

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 navržena

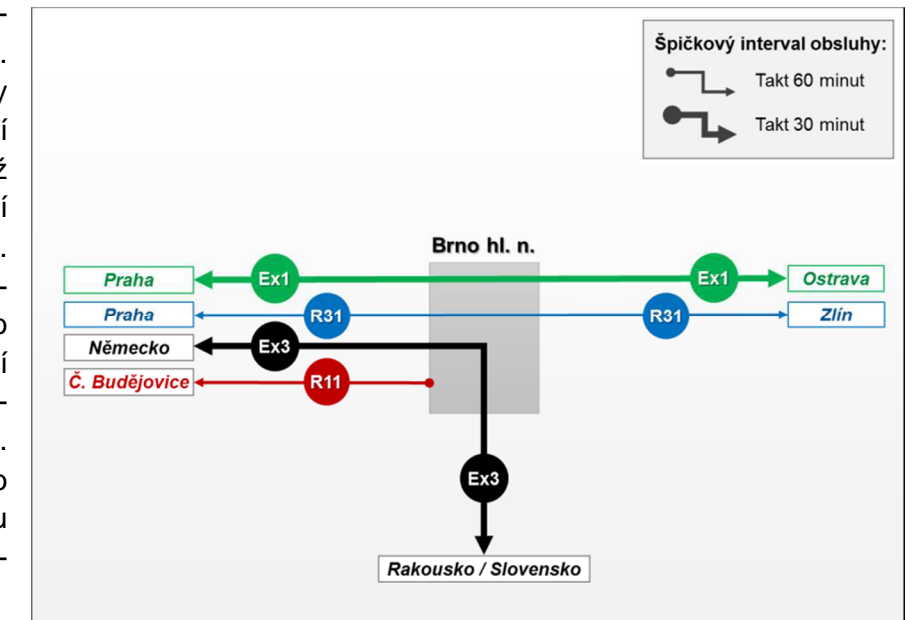
traťová spojka z oblasti dolního nádraží do hlavního nádraží. Tato spojka je vedena na estakádě, který dvakrát kříží řeku Svratku. Prakticky tato spojka příčně půlí dané území a výrazně tak snižuje kvalitu potenciálního rozvoje tohoto území. Pouze dílčí dopad na rozvoj tohoto území představuje alternativní 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.



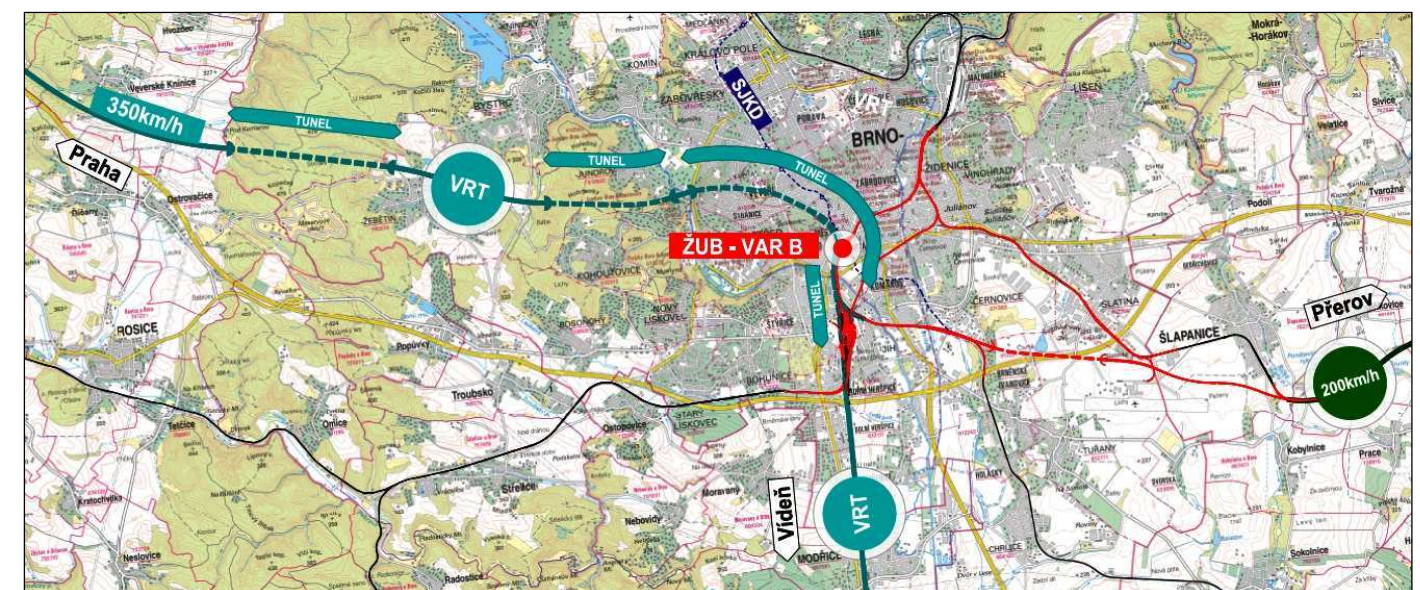
Obrázek 94 - Hypotéza rozvoje území Trnitá-Heršpická ve variantě B

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 - Koncepce zapojení vysokorychlostních tratí do ŽUB ve variantě B