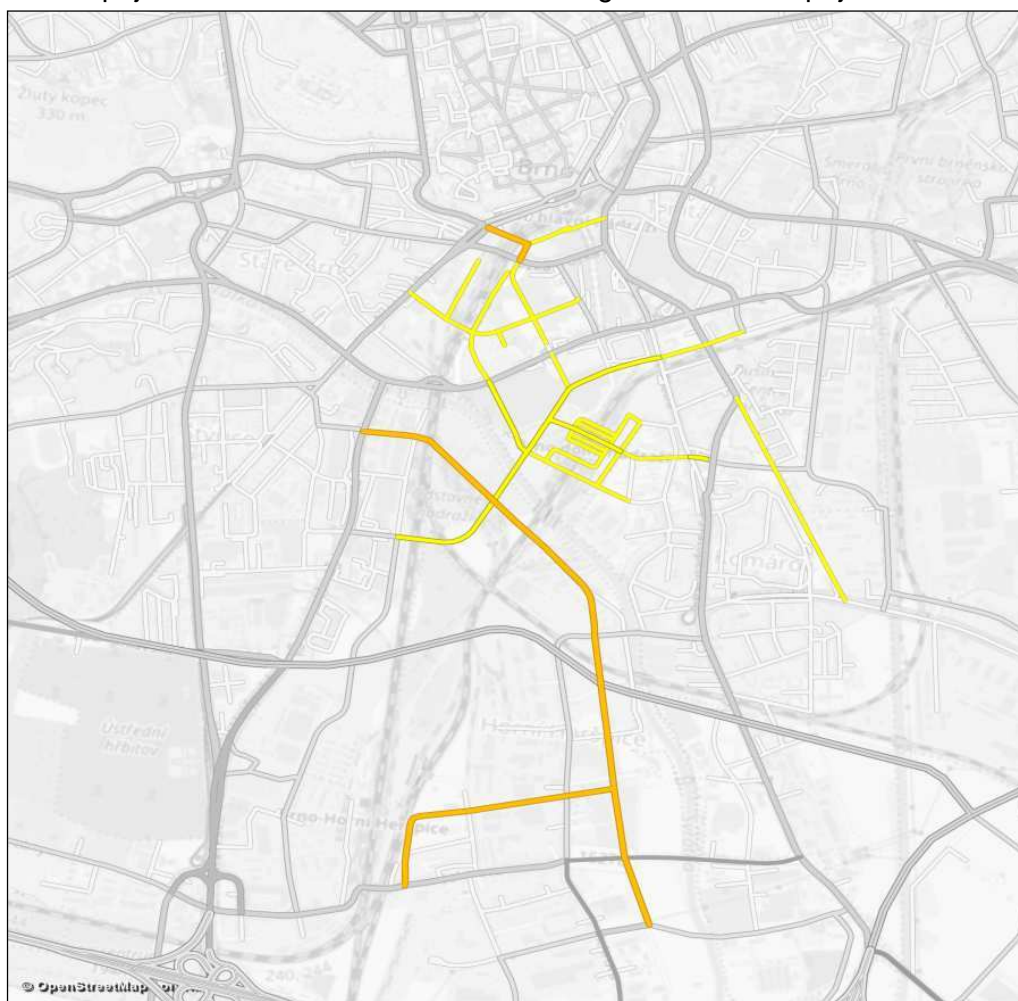


Návrh technického řešení městské dopravní infrastruktury

Návrh technického řešení městské dopravní infrastruktury vychází principiálně z varianty Bez projektu. Jelikož změny železniční infrastruktury ve variantě A se týkají pouze lokality jihovýchodně a východně od historického jádra města, 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. Rozvoj této dopravní infrastruktury je navržen dle územního plánu města Brna, který odpovídá řešení ŽUB dle varianty A.

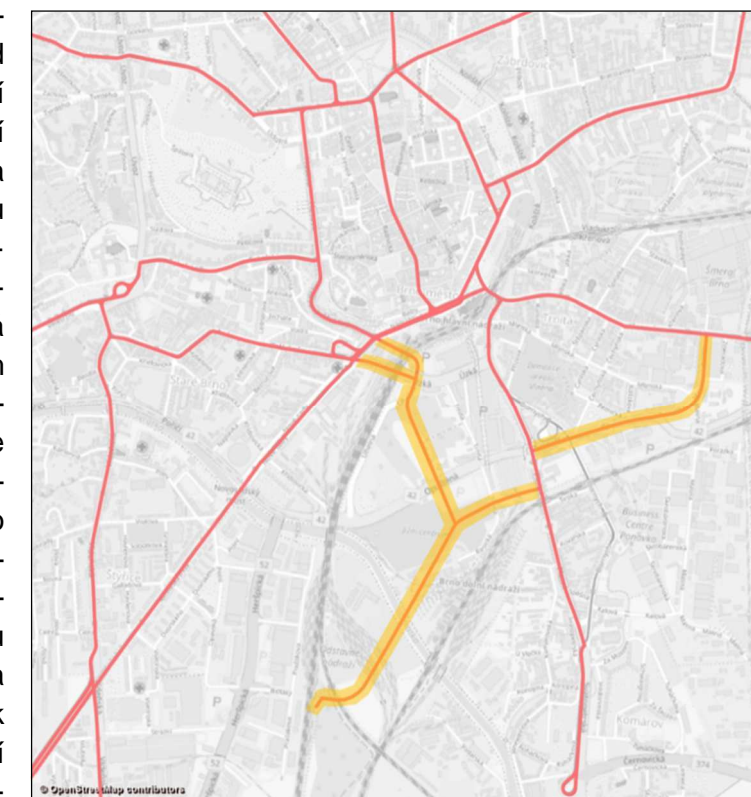
Ve variantě A dochází k výrazné redukci drážních ploch v území Trnitá-Heršpická, což spolu s odstraněním osobního průtahu a přesunem hlavního nádraží bude představovat výrazný impuls pro rozvoj území Trnitá-Heršpická. V souvislosti s rozvojem tohoto území bylo nutné navrhnout vhodné řešení **infrastruktury pozemních komunikací** pro napojení tohoto území na okolní dopravní síť, tak i pro zajištění samotné dopravní obsluhy uvnitř tohoto území. Zároveň je dopravní komunikační systém v této variantě navržen tak, aby umožnil přímé dopravní napojení do všech základních sektorů regionu včetně napojení na dálnice D1 a D2 a VMO.

Příjezd od východu a západu je řešen v trase ulic Zvonařka, Opuštěná, Poříčí. Jižní směr je napojen ulicí Rosickou k Heršpické, přes ulici Vodařskou směrem k VMO a místními komunikacemi na jižní straně osobního nádraží ke komunikacím ulic Plotní, Dornych. Napojení severního sektoru je umožněno komunikacemi ulic Bulvár a Dornych. V této variantě se realizuje nové autobusové nádraží jako přímá součást železničního terminálu, kdy autobusové nádraží bude umístěno pod nástupiště hlavního nádraží. Výše uvedené komunikace pak budou sloužit i pro napojení železničního a autobusového nádraží na okolní síť.



Obrázek 64 - Schéma úprav pozemních komunikací ve variantě A

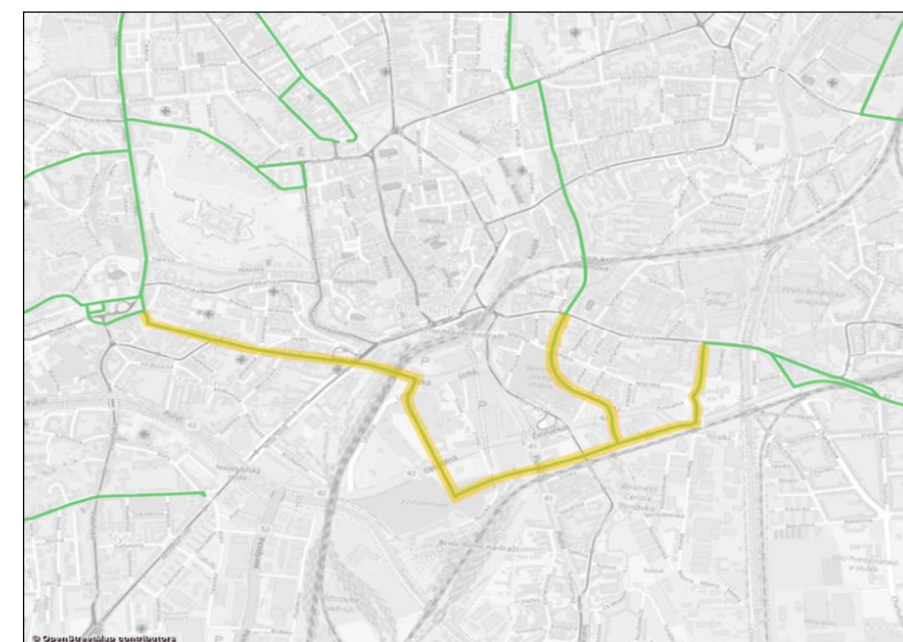
Nové hlavní nádraží a nově urbanizované území Trnitá-Heršpická je nutné vhodně napojit na okolní tramvajovou a trolejbusovou síť a zároveň zajistit realizaci nových tramvajových a trolejbusových tratí a zastávek pro zajištění dopravní obsluhy dotčeného území těmito systémy MHD. Za tímto účelem byla navržena realizace nových **tramvajových tratí** navazujících na stávající tramvajové tratě v oblasti Nových Sadů a stávajícího hlavního nádraží a na nově přeloženou tramvajovou trať v ulici Plotní. Základ rozvoje této infrastruktury tvoří nový přestupní uzel MHD v prostoru přednádraží nové osobní železniční stanice. Z tohoto uzlu je vedena nová tramvajová trať směrem k historickému jádru města, kde se napojuje na stávající tramvajovou infrastrukturu v oblasti stávajících zastávek na Nových Sadech. Další tramvajová trať je z tohoto uzlu vedena západním směrem do ulice Plotní a pokračováním přes ulice Zvonařka a Masná až do ulice Křenová, kde se napojuje na stávající tramvajovou trať. Poslední nově budovaná tramvajová trať je z nového přednádraží vedena jižním směrem do rozvojové oblasti Štýřice – Vodařská, kde je ukončena bez dalšího napojení na okolní tramvajovou síť. Součástí realizace těchto tratí je i výstavba nových tramvajových zastávek. Výsledně tak realizace této tramvajové infrastruktury umožní obsluhu nového hlavního nádraží a území Trnitá-Heršpická tramvajovými spoji.



Obrázek 65 - Schéma úprav tramvajové infrastruktury ve variantě A

V obdobném principu bylo přistoupeno i k návrhu nových **trolejbusových tratí** v území Trnitá-Heršpická. Také v tomto případě lze za základ nové infrastruktury považovat nový přestupní uzel u hlavního nádraží,

ze kterého je realizováno napojení ulicí Hladíkova na trolejbusovou trať v Nové městské třídě a na trolejbusovou trať v ulici Olomoucká. Další trolejbusová trať z přednádraží je vedena přes oblast Nových Sadů do přestupního uzlu MHD na Mendlově náměstí. Realizace této trati je umožněna odstraněním bariéry, kterou tvoří stávající železniční těleso a další územní překážky. Součástí realizace uvedené trolejbusové infrastruktury je i výstavby nových zastávek, čímž bude celkově umožněna obsluha dotčeného území trolejbusovou dopravou.

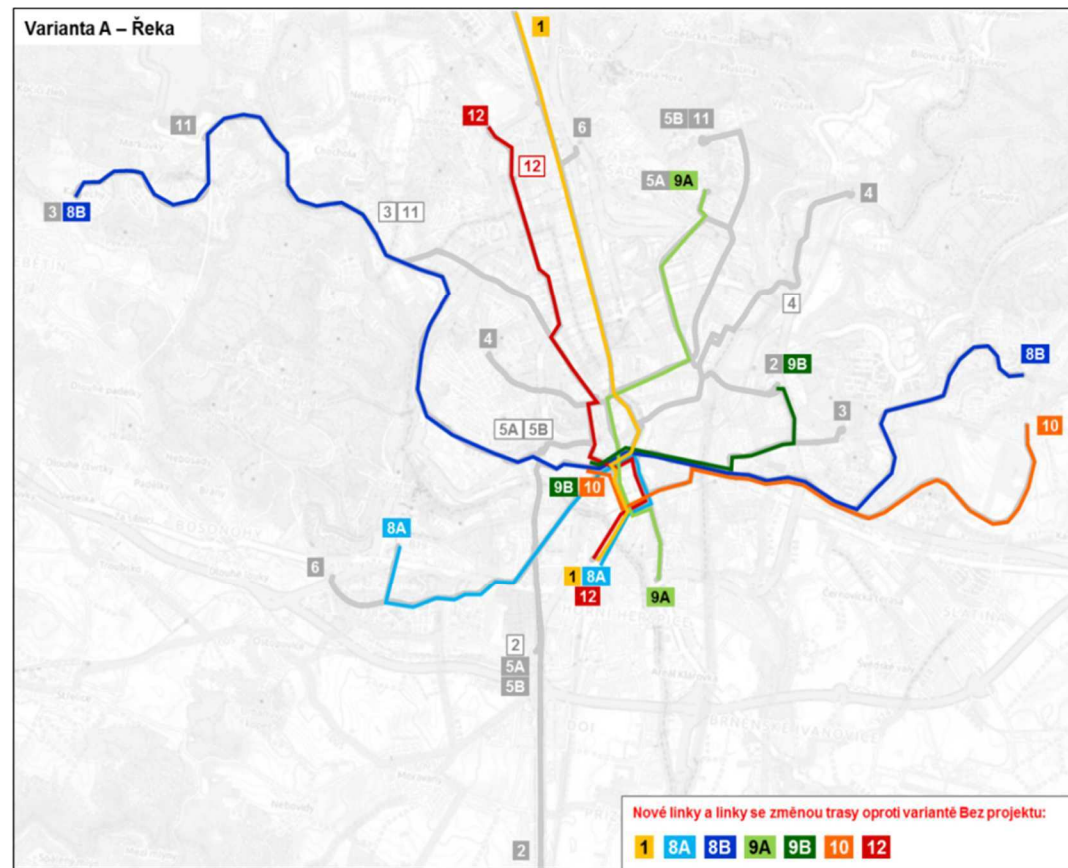


Obrázek 66 - Schéma úprav trolejbusové infrastruktury ve variantě A

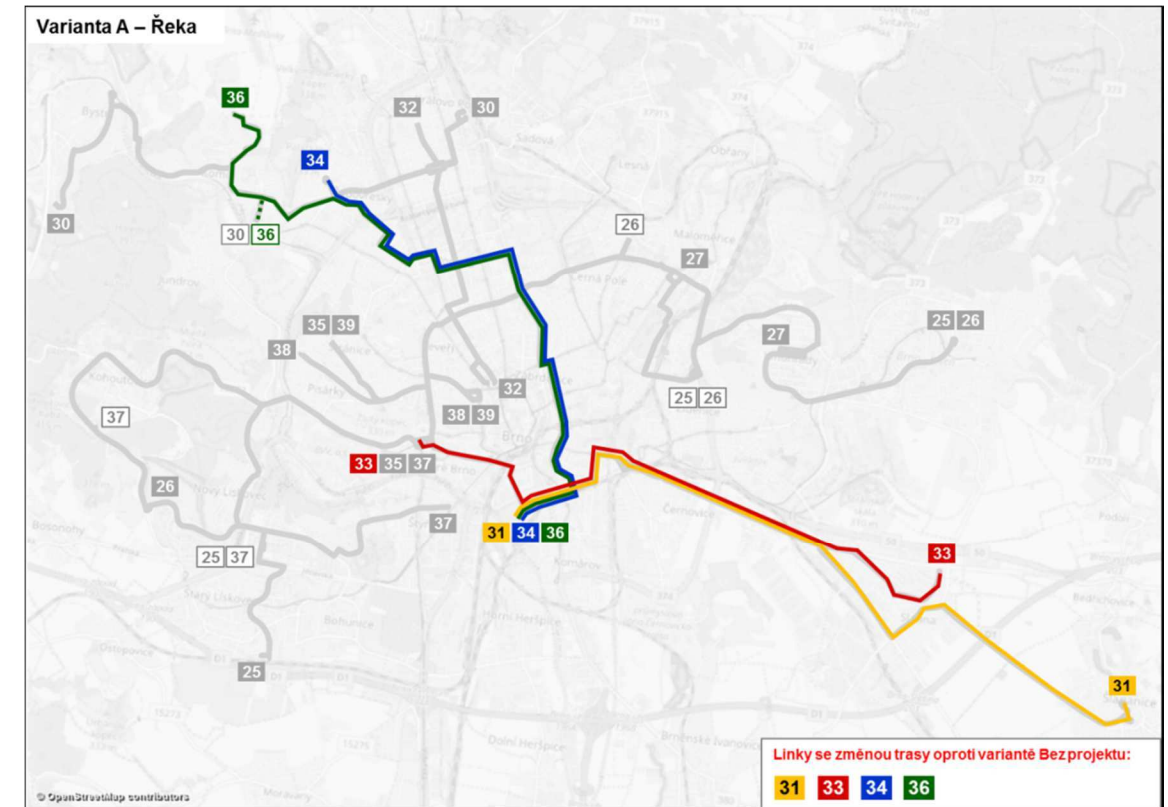
Návrh úprav systému veřejné dopravy a městské hromadné dopravy

Návrh úprav koncepce MHD vychází z řešení ve variantě Bez projektu. Případná realizace přestavby ŽUB ve variantě A ovlivní pouze určitou část území města Brna, a tedy i systém MHD ovlivní jen z části. V této variantě dochází k výrazným změnám uspořádání železniční infrastruktury. Mění se poloha hlavního nádraží a realizují se nové železniční zastávky a terminály. Zároveň dochází k rozvoji v území a realizují se nové tramvajové a trolejbusové tratě. To vše vytváří v některých případech příležitost pro zlepšení dopravní nabídky MHD pro cestující a v některých případech nutnost a nezbytnost zajistit dostatečně kvalitní nabídku MHD. Za tímto účelem byly navrženy změny v systému MHD, které odpovídají konkrétním specifikům řešení varianty A. 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.

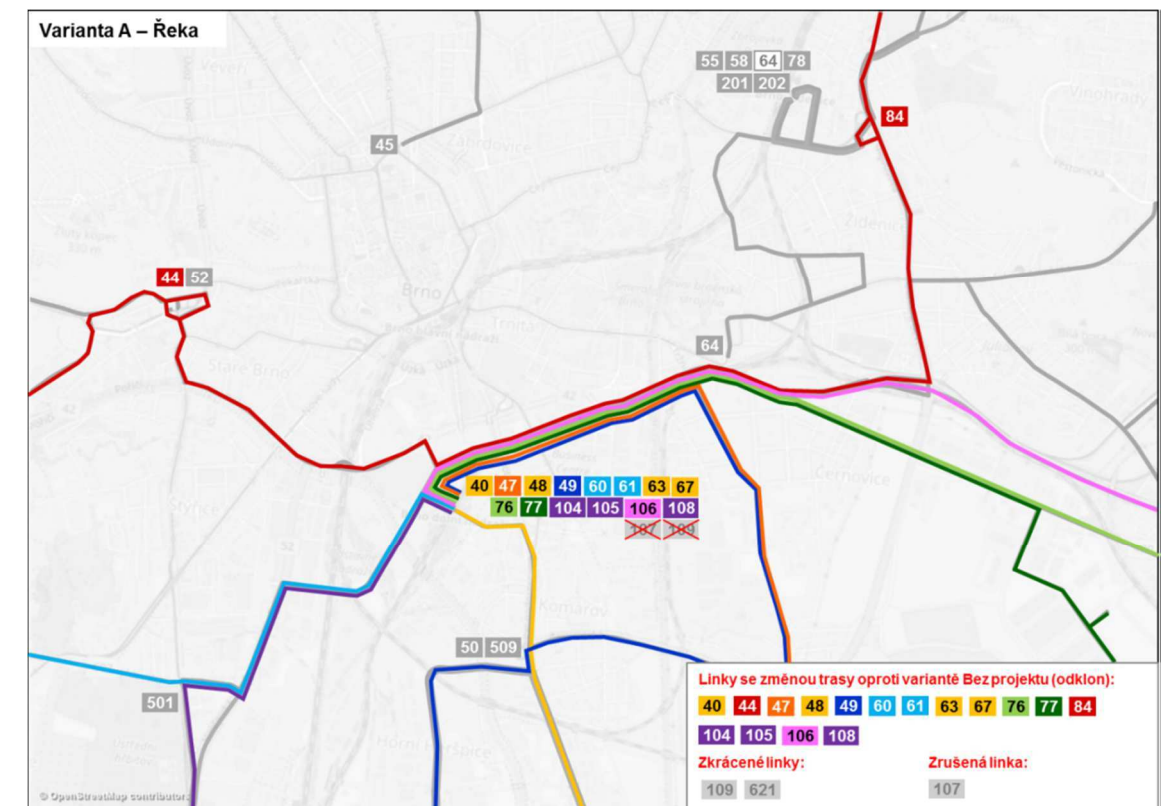
V **tramvajové dopravě** dochází k výraznějším změnám v linkovém vedení v souvislosti s realizací hlavního nádraží v nové poloze a v souvislosti rozvojem území v lokalitě Trnitá-Heršpická. Provoz tramvajové dopravy na nové infrastruktuře bude zajišťován stávajícími linkami, které je však nutné trasovat nově do těchto lokalit. V **trolejbusové dopravě** dochází rovněž nově k obsluze hlavního nádraží a území Trnitá-Heršpická prodlouženými spoji, či úpravami tras trolejbusových spojů. Díky umožnění realizace propojení trolejbusových tratí z Mendlova náměstí k novému hlavnímu nádraží dochází k prodloužení trolejbusové linky přes území Trnitá-Heršpická až na Mendlovo náměstí. V **městské autobusové dopravě** dochází ke změnám tras některých linek, které jsou nově ukončeny u nového hlavního nádraží, nebo jsou k tomuto nádraží nově trasovány s pokračováním do jiného cíle. 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 odlišného 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 67 - Schéma úprav linkového vedení tramvajové dopravy ve variantě A



Obrázek 68 - Schéma úprav linkového vedení trolejbusové dopravy ve variantě A



Obrázek 69 - Schéma úprav linkového vedení autobusové dopravy ve variantě A