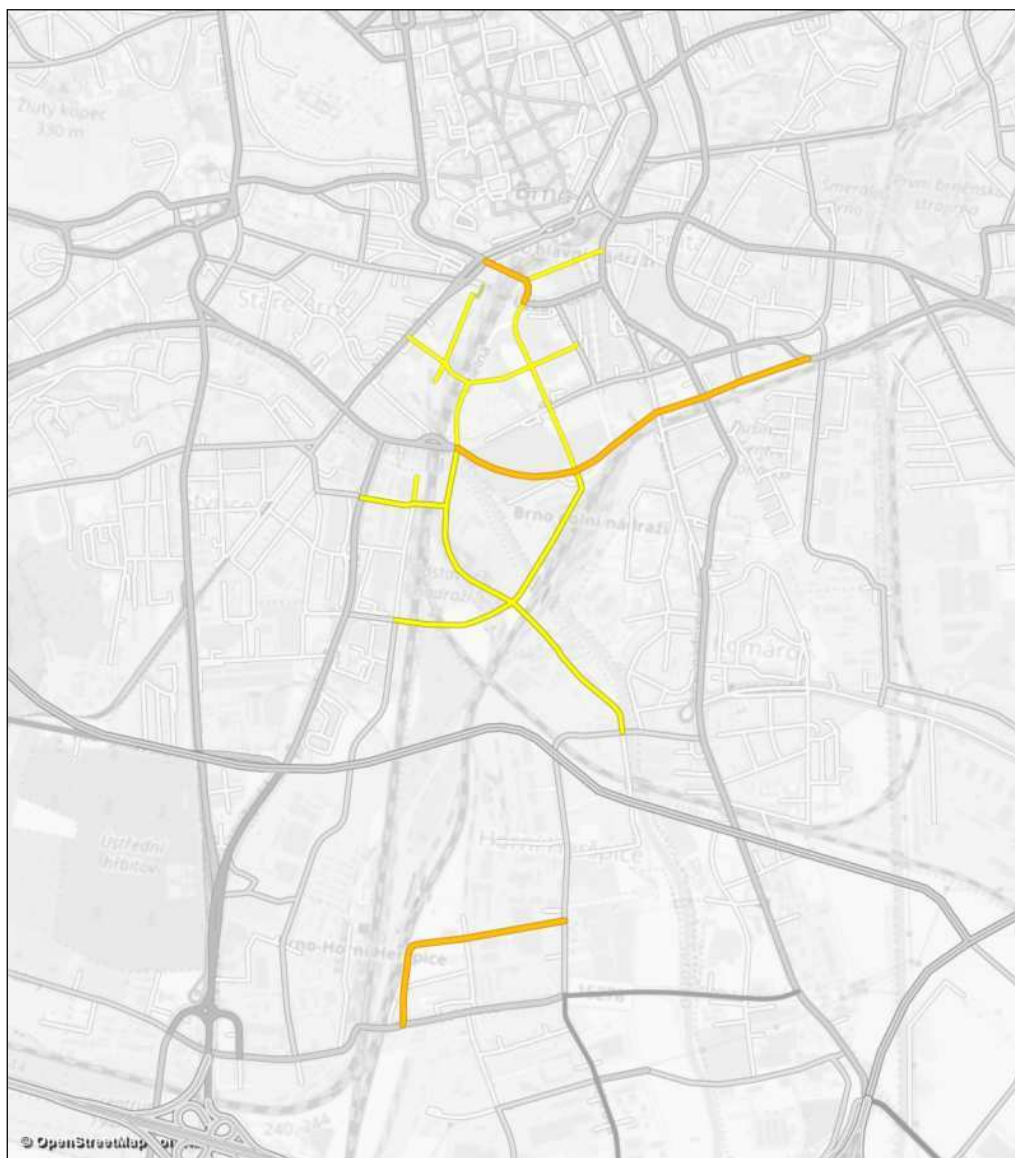


Návrh technického řešení městské dopravní infrastruktury

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.

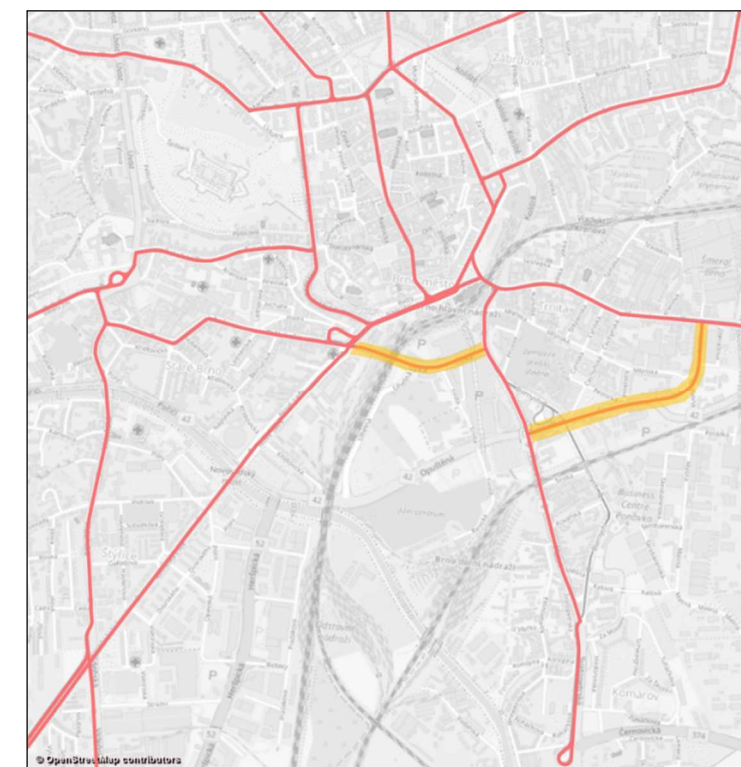
Tato redukce ploch spolu s lepší prostupností železniční infrastruktury umožní rozvoj území Trnitá-Heršpická. V tomto území jsou navrženy úpravy stávající infrastruktury pozemních komunikací a rovněž výstavba nových. Stávající silnice I. třídy v ulici Opuštěná je přeložena blíže k tělesu nákladního průtahu 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.

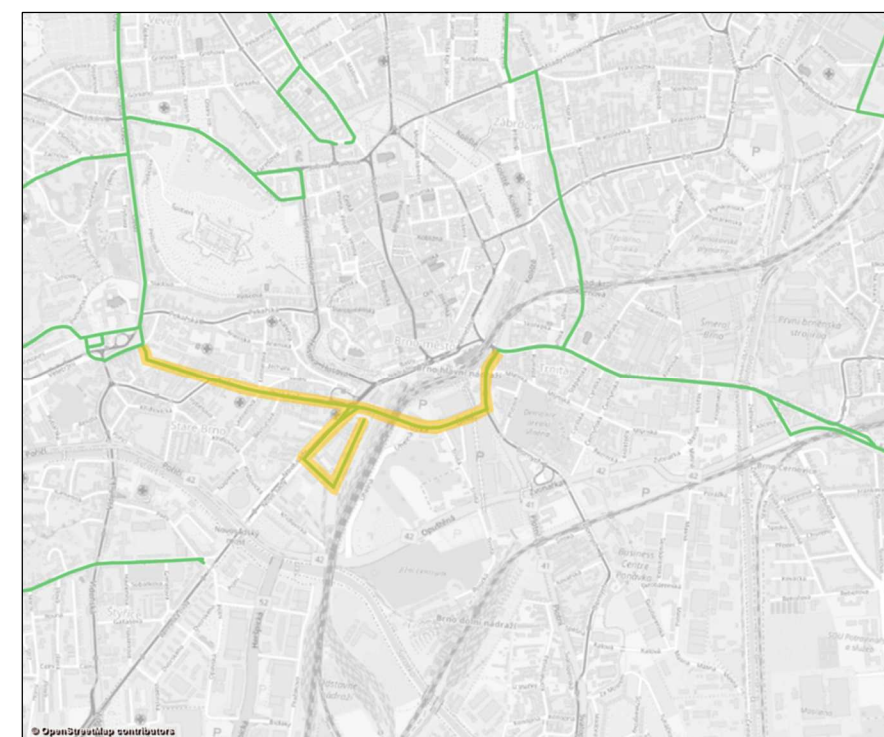
V prvním uvedeném případě bude nutné upravit řešení přilehlých křižovatek v blízkosti hlavního nádraží a v druhém případě bude nutné upravit výškové a směrové vedení infrastruktury dle konkrétního řešení mostní estakády budované traťové spojky. Z hlediska rozvoje **tramvajové infrastruktury** nedochází 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 využít 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.

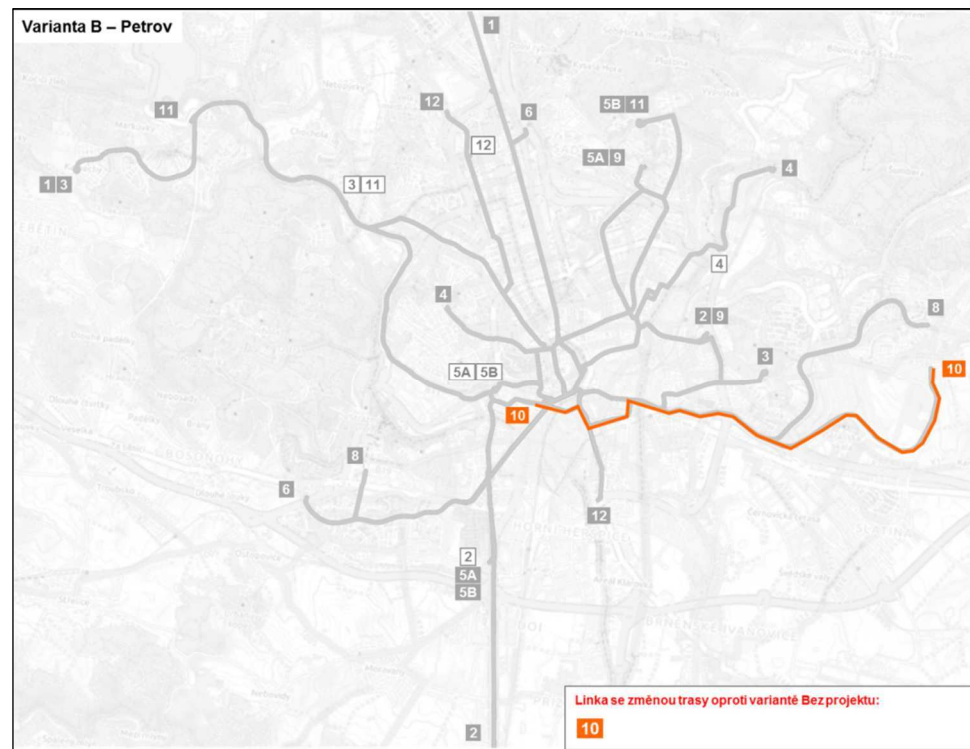


Obrázek 88 - Schéma úprav trolejbusové infrastruktury ve variantě B

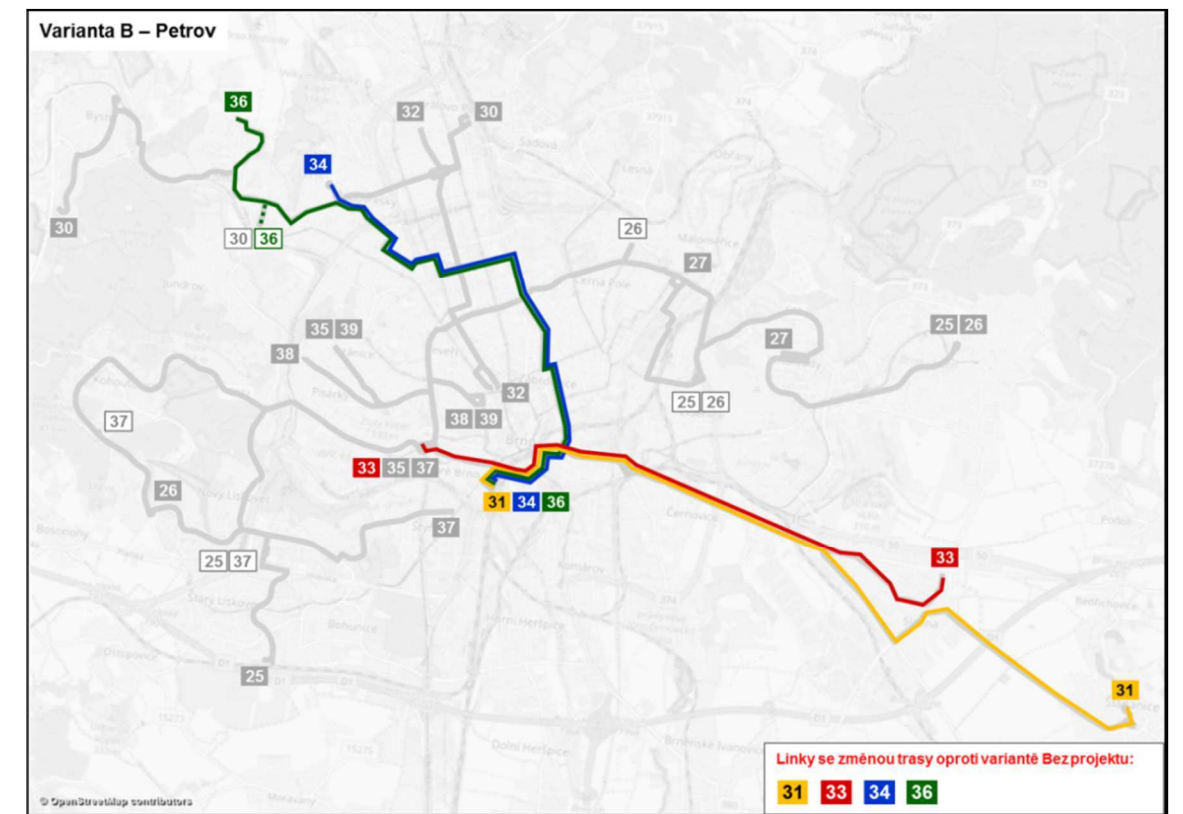
Návrh úprav systému veřejné dopravy a městské hromadné dopravy.

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.

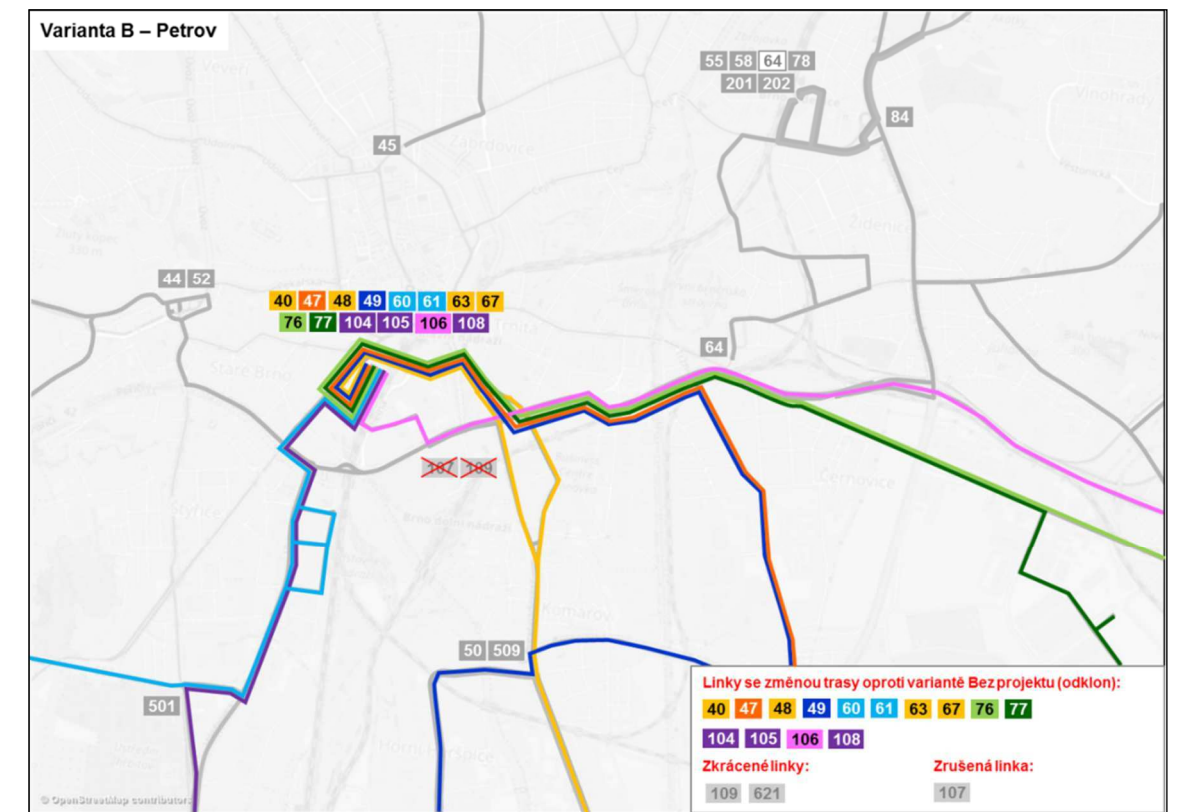
V **tramvajové dopravě** dochází pouze k jedné změně v souvislosti s realizací tramvajového propojení ulicemi Úzká a Zvonařka. V souvislosti s tímto dochází ke změně trasy jedné tramvajové linky. Tato změna zajistí lepší dopravní obslužnost lokalit u ulice Úzká a Zvonařka a zároveň díky tomu dojde ke 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