7.2 Varianta Bez projektu

Základní koncepce řešení

Varianta **Bez projektu** představuje scénář, kdy nebude realizována přestavba ŽUB. Kolejové schéma zůstává stávající s výjimkou demontáže postradatelných kolejí a úprav vyvolaných touto demontáží. Parametry stávající železniční infrastruktury tak zůstanou stávající, jak z hlediska řešení železničních tratí, tak i z hlediska řešení železničních stanic a zastávek. Jelikož nedochází k přestavbě železničního uzlu, a tím ke zlepšení parametrů infrastruktury, nebude možné dosáhnout naplnění požadavků vyplývajících z nařízení k politice TEN-T a nařízení k technickým specifikacím železniční infrastruktury. Tato nařízení specifikují požadavky vztažené k jednotlivým subsystémům, kterými jsou infrastruktura (INF), subsystém řízení a zabezpečení (CCS) a subsystém energetika (ENE). Pro infrastrukturu se pak definují dále požadavky na řešení tunelů (SRT) a zajištění vhodných podmínek v dopravních terminálech pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (PRM). Prakticky ve všech subsystémech lze nalézt požadované parametry, kterých není v současném stavu dosahováno. Jmenovat lze například průjezdné průřezy, poloměry, výšky a délky nástupišť atd. V rámci varianty Bez projektu se předpokládá realizace pouze takových technických opatření (oprav a údržby), které povedou k zachování železničního provozu ve stávajících parametrech. V oblasti železničního svršku a spodku budou opravné práce zahrnovat sanace žel. spodku, výměnu kolejového roštu a výhybek, obnovu odvodnění, opravu nástupišť a zdí. V oblasti mostů budou zahrnovat zejména celkové sanace objektů, rekonstrukce hydroizolací, nátěry ocelových konstrukcí, rekonstrukce říms a zábradlí. V případě pozemních objektů se bude jednat o průběžné opravy, které budou probíhat v návaznosti na technický stav jednotlivých objektů. Do roku 2030 je uvažováno s výměnou takřka všech traťových a stanič-ních zabezpečovacích zařízení.

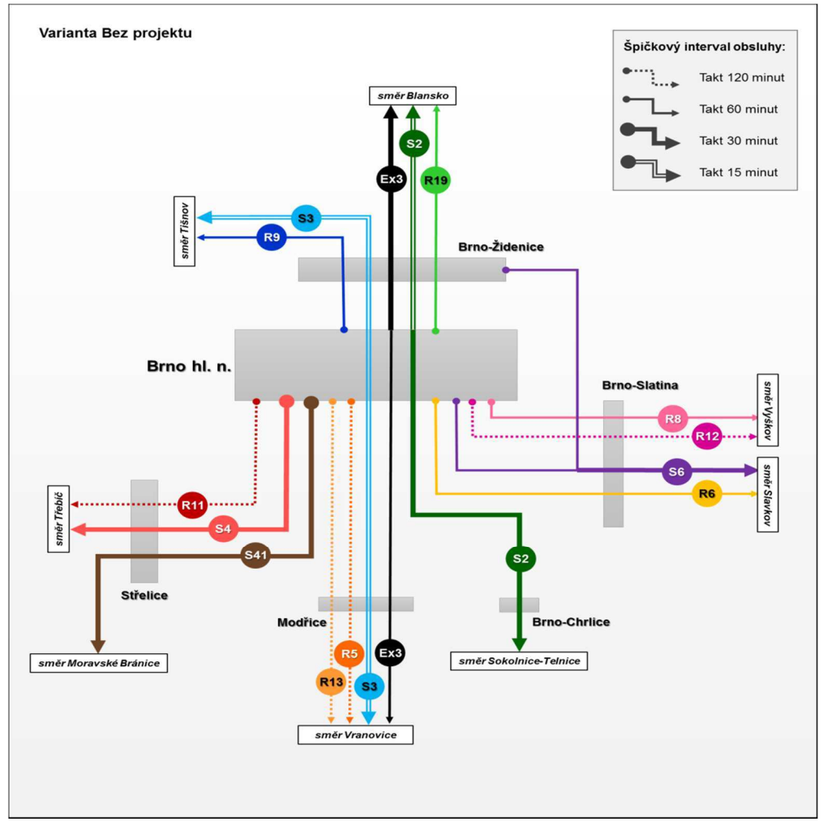
	Varianta BP	Varianta A	Varianta B
Infrastruktura	✗	✓	✓
Řízení a zabezpečení	✗	✓	✓
Energetika	✗	✓	✓
Tunely	✗	✓	✓
Zařízení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	✗	✓	✓

Tabulka 3 - Dosažení parametrů TSI pro varianty řešení ŽUB

Při posuzování možností **zapojení VRT** v případě ŽUB ve stavu Bez projektu byly zjištěny zásadní technické, provozní a kapacitní nedostatky, které neumožňují zapojení VRT a následný provoz vysokorychlostních vlaků. Již v současném stavu jsou technické i kapacitní podmínky v ŽUB výraznou překážkou pro dosažení požadované provozní koncepce dálkové osobní dopravy na konvenční železniční síti. Bez výrazných investic do přestavby ŽUB není VRT možné adekvátně zapojit do systému konvenční železniční osobní dopravy a realizace samostatného systému VRT by byla finančně a technicky velmi nákladná v případě realizace nových tratí a stanic VRT uvnitř města Brna, nebo přepravně a ekonomicky velmi diskutabilní v případě realizace tratí VRT a nového terminálu pro cestující na okraji města Brna. Varianta Bez projektu proto do budoucna neumožní plnohodnotné a kvalitní napojení systému VRT do ŽUB.

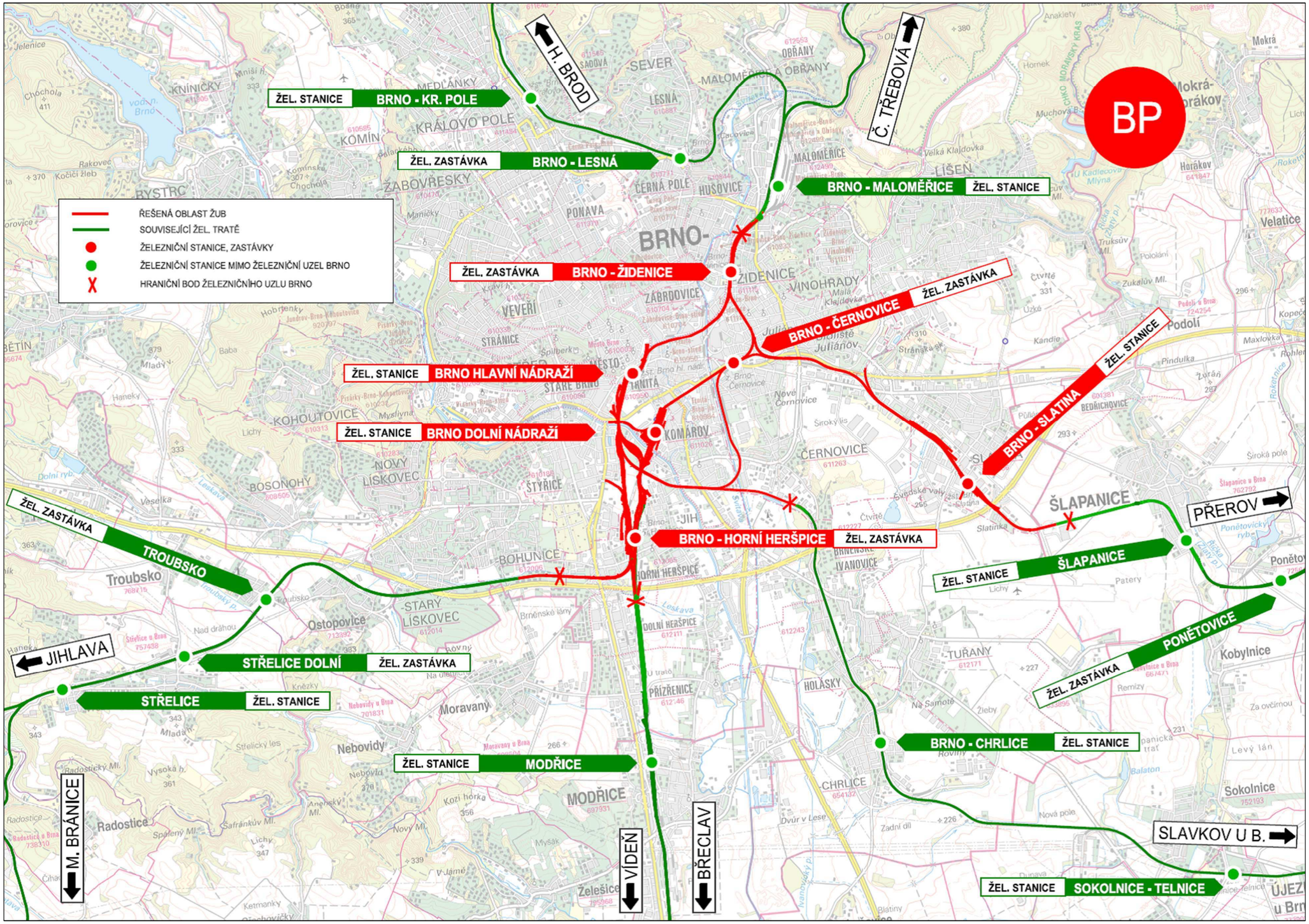
Návrh řešení železničního provozu

Železniční provoz ve variantě Bez projektu je značně ovlivněn kapacitními a provozními možnostmi infrastruktury. Koncepce železniční dopravy v tomto případě vychází ze stávajícího stavu s úpravami danými zejména rozvojem okolní sítě. V osobní dopravě nebylo možné dosáhnout požadované nabídky železničních spojů odpovídající poptávce. Výrazným negativem je koncepce provozu linek ve směru trati Brno – Přerov, kde nebylo možné dosáhnout jak požadovaného počtu spojů, tak i zkrácení jízdních dob. Nebylo tak možné zavést novou expresní linku z Brna do Ostravy a novou linku z Brna do Zlína. Spojení z Brna do Olomouce zůstává i nadále v nedostatečném dvouhodinovém intervalu. Dále nebylo možné dosáhnout odpovídající koncepce u linek ve směru tratí Brno – Veselí nad Moravou, Brno – Chrlice a Brno – Střelice, kdy není dosaženo odpovídajícího intervalu spojů. U zbývajících linek osobní dopravy odpovídá dopravní nabídka přepravní poptávce, ovšem s výrazným omezením možností vedení průjezdných linek skrz železniční uzel Brno, což snižuje provozní efektivitu osobní dopravy a vyvolává zvýšené náklady na zajištění provozu. Problémem zůstává nevhodné řešení krátkodobého i dlouhodobého odstavování souprav, kdy zůstává zachován současný nevyhovující stav, což se bude i nadále promítat v nižší spolehlivosti železniční osobní dopravy a vyšším provozním nákladům dopravců.



Obrázek 54 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantě BP

Provozní koncepce nákladní železniční dopravy je uvažována prakticky totožná, jako v současném stavu. Provozní uspořádání železniční infrastruktury poskytuje dostatek kapacity pro nákladní dopravu i pro budoucí očekávaný vyšší provoz tranzitních nákladních vlaků skrz železniční uzel. Napojeny zůstávají stávající provozované vlečky a rovněž logistické terminály. Železniční uzel Brno v minulosti dokázal uspokojit vyšší provozní zatížení v nákladní dopravě v době, kdy v Brně existovaly významné průmyslové podniky a silniční infrastruktura nebyla tolik rozvinuta. I proto jsou v současném stavu dostatečně uspokojovány přepravní potřeby nákladní dopravy.



Obrázek 55 - Uspořádání železničního uzlu Brno ve variantě Bez projektu

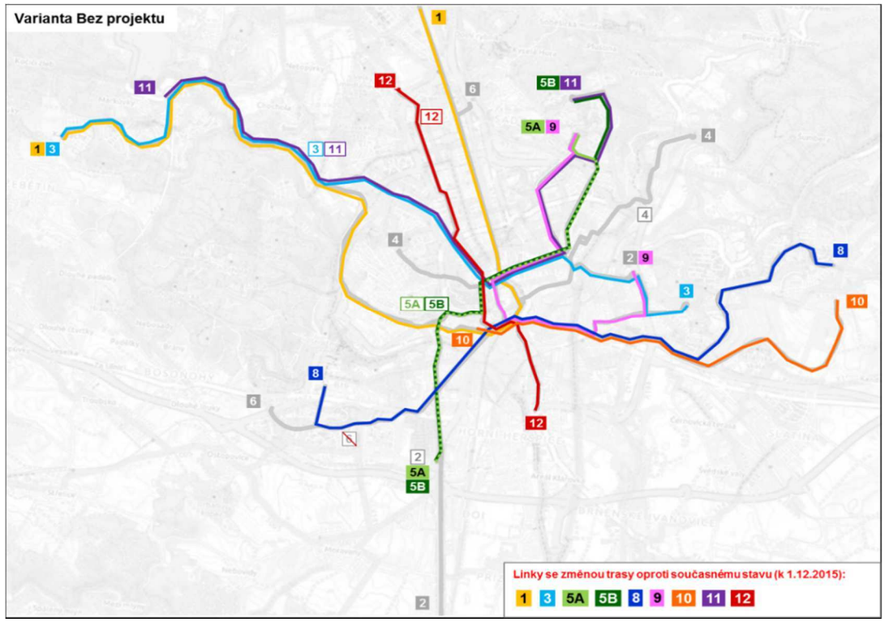
Návrh technického řešení městské dopravní infrastruktury

Z hlediska dopadů této varianty do ostatní dopravní infrastruktury nevyžaduje tato varianta žádné změny oproti stávajícímu stavu. Ve variantě Bez projektu nelze použít koncepci územního plánu a z hlediska přímo návazné komunikační sítě znamená tato varianta zachování současného stavu. Realizovány jsou pouze ty záměry, které jsou na řešení ŽUB nezávislé. Jedná se například o stavbu Tramvaj Plotní, Novou městskou třídu, dostavbu VMO, různé přeložky a prodloužení tramvajových a trolejbusových tratí apod. Tyto záměry, jež jsou nezávislé na řešení ŽUB, jsou uvažovány ve všech variantách. Výhledové řešení městské dopravní infrastruktury této varianty odpovídá rozvoji popsanému v kapitole 3.5.

Návrh úprav systému veřejné dopravy a městské hromadné dopravy

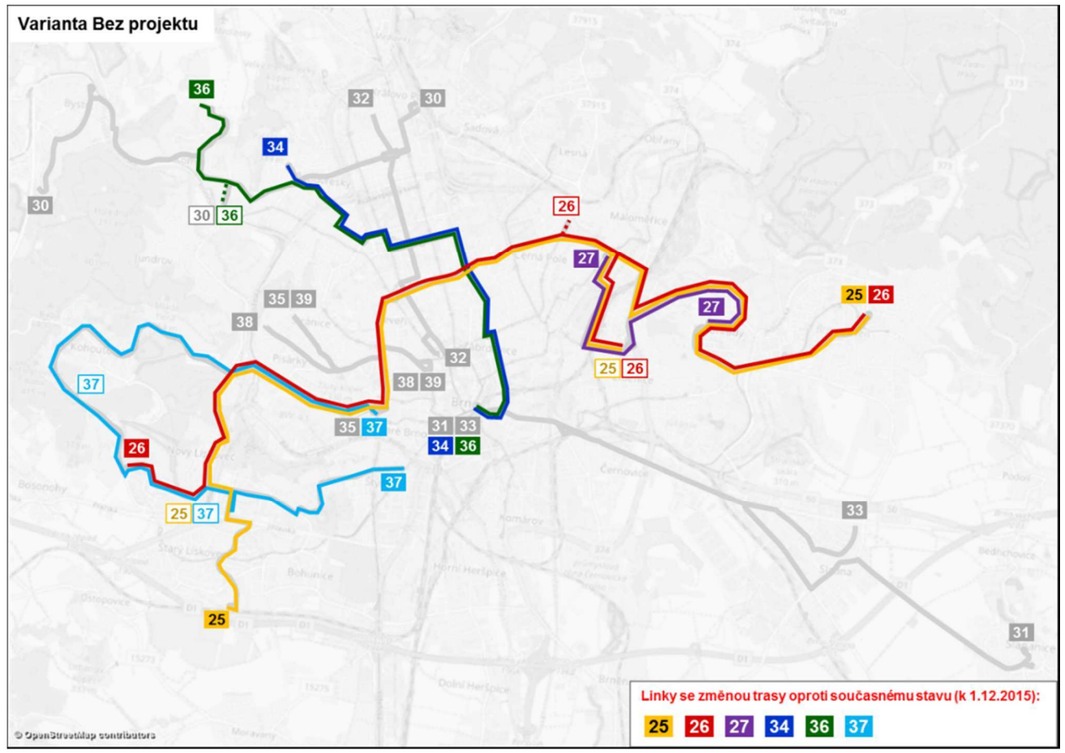
Přestože ve variantě Bez projektu nebude docházet k výrazným změnám v železniční dopravě, které by indikovaly potřebu změn v systému MHD, bude oproti stávajícímu stavu docházet ke změnám, které souvisejí s ostatními přepravními, dopravními a územními faktory. Hlavní důvod navrhovaných změn v systému MHD oproti stávajícímu stavu, potřeba zohlednit územní rozvoj a rozvoj městské dopravní infrastruktury. Jedná se například o prodloužení tramvajových a trolejbusových linek na nově realizovaných prodloužených úsecích městské dopravní infrastruktury. Dále o přeložení vedení spojů do ulic vyvolané přeložením stávající, či výstavbou zcela nové dopravní infrastruktury. Tyto změny nebudou realizovány skokově, ale postupnou etapizací dle priorit města Brna a dle průběhu projektové přípravy jednotlivých dopravních staveb. Navrhované úpravy systému MHD v tomto ohledu zobrazují cílový stav.

V **tramvajové dopravě** dochází z důvodu realizace přeložené trati z ulice Dornych do ulice Plotní k logickému přesunu části trasy tramvajové linky, kterou bude nově obsloužena právě ulice Plotní. Rovněž v oblasti Černovic je navržena přeložka tramvajové trati, avšak v tomto případě s velmi malým lokálním významem Realizace prodloužení tratí v Bystrci, Líšni, Lesné, pak bude spojena s prodloužením tramvajových linek na nové konečné tramvajové zastávky. Z důvodu realizace nové tramvajové trati k Nemocnici Bohunice a na Staré Osadě dochází ke změně tras tramvajových linek. Většina těchto změn nemá významný dopad na dopravní obsluhu železničních stanic a zastávek, ani na dopravní obsluhu v centrální části města Brna. Stejně tak se oproti stávajícímu stavu výrazně nemění intervaly tramvajových spojů.



Obrázek 56 - Schéma úprav linkového vedení tramvajové dopravy ve variantě BP

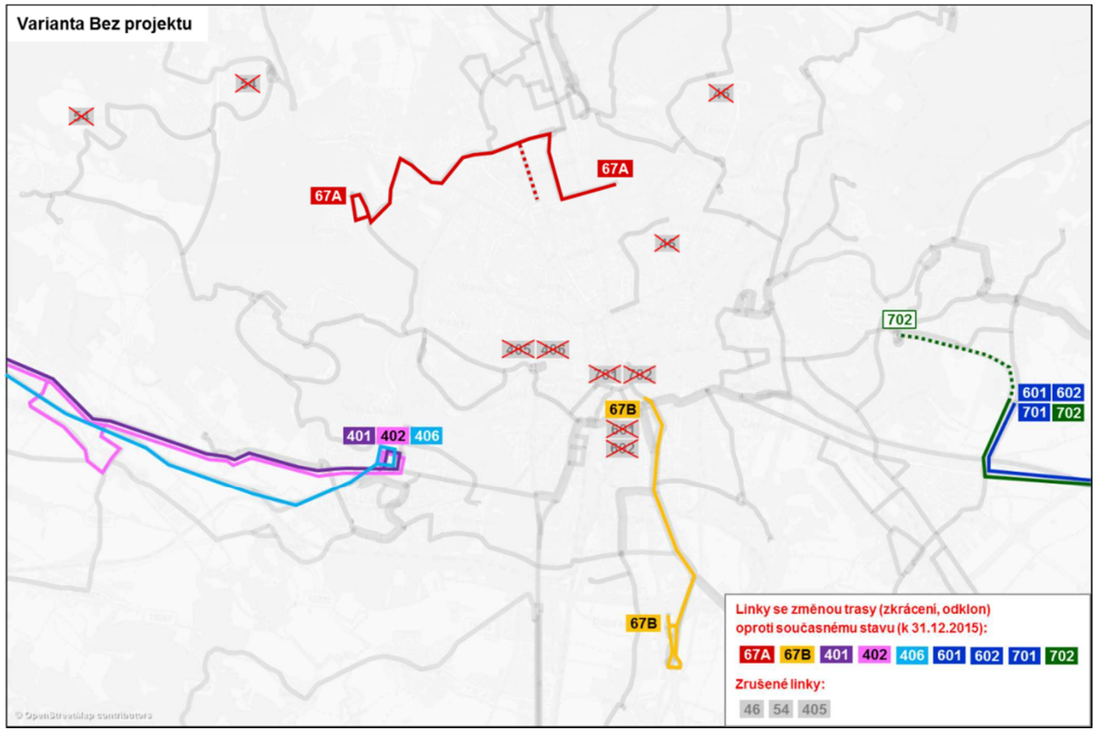
V **trolejbusové dopravě** dochází ke změnám linkového vedení, které mají dopad na železniční dopravu. První takový záměr představuje prodloužení trolejbusové trati k novému železničnímu terminálu ve Starém Lískovci. Díky realizaci nového železničního terminálu, která je součástí stavby elektrizace a zkapacitnění trati Brno – Zastávka u Brna, budou lépe dostupnější přilehlé lokality pro cestující z regionu Střelic a dalšího okolí. V souvislosti s tímto projektem je plánována i realizace nové trolejbusové trati Kejbaly, která umožní zlepšení dopravní obsluhy oblasti Starého Lískovce a Bohunic. V souvislosti s těmito změnami infrastruktury bude upraveno linkové vedení trolejbusů oproti současnému stavu. Druhý záměr s dopadem na železniční dopravu představuje realizace nové trolejbusové trati v Nové městské třídě, včetně jejího napojení na hlavní nádraží. Nová trolejbusová trať povede od ulice Šumavská přes oblast Lužánek, Cejlu až po hlavní nádraží. Její realizace umožní zlepšení dopravní obsluhy nejen samotného dotčeného území, ale i plošné dopravní obsluhy města Brna. Díky jejímu ukončení na hlavním nádraží bude zlepšena i dopravní obslužnost města Brna pro cestující z železniční dopravy, kterým tímto bude umožněno lepší spojení do oblasti Cejlu a Lužánek. V souvislosti s realizací tohoto záměru dojde k úpravě linkového vedení trolejbusů v centrální oblasti města Brna. K další změně, který má vazbu na železniční dopravu, dojde realizací nové trolejbusové trati v rozvojovém území Zbrojovky. Realizací tohoto projektu, a s tím spojenou změnou linkového vedení trolejbusů, bude lépe obsloužena oblast Zbrojovky. Tímto dojde i k lepšímu napojení železniční stanice v Židenicích na systém MHD. Poslední změny v trolejbusové dopravě souvisí s realizací prodloužení trolejbusové trati v Líšni. Realizace tohoto projektu nemá přímou souvislost s železniční dopravou a představuje lokální změnu dopravní obsluhy na území Líšně. Realizace tohoto projektu umožní prodloužení stávajících trolejbusových linek do nové konečné zastávky.



Obrázek 57 - Schéma úprav linkového vedení trolejbusové dopravy ve variantě BP

V **městské autobusové dopravě** dochází ke změnám, které souvisí s rozvojem tramvajové a trolejbusové dopravy. Na území města Brna dojde k realizaci nových tramvajových a trolejbusových tratí, které umožní obsluhu území tramvajovými a trolejbusovými spoji. Tyto spoje nahradí stávající autobusové spoje, které budou zrušeny, či zkráceny. Tento dopad se týká části oblasti Kamech a Lesné, které budou nově obslouženy tramvajovou dopravou a rovněž také centrální oblasti města, kde bude značná část území nově obsluhována trolejbusy.

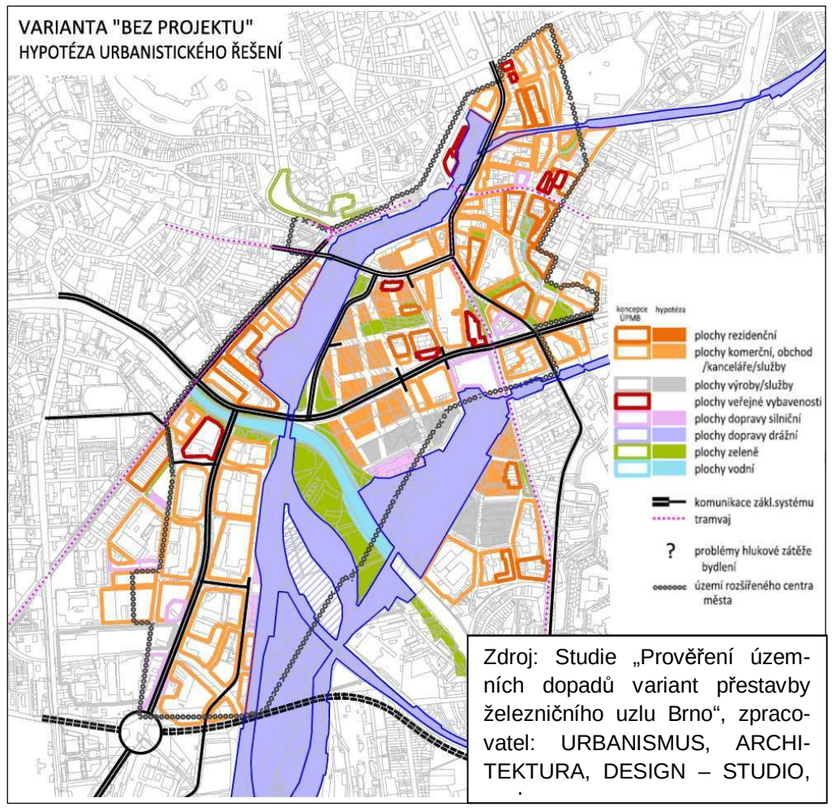
V **regionální autobusové dopravě** dochází k výrazným změnám zejména z důvodu zlepšení parametrů okolní železniční sítě, které umožní výrazné zlepšení nabídky regionálních železničních spojů. Řada autobusových linek je zrušena a nahrazena vlakovými spoji. První z takových změn je spojena s elektrizací a zkapacitněním trati Brno – Zastávka u Brna. Díky krácení intervalu železničních spojů a dosahovaných jízdních dob, bude možné nahradit část autobusových spojů železniční dopravou, která bude poskytovat vyšší provozní spolehlivost a komfort pro cestující. Podobný efekt přinese realizace tratí do Židlochovic, Hustopečí a Veselí nad Moravou a realizace Boskovické spojky. V souvislosti s těmito záměry bude rovněž docházet k vytvoření regionálních přestupních terminálů, ve kterých budou vhodně navázány autobusové spoje na železniční dopravu. Ovlivněny tak budou nejen autobusové spoje vedení přímo na území města Brna, ale i autobusové spoje provozované v brněnské aglomeraci. Tyto změny primárně souvisí s pokračováním integrace veřejné hromadné dopravy v Jihomoravském kraji. Tyto změny zlepší vazby mezi železniční a autobusovou dopravou a cestujícím umožní komfortnější, častější a rychlejší spojení regionálních center s městem Brnem. Na území města Brna pak v souvislosti s realizací nových tramvajových tratí vzniknout přestupní terminály v Líšni a v Bohunicích, které umožní ukončení některých autobusových spojů v těchto nových lokalitách.



Obrázek 58 - Schéma úprav linkového vedení autobusové dopravy ve variantě BP

Návrh potenciálního urbanistického rozvoje území v oblasti Trnitá – Heršpická.

Ve variantě Bez projektu se předpokládá přibližné zachování stávajícího řešení železniční infrastruktury v území Trnitá-Heršpická. Toto řešení není v souladu s územním plánem města Brna, a ten lze tak použít jen velmi omezeně. Drážní tělesa v tomto případě představují rozsáhlé území podobné tvaru V, které obemyká oblast Trnité. Vytvořeny jsou zde zejména komerční plochy a částečně je zde i předpoklad pro plochy výroby a služeb. V případě komerčních ploch, je zde uvažováno s umístěním staveb občanské vybavenosti v rámci výjimečně přípustného funkčního využití komerčních ploch. Další funkční a prostorové uspořádání navržené pro Variantu Bez Projektu předpokládá z větší části zachování analogických funkčních využití z ÚPmB. Jedná se především o území vně drážních ploch. Podél řeky Svratky jsou vytvořeny plochy rekreační zeleně ve formě pásu zeleně kopírující oba říční břehy, lokálně jsou dále v oblasti Trnitá navrženy menší parkové plochy městské zeleně. Tato idea je z velké části převzata analogicky z platného územního plánu, kde je taktéž v rámci návrhových ploch vytvářen pás souvislé zeleně. Oproti platné podobě územního plánu, kde se tyto lineární plochy zeleně sbíhají do souvislého zeleného pásu navazujícího na pás zeleně rozprostírající se po obvodu historického jádra města, v oblasti Trnitá a dále směrem k ulicím Dornych a Plotní je vytvořen předpoklad pro menší fragmentované plochy městské zeleně. Z hlediska možností rozvoje bydlení je především využita kvalita prostředí podél Nové městské třídy se zázemím doprovodné zeleně, revitalizovaného toku Ponávky. V ostatních rozvojových zónách jsou plochy s kvalitou prostředí pro bydlení poměrně sporadické, významně ovlivněné hlukovou zátěží z dopravy. Těžiště obytných funkcí je soustředěno zejména do oblasti Koliště – Nové městské třídy. V rámci vydefinovaného rezidenčního souboru je zde navržena volnočasová rekreační zelená zóna protkaná pěšími a cyklistickými spojeními. Jistý rozvoj potenciálu bydlení je částečně možný i v rozvojové oblasti Jižní centrum. Zde však panuje nejistota nad zcela pravděpodobným zatížením této funkce nepřiměřeným hlukem produkovaným provozem na dráze. Hledisko bydlení zde může být v přímém rozporu se základními požadavky hygienických norem pro stavby pro bydlení.



Zdroj: Studie „Prověření územních dopadů variant přestavby železničního uzlu Brno“, zpracovatel: URBANISMUS, ARCHITEKTURA, DESIGN – STUDIO,

Obrázek 59 - Hypotéza rozvoje území Trnitá-Heršpická ve variantě BP