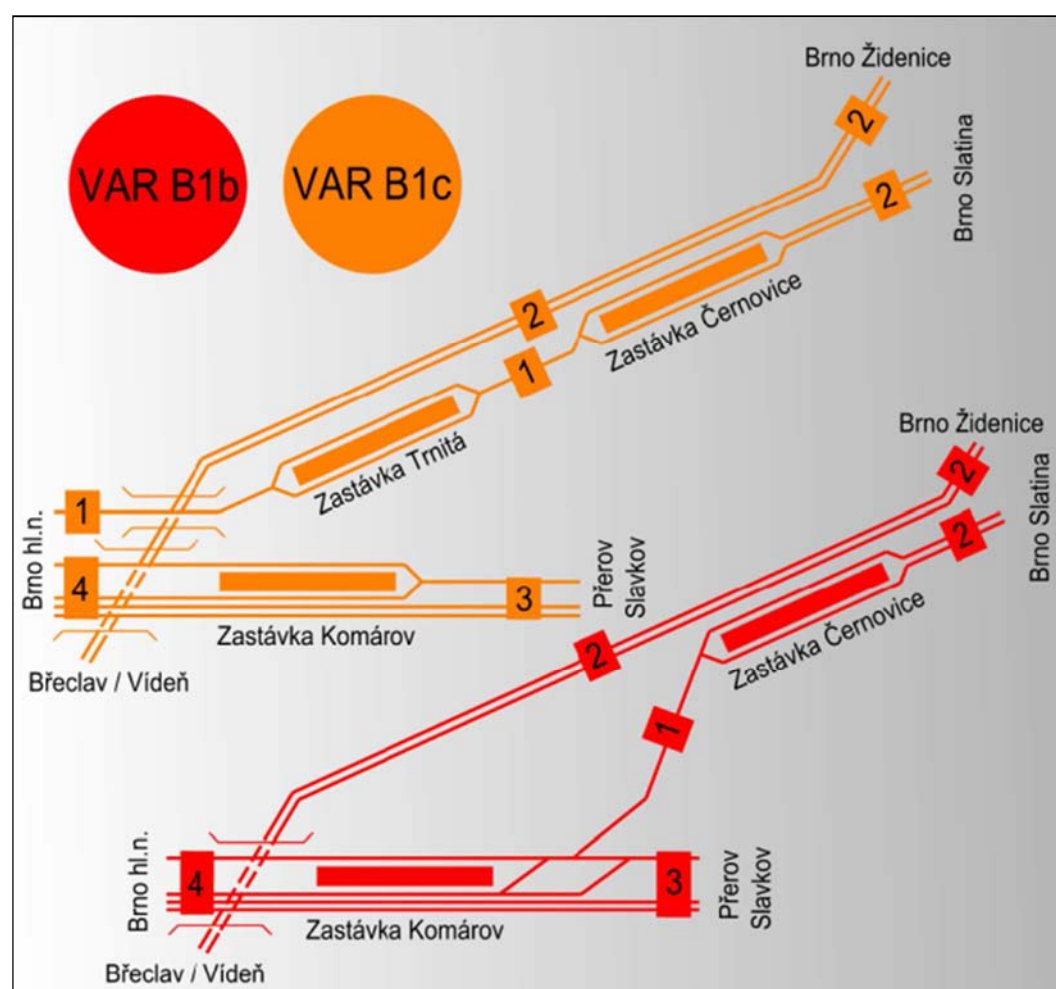


Základní koncepce řešení variant B1b, B1c

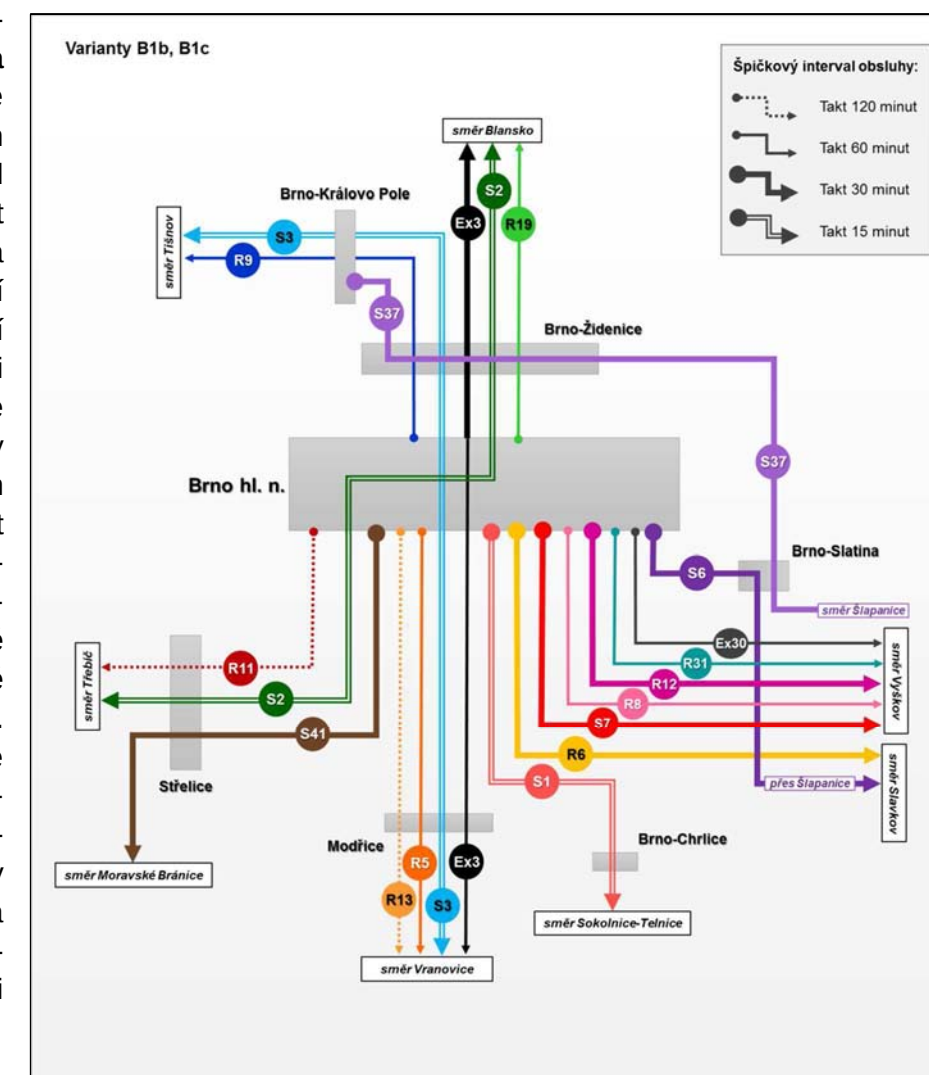
Skupina těchto dvou alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení trati ve směru Přerov v podobě realizace nové dvojkolejné trati vedené od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště Tuřany a následně zapojené do navazující trati Brno – Přerov. Zapojení trati od Veselí nad Moravou je pak řešeno optimalizací stávající trati od Černovického trianglu po Šlapanice. Na tomto traťovém úseku se realizuje nová zastávka Brno-Černovická Terasa. Samotné zapojení této trati do hlavního nádraží je pak řešeno ve dvou alternativách. **Ve variantě B1b** je trať ve směru Veselí nad Moravou vedena z hlavního nádraží dvojkolejně až za navrhovanou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k rozvětvení kolejí - jednokolejně ve směru na Chrlice a jednokolejně ve směru na Černovice (po stávající Komárovské spojkce). V návrhu je počítáno s rekonstrukcí jednokolejné Komárovské spojky. **Ve variantě B1c** je trať ve směru na Veselí nad Moravou vedena přímo z hlavního nádraží v podobě jednokolejné spojky vedené na mostní estakádě s dvojím křížením řeky Svatky na stávající Dolní nádraží a dále je vedena jednokolejně až k Černovicím, kde dochází ke zdvoukolejnění. Pro potřeby možného křížování vlaků je v oblasti dolního nádraží navržena nová výhybna a zastávka Brno-Trnitá a dále je navržena nová zastávka Brno-Černovice na mostním objektu přes ulici Olomouckou. Ve směru na Chrlice je pro regionální dopravu navržena dvoukolejná trať vedena z uzlu až za novou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k navázání do stávající jednokolejné trati. Zbývající části železničního uzlu je pak obdobná pro všechny varianty alternativy varianty B.



Obrázek 80 - Schéma rozdílů varianty B1b, B1c

Návrh řešení železničního provozu variant B1b, B1c

Základní koncepce řešení železničního provozu pro variantu B je společná pro všechny její navržené alternativy. Toto se týká provozovaných expresních linek Praha – Brno s pokračováním dál na Slovensko a do Rakouska, dálkových linek obsluhujících tratě ve směru Blansko, Tišnov, Třebíč a Břeclav. V regionální dopravě je společným prvkem zavedení průjezdných linek v relacích Blansko – Brno – Střelice a Tišnov – Brno – Hrušovany. Regionální spoje obsluhující tratě ve směru Chrlice a Střelice. Rovněž koncepce tranzitní nákladní dopravy je totožná, kdy jsou vlaky provozovány na samostatném nákladním průtahu. Jednotlivé alternativy varianty B tak z hlediska koncepce železniční dopravy odlišuje odlišné vedení dálkových a regionálních železničních linek ve směru tratí Přerov a Veselí nad Moravou. Tyto rozdíly nesouvisí pouze se samotným vedením těchto linek, ale i s obsluhou lokalit ve východní části města Brna železniční dopravou. V případě prvních tří uvedených **alternativ B1, B1a a B1d** popsaných na straně 58 je navržena realizace dvou nových dvojkolejných tratí vedených od hlavního nádraží přes oblast Komárova a Letiště Tuřany a zapojených do navazujících tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou. Veškeré dálkové i regionální linky provozované ve směrech těchto tratí jsou vedeny na území ŽUB po uvedených nových tratích. Východní část území města Brna je těmito linkami obsluhována pouze osobními vlaky Brno – Vyškov, které zastavují na nově budované zastávce Letiště Brno-Tuřany. Území okolo stávající trati je obsluhováno pouze linkou Brno-Královo Pole – Šlapanice. Šlapanice zůstávají obsluhovány rovněž pouze touto linkou, vyjma alternativy B1d, v níž jsou obsluhovány i osobními vlaky z trati Brno – Veselí nad Moravou.



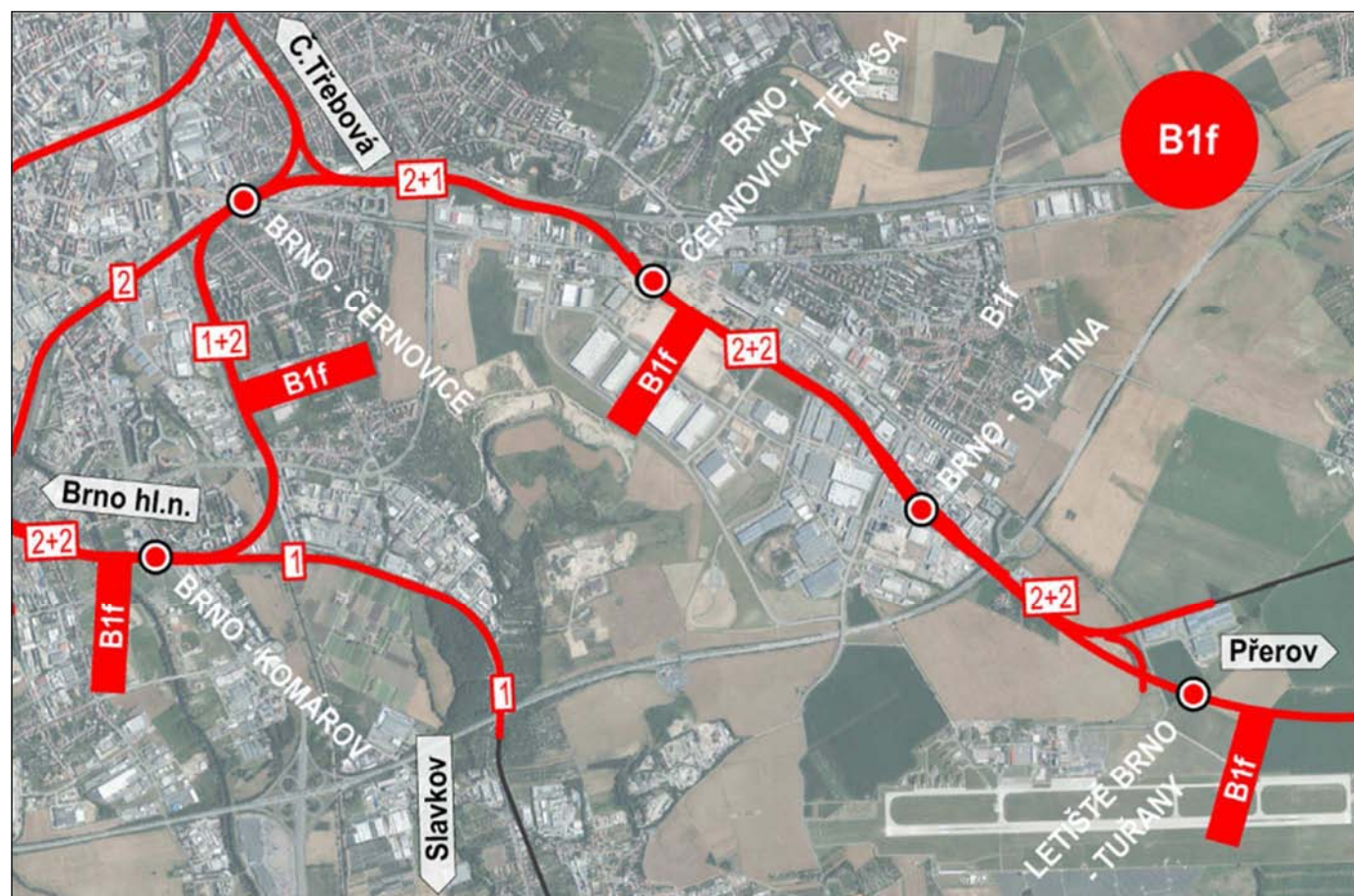
Obrázek 81 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantách B1b a B1c

V alternativách B1b a B1c zůstává provoz vlakových linek ve směru Přerov stejný, jako u předchozích tří alternativ, včetně obsluhy zastávky Letiště Brno-Tuřany osobními vlaky Brno – Vyškov. Stejný zůstává i provoz spěšných vlaků od Veselí nad Moravou. Osobní vlaky z trati od Veselí nad Moravou jsou však vedeny stávajícím koridorem přes Šlapanice, Slatinu a Černovice, kde zajišťují obsluhu všech železničních stanic a zastávek. Tyto spoje dosahují delší jízdní doby ve spojení hlavního nádraží a obsluhovaných regionálních center, avšak z přepravního hlediska zajišťují lepší dopravní spojení oblastí Černovic, Černovické Terasy a Slatiny s hlavním nádražím, a tím i centrem města.



Základní koncepce řešení varianty B1f

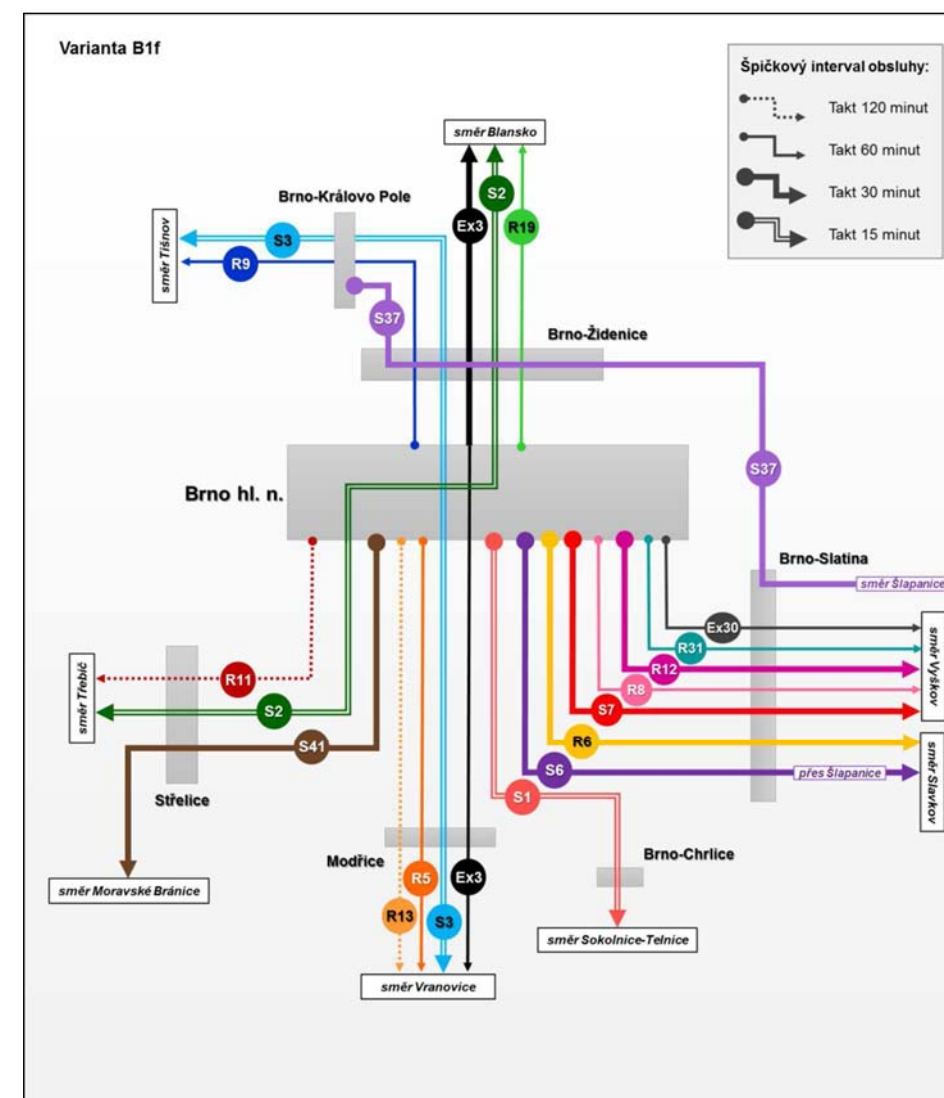
Varianta B1f je poslední alternativou řešení varianty B. Motivací pro návrh této alternativy bylo maximální využití stávajících železničních koridorů na území města Brna. Z tohoto důvodu není navrhována žádná nová trať ve směru Přerov a Veselí nad Moravou a navrhováno je pouze zkapacitnění stávajících tratí. Obě trati jsou při napojení hlavního nádraží řešeny jako dvojkolejné a společné pro trať ve směru Chrlice. V oblasti Komárova jsou obě tyto trati vedeny dále již jako společná tříkolejná trať, která je realizována jako zkapacitnění stávající jednokolejné Komárovské spojky a části traťového úseku od Černovického trianglu. V úseku mezi Černovickým trianglem a železniční stanicí Brno-Slatina je tato tříkolejná trať rozvětvena na dvě dvojkolejné trati procházející právě železniční stanicí Brno-Slatina, kdy je následně dvojkolejná trať ve směru Přerov realizována v nové stopě mimo Šlapanice s následným zapojením do navazující trati Brno – Přerov a trať do Veselí nad Moravou je vedena stávajícím koridorem přes Šlapanice. Součástí této alternativy je i realizace nové železniční zastávky Brno-Černovická Terasa a na trati Brno – Přerov i zastávky Letiště Tuřany. Zbývající části železničního uzlu jsou pak řešeny obdobně pro všechny alternativy varianty B.



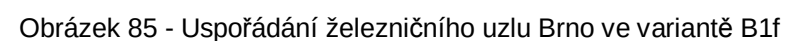
Obrázek 83 - Detail řešení varianty B1f

Návrh řešení železničního provozu varianty B1f

V alternativě B1f je oproti již popsaným alternativám opět rozdíl v koncepci železniční dopravy železničních linek provozovaných pro obsluhu navazujících tratí ve směru Přerov a Veselí nad Moravou. Předchozí alternativy uvažovaly jednotnou provozní koncepci linek na trati Brno – Přerov, avšak rozdílnou v případě linek na trati Brno – Veselí nad Moravou. Technické řešení varianty B1f je navrženo s cílem maximálně využít stávající železniční koridory a kapacitně je přizpůsobit požadované dopravní nabídce železniční dopravy. Zapojení obou tratí do ŽUB je tak řešeno v podobě jejich sloučení do vícekolejných traťových úseků. Toto technické řešení ovlivňuje i provozní koncepci železničních linek provozovaných na uvedených tratích a rovněž ovlivňuje i způsob dopravní obsluhy východní části města Brna železniční dopravou. V případě dálkových linek provozovaných na trati Brno – Přerov je navrženo totožné linkové vedení i intervaly linek jako u ostatních alternativ. Z důvodu delší trasy a nižších traťových rychlostí je u nich dosahováno delších jízdních dob. Osobní vlaky Brno – Vyškov obsluhují zastávku Letiště Brno-Tuřany, avšak oproti předchozím alternativám obsluhují tyto vlaky i novou zastávku v lokalitě Černovické Terasy. V případě spěšných vlaků provozovaných na trati od Veselí nad Moravou je rovněž z důvodu jejich odlišného trasování dosahováno delších jízdních dob a nově je zajištěna obsluha nové zastávky v lokalitě Černovické Terasy železničními spoji této linky. Zbývající osobní vlaky provozované na trati od Veselí nad Moravou zajišťují obsluhu Šlapanic, Slatiny, Černovické Terasy a Černovic obdobně jako v alternativách B1b a B1c. V případě předchozích alternativ byly v oblasti Komárova provozně odděleny obě trati od Přerova a od Veselí nad Moravou v podobě samostatné dvojkolejné trati ve směru Přerov a samostatné trati ve směru Veselí nad Moravou v různém územním a kapacitním provedení. Z dopravně technologického hlediska tak předchozí uvedené alternativy umožňují větší flexibilitu při tvorbě konkrétních grafikonů vlakové dopravy, než je tomu u alternativy B1f. Z hlediska dosahovaného linkového vedení a intervalů jsou však všechny varianty srovnatelné a naplňující výhledovou přepravní poptávku po regionální i dálkové dopravě ve spojení Brna s Ostravskem, Olomouckem, Zlínskem a východními oblastmi Jihomoravského kraje.



Obrázek 84 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantě B1f

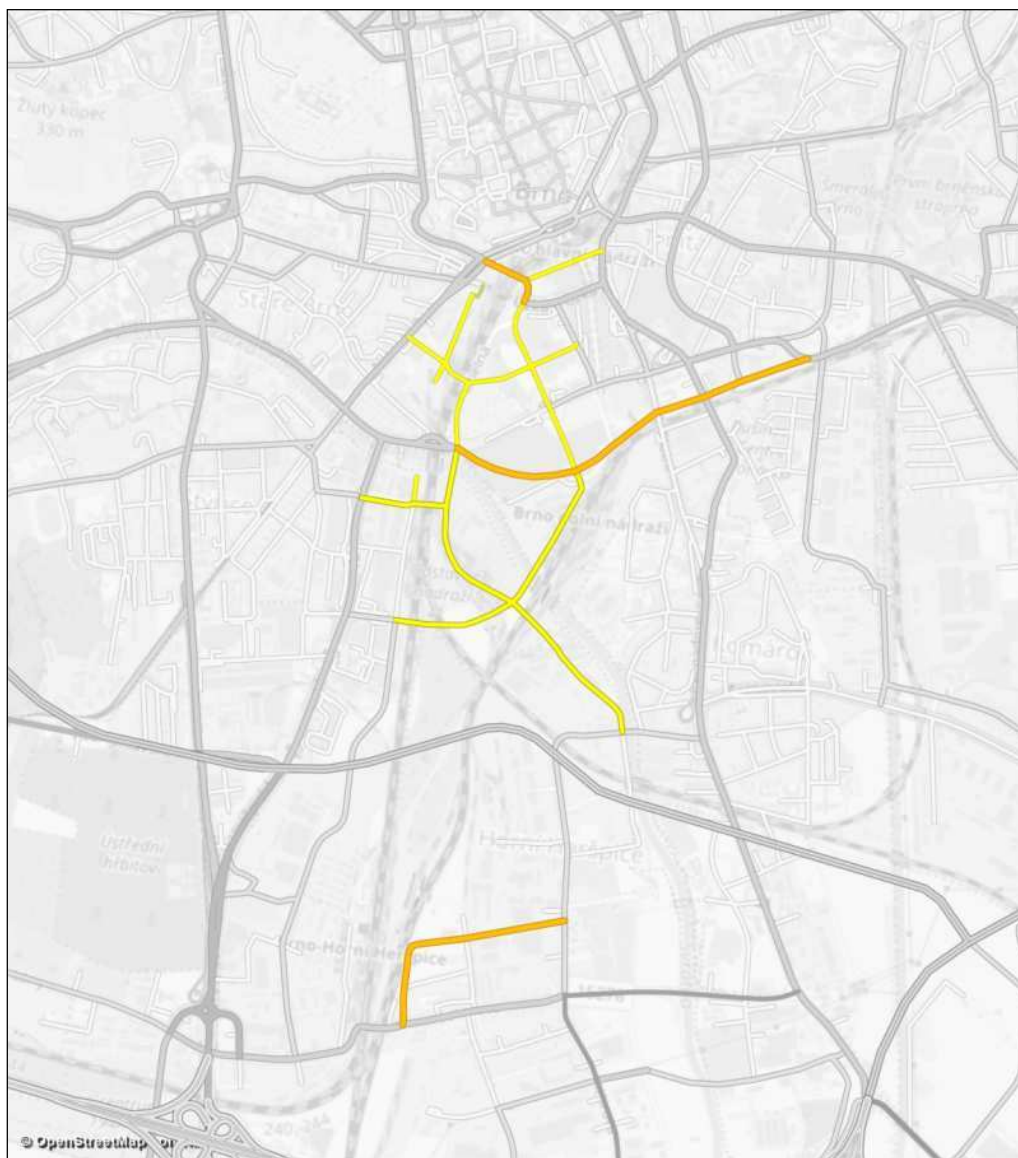


Návrh technického řešení městské dopravní infrastruktury

Návrh technického řešení dopravní infrastruktury vychází i v tomto případě principiálně z varianty Bez projektu. I v tomto případě tak zůstává podstatná část městské dopravní infrastruktury totožná s variantou Bez projektu. Navrhované úpravy městské dopravní infrastruktury v této variantě souvisí jednak s přímými dopady nově budované železniční infrastruktury a jednak se zajištěním dopravní obsluhy ovlivněných městských lokalit. V prvním případě jsou navrženy přeložky stávajících komunikací, nebo úpravy jejich výškového a směrového vedení v místech křížení s železniční infrastrukturou. V druhém případě se zpravidla jedná o realizaci nové dopravní infrastruktury, která bude zajišťovat dopravní obsluhu v budoucnu urbanizovaného území Trnitá-Heršpická a dopravní obsluhu nově budovaných železničních stanic a zastávek. V tomto ohledu je navržen rozvoj dopravní infrastruktury pozemních komunikací, tramvajových a trolejbusových tratí a autobusových terminálů a zastávek. Při návrhu této dopravní infrastruktury nebylo možné úplně využít územní plán města Brna, jelikož tato varianta s ním není v souladu. Proto bylo nutné navrhnout nové řešení tam, kde územní plán nebylo možné použít.

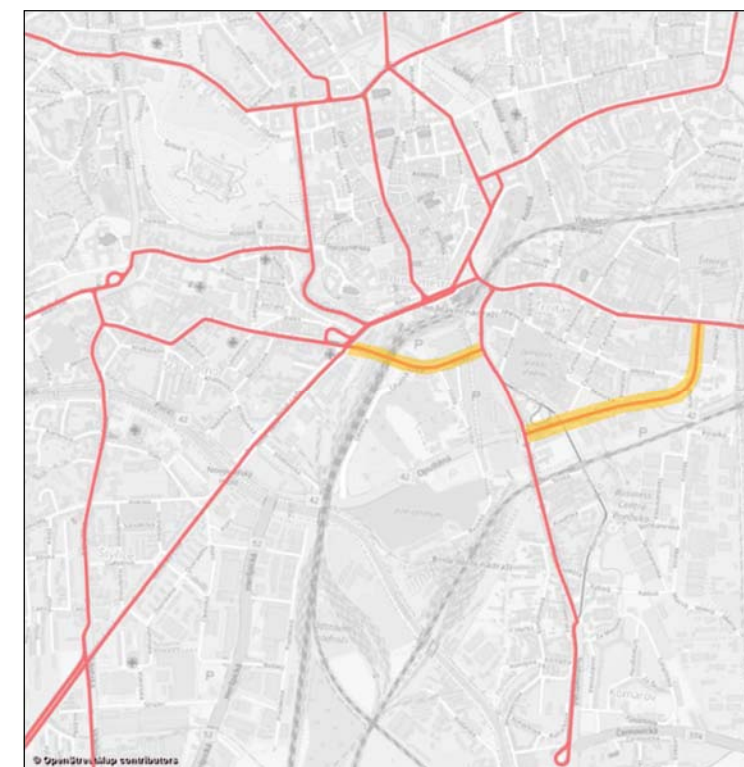
Ve variantě B je modernizován stávající průtah pro osobní dopravu včetně výrazné přestavby hlavního nádraží, které je realizováno jižněji v posunuté poloze. Při této modernizaci dojde rovněž ke značné redukci drážních ploch v území Trnitá-Heršpická.

Tato redukce ploch spolu s lepší prostupností železniční infrastruktury umožní rozvoj území Trnitá-Heršpická. V tomto území jsou navrženy úpravy stávající infrastruktury pozemních komunikací a rovněž výstavba nových. Stávající silnice I. třídy v ulici Opuštěná je přeložena blíže k tělesu nákladního průtahu a původní ulice bude využita pro obsluhu nově rozvíjeného území. Pro obsluhu tohoto území je navržena realizace dalších komunikací, které se napojují na okolní dopravní síť v oblasti Heršpic a v lokalitě Štýřice-Vodařská. Realizace nových komunikací umožní lepší propojení jednotlivých městských částí a rovněž zlepši napojení této oblasti na nadřazenou páteřní dálniční a silniční síť.



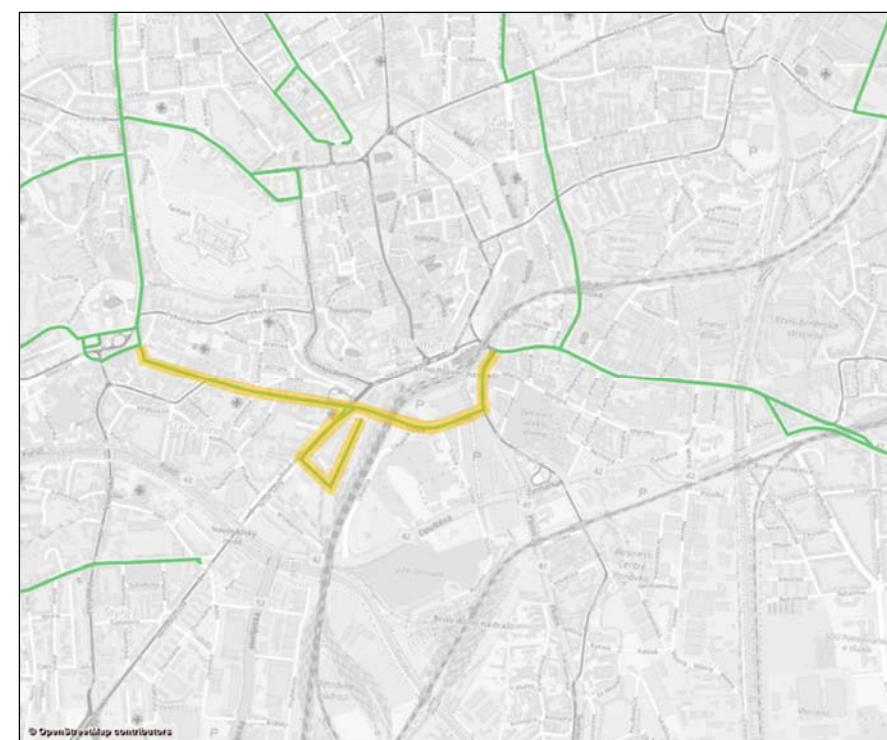
Obrázek 86 - Schéma úprav pozemních komunikací ve variantě B

Zobrazené řešení rozvoje infrastruktury představuje řešení možné pro většinu alternativ řešení varianty B. Určité úpravy však budou nutné v případě řešení hlavního nádraží s poloměry nástupišť o minimální hodnotě 500 m a při řešení zapojení trati od Veselí nad Moravou, které vyžaduje realizaci nové traťové spojky křížící území Trnitá-Heršpická. V prvním uvedeném případě bude nutné upravit řešení přilehlých křižovatek v blízkosti hlavního nádraží a v druhém případě bude nutné upravit výškové a směrové vedení infrastruktury dle konkrétního řešení mostní estakády budované traťové spojky. Z hlediska rozvoje **tramvajové infrastruktury** nedochází v tomto území k takovému rozvoji, které by vyžadovalo výstavbu nových tramvajových tratí. Z důvodu výrazného zatížení stávajícího tramvajového uzlu v přednádraží je navržena realizace tramvajové trati v ulici Úzká, která je na obou koncích zapojena do stávající sítě v ulici Plotní, respektive v oblasti zastávek na Nových Sadech. Dále je navržena tramvajová trať v ulici Zvonařka a Masná, která rovněž umožní odlehčení stávajícího přestupního uzlu MHD v přednádraží a umožní lepší dopravní obsluhu území přilehlé k ulici Zvonařka.



Obrázek 87 - Schéma úprav tramvajové infrastruktury ve variantě B

Realizací nového kolejíště hlavního nádraží budou zlepšeny prostorové a kapacitní podmínky a bude tak zlepšena průchodnost železniční infrastruktury, což umožní propojení trolejbusových tratí končících do té doby na Mendlově náměstí a na hlavním nádraží. Tento potenciál je v návrhu varianty B využit a navržena je realizace nové trolejbusové trati ulic Úzkou přes oblast Nových Sadů až po přestupní uzel na Mendlově náměstí. V lokalitě Nových Sadů je rovněž vytvořen prostor pro ukončení a obrat trolejbusových linek. Ve variantě B je rovněž budováno nové autobusové nádraží jižně od stávajícího hlavního nádraží u budovy skladiště Malá Amerika. Na tomto místě je vytvořen prostor pro ukončení již uvedených trolejbusových, ale i autobusových linek. Toto autobusové nádraží je vhodně napojeno na okolní síť pozemních komunikací.

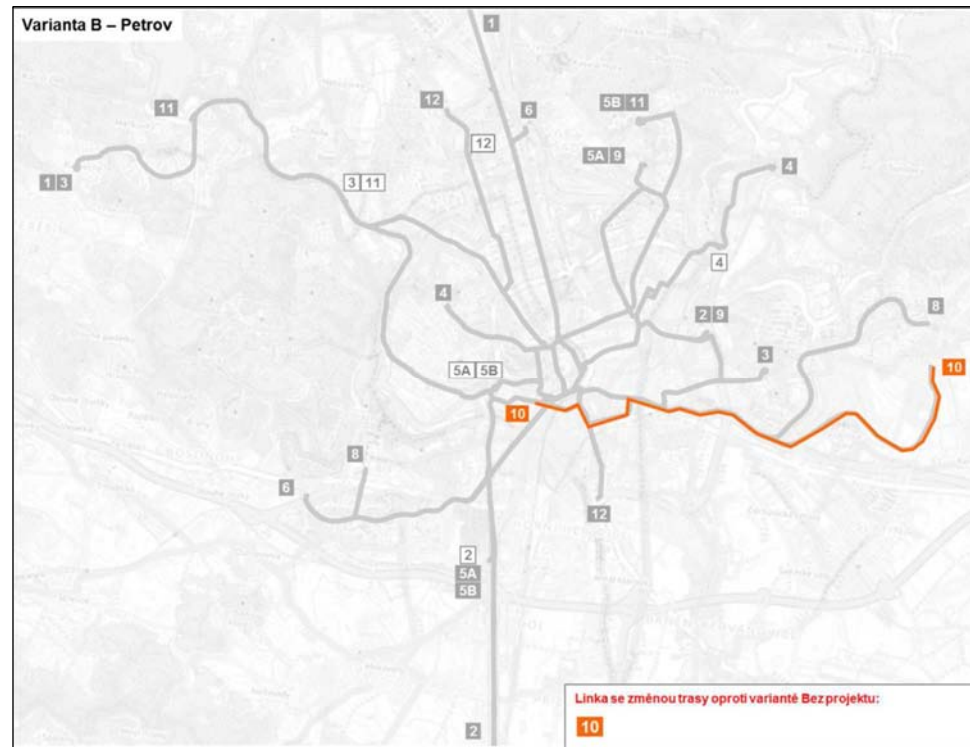


Obrázek 88 - Schéma úprav trolejbusové infrastruktury ve variantě B

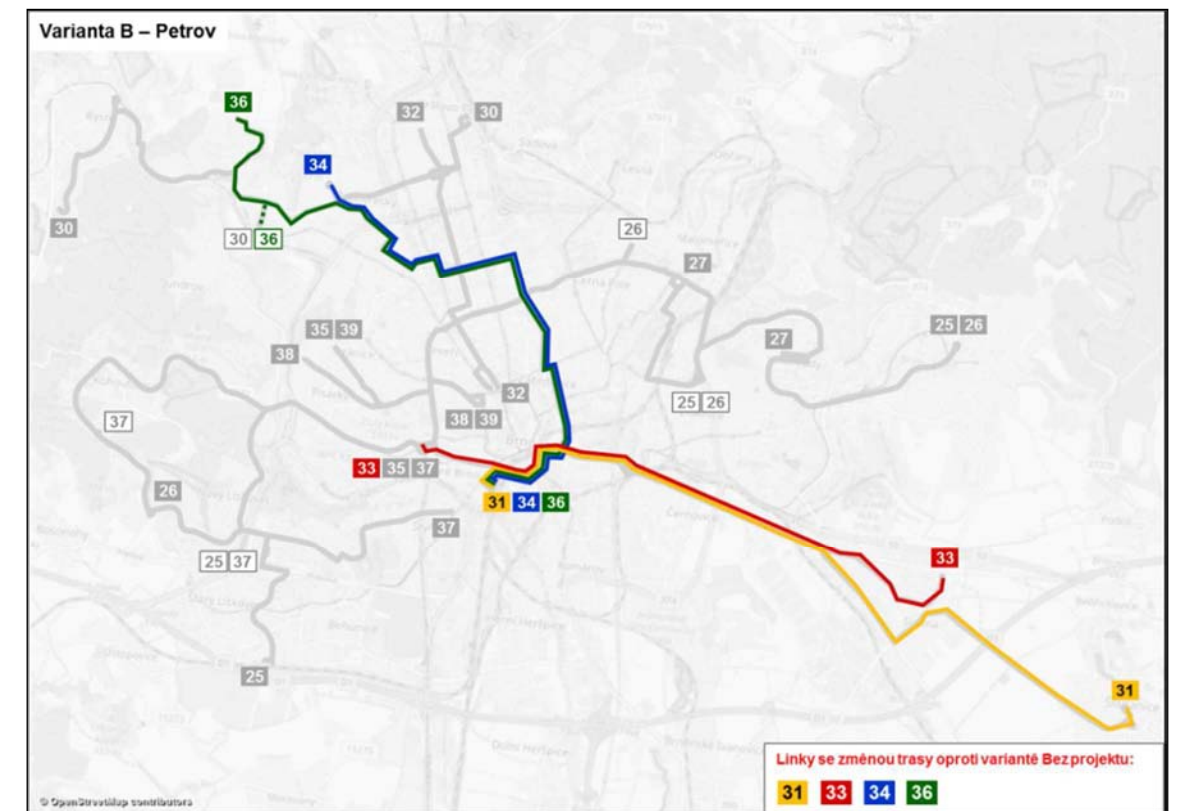
Návrh úprav systému veřejné dopravy a městské hromadné dopravy.

Návrh úprav koncepce MHD vychází z řešení ve variantě Bez projektu. Případná realizace přestavby ŽUB ve variantě B ovlivní pouze určitou část území města Brna, a tedy i systém MHD ovlivní jen z části. V této variantě nedochází k výrazným změnám uspořádání železniční infrastruktury v centrální části Brna, pouze se mění konkrétní poloha hlavního nádraží, které však zůstává z hlediska uspořádání ŽUB ve stávající lokalitě. V širším okolí se však realizují nové železniční terminály a zastávky a zároveň se variantě realizují nová napojení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou. Území Trnitá-Heršpická se rozvíjí díky redukci drážních ploch. Zejména za účelem zajištění dopravní obsluhy tohoto území systémem MHD a jeho napojení na okolní dopravní síť, byly navrženy změny v systému MHD, které odpovídají konkrétním specifikům řešení varianty B. Ke změnám dochází u všech jednotlivých subsystémů MHD, tedy v tramvajové, trolejbusové i autobusové dopravě. Změny jsou navrženy tak, aby byly kvalitně uspokojeny hlavní přepravní vztahy na území města Brna a zároveň byla zajištěna dobrá návaznost mezi železniční dopravou a systémem MHD.

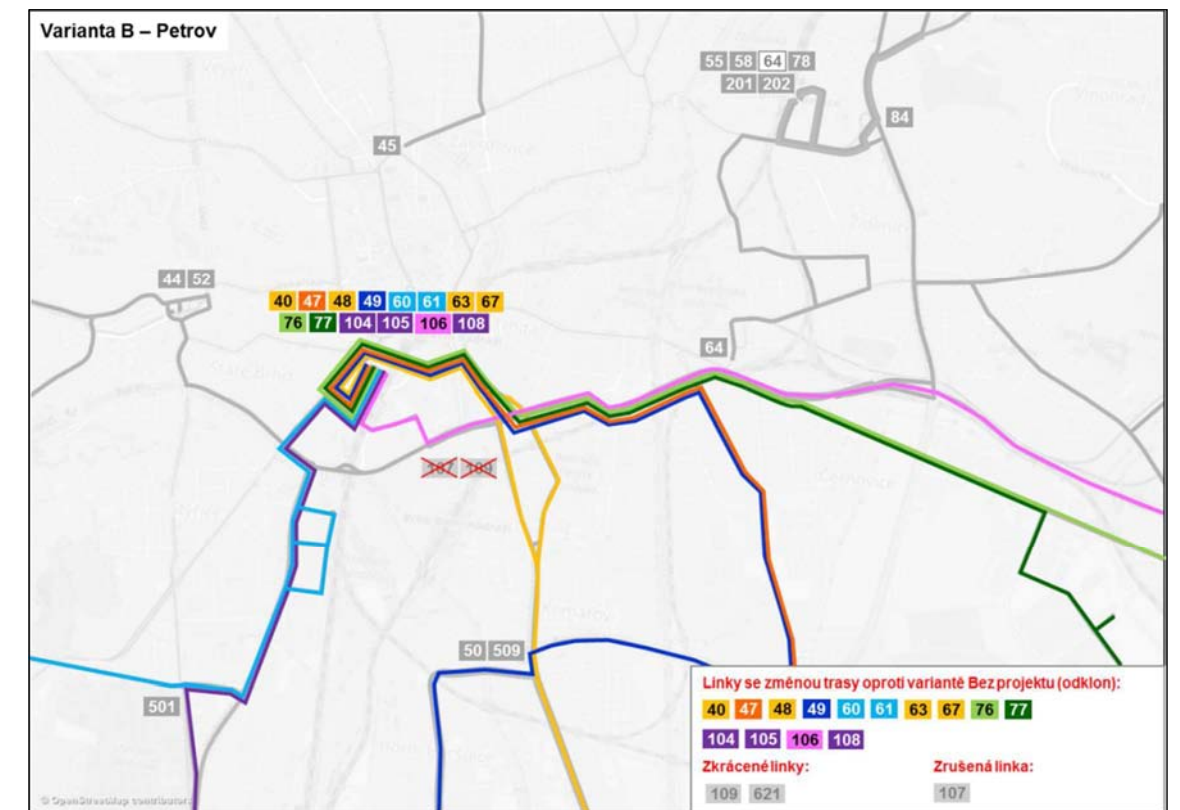
V **tramvajové dopravě** dochází pouze k jedné změně v souvislosti s realizací tramvajového propojení ulicemi Úzká a Zvonařka. V souvislosti s tímto dochází ke změně trasy jedné tramvajové linky. Tato změna zajistí lepší dopravní obslužnost lokalit u ulice Úzká a Zvonařka a zároveň díky tomu dojde ke snížení zatížení přestupního uzlu MHD v přednádraží. V **trolejbusové dopravě** dochází k přesunu koncových bodů tras u hlavního nádraží. Nově jsou linky od ulice Křenová vedeny ulicí Úzkou do lokality na Nových Sadech. Díky umožnění realizace propojení trolejbusových tratí z Mendlova náměstí k hlavnímu nádraží dochází k prodloužení trolejbusové linky přes lokalitu na Nových Sadech až na Mendlovo náměstí. V **městské autobusové dopravě** dochází ke změnám tras některých linek, které jsou nově ukončeny na novém autobusovém nádraží v lokalitě na Nových Sadech. Část úprav tras linek se týká i obsluhy Černovické Terasy. V **regionální autobusové dopravě** dochází ke změnám v souvislosti ze zlepšenými parametry zapojení tratí od Brna, od Veselí nad Moravou a od Chrlic do ŽUB. Zejména navýšení kapacity železničního uzlu Brno umožní zvýšení počtu spojů ve špičkové hodině a bude tak možné redukovat autobusové spoje náhradou za železniční spoje, nebo stávající autobusové spoje v části trasy ukončit a navázat je na železniční dopravu, která poskytuje vyšší spolehlivost a komfort a kratší jízdní doby na území města Brna. Tyto změny primárně souvisí s pokračováním integrace veřejné hromadné dopravy v Jihomoravském kraji. Na území města Brna pak dochází z důvodu odlišeného řešení infrastruktury pozemních komunikací k dílčím úpravám tras některých regionálních autobusových linek. Na přiložených obrázcích jsou přehledně znázorněny úpravy linkového vedení všech popsaných systémů veřejné hromadné dopravy oproti variantě Bez projektu.



Obrázek 89 - Schéma úprav linkového vedení tramvajové dopravy ve variantě B



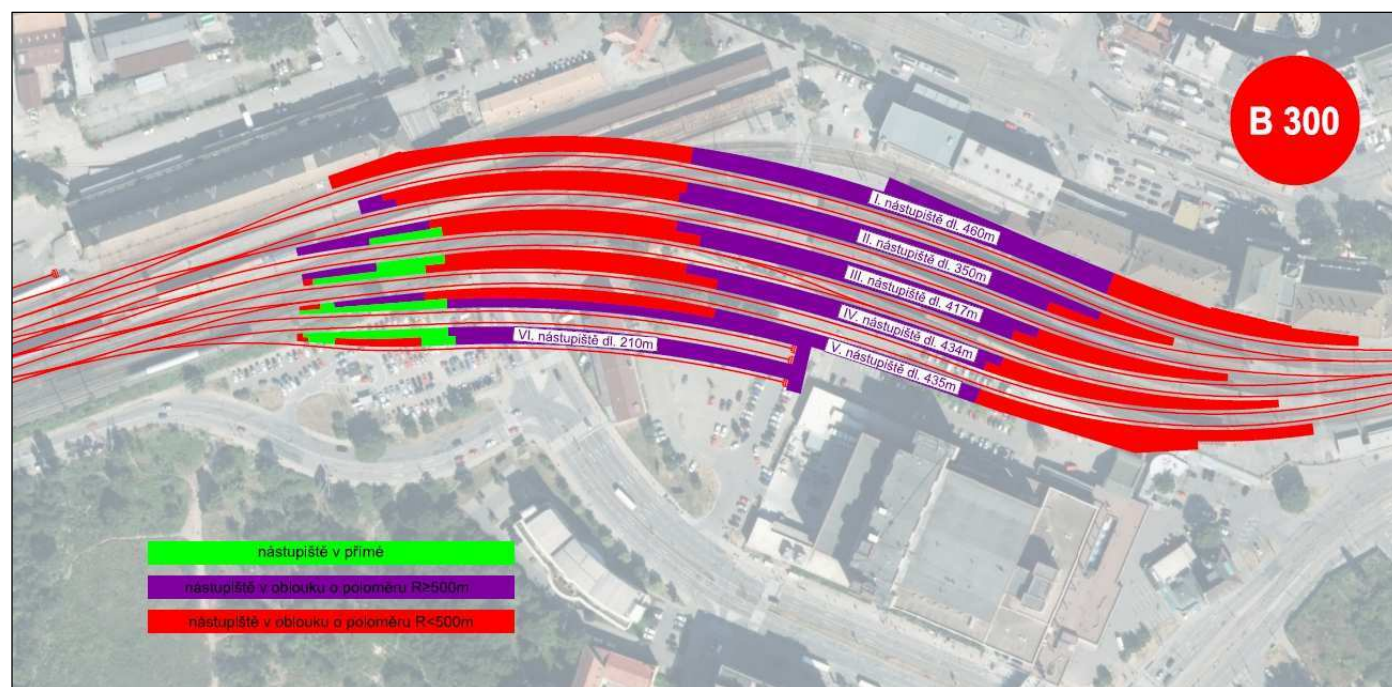
Obrázek 90 - Schéma úprav linkového vedení trolejbusové dopravy ve variantě B



Obrázek 91 - Schéma úprav linkového vedení autobusové dopravy ve variantě B

Možnosti řešení hlavního nádraží

Stávající průjezdné kolejiště hlavního nádraží je výrazně směrově zakřivené do tvaru písmene „S“. Nástupiště u těchto kolejí jsou pak v určitých svých částech ve velmi malých poloměrech, které již současné technické normy nepřipouští při realizaci nových nástupišť. Stávající směrové řešení kolejiště hlavního nádraží proto nelze použít a je nutné navrhnout zcela novou geometrii kolejiště. Vzhledem k tomu, že je zároveň z důvodu nízké kapacity nádraží nutné jeho další rozšíření, vytváří se tak velký tlak na zábor mimoželezničních pozemků ve velmi stísněném území zastavěném okolní zástavbou. Při návrhu technického řešení hlavního nádraží ve variantě B bylo nutné respektovat nedotknutelnost památkově chráněných budov výpravní budovy, pošty a skladiště Malá Amerika na východní straně kolejiště. Rozšíření kolejiště proto bylo možné pouze západním a jižním směrem, kde se nachází část volných nezastavěných ploch, ovšem i rozšíření nádraží tímto směrem je ovlivněno stávající zástavbou, konkrétně obchodním domem TESCO. Možnosti návrhu vhodných směrových parametrů hlavního nádraží tak byly výrazně ovlivněny těmito faktory. Snahou při návrhu konkrétního řešení bylo v první řadě uspokojit výhledové přepravní potřeby cestujících zajištěním dostatečné kapacity infrastruktury a zajištěním dostatečného komfortu a bezpečnosti. V druhé řadě pak bylo snahou minimalizovat zásahy do okolní zástavby. V tomto ohledu byly omezujícími prvky při návrhu řešení budova obchodního domu TESCO. Návrh řešení hlavního nádraží byl navržen ve dvou možnostech, kdy v prvním případě byla kladena větší váha minimalizaci zásahu do okolní zástavby a v druhém případě byla naopak kladena větší váha maximalizaci úrovně komfortu a bezpečnosti cestujících. Jednotlivé možnosti řešení hlavního nádraží jsou dle použitého minimálního poloměru nástupišť označeny jako **B300** v případě první uvedené možnosti, a v případě druhé uvedené možnosti jako **B500**. Obě možnosti jsou graficky vykresleny na samostatných obrázcích v dolní části této strany.



Obrázek 92 - Schématické znázornění křivosti nástupišť hlavního nádraží v řešení B300

Koncepce řešení hlavního nádraží dle B300

V tomto řešení je kolejiště navrženo tak, aby se maximalizovalo využití stávajících drážních ploch, minimalizovaly zábory okolních ploch a eliminovaly se zásahy do budovy OD TESCO. Při návrhu směrového řešení byly využity technickými normami minimálně přípustné poloměry nástupišť o hodnotě 300 metrů. Celkově se v tomto řešení nachází pouze přibližně 7 procent délek všech nástupištních hran v přímých úsecích a dalších 48 procent délek nástupištních hran pak v poloměru větším než 500 metrů. Zbývajících 45 procent délek nástupištních hran se nachází v poloměru menším než 500 metrů. Směrově je toto řešení charakteristické výrazným tvarem „S“, podobným současnému stavu. Z důvodu nedotknutelnosti budovy OD TESCO je nutné tři nástupištní hrany realizovat kuse v poloviční délce. Územně tak nedochází k nutnosti demolice budovy OD TESCO, ovšem směrové řešení kolejiště výrazně snižuje komfort a bezpečnost cestujících při nástupu a výstupu z vlakových souprav.

Koncepce řešení hlavního nádraží dle B500

V tomto řešení je kolejiště navrženo tak, aby se maximalizovala úroveň komfortu a bezpečnosti cestujících a přiměřeně zasahovalo do okolních ploch a zástavby. V tomto případě byla přípustná i demolice budovy OD TESCO. Při návrhu směrového řešení byl kladen důraz na maximalizaci přímých délek nástupištních hran a v případě návrhu nástupišť v poloměru uvažovat minimální hodnoty 500 metrů. Celkově v tomto řešení bylo dosaženo přímých nástupištních hran 43% z celkové délky všech nástupištních hran a u zbývajících 57% bylo dosaženo poloměru většího než 500 metrů. U žádné nástupištní hrany není v tomto řešení dosahováno hodnot menších než 500 metrů. Tvar kolejiště je celkově přímější a všechny nástupištní hrany průběžné od délce přesahující 400 metrů. Toto řešení však vyžaduje demolici budovy OD TESCO.

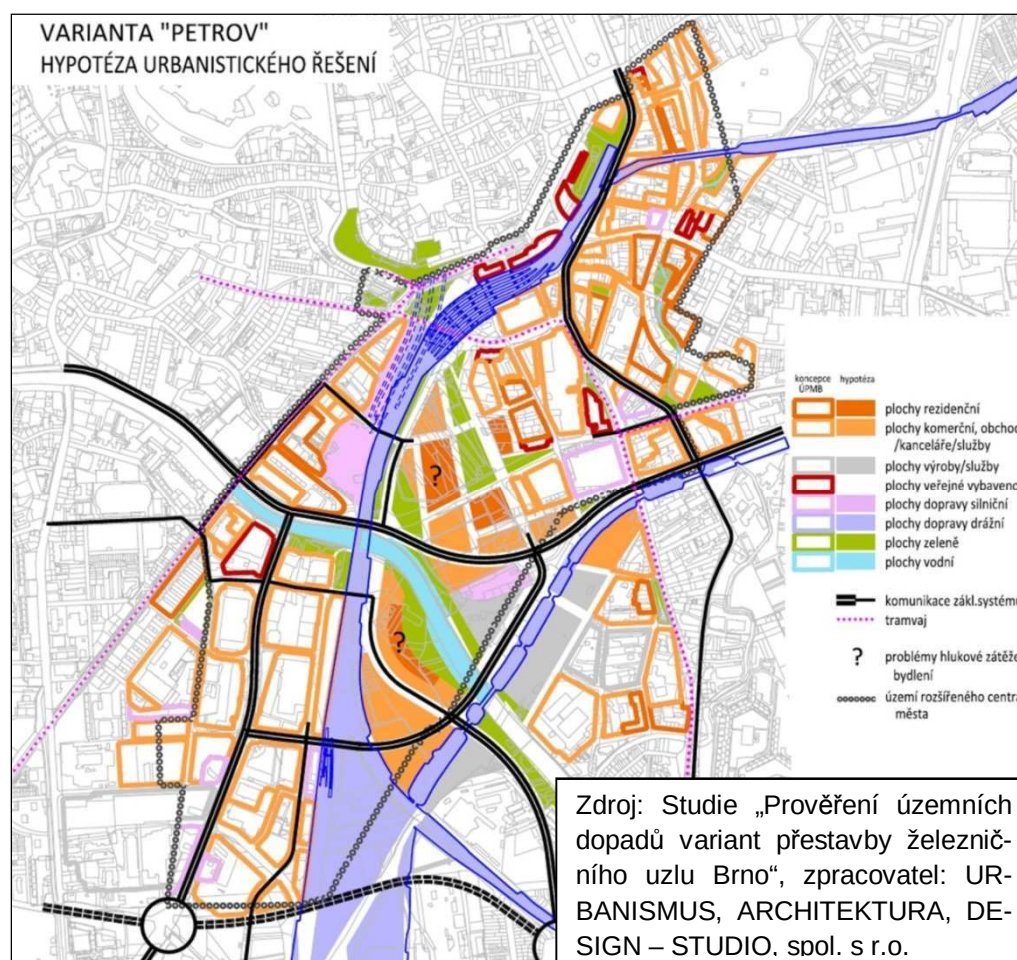


Obrázek 93 - Schématické znázornění křivosti nástupišť hlavního nádraží v řešení B500

Návrh potenciálního urbanistického rozvoje území v oblasti Trnitá – Heršpická

Rozsah funkčních ploch určených pro dopravu, konkrétně drážních ploch, je oproti dnešnímu rozsahu těchto ploch v rámci stabilizovaných ploch značně plošně redukován. Tato varianta opět, v analogii s platným ÚPmB, vytváří maximální možný předpoklad pro rekreační plochy v rámci oblasti Trnitá v okolí řeky Svratky. Je zde zopakován motiv lineárního pásu zeleně. Oproti platné podobě ÚPmB, která předpokládá novou polohu nádraží a uvolnění drážních ploch v bezprostřední blízkosti historického jádra pokračujícímu souvislému pásu zeleně, jsou však navrhované plochy ve Variantě B Petrov limitovány právě umístěním drážních ploch, které pro ně v území ztělesňují bariéru. Na atraktivní plochy zeleně poblíž řeky funkčně navazují plochy pro bydlení (rezidenční) v kombinaci s plochami komerčními. Z hlediska možností rozvoje bydlení je shodně s variantou Bez projektu využita kvalita prostředí podél Nové městské třídy. V tomto případě se však uvažuje eliminovaný rozsah ploch zabraných drážním tělesem, nicméně i v ostatních rozvojových zónách se plochy kvalitního prostředí pro bydlení vyskytují poměrně sporadicky z důvodu hlukové zátěže z železniční dopravy. Pro tuto variantu se jeví jako účelná možnost zvětšení ploch rozvojového potenciálu převedením městského okruhu do souběhu s drážním nákladovým průtahem, tzn. získání území, ve kterém lze vymezit větší plochy pro bydlení mimo hlukovou zátěž. Vytvářená kvalitní prostředí pro bydlení jsou vždy doprovázena vytvořením funkčních ploch zeleně parkového typu a doplněním těchto ploch o spojení pro pěší a cyklisty. V případě varianty B je navrženo několik alternativ jejího řešení. Uvedený popis odpovídá většině alternativ řešení varianty B, avšak rozdílný dopad na předemné území bude mít realizace zapojení trati od Veselí nad Moravou ve variantě B1c, ve které je navře-

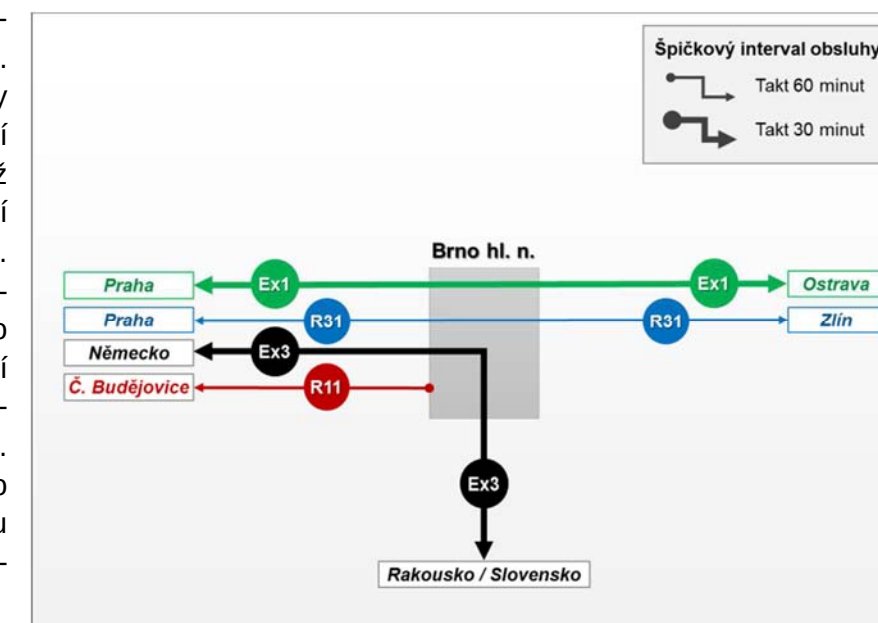
na traťová spojka z oblasti dolního nádraží do hlavního nádraží. Tato spojka je vedena na estakádě, který dvakrát kříží řeku Svratku. Prakticky tato spojka příčně půlí dané území a výrazně tak snižuje kvalitu potenciálního rozvoje tohoto území. Pouze dílčí dopad na rozvoj tohoto území představuje alternativní řešení hlavního nádraží s poloměry nástupišť o minimální hodnotě 500 m. V tomto případě dochází k rozšíření plochy hlavního nádraží s nutnou demolicí budovy OD TESCO, kdy část plochy této budovy bude využita pro realizaci hlavního nádraží a část zůstane volná k dalšímu využití.



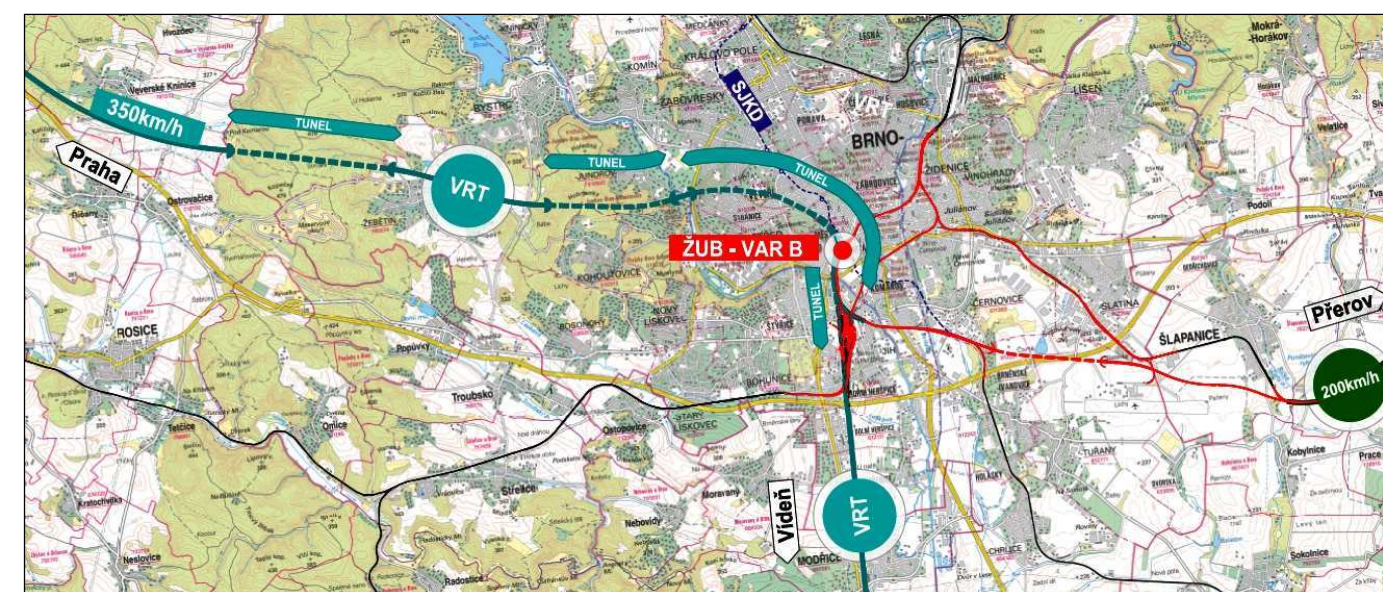
Obrázek 94 - Hypotéza rozvoje území Trnitá-Heršpická ve variantě B

Řešení VRT

Navržené řešení VRT zahrnuje návrh zaústění VRT od Prahy, Břeclavi a Ostravy, včetně potřebných úprav hlavního nádraží a případně jiných částí konvenční infrastruktury. V případě zaústění VRT od Prahy je navrženo vedení od východu soustavou tunelů pod centrem města Brna. Toto řešení vyžaduje výstavbu podzemní osobní stanice v oblasti Nových Sadů. Tato stanice je navržena jako čtyřkolejná, do níž se ze severního směru tunelovými rozvětvenými zapojuje dvojkolejná trať od Prahy. V jižním směru jsou pak tunelovými rozvětvenými a rampami navrženy výjezdy do směru navazujících úseků VRT. První výjezdy jsou navrženy v oblasti Komárova do infrastruktury vybudované pro provoz vlaků na trati Brno – Přerov. Samotné napojení do vybudované infrastruktury si vyžádá jen mírné úpravy již vybudovaného kolejiště. V případě této VRT od Ostravy je uvažováno s využitím již modernizované části ŽUB, která se prokázala jako kapacitně vyhovující. Konec trasy této VRT se územně nachází mimo oblast technického řešení ŽUB a její případná realizace bude navazovat na ŽUB v oblasti Ponětovic. Obdobně jsou realizovány i výjezdy ve směru Vranovice, které se napojují na novou trasu VRT a zároveň na již vybudované kolejiště pro umožnění jízdy souprav na odstavné nádraží. Toto řešení vyžaduje v předstihu realizaci mostů a zemních úprav pro budoucí realizaci výjezdů z podzemní stanice a rovněž opěrné zdi pro budoucí realizaci podzemní stanice. Realizace těchto objektů je nutná pro eliminaci výrazného omezení provozu během realizace VRT a značné přestavby již vybudovaného kolejiště.



Obrázek 95 - Linkové vedení železniční dálkové dopravy na VRT



Obrázek 96 - Konceptu zapojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve variantě B