

3.5 Předpokládaný rozvoj území a dopravní infrastruktury

Předpokládaný rozvoj v řešeném území je definován ve strategických dokumentech a politikách územního rozvoje, rozvoje dopravní infrastruktury, ekonomického rozvoje atd. Rozvoj území je v příslušných rozvojových politikách řešen hierarchicky z hlediska rozvoje České republiky, rozvoje Jihomoravského kraje a rozvoje města Brna a přilehlé aglomerace. Stejně tak i rozvoj dopravní infrastruktury je předpokládán zvlášť pro dopravní síť mezinárodního a celostátního významu, dopravní síť regionálního významu a dopravní síť místního významu. Návrhy řešení přestavby ŽUB je nutné přizpůsobovat nejen současným přepravním potřebám, ale i předpokládaným výhledovým potřebám, které budou určovány právě dosahovaným rozvojem území a dopravní infrastruktury. Pro projekt přestavby ŽUB jsou pak relevantní všechny hierarchické úrovně. Pro zjištění budoucích přepravních potřeb v mezinárodních, celostátních a meziregionálních vztazích je rozhodující územní rozvoj ČR a dopravní infrastruktury mezinárodního a celostátního významu. Pro zjištění budoucích přepravních potřeb v regionálních vztazích je rozhodující územní rozvoj Jihomoravského kraje a přilehlých oblastí sousedních krajů či států. A pro zjištění budoucích přepravních potřeb v místních vztazích je rozhodující územní rozvoj města Brna a přilehlé aglomerace.

Z hlediska **mezinárodních přepravních vztahů** jsou na úrovni Evropské unie utvářeny politiky směřující ke zlepšení soudržnosti jednotlivých států a regionů EU. Nejvýznamnější je v tomto ohledu Politika rozvoje transevropské dopravní sítě. Politika společné, tzv. transevropské dopravní sítě (TEN-T) vytváří již od poloviny 90. let 20. století z úrovně Evropské unie základní strategické plány pro rozvoj páteřní dopravní infrastruktury na území EU a v okolí. Rozvoj transevropské dopravní sítě přispívá k naplnění řady cílů, mj. ke zlepšení dostupnosti a propojenosti všech regionů Unie, k propojení mezi dopravní infrastrukturou pro dálkovou dopravu a regionální a místní dopravu, a to v osobní i nákladní dopravě, k odstranění míst s nedostatečnou propustností a doplnění chybějících spojení, k vzájemnému propojení a interoperabilitě i k optimální integraci a propojení všech druhů dopravy. Rozvoj transevropské dopravní sítě se dosahuje realizací dvouvrstvé struktury této sítě, která zahrnuje globální síť a hlavní síť. Globální síť (Comprehensive Network) je tvořena veškerou stávající a plánovanou dopravní infrastrukturou transevropské dopravní sítě. Hlavní síť (Core Network) je tvořena těmi částmi globální sítě, které mají největší strategický význam pro dosažení cílů rozvoje transevropské dopravní sítě s prioritou realizace do roku 2030. Pokud jde o globální síť, členské státy by měly vyvinout veškeré úsilí, aby ji do roku 2050 dokončily.

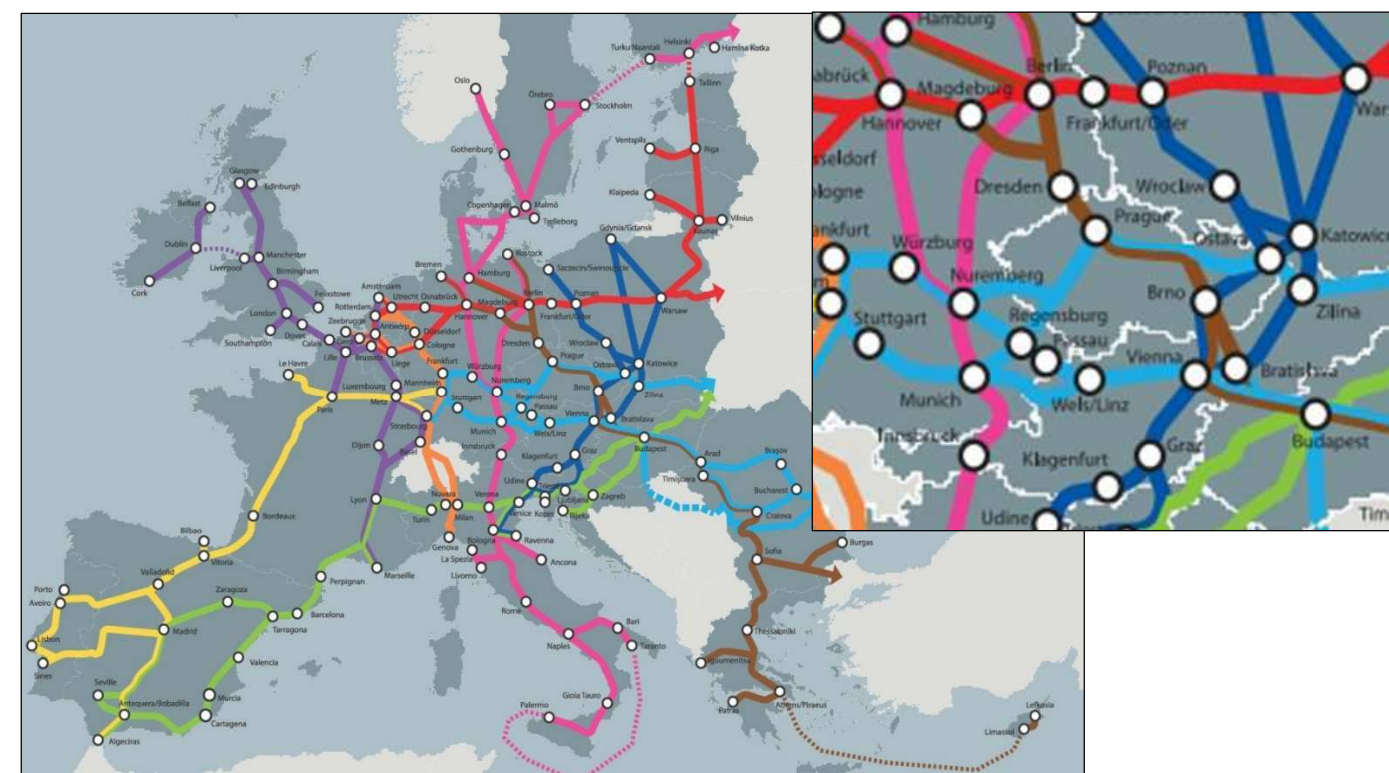
Na síti TEN-T jsou definovány koridory hlavní sítě, které představují nejvýznamnější evropské dopravní tahy a spojení. Městem Brnem prochází dva koridory hlavní sítě TEN-T: Baltsko – jadranský (v grafickém znázornění tmavě modrá barva) a Východní a východostředomořský (hnědá barva). Rozvoj dopravní infrastruktury na těchto koridorech je hlavní prioritou rozvoje dopravní infrastruktury EU. Plány na rozvoj dopravní infrastruktury na těchto koridorech jsou koordinovány a zároveň je koordinováno i financování realizace konkrétních projektů.

Význam železničního uzlu Brno z hlediska mezinárodních i národních vztahů je hodnocen i ve vrcholových strategických dokumentech ČR pro oblast rozvoje dopravní infrastruktury. Nejdůležitějším dokumentem v tomto ohledu jsou Dopravní sektorové strategie, 2. fáze (K dispozici zde: www.dopravnistrategie.cz). V tomto dokumentu se hodnotí priority rozvoje železniční sítě ČR. Z hlediska relevance této strategie k řešení projektu přestavby ŽUB vyplývá vysoká priorita pro realizaci přestavby ŽUB. Rovněž vyplývá vysoká priorita pro realizaci modernizace trati Brno – Přerov. Tyto dva projekty jsou součástí největších rozvojových priorit na síti TEN-T na území ČR. Z hlediska mezinárodních přepravních vztahů a z hlediska priorit rozvoje sítě TEN-T se tedy jeví modernizace ŽUB jako nezbytná.

Na následujících obrázcích je zjednodušeně znázorněna síť TEN-T a koridory hlavní sítě TEN-T. Z uvedených schémat je patrné, že ŽUB tvoří bod, ve kterém se potkává několika tratí zařazených do sítě TEN-T. Tyto tratě jsou významné jak z hlediska osobní, tak i z hlediska nákladní dopravy.



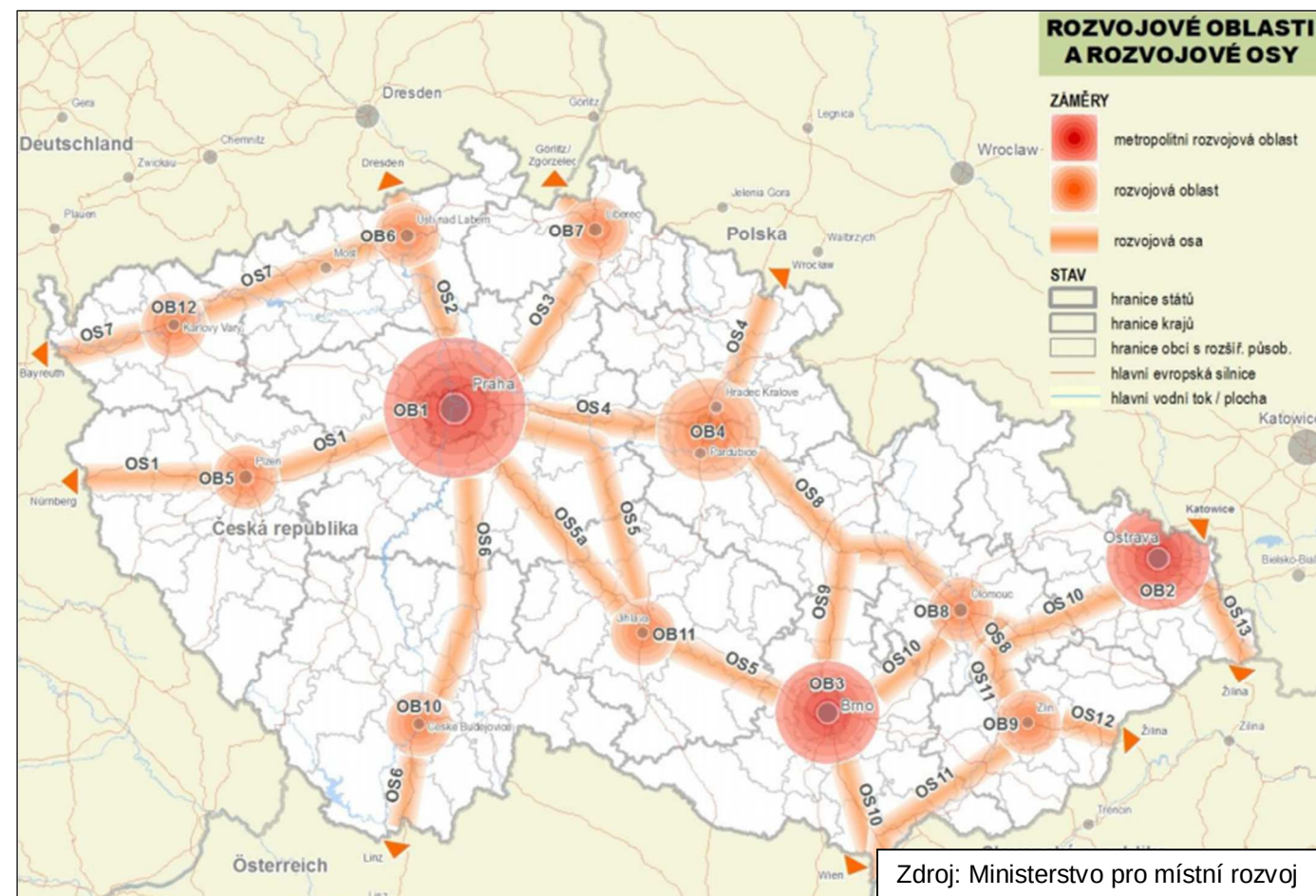
Obrázek 15 - Schéma sítě TEN-T pro osobní železniční dopravu na území České republiky



Obrázek 16 - Schéma koridorů hlavní sítě TEN-T

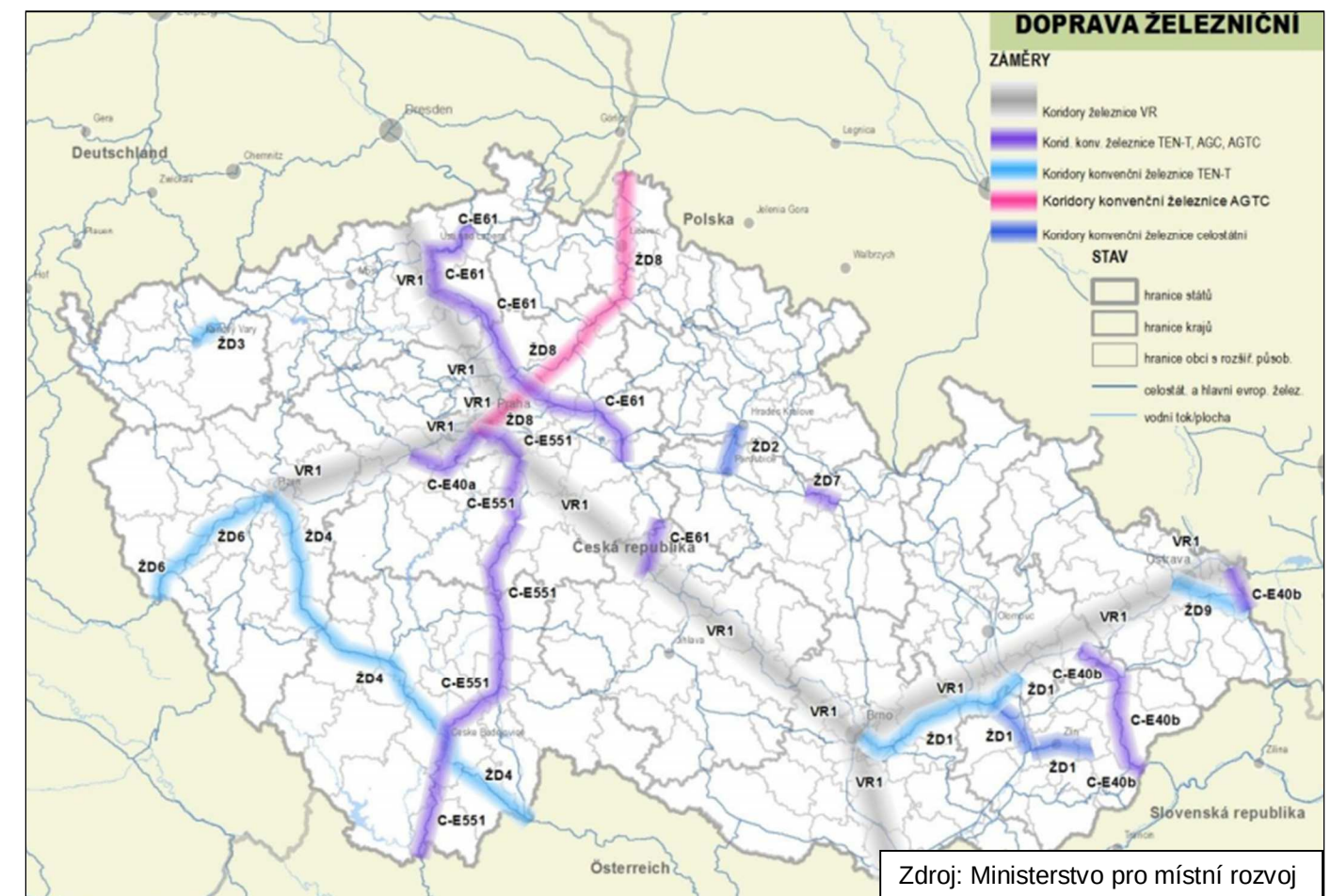
Z hlediska celostátních a meziregionálních přepravních vztahů je na úrovni Vlády ČR vytvářena Politika územního rozvoje ČR (PÚR). Politika územního rozvoje ČR je forma celostátního nástroje územního plánování a slouží zejména pro koordinaci územního rozvoje na celostátní úrovni a pro koordinaci územně plánovací činnosti krajů a současně jako zdroj důležitých argumentů při prosazování zájmů České republiky v rámci územního rozvoje Evropské unie. V Politice územního rozvoje se rovněž vymezují oblasti se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území jednoho kraje, a dále stejně významné oblasti se specifickými hodnotami a se specifickými problémy a koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury.

Územní rozvoj je vymezen prostřednictvím rozvojových oblastí a rozvojových os, PÚR vymezuje celkem 12 rozvojových oblastí v rámci celé ČR a 13 rozvojových os. Město Brno je v politice definováno jako Metropolitní rozvojová oblast Brno a krom toho se nachází na celkem 3 rozvojových osách definovaných pro ČR. Jedná se o osy Praha – Jihlava – Brno, Brno – Svitavy / Moravská Třebová a (Katowice –) Ostrava – Lipník nad Bečvou – Olomouc – Brno – Břeclav (– Bratislava). Je charakterizované jako území ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Brna. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam. Ve vztahu k řešenému projektu tak lze očekávat, že do budoucna bude docházet k dalšímu rozvoji v Brněnském aglomeraci, což se projeví zvýšeným počtem obyvatel, zvýšenou ekonomickou úrovní a zvýšenou nabídkou obchodu a služeb. Tento vývoj povede ke zvýšené přepravní poptávce uvnitř této aglomerace, ale i ve vztazích s okolními metropolitními a dalšími rozvojovými oblastmi zpravidla ve směru rozvojových os. Vymezení rozvojových oblastí a rozvojových os na území ČR je znázorněno na následujícím obrázku.



Obrázek 17 - Rozvojové oblasti a rozvojové osy dle PÚR ČR

Za účelem definování priorit v oblasti dopravní infrastruktury definuje PÚR koridory a plochy dopravní infrastruktury. Účelem separátního vymezení těchto koridorů v Politice územního rozvoje ČR je vytvoření územních podmínek pro umístění např. pozemních komunikací, drah, vodních cest a letišť, které mají vliv na rozvoj území České republiky, svým významem přesahují území jednoho kraje a umožní propojení základní sítě dopravních cest na území České republiky a se sousedními státy. Vymezení předpokládaného rozvoje železničních dopravních spojení a koridorů s mezinárodním a celostátním významem je znázorněno na následujícím obrázku.

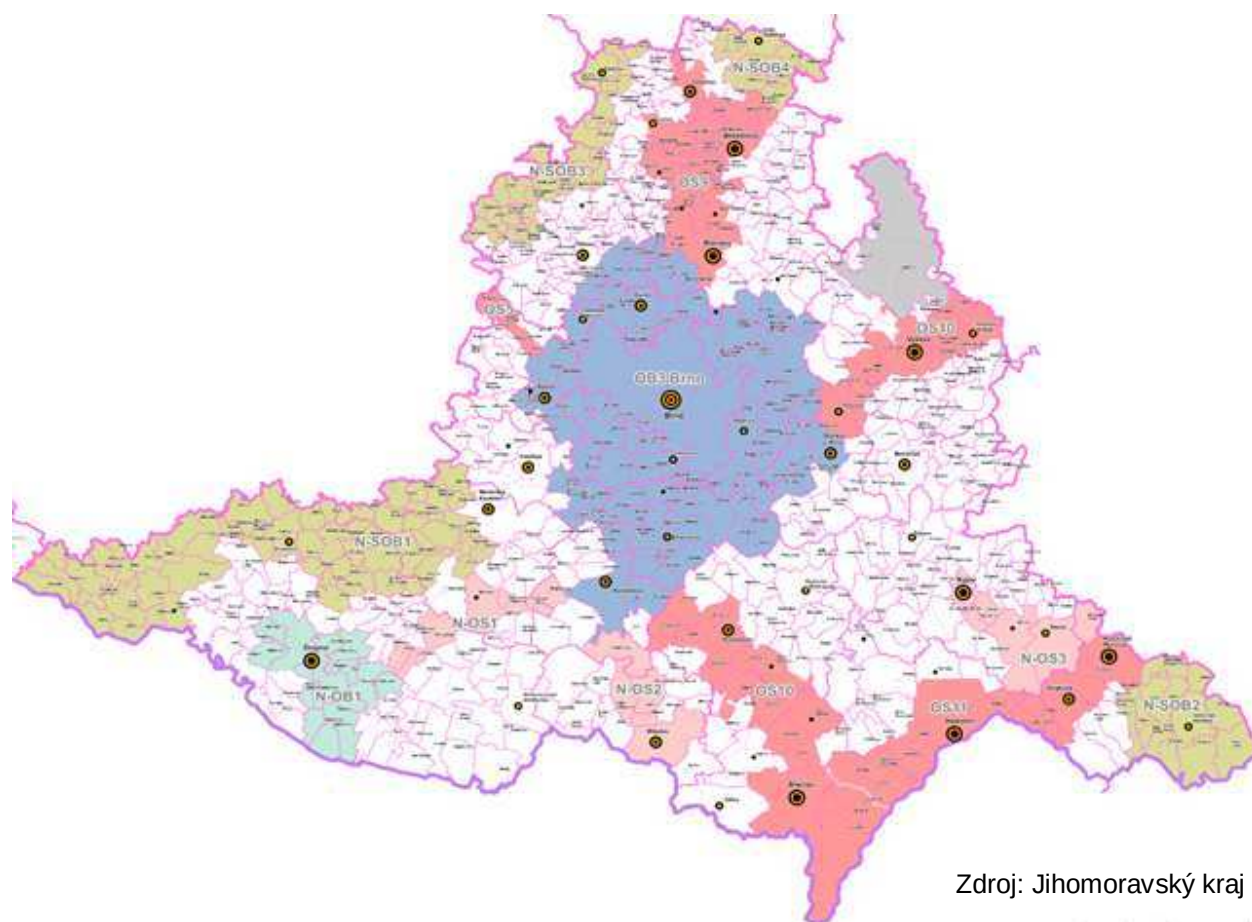


Obrázek 18 – Rozvojové záměry železniční infrastruktury dle PÚR ČR

Rozvoj železniční infrastruktury s významem pro mezinárodní a celostátní dopravu je uvažován v podobě rozvoje konvenční železnice i vysokorychlostní železnice. V případě konvenční železnice je uvažováno s rozvojem infrastruktury ve spojení Brna s Přerovem a Zlínem s významem i pro spojení s Olomoucí, Ostravou a obecně střední a severní Moravou. Rozvoj vysokorychlostních tratí je pak uvažován ve spojení Brna s Prahou, Ostravou a Vídní, potažmo Bratislavou. V případě rozvoje dálniční a silniční sítě je uvažováno s rozvojem ve spojení Brna se Svitavami a Brna s Vídní.

Uvedené koridory jsou v úrovni PUR definovány pouze jako směry rozvoje bez definování konkrétních parametrů infrastruktury a jejich konkrétního územního vedení. Stanovení konkrétních parametrů je pak úkolem samostatných studií a projektových dokumentací. Přesné územní vymezení pro realizaci rozvojových záměrů dopravní infrastruktury je úkolem podrobnějších stupňů územního plánování na úrovni kraje, respektive obcí.

Z hlediska regionálních přepravních vztahů jsou na úrovni Jihomoravského kraje vytvářeny Zásady územního rozvoje (ZUR), které definují územní rozvoj v Jihomoravském kraji. Rozvojové oblasti a osy v ZUR navazují a dále zpřesňují rozvojové oblasti a osy celostátního významu definované v Politice územního rozvoje v ČR. Z pohledu regionálního rozvoje jsou v ZUR definovány rozvojové oblasti a osy nadmístního významu. V ZUR Jihomoravského kraje je definována nadmístní rozvojová oblast Znojemsko a nadmístní rozvojové osy Znojemská, Vídeňská a Kyjovská. Ve vztahu k poptávce k regionální dopravě lze očekávat zvýšenou přepravní poptávku v rozvojových oblastech a osách znázorněných na níže uvedeném obrázku. Ve zbývajícím území Jihomoravského kraje lze předpokládat využití území přibližně ve stávající podobě.

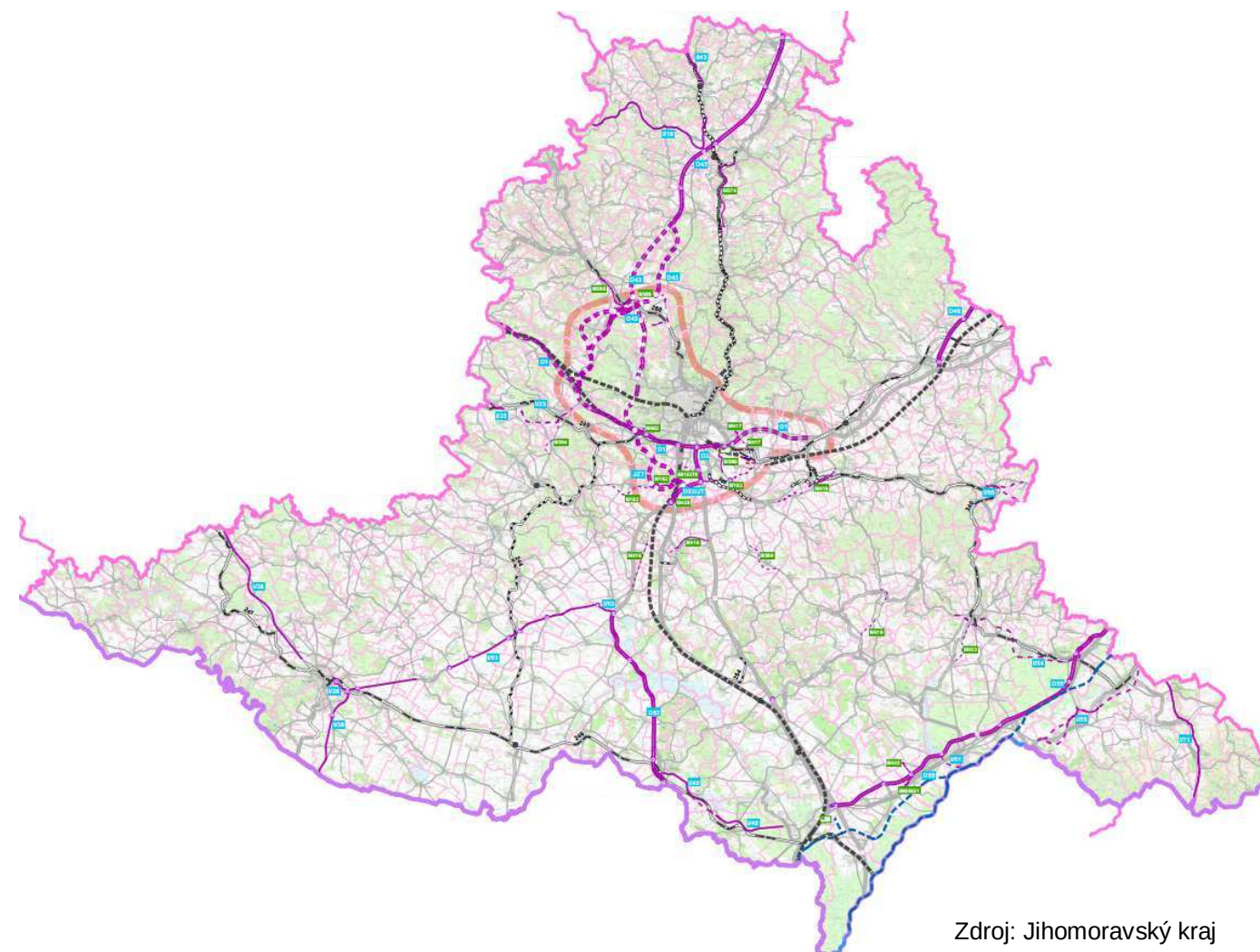


Zdroj: Jihomoravský kraj

Obrázek 19 - Rozvojové oblasti a osy na území Jihomoravského kraje dle ZÚR JMK

Výhledovou přepravní poptávku po železniční osobní dopravě ovlivňuje kromě plošného území kraje i územní rozvoj v jednotlivých sídlech. Plánování územního rozvoje je v těchto případech definováno na úrovni územních plánů obcí. Každé sídlo vytváří různé podmínky územního rozvoje, kdy rozhodujícími faktory jsou dostupnost kvalitního bydlení, nabídka služeb a kulturního vyžití a podobně. Z tohoto hlediska lze očekávat největšího rozvoj v těch sídlech, které dosahovaly postupného růstu v minulých letech a očekává se tak pokračování tohoto trendu. Jedná se zejména o sídla v Brněnské aglomeraci a jejím okolí. Specificky je nutné nahlížet na územní rozvoj města Brna, což je předmětem následující kapitoly.

V Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou zaneseny koridory dopravní infrastruktury pro úroveň evropsky, celostátně i regionálně významných výhledových záměrů. Právě úroveň ZUR je nejvhodnějším měřítkem pro definování předpokládaného rozvoje železniční a silniční infrastruktury v řešeném území. Přehled záměrů rozvoje železniční a silniční dopravní infrastruktury v řešeném území v ZUR je znázorněn v následujícím obrázku.



Zdroj: Jihomoravský kraj

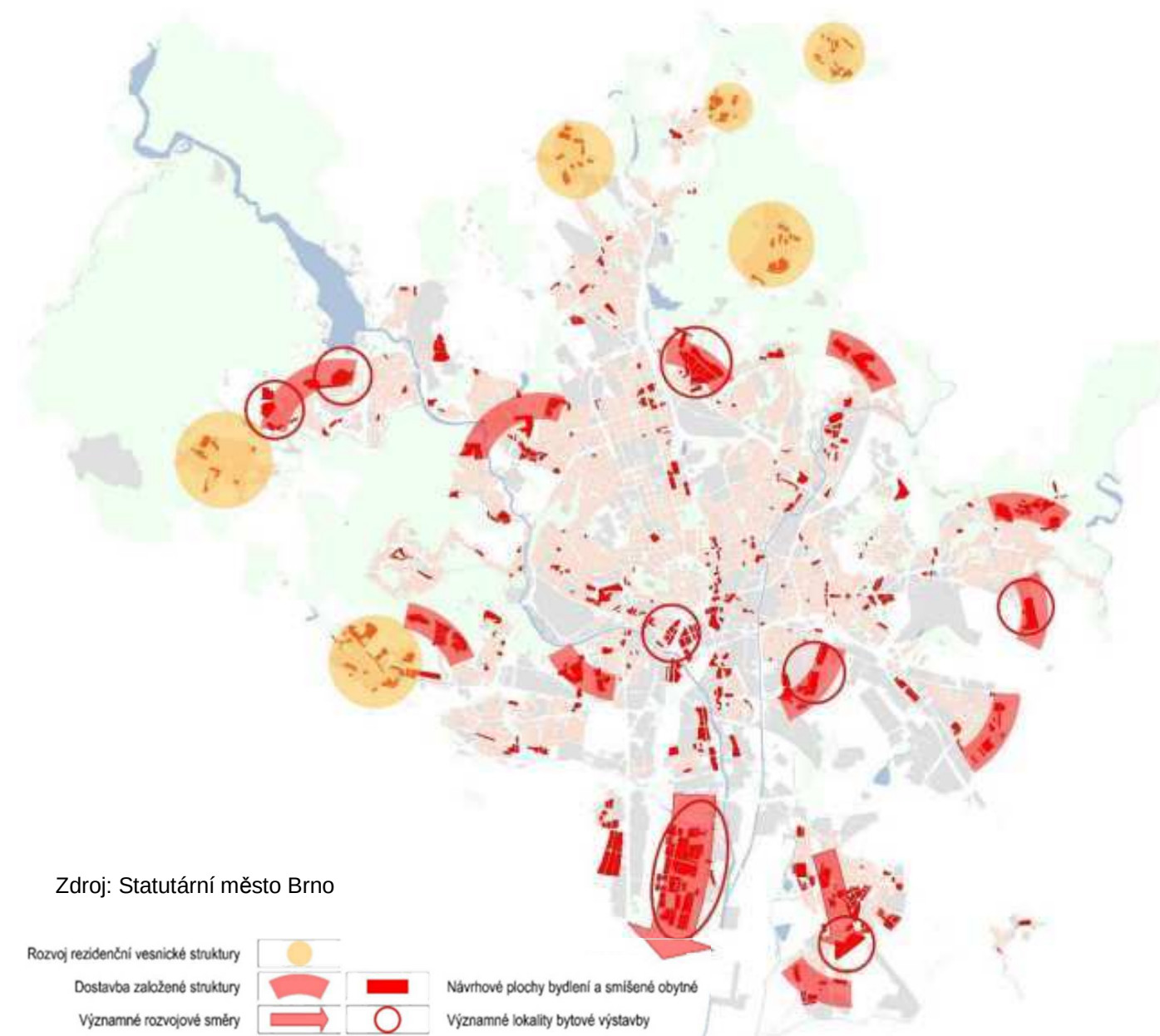
Obrázek 20 - Rozvoj železniční a silniční infrastruktury na území Jihomoravského kraje dle ZÚR JMK

Nejvýznamnějším rozvojovým záměrem na železniční síti s celostátním a mezinárodním přesahem je plánovaná Modernizace trati Brno – Přerov, která konkrétně představuje zdvoukolejnění trati a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Z rozvojových záměrů s celostátním přesahem lze jmenovat i elektrizaci trati Blazovice – Veselí nad Moravou obsahující kromě elektrizace i zvýšení traťové rychlosti v dílčích úsecích. Rozvojových záměrů s regionálním přesahem je hned několik. Záměry elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna a Hrušovany – Židlochovice zahrnují elektrizaci trati umožňující zavedení přímých regionálních linek z Brna do regionálních center. Záměr elektrizace a zkapacitnění trati Brno – Zastávka u Brna představuje elektrizaci, zdvoukolejnění a zvýšení rychlosti na trati. Posledním významným regionálním záměrem je realizace tzv. Boskovické spojky představující elektrizaci trati Skalice nad Svitavou – Boskovice a vybudování nové traťové spojky umožňující zavedení přímých bezúvratových regionálních spojů z Brna do Boskovic. Na ostatní železniční síti, vyjma ŽUB jsou plánovány investice bodového charakteru s cílem vylepšení stávajících parametrů tratí a železničních stanic a zastávek. Pro výhled je pak uvažováno i s vysokorychlostními tratěmi, dosud však na úrovni územní rezervy.

Na silniční síti je z hlediska mezinárodních a celostátních vztahů uvažováno s realizací dostavby dálnice D52, výstavby dálnice D43 a výstavby tzv. tangent, jako odlehčení dálnice D1. V relevanci k ŽUB jsou významné rozvojové záměry na území města Brna, jež jsou popsány v následující kapitole.

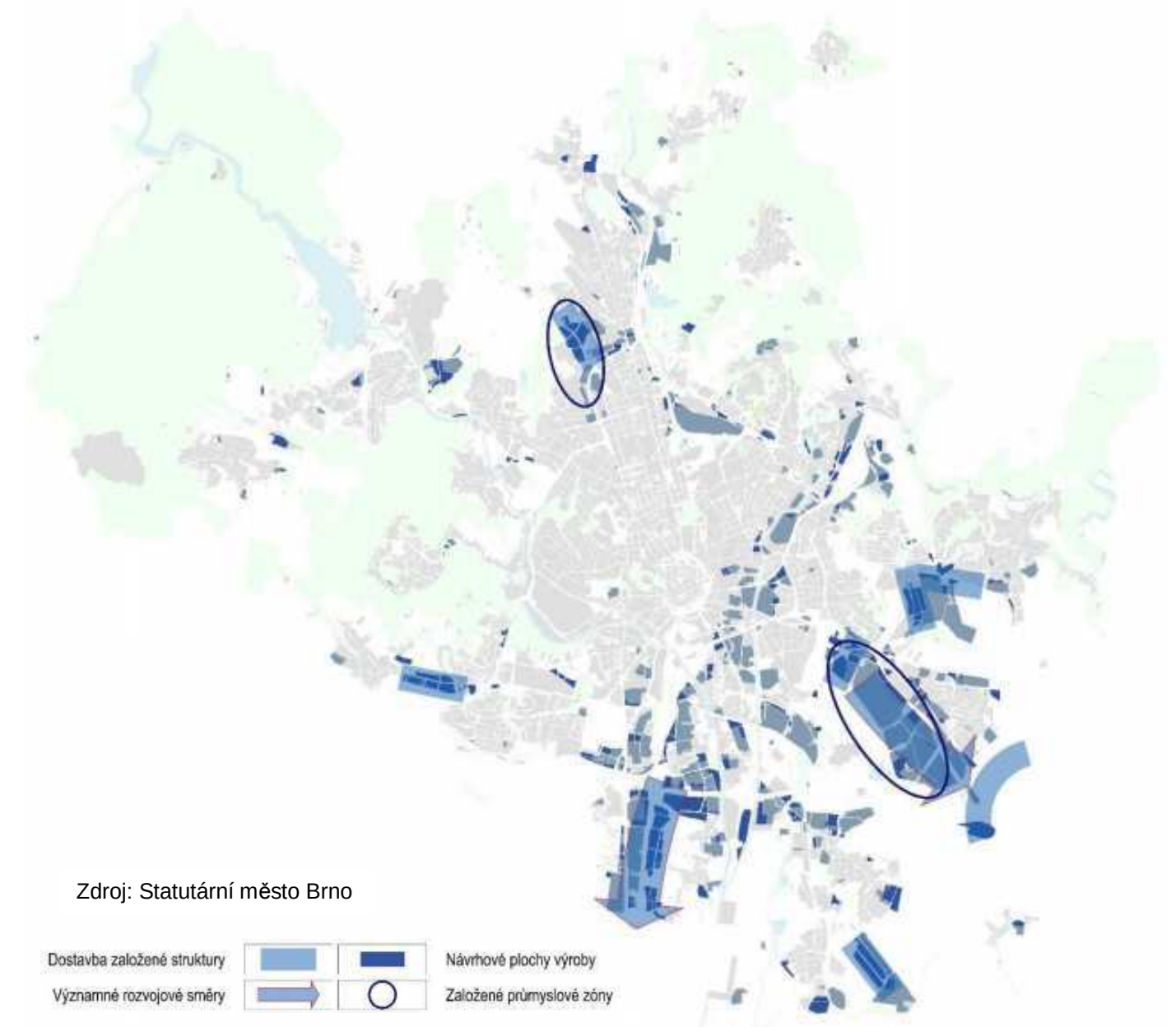
Z hlediska místních přepravních vztahů je na úrovni města Brna vytvářen Územní plán města Brna. Územní plán vytváří podmínky rozvoje území a vymezuje funkční využití jednotlivých ploch. Z hlediska přepravní poptávky po dopravě byly vybrány jako relevantní oblasti rozvoje ploch bydlení, smíšených obytných ploch a ploch výroby. Na následujících obrázcích jsou zobrazeny záměry rozvoje bydlení a výroby dle koncepce ÚPmB.

Rozvoj bydlení je uvažován v několika lokalitách, které obsahují nevyužívané či pro výstavbu volné plochy a oblasti tzv. brownfields, tedy opuštěné bývalé výrobní, skladovací a jiné areály. Nejvýznamnější potenciál rozvoje ploch bydlení je sledován v jižním a východním okraji města Brna. Další významné plochy se nachází u severního a severozápadního okraje města Brna. Na území města Brna se pak nachází několik dílčích ploch spíše lokálního charakteru, které jsou vhodné pro rozvoj bydlení. Lokace jednotlivých rozvojových ploch pro bydlení a obytných smíšených ploch a jejich velikost vyjadřující potenciál jejich rozvoje je zřejmý z následujícího obrázku.



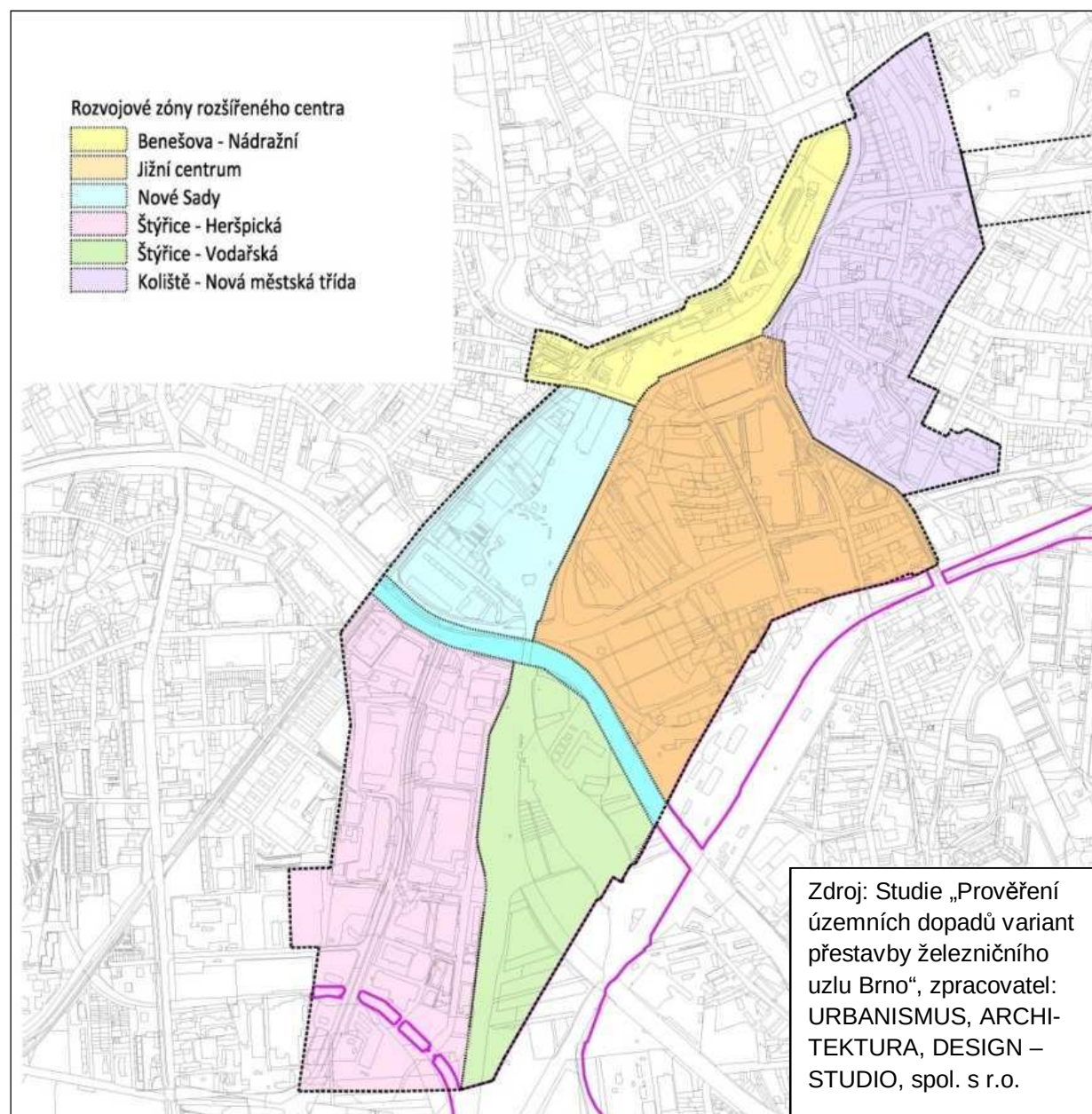
Obrázek 21 - Návrh rozvojových ploch bydlení a smíšených obytných ploch na území města Brna

Z hlediska ploch výroby je situace ve městě Brně poměrně složitá. Město Brno bylo historicky významným průmyslovým městem s významnými strojírenskými, textilními a dalšími podniky. V průběhu druhé poloviny dvacátého století a zejména od počátku devadesátých let minulého století docházelo ke změnám a řada těchto podniků již zanikla nebo se transformovala do několika menších. Po zaniklých podnicích zůstalo na území města Brna několik areálů, které nyní tvoří významnou část brownfieldových ploch. U těchto ploch nacházejících se zejména v lokalitě Trnitá a v areálu bývalé Zbrojovky je plánována revitalizace a jejich využití k jiným účelům, zpravidla pro bydlení, administrativu, volnočasové aktivity apod. Přesto jsou na území města Brna vymezeny plochy pro potenciální rozvoj výroby. Jak je uvedeno na obrázku níže, jedná se zejména o lokality na východním a jižním okraji města a částečně i v severní části města. Na území města Brna se dále nachází dílčí plochy pro rozvoj výroby lokálního charakteru.



Obrázek 22 - Návrh rozvoje ploch výroby na území města Brna

Ve vztahu k řešenému projektu ŽUB má pak specifický význam lokalita oblasti Trnitá – Heršpická, jak je jinak nazývána širší oblast tzv. Jižního centra. Tato lokalita je v současné době z větší části nevyužita. Nachází se zde množství nijak nevyužitých ploch, nevhodně využitých ploch a brownfieldových objektů. Potenciál rozvoje této lokality je s ohledem na její polohu v blízkosti historického centra města Brna vysoký. Geografické vymezení tohoto zemí je nejlépe zřejmé z následujícího výřezu z mapy města Brna.

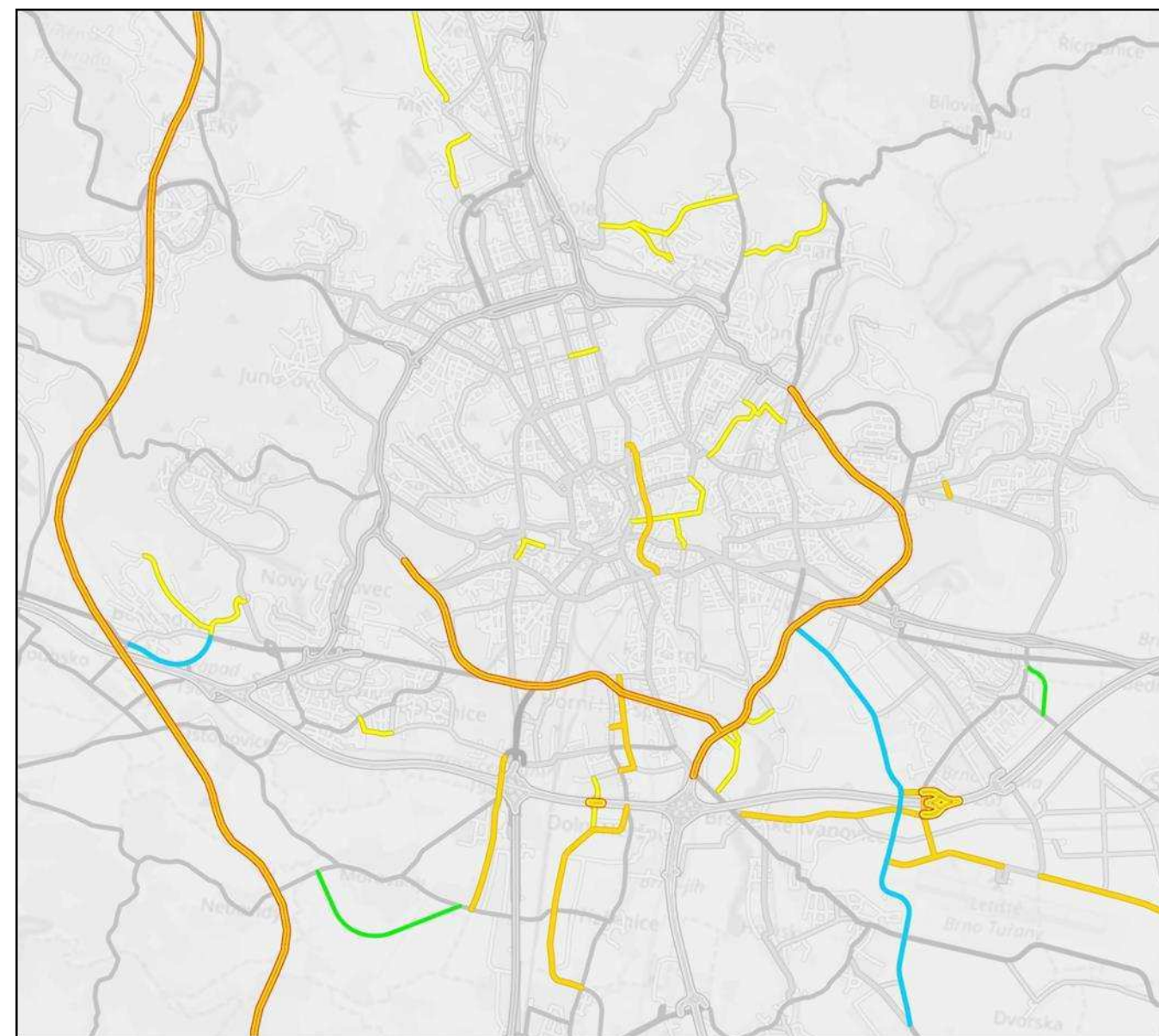


Obrázek 23 – Grafické vymezení území Trnitá - Heršpická

Konkrétní možnosti rozvoje této lokality jsou úzce svázány s výhledovým řešením železničního uzlu Brno. Specifickým aspektem možností rozvoje tohoto území je stav, kdy návrh rozvoje území v územním plánu města Brna odpovídá dosud sledovanému řešení ŽUB (tedy variantě A – Řeka), což je v rozporu se stávajícím uspořádáním ŽUB. Návrhy možností rozvoje tohoto území bylo i z tohoto důvodu nutné stanovit samostatně pro jednotlivé varianty ŽUB a odchýlit se tím od aktuálně platného územního plánu. Návrhy možností rozvoje území pro jednotlivé varianty ŽUB byly zpracovány v samostatné studii „Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB“ z roku 2015, která byla využita jako podklad pro zpracování studie proveditelnosti.

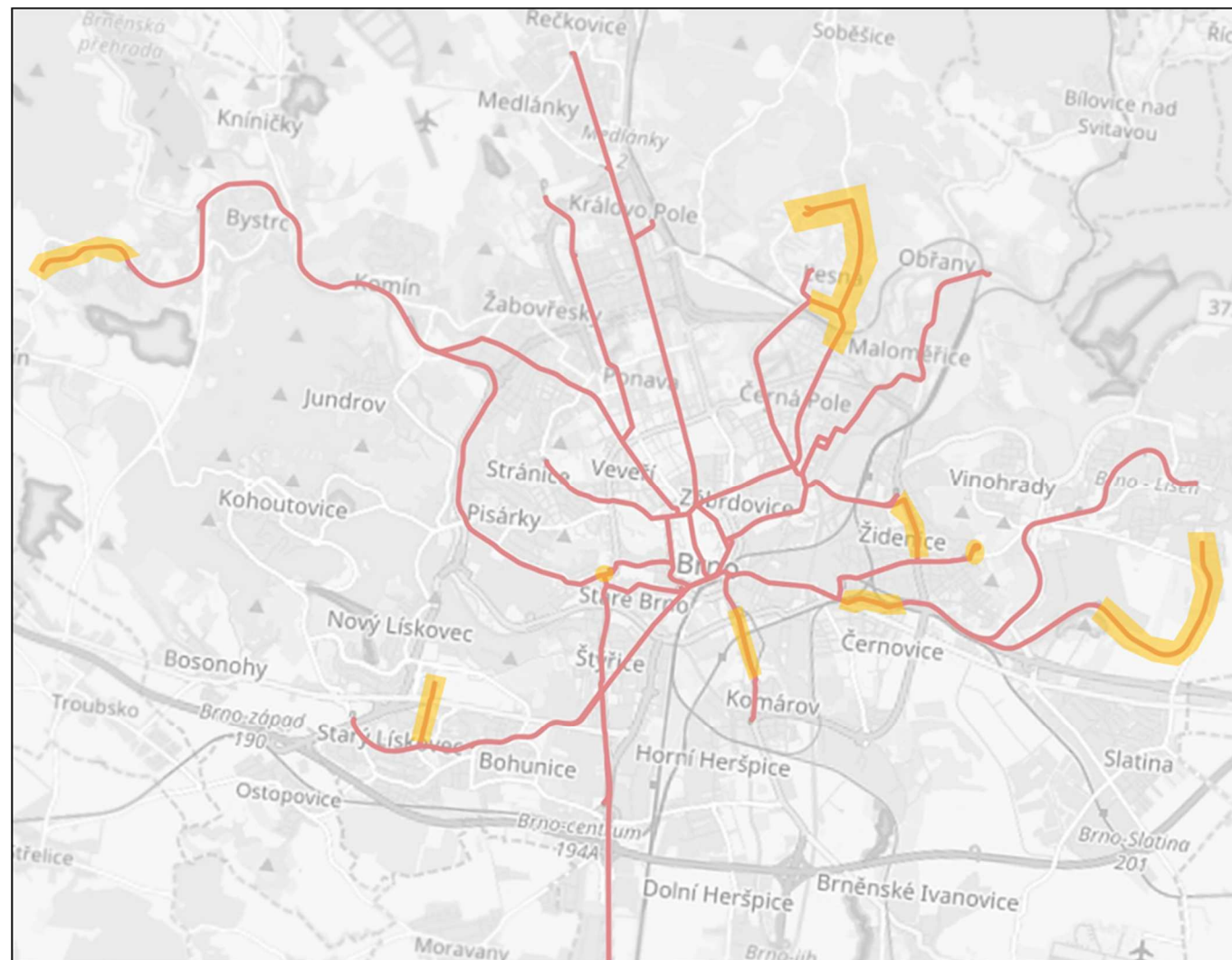
Rozvoj dopravní infrastruktury na území města Brna zahrnuje dopravní síť všech úrovní od infrastruktury celostátního významu až po infrastrukturu regionálního a místního významu. Na těchto dopravních sítích se mísí přepravní vztahy všech těchto úrovní, proto je nutné nahlížet na jednotlivé záměry komplexně. Podstatnou část železniční infrastruktury zaujímá část železničního uzlu Brno řešená ve studii proveditelnosti, přesto lze na zbývajících síti na území města Brna jmenovat dílčí záměry rekonstrukce železniční stanice Královo Pole a výstavbu železničního terminálu Starý Lískovec.

Rozvoj silniční infrastruktury je předpokládán jak na státní dopravní infrastrukturu, tak i na regionální a místní dopravní infrastrukturu. Nejvýznamnějším záměrem je v tomto ohledu dostavba Velkého městského okruhu (VMO), který tvoří několik dílčích staveb. Část VMO je již realizována a v provozu, zbývajících část je pak ve fázi projektové přípravy v různém stádiu připravenosti. Dalším významným záměrem je výstavba radiál pro napojení částí města Brna právě na VMO a dálnici D1. Dále je na území města Brna plánováno několik dílčích staveb v podobě rekonstrukcí ulic a křižovatek a dalších spíše lokálních záměrů. Výčet nejvýznamnějších záměrů na silniční síti a jejich lokace jsou zřejmé z následujícího obrázku.

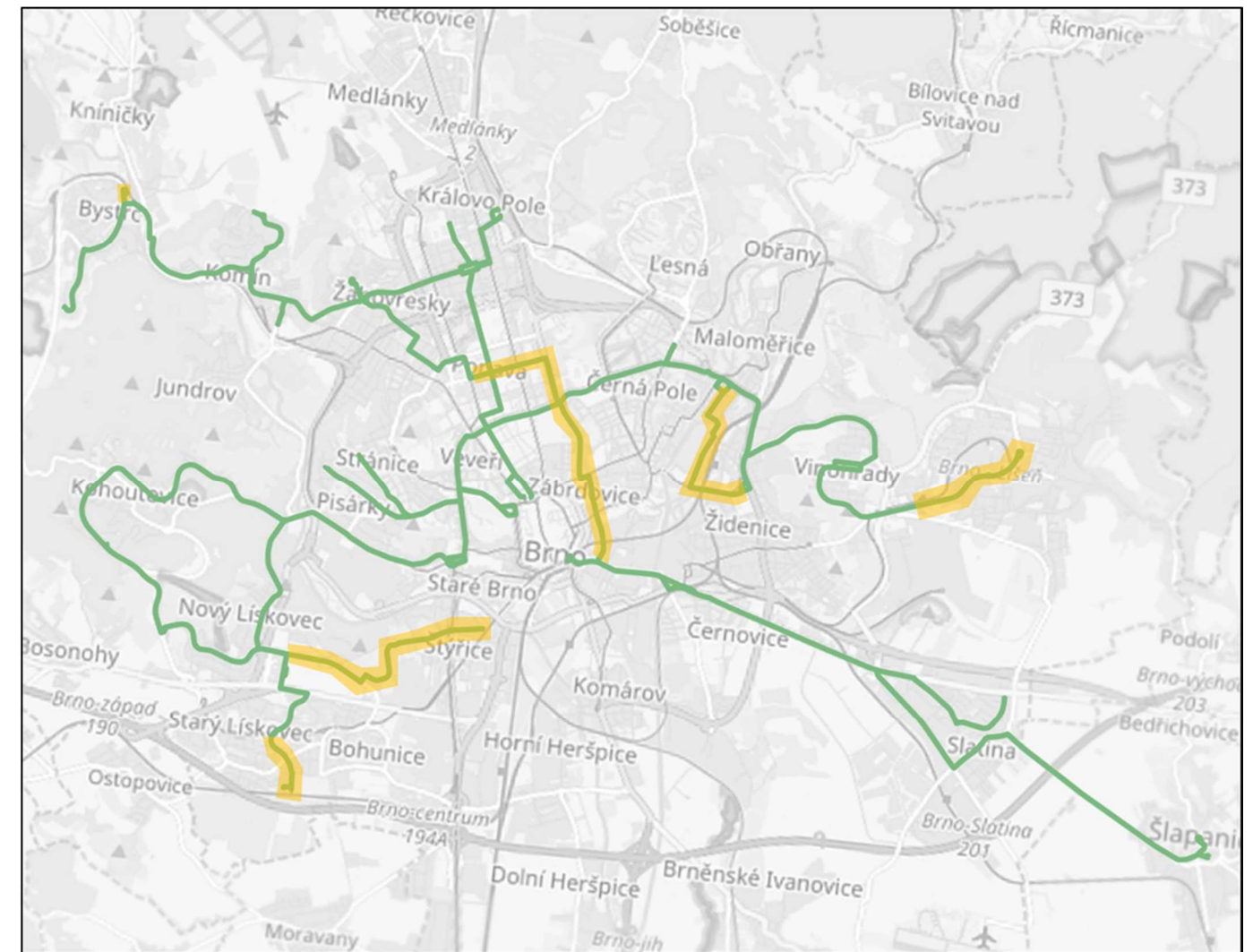


Obrázek 24 – Rozvojové záměry na silniční síti na území města Brna

Rozvoj infrastruktury MHD zahrnuje rozvoj tramvajové a trolejbusové sítě a také realizaci nových či rekonstrukci stávajících přestupních uzlů a zastávek. Z hlediska tramvajové sítě je uvažováno zejména s realizací prodloužení tramvajových tratí v okrajových částech města Brna. Významným záměrem je pak projekt nazvaný Tramvaj Plotní, který představuje souhrnný projekt silniční a tramvajové infrastruktury, kdy se realizuje nová tramvajová trať v ulici Plotní a upravuje se pozemní komunikace v ulici Dorných, kde se naopak tramvajová trať ruší. Z hlediska trolejbusové sítě je uvažováno opět s prodloužením koncových úseků, kdy lze jmenovat například prodloužení trolejbusové trati ve Starém Lískovci k novému železničnímu terminálu. Rovněž i v případě rozvoje trolejbusové sítě je uvažováno s realizací komplexních úprav trolejbusové infrastruktury a infrastruktury pozemních komunikací. Významným záměrem je v tomto ohledu výstavba tzv. Nové městské třídy, která nabídne zcela nové spojení v systému MHD s výrazným plošným významem pro dopravní obslužnost města Brna. Z bodových záměrů infrastruktury MHD lze jmenovat například rekonstrukci přestupního uzlu Mendlovo náměstí. Stejně jako v případě rozvoje území, bylo nutné i v případě rozvoje infrastruktury v oblasti Trnitá-Heršpická přistupovat odlišně dle specifik jednotlivých variant řešení ŽUB. Návrh rozvoje dopravní infrastruktury v tomto území byl pro jednotlivé varianty stanoven samostatně s přihlédnutím k územním podmínkám, technickému řešení železniční infrastruktury a přepravním potřebám obsluhy daného území. Výčet záměrů na tramvajové a trolejbusové síti a jejich lokace jsou zřejmé z následujících obrázků.



Obrázek 25 – Rozvojové záměry na tramvajové síti na území města Brna



Obrázek 26 – Rozvojové záměry na trolejbusové síti na území města Brna

Rozvoj území i rozvoj dopravní infrastruktury na všech výše popsaných úrovních byl ve studii proveditelnosti stanoven pro scénáře časových horizontů 2020, 2035 a 2050, a to na základě dostupných strategických a rozvojových dokumentů EU, ČR, Jihomoravského kraje a města Brna. Pro jednotlivé záměry byly převzaty předpokládané časové horizonty jejich realizace a konkrétní podoba řešení včetně dosahovaných základních technických a provozních parametrů. U některých záměrů nebylo k dispozici podrobné a ustálené základní technické a provozní řešení. V těchto případech byl proveden odhad navrhovaných parametrů s využitím příkladu obdobných záměrů či na základě určitých standardů a doporučených průměrných hodnot sledovaných parametrů. Takto bylo nutno přistoupit například k návrhovým parametrům VRT, návrhovým parametrům některých staveb infrastruktury MHD a návrhovým parametrům dopravní infrastruktury v území Trnitá-Heršpická, které bylo předmětem návrhu konkrétního řešení ŽUB v podrobnosti studie proveditelnosti. Tvorba scénáře rozvoje dopravní infrastruktury v řešeném území byla předmětem úvodních dílčích plnění studie proveditelnosti. U některých záměrů mohlo v průběhu zpracování studie proveditelnosti dojít k odlišnému vývoji, než je uvedeno v předpokládaném scénáři rozvoje. Podrobné informace k rozvojovým záměrům dopravní infrastruktury jsou k dispozici na webových stránkách Ministerstva dopravy, Správy železniční dopravní cesty, Ředitelství silnic a dálnic, Jihomoravského kraje a města Brna.