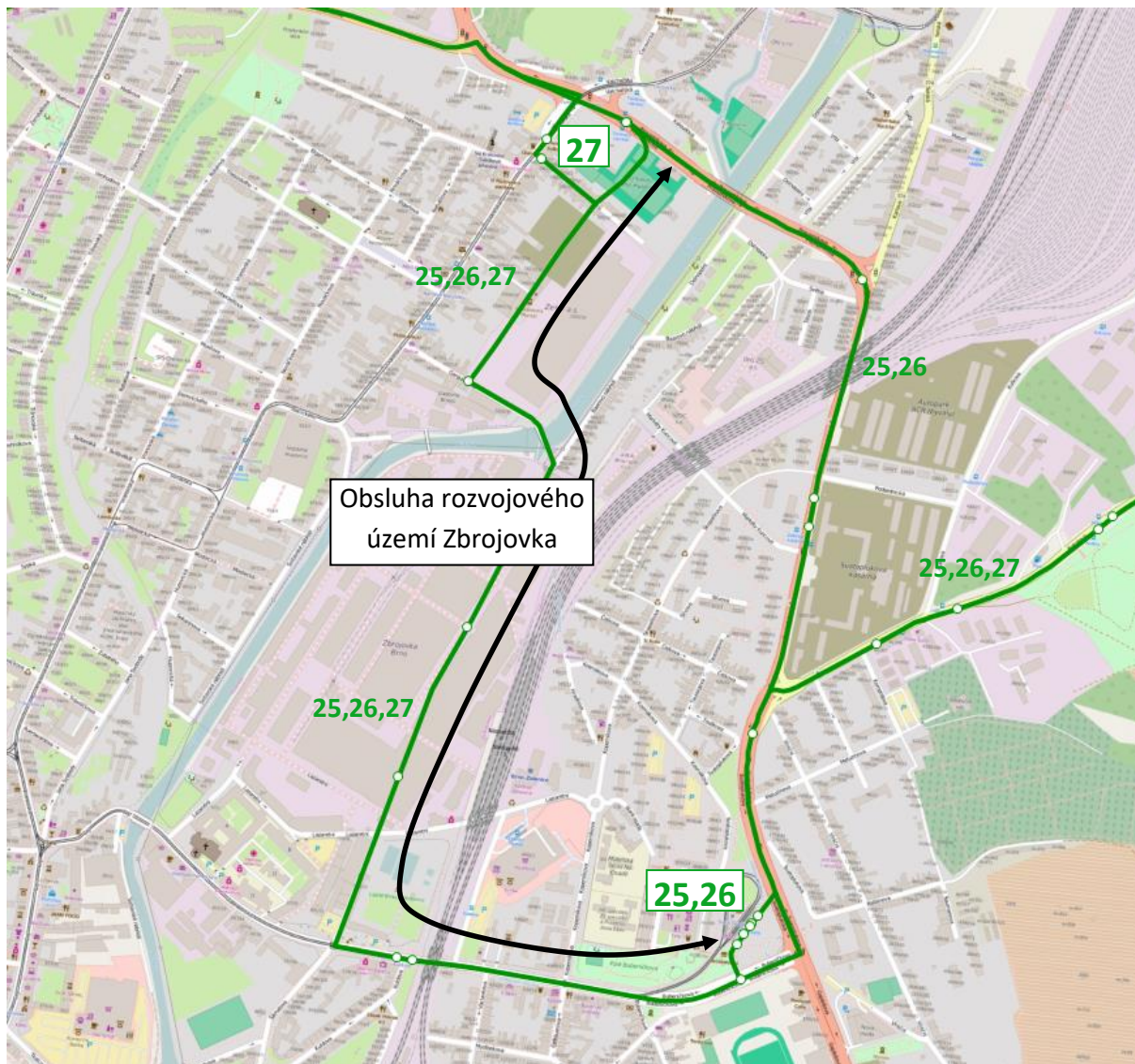
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obsluha rozvojového území Zbrojovka

Úprava trolejbusových linek:

- Spoje **linek 25 a 26**, které jsou ukončené v zastávce vozovna Husovice, jsou vedeny přes areál Zbrojovky do zastávky Stará Osada
- Prodloužení **linky 27** ze zastávky Stará Osada do zastávky Tomkovo náměstí
- Zavádí se obsluha tří nových zastávek na nových komunikacích v prostoru Zbrojovky

Obrázek 54 – Obsluha rozvojového území Zbrojovka



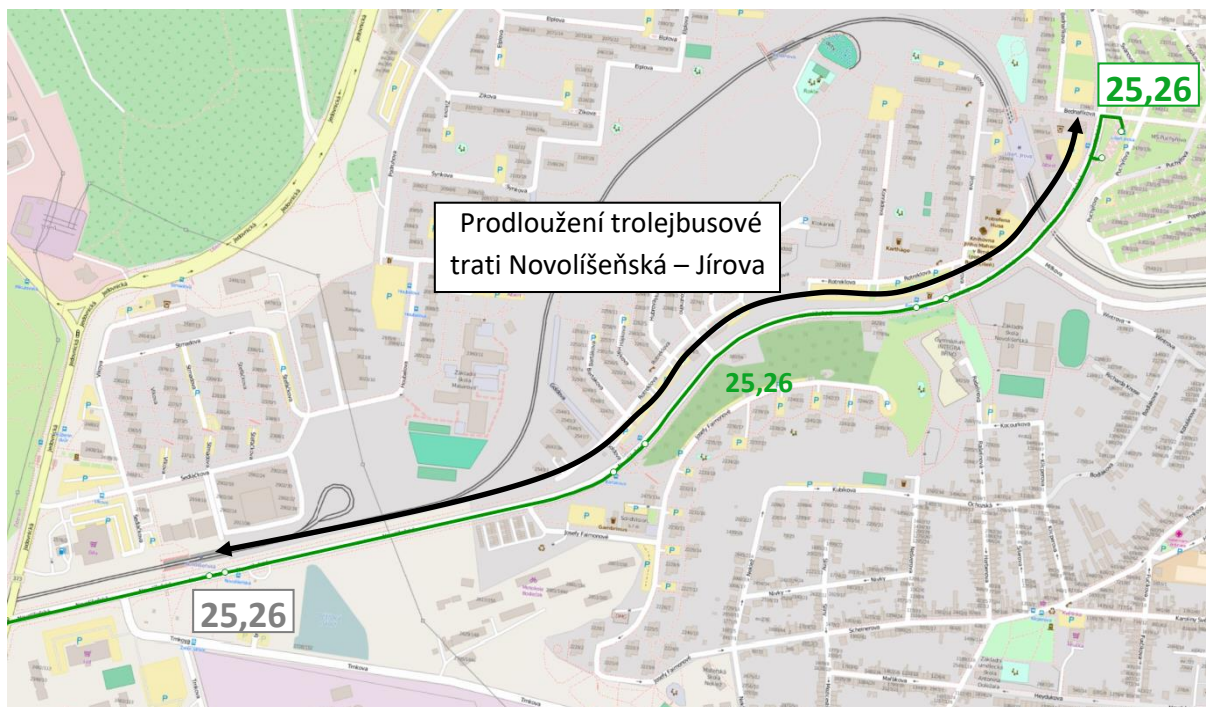
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Prodloužení trolejbusové trati Novolíšeňská – Jírova

Úprava trolejbusových linek:

- Prodloužení **linek 25 a 26** ze zastávky Novolíšeňská do zastávky Jírova
- Zavádí se obsluha zastávek Bartákova, Rotreklova a Jírova

Obrázek 55 – Prodloužení trolejbusové trati Novolíšeňská – Jírova



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.2.4. Návrh rozvoje městské autobusové dopravy

- **Linka 54** – zrušena v souvislosti s prodloužením tramvajové tratě Ečerova – Kamechy

Tato změna přímo souvisí s novou tramvajovou tratí. K dalším změnám ve vedení autobusových linek může dojít v souvislosti s rozvojem území a změnami komunikační sítě. Tyto změny však nemají souvislost s přestavbou ŽUB.

5.2.5. Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy

Nová trať Osová – Nemocnice Bohunice

Úprava autobusových linek:

- **401** – přetrasována do terminálu Nemocnice Bohunice
- **402** – přetrasována do terminálu Nemocnice Bohunice
- **406** – zkrácena do terminálu Nemocnice Bohunice

Modernizace tratě Brno – Zastávka u Brna

Úprava autobusových linek:

- **405** – zrušena

Trat' Šakvice – Hustopeče

Úprava autobusových linek:

- **521** – ve špičkách pracovních dnů je vedena v trase Hrušovany – Židlochovice – Hustopeče, v sedlech pouze v trase Hustopeče – Židlochovice (terminál u železniční stanice)
- **541** – Šakvice – Hustopeče – Boleradice – Klobouky u Brna – Velké Hostěrádky; zrušena v úseku Hustopeče, aut.nádr. – Šakvice, žel.st.
- **542** – Břeclav – Velké Bílovice – Velké Pavlovice – Hustopeče; ve vztahu k železnici bude plnit funkci napaječe

Boskovická spojka

Úprava autobusových linek:

- **162** – Boskovice – Černá Hora – Kuřim; redukce rozsahu dopravy o 1 – 2 páry spojů
- **234** – Boskovice – Rájec-Jestřebí – Blansko; provoz omezen na 60minutový takt v pracovní dny v ranní špičce 4:30 – 8:30 a v odpolední špičce 13:30 – 17:30. V dopravním sedle, večer, v sobotu a v neděli bude linka mimo provoz
- **250** – Skalice nad Svitavou – Boskovice; zrušena v úseku Boskovice, nemocnice – Skalice nad Svitavou, žel. st.
- **251** – Skalice nad Svitavou – Boskovice – Velké Opatovice – Jevíčko; zrušena v úseku Boskovice, nemocnice – Skalice nad Svitavou, žel. st.

Hrušovany – Židlochovice

Úprava autobusových linek:

- **151, 154, 514, 523** – ze zastávky Židlochovice, aut.st. prodlouženy do terminálu u železniční stanice Židlochovice.
- **505** – ze zastávky Židlochovice, aut.st. prodloužena do terminálu u železniční stanice Židlochovice, ve směru na Brno zkrácena do zastávky Rajhrad, žel.st.
- **520** – zřizuje se zastávka u železniční stanice Židlochovice.
- **521** – ve špičkách pracovních dnů je vedena v trase Hrušovany – Židlochovice – Hustopeče, v sedlech pouze v trase Hustopeče – Židlochovice (terminál u železniční stanice)
- **522** – ze zastávky Židlochovice, aut.st. je vedena do terminálu u železniční stanice Židlochovice, v úseku Židlochovice – Hrušovany u Brna je zrušena

5.3. Návrh rozvoje systému VHD pro střednědobý horizont 2035

Střednědobý horizont roku 2035 představuje stav, kdy lze předpokládat dokončenou realizaci některé z variant řešení železničního uzlu Brno. Tento horizont je od současnosti relativně velmi vzdálený. To je dáno předpokládanou dlouhou dobou přípravy i realizace tohoto projektu, která se liší dle jednotlivých variant. Hlavním smyslem posouzení tohoto časového horizontu je popsat předpokládaný stav systému veřejné dopravy po dokončení realizace projektu ŽUB. Oproti současnému stavu i krátkodobému výhledu v roce 2020, kde byl popsán systém veřejné dopravy invariantně, je v tomto časovém horizontu nutné učinit i konkrétní návrhy změn systému veřejné dopravy samostatně pro jednotlivé varianty řešení ŽUB.

Systém veřejné dopravy bude mezi roky 2020 a 2035 postupně rozvíjen a upravován v souvislosti s rozvojem dopravní infrastruktury železniční, silniční, tramvajové i trolejbusové a v souvislosti s rozvojem území na území města Brna a v jeho aglomeraci. Tento předpokládaný rozvoj bude z větší části nesouvisející s konkrétním řešením ŽUB a v těchto případech se jedná tedy o změny systému veřejné dopravy, jež nejsou vyvolány konkrétním řešením ŽUB. S každým konkrétním řešením ŽUB jsou pak spojeny konkrétní potřebné změny systému veřejné dopravy. Základní impulzy k provedení rozdílných změn systému veřejné dopravy pro jednotlivé varianty řešení ŽUB jsou tyto:

- Rozdílná poloha hlavního nádraží
- Rozdílný návrh nových železničních zastávek a dopravních terminálů na území města Brna
- Rozdílné linkové vedení železniční dopravy, rozdílné jízdní doby a četnosti železničních spojů a rozdílná zastavovací politika těchto spojů
- Rozdílný předpokládaný rozvoj území Trnitá-Heršpická

Pro každou variantu řešení ŽUB bylo nutné navrhnout úpravy systému veřejné dopravy tak, aby byly zohledněny konkrétní předpoklady dle výše uvedených specifik. V prvním případě musel být systém veřejné dopravy upraven tak, aby byla dostatečně kvalitně zajištěna dopravní obsluha hlavního nádraží. V druhém případě musel být systém veřejné dopravy upraven tak, aby byla zajištěna dostatečně kvalitní provázanost mezi jednotlivými systémy veřejné dopravy. Ve třetím případě musel být systém veřejné dopravy upraven tak, aby byla zajištěna adekvátní vyváženost dopravní nabídky bez zbytečných souběhů a duplicit. V posledním případě musel být systém veřejné dopravy upraven tak, aby byla zajištěna kvalitní dopravní obslužnost oblasti Trnitá-Heršpická odpovídající konkrétnímu uvažovanému rozvoji v této oblasti.

Konkrétní návrh změn systému veřejné dopravy je dále v textu popsán pro předpokládaný cílový stav v roce 2035, a to invariantně bez vlivu na variantu řešení ŽUB i variantně, kdy předpokládané změny souvisí s některou z konkrétních variant řešení ŽUB. Jelikož se jedná o poměrně vzdálený výhled cca 20 let, je oproti návrhu výhledu do roku 2020 míra relevance popsáných návrhů ovlivněna větším množstvím nejistot. Systém veřejné dopravy bude vyvíjen postupně a upravován dle přepravních potřeb, ekonomických podmínek, technologického vývoje a dalších faktorů, jak již bylo popsáno v přechodících kapitolách. Popsaný předpokládaný stav systému veřejné dopravy v roce 2035 tak odpovídá aktuální znalosti předpokladů popsáných v rozvojově-strategických dokumentech. Cílem zpracování tohoto návrhu nebylo stanovit nejlepší možný systém veřejné dopravy v roce 2035, ale odhadnout jeho předpokládaný vývoj a následně

navrhnout potřebné změny dle specifik jednotlivých variant řešení ŽUB. Hlavní cílem je posoudit, jak konkrétní varianta řešení ŽUB ovlivní systém veřejné dopravy a toto ovlivnění pak vyhodnotit. Toto vyhodnocení je pak nutné zohlednit při výběru výsledné varianty řešení ŽUB.

Změna systému veřejné hromadné dopravy je navržena obecně pro celou skupinu variant Ax a pro celou skupinu variant Bx. Jednotlivé podvarianty Ax se liší pouze v technických detailech a v jízdních dobách vlaků. Odlišnosti mezi podvariantami Bx jsou zejména ve vedení vlaků od Ponětovic a obsluze zastávek v oblasti Černovické terasy. Tyto odlišnosti však nevyvolávají různé nároky na linkové vedení ostatních druhů dopravy, mění se pouze míra využití jednotlivých druhů dopravních prostředků obsluhujících tuto oblast. V závislosti na konkrétní podvariantě se tedy navržené linkové vedení městské hromadné a autobusové dopravy nemění.

Další změny v systému městské hromadné dopravy souvisí s vyhodnocením vytížení spojů na jednotlivých linkách ve špičkové hodině. Toto posouzení je součástí dílu B4 Dopravní model a přepravní prognóza. Na základě porovnání prognózované špičkové intenzity a nabízené kapacity byly identifikovány úseky, kde dochází v jednotlivých variantách k překračování definované kapacity vozidel. V těchto úsecích pak bylo pro konkrétní linky navrženo navýšení nabízené kapacity buď nasazením kapacitnějších vozidel nebo posílením přidáním potřebného počtu spojů.

5.3.1. Invariantní změny systému veřejné dopravy

Invariantní změny systému veřejné dopravy souvisí zejména s realizací invariantních staveb dopravní infrastruktury. Tyto změny představují úpravy linkového vedení tramvajových a trolejbusových spojů. Všechny úpravy jsou popsány v následujícím textu.

Linkové vedení a trasy tramvají se mění v souvislosti se stavbami:

- Prodloužení Merhautova – Lesná a Propojení Generála Píky – Merhautova
- Obnovení provozu trati Stránská skála – Líšeň
- Propojení Stará Osada – Tábořská Gajdošovou ulicí + prodloužení tratě k ulici Viniční
- Přeložení trati v „Trianglu Olomoucká“

Linkové vedení a trasy trolejbusů se mění v souvislosti se stavbami:

- Trať Žabovřesky – Kounicova – Šumavská – Sportovní – Nová městská třída – (Hlavní nádraží)
- Trolejbusová trať Kejbaly

U autobusů v Brně dochází ke změnám v souvislosti s výstavbou některých nových tramvajových tratí. U regionálních autobusů na území Jihomoravského kraje jsou změny vyvolány realizací Modernizace tratě Blažovice – Veselí n. M.

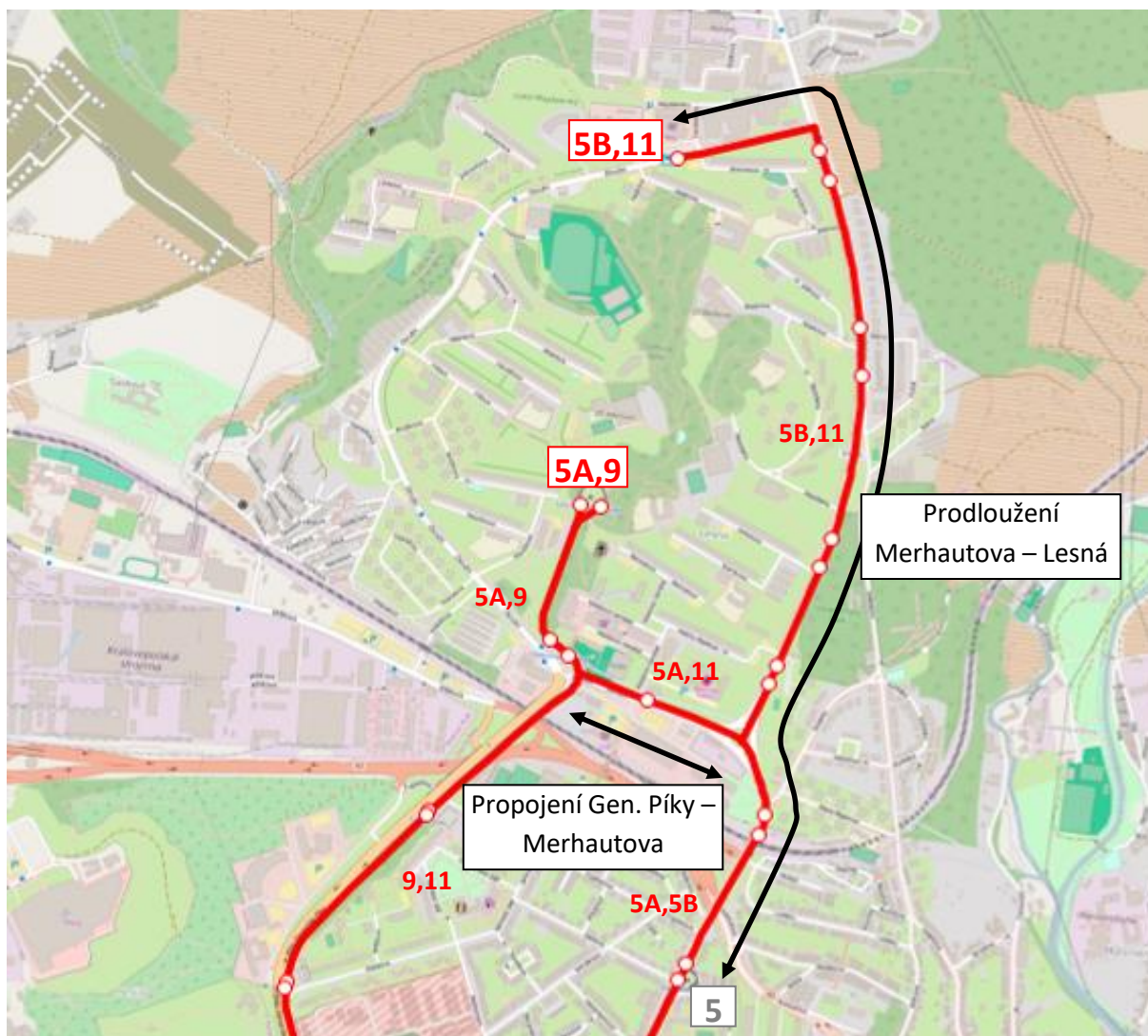
5.3.1.1. Návrh rozvoje tramvajové dopravy

Prodloužení Merhautova – Lesná a Propojení Generála Píky – Merhautova

Úprava tramvajových linek:

- Prodloužení **linky 5** ze zastávky Štefánikova čtvrť směr Lesná, Haškova / Čertova rokle
- Ze zastávky Fügnerova je **linka 11** vedena přes spojku směr Lesná, Haškova
- Obsluha zastávek Poliklinika Lesná, Lesná,nádraží, Heleny Malířové, Arbesova, Blažkova, Brechtova, Haškova

Obrázek 56 – Prodloužení trati Merhautova – Lesná a propojení Generála Píky – Merhautova



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obnovení provozu trati Stránská skála – Líšeň

Úprava tramvajových linek:

- **Linka 10** je ze zastávky Stránská skála prodloužena do Líšně k muzeu MHD
- V souvislosti s ukončením příměstských autobusových linek v terminálu Líšeň je na lince 10 oproti současnému stavu zkrácen interval na 10 minut ve špičce a 20 minut mimo špičku
- Na základě analýzy vytížení spojů je navržen provoz kapacitnějších vozidel (spřažené soupravy nebo kloubová vozidla)
- Obsluha zastávek Nad Stránskou skálou, Holzova, Letecká a Muzeum MHD

Obrázek 57 – Obnovení provozu trati Stránská skála – Líšeň



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Úprava Mendlova náměstí

Jedná se pouze o úpravu infrastruktury beze změny v linkovém vedení.

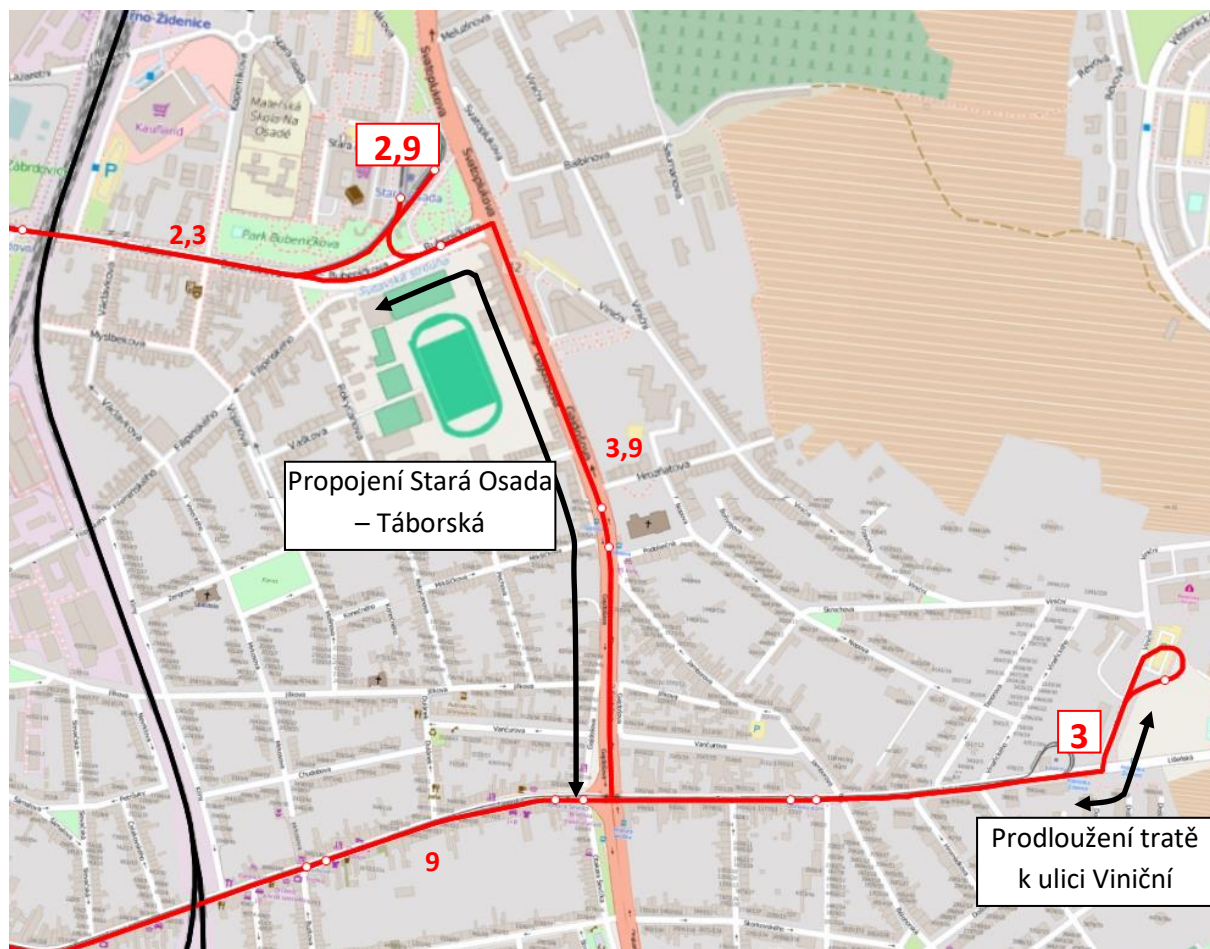
Propojení Stará Osada – Tábořská Gajdošovou ulicí + prodloužení tratě k ulici Viniční

Stavba Stará Osada – Tábořská je podmíněna přeložením VMO do tunelu Vinohrady

Úprava tramvajových linek:

- Odklonění **linky 9** (ve variantě A – Řeka je linka označena jako **9B**) ze zastávky Otakara Ševčíka na Starou Osadu
- Prodloužení **linky 3** ze Staré Osady přes Juliánov k poliklinice Židenice
- Obsluha zastávky Gajdošova

Obrázek 58 – Propojení Stará Osada – Tábořská Gajdošovou ulicí

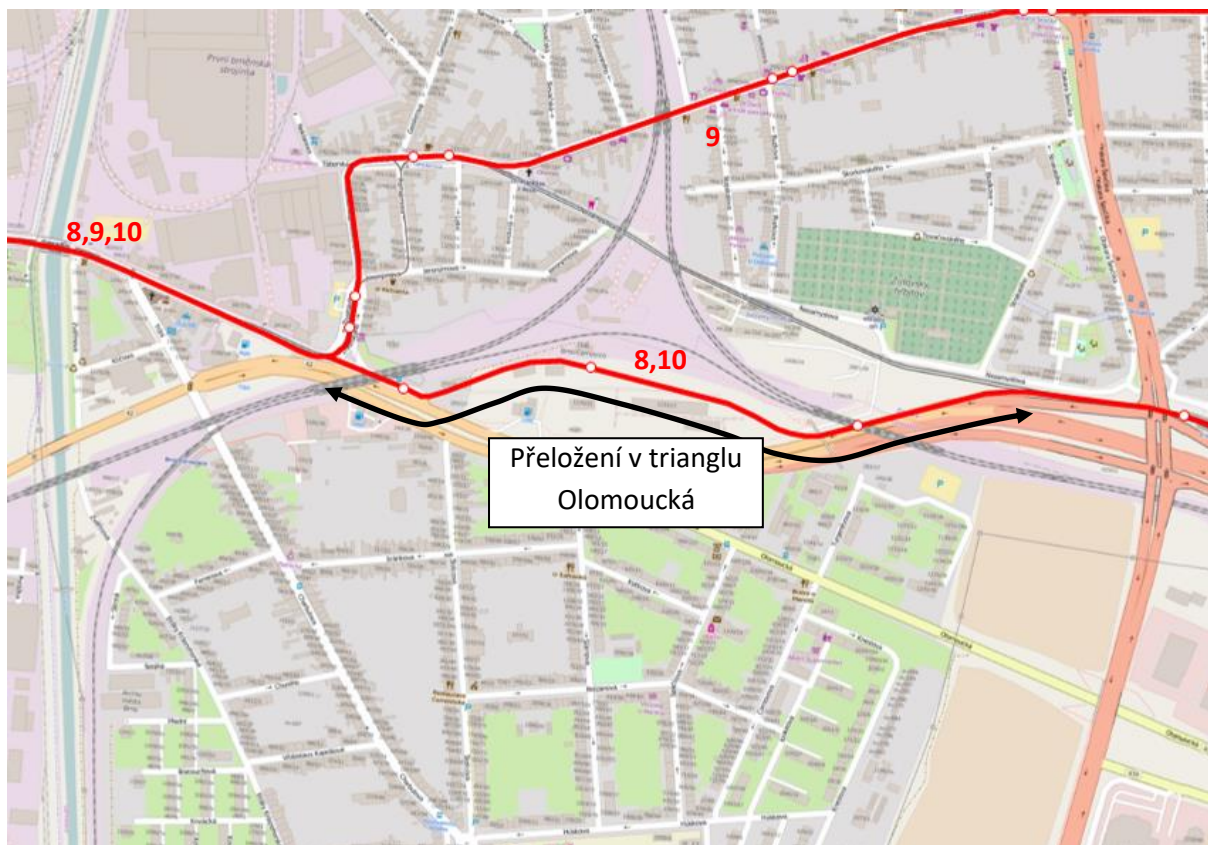


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Přeložení trati v „Trianglu Olomoucká“

Jedná se pouze o krátkou přeložku trati beze změny v linkovém vedení. Na novém úseku se uvažuje se dvěma novými zastávkami.

Obrázek 59 – Přeložení trati v „Trianglu Olomoucká“



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.1.2. Návrh rozvoje trolejbusové dopravy

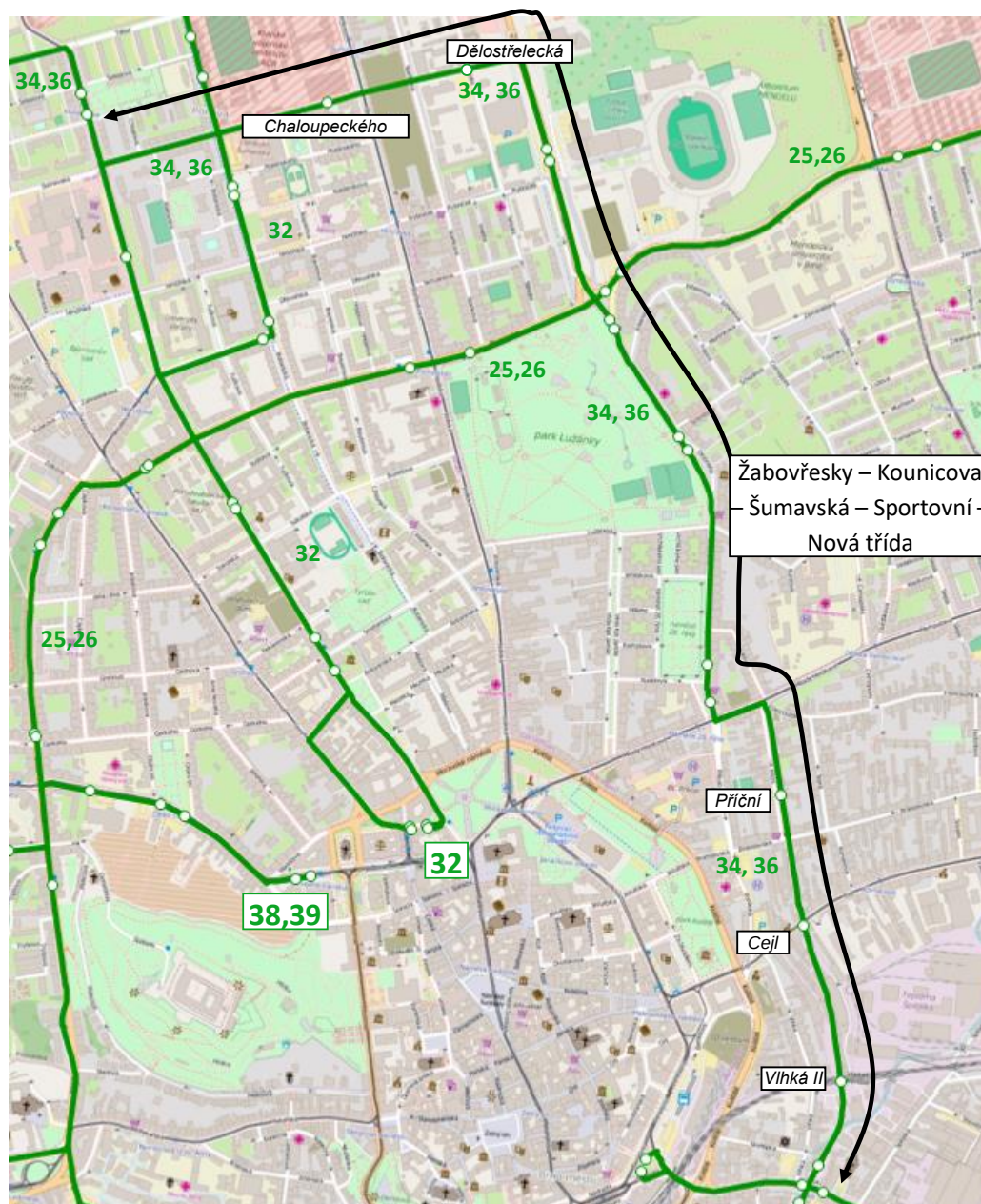
Trat' Žabovřesky – Kounicova – Šumavská – Sportovní – Nová městská třída – (Hlavní nádraží)

Úprava trolejbusových linek:

- Ze zastávky Klusáčkova jsou **linky 34 a 36** vedeny po nové trati přes Sportovní, Nám. 28. října a Novou městskou třídu k Hlavnímu nádraží. Přesné ukončení linky v oblasti Trnitá-Heršpická je závislé na variantě přestavby ŽUB. Ve variantách Řeka a Petrov jsou tyto linky ukončeny u nového Hlavního nádraží. Ve variantě Bez projektu jsou linky vedeny po Křenové ke stávající konečné u křižovatky Benešova x Nádražní.

Pozn.: V prvním návrhu linkového vedení byla po nové trase vedena pouze linka č. 36, linka č. 34 byla uvažována beze změny. Po analýze prvních výstupů z dopravního modelu bylo identifikováno vysoké zatížení trolejbusové tratě na Nové městské třídě, proto byla dodatečně upravena i trasa linky 34.

Obrázek 60 – Trať Žabovřesky – Kounicova – Šumavská – Sportovní – Nová městská třída – Hlavní nádraží



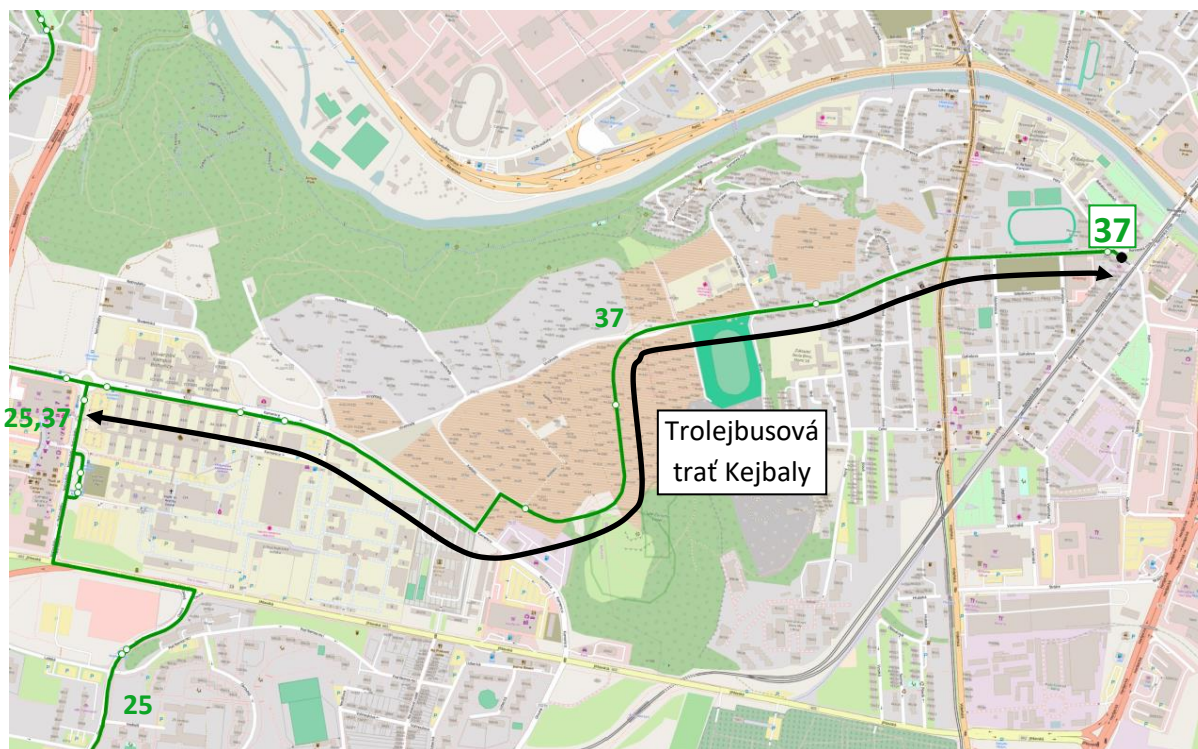
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Trolejbusová trať Kejbaly

Úprava trolejbusových linek:

- **Linka 37** je ze zastávky Nemocnice Bohunice vedena po nové trati do zastávky Vojtova
- Obsluha současných zastávek Kejbaly a Vojtova a 4 nových zastávek na trase v oblasti Vinohrad

Obrázek 61 – Trolejbusová trať Kejbaly



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.1.3. Návrh rozvoje městské autobusové dopravy

Úprava autobusových linek:

- **Linka 46** – zrušena v souvislosti s prodloužením tramvajové tratě Štefánikova čtvrť – Lesná
- **Linka 78** – v souvislosti s prodloužením tramvajové tratě do Líšně je zřízena nová zastávka u křižovatky ulic Holzova x Drčkova s přestupem na tramvaj
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na lince 78 provoz kapacitnějších kloubových vozidel

V souvislosti s realizací nové trolejbusové tratě Žabovřesky – Kounicova – Šumavská – Sportovní – Nová městská třída je zrušena souběžná autobusová **linka č. 67** v úseku NC Královo Pole – Zvonařka (resp. Hlavní nádraží), a je provozována ve dvou samostatných úsecích:

- Jundrov – NC Královo Pole
- Hlavní nádraží – AVION Shopping Park (ve variantách A – Řeka a B – Petrov)

- Zvonařka – AVION Shopping Park (ve variantě Bez projektu)
- Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na **lince 67B** v úseku Hlavní nádraží (resp. Zvonařka) – AVION Shopping Park provoz kapacitnějších kloubových vozidel

5.3.1.4. Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy

Úprava autobusových linek:

Prodloužení tramvajové tratě Stránská Skála – Líšeň

- **601, 602, 701, 702** – ze zastávky Šlapanice, Bedřichovice, rozcestí jsou vedeny do terminálu u nové tramvajové tratě do Líšně (u křižovatky Holzova x Drčkova)

Modernizace tratě Blažovice – Veselí n. M.

- **632** – omezení rozsahu spojů na 25 %
- **665** – v úseku Kyjov – Bzenec zrušeno 15 párů spojů
- **934** – v úseku Bzenec – Veselí zrušeno 50 % spojů

5.3.2. Rok 2035 – Varianta Bez projektu

Varianta Bez projektu předpokládá řešení ŽUB ve stávajícím uspořádání železniční infrastruktury. Železniční infrastruktura bude v tomto případě udržována v provozuschopném stavu, čehož bude dosaženo prováděním průběžných údržbových, opravných a v menší spíše lokální míře investičních opatření. Systém železniční dopravy v roce 2035 bude v tomto případě odpovídat přibližně stavu v roce 2020. Jelikož nebude docházet k zásadním úpravám parametrů a uspořádání železniční infrastruktury na území města, budou kapacitní a provozní možnosti železniční infrastruktury omezujícím faktorem pro možnosti budoucího rozšíření nabídky železniční dopravy. Přestože bude docházet k rozvoji železniční infrastruktury v okolí města Brna a k rozvoji území v Brněnské aglomeraci, což vyvolá zvýšenou poptávku po železniční dopravě a rozšířením železničního provozu, nebude možné tuto poptávku uspokojit právě z důvodu nedostatečné kapacity a jiných technických a provozních parametrů železničního uzlu Brno. Zároveň z důvodu omezených možností rozvoje území Trnitá-Heršpická nebude docházet k významnému rozvoji v této oblasti. Oba popsání faktory mají na systém veřejné dopravy dopad takový, že nebude nutné oproti roku 2020 měnit systém veřejné dopravy v oblasti Hlavního nádraží a oblasti Trnitá-Heršpická. Ke změnám bude docházet pouze z důvodu rozvoje konkrétních lokalit města Brna a z důvodu realizace záměrů, jejichž konkrétní provedení je v případě varianty A či B odlišné.

5.3.2.1. Návrh rozvoje osobní železniční dopravy

Ve variantě Bez projektu je ve střednědobém časovém horizontu 2035 uvažováno s těmito vlakovými linkami:

- **Linka Ex3:** Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- **Linka R2:** Brno – Blansko – Letovice – Březová nad Svitavou

- **Linka R5:** Brno – Břeclav – Hodonín
- **Linka R6:** Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou (– Bylnice/Staré Město u Uh. Hradiště)
- **Linka R8:** Brno – Ostrava – Bohumín
- **Linka R9:** Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- **Linka R11:** Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- **Linka R12:** Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- **Linka R13:** Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- **Linka R19:** Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- **Linka S2:** Březová nad Svitavou – Letovice / Boskovice – Blansko – Brno – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní n.
- **Linka S3:** (Žďár nad Sázavou –) Tišnov – Brno – Vranovice – Šakvice – Hustopeče u Brna a Tišnov – Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice
- **Linka S4:** Brno – Střelice – Zastávka u Brna (– Třebíč)
- **Linka S41:** Brno – Střelice – Moravská Bránice – Ivančice/Miroslav
- **Linka S6:** Brno hl.n. / Brno-Židenice – Slavkov u Brna – Nesovice (– Nemotice)

V rámci samostatné grafické přílohy je znázorněna podoba navrhovaného linkového vedení pro variantu Bez projektu, včetně vyznačení hlavních změn oproti současnému stavu. Detailní popis navrhované koncepce osobní železniční dopravy a parametrů jednotlivých vlakových linek ve variantě Bez projektu je předmětem dílu B2 Dopravní technologie.

5.3.2.2. *Návrh rozvoje tramvajové dopravy*

Ve variantě Bez projektu nejsou navrhovány žádné změny systému tramvajové dopravy. Realizovány budou pouze ty změny, jež jsou z hlediska souvislosti s řešením ŽUB invariantní. Nedochází k žádným změnám uspořádání železniční infrastruktury, koncepce železničního provozu, ani k zásadnímu rozvoji území Trnitá-Heršpická, které by vyvolávaly potřebu úpravy systému tramvajové dopravy.

Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na **linkách 2, 8 a 10** provoz kapacitnějších vozidel (spřažené soupravy nebo kloubová vozidla).

5.3.2.3. *Návrh rozvoje trolejbusové dopravy*

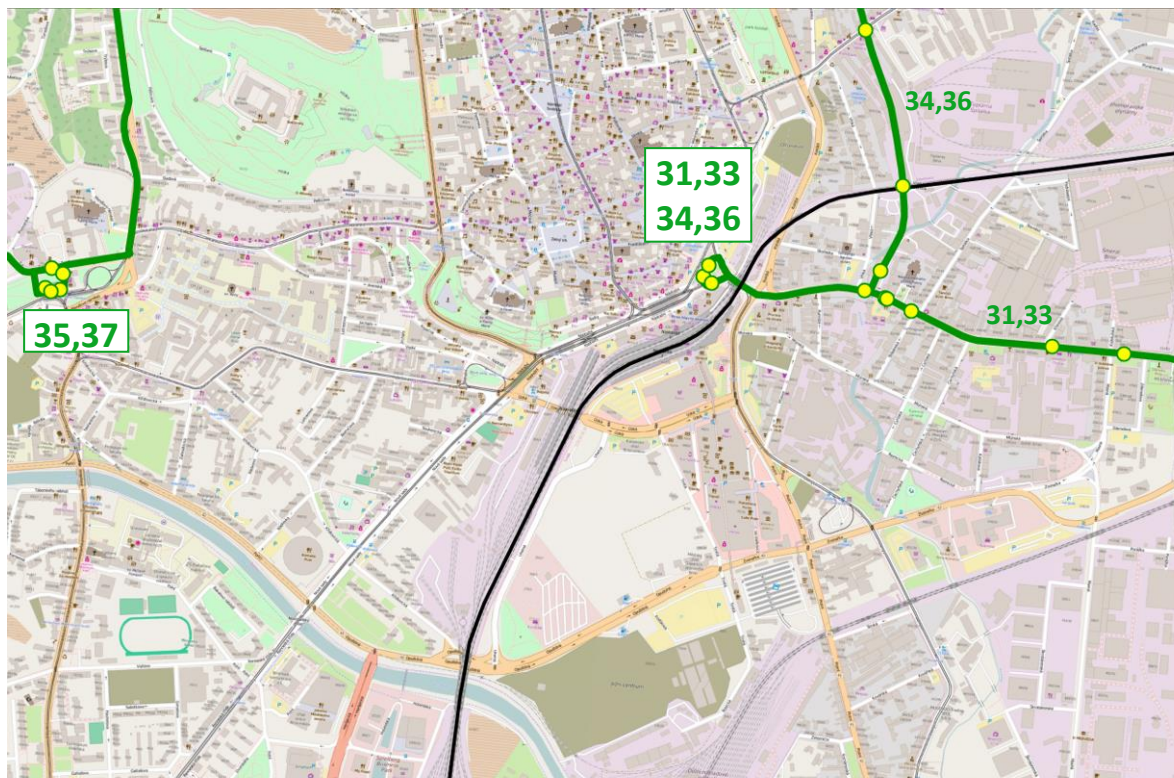
Ve variantě Bez projektu je navržena jedna úprava, a to ukončení trolejbusových linek číslo 34 a 36 na hlavním nádraží. Zavedení linek číslo 34 a 36 je invariantní ve vztahu k variantám řešení ŽUB. Vždy je nutné uvažovat s ukončením těchto linek u hlavního nádraží, a protože se poloha hlavního nádraží liší, je tato rozdílnost popsána.

Předmětné linky č. 34 a 36 jsou upraveny takto:

- **Linky 34 a 36** jsou od Nové městské třídy vedeny ulicí Křenová k současnému Hlavnímu nádraží a využívají současnou dopravní infrastrukturu.
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na obou linkách provoz kapacitnějších kloubových vozidel a souhrnné posílení v úseku Nám. 28. října – Hlavní nádraží o 3 páry spojů ve špičkové hodině.

- U linek **31 a 33** je z důvodu překračování kapacity navržen provoz kapacitnějších kloubových vozidel

Obrázek 62 – Linkové vedení trolejbusů – varianta Bez projektu



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.2.4. Návrh rozvoje městské autobusové dopravy

Z důvodu vedení trolejbusových linek 34 a 36 po Nové městské třídě je v tomto souběžném úseku zrušena autobusová linka 67. Ta je tím pádem provozována ve dvou oddělených úsecích. První úsek Jundrov – NC Královo Pole je pro všechny varianty shodný. Přesné vedení druhé, jižní části linky je závislé na poloze Hlavního nádraží. Ve variantě Bez projektu je linka ukončena v zastávce Zvonařka.

Úprava autobusových linek:

- **Linka 67** je rozdělena na dvě samostatné linky:
 - **67A** v trase Jundrov – NC Královo Pole
 - **67B** Zvonařka – AVION Shopping Park
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na lince 67B provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- U linek **49, 58, 63 a 78** je z důvodu překračování kapacity navržen provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- U linky **44** je z důvodu překračování kapacity navrženo posílení provozu v úseku Mendlovo nám. → Královo Pole, nádr. o 4 spoje ve špičkové hodině

- U **linky 84** je z důvodu překračování kapacity navrženo posílení provozu v úseku Stará Osada → Mendlovo nám. o 3 spoje ve špičkové hodině

5.3.2.5. *Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy*

Jelikož se ve variantě Bez projektu nemění systém železniční dopravy, nejsou realizovány žádné úpravy v systému příměstské autobusové dopravy. Impulzem ke změnám příměstské autobusové dopravy by byla případná změna nabídky železniční dopravy. K těmto změnám dochází až v případě realizace některé projektové varianty, což je popsáno v následujících bodech této kapitoly.

5.3.3. Rok 2035 – Varianta A – Řeka

V případě realizace řešení ŽUB dle varianty A bude nutné upravit systém veřejné dopravy z několika důvodů. Nejvýznamnějším důvodem k provedení změn systému veřejné dopravy je přesun hlavního nádraží do nové polohy. Dalším důvodem je předpokládaný rozvoj území v oblasti Trnitá-Heršpická. Dalším důvodem je změna uspořádání vedení železniční infrastruktury na území města a s tím spojená realizace nových železničních zastávek a dopravních terminálů. Posledním důvodem pak je kvalitnější nabídka železničních spojů v podobě zvýšení počtu vlaků a zkrácení jízdních dob. Návrh potřebných změn se pak týkal všech systémů veřejné dopravy, tramvajového, trolejbusového i autobusového. Konkrétní navržené změny jsou popsány dále v textu.

5.3.3.1. *Návrh rozvoje osobní železniční dopravy*

V souvislosti s realizací přestavby ŽUB v podobě navržené v rámci varianty A se předpokládá následující linkové vedení dálkových a regionálních vlakových linek:

- **Linka Ex3:** Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- **Linka Ex30:** Bohumín – Přerov – Brno
- **Linka R2:** Brno – Blansko – Letovice – Březová nad Svitavou
- **Linka R5:** Brno – Břeclav – Hodonín
- **Linka R6:** Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou (– Bynice/Staré Město u Uh. Hradiště)
- **Linka R8:** Brno – Ostrava – Bohumín
- **Linka R9:** Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- **Linka R11:** Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- **Linka R12:** Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- **Linka R13:** Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- **Linka R19:** Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- **Linka R31:** Brno – Vyškov – Kroměříž – Zlín
- **Linka S1:** Brno – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní n.
- **Linka S2:** Březová nad Svitavou – Letovice / Boskovice – Blansko – Brno – Střelice – Zastávka u Brna (– Náměšť nad oslavou – Třebíč)
- **Linka S3:** (Žďár nad Sázavou –) Tišnov – Brno – Vranovice – Šakvice – Hustopeče u Brna a Tišnov – Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice
- **Linka S41:** Brno – Střelice – Moravská Bránice – Ivančice/Mirotslav

- **Linka S6:** Brno – Šlapanice – Slavkov u Brna – Nesovice (-Nemotice)
- **Linka S7:** Brno – Vyškov
- **Linka S37:** Brno-Královo Pole – Šlapanice

Linky S7, R6, R8, R12, R31 a Ex30 jsou v úseku Brno-Slatina – Blažovice vedeny po nové trati, obsluhu původního traťového úseku přes Šlapanice a Ponětovice zajišťuje pouze linka S6, doplněná o novou tangenciální linku S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice.

V rámci samostatné grafické přílohy je zpracováno znázornění základního linkového vedení pro variantu A, včetně vyznačení hlavních změn oproti uvažovanému stavu ve variantě Bez projektu. Detailní popis navrhované koncepce osobní železniční dopravy a parametrů jednotlivých vlakových linek ve variantě A je předmětem dílu B2 Dopravní technologie.

5.3.3.2. *Návrh rozvoje tramvajové dopravy*

Ve variantě A dochází ke změně polohy hlavního nádraží do lokality, která v současném stavu není, a ani v horizontu 2020 nebude dostatečně kvalitně dopravně obsloužena veřejnou dopravou. Bude tedy nutné upravit systém veřejné dopravy tak, aby byla zajištěna dostatečně kvalitní dopravní dostupnost hlavního nádraží cestujícími. Tramvajový systém tvoří páteř veřejné dopravy na území města Brna a hlavní nádraží je nutné na tento systém vhodně napojit.

Jak již bylo popsáno v kapitole popisující předpokládaný rozvoj dopravní infrastruktury, uvažuje se ve variantě A s realizací nových tramvajových tratí. Pro zajištění napojení hlavního nádraží na systém tramvajové dopravy jsou navrženy následující stavby:

- Bulvár
- Spojka ulic Úzkou směr Hybešova (součást stavby Bulvár)
- Nová spojka směr Husova (součást stavby Bulvár)
- Propojení Bulvár – Plotní

V území Trnitá-Heršpická nedochází pouze ke změně polohy hlavního nádraží, ale také k rozvoji území Trnitá – Heršpická. Pro zajištění kvalitní dopravní obsluhy v tomto území jsou proto k výše uvedeným stavbám navrženy ještě následující stavby:

- Olomoucká – Plotní
- Tramvajová trať k výškovým budovám na Heršpické

Realizací těchto staveb bude umožněna změna linkového vedení tramvajové dopravy. Úpravy byly navrženy tak, aby byla zajištěna dopravní obsluha hlavního nádraží a oblastí Trnitá-Heršpická v dostatečné kvalitě. Za tímto účelem byly navrženy následující změny v linkovém vedení tramvajové dopravy.

Úprava tramvajových linek:

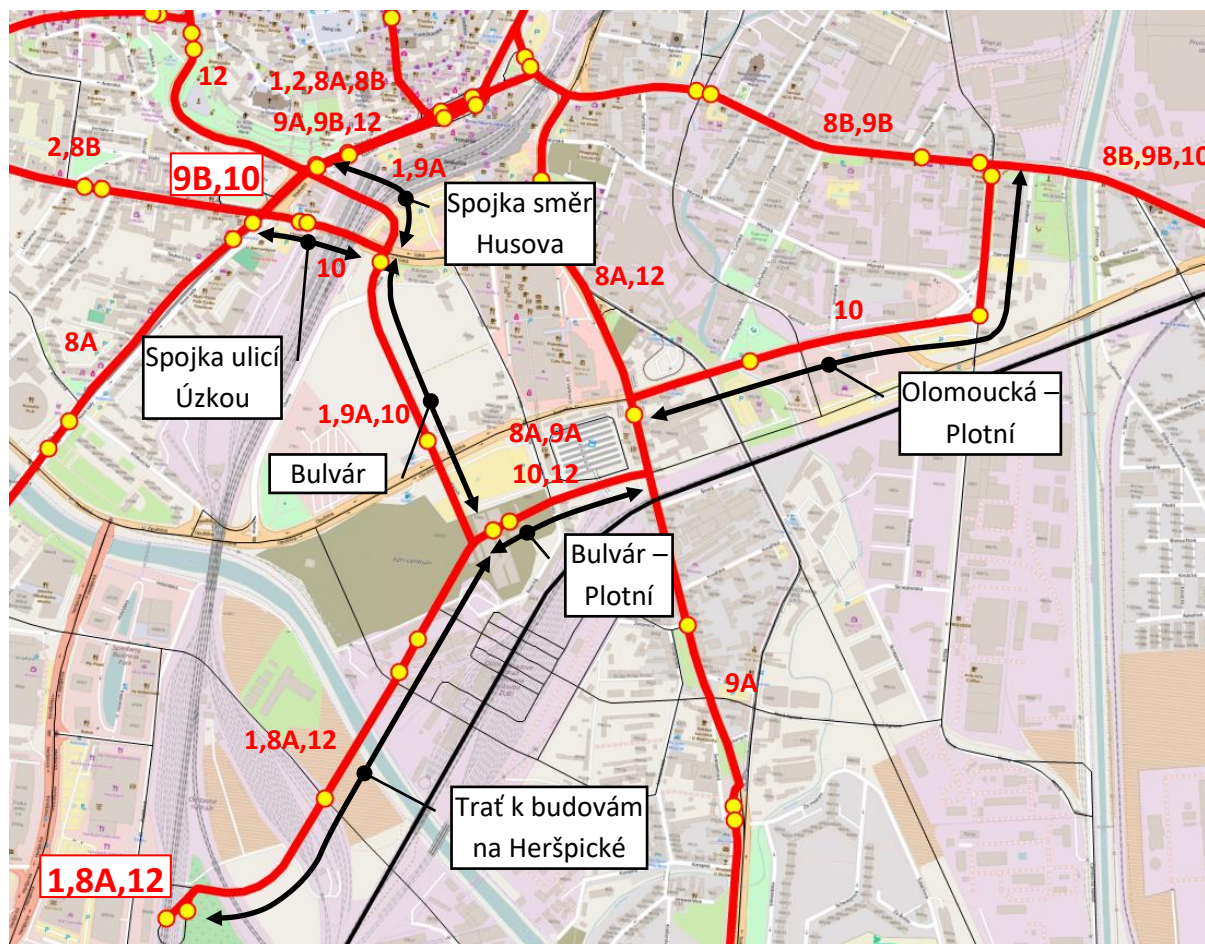
- **Linka 1** ve směru od Řečkovic je ze zastávky Hlavní nádraží (dnešní) vedena přes Bulvár k Hlavnímu nádraží a dále k Heršpické

- **Linka 2** – na základě analýzy vytížení spojů je navržen provoz kapacitnějších vozidel (spřažené soupravy nebo kloubová vozidla).
- **Linka 8** je rozdělena na dvě nové linky:
 - **8A** ve směru z Bohunic je ze zastávky Hlavní nádraží (dnešní) vedena přes Dornych a Plotní k novému Hlavnímu nádraží a dále k Heršpické
 - **8B** ve směru z Líšně je ze zastávky Hlavní nádraží (dnešní) vedena po trase linky 1 směr Bystrc. Linka 8B je výsledkem spojení části dnešní linky 1 v úseku Bystrc – Hlavní nádraží a části dnešní linky 8 v úseku Líšeň – Hlavní nádraží. Rozsah provozu a intervaly pro linky 8B jsou převzaty podle dnešní linky 8
 - Na základě analýzy vytížení spojů je na lince 8B navrženo posílení provozu v úseku Novolíšeňská – Nové Sady o 10 párů spojů ve špičkové hodině
- **Linka 9** je rozdělena na dvě nové linky:
 - **9A** ve směru z Lesné je od zastávky Zelný trh vedena přes Nové Sady a Bulvár k novému Hlavnímu nádraží a dále směr Plotní a Komárov
 - **9B** ve směru od Staré Osady je ze zastávky Hlavní nádraží (dnešní) vedena směr Nové Sady, kde je ukončena
- **Linka 10** je od Masné vedena ulicí Zvonařka k novému Hlavnímu nádraží a dále přes Bulvár a podjezdem v Úzké na Nové Sady, kde je ukončena
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen provoz kapacitnějších vozidel (spřažené soupravy nebo kloubová vozidla)
- **Linka 12** je od Zvonařky vedena k novému Hlavnímu nádraží a dále k Heršpické

Žádné další úpravy systému tramvajové dopravy na území města Brna výhradně pro variantu A nejsou navrhovány. Ve variantě A tedy dojde k úpravám v systému tramvajové dopravy tak, jak je popsáno u invariantních změn a zároveň změn popsaných výše. Návrh řešení uspořádání tramvajových tratí v tomto území byl posuzován a projednáván v rámci zpracování jiných dokumentací. Návrh konkrétních úprav linkového vedení tramvajových spojů byl posouzen zpracováním přepravní prognózy, z jejíž výsledků vyplynulo, že takto upravený systém z přepravního hlediska funkční. Podrobné vyhodnocení přepravní prognózy je popsáno v díle B4 Dopravní model a přepravní prognóza.

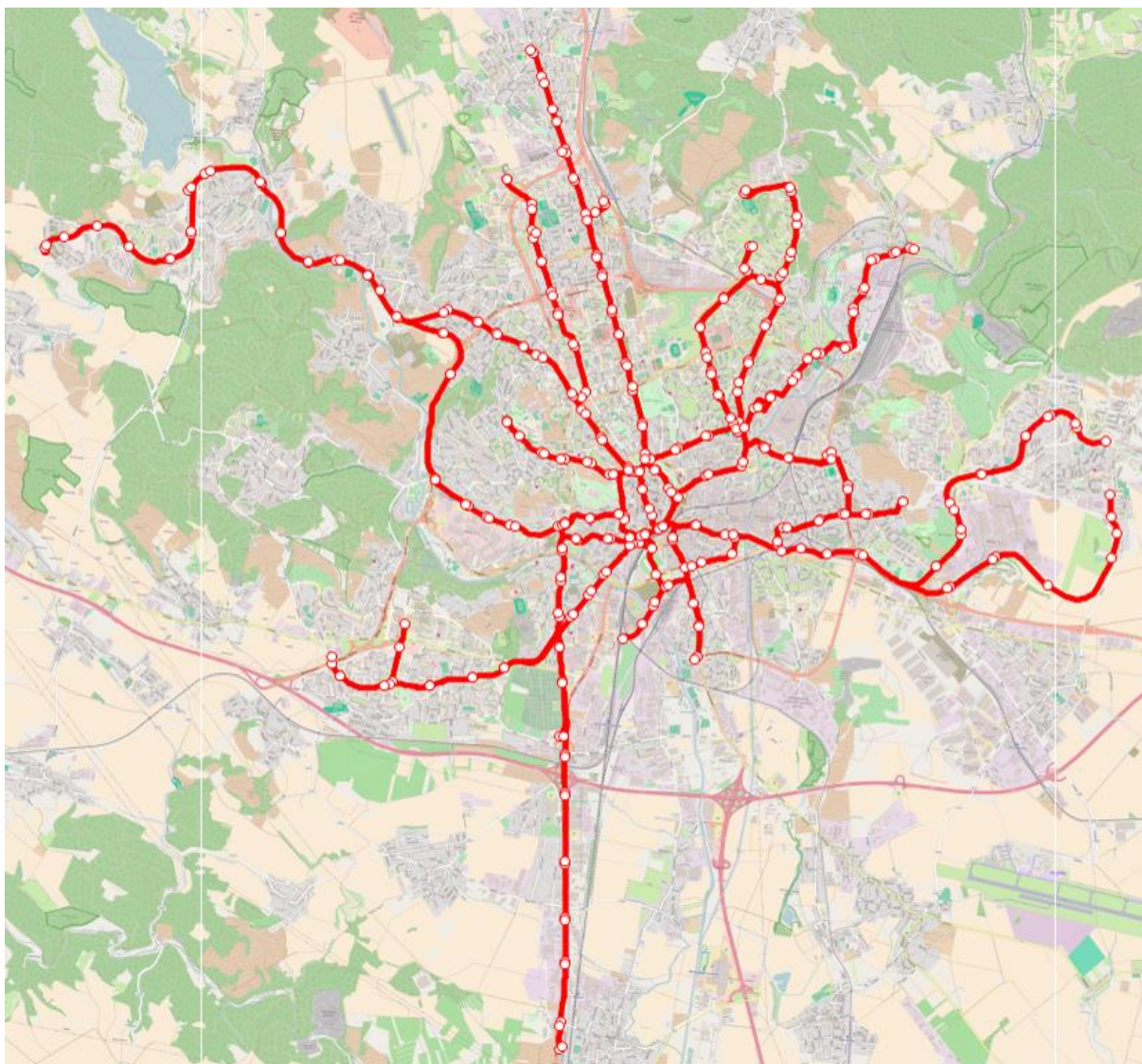
Schémata navrhovaného výhledového linkového vedení tramvají pro variantu A jsou zobrazena na následujících obrázcích a rovněž v samostatných grafických přílohách.

Obrázek 63 – Linkové vedení tramvaji – varianta A – Řeka



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 64 – Schéma tramvajových tratí – rok 2035, varianta A – Řeka



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.3.3. Návrh rozvoje trolejbusové dopravy

Kromě výše popsaných invariantních staveb je ve variantě Řeka uvažováno s těmito dalšími trolejbusovými tratěmi.

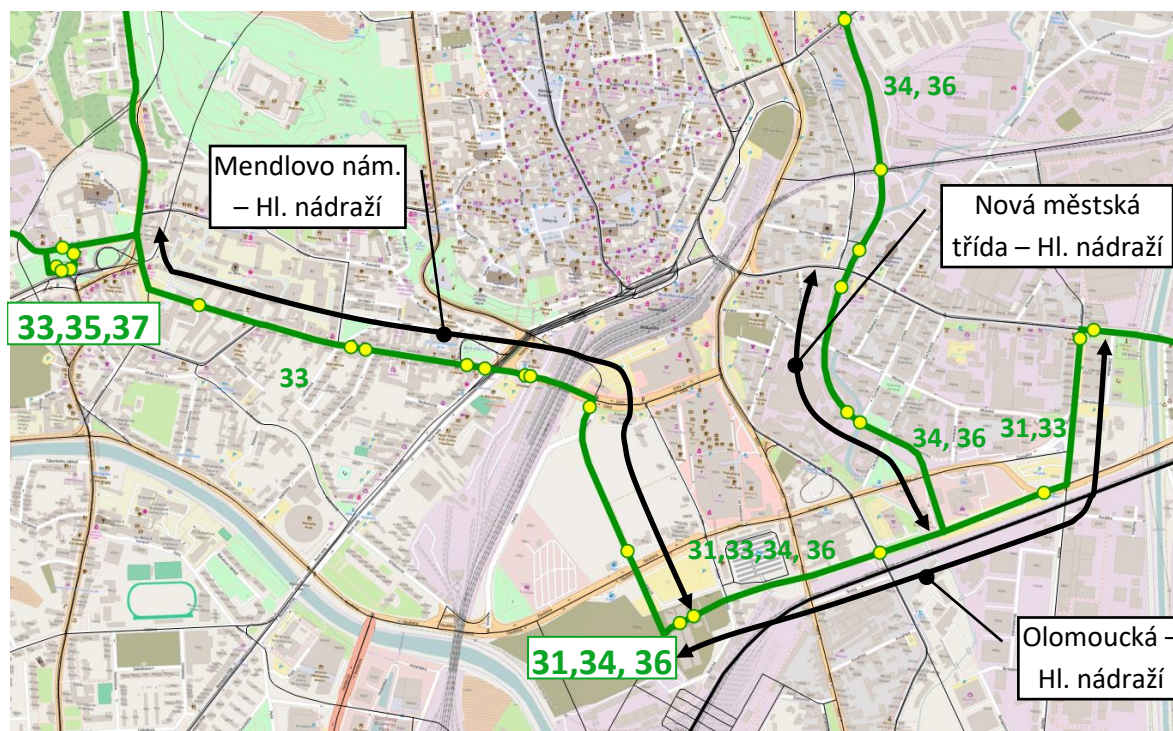
- Prodloužení trati Mendlovo náměstí – Hlavní nádraží
- Nová trať Olomoucká – Hlavní nádraží
- Nová městská třída – Hlavní nádraží

Úprava trolejbusových linek:

- **Linka 31** je z Masné vedena přes Zvonařku k novému Hlavnímu nádraží
- **Linka 33** je z Masné vedena přes Zvonařku, Hlavní nádraží a Bulvár na Mendlovo náměstí
- **Linky 34, 36** jsou od Nové městské třídy vedeny ke Zvonařce a novému Hlavnímu nádraží
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na obou linkách provoz kapacitnějších kloubových vozidel a souhrnné posílení v úseku Nám. 28. října – Vlhká o 6 párů spojů ve špičkové hodině.
- **Linky 33 a 37** jsou provozně propojeny do jedné tangenciální linky bez nutnosti přestupu na Mendlově náměstí

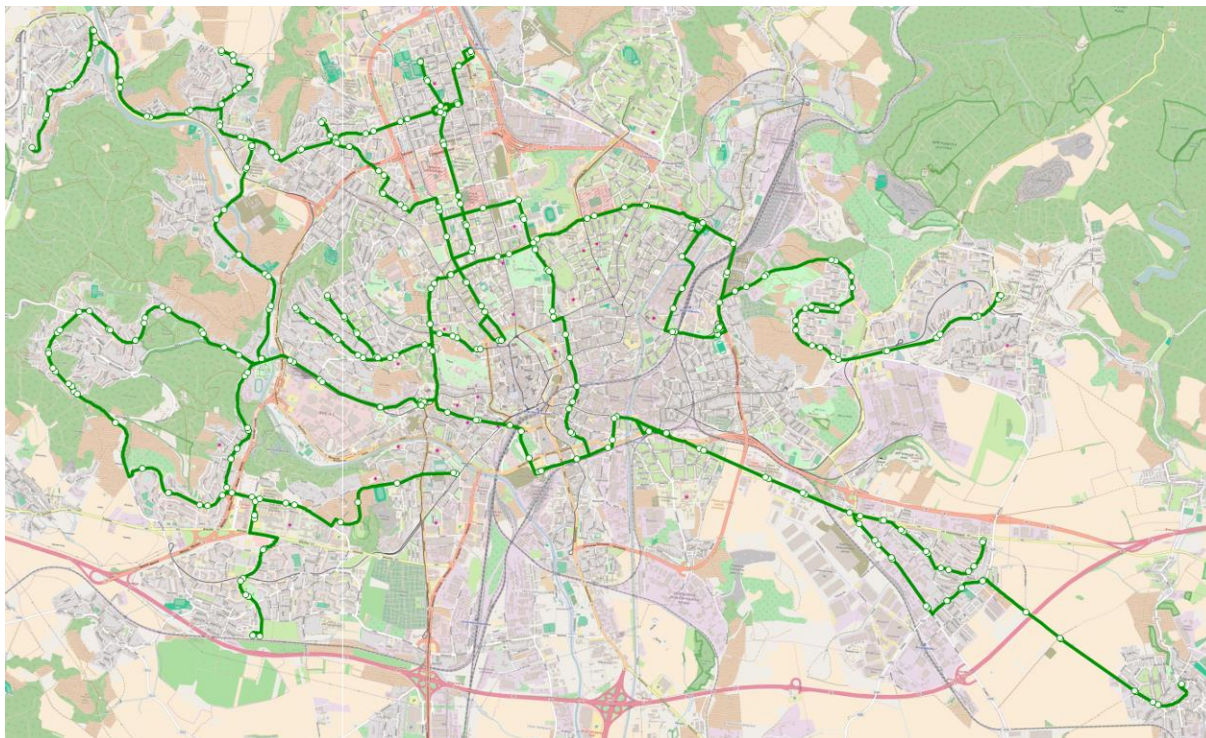
Schématy navrhovaného linkového vedení trolejbusů pro variantu A jsou zobrazena na následujících obrázcích a rovněž v samostatné grafické příloze.

Obrázek 65 – Linkové vedení trolejbusů – varianta A – Řeka



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 66 – Schéma trolejbusových tratí – rok 2035, varianta A – Řeka



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.3.4. Návrh rozvoje městské autobusové dopravy

Úprava autobusových linek:

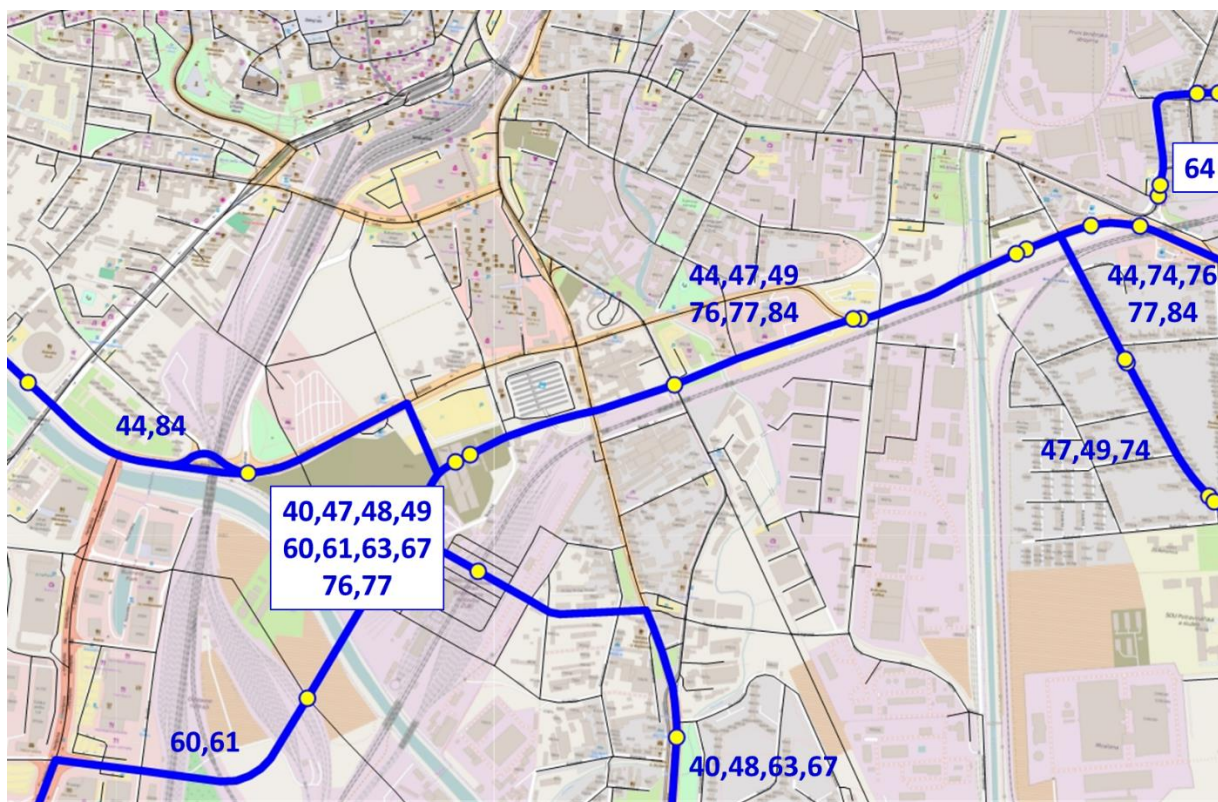
- **Linky 40, 48, 63** jsou z Komárova odkloněny k novému Hlavnímu nádraží
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na lince 63 provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- **Linky 47, 49, 77** jsou ve směru od Černovice odkloněny k novému Hlavnímu nádraží
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na lince 49 provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- **Linky 44, 84** jsou v úseku Křídlovická – Hladíkova vedeny kolem nového Hlavního nádraží
 - U **linky 44** je z důvodu překračování kapacity navrženo posílení provozu v úseku Mendlovo nám. → Královo Pole, nádr. o 5 spojů ve špičkové hodině
 - U **linky 84** je z důvodu překračování kapacity navrženo posílení provozu v úseku Stará Osada → Mendlovo nám. o 5 spojů ve špičkové hodině a v úseku Pisárky → Královo Pole, nádr. o 2 spoje ve špičkové hodině
- **Linky 60, 61** jsou ve směru od Ústředního hřbitova odkloněny po nové Rosické k novému Hlavnímu nádraží
- **Linka 67** je rozdělena na dvě samostatné linky:
 - **67A** v trase Jundrov – NC Královo Pole
 - **67B** Hlavní nádraží – AVION Shopping Park

- Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na lince 67B provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- **Linka 76** – je vedena k novému Hlavnímu nádraží
- **Linka 77** – mezi zastávkami Těžební a Vlastimila Pecha zajíždí k žel. zastávce Černovická terasa
- **Linka 78** – na základě analýzy vytížení spojů je na lince navržen provoz kapacitnějších kloubových vozidel

Tyto změny jsou přímo vyvolány přestavbou ŽUB ve variantě A – Řeka. K dalším změnám ve vedení autobusových linek může dojít z důvodu rozvoje území a změn komunikační sítě. Tyto změny však nemají souvislost s přestavbou ŽUB.

Schéma navrhovaného linkového vedení městských autobusů pro variantu A v okolí Hlavního nádraží je znázorněno na následujícím obrázku, schémata pro širší území jsou pak předmětem samostatných grafických příloh.

Obrázek 67 – Linkové vedení městských autobusů – varianta A – Řeka



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.3.5. Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy

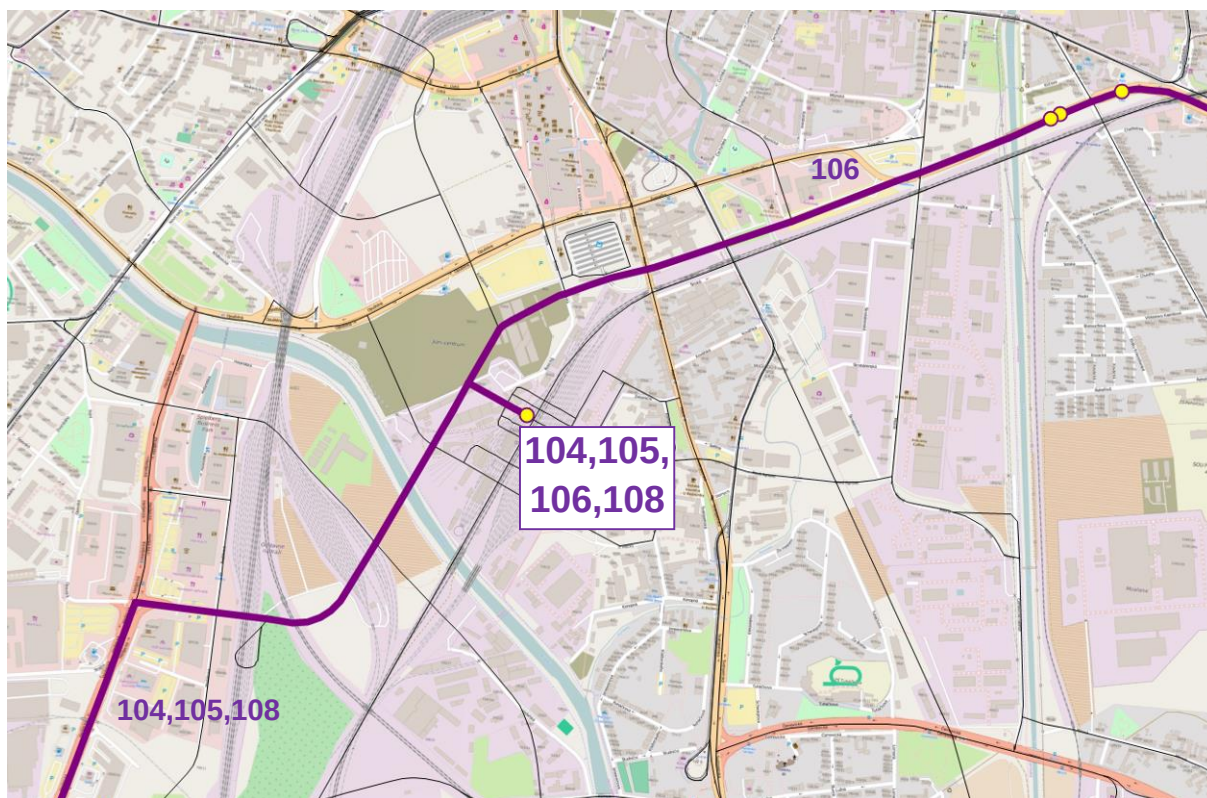
Úprava autobusových linek:

- **Linky 104, 105, 108** jsou z Heršpické ulice vedeny ulicí Bidláky a po nové komunikaci k Hlavnímu nádraží

- **Linka 109** je zkrácena do zastávky Sokolnice, žel. st. (v souvislosti se zavedením 15minutového taktu Brno – Sokolnice)
- **Linka 106** je vedena podél železniční tratě k Hlavnímu nádraží; ve špičkách pracovních dnů jede v celé trase Kyjov – Brno, hlavní nádraží, v sedle pracovních dnů a o víkendech jsou všechny spoje ukončeny ve Slavkově
- **Linka 107** je zrušena (v souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov)
- **Linka 621** je zkrácena do trasy Hostěrádky-Rešov – Rousínov (v souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov)

Schéma linkového vedení příměstských autobusů pro variantu A v okolí Hlavního nádraží je znázorněno na následujícím obrázku, schéma pro širší území je pak předmětem samostatné grafické přílohy.

Obrázek 68 – Linkové vedení příměstských autobusů – varianta A – Řeka



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.4. Rok 2035 – Varianta B – Petrov

Ve variantě B (Petrov) přestavby ŽUB jsou v oblasti Trnitá-Heršpická navrženy dvě nové tramvajové tratě a jedna trolejbusová trať, se kterými opět souvisí i změna linkového vedení tramvají, trolejbusů a autobusů. Všechny úpravy jsou popsány v následujícím textu. Nové linkové vedení MHD je pouze informativní, vychází ze současného linkového vedení a ze studie „Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB“ a slouží primárně pro účely dopravního modelování výhledového stavu. Skutečné trasy tramvají a trolejbusů v roce 2035 mohou být odlišné.

5.3.4.1. Návrh rozvoje osobní železniční dopravy

V souvislosti s realizací přestavby ŽUB v podobě navržené v rámci varianty B se předpokládá následující linkové vedení dálkových a regionálních vlakových linek:

- **Linka Ex3:** Německo – Ústí nad Labem – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko/Slovensko
- **Linka Ex30:** Bohumín – Přerov – Brno
- **Linka R2:** Brno – Blansko – Letovice – Březová nad Svitavou
- **Linka R5:** Brno – Břeclav – Hodonín
- **Linka R6:** Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou (– Bynice/Staré Město u Uh. Hradiště)
- **Linka R8:** Brno – Ostrava – Bohumín
- **Linka R9:** Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- **Linka R11:** Brno – Jihlava – České Budějovice – Plzeň
- **Linka R12:** Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- **Linka R13:** Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- **Linka R19:** Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- **Linka R31:** Brno – Vyškov – Kroměříž – Zlín
- **Linka S1:** Brno – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní n.
- **Linka S2:** Březová nad Svitavou – Letovice / Boskovice – Blansko – Brno – Střelice – Zastávka u Brna (– Náměšť nad oslavou – Třebíč)
- **Linka S3:** (Žďár nad Sázavou –) Tišnov – Brno – Vranovice – Šakvice – Hustopeče u Brna a Tišnov – Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice
- **Linka S41:** Brno – Střelice – Moravská Bránice – Ivančice/Mirotslav
- **Linka S6:** Brno – Šlapanice – Slavkov u Brna – Nesovice (– Nemotice)
- **Linka S7:** Brno – Vyškov
- **Linka S37:** Brno-Královo Pole – Šlapanice

Konkrétní trasa linek S6, S7, S37, R6, R8, R12, R31 a Ex30 se liší v závislosti na podvariantě:

- V podvariantách **B1b, B1c** jsou linky S7, R6, R8, R12, R31 a Ex30 v úseku Brno – Blažovice vedeny po nové trati, obsluhu původního traťového úseku přes Černovice, Slatinu, Šlapanice a Ponětovice zajišťuje pouze linka S6, doplněná o novou tangenciální linku S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice.
- V podvariantách **B1, B1a, B1d** jsou linky S7, R6, R8, R12, R31 a Ex30 v úseku Brno hl.n. – Blažovice vedeny po nové trati. Linka S6 je v úseku Brno hl.n. – Brno-Tuřany vedena po nové trati mimo Černovice a Slatinu, v úseku Brno-Tuřany – Blažovice pokračuje v původní trase přes Šlapanice a Ponětovice. Obsluhu původního traťového úseku mezi Šlapanicemi a Židenicemi zajišťuje pouze linka nová tangenciální linka S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice. Zastávka Brno-Černovice v těchto podvariantách není obsluhována.
- V podvariantě **B1f** jsou linky S7, R6, R8, R12, R31 a Ex30 v úseku Brno-Slatina – Blažovice vedeny po nové trati, obsluhu původního traťového úseku přes Šlapanice a Ponětovice zajišťuje pouze linka S6, doplněná o novou tangenciální linku S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice.

V rámci samostatných grafických příloh je zpracováno znázornění základního linkového vedení pro podvarianty B1b, B1d a B1f, včetně vyznačení hlavních změn oproti uvažovanému stavu ve variantě Bez projektu. Detailní popis navrhované koncepce osobní železniční dopravy a parametrů jednotlivých vlakových linek ve variantě B je předmětem dílu B2 Dopravní technologie.

5.3.4.2. Návrh rozvoje tramvajové dopravy

Kromě výše popsanych invariantních staveb je ve variantě Petrov uvažováno s těmito dalšími tramvajovými stavbami.

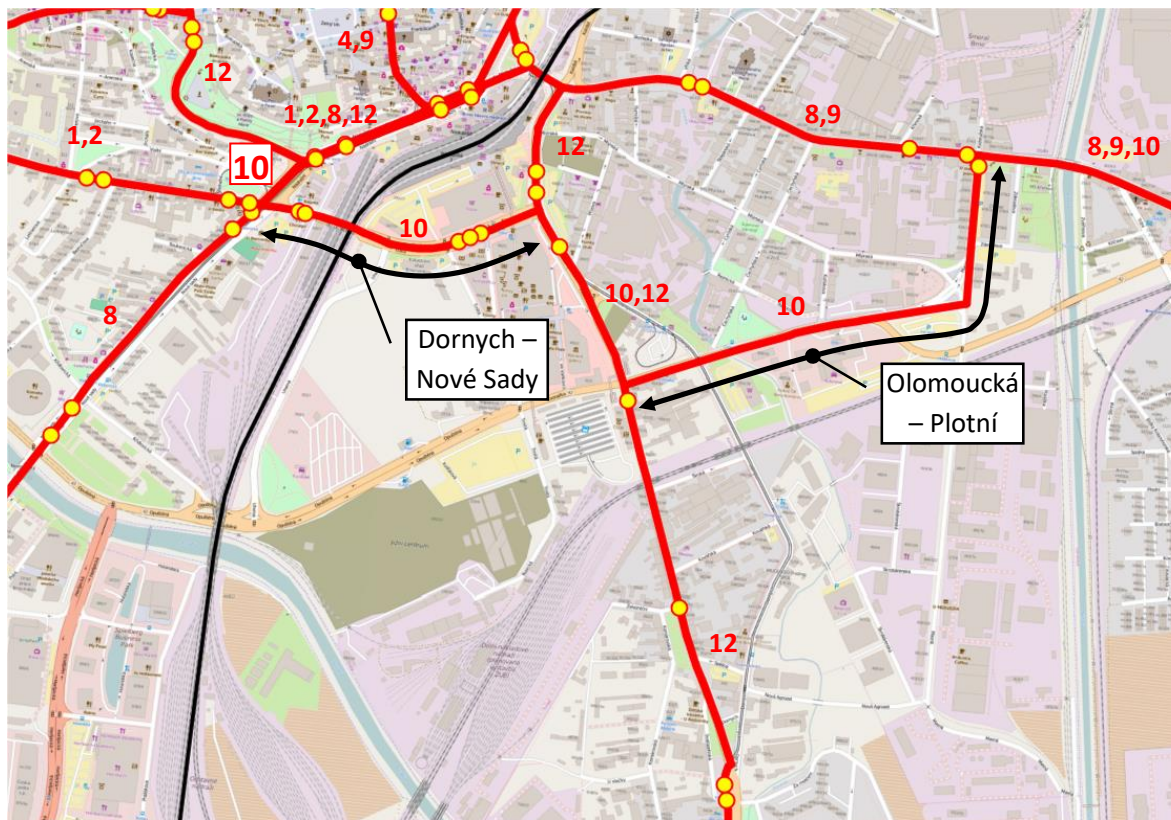
- Tramvajová trať Olomoucká – Plotní
- Tramvajová trať v ulici Úzká v úseku Dornych – Nové Sady

Úprava tramvajových linek:

- **Linka 10** je od Olomoucké vedena ulicemi Masná, Zvonařka, Plotní a Úzká a podjezdem pod železniční tratí do zastávky Nové Sady, kde je ukončena
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen provoz kapacitnějších vozidel (spřažené soupravy nebo kloubová vozidla)

Schémata navrhovaného linkového vedení tramvají pro variantu B jsou zobrazena v samostatných grafických přílohách. Detail linkového vedení v okolí Hlavního nádraží znázorňuje následující obrázek.

Obrázek 69 – Linkové vedení tramvají – varianta B – Petrov



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.4.3. Návrh rozvoje trolejbusové dopravy

Kromě výše popsaných invariantních staveb je ve variantě Petrov uvažováno s jednou novou trolejbusovou tratí.

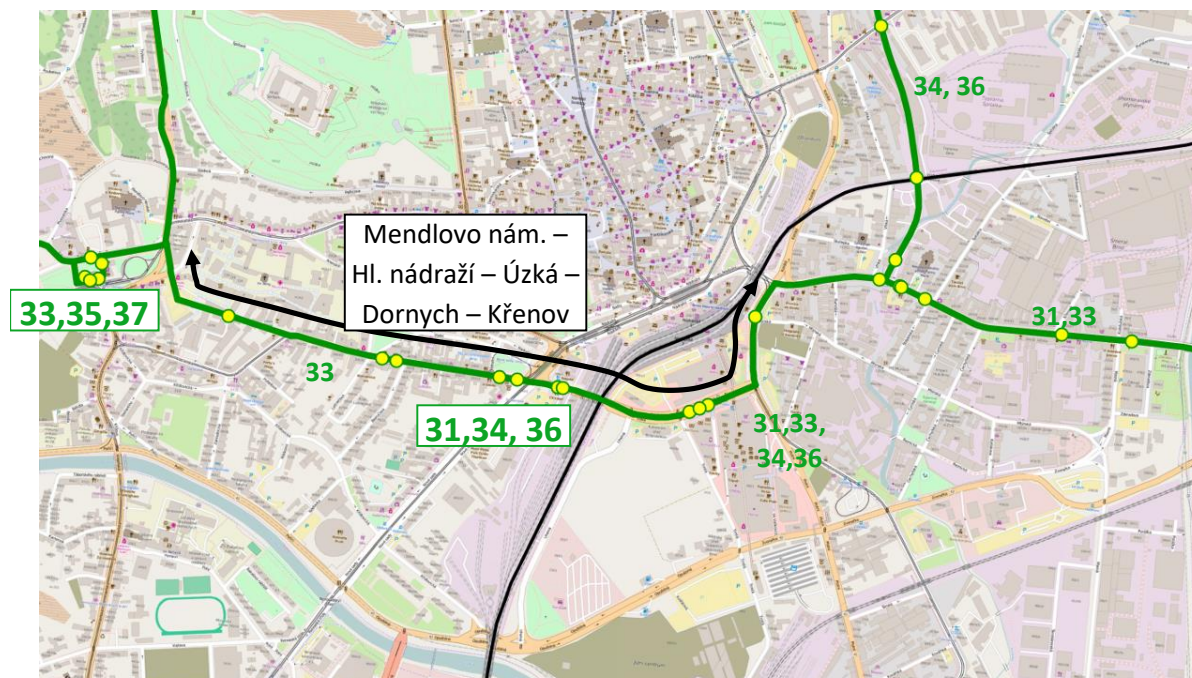
- Prodloužení trati Mendlovo náměstí – Hlavní nádraží – Úzká – Dornych – Křenová

Úprava trolejbusových linek:

- **Linka 31** je ze zastávky Vlhká vedena ulicemi Dornych a Úzká k novému Hlavnímu nádraží
- **Linka 33** je ze zastávky Vlhká vedena ulicemi Dornych a Úzká k novému Hlavnímu nádraží a dále po nové trati na Mendlovo náměstí
- U **linek 31 a 33** je z důvodu překračování kapacity navržen provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- **Linky 34, 36** jsou ze zastávky Vlhká vedeny ulicemi Dornych a Úzká k novému Hlavnímu nádraží.
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na obou linkách provoz kapacitnějších kloubových vozidel a souhrnné posílení v úseku Nám. 28. října – Vlhká o 6 párů spojů ve špičkové hodině.

Schéma navrhovaného linkového vedení trolejbusů pro variantu B je zobrazeno v samostatné grafické příloze. Detail linkového vedení v okolí Hlavního nádraží znázorňuje následující obrázek.

Obrázek 70 – Linkové vedení trolejbusů – varianta B – Petrov



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.3.4.4. Návrh rozvoje městské autobusové dopravy

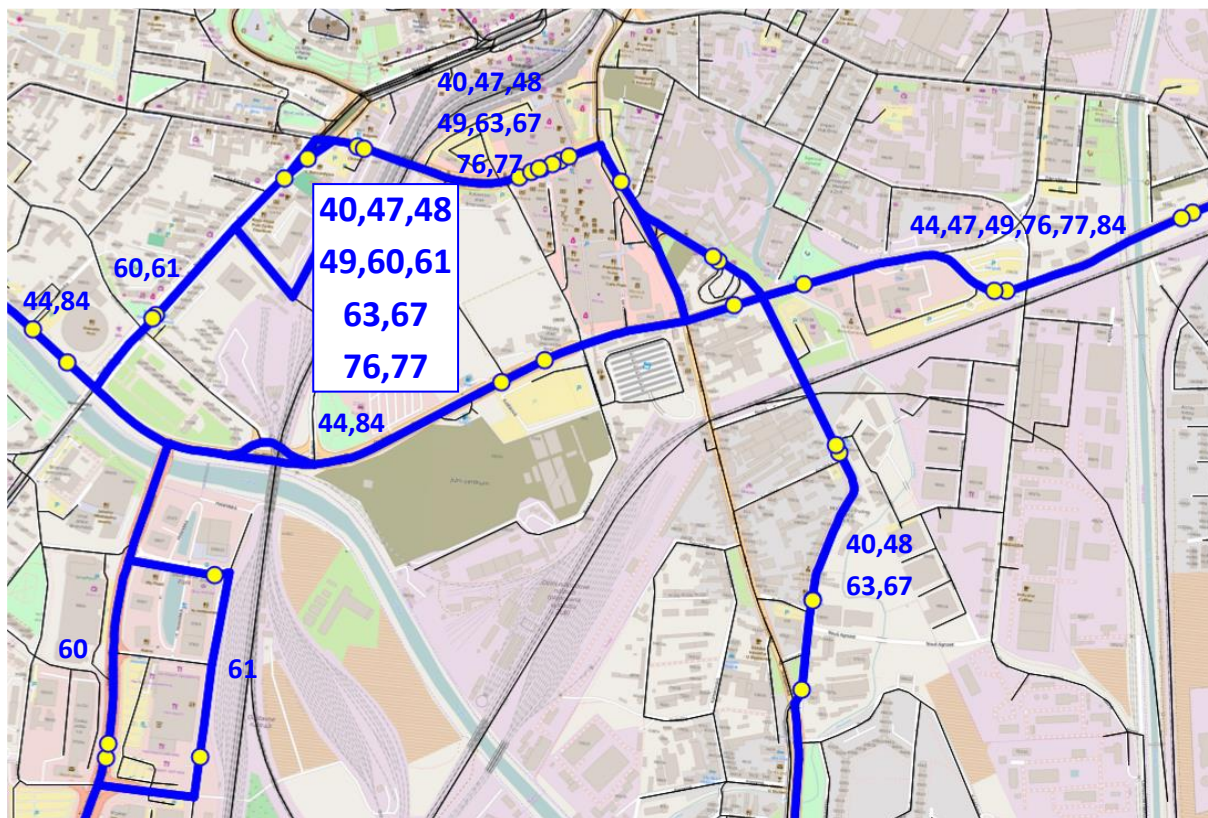
Úprava autobusových linek:

- **Linky 40, 47, 48, 49, 63, 76, 77** jsou z Úzké prodlouženy k Hlavnímu nádraží
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na linkách 48, 49 a 63 provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- **Linky 44, 84** – beze změny trasy
 - U **linky 44** je z důvodu překračování kapacity navrženo posílení provozu v úseku Otakara Ševčíka → Královo Pole, nádr. o 2 spoje ve špičkové hodině
- **Linky 60, 61** jsou zkráceny a ukončeny u Hlavního nádraží
- **Linka 67** je rozdělena na dvě samostatné linky:
 - **67A** v trase Jundrov – NC Královo Pole
 - **67B** Hlavní nádraží – AVION Shopping Park
 - Na základě analýzy vytížení spojů je navržen na lince 67B provoz kapacitnějších kloubových vozidel
- **Linka 77** – mezi zastávkami Těžební a Vlastimila Pecha zajíždí k žel. zastávce Černovická terasa
- U **linek 58 a 78** je z důvodu překračování kapacity navržen provoz kapacitnějších kloubových vozidel

Tyto změny jsou vyvolány přestavbou ŽUB ve variantě Petrov. K dalším změnám ve vedení autobusových linek může dojít z důvodu rozvoje území a změn komunikační sítě. Tyto změny však nemají souvislost s přestavbou ŽUB.

Schémata linkového vedení městských autobusů pro variantu B jsou zobrazeny v samostatných grafických přílohách. Detail linkového vedení v okolí Hlavního nádraží znázorňuje následující obrázek.

Obrázek 71 – Linkové vedení městských autobusů – varianta B – Petrov



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

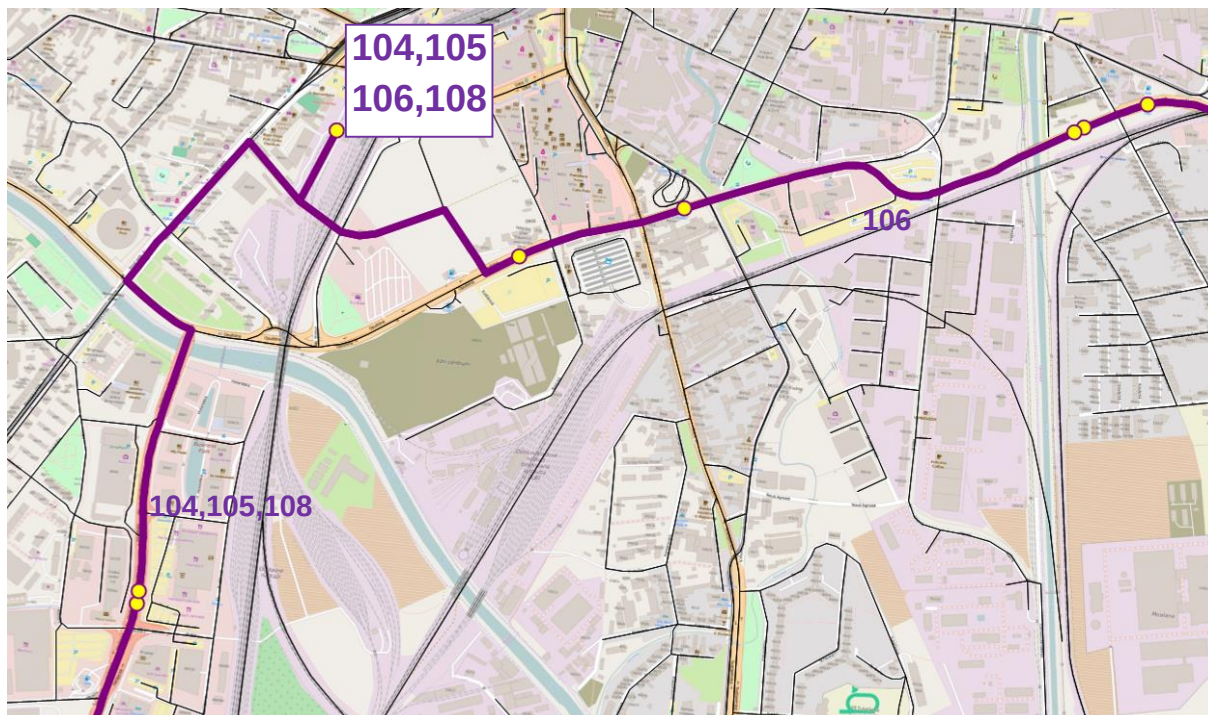
5.3.4.5. Návrh rozvoje regionální autobusové dopravy

Úprava autobusových linek:

- **Linky 104, 105, 108** jsou z Heršpické ulice vedeny ulicí Poříčí a Nové Sady k Hlavnímu nádraží
- **Link 109** je zkrácena do zastávky Sokolnice, žel. st. (v souvislosti se zavedením 15minutového taktu Brno – Sokolnice)
- **Linka 106** je vedena ulicemi Zvonařka a Opuštěná, přes Bulvár a podjezdem pod železniční tratí k Hlavnímu nádraží; ve špičkách pracovních dnů jede v celé trase Kyjov – Brno, hlavní nádraží, v sedle pracovních dnů a o víkendech jsou všechny spoje ukončeny ve Slavkově
- **Linka 107** je zrušena (v souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov)
- **Linka 621** je zkrácena do trasy Hostěrádky-Rešov – Rousínov (v souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov)

Schéma linkového vedení příměstských autobusů pro variantu B je zobrazeno v samostatné grafické příloze. Detail linkového vedení v okolí Hlavního nádraží znázorňuje následující obrázek.

Obrázek 72 – Linkové vedení příměstských autobusů – varianta B – Petrov



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

5.4. Návrh rozvoje systému VHD pro dlouhodobý horizont 2050

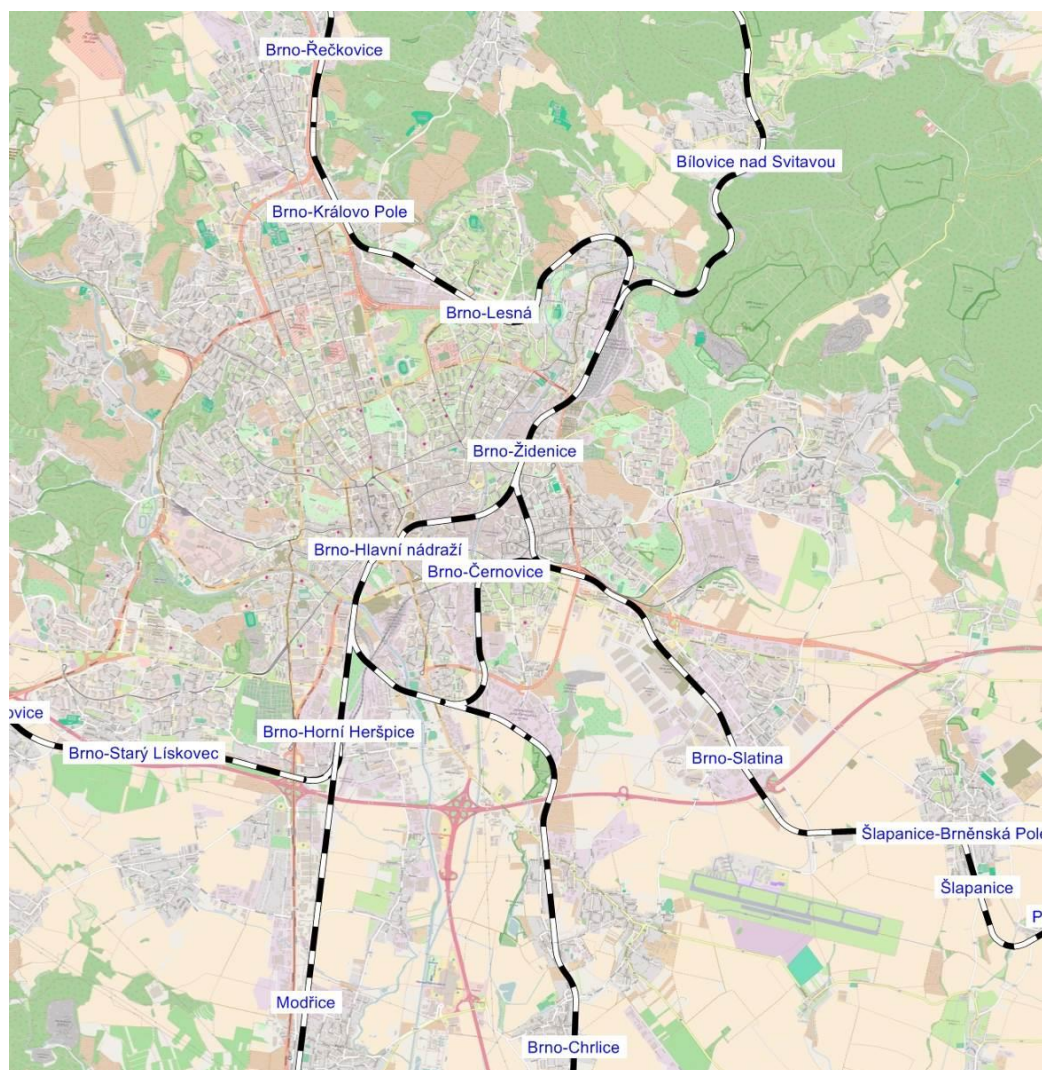
Jelikož se hodnocení variant řešení ŽUB zpracovává pro hodnotící období 30 let od předpokládaného zahájení realizace, bylo nutné stanovit předpoklady rozvoje území v tomto časovém horizontu a navrhnout případné úpravy systému veřejné dopravy. Po roce 2035 bude docházet k rozvoji území dle územního plánu tam, kde jej nebylo dosaženo do tohoto časového horizontu. Tento rozvoj ovšem není tak významný, aby vyvolal nutné změny systému veřejné dopravy. Rozvoj tramvajové a trolejbusové infrastruktury se nepředpokládá, resp. k rozvoji těchto systémů může případně docházet spíše v dosud neurbanizovaných okrajových oblastech města Brna, a možné dopady na konkrétní řešení ŽUB lze tedy s největší pravděpodobností považovat za invariantní. Zásadním dopadem na systém veřejné dopravy nejen v řešeném území tak může být především realizace vysokorychlostního železničního systému, jejímž souvislostem se blíže věnuje kapitola 7.

6. Návrh obsluhy železničních stanic a zastávek systémem MHD

V kapitole 3.5 byla popsána provázanost jednotlivých železničních stanic a zastávek se systémem veřejné hromadné dopravy pro současný stav. Protože pro výhledové horizonty bylo navrženo několik změn v linkovém vedení, změní se ve výhledu u některých železničních stanic rovněž nabídka návazných spojení MHD. Zároveň bylo pro jednotlivé varianty ŽUB navržena realizace některých nových železničních zastávek, které budou nově provázány se systémem městské hromadné dopravy. Obdobně jako pro současný stav je níže uveden výčet a schematické zobrazení spojů veřejné dopravy obsluhujících předmětnou železniční stanici či zastávku. Obrát cestujících ve stanici, jejich směřování a časová dostupnost konkrétních lokalit je předmětem vyhodnocení výstupů z dopravního modelu v díle B4 Dopravní model a přepravní prognóza.

Grafický přehled železničních stanic a zastávek na území města Brna, s jejichž obsluhou je v jednotlivých variantách uvažováno, je uveden na následujících obrázcích. Popis návrhu obsluhy konkrétních stanic a zastávek dle jednotlivých variant je pak uveden v textu níže.

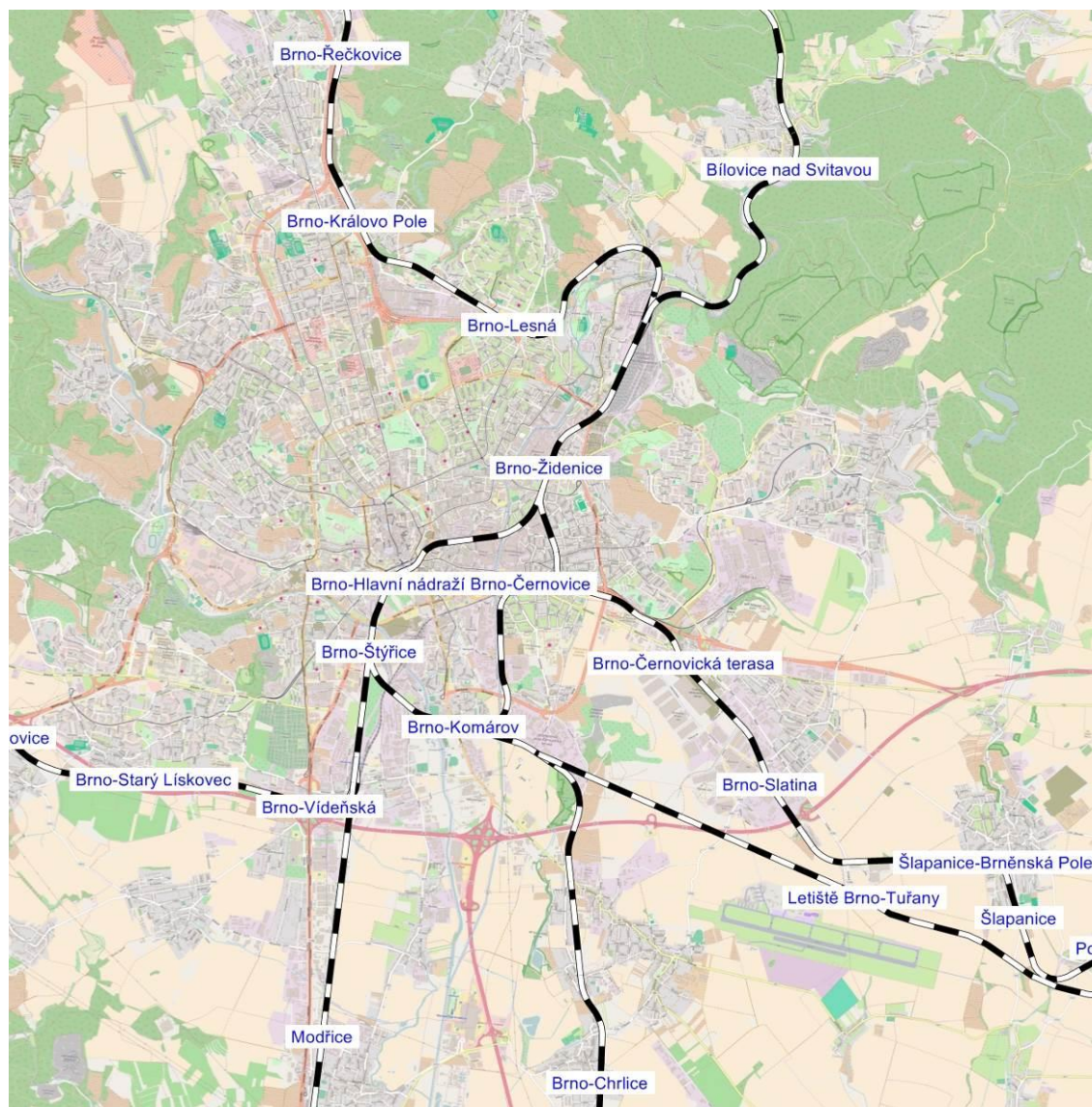
Obrázek 73 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta Bez projektu



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

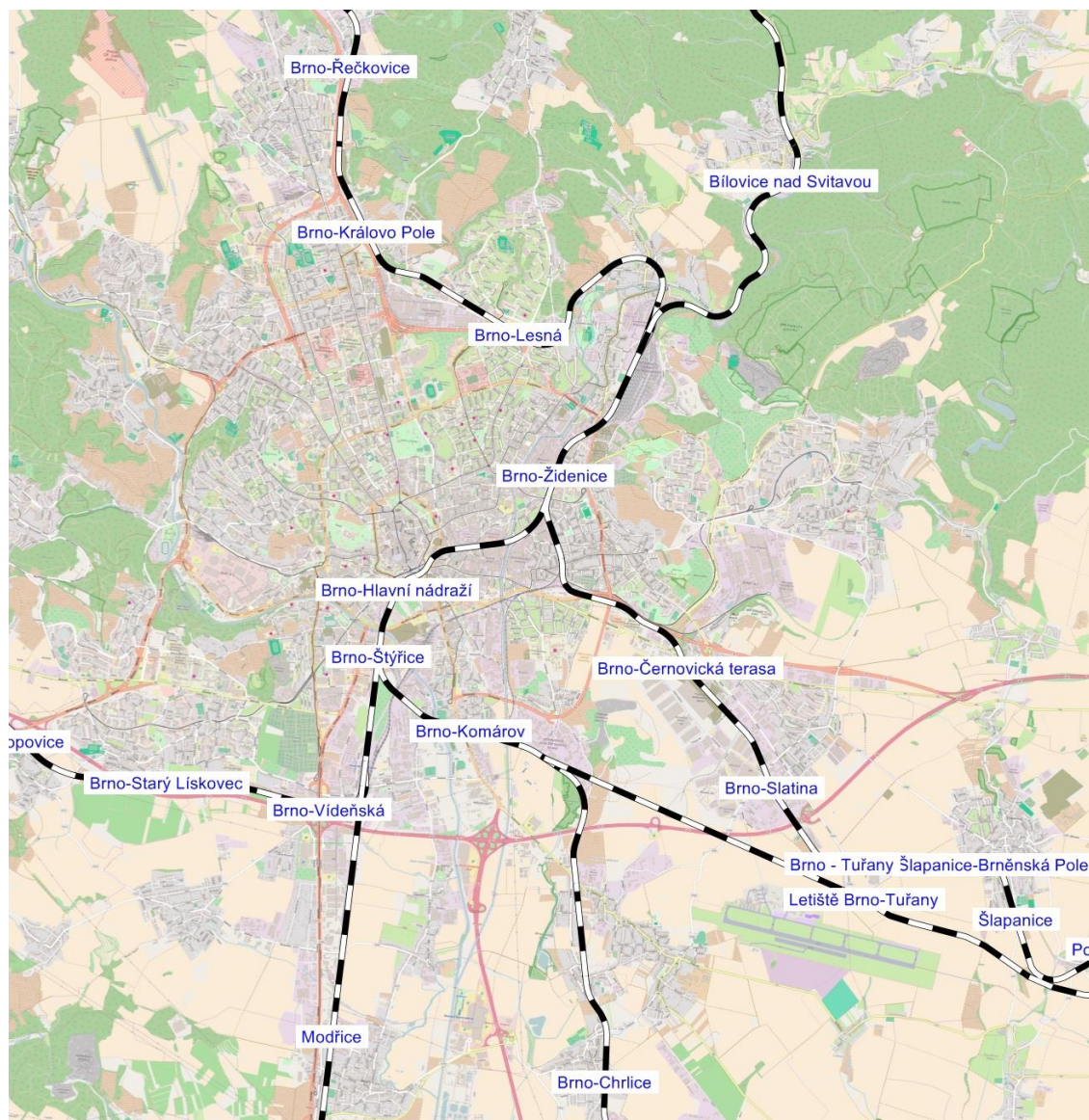
A detailed map of Brno, Czech Republic, illustrating the tram network. The map shows the city's layout with green areas representing parks and forests, and grey areas representing urban development. The tram network is highlighted with thick black lines, some of which are dashed to indicate specific line segments. Key stations and areas are labeled in white boxes with black text, including Brno-Rečkovice, Brno-Královo Pole, Brno-Lesná, Brno-Židenice, Brno-Černovice, Brno-Hlavní nádraží, Brno-Černovická terasa, Brno-Slatina, Brno-Vídeňská, Brno-Starý Lískovec, Brno-Chrlice, Brno-Modřice, Brno-Tuřany, Brno-Letisko, Brno-Slapanice, Brno-Brněnská Pole, Brno-Slapanice, and Brno-Ponava. The map also shows major roads and the Svitava river.

Obrázek 75 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta B1b



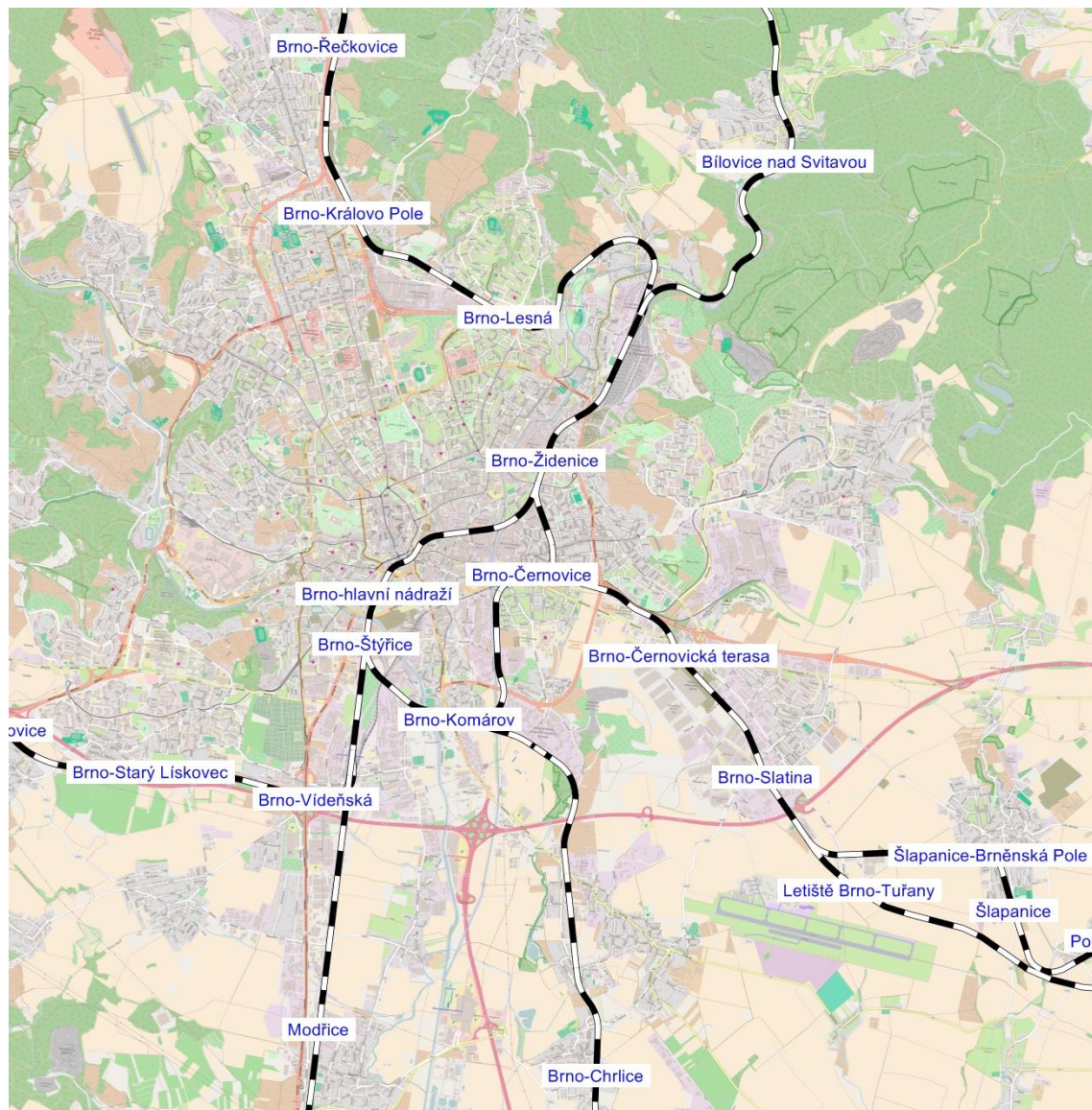
Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 76 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta B1d



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 77 – Železniční síť Brna se stanicemi a zastávkami – varianta B1f



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.1. Brno-Hlavní nádraží

V roce 2020 nedojde ke změně linek obsluhujících stanici Hlavní nádraží. Pouze u tramvajových linek 1 a 8 dojde k prodloužení trasy v Bystřici a u linky 12 se přesune trasa z ulice Dorných do ulice Plotní.

Ve střednědobém a dlouhodobém horizontu se provázanost Hlavního nádraží s navazujícími linkami VHD liší v závislosti na konkrétní variantě.

6.1.1. Varianta Bez projektu

Ve variantě Bez projektu bude na Hlavním nádraží možný přestup na stejné tramvajové linky jako v současném stavu. U některých se změní trasa a ukončení:

- 1 – směr Mendlovo náměstí → Bystrc, Kamechy a Moravské náměstí → Řečkovice
- 2 – směr Ústřední hřbitov → Modřice a Stará osada
- 4 – směr Česká → Náměstí Míru a Obřany
- 8 – směr Nemocnice Bohunice a Líšeň
- 9 – směr Moravské náměstí → Lesná a Stará Osada
- 10 – směr Nové Sady a Stránská Skála → Líšeň
- 12 – směr Komárov a Technologický park

Kromě trolejbusových linek 31 a 33 budou nově k Hlavnímu nádraží zajiždět i trolejbusové linky 34 a 36 po Nové městské třídě.

- 31 – směr Šlapanice
- 33 – směr Slatina
- 34 – směr Nová městská třída → Vychodilova
- 36 – směr Nová městská třída → Komín

Ze stejné konečné jako trolejbusy (tj. u podjezdu do ulice Křenové) bude odjíždět autobusová linka 76 směr Letiště Tuřany.

Navazující autobusové linky na opačné straně železniční tratě v ulici Úzké zůstanou stejné jako v současném stavu. Pouze regionální linky 701 a 702 budou nově zkráceny do terminálu v Líšni.

Obrázek 78 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží a Úzká – varianta Bez projektu



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.1.2. Varianta A – Řeka

Ve variantě A jsou navrženy rozsáhlé změny v linkovém vedení tramvají, trolejbusů a autobusů v souvislosti se změnou polohy Hlavního nádraží. V této variantě bude Hlavní nádraží obsluhováno těmito linkami VHD.

Tramvaje:

- 1 – směr Moravské náměstí → Řečkovice a Heršpická
- 8A – směr Nádražní → Nemocnice Bohunice a Heršpická
- 9A – směr Moravské náměstí → Lesná a Komárov
- 10 – směr Nové Sady a Stránská Skála → Líšeň
- 12 – směr Heršpická a Technologický park

Trolejbusy:

- 31 – směr Šlapanice
- 33 – směr Slatina a Mendlovo náměstí
- 34 – směr Nová městská třída → Vychodilova
- 36 – směr Nová městská třída → Komín

Městské autobusy:

- 40 – směr Sokolnice → Újezd
- 44 – směr Stará Osada → Lesná → Královo Pole → Komín → Pisárky → Mendlovo nám.
- 47 – směr Staré Černovice
- 48 – směr Kobylnice → Prace
- 49 – směr Komárov → Modřice
- 60 – směr Bohunice
- 61 – směr Bohunice
- 63 – směr Komárov → Chrlice
- 67 – směr Avion Shopping Park
- 76 – směr Letiště Tuřany
- 77 – směr Černovická terasa → Slatina → Šlapanice, Evropská / Slatinka
- 84 – směr Mendlovo nám. → Pisárky → Komín → Královo Pole → Lesná → Stará Osada

Příměstské autobusy:

- 104, 105, 108 – směr Pohořelice
- 106 – směr Slavkov

Obrázek 79 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží – varianta A



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.1.3. Varianta B – Petrov

Ve variantě B je poloha Hlavního nádraží téměř totožná s variantou Bez projektu, proto i návazná hromadná doprava v podstatě odpovídá variantě Bez projektu. U tramvají je změna pouze u linky 10, která je vedena ulicí Úzká, trolejbusové linky jsou prodlouženy do nového terminálu, stejně jako autobusové linky.

Tramvaje:

- 1 – směr Mendlovo náměstí → Bystrc, Kamechy a Moravské náměstí → Řečkovice
- 2 – směr Ústřední hřbitov → Modřice a Stará osada
- 4 – směr Česká → Náměstí Míru a Obřany
- 8 – směr Nemocnice Bohunice a Líšeň
- 9 – směr Moravské náměstí → Lesná a Stará Osada
- 10 – směr Nové Sady a Stránská Skála → Líšeň
- 12 – směr Komárov a Technologický park

Trolejbusy:

- 31 – směr Šlapanice
- 33 – směr Slatina a Mendlovo náměstí
- 34 – směr Nová městská třída → Vychodilova
- 36 – směr Nová městská třída → Komín

Městské autobusy:

- 40 – směr Sokolnice → Újezd
- 47 – směr Staré Černovice
- 48 – směr Kobylnice → Prace
- 49 – směr Komárov → Modřice
- 60 – směr Bohunice
- 61 – směr Bohunice
- 63 – směr Komárov → Chrlice
- 67 – směr Avion Shopping Park
- 76 – směr Letiště Tuřany
- 77 – směr Černovická terasa → Slatina → Šlapanice, Evropská / Slatinka

Příměstské autobusy:

- 104, 105, 108 – směr Pohořelice
- 106 – směr Slavkov

Obrázek 80 – Trasy přímých linek od zastávek Hlavní nádraží – varianta B



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.2. Brno-Židenice

Stanice Brno-Židenice bude ve výhledu obsluhována stejnými linkami MHD, navíc kvůli nové trolejbusové trati přes areál Zbrojovky budou v zastávce Kuldova navazovat trolejbusové linky 25, 26 a 27.

- 25 – směr Stará Osada a Mendlovo náměstí → Pisárky → Bohunice → Starý Lískovec
- 26 – směr Stará Osada a Mendlovo náměstí → Pisárky → Kamenný Vrch
- 27 – směr Pálavské náměstí a Tomkovo náměstí

Obsluha stanice Brno-Židenice bude stejná ve všech výhledových variantách.

Obrázek 81 – Trasy přímých linek od zastávek Židenice, nádraží a Kuldova – varianty Bez projektu, A a B



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.3. Brno-Královo Pole

Stanice Brno-Královo Pole bude ve výhledovém období ve všech variantách obsluhována stejnými linkami jako v současném stavu.

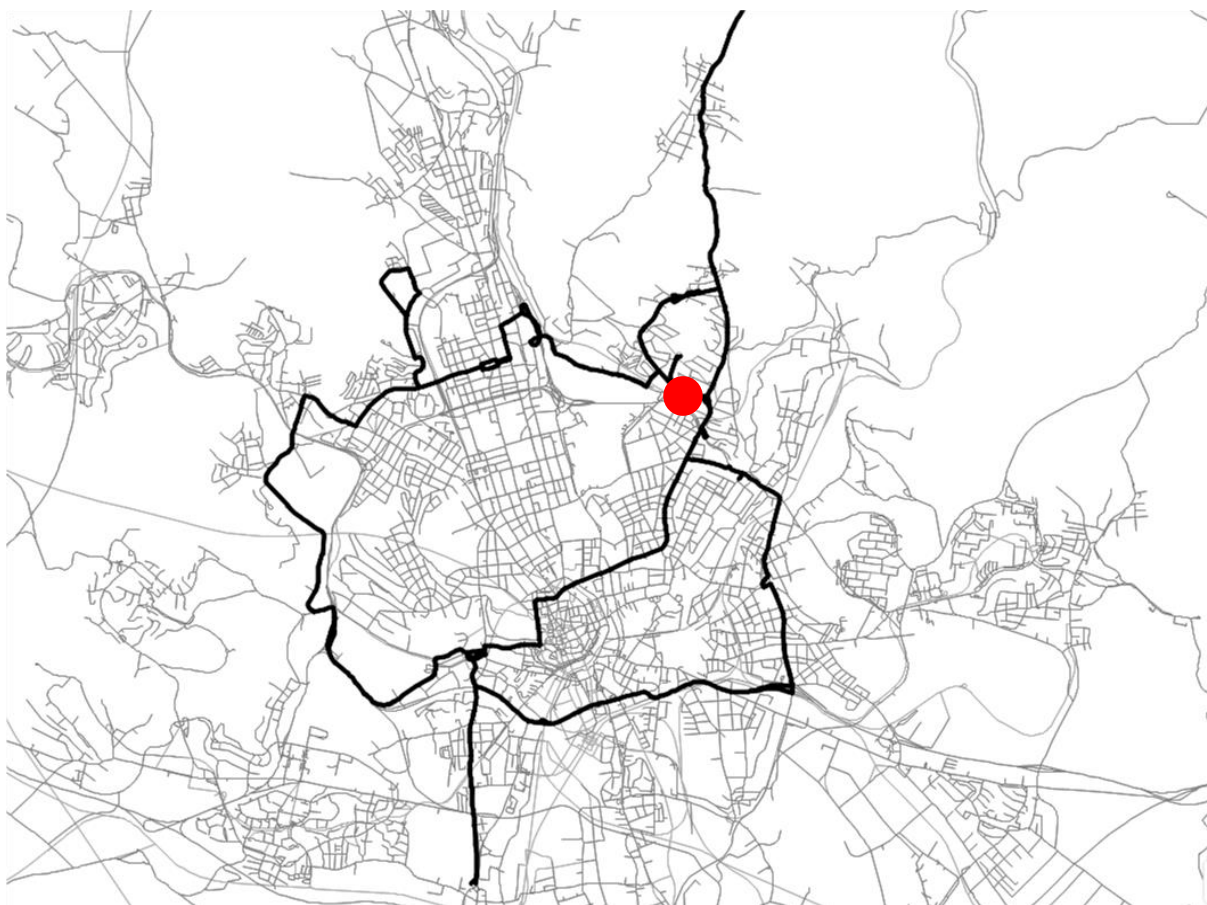
6.4. Brno-Slatina

Stanice Brno-Slatina bude ve výhledovém období ve všech variantách obsluhována stejnými linkami jako v současném stavu. Změní se pouze ukončení některých linek v centru města. Trolejbusová linka 31 a autobusová linka 76 jsou ve variantách A a B ukončeny u nového Hlavního nádraží. Autobusová linka 77 je ve variantách A i B rovněž ukončena u nového Hlavního nádraží a je navíc vedena přes novou železniční zastávku Černovická terasa.

6.5. Brno-Lesná

Stanice Brno-Lesná bude v krátkodobém výhledu obsluhována stejnými linkami jako v současném stavu. Od střednědobého horizontu bude navíc navazovat tramvajová linka 5 směr Lesná, Haškova / Čertova rokle a Česká → Mendlovo náměstí → Ústřední hřbitov. Zároveň bude zrušena autobusová linka 46.

Obrázek 82 – Trasy přímých linek od zastávky Lesná, nádraží – varianty Bez projektu, A a B



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.6. Brno-Řečkovice

Zastávka Brno-Řečkovice bude ve výhledovém období ve všech variantách obsluhována stejnými linkami jako v současném stavu.

6.7. Brno-Chrlice

Stanice Brno-Chrlice bude ve výhledovém období ve všech variantách obsluhována stejnými linkami jako v současném stavu. Změní se pouze ukončení autobusové linky 63 v centru města, která je ve variantách A a B ukončena vždy u nového Hlavního nádraží

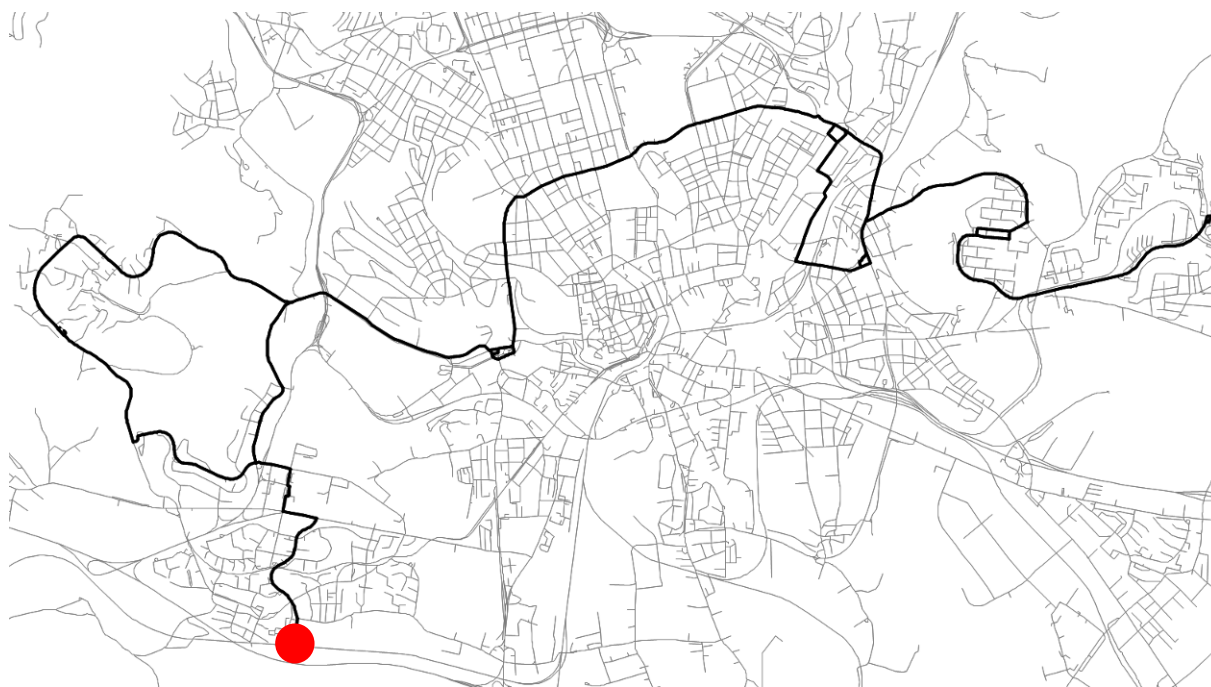
6.8. Brno-Starý Lískovec

Zastávka Brno-Starý Lískovec bude ve výhledu obsluhována trolejbusovými linkami, prodlouženými ze zastávky Osová.

- 25 – směr Nemocnice Bohunice → Pisárky → Mendlovo náměstí → Stará Osada → Novolíšeňská → Jírova
- 37 – směr Nemocnice Bohunice → Kohoutovice → Pisárky → Mendlovo náměstí

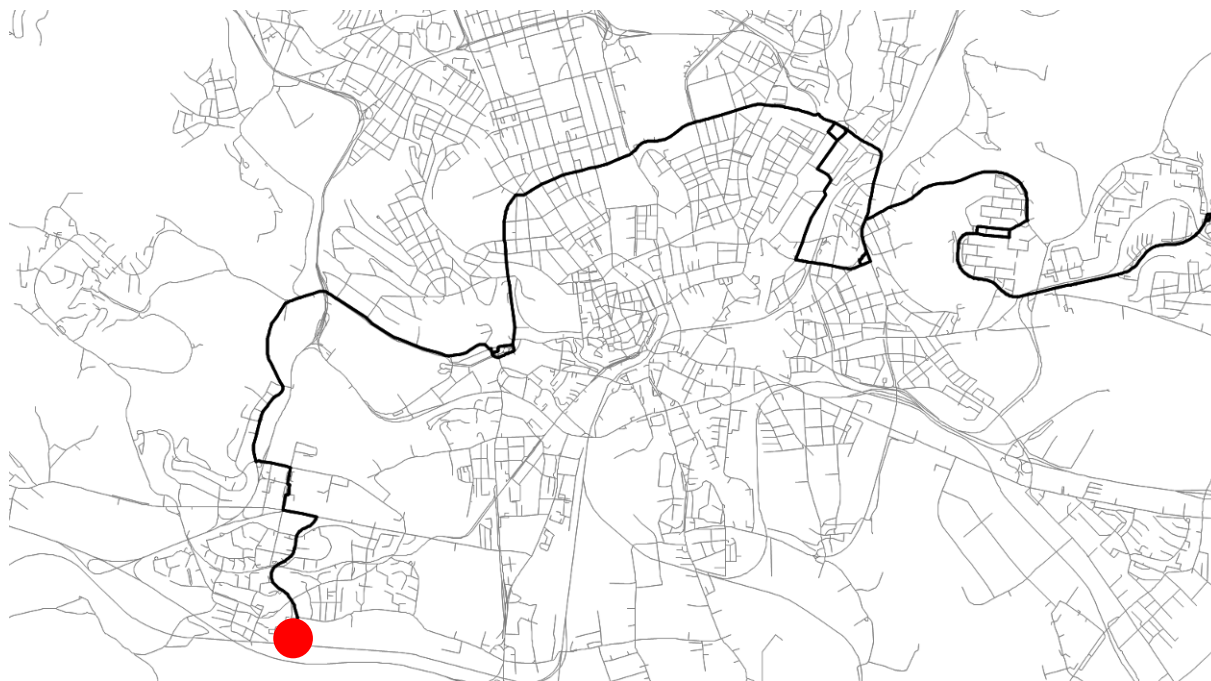
V roce 2020 budou k železniční zastávce zajíždět obě linky, od roku 2035 pouze linka 25, neboť linka 37 je nově vedena od nemocnice Bohunice přes Vinohrady do zastávky Vojtova.

Obrázek 83 – Trasy přímých linek od zastávky Starý Lískovec, nádraží – rok 2020



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 84 – Trasy přímých linek od zastávky Starý Lískovec, nádraží – roky 2035 a 2050

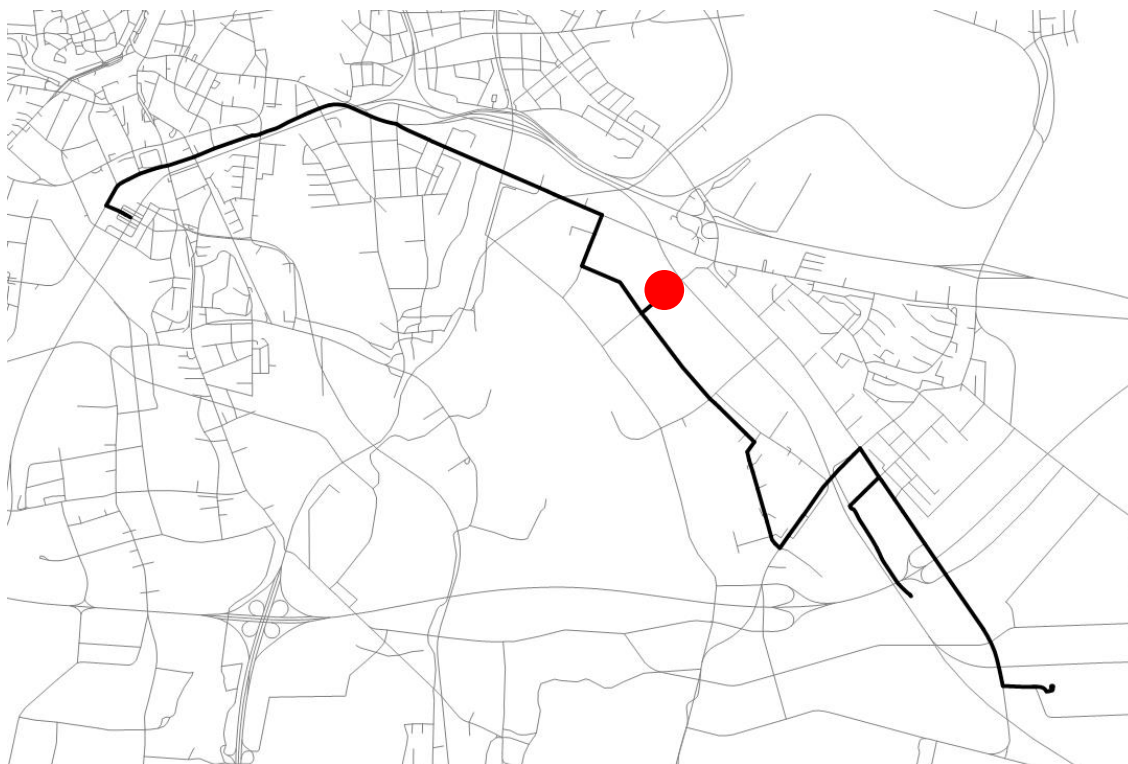


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.9. Brno-Černovická terasa

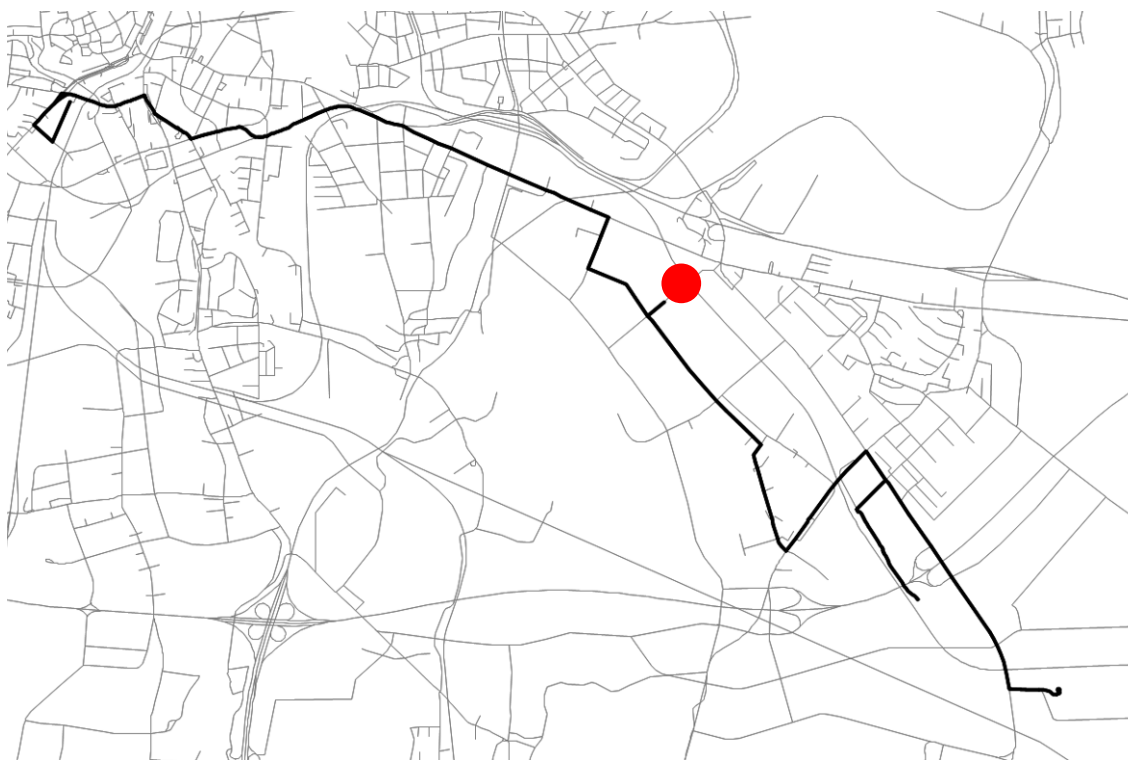
Zastávka Brno-Černovická terasa bude ve výhledu obsluhována autobusovou linkou 77 ve směru Slatina → Šlapanice, Evropská / Slatinka a ve směru Hlavní nádraží. Vedení a ukončení linky v centru města se v projektových variantách A a B liší v závislosti na konkrétní poloze Hlavního nádraží. Ve variantě Bez projektu není železniční zastávka v provozu.

Obrázek 85 – Trasy přímých linek od zastávky Černovická terasa – varianta A



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

Obrázek 86 – Trasy přímých linek od zastávky Černovická terasa – varianta B



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.10. Brno-Černovice

Vazba na MHD ze zastávky Černovice závisí na konkrétní variantě. Ve variantě Bez projektu zůstává v dnešní poloze, ve variantě A je zastávku přemístěna u ulice Olomoucká a je zde vybudován nový terminál pro MHD. Ve variantách B1b a B1f je zastávka rovněž přemístěna k ulici Olomoucká, avšak není uvažováno s terminálem MHD, ve variantě B1d zastávka není v provozu.

6.10.1. Varianta Bez projektu

Vzhledem k poloze a nízkému obratu zastávky ve variantě Bez projektu není vazba na hromadnou dopravu významná.

6.10.2. Varianta A – Řeka

Ve variantě A je v terminálu u zastávky Černovice ukončena autobusová linka 64. Přímou obsluhu zastávky v této variantě zajišťují tyto tramvajové, trolebusové a autobusové linky.

Tramvaje:

- 8B – směr Mendlovo náměstí → Bystrc → Kamechy a Líšeň
- 9B – směr Stará Osada a Hlavní nádraží → Nové Sady
- 10 – směr Hlavní nádraží → Nové Sady a Stránská Skála → Líšeň

Trolejbusy:

- 31 – směr Šlapanice a Hlavní nádraží
- 33 – směr Slatina a Hlavní nádraží → Mendlovo náměstí

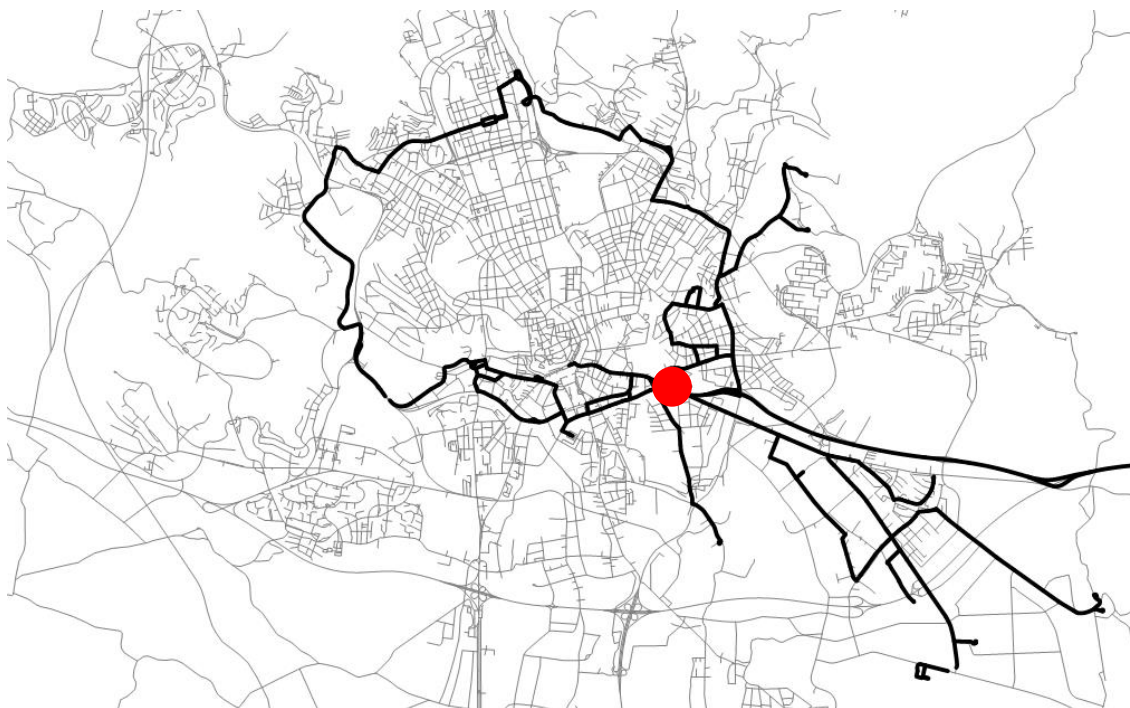
Městské autobusy:

- 44 – směr Stará Osada → Lesná → Královo Pole → Komín → Pisárky → Mendlovo nám.
- 47 – směr Staré Černovice a Hlavní nádraží
- 64 – směr Stará Osada → Červený písek
- 74 – směr Staré Černovice a Stará Osada → Červený písek
- 76 – směr Letiště Tuřany
- 77 – směr Slatina → Šlapanice, Evropská / Slatinka a Hlavní nádraží
- 84 – směr Hlavní nádraží → Mendlovo nám. → Pisárky → Komín → Královo Pole → Lesná → Stará Osada

Příměstské autobusy:

- 106 – směr Slavkov a Hlavní nádraží

Obrázek 87 – Trasy přímých linek od terminálu Černovice – varianta A



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.10.3. Varianta B – Petrov

Ve skupině variant B bude zastávka Černovice pouze ve variantách B1b a B1f. V těchto variantách se na rozdíl od varianty A neuvažuje s vybudováním terminálu MHD, v zastávce Životského budou navazovat tyto linky VHD.

Tramvaje:

- 8 – Nové Sady → Osová → Nemocnice Bohunice a Líšeň
- 9 – směr Stará Osada a Náměstí Svobody → Moravské náměstí → Lesnická → Čertova rokle
- 10 – směr Úzká → Nové Sady a Stránská Skála → Líšeň

Trolejbusy:

- 31 – směr Šlapanice a Hlavní nádraží
- 33 – směr Slatina a Hlavní nádraží → Mendlovo náměstí

Městské autobusy:

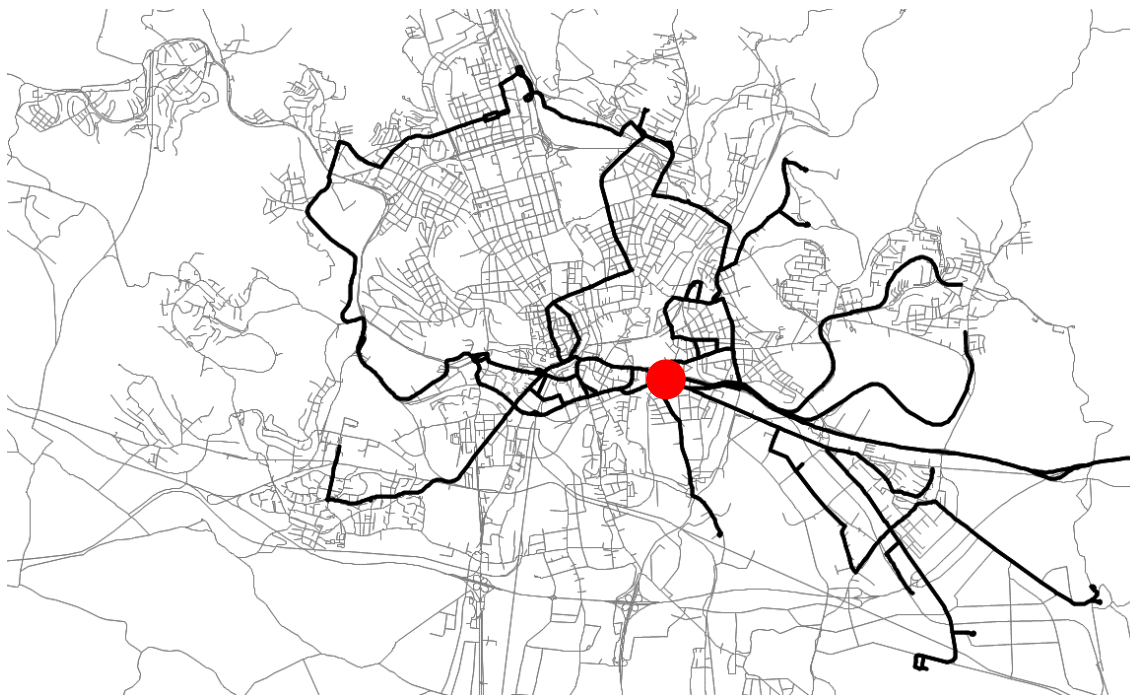
- 44 – směr Stará Osada → Lesná → Královo Pole → Komín → Pisárky → Mendlovo nám.
- 64 – směr Stará Osada → Červený písek
- 74 – směr Staré Černovice a Stará Osada → Červený písek
- 76 – směr Letiště Tuřany a Hlavní nádraží
- 77 – směr Slatina → Šlapanice, Evropská / Slatinka a Hlavní nádraží

- 84 – směr Hlavní nádraží → Mendlovo nám. → Pisárky → Komín → Královo Pole → Lesná → Stará Osada

Příměstské autobusy:

- 106 – směr Slavkov a Hlavní nádraží

Obrázek 88 – Trasy přímých linek ze zastávky Životského – varianty B1b a B1f

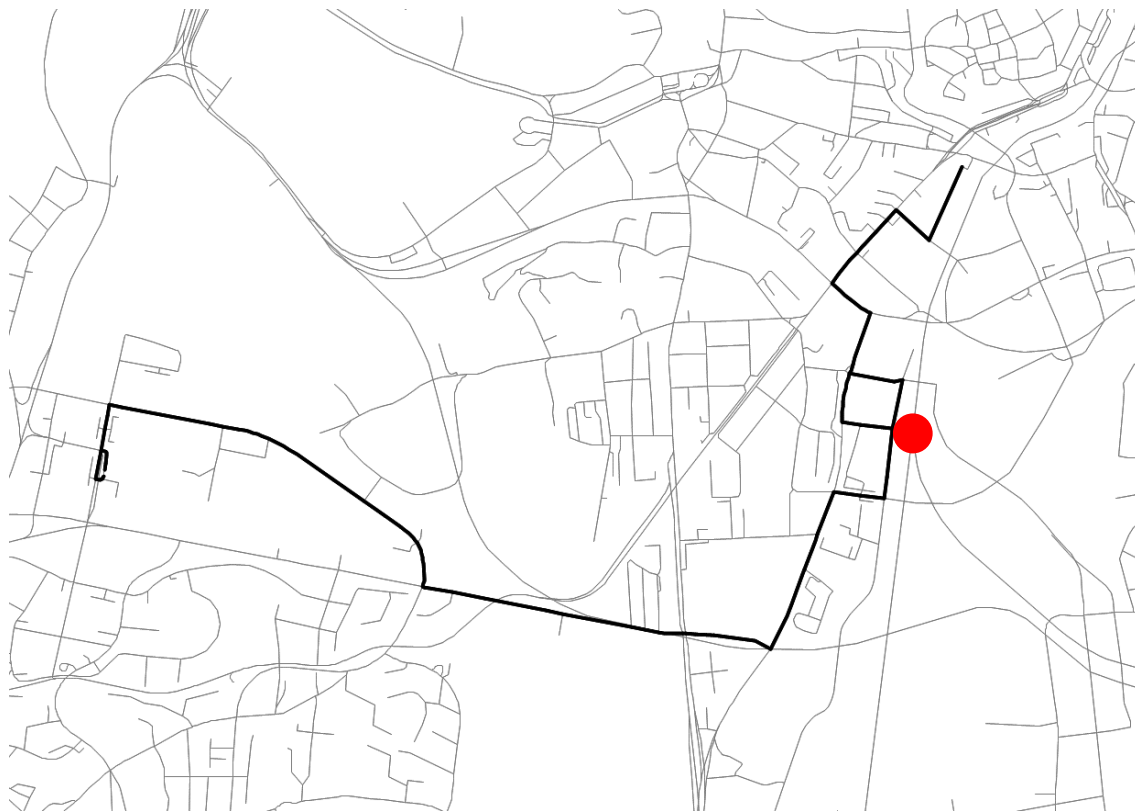


Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.11. Brno-Štýřice

Zastávka Brno-Štýřice je v provozu pouze ve variantě B a je obsluhována autobusovou linkou 61 směr Hlavní nádraží a Ústřední hřbitov → Nemocnice Bohunice.

Obrázek 89 – Trasy přímých linek od zastávky Brno-Štýřice – varianta B



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

6.12. Brno-Komárov

Zastávka Brno-Komárov je v provozu pouze ve variantě B a je obsluhována těmito linkami VHD ze zastávky Sazenice.

Městské autobusy:

- 40 – směr Sokolnice → Újezd a Hlavní nádraží
- 48 – směr Kobylnice → Prace a Hlavní nádraží
- 63 – směr Komárov → Chrlice a Hlavní nádraží
- 67 – směr Avion Shopping Park a Hlavní nádraží

Přibližně 400 m od železniční zastávky se nachází zastávka Komárov, kde je možný přestup na další linky MHD.

Tramvaje:

- 12 – směr Zvonařka → Nové Sady → Česká → Technologický park

Městské autobusy:

- 49 – směr Staré Černovice → Tržní → Hlavní nádraží a Přízřenice → Modřice
- 50 – směr Horní Heršpice → Nemocnice Bohunice → Kohoutovice → Bystrc

Příměstské autobusy:

- 509 – směr Chrlice → Rajhradice → Měnín

Obrázek 90 – Trasy přímých linek ze zastávek Sazenice a Komárov – varianta B



Zdroj: dopravní model, AF-CityPlan

7. Návrh změn v systému VHD ve scénáři s realizací VRT

Případná realizace vysokorychlostního železničního systému by měla dopad do systému veřejné dopravy v podobě zvýšeného obratu cestujících v železniční stanici Brno hlavní nádraží, vyjma varianty Bez projektu, ve které nelze vysokorychlostní systém vybudovat. Vybudováním vysokorychlostního systému bude dosaženo nové dopravní nabídky, která bude výrazně konkurovat ostatním dopravním systémům v oblasti dálkové veřejné dopravy, konkrétně se jedná o dálkovou autobusovou dopravu a konvenční dálkovou železniční dopravu. V případě autobusové dopravy lze předpokládat výrazné omezení nabízených spojů v relacích, které budou nově zajišťovány železniční dopravou využívající vybudované vysokorychlostní tratě. V případě železniční dopravy se obdobně předpokládá přesun cestujících z železničních spojů v těch relacích, kde bude vytvořena lepší dopravní nabídka železničními spoji využívajícími vybudované vysokorychlostní tratě, avšak k redukci nabídky železničních spojů na rozdíl od autobusové dopravy docházet nebude. Oba výše uvedené faktory nebudou mít vliv na systém tramvajové a trolejbusové dopravy, jelikož jsou autobusové terminály v obou variantách přímo provázány s hlavním nádražím. K mírným změnám v počtu nastupujících a vystupujících cestujících v oblasti Hlavního nádraží přesto dojde, a to z důvodu přesunu cestujících z individuální automobilové dopravy a z důvodu vytvoření zcela nových cest, tedy tzv. indukované dopravy.

7.1. Návrh změn v osobní železniční dopravě

V případě scénáře s realizací VRT se v rámci řešené oblasti uvažuje se zavedením nových dálkových vlakových linek, resp. úpravou linkového vedení oproti podobě navrhované pro jednotlivé projektové varianty ve scénáři bez realizace VRT. Přestože prostorové vedení konvenčních tratí v centrální a jihovýchodní oblasti ŽUB i způsob zapojení vysokorychlostní tratě do uzlu se více či méně liší v závislosti na konkrétní variantě, obecná koncepce linek dálkové a regionální železniční dopravy ve scénáři s VRT je shodná ve všech variantách a odpovídá následujícímu linkovému vedení:

- **Linka Ex1:** Praha – VRT – Brno – Ostrava
- **Linka Ex3:** Německo – Ústí nad Labem – Praha – VRT – Brno – Rakousko/Slovensko
- **Linka Ex11:** Brno – VRT – Jihlava – České Budějovice
- **Linka Ex35:** Hradec Králové – Pardubice – Brno
- **Linka R2:** Brno – Blansko – Letovice – Břežová nad Svitavou
- **Linka R4:** Brno – Třebíč – Jihlava
- **Linka R5:** Brno – Břeclav – Hodonín
- **Linka R6:** Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou (– Bylnice/Staré Město u Uh. Hradiště)
- **Linka R8:** Brno – Ostrava – Bohumín
- **Linka R9:** Praha – Havlíčkův Brod – Brno/Jihlava
- **Linka R12:** Brno – Olomouc (– Jeseník/Šumperk)
- **Linka R13:** Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc
- **Linka R19:** Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno
- **Linka R31:** Praha – VRT – Brno – Vyškov – Kroměříž – Zlín
- **Linka S1:** Brno – Sokolnice-Telnice – Křenovice horní n.
- **Linka S2:** Břežová nad Svitavou – Letovice / Boskovice – Blansko – Brno – Střelice – Zastávka u Brna (– Náměšť nad oslavou – Třebíč)

- **Linka S3:** (Žďár nad Sázavou –) Tišnov – Brno – Vranovice – Šakvice – Hustopeče u Brna a Tišnov – Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice
- **Linka S41:** Brno – Střelice – Moravská Bránice – Ivančice/Miroslav
- **Linka S6:** Brno – Šlapanice – Slavkov u Brna – Nesovice (– Nemotice)
- **Linka S7:** Brno – Vyškov
- **Linka S37:** Brno-Královo Pole – Šlapanice

Detailní popis navrhované koncepce osobní železniční dopravy a parametrů jednotlivých vlakových linek ve scénáři s realizací VRT je předmětem dílu B2 Dopravní technologie.

7.2. Návrh změn v neželezniční veřejné dopravě

Zpracováním přepravní prognózy a jejím vyhodnocením bylo posouzeno, k jakému předpokládanému navýšení počtu vystupujících a nastupujících cestujících na Hlavním nádraží dojde v případě výstavby systému vysokorychlostních tratí. Podrobné vyhodnocení přepravní prognózy je popsáno v díle B4 Dopravní model a přepravní prognóza. Výsledkem tohoto vyhodnocení je předpoklad, že v případě scénáře s realizací VRT nebude docházet k takovému navýšení počtu nastupujících a vystupujících cestujících na Hlavním nádraží, které by vyvolávalo nutné změny v systému veřejné dopravy. Proto ani v případě realizace systému vysokorychlostních tratí nejsou pro horizont 2050 navrženy žádné úpravy systému neželezniční veřejné dopravy oproti horizontu 2035 z pohledu provozní koncepce a linkového vedení. Obecně má tedy návrh koncepce veřejné dopravy v jednotlivých základních variantách a scénářích časového horizontu 2050 následující podobu:

	2050 bez realizace VRT	2050 s realizací VRT
Varianta Bez projektu	Koncepce VHD dle varianty Bez projektu roku 2035	X
Varianta A	Koncepce VHD dle varianty A roku 2035	Koncepce VHD dle varianty A roku 2035
Varianta B	Koncepce VHD dle varianty B roku 2035	Koncepce VHD dle varianty A roku 2035

Drobné změny v systému MHD v roce 2050 oproti roku 2035 vyplývají pouze z analýzy vytížení spojů a týkají se změny kapacity nasazovaných vozidel, případně počtu spojů z důvodu posílení provozu v přetížených úsecích.

Mezi rokem 2035 a rokem 2050 bez realizace VRT nedojde na žádné s posuzovaných linek MHD k takové změně ve vytížení, aby bylo nutné v roce 2050 dodatečně upravovat kapacitu nasazovaných vozidel nebo posilovat provoz přidáním spojů. Ve všech variantách roku 2050 bez VRT je rozsah provozu na všech linkách stejný jako v roce 2035.

Ve scénáři s realizací VRT nedojde na žádné s posuzovaných linek MHD k takové změně ve vytížení, aby bylo nutné dodatečně upravovat kapacitu nasazovaných vozidel. Jediné dodatečné změny oproti scénáři bez realizace VRT se týkají počtu spojů, které je nutné přidat v úsecích, kde i v ostatních časových horizontech a scénářích dochází k většímu překročení kapacity. V obou základních projektových variantách A – Řeka i B – Petrov se jedná konkrétně o trolejbusové linky 34 a 36 v úseku Nám. 28. října – Vlhká, kde je navrženo souhrnné posílení provozu ve špičkách

celkem o jeden pár spojů oproti příslušnému scénáři bez realizace VRT. Ve variantě A – Řeka jde pak navíc též o autobusovou linku 84 v úseku Stará Osada → Mendlovo náměstí, kde je navrženo posílení provozu ve špičce o další jeden spoj oproti variantě A bez VRT.

8. Seznam použitých zkratk

EC – vlak EuroCity

Ex – expres

IAD – individuální automobilová doprava

IC – vlak InterCity

IDS – integrovaný dopravní systém

JMK – Jihomoravský kraj

MHD – městská hromadná doprava

MÚK – mimoúrovňová křižovatka

ORP – obec s rozšířenou působností

Os – osobní vlak

R – rychlík

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

Sp – spěšný vlak

ÚP – územní plán

ÚPD – územně plánovací dokumentace

VHD – veřejná hromadná doprava

VMO – Velký městský okruh

VRT – vysokorychlostní trať

ŽUB – železniční uzel Brno

9. Seznam příloh

B.3.1. Schémata stávajícího linkového vedení k 1.12.2015

- B.3.1.1. Stávající síť linek IDS JMK v okolí Brna
- B.3.1.2. Stávající linkové vedení – regionální a dálkové vlaky
- B.3.1.3. Stávající linkové vedení – regionální autobusy IDS
- B.3.1.4.1. Stávající linkové vedení – tramvaje
- B.3.1.4.2. Stávající linkové vedení – tramvaje – centrum
- B.3.1.5. Stávající linkové vedení – trolejbusy
- B.3.1.6.1. Stávající linkové vedení – autobusy MHD
- B.3.1.6.2. Stávající linkové vedení – autobusy MHD – centrum

B.3.2. Schémata navrhovaného linkového vedení ve variantě Bez projektu

- B.3.2.1. Navrhované linkové vedení – regionální a dálkové vlaky – varianta Bez projektu
- B.3.2.2. Navrhované linkové vedení – regionální autobusy IDS – varianta Bez projektu
- B.3.2.3.1. Navrhované linkové vedení – tramvaje – varianta Bez projektu
- B.3.2.3.2. Navrhované linkové vedení – tramvaje – varianta Bez projektu – centrum
- B.3.2.4. Navrhované linkové vedení – trolejbusy – varianta Bez projektu
- B.3.2.5.1. Navrhované linkové vedení – autobusy MHD – varianta Bez projektu
- B.3.2.5.2. Navrhované linkové vedení – autobusy MHD – varianta Bez projektu – centrum

B.3.3. Schémata navrhovaného linkového vedení ve variantě A – Řeka

- B.3.3.1. Navrhované linkové vedení – regionální a dálkové vlaky – varianta A – Řeka
- B.3.3.2. Navrhované linkové vedení – regionální autobusy IDS – varianta A – Řeka
- B.3.3.3.1. Navrhované linkové vedení – tramvaje – varianta A – Řeka
- B.3.3.3.2. Navrhované linkové vedení – tramvaje – varianta A – Řeka – centrum
- B.3.3.4. Navrhované linkové vedení – trolejbusy – varianta A – Řeka
- B.3.3.5.1. Navrhované linkové vedení – autobusy MHD – varianta A – Řeka
- B.3.3.5.2. Navrhované linkové vedení – autobusy MHD – varianta A – Řeka – centrum

B.3.4. Schémata navrhovaného linkového vedení ve variantě B – Petrov

- B.3.4.1.1. Navrhované linkové vedení – regionální a dálkové vlaky – varianta B1b – Petrov
- B.3.4.1.2. Navrhované linkové vedení – regionální a dálkové vlaky – varianta B1d – Petrov
- B.3.4.1.3. Navrhované linkové vedení – regionální a dálkové vlaky – varianta B1f – Petrov
- B.3.4.2. Navrhované linkové vedení – regionální autobusy IDS – varianta B – Petrov
- B.3.4.3.1. Navrhované linkové vedení – tramvaje – varianta B – Petrov
- B.3.4.3.2. Navrhované linkové vedení – tramvaje – varianta B – Petrov – centrum
- B.3.4.4. Navrhované linkové vedení – trolejbusy – varianta B – Petrov
- B.3.4.5.1. Navrhované linkové vedení – autobusy MHD – varianta B – Petrov
- B.3.4.5.2. Navrhované linkové vedení – autobusy MHD – varianta B – Petrov – centrum