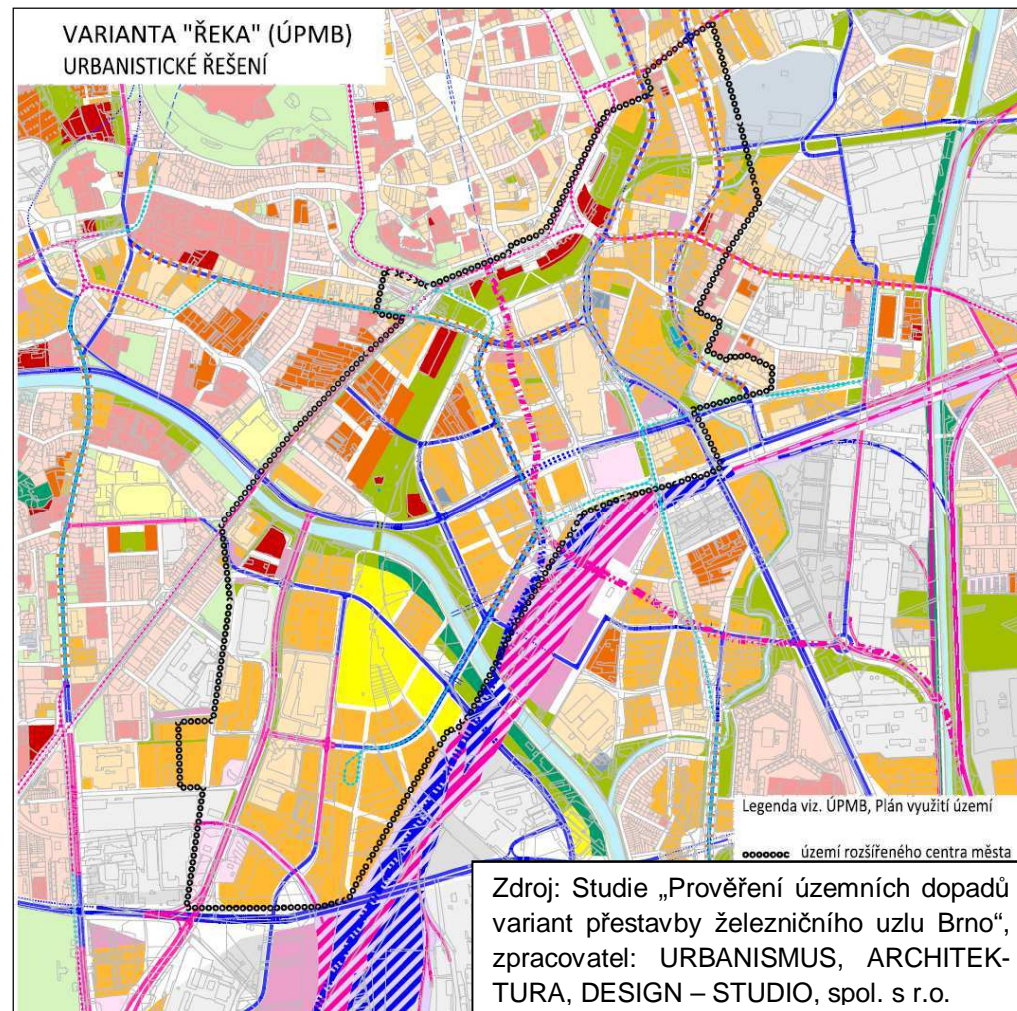


Návrh potenciálního urbanistického rozvoje území v oblasti Trnitá – Heršpická

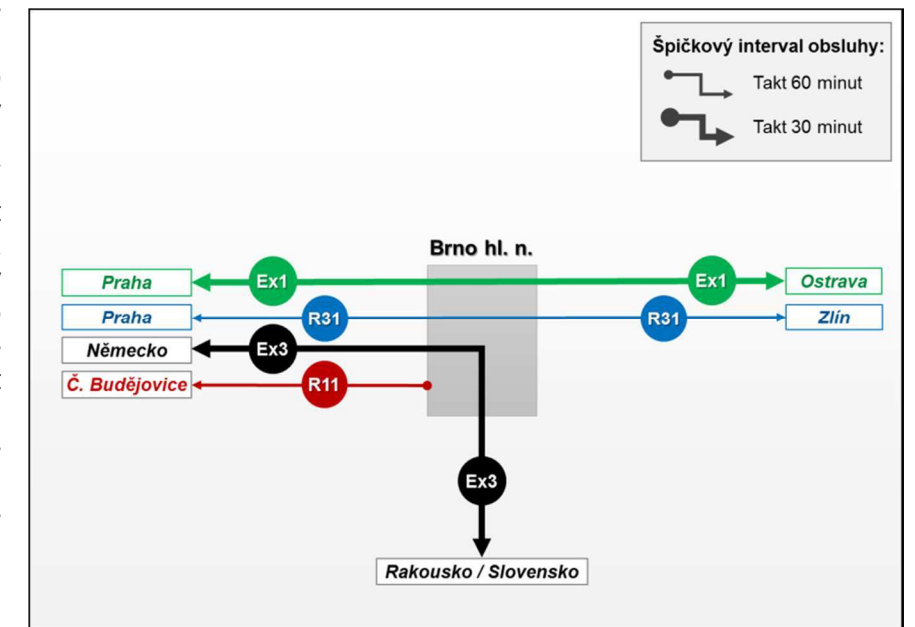
Hlavní představa rozvoje území je zakotvena v platném ÚPmB. V okolí řeky a říčních břehů jsou soustředěny souvislé pásy zeleně. Řeka představuje již tradiční přírodní symbol, kolem kterého se historicky formují města a vyznačuje se soustředováním významného sociálního dění. Tento motiv je v ÚPmB patrný. Pomocí lineárního zeleného pásu parků jsou zde propojena dvě velmi výrazná městská centra – současné historické jádro města společně s budoucím atraktivním prostorem říčních břehů. Oblasti Trnitá dominují především smíšené plochy obchodu a služeb, v jádrové části Trnitá jsou navrženy smíšené plochy centrálního charakteru (především ke zřízení občanských staveb pro správu, hospodářství či kulturu). Říčním břehům dominuje rekreační funkce zeleně – a to formou krajinné rekreační zeleně nebo městské rekreační zeleně. Na rekreační zeleň v okolí řeky navazuje souvislý pás lineárního parku vedoucí až k samému historickému jádru města. Tento pás je po svém obvodu lemován jednotlivými funkčními plochami určenými vesměs pro bydlení a pro kulturu. Tato urbánní idea promítá do územního plánu vizi bezpečné a atraktivní cesty spojující dva významné městské prvky – řeku a historické jádro. V oblasti přímo navazující či související s drážním tělesem jsou vyčleněny plochy pro stavby sloužící pro dopravu, případně pro technické zázemí sloužící pro hromadnou osobní dopravu. Oproti stávajícímu stavu dochází ke značné plošné redukci funkčních drážních ploch ve vymezené oblasti. Z hlediska možností rozvoje bydlení jsou plochy pro bydlení soustředěny především podél pásu zeleně, který tvoří v rozvojových zónách Nové sady a Jižní centrum zelenou páteř území. Významný potenciál rezidenčních ploch byl identifikován v rozvojovém území Štýřice – Vodařská v kontaktu s pobřežním pásem zeleně řeky Svratky. Rezidenční soubory navazují na atraktivní zónu historického centra města, se kterou jsou spojeny lineárním pásem zeleně. Ten zde zastupuje jednak rekreační funkci a také reprezentuje bezpečné prostory atraktivní pro různé věkové skupiny obyvatelstva. Je zde vytvořen ideální potenciál veřejného dění pro veřejná prostranství a shromažďovací prostory. V zóně Koliště – Nová městská třída lze především využít prostředí podél Nové městské třídy se zázemím doprovodné zeleně, revitalizovaného toku Ponávky.



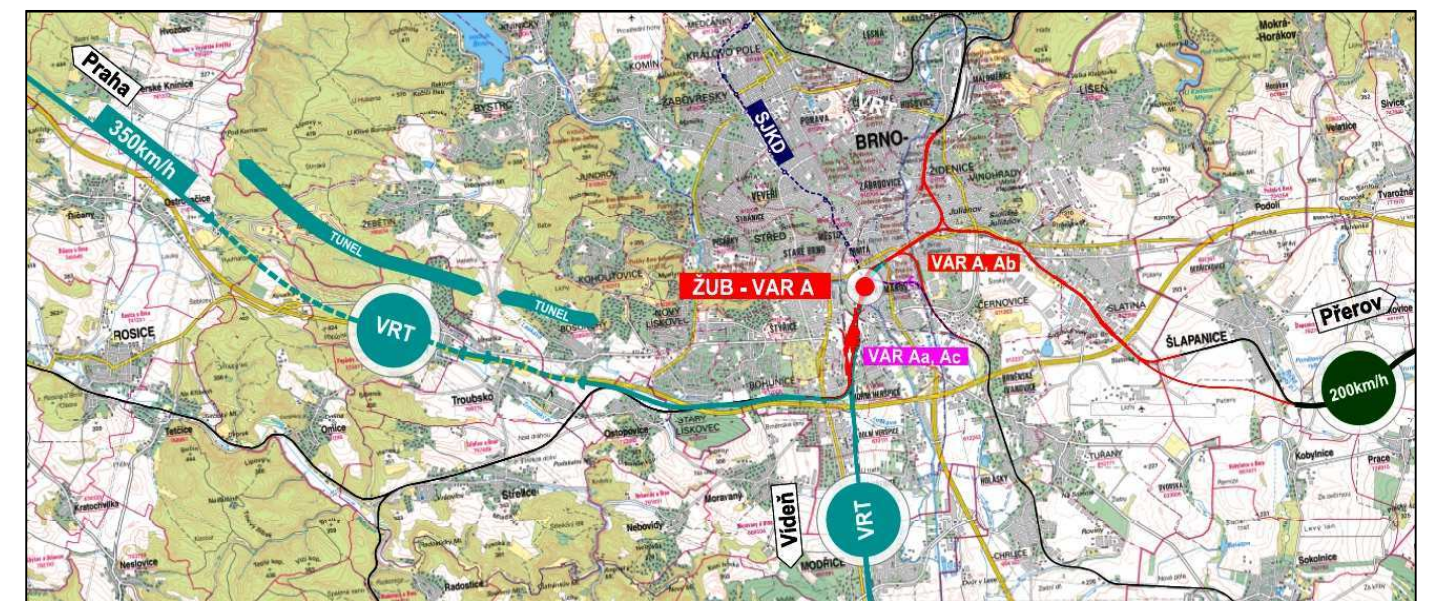
Obrázek 74 - Hypotéza rozvoje území Trnitá-Heršpická ve variantě A

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 přibližně v koridoru stávající dálnice D1. Navržené řešení VRT v oblasti řešení ŽUB zahrnuje dvě koleje VRT od Prahy zaústěné do ŽUB od jihu, odkud s využitím již vybudovaných kolejí, či nových kolejí, jsou zaústěny do východní části hlavního nádraží. Hlavní nádraží bude v souvislosti s výstavbou VRT rozšířeno o další nástupiště a dvě staniční koleje. Tyto nové koleje budou zapojeny do severního zhlaví, které z tohoto důvodu bude nutné částečně upravit. Vysokorychlostní trať od Vranovic přichází do řešeného území v souběhu s tratí Břeclav-Brno a dále jsou prostřednictvím mimoúrovňových křížení obě traťové koleje napojeny do východní kolejové skupiny obvodu osobního nádraží. V případě zaústění 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. Varianta A – Řeka nevyžaduje pro potřeby budoucího zaústění tratí VRT do uzlu žádné prvky stavební připravenosti, které by bylo nutno budovat v předstihu několika let, ani nebude nutná zásadní přestavba již vybudované infrastruktury, vyjma dílčí úpravy severního zhlaví hlavního nádraží. Provozně je vedení VRT vlaků přes ŽUB bezúvratově ve směru Praha – Brno – Ostrava a s úvratí ve směru Praha – Brno – Břeclav.



Obrázek 75 - Linkové vedení železniční dálkové dopravy na VRT



Obrázek 76 - Koncepte zapojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve variantě A