9. DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

9.1. ODŮVODNĚNÍ

9.1.1. PLOCHY A SYSTÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Dopravní infrastruktura je v tomto územním plánu rozdělena na:
- systémy – dopravní trasy (v grafické části vyjádřeny linií) a zařízení (v grafické části zpravidla vyjádřeny značkou zařízení) – vztahují se na ně doplňující podmínky využití území,
- plochy – samostatně vymezené základní plochy pro stavby a zařízení dopravní infrastruktury.

V této kapitole jsou podrobně popsány jednotlivé systémy dopravní infrastruktury:
- silniční doprava
- veřejná hromadná doprava
- železniční doprava
- letecká doprava
- vodní doprava
- cyklistická doprava
- pěší doprava
- doprava v klidu

Koncepce systémů dopravní infrastruktury *je zobrazena ve výkresech (zvlášť pro každou variantu):*

Měřítko 1 : 10 000 – hlavní výkres
2.2. Souhrnný výkres dopravy

Měřítko 1 : 25 000 – schéma a odůvodnění
S.2.2a. Automobilová doprava – schéma
S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma
S.2.2c. Cyklistická doprava – schéma
S.2.2d. Pěší doprava – schéma
O.9. Kategorizace silnic – schéma

Pravidla vymezování ploch dopravní infrastruktury

Samostatné plochy dopravní infrastruktury jsou vymezeny pouze tehdy, jestliže je jejich velikost v grafické části územního plánu zobrazitelná a jestliže slouží pro umístění staveb, objektů a zařízení dopravního vybavení, například nádraží, letišť, vozoven, čerpacích stanic PHM apod.

Pravidla pro stanovení podmínek využití ploch

Využití ploch je dáno jednak obecnými podmínkami využití ploch a jednak konkrétními podmínkami pro jednotlivé rozvojové lokality – viz kapitoly **11., 12., 13. Rozvojové lokality**.

9.1.2. SILNIČNÍ DOPRAVA

9.1.2.1. Výchozí stav

Město Brno je významnou evropskou, celorepublikovou i aglomerační dopravní křižovatkou. Z hlediska významu ji lze srovnat pouze s několika evropskými městy, ve středoevropském regionu pak např. s Vídní, Budapeští. Právě prostor vymezený Brnem, Bratislavou, Budapeští a Vídní je z hlediska celkové evropské architektury komunikační sítě jedním z nejvýznamnějších v Evropě. Střetávající se v něm severojižní a západovýchodní dopravní osy a to jak automobilové, tak železniční dopravy. Z hlediska silniční dopravy Brnem prochází IV Multimodální koridor TEN-T (Berlín – Praha –Brno – Budapešť – Istanbul) a VI Multimodální koridor – větev B (Katovice – Ostrava – Brno). Dále Brnem prochází tzv. Baltsko-Jadranský koridor (Gdaňsk – Terst) jehož část Gdaňsk – Brno – Vídeň je Prioritní projekt č. 25 transevropských dopravních sítí TEN-T.

Historické uspořádání středoevropských měst, silniční a dálniční sítě v České republice se vyznačuje radiálním založením hlavních dopravních tras z jednotlivých směrů k dominantnímu městu v regionu. Nejinak je tomu v případě města Brna. Do Brna resp. k jeho centrální oblasti radiálně směřují silnice I/23, D2 – I/41, R43 – I/43, I/50, R52 – I/52 a další silnice II. a III. třídy. V těsné blízkosti v jižní části centra míjí hlavní celorepublikový tah dálnice D1, která v úseku mezi křižovatkami MÚK Brno, jih a MÚK Brno, centrum vykazuje nejvyšší koncentraci nákladních vozidel na republikové dálniční síti (z pohledu výběru mýta).

Za posledních 20 let došlo k razantnímu nárůstu automobilové dopravy, počtu vozidel, dopravních výkonů a tím i intenzit na dopravní síti. V roce 1990 činil dopravní výkon cca 1,7 mil. vozokm/den, v roce 2000 cca 3,6 mil. vozokm/den a v roce 2007 již kolem 4,4 mil. vozokm/den. Podíl osobní dopravy je dominantní.

Z pohledu charakteru dopravy se jedná ve městě Brně především o dopravu vnitroměstskou, aglomerační, dále zdrojovou a cílovou a až jako poslední v procentuálním poměru je doprava tranzitní. Z dopravních modelů jednoznačně vyplývá podíl tranzitu 2-12 % v jednotlivých dálkových směrech, nejvyšší podíl má tranzit na D1 – cca 17 %. Tímto je dáno, že i struktura dálnic a rychlostních silnic na území města Brna či aglomerace převádí především aglomerační a městské vazby. Novou koncepci komunikační sítě je nutno řešit právě z pohledu rozdělení dopravy a ne formou obchvatů pro malý podíl tranzitní dopravy a zbytek nechávat na vnitřní síti města. Navržená komunikační síť musí tvořit jeden celek, který je maximálně efektivní z hlediska jak dopravních výkonů, ekonomiky, tak ochrany okolí.

Přetížení komunikační sítě města Brna má již plošný charakter, za přetíženou oblast lze považovat celý průběh D1, D2 a radiál ve městě Brně i aglomeraci a celou oblast rozšířeného centra. Historická struktura komunikací nevyhovuje již stávajícím potřebám. Je patrná absence ochranného systému nadřazené komunikační sítě a ve vnitřním městě pak především absence velké části Velkého městského okruhu. Takto řada komunikaci v Brně převádí v nevhodných podmínkách tranzitní dopravu, což má za následek nadměrné zatížení okolí komunikace negativními vlivy z dopravy. Tranzitem rozumíme jak úplný tranzit městem Brnem, tak tranzit mezioblastní. Přetížení dopravy je dáno kumulací všech druhů silniční dopravy v několika málo dopravních koridorech. V posledním období stav dosahuje katastrofální úrovně s přeléváním dopravy do urbanisticky klidových zón, čtvrtí, před školy atd., kde se dříve tranzitní doprava nevyskytovala. Špičkové kongesce jsou patrné i na obslužné komunikační síti.

9.1.2.2. Koncepce

Z hlediska celkové koncepce silniční infrastruktury je základním atributem tzv. třístupňový ochranný dopravní systém města Brna, který navazuje na historicky daný radiálně-okružní dopravní systém města Brna. Realizace tohoto systému je prioritní z hlediska možnosti ochrany města nebo jednotlivých částí před nepatřičnou dopravou. Komunikace třístupňového ochranného systému a některé další významné komunikace tvoří **Základní komunikační systém města Brna (ZÁKOS)**, na který jsou přenášeny významné dopravní výkony ať individuální, tak i hromadné dopravy osob. Systém vytvoří, spolu s dalšími opatřeními předpoklady pro zklidnění dopravy především v centrální oblasti, či převádění dopravy na takový systém, který je připraven maximálně chránit okolí komunikací před negativními dopady z dopravy.

Tento systém je ve Variantách I a II tvořen zejména 1. ochranným stupněm v podobě R 43, systému tangent (Jihozápadní, Jižní a Jihovýchodní tangenta – JZT, JT a JVT) a dálnic D1 a D2 – který lze nazvat jako **Brněnský ochranný systém**, dále 2. stupněm, který tvoří Velký městský okruh (VMO) ve spojení s radiálami a 3. stupněm ochrany, který je tvořen vnitřním systémem.

Předložená Varianta III pak řeší první ochranný systém na západní straně pouze jako obchvat R43 pro tranzitní dopravu v tzv. Boskovické brázdě. Vzdálenost od města Brna je tak značná, že tato stopa bude převádět pouze tranzitní dopravu a pouze část dopravy zdrojové a cílové. Zbytek – tedy cca ½ dopravy zdrojové a cílové a veškerá mezioblastní a vnitřní doprava zůstane na druhém ochranném systému a vnitřní síti.

Třístupňový ochranný systém je konkrétně tvořen:

- 1. stupeň – nadřazený komunikační systém – R43, JZT, JT a JVT, zkapacitněná D1 a D2
- 2. stupeň – nadřazený komunikační systém – Velký městský okruh – sil. I/42
- 3. stupeň – systém komunikací nižšího významu – Malý městský okruh

1. stupeň – Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) – je tvořen dle zákona č. 13/1997Sb. § 2 odst. 2 Dálnicemi D1 a D2 a dále Silnicemi R43, JZT, JT a JVT– dle § 5 odst. 3 Rychlostní silnice.

R43 – ve Variantě I a II je respektována historická trasa R43 v bystrcké stopě s napojením na D1 křižovatkou MÚK Troubsko s návazností na JZT s maximálním využitím stopy pro cílovou a zdrojovou dopravu, pro dopravu tranzitní a vhodnou polohou městské a aglomerační vazby.

R43 – ve Variantě III je vedena R43 mimo území města Brna tzv. Boskovickou brázdou s využitím pro tranzitní dopravu a omezeně pak pro dopravu zdrojovou a cílovou bez využití pro městské a aglomerační vazby.

JZT, JT a JVT jsou vedeny převážně mimo město Brno, mají ale rozhodující význam pro rozdělení dopravního proudu v území a chování dopravy ve městě Brně. Tvoří je systém propojení tangent mezi D1 – R52 – D2 a zpět na D1. Maximální účinnost na město Brno vykazuje Modřická stopa JZT.

D1 a D2 jsou zkapacitněny úseky až na šestipruhové uspořádání a dotčené křižovatky.

2. stupeň – Velký městský okruh (VMO) – je tvořen dle zákona silnicí I. třídy. I/42 dle § 6 odst. 2 se jedná o místní rychlostní komunikaci.

3. stupeň – Malý městský okruh (MMO) – je tvořen dle § 6 odst. 3 místními komunikacemi II. třídy.

Brněnský ochranný komunikační systém

Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) je vnější systém, který propojuje komunikace ústící do města Brna buď na území města Brna nebo v jeho okolí. Komunikační systém je určený především pro rozdělení zdrojové a cílové dopravy města Brna a aglomerace, zabezpečení mezioblastních vztahů na okrajích města Brna a převedení tranzitní dopravy mimo centrální oblast města. Jelikož je podíl čistě tranzitní dopravy ve městě Brně relativně malý – obecně 2-12 % (pouze D1 vykazuje 17 %) jedná se o komunikace, které převádějí především místní, zdrojovou a cílovou dopravu. Na druhé straně tyto komunikace tvoří páteřní systém republikové sítě a některé jsou zařazeny do programu TEN-T transevropské dopravní sítě – plní tedy celorepublikovou a evropskou dopravní funkci. Kromě některých provozovaných částí na jihu města Brna – D1, D2 a sil. I/52 – tzv. Vídeňskou bude systém doplněn o severojižní osu R43 od Kuřimi po D1 v tzv. bystrcké stopě (Varianty I a II) a tzv. Boskovické brázdě (Varianta III) a na jihu pak o systém tangent (Jihozápadní, Jižní a Jihovýchodní), které v převážné míře vedou mimo město Brno. Výstavba tohoto systému je nezbytná, neboť bez něho by vnitřní systémy neplnily své funkce a nebylo by tak možno realizovat rozvoj města Brna a aglomerace. Prioritou v tomto systému je zkapacitnění dálnice D1 na šestipruhové uspořádání včetně přestavby křižovatek MÚK Brno Jih a MÚK Brno Centrum.

Varianty I a II dávají všechny předpoklady k plnění třístupňového ochranného systému města Brna. První ochranný systém nejen plní funkci pro převedení tranzitu (2-12 % dopravy), ale svou polohou plní i výraznou vnitroměstskou dopravní funkci. Nejedná se tedy o systém obchvatových komunikací pro převedení tranzitu, ale o systém komplexu – koordinace městských systémů.

Varianta III dává pouze částečné předpoklady k plnění ochranného systému. Na část prvního ochranného systému se v případě trasování R43 Boskovickou brázdou přenáší pouze tranzitní část dopravy a daleko menší podíl dopravy aglomerační a městské. Tím dojde k přesunu této části dopravy na vnitřní komunikační systém, který bude přetěžován a bude nutno na něm realizovat další kapacitní úpravy komunikací a to na všech úrovních a kategoriích komunikací, což s sebou přinese větší územní nároky včetně zatížení a následné ochrany okolí komunikací.

Velký městský okruh

Velký městský okruh (VMO) je vedený po obvodu vnitřního jádrového města a má vytvořit hlavní podmínky pro zklidnění centra, jednotlivých městských částí a zamezit radiálnímu tranzitu přes centrum. V systému bude zabezpečovat především vnitřní rozdělení dopravy mezi zdroji a cíli, mezioblastní tranzit městem. Z hlediska skladby se jedná především o vnitřní – městskou dopravu, popřípadě dopravu zdrojovou a cílovou. Tranzitní část dopravy, i když není rozhodující, je zachycena na prvním stupni ochrany – BOKS. Velký městský okruh je koncipován jako silnice I. třídy č. 42, kapacitní čtyřpruhová komunikace směrově dělená s mimoúrovňovými křižovatkami. Z velké části je VMO tvořen tunely eliminujícími dopady do území nebo je veden po hranicích urbanistických celků. Ke stávajícím částem nebo částem v realizaci přibude část úseku VMO Žabovřesky a VMO Husovice. Tímto bude spojen jihozápadní sektor VMO se sektorem severovýchodním více jak 1/3 délky VMO, dále pak celá východní a jižní část okruhu s napojením významných městských radiál. Výstavba VMO je prioritou číslo jedna.

Radiály

Radiály propojují jednak oba uvedené systémy a jednak zabezpečují další průběh dopravy do vnitřního systému. Kromě stávajících radiál – Pražská, Vídeňská, Ostravská, Svitavská a Přehradní je navrženo doplnění o Bratislavskou radiálu mezi křížením D1 a D2 po vnitřní systém. Na stávajících radiálách jsou navrženy bodové úpravy křižovatek jako např. mimoúrovňové křižovatky na Přehradní radiále, MÚK Moravanská.

Ostatní komunikace

Významné novostavby nebo přeložky jsou navrženy u komunikací nižšího významu, jedná se především o obchvat Tuřan, obchvat Bosonoh, přeložku Roviny na okraji města Brna nebo Novou městskou třídu, Novou Havránkovu – Vodařskou, Mendlovo náměstí – tunel Úvoz, propojení Bystrc – Komín – Medlánky – Řečkovice a jiné.

9.1.2.3. Nadřazený komunikační systém

Nadřazený komunikační systém zahrnuje dle zákona č. 13/1997Sb. § 2 odst. 2 dálnice D1 a D2, dle § 5 odst. 3, rychlostní silnice R43, JZT, JT a JVT a dle § 6 odst. 2, místní rychlostní komunikace I. a II. třídy na území města Brna – tyto komunikace lze nazvat jako „komunikace celoměstského významu“.

Koncepce nadřazeného komunikačního systému na území města Brna zahrnuje ty části ochranného systému, který se nachází na území města, a další vybrané komunikace. Je tedy tvořen systémem dálnic a rychlostních silnic, dále velkým městským okruhem a radiálami propojujícími navzájem dané systémy.

Brněnský ochranný komunikační systém

Ochranný systém zahrnuje zkapacitněnou D1, D2 a systém R43 a tangent. Dálnice D1 je zkapacitněná na šestipruhové uspořádání v úseku Kývalka – Holubice – rozšíření se tedy týká celého úseku na území města Brna. V rámci zkapacitnění budou upraveny všechny křižovatky a to dle platné legislativy a normových potřeb. D2 zahrnuje úpravu v návaznosti na MÚK Brno, jih. R43 je variantně vedena ve

dvou stopách. Ve Variantě I a II se jedná o trasu R43 v bystrcké stopě, která řeší jak tranzitní, aglomerační, tak především městské vazby – jedná se tedy především o komunikaci celoměstského a aglomeračního významu. Je po ní vedena doprava tranzitní, zdrojová, cílová a v mnoha úsecích i vnitroměstská. Ve Variantě III se jedná o trasu R43 v Boskovické brázdě, která řeší pouze úplné tranzitní vazby, částečně vazby aglomerační a v žádném případě vazby celoměstské – tyto zůstávají na městském systému. Po R43 je vedena pouze většina dopravy tranzitní, částečně zdrojová a cílová.

Tangenty jsou rozděleny na tři části – Jjihozápadní (JZT), Jižní (JT) a Jihovýchodní (JVT). Tangenty jsou sice vedeny převážně mimo koridor města, ale jejich realizace a poloha má zásadní vliv na dopravní systém města Brna a tedy i možnost rozvoje města a aglomerace. Variantní je vedení v JZT a to ve dvou stopách – modřické a želešické. Modřická stopa je ve výhodnější poloze k městu Brnu, neboť řeší víc vnitroměstských vazeb. Součinnost bystrcké stopy R43 a modřické stopy JZT s další pokračováním JT a JVT dává maximální účinnost komunikačního systému pro město Brno, resp. maximální možnost ochrany jádra před nepatřičnou dopravou.

Realizace brněnského ochranného systému je výhledovou územní prioritou, na které je závislý udržitelný rozvoj města Brna a aglomerace. Absolutní prioritu má zkapacitnění D1 minimálně v úseku MÚK Brno, západ – MÚK Brno, jih.

Komunikace tohoto systému jsou zařazeny do funkční skupiny A a ploch dopravních – je tedy stanovena jejich maximální ochrana a nejvyšší hierarchie v území a systému.

Velký městský okruh

Velký městský okruh bude umožňovat maximální část dopravního výkonu vnitroměstské automobilové dopravy v urbanizovaném území města. Po technické stránce je vybaven technickými opatřeními a velkým podílem tunelových úseků eliminující negativní vlivy z dopravy na okolí komunikace. Kompletace Velkého městského okruhu vytvoří předpoklady pro další rozvoj města či jednotlivých částí a umožní uplatnit regulativy k omezení dopravy v centru, centrálních oblastech městských částí či na nižším systému. Bez kompletace systému velká část dopravy zůstane na vnitřní síti v těsné blízkosti centrální oblasti.

Navržená trasa respektuje již stávající, realizované či připravované úseky od sjezdu Pražská radiála až po sjezd Provazníkova a křižovatku Dukelská. Dokončené a realizované úseky tvoří cca 1/3 celého systému, s doplněním úseků v územním procesu, pak cca ½. Variantně je řešen pouze úsek VMO Jih, ve Variantě I a III je řešen ve stopě Mariánské náměstí s tunelovou částí a ve Variantě II pak v trase opuštěné Přerovky.

Zkompletování Velkého městského okruhu v jeho konečné podobě vytvoří podmínky pro humanizaci dnešních komunikací městského okruhu. Z takových ulic jako je Gajdošova, Zvonařka, Poříčí lze vytvořit plnohodnotnou městskou třídu s potlačením dopravní funkce.

Velký městský okruh (VMO) – je tvořen dle zákona silnicí I. třídy I/42, dle § 6 odst. 2 se jedná o místní rychlostní komunikaci. Komunikace tohoto systému jsou zařazeny do funkční skupiny A a ploch dopravních – je tedy stanovena jejich maximální ochrana a nejvyšší hierarchie v území a systému.

Radiály

Radiály jsou nadřazené komunikace místní rychlostní či sběrné, které propojí jednak ochranný systém či aglomeraci s Velkým městským okruhem.

Radiály, které jsou v systému silnic I. třídy (mimo tzv. Přehradní radiálu) – tedy radiály Pražská, Vídeňská, Bratislavská, Ostravská a Svitavská jsou tvořeny dle zákona silnicí I. třídy . I/42, dle § 6 odst. 2 se jedná o místní rychlostní komunikace. Komunikace tohoto systému jsou zařazeny do funkční skupiny A a ploch dopravních – je tedy stanovena jejich maximální ochrana a nejvyšší hierarchie v území a systému. Ostatní vyjmenované radiály jsou dle § 6 odst. 3 místní komunikace I. třídy s možným charakterem rychlostní místní komunikace, ale vzhledem k technickým předpokladům území jsou zařazeny do funkční skupiny B a ploch dopravních – je tedy stanovena jejich maximální ochrana.

Pražská radiála (I/23) od D1 po VMO stabilizovaná, ve Variantách I a III je doplněna rampa Jemelkova ze směru od D1, napojující území Bohunic a Nového Lískovce bez dopravních závleků od D1.

Vídeňská radiála (I/52) od R52 a JT po VMO s doplněním o mimoúrovňovou křižovatku Moravanská a zrušením křižovatky „Napojení ABB“ až po mimoúrovňovou křižovatku Heršpická s VMO a s pokračováním dopravního směru na ul. Poříčí ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Bratislavská radiála (I/41) od D2 (křižovatka MÚK Brno Jih) po VMO s mimoúrovňovou křižovatkou Hněvkovského a mimoúrovňovou křižovatkou s VMO a dále s pokračováním dopravního směru na ul. Zvonařka ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3. Křižovatka MÚK Hněvkovského je variantní. Varianta I je v souladu s koncepcí Zkapacitnění D1, Varianty II a III řeší propojení přes areál „Lacrum“.

Průmyslová (II/380) se směru Hodonín, obchvat Tuřan, D1 s křižovatkou MÚK Řipská po VMO s křižovatkou Průmyslová. V systému radiál základního nadřazeného systému se jedná o úsek D1 – VMO.

Ostravská radiála (I/50) od D2 po VMO stabilizovaná, dále s novou mimoúrovňovou křižovatkou Ostravská radiála a s pokračováním dopravního směru do osy Hladíkova – Zvonařka ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Svitavská (I/43) od R43 po VMO s mimoúrovňovou křižovatkou Svitavská radiála a pokračováním dopravního směru na ul. Sportovní ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Hradecká (II/640) od I/43 po VMO s doplněním mimoúrovňové křižovatky Palackého třída (rampa Hradecká) a zrušením úrovňového křížení, dále s komplexem mimoúrovňových křižovatek Skácelova a Hradecká s pokračováním dopravního směru do ul. Pod kaštany ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Přehradní radiála (I/XX – nestanoveno v současnosti II/384) propojující R43 (ve Variantě I a II) a VMO s doplněním mimoúrovňových křižovatek MÚK Bystrc, OBI, Branka (mimoúrovňové křížení s tramvajovou trasou) a Veslařská. Ve variantě I je navržen tunelový úsek v prostoru přechod Svratecká.

Mimoúrovňová křižovatka Moravanská

Mimoúrovňová křižovatka Moravanská je nosnou křižovatkou pro rozvoj území Brno Jih s napojením na Vídeňskou radiálu (sil. I/52) a propojením na širší aglomeraci včetně mimoúrovňového křížení s koridorovou tratí č. 250 Břeclav – Kúty.

9.1.2.4. Komunikační systém nižšího dopravního významu

Systém komunikací nižšího dopravního významu zařazených do ZÁKOS tvoří „komunikace městského významu“ a „ostatní vybrané komunikace“, které na sebe vážou velké intenzity dopravy. Komunikace plní především funkci dopravní s přenášením mezioblastních vztahů, ale částečně i funkci obslužnou. Proto se jedná dle zák. 13/1997Sb o místní komunikace II. a III. třídy dle § 6 odst. 3 a to dle místních podmínek a zástavby. Většina komunikací je zařazena do funkční skupiny C, pouze část do skupiny B. Jsou to – pokud se v dané variantě vyskytují na území města Brna:

- II/380 po D1 s obchvatem Tuřan, úsek D1 – VMO je zařazen do vybrané nadřazené sítě do skupiny A
- II/152 – přeložky spojené s rozvojem území
- II/425 – napojení JZT na I/52 směrem na Rajhrad
- II/602 – obchvat Bosonoh
- III/15276 – obchvat Moravan – I/52
- III/15278 – obchvat Dolních Heršpic a Přízřenic, Nová Vodařská – Havránkova

tyto komunikace s doplněním stávajících:

- Poříčí – Zvonařka – Hladíkova
- Gajdošova – Svatoplukova
- Heršpická od VMO po Poříčí
- Dornych od VMO po Zvonařku
- Sportovní od VMO po Pionýrskou
- Hradecká od VMO po ul. Pod Kaštany

tvoří komunikační síť nižšího systému funkční skupiny B – sběrné s dominantní dopravní funkcí zařazené do ZÁKOSu. Tyto komunikace jsou zásadně umístěny do ploch dopravních.

Ostatní komunikace jsou zařazeny dle § 6. odst. 3. do místních komunikací III. a IV. třídy – funkční skupiny C a D.

Komunikační síť města Brna na úrovni uvedených typů komunikací je rozšířena v jednotlivých variantách o tyto vybrané nové úseky komunikací či přeložky stávajících.

Komunikace a jejich úseky vyskytující se ve všech variantách

- **Silnice III/15278 – Nová Havránkova – Vodařská** – tvoří nové místní napojení rozvojových ploch mimo stávající místní síť v urbanizovaném území. Jedná se o propojení JT, resp. sil. II/152 s centrem města. Nová radiála umožní lepší rozdělení dopravy v území a možnost urbanizace.
- **Silnice II/380 – obchvat Tuřan** – řeší obchvat Tuřan s možností humanizace centra lokality. řešení je podmínkou v případě rozvoje Tuřanské zóny Součástí je napojení na D1 – kompletace MÚK Řipská.
- **Silnice II/602 – obchvat Bosonoh** – řeší obchvat Bosonoh s možností humanizace centra. Veškerý další rozvoj v území kolem D1 je podmíněn realizací toho obchvatu. Návrh musí respektovat řešení MÚK Troubsko a napojení na Střelice s křížením D1.
- **Silnice II/XX (zatím nestanoveno) obchvat Slatiny** – řešení komunikačního systému Šlapanic a návazných rozvojových ploch. Obchvat by měl být podmínkou realizace rozvoje v daném území, i když je již mimo území města Brna.
- **Silnice II/417 obchvat Dvorska** – řešení obchvatu sídelního útvaru Dvorska
- **Silnice III/3842 obchvat Žebětína** – doplnění systému a ochrana sídelního útvaru Žebětín. Obchvat je podmínkou dalšího rozvoje v území.
- **Propojení Medlánky – Řečkovice** – jedná se o místní propojení Medlánek – Řečkovic a Ivanovic s možností urbanizace území.
- **Obslužná komunikace Hudcova MÚK Hradecká – Purkyňova** – nová dvoupruhová komunikace doplňuje systém řešení TPB.

- **Propojení Božetěchova – Novoměstská – Kuřimská** – jedná se o dořešení současného zcela nevhodného ukončení ul. Novoměstské na sil.I/43. Propojení si vyžádá mostní objekt nad sil. II/640. Hlavním důvodem jsou bezpečnostní problémy stávajícího napojení na vyšší komunikační systém.
- **Sadová – Křižíkova** – nová dvoupruhová komunikace obslužného charakteru. Je podmiňující pro možnou urbanizaci území.
- **Fryčajova – Soběšická** – nová dvoupruhová komunikace obslužného charakteru. Je podmiňující pro možnou urbanizaci území.
- **Obřanská – Selská** – nová dvoupruhová komunikace sloužící k odvedení dopravy mimo stávající koridor obou ulic – tedy zklidnění v zastavěném území.
- **Areál Zbrojovka** – dopravní řešení přestavbového území areálu bývalé Zbrojovky si vyžádá nové vedení komunikací včetně mostního objektu přes řeku Svitavu a napojení na systém MÚK Tomkovo náměstí. Vzhledem k rozloze území je nutná detailnější územní dokumentace. Řešení komunikačních propojení včetně možnosti zpřístupnění terminálu IDS novou trolejbusovou linkou by mělo být zásadní podmínkou přestavby území.
- **Obslužný systém letiště Tuřany** – nový systém obslužných komunikací nutných pro rozvoj daného území, který je úzce spjat s řešením sil. II/380 – obchvatem Tuřan a obchvatem Brněnských Ivanovic.
- **Obchvat Brněnské Ivanovice** – dvoupruhové propojení ulice Kaštanové na obchvat Tuřan sil. II/380. Realizací dojde k podstatnému snížení tranzitní dopravy v zastavěném území a zrušení úrovňového křížení s tratí ČD č 300 Přerov – Brno hlavní nádraží. Obchvat je podmiňující pro rozvoj území mezi dálnicí D1 a letištěm.
- **Most Ořechovská (silnice III/15275)** – místní propojení velkého významu pro možnost vedení obslužné dopravy do rozvojových ploch na území tzv. „velkých Moravan“. Komunikace by měla být podmiňující v případě intenzivního rozvoje území, který ale částečně mimo hranice města Brna. Do doby realizace mostního objektu nebo výstavby MÚK Moravanská je rozvoj území nedoporučen.
- **Propojení Kejbaly – Vinohrady – Kamenice** – nová dvoupruhová komunikace je podmínkou rozvoje území, včetně vedení trolejbusové dopravy.
- **Dopravní řešení Kampus – Západní Brána** – propojení území mezi ulicemi Kampusem a Bohunicemi. Mimoúrovňové křížení (bez napojení) Netroufalky – Labská pod ulicí Jihlavskou je součástí vedení tramvajové trati. V případě, že nedojde k realizaci tramvajové trati, bude mimoúrovňové křížení sloužit místnímu propojení, především pak trolejbusové VHD.
- **Místní propojení Bosonohy** – je podmiňující stavbou pro obytnou zástavbu Bosonoh. Jedná se vlastně o páteřní komunikaci v území.
- **Úprava ulice Chironova** – jedná se o úpravu ulice Chironova. Součástí úpravy je rekonstrukce komunikace likvidující zbytky bývalé „Velké ceny“ s možností urbanizace území.
- **Rampa Jemelkova** – doplnění systému napojení ze sil. I/23 na ul. Jemelkovu a tím zrušení některých dopravních závleků.
- **Propojení Osová – Lány** – doplnění systému novou dvoupruhovou komunikací.
- **Propojení Veslařská – Optátova** – místní propojení MÚK Veslařská a Jundrov s možnou urbanizací lokality Optátova. Právě výstavba komunikace včetně mostního objektu by měla být podmiňující pro intenzivní zástavbu v dané lokalitě.
- **MÚK Tesco Vídeňská** – územní rezerva pro možnou realizaci MÚK se sil. I/52.

VARIANTA I

- **Silnice II/152 – přeložka Roviny** – jedná se o přeložku stávající komunikace do nové polohy v rámci rozvoje území tzv. Tuřanské zóny. Přeložka je podmiňujícím předpokladem pro tuto zónu.
- **Nová městská třída** – v dané variantě navržena jako dvoupruhová komunikace funkční skupiny C čistě místního obslužného charakteru. Komunikace umožní přestavbu území, s lokálním odlehčením ostatních tras.
- **Mendlovo náměstí** – přestavba celého uzlu včetně tunelové trasy z ulice Hlinky na Úvoz dle zpracovaných dokumentací včetně realizace průrazu Hybešova pro vedení tramvajové stopy. Nové řešení umožní zklidnění a možnost humanizace některých zón v tomto historickém území.
- **Propojení Bystrc – Komín – Medlánky** – jedná se o systémové propojení dvou městských částí novou dvoupruhovou komunikaci v koridoru současné obslužné panelové komunikace. Dojde k omezení současného závleku přes urbanizované zóny Komína, Žabovřesk a Králova Pole.
- **Propojení Kulkova – Hády – Jedovnická** – je podmínkou pro možný rozvoj lokality Hády a to jak propojením uvedených ulic, tak napojením ul. Kulkova na ul. Rokytovu. Bez realizace propojení v celé délce není možný rozvoj území.
- **Napojení Trnkova – Novolíšeňská** – úprava napojení komunikace. Jedná se o zlepšení technického napojení křižovatky. Řešení umožní napojení rozvojové plochy Trnkova.
- **Rozvojová plocha Holzova** – místní obslužná komunikace napojující rozvojové plochy včetně realizace tramvajové trati. Realizace je podmínkou výstavby v území.
- **Rampa Jihlavská** – realizace rampy pro možnost vratného pohybu na UH v případě směrového rozdělení ul. Jihlavské. Součástí je komplexní přestavba ul. Jihlavské.

VARIANTA II

- **Nová městská třída** – v dané variantě navržena jako čtyřpruhová komunikace funkční skupiny B nadmístního charakteru s výrazným odlehčením trasy Koliště. Komunikace umožní přestavbu území.
- **Mendlovo náměstí** – přestavba celého uzlu včetně tunelové trasy z ulice Hlinky na Úvoz dle zpracovaných dokumentací. Řešení si vyžaduje zásah do území včetně průrazů bloků a asanací a včetně realizace průrazu Hybešova pro vedení tramvajové stopy. Součástí je i tunel Úvoz ve stoupání od Mendlova náměstí.
- **Propojení Avion Park – Kaštanová** – nová místní dvoupruhová komunikace územím Holáseckých jezer umožňující obsluhu území. Z legislativního hlediska nutno odpojit systém MK od D2.
- **Propojení Nová Havránkova – Avion Park** – nová místní dvoupruhová komunikace propojující území. Z legislativního hlediska nutno odpojit systém MK od D2.

VARIANTA III

- **Propojení Bystrc – Bosonohy silnice II/602** – propojení regionálního významu mezi Bystrcí a silnicí II/602 za účelem rozvedení dopravy z Bystrce na město Brno. Součástí jsou mimoúrovňové křižovatky Žebětín a Bosonohy a napojení do obchvatu Bosonoh mezi Popůvkami a Bosonohami.
- **Nová městská třída** – v dané variantě navržena jako čtyřpruhová komunikace funkční skupiny B nadmístního charakteru s výrazným odlehčením trasy Koliště. Komunikace umožní přestavbu území.
- **Mendlovo náměstí** – přestavba celého uzlu včetně tunelové trasy z ulice Hlinky na Úvoz dle zpracovaných dokumentací. Řešení si vyžaduje zásah do území včetně průrazů bloků a asanací a včetně realizace průrazu Hybešova pro vedení tramvajové stopy. Součástí je i tunel Úvoz ve stoupání od Mendlova náměstí.
- **Propojení Avion Park – Kaštanová** – nová místní dvoupruhová komunikace územím Holáseckých jezer umožňující obsluhu území. Z legislativního hlediska nutno odpojit systém MK od D2.
- **Propojení Nová Havránkova – Avion Park** – nová místní dvoukruhová komunikace propojující území. Z legislativního hlediska nutno odpojit systém MK od D2.

9.1.2.5. Modely silniční dopravy

Modely silniční dopravy lze rozdělit na dvě základní kategorie. Ta hlavní – koncepční, řeší základní komunikační síť aglomerace a města Brna v návaznosti na komunikační síť Jihomoravského kraje a celé České republiky, doplňková pak řeší vnitřní komunikační systém. Obě kategorie jsou navzájem propojeny a vychází ze stejných zásad a přístupů. Z hlediska koncepce nevykazují zásadních odchylek. Tyto jsou dány jednak časem zpracování a jednak doplněním o vnitřní síť v detailním modelu města Brna.

Obě kategorie modelů slouží jiným účelům. Hlavní koncepční část k porovnání dvou přístupu k řešení celé sítě – tedy k porovnání Variant I, II s Variantou III, doplňkový detailní model k rozdělení dopravy uvnitř systému.

Koncepční dopravní model v aktuálním stavu zpracoval ing. Plichta (HBH s.r.o. atelier dopravního inženýrství ADIAS). Na tento model navázal model vnitřního systému (Brněnské komunikace a.s., UDI).

Dopravní model výhledového stavu komunikační sítě (a z něho pak model vnitřní sítě) vychází ze stávajícího modelu Jihomoravského kraje. Tento dopravní model byl vypracován v roce 2006 v programovém systému AUTO (Ing. M. Fuchs – Praha). Tento program je určen pro dopravně inženýrské výpočty v oblasti prognózy dopravy a zatěžování sítí automobilovou dopravou. Podkladem byly údaje o nejdůležitějších mezioblastních vztazích získaných z více než 190 směrových dopravních průzkumů na území celého Jihomoravského kraje a podrobná znalost komunikační sítě. Síť tohoto modelu zahrnuje všechny úseky dálnic, silnic I. a II. třídy a většinu silnic III. třídy na území Jihomoravského kraje. Tento model zahrnuje i základní komunikační síť města Brna. Celkový rozsah dopravního modelu umožňuje promítnout i zásadní změny v komunikačním systému za hranicemi Jihomoravského kraje do zatížení jeho silniční sítě. Kalibrace modelu byla provedena na hodnoty intenzit dopravy ze sčítání ŘSD ČR 2005. Dopravní model je průběžně aktualizován tak, aby se zobrazily aktuální změny na komunikační síti, případně zapracovaly další dopravní podklady o směrování dopravy, případně o zatížení některých úseků. Poslední aktualizace byla provedena na začátku tohoto roku na základě podkladů získaných v průběhu roku 2008 při směrových i profilových dopravních průzkumech (na hraničních přechodech Hatě, Mikulov, Poštorná, Ladná a Lanžhot, okolo silnic I/43, I/53 a II/385, v okolí výhledových obchvatů na území kraje (Valtice, Kunštát, Kyjov a Rosice). Nárůst intenzity dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2008 proti roku celostátního sčítání dopravy 2005 byl odvozen z dílčích výsledků automatických sčítačů poskytnutých ŘSD ČR Praha. Při stanovení intenzit dopravy na výhledové komunikační síti se vycházelo z mezioblastních vztahů získaných kalibrací vstupních údajů z roku 2009. Pro výhledové období roku 2030 byly tyto mezioblastní vztahy navýšeny pomocí výhledových růstových koeficientů ŘSD ČR (z roku 2007). Intenzity dopravy uvedené v kartogramech (pro rok 2030) zahrnují ještě navýšení přepravních vztahů vlivem využití potenciálu území na území města Brna i v jeho okolí, uvažovaného k tomuto období (dle urbanistických podkladů UAD Studia vypracovaných pro rozvojová území v okolí města Brna v letech 2000 až 2008 jako podklad pro modelování intenzit na výhledové síti pro Magistrát města Brna, UAD Studio a PK Ossendorf), a vliv realizace dálnice A5 a jejího propojení s rychlostní silnicí R52 v oblasti hraničního přechodu Mikulov (dle rakouského Asfinagu). Růst stávající vnitřní dopravy na území města Brna je zohledněn koeficientem 1,25 pro osobní dopravu a 1,15 pro vztahy těžké dopravy.

Výhledová komunikační síť zahrnuje ve všech případech následující komunikace:

- Dálnici D1 v úseku Vyškov-Ostrava
- Dálnici D11 v úseku Praha-Hradec Králové
- Rychlostní silnici R35 v úseku Hradec Králové-Mohelnice-Olomouc-Lipník
- Rychlostní silnici R55 v úseku Břeclav-Staré Město-Přerov-Olomouc
- Severní dálnici A5 Vídeň-státní hranice s ČR

Potenciál rozvoje území zahrnuje využití ploch Černovické terasy, Šlapanické zóny, rozšíření letiště pro 4 mil. cestujících, využití potenciálu ploch v jižním a jihozápadním sektoru města (Rajhrad, Moravany...) a u Kuřimi, dostavbu obchodních areálů na území města Brna. Nezahrnuje ale potenciál „zóny Tuřany".

Model dopravy má čtyři matice mezioblastních vztahů, ze kterých se vypočítává intenzita dopravy, výsledné hodnoty jsou jejich součtem (všechny matice jsou členěny na lehká a těžká vozidla)

- vztahy tranzitní a cílové (ve vztahu k městu Brnu)
- vztahy vnitřní dopravy (pro Brno)
- vztahy z využití potenciálu území
- vztahy z R52

Aktuální hodnoty modelových stavů je převzato z materiálu „R43 ve vazbě na dopravní řešení širšího území" (PK Ossendorf s.r.o. 2009 pro ŘSD SB ČR, modely HBH s.r.o.). Tento matriál podrobně zpracovává celou problematiku komunikační sítě aglomerace a města Brna, včetně všech dopadů, možností variant řešení, stavebních etap atd. Vnitřní detailní model byl zpracován v r. 2008 a nemůže tedy plně reflektovat na poslední aktuální vývoj v rozdělení dopravního proudu.

Pro vyhodnocení základních koncepčních přístupů bude posuzován model z uvedeného materiálu platný ke stavu 31.12.2009. Varianty I a II územního plánu odpovídají koncepčně variantě 1 modelových stavů, Varianta III pak v zásadě variantě 6 modelových stavů (zde je pouze rozdíl v napojení Bystrce na sil. II/602 – což ale nemá zásadní vliv na koncepci).

Princip návrhu variant územního plánu

VARIANTA I, II

vedení R43 tzv. bystrckou stopou a následně R52 – JZT, JT a JVT – R43 je od Kuřimi vedena historickou – tzv. bystrckou stopou s napojením na D1 v MUK Troubsko. Průchod Bystrcí je řešen včetně opatření na eliminaci vlivů stavby na životní prostředí. Od MUK Troubsko je vedena R52 opět v podobě tangent až po D2 a dále na D1 v podobě JVT. V Boskovické brázdě zůstává zachován stávající charakter komunikační sítě.

VARIANTA III

vedení R43 tzv. Boskovickou brázdou a následně R52 – JZT, JT a JVT – R43 je přivedena ze severního směru po Kuřim, kde se odklání do tzv. Boskovické brázdy k D1, na kterou je napojena u Ostrovačic. Toto napojení si vyžádá přeřešení této části D1, včetně zrušení stávající MUK Ostrovačice a MUK Kývalka a realizace nové křižovatky včetně napojení sil. I/23. V oblasti Kuřimi dochází k rozdělení dopravy mezi R43 a I/43. Zde je nutno počítat s doplněním čtyřpruhového uspořádání mezi R43 u Kuřimi a stávajícím stavem u České. Dálnice D1 bude zkapacitněna na šestipruhové uspořádání už od nové MÚK Ostrovačice. V uvažované MUK Troubsko bude navazovat R52 v podobě tangent (Jihozápadní po I/52 a Jižní po D2 a Jihovýchodní po D1) v trase modřická. V trase bystrcké stopy R43 bude zachován stávající stav, pouze se upravuje napojení na sil. II/602 mimo lokalitu Popůvky. Stávající stav bude zachován i v lokalitě Bystrc, tedy bez propojení Kníničky – Bystrc. Počítá se s realizací MÚK u obchodní zóny OBI.

Vyhodnocení modelových stavů

Modelové stavy vždy předpokládají Velký městský okruh v kompletním dokončeném stavu.

Pro hodnocení bylo stanoveno několik kritérií, které nejlépe charakterizují dopravní účinnost jednotlivých variant:

- soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě,
- vliv na ochranný systém města a aglomerace,
- řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové,
- řešení vnitroaglomerační dopravy,
- vliv na možnosti rozvoje území města a aglomerace,
- dopady na probíhající a připravované stavby dopravní infrastruktury,
- dopady nových komunikací do území a možnosti eliminace negativních vlivů z dopravy,
- možné kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby.

VARIANTA I, II

vedení R43 Bystrckou stopou, realizace R52 – JZT, JT a JVT

- soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
  - ◇ řešením tangent propojením D1 – D2 – R52 je naplněn systém TEN,
  - ◇ řešení R43 splňuje podmínky zařazení do sítě rychlostních komunikací a odpovídá koncepci republikové komunikační sítě.
- vliv na ochranný systém města a aglomerace
  - ◇ celý systém odpovídá dlouhodobé koncepci trojstupňové ochrany města Brna a aglomerace.
- řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
  - ◇ celý systém plní funkci odvedení tranzitní dopravy mimo jádrové město a svou polohou plně vyhovuje rozvedení zdrojové či cílové dopravy mimo vnitřní komunikační systém.
  - ◇ R43 a tangenty na území města Brna plní především úlohu distributora aglomerační a městské dopravy, jedná se tedy především o systém pomáhající městu Brnu – tedy městský komunikační systém.
  - ◇ poloha R43 a tangent není polohou obchvatu, ale polohou městského systému
- řešení vnitroaglomerační dopravy
  - ◇ celý systém plní i funkci distributora vnitroaglomerační dopravy, čímž má kladný vliv na vnitřní systém s možností uplatnění restriktivních opatření uvnitř urbanistických celků proti nežádoucí dopravě.
- řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
  - ◇ celý systém umožňuje regulovaný rozvoj území města i aglomerace.
- dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
  - ◇ celý systém je v souladu s navrženou koncepcí komunikační sítě aglomerace a VMO v Brně.
- dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy
  - ◇ realizace nových komunikací R43 a tangent musí splňovat veškeré normové požadavky na ochranu proti negativním vlivům dopravy na okolí komunikace,
  - ◇ celý systém má pozitivní vliv na vnitřní systém obslužných komunikací, kde lze plnit restriktivní opatření na eliminaci nepatřičné dopravy.
- kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby
  - ◇ celý systém nadřazené sítě R43 a R52 (tangent) splňuje kritéria pro zařazení do rychlostních komunikací. To znamená reálnou možnost přípravy a realizace ze strany státu.

VARIANTA III

vedení R43 Boskovickou brázdou , realizace R52 – JZT , JT a JVT

- soulad (popřípadě dopady) do koncepce evropské či celostátní komunikační sítě
  - ◇ řešením tangent propojením D1 – D2 – R52 je naplněn systém TEN,
  - ◇ v případě zařazení komunikace v Boskovické brázdě do kategorie rychlostních komunikací jako R43 (dle intenzit však neodpovídá požadavkům ČSN) je řešení ve shodě s danou koncepcí ČR. Rizikem je zařazení komunikace s nízkou intenzitou do sítě rychlostních komunikací. Otázkou je také investiční náročnost přestavby MUK na D1 (Ostrovačice – Kývalka) pro nízké zatížení.
- vliv na ochranný systém města a aglomerace
  - ◇ v případě zařazení R43 do systému rychlostních komunikací se ze severního směru částečně ochranný systém naplňuje, přenáší však velké zatížení na druhý stupeň ochrany (VMO) s rizikem kapacitních problémů a přelévání dopravy na místní síť či třetí stupeň ochrany (MMO)
  - ◇ v případě nezařazení do této sítě a realizace pouze krajské či republikové dvoupruhové komunikace (dle ČSN a odpovídající intenzity), pak ochranný systém není funkční ani pro tranzitní dopravu a dochází k takovému zatížení celého systému města Brna, na který není územně, koncepčně a stavebně připraven.
  - ◇ v případě nerealizace R43 ochranný systém není funkční ani pro tranzitní dopravu a dochází k takovému zatížení celého systému města Brna, na který není územně, koncepčně a stavebně připraven..
  - ◇ jižní systém v podobě tangent ochranný systém splňuje.
- řešení tranzitní dopravy a rozvádění dopravy zdrojové a cílové
  - ◇ v případě zařazení R43 do systému rychlostních komunikací ze severního směru tato komunikace částečně plní „obchvatovou“ funkci tranzitní dopravy, zdrojová a cílová dopravy bude nadále používat radiální směr I/43 a VMO. R43 v této stopě nemůže plnit rozváděcí funkci, protože je příliš vzdálená od města a není možno vytvořit potřebné napojení na dopravní skelet města.
  - ◇ jižní systém v podobě tangent pozitivně plní obě funkce.
- řešení vnitroaglomerační dopravy
  - ◇ oddálená poloha R43 mimo prostor aglomerace, lokalizovaná až za Přírodní park Podkomorských lesů nedokáže zlepšit vnitroaglomerační vazby,
  - ◇ jižní systém v podobě tangent příznivě plní funkci distributora dopravy, odklání ji od přetížené D1 a nezatěžuje místní síť.

- řešení možnosti rozvoje území města a aglomerace
  - ◇ I když je jižní sektor dopravně vhodně řešen, severní část území (vlastní město) je na hranici dopravní únosnosti. Zvýšení zatížení VMO omezí možnosti rozvoje vnitřního města a bude mít dopad na zhoršení kvality prostředí ve městě.
- dopady do probíhajících a připravovaných staveb dopravní infrastruktury
  - ◇ navržený systém má značný vliv na celou přípravu VMO, tedy i na ty částí, které jsou dnes v realizaci a přípravě, musela být přehodnocena celá komunikační síť města Brna a aglomerace (především severního sektoru). Velký vliv může mít i etapizace daného řešení.
- dopady do území jednotlivých nových komunikací s možnostmi řešení negativních vlivů z dopravy
  - ◇ realizace nových komunikací R43 a tangent musí splňovat veškeré normové požadavky na ochranu proti negativním vlivům dopravy na okolí komunikace,
  - ◇ zatížení dopravy stávajících komunikací, v daném případě uvnitř aglomerace, přináší s sebou nadměrné zatížení okolí, jehož ochrana je velice problematická (čím menší je podíl dopravy na nové – vyšší komunikační síti s možností ochrany, tím větší je zatížení na stávající – vnitřní síti s problematickými možnosti ochrany).
- kategorie komunikací v závislosti na intenzitě dopravy, finanční možnosti realizace nižší dopravní sítě a s tím spojená rizika oddalování stavby
  - ◇ R43 dle normových hodnot nesplňuje kritéria pro rychlostní – tedy čtyřpruhovou, směrově dělenou komunikaci, která nemá jasně definovanou kategorii ani investora. To může způsobit oddalování její realizace, které společně s předpokládaným odporem obcí v Boskovické brázdě a jejím nezakotvením v územních plánech povede k dlouhodobému zachování stavu bez R43 s negativními dopady na rozvoj celé oblasti.
  - ◇ R52 v podobě tangent je komunikace rychlostního charakteru a dle předpokládaného zatížení by byla realizována státem.

ZÁVĚR

Z uvedených modelových stavů lze vyvodit tento závěr:

Pro možnost udržitelného rozvoje aglomerace je nutno se zabývat i rozvojem dopravní infrastruktury. Zde se jeví jako jediný reálný případ (ze všech dopravních, územních, vztahových a realizovatelných hledisek) variantní řešení Varianty I či II a to vedení R43 Bystrckou stopou a R52 – tangent tzv. Modřickou stopou a propojení na D2 a dále na D1 a to i za cenu maximálních eliminačních prvků na trase. Tato varianta umožňuje další rozvoj území města Brna a aglomerace, jasně naplňuje veškerá kritéria zadání umožňující rozvoj území, aniž by byla narušena dlouhodobě zpracovávaná dopravní koncepce.

Varianta III daná kritéria naplňuje pouze v některých sektorech. A navíc je podmíněna některými riziky. Jedním z nich je umístění komunikace R43 do území mimo město Brno (stejně tak jako převážnou část tangent ve všech variantách), dále do územně zcela nepřipraveného území, a již zmiňované ekonomické realizovatelnosti této komunikace v celkovém systému s ohledem na účinnost komunikace.

Z těchto důvodu jsou pro porovnání intenzit dopravy a s nimi spojenými dopady do území schematicky představeny i případy:
- bez realizace R43 a tangent – tzv. případ „0“, který ukazuje dopady nerealizace těchto komunikací, či jejich oddalování.
- bez realizace tangent a s R43 v Boskovické brázdě
- bez realizace tangent a s R43 v Bystrcké stopě
- bez R43 a pouze s JZT a JT

Ve všech těchto případech by bylo nutno přehodnotit celý systém Brna a aglomerace včetně okamžitého zastavení rozvoje.

9.1.2.6. Koncepční rozdíly variant

Na základě výše uvedené lze stanovit základní koncepční rozdíly předkládaných variant.

Varianty I a II dávají všechny předpoklady k plnění třístupňového ochranného systému města Brna. První ochranný systém nejen plní funkci pro převedení tranzitu (2-12 % dopravy), ale svou polohou plní i výraznou vnitroměstskou dopravní funkci. Nejedná se tedy o systém obchvatových komunikací pro převedení tranzitu, ale o systém komplexu – koordinace městských systémů.

Varianta III dává pouze částečné předpoklady k plnění ochranného systému. Na část prvního ochranného systému se v případě trasování R43 Boskovickou brázdou přenáší pouze tranzitní část dopravy a daleko menší podíl dopravy aglomerační a městské. Tím dojde k přesunu této části dopravy na vnitřní komunikační systém, který bude přetěžován a bude na něm nutno realizovat další kapacitní úpravy komunikací a to na všech úrovních a kategorií komunikací, což s sebou přinese větší územní nároky včetně zatížení a následné ochrany okolí komunikací.

Další koncepční rozdíl variant je ve vedení systému v jižní oblasti, kde ve Variantě I není propojení Havránkova – Avion Park – Kaštanová. Ve Variantách II a III toto propojení, které má pak legislativní dopad do napojení Avion Parku na D2, navrženo je.

Rozdíl ve vedení VMO v jižní oblasti – VMO Jih (Mariánské náměstí – Varianty I a III, Přerovka II), nemá zásadní vliv na koncepci.

9.1.3. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

9.1.3.1. Výchozí stav

Základ současného systému veřejné hromadné dopravy (VHD) tvoří pouliční kolejový systém doplněný o systém trolejbusový a autobusový. S ohledem na aglomeraci je celý systém provázán s Integrovaným dopravním systémem Jihomoravského kraje (IDS JmK). Systém tvoří jeden kompaktní celek, který bude nadále podporován. I když současný stav vykazuje určité nedostatky v plošné obsluze, lze jej považovat za jeden z nejlepších ve městech České republiky a je možno na něj úspěšně navazovat do budoucna. V devadesátých letech byl podíl VHD dominantní, v období let 1990-2005 však došlo k podstatnému úbytku ve prospěch dopravy automobilové. V posledním období se již jedná o stav setrvalý.

Územní plán vytváří předpoklady ke změně tohoto trendu. Doplněním a zkvalitněním sítě je předpoklad k postupnému zvyšování podílu VHD a tím i zlepšování životního prostředí ve městě Brně.

Nosným prvkem je tramvajová kolejová síť, která je plošně rozprostřena na celém území města. Jedná se v zásadě o radiální systém, absence tangenciálních propojení je patrná především v jižním sektoru. Velkým limitem toho radiálního systému je průchodnost historickým jádrem – okruhem ulic Husova – Nádražní – Benešova – Divadelní – Rooseveltova – Joštova. Dále pak radiály včetně rezerv.

	Nabídka	Rezerva
Tramvajová radiála Veveří	6 600	6 %
Trolejbusová radiála Kounicova	2 400	0 %
Tramvajová radiála Lidická	6 600	32 %
Tramvajová radiála Merhautova	6 600	52 %
Tramvajová radiála Cejl	6 600	21 %
Tramvajová radiála Dornych	6 600	83 %
Tramvajová radiála Bulvár	6 600	60 %
Tramvajová radiála Renneská	6 600	60 %
Tramvajová radiála Hybešova	6 600	32 %
Tramvajová radiála Pekařská	6 600	44 %
Tramvajová radiála Údolní	6 600	66 %
Úsek Klusáčkova-Kounicova	6 600	40 %
Úsek Klusáčkova-Kounicova	4 350	45 %
Úsek Česká-Husova	13 200	25 %
Úsek Česká-Masarykova	13 200	38 %
Úsek Lidická-Masarykova	13 200	55 %
Úsek Lidická-Cejl	13 200	80 %
Úsek Nové Sady jih	13 200	80 %
Úsek Nové Sady sever	13 200	22 %
Úsek Hlavní nádraží jih	13 200	43 %
Úsek Hlavní nádraží sever	13 200	49 %
Úsek Benešova	13 200	40 %
Úsek Mendlovo nám-Úvoz	13 200	38 %
Úsek Osová-Krematorium	6 600	18 %
Úsek Celní-Poříčí	6 600	15 %

Svou kapacitou je kolejový pouliční systém hlavním systémem městské hromadné dopravy. Z uvedených rezerv je však patrné možné zlepšení stavu již této stávající sítě, a to modernizací a postupnou segregací tramvajových těles, preferencí na křižovatkách, telepatickým řízením a v neposlední řadě stavebně technickým stavem tratí a zastávek. Nejúčinnější je pak doplnění o pomocný – nadstavbový systém sever – jih, vytvoření tangenciální trati v jižním sektoru centra a rozšíření tratí do vzdálenějších lokalit – sídlišť a rozvojových ploch. Stávající plochy pro vozovny jsou stabilizované a rozšířením tratí budou doplněny.

Doplňkový systém pak tvoří doprava trolejbusová a autobusová. V minulém období se mění pohled na tyto druhy doprav, postupně se oslabuje jejich vstup do centrální části města, kde se preferuje kolejový systém a stává se z nich systém napaječový, tangenciální v případě trolejbusové trakce a systém okružní s obsluhou vzdálených cílů u autobusové dopravy. Na obou druzích doprav se nejvíce

projevují plošně zahlcené sítě komunikací, kde ve špičkových obdobích již kapacity křižovatek dosáhly kritických hodnot pro uspokojování hromadné dopravy.

Městský systém hromadné dopravy pak pracuje v systému Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Jedná se vytváření jednotného odbavovacího a tarifního systému, z hlediska systému dopravního pak o vytváření přestupních uzlů a terminálů v rámci kolejové hromadné dopravy. Rovněž začlenění regionálních železničních tratí v městském systému napomáhá ke zlepšení systému obsluhy území.

Kombinovaný systém dopravy – např. Park and Ride a jiné není v současnosti ve městě Brně zaveden.

9.1.3.2. Koncepce

Územní plán má za hlavní úkol zastavit klesající podíl VHD oproti dopravě individuální (IAD). V souladu s dopravní politikou města je uvažován globálně podíl 60 : 40 (VHD : IAD), s tím, že se tento podíl mění v závislosti na vzdálenosti od centra města. Poměr v centrální – historické oblasti je 65 : 35, v rozšířeném centru pak 50 : 50 a okrajových částech 40 : 60.

Koncepce veřejné hromadné dopravy je založena na spolupráci čtyř prvků systémů – SJD a železnice jako základních prvků kapacitní kolejové dopravy ve městě a aglomeraci, pouličním tramvajovém systému jako nosnému prvku vnitroměstské dopravy a trolejbusovém – autobusovém doplňkovému systému. Stanovuje zvyšování počtu a zkvalitňování segregovaných tras kolejové VHD, výhodných přestupových vazeb a uzlů, s doplněním systému Park and Ride na vnějším pásu v kontaktu s kapacitními komunikacemi a kolejovými systémy VHD.

Územní plán předkládá variantní řešení, které má některé zásady shodné:

- nosným systémem je „pouliční“ tramvajový kolejový systém s prioritou segregace vybraných tras a úseků s velkým navýšením tras do rozvojových území,
- vedle tramvajového systému je důležitým prvkem trolejbusový systém s rozšířením linek především tangenciálního charakteru,
- rozvoj systému IDS – jednak v tvorbě přestupních terminálů, ale výhledově i regionálně-městského systému železnice,
- autobusový systém bude jednak tvořit doplňkový okružní systém a jednak zabezpečení okrajových míst mimo centrální oblasti.

Daný systém je variantně doplněn výhledovým – nadstavbovým systémem kapacitní čistě segregované dopravy – SJD. Systémy variant se od sebe zásadně liší v pohledu na nosné médium, charakter trati, možnosti obsluhy území a provázanosti na další systémy VHD:

- Varianta I předpokládá řešení tohoto systému SJD zapojením samostatné trati do železničního systému regionálních tratí. Tento systém je zcela nezávislý na systému městské tramvaje. Předpoklad vytváří 6 paprsků regionálních tratí s jejich vzájemným propojením či křížením v rámci ŽUB. K propojením dvou paprsků dojde v severojižním směru – podpovrchově v úseku Hradecká – Centrum – ŽUB – Masná a bude plně využit i pro městskou přepravu.
- Varianta II a III předpokládá realizaci tramvajového systému, tedy čistě segregované trati v centrální oblasti – Rosického náměstí – centrum – ŽUB – Hněvkovského. Na obou koncích je daný systém napojen do systému pouličního tramvajového. Systém nemá návaznost na železniční systém IDS JMK.

9.1.3.3. Severojižní diametr

Koncepce Severojižního diametru (SJD) je řešena variantně ve dvou, zcela oddělených systémech. Varianta I vytváří podmínky pro systém Severojižního železničního diametru s provozem příměstské železniční dopravy. Varianty II a III pak vytváří podmínky pro čistě segregovanou trať Bystrc – Centrum – Komárov na bázi tramvajového média.

VARIANTA I

Koncepce Severojižního železničního diametru vychází z regionální koncepce propojení prvního a čtvrtého paprsku regionálních železničních tratí. Jedná se o tratě č. 250 ze směru Tišnov, Kuřim a č. 340 Sokolnice, Slavkov, které jsou na území města Brna propojeny SJD a to mimoúrovňově k okolní infrastruktuře a zástavbě, včetně mimoúrovňového křížení v Železničním uzlu Brno (ŽUB). Koncepce předpokládá trasu z Řečkovického nádraží podél ulice Hradecké a podpovrchovým úsekem Tábor – Masná s napojením do trati č. 340.

V ÚPmB Jsou vymezeny předpoklady k umístění těchto zastávek na nové trase: nádraží Řečkovice – Skácelova – Akademické nám. – Moravské nám. – Zvonařka (ŽUB) – Masná – Černovický hájek – Brněnské Ivanovice – Holásky – nádraží Chrlice – průmyslová zóna Tuřany. Trasa je vedena centrální oblastí města podpovrchově a není přímo zavedena do kolejového systému ŽUB, ale kolmým mimoúrovňovým křížením nádražního prostoru nového ŽUB. Tímto se dávají předpoklady k:

- zachování průchodu severojižního diametru v připravovaném průchodu pod tělesem ŽUB
- zachování systému přestavby ŽUB
- maximálnímu využití staveb ŽUB – např. Komárovské spojky
- minimalizovat stavby (především povrchové a nadpovrchové) v urbanizovaném území
- minimalizovat nové urbanistické bariery v území

Pro potřeby SJD není nutno vymezovat zvláštní zařízení – depa apod.

VARIANTA II, III

Koncepce vytváří předpoklad vložení segregované trati v úseku Bystrc – Komárov (MÚK Brno Jih) do systému tramvajových tratí. V koncových úsecích Bystrce a Komárova se SJD napojí na stávající tratě s postupnou plnou segregací v místech křižovatek, v úseku Sochorova – Mariánské náměstí se bude jednat o podpovrchové vedení tratě.

Umístění zastávek dle ÚPmB: Kamechy – Ečerova – Ondrouškova – Kubičkova – Rakovecká – Přístaviště – ZOO – Kamenolom – Podlesí – Branka – Svratecká – vozovna Komín – Rosického náměstí – Luční – Zborovská – Šumavská – Konečného náměstí – Pekárenská – Moravské náměstí – Úzká – Zvonařka ŽUB – Komárov Konopná – Komárov Mariánské náměstí – Sazenice – Hněvkovského – MÚK Brno Jih – vozovna.

Vložením tramvajového podpovrchového úseku do stávajících radiál se ruší stávající tramvajové tratě v ulici Veveří od Konečného náměstí do Komína.

Na rozdíl od diametru s provozem železniční dopravy jsou u tramvajového diametru zastávky v poměrně hustém sledu, neboť mají za úkol obsloužit území tak jako povrchová MHD. Vzdálenost zastávek je kolem 300 až 500 m, ale vzhledem k podpovrchovým zastávkám není tento systém pro kratší přepravní vzdálenosti v rámci vnitroměstských přepravních vztahů příliš atraktivní. Je proto v bezprostřední návaznosti na centrum zachována i povrchová tramvaj (úsek centrum – Konečného náměstí a centrum – Komárov). Centrální část diametru je podpovrchová, v okrajových částech je trať na povrchu. Na severu je to úsek Žabovřesky (Rosického nám.) – Bystrc a na jihu úsek Komárov (Konopná) – MÚK Brno-jih (křižovatka dálnic D1 × D2).

Územní plán vytváří podmínky pro vozovnu vozového parku SJD v prostoru křižovatky MÚK Brno Jih.

9.1.3.4. Pouliční tramvajový systém

Koncepci pouliční tramvajové dopravy tvoří vymezená kolejová síť, která variantně rozšiřuje stávající stav o nové úseky, především radiálních směrů a vymezuje plochy pro potřeby tramvajové dopravy.

Systém tvoří tři základní prvky:

- plně pouliční systém v centrální oblasti města Brna bez segregace s krátkými vzdálenostmi zastávek,
- segregovaný systém tramvaje především na radiálních – historických trasách v návaznosti na centrální oblast, kde je segregace tvořena ve vlastním uličním prostoru,
- plně segregovaný systém na zvláštním tělese mimo ostatní dopravní média v okrajových částech města či novostavbách.

Pouliční tramvajový systém je řešen variantně v návaznosti především na koncepční řešení SJD a rozvojové plochy v území s doplněním o nové úseky či prodloužení stávajících tras a doplněním ploch pro vozovny. Rozdílnost variant je popsána ve srovnání variant. V nich se variantně jedná o:

- prodloužení trati na Lesnou z Merhautovy na severovýchodní okraj sídliště Lesná v dl. cca 2400 m ukončené smyčkou. Dále propojení tratí na Lesnou (trasa v ulici gen. Píky a v ulici Merhautově) severně od trati ČD s kontaktem na zastávku ČD „Lesná“ v délce cca 500 m,
- přeložení trati na ulici Olomoucké v prostoru železničního trianglu s kontaktem na novou zastávku ČD „Černovice“ v délce cca 1000 m,
- prodloužení trati ze Starého Lískovce do Bosonoh v dl. cca 1900 m,
- úprava tramvajové trati vzhledem k úpravě MÚK Veslařská v dl. 450 m,
- úprava tramvajové trati v rámci MÚK Obi – mostní objekt – úprava v délce stávající trati cca 500 m,
- dostavba vozovny Mediánky,
- satelitní malá vozovna v rámci technického muzea v Líšni,
- vozovna Bosonohy v návaznosti na etapové prodloužení trati pod Kamenný vrch do prostoru křižovatky ulic Jihlavské × Jemelkovy × Chironovy.

VARIANTA I

- prodloužení trati v Řečkovicích do Ivanovic u Brna v dl. cca 1400 m ukončené smyčkou,
- změna trasy trati z křižovatky Cejl x Francouzská do Husovic ulicí Jana Svobody v délce cca 750 m,
- propojení tratí mezi Starou Osadou a ulicí Táborskou po ulici Gajdošově, kterou by proměnila v městský bulvár (linka Cejl – Židenice – Juliánov) v délce 1100 m,
- obnovení trati do Staré Líšně na Holzovu se štěpením do areálu Technického muzea a do lokality nové obytné zástavby při ulici Holzově v dl. cca 3000 + 770 m,
- prodloužení trati z Komárova – Mariánského náměstí do Přízřenic (s nedořešeným, ale potřebným ukončením v Modřicích na terminálu IDS u nádraží ČD, což je ale mimo řešené území a je nutno je řešit v kooperaci s návrhem ÚP Modřice). Jedná se o trať v celkové délce cca 5250 m,
- nová trať z centra navrhovaným bulvárem k novému odsunutému nádraží s ukončením na Vodařské v administrativním a obchodním centru u ulice Heršpické délka cca 2200 m,

- propojení Hybešova – bulvár. Jedná se o nové propojení mezi ul. Hybešovou a novým bulvárem v předprostoru nového nádraží v délce cca 220 m,
- Mendlovo náměstí včetně průrazu Hybešova a tunelového úseku spojující Mendlovo náměstí s Komenského náměstím a uvolňující částečně profil ulice Husovy; jižní portál je u ulice Pekařské, severní portál na ulici Údolní proti ulici Joštově v dl. cca 530 m povrchově a 670 m v tunelovém úseku,
- vybudování nové trati jako odbočné větve z trati do Bohunic ze zastávky Osová k Fakultní nemocnici, případně ke sportovnímu areálu v Univerzitním kampusu v délce cca 1200 m,
- přeložka tramvajové trati Sochorova – Stránského v dl. cca 400 m,
- úprava tramvajové trati Branka – Kníničská – změna polohy trati a mostní objekt – úprava v délce cca 500 m,
- prodloužení trati v Bystrci na Kamechy – prodloužení ze smyčky Ečerova s krátkým tunelem v centru nové zástavby v lokalitě Kamechy – délka cca 1600 m,
- vozovna Dolní Heršpice napojená z prodloužené trati z Komárova do Přízřenic.

VARIANTA II, III

- prodloužení trati v Řečkovicích do Ivanovic u Brna v dl. cca 1830 m ukončené smyčkou,
- změna polohy smyčky Juliánov v délce cca 320 m,
- obnovení trati do Staré Líšně na Holzovu do areálu Technického muzea včetně satelitní vozovny v délce cca 2500 m,
- prodloužení trati z předprostoru hl. žel. nádraží do Přízřenic (s nedořešeným, ale potřebným ukončením v Modřicích na terminálu IDS u nádraží ČD, což je ale mimo řešené území a je nutno je řešit v kooperaci s návrhem ÚP Modřice). Jedná se o trať v celkové délce cca 7000 m,
- vozovna Přízřenice, na hranici města s Modřicemi,
- Mendlovo náměstí včetně průrazu Hybešova a tunelového úseku spojující Mendlovo náměstí s Komenského náměstím a uvolňující částečně profil ulice Husovy; jižní portál je u ulice Pekařské, severní portál na ulici Údolní proti Obilnímu trhu v dl. 530 m povrchově a v tunelu cca 700 m,
- vybudování nové trati jako odbočné větve z trati do Bohunic ze zastávky Krematorium s úpravou v celé délce od ul. Jihlavské k Fakultní nemocnici v délce cca 1400 m,
- prodloužení trati v Bystrci na Kamechy – prodloužení ze smyčky Ečerova s krátkým tunelem v centru nové zástavby v lokalitě Kamechy v délce cca 900 m,
- tramvajový diametr o celkové délce cca 8 600 m, z toho v tunelu cca 6 400 m v úseku Sochorova – Hněvkovského se zastávkami: Kamechy, Ečerova, Ondrouškova, Kubíčkova, Rakovecká, Přístaviště, ZOO, Kamenolom, Podlesí, Branka, Svratecká, Vozovna, Komín, Rosické náměstí, Luční, Borovská, Šumavská, Konečného náměstí, Pekárenská, Moravské nám., Úzká, Rosická, Komárov, Mariánské náměstí, Sazenice, Hněvkovského, MÚK Brno jih – vozovna,
- vozovna tramvajového diametru MÚK Brno jih.

9.1.3.5. Trolejbusový a autobusový systém

Koncepce městské trolejbusové a autobusové dopravy je založena na částečné redukci autobusové dopravy, jejím postupném nahrazování trolejbusovou trakcí či prodlužování tratí kolejové tramvajové dopravy.

Trolejbusová doprava tvoří doplňkový systém k dopravě tramvajové. Vytváří jak radiály VHD, tak tangenciální trati (polookruhy) s návazností na důležité přestupní uzly v rámci IDS JMK. Stávající síť trolejbusové dopravy je ve variantách v podstatě také zachovávána, dochází k drobným změnám v trasování a také k návrhu nových tras v souvislosti s potřebou obsluhy nových rozvojových území a především komfortní obsluhy nového osobního železničního nádraží zejména v tangenciálních směrech. Řešení trolejbusové sítě se ve variantách výrazně neodlišuje. Počítá se prioritně s těmito trasami:

- prodloužení trati v Bystrci z Černého na Šťouralovu,
- prodloužení tratě z ulice Petra Křivky na Kamenném vrchu do Bosonoh,
- prodloužení tratě z ulice Chironovy na Kamenném vrchu do Starého Lískovce,
- prodloužení tratě z Osové ve Starém Lískovci k nové železniční zastávce Starý Lískovec,
- prodloužení tratě z Univerzitního kampusu v Bohunicích ulicemi Kamenice a Vinohrady k novému administrativnímu a obchodnímu centru na ulici Heršpické a dále ulicí Vodařskou k novému nádraží ČD,
- prodloužení tratě z Mendlova náměstí po Husově a Bulvárem k novému nádraží ČD,
- vytvoření nové trati z Žabovřesk novou větví odbočující z Kounicovy po Šumavské na Sportovní a Novou třídu k novému nádraží ČD,
- prodloužení trati z Vinohrad z Pálavského náměstí na Táborskou ulici a k novému nádraží ČD,
- změna trati z Tomkova náměstí do Vinohrad ulicí Dukelskou a dále bývalým areálem Zbrojovky (bytová zástavba) na ulici Bubeníčkovu,
- změna trasy ze Šlapanic do Brna novou komunikací na Slatinu přes Černovickou terasu na Olomouckou a k novému nádraží ČD,
- vytvoření nové tratě od nového nádraží ČD do Dolních Heršpic a Přízřenic s ukončením v nákupním centru Brno-jih – pouze ve Variantě I.

Autobusová doprava tvoří doplňkový systém k radiální dopravě tramvajové a trolejbusové. Řešení územního plánu ji přesně nevymezuje, vytváří ale v komunikační síti předpoklady pro vedení důležitých linek. Ve významu přepravy osob jsou ale některé linky dominantní. Jde především o linku okružní a doplňkové linky vedoucí prostorem nového nádraží ČD, zajišťující jeho obsluhu především v tangenciálním směru.

Z hlediska dálkové dopravy koncepce řeší kapacitní terminál v rámci objektu ŽUB.

9.1.3.6. Sektorové vozovny

Pro potřeby kolejové VHD jsou navrhovány nové plochy pro tramvajové vozovny:

- Bosonohy v návaznosti na etapové prodloužení trati pod Kamenný vrch do prostoru křižovatky ulic Jihlavské × Jemelkovy × Chironovy,
- dostavba v Medlánkách,
- satelitní vozovnou v rámci Technického muzea v Líšni,
- na jihu se jedná o vozovnu SJD v prostoru MÚK Brno, jih a dále vozovnu na Jižní radiále – variantně v Přízřenicích na hranici města s Modřicemi.

Pro potřeby autobusové dopravy je uvažováno s rozšířením areálu vozovny v Medlánkách.

Výrazné rozšíření trolejbusové dopravy bude vyžadovat také nové kapacity remíz, které jsou v návrhu ÚP předpokládány v současných areálech DPMB a.s.

9.1.3.7. Záchytný systém Park and Ride v návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu

Kombinovaný způsob přepravy silniční dopravou a hromadnou dopravou (systém Park and Ride) snižuje počet radiálních cest osobních automobilů, počet zaparkovaných vozidel v centru města a přispívá ke kvalitě životního prostředí. Záchytná parkoviště Park and Ride nabízí ekonomičtější a zpravidla i časově přijatelnější uskutečnění cest do centra a střední části spádového města. V rámci systému IDS je první stupeň systému zaváděn ve vzdálenějších lokalitách od města Brna, na území samotného města pak územní plán vytváří předpoklady k jeho zavedení. Vzhledem ke stávající poloze Velkého městského okruhu nelze plně v současnosti zavádět ideální systém zachycení automobilů na radiálách před Velkým městským okruhem v návaznosti na kolejový systém tramvajový nebo SJD. Proto jsou některé plochy i uvnitř systému.

Koncepce předpokládá situování systému Park and Ride na hlavních příjezdových kapacitních komunikacích v návaznosti na kolejovou VHD. Systém vytváří předpoklady pro zadržení dopravy z hlavních směrů Praha, Olomouc, Svitavy, Bratislava, Vídeň a přestupem na kapacitní kolejový městský systém.

Nosné plochy pro koncepci Park and Ride v rámci samostatných dopravních ploch jsou:

- Nový Lískovec – Jihlavská – směr D1 Praha,
- Hněvkovského – variantě dle umístění tramvajové trati, ve Variantě I na ulici Hněvkovského ve Variantách II a III pak u MÚK Brno Jih – směr D1, D2 Bratislava,
- Triangl Olomoucká – směr D1 Olomouc,
- Bystrc R43 – směr R43 Svitavy – ve Variantě I a II, ve Variantě III regionální vazby,
- Královo Pole nádraží – směr R43 Svitavy,
- Líšeň – regionální vazby.

Prioritní na městské vazby je kapacitní Park and Ride při křížení D1 a D2 – MÚK Brno Jih v návaznosti na tramvajový systém, dále Jihlavská v návaznosti na prodlouženou tramvajovou trať do Bosonoh a Triangl Olomoucká s přeložkou tramvajové trati.

9.1.3.8. Modely VHD

Modely VHD byly zpracovány s cílem vyhodnotit dostatečnou kapacitu a plošnou obslužnost území jednotlivých variant konceptu a upozornit na dílčí nedostatky jednotlivých variant. V modelech byly jednotlivé varianty vedení VHD zatíženy odpovídajícími variantami územního rozvoje (UR) takto:

- Varianta I VHD × Varianta I UR
- Varianta II VHD × Varianta II UR
- Varianta II VHD × Varianta III UR

Pro plošnou obsluhu území byly použity následující izochrony dostupnosti, členěné podle atraktivity dopravního prostředku:

- ČD – příměstská železnice – R = 1000 m
- TRAM – tramvaj – R = 500 m
- ABUS – příměstské autobusy s částečnou obsluhou města – R = 400 m
- TBUS – trolejbus – R = 300 m

- ABUS – městské autobusy – R = 300 m

Modely zpracoval Ing. Bedáň (Brněnské komunikace a.s., UDI), vyhodnocení provedl Ing. Jebavý (ADOS).

Všechny navržené varianty linkování v zásadě splňují požadavek na plošnou a dostatečně kapacitní obsluhu území jednotlivých variant ÚPmB. Zároveň však vykazují nedostatky, které je třeba v územním plánu dořešit. Mezi nejzásadnější problémy patří:

VARIANTA I, II, III

- Návrhy linkování nebyly vytvářeny z důrazem na efektivitu, resp. ekonomiku provozu, ale zabývaly se pouze plošnou a kapacitní obsluhou území. Optimalizace linkování z důrazem na potřebné vybavení vozovým parkem, jeho vytížení a provozní náročnost bude vyhodnocována na základě dalšího modelování.
- Časté souběhy vázané trakce (tramvaj a. trolejbus) řeší zajištění dostatečné kapacity pro rozvojová území města, nejsou však provozně vhodná a bude je potřeba minimalizovat.
- Vytvoření dostatečné preference nejzatíženějších kolejových i nekolejových tras bude řešeno v koordinaci s modelem IAD, protože některé koridory jsou společné a preference jednoho druhu dopravy povede k omezení druhé.
- Bude provedena optimalizace počtu a umístění zastávek na kolejových diametrech (tramvajovém i železničním) s důrazem na jejich maximální využitelnost v dělbě dopravní práce.
- Jako alternativu pro zajištění přiměřené časové dostupnosti území optimalizovat umístění a počty zastávek v území na stávající kolejové síti (zastávky Podlesí, Branka, a další na tramvajové trati Pisárky Bystrc).
- Dopravní model bude třeba doplnit o časovou dostupnost nejdůležitějších cílů cest (v současném stavu je to centrum města, resp. jeho severní část, ve výhledu i jihovýchodní sektor města). Za tímto účelem je nezbytné přesně definovat standardy dopravní obsluhy (kromě cestovního komfortu, resp. obsaditelnosti vozidel i přijatelnou časovou dostupnost). Tyto standardy budou hrát rozhodující úlohu při rozhodování o trasování diametru, resp. jeho důležitosti pro plnění městských vztahů.
- Pro obsluhu území s vysokým potenciálem cestujících využít v maximální možné míře kapacitních kolejových systémů.

VARIANTA I

- Severojižní diametr v navržené podobě s minimálním množstvím zastávek po městě vytváří atraktivní nabídku pro region, resp. pro realizaci vztahů z regionu, jeho využitelnost pro městské vztahy je v porovnání s pouličními linkami tramvaje výrazně nižší.
- Rozvojové území Černovických teras je obsluhováno nekolejovou VHD, což je v rozporu s jedním se základních obecných předpokladů správně fungujícího systému. V návrhu bude prověřeno umístění zastávky Černovičky.
- MČ Vinohrady je jediným územím s vysokým podílem bydlení, které dnes nemá zajištěnu přímou dostupnost centra města. Ve Variantě I je tento handicap řešen přímou trolejbusovou linkou do prostoru ulice Nádražní. Využití navržené linky neprokazuje její potřebnost a umožňuje její zrušení, resp. zkrácení do prostoru přestupního terminálu Černovice.
- Kapacitní linky nekolejové VHD jsou vedeny po komunikaci Hladíkova-Zvonařka-Opuštěná do prostoru ŽUB. Předpokládaný tvar křižovatky Dornych-Plotní (rondel) neumožňuje dostatečnou preferenci VHD, resp. vedení trolejbusové trati tak, aby nedošlo k výraznému snížení kapacity křižovatky. Řešením je vybudování tzv. Prodloužené Olomoucké v poloze podél drážního tělesa s ponecháním průsečných křižovatek a vedení VHD ve stopě Životského-Křenová-Masná-Prodloužená Olomoucká-ŽUB (problematické bude v tomto případě napojení Nové třídy.
- Vedení trolejbusu přes ulici Joštovu, resp. protažení linek Kounicova-Údolní není v souladu s připravovanou rekonstrukcí ulice Joštovy.
- Vedení trolejbusů po bulváru v souběhu s tramvají a dále po ulici Hybešova je kapacitně opodstatněné, ale stavebně-technicky a provozně nevhodné. Evokuje potřebu tramvajového propojení, resp. busového propojení po ulici Křídlovické a Václavské, pokud by tramvaj byla vedena průrazem Hybešova.
- Trolejbusová trať po ulici Vinohrady přebírá poptávku z tramvajové trati do Lískovce. Je potřeba optimalizovat nabídku na trolejbusových linkách.

VARIANTA II, III

- Pro posílení významu tramvajového diametru je vhodné optimalizovat vedení linek v severním sektoru města (napaječový systém).

9.1.3.9. Rozdíly variant

Koncepční rozdíly systému VHR jsou v charakteru nosného média SJD, jakožto výhledového hlavního nositele kapacitní kolejové dopravy.

VARIANTA I

Vytváří předpoklady pro zapojení SJD do systému regionální železnice formou IDS JMK s napojení do železničních tratí. Tímto dojde ke kapacitnímu propojení sever – jih. Východní sektor zůstává až na lokální úpravy v zásadě ve stávající koncepci. Zde bude pouze nové propojení „Gajdošova“. Pro západní část, tedy lokality Bystrc, Kamechy, Komín bude nosná osa přes Pisárky na Mendlovo náměstí a jižní oblasti centra. Tato trasa je již v současnosti částečně plně segregována a územní plán vytváří podmínky k plné segregaci až po Mendlovo náměstí. Dalším prvkem bude průraz Hybešova a segregace Hybešova. Sever centra bude obsluhován pouličním stávajícím systém.

VARIANTA II, III

vytváří předpoklady pro zapojení SJD do systému tramvajového, tedy s napojením do tramvajových tratí města Brna. Tímto bude preferován směr západ – jih, který bude mít segregované dvě tratě – centrum (podpovrchově) – Pisárky – Mendlovo náměstí (plně segregované těleso). Směr sever a východ zůstávají na pouličním systému.

Na oba systémy navazuje koncepčně shodný systém pouliční tramvaje a doplňkových systémů trolejbusové a autobusové dopravy.

9.1.4. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

9.1.4.1. Výchozí stav

Současný stav železničních tratí je stabilizovaný a to ve tratích, které se do uzlu sbíhají. Z hlediska územního plánu lze považovat i přestavbu železničního uzlu Brno za stabilizovanou, neboť již předchozí změna územního plánu vytvořila podmínky pro její územní přípravu.

Do železničního uzlu (ŽUB) se sbíhají tratě celostátní sítě:

- 240 Brno – Jihlava
- 244 Brno – Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou
- 250 Brno – Kutná Hora
- 250 Brno – Břeclav – Kúty – I. tranzitní koridor
- 260 Brno – Česká Třebová – I. tranzitní koridor
- 300 Brno – Přerov – součást TINA
- 340 Brno – Veselí nad Moravou

Tratě od Břeclavi a od České Třebové jsou součástí I. tranzitního železničního koridoru. Trať od Přerova je součástí celoevropské sítě TINA. Všechny tratě jsou intenzivně využívány i pro příměstskou dopravu. Železniční doprava je páteřní sítí integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje a její význam v této oblasti se bude dále zvyšovat.

9.1.4.2. Koncepce

Koncepce železniční dopravy je tvořena železničním systémem konvenční železnice, systémem příměstské železnice (ve variantě I ve formě SJD) a systémem vysokorychlostní železnice včetně zastávek a stanic. Systém tedy zahrnuje dráhy mezinárodní včetně vysokorychlostních, celostátní, regionální a vlečky včetně územních potřeb a rezerv.

Prioritou v koncepci ve všech variantách je přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB), která přináší zjednodušení a sjednocení železničních tratí městem Brnem, vybudování moderního mimoúrovňového nádraží včetně technického zázemí a uvolnění dlouhodobě blokovaných lokalit pro rozvoj města.

9.1.4.3. Přestavba železničního uzlu Brno

Přestavbou železničního uzlu Brno (ŽUB) dává územní plán podmínky k likvidaci fyzických bariér, které tvoří stávající železniční násypová tělesa v centru města. Dále uvolňuje blokované plochy pro rozvoj města. Z hlediska železniční dopravy dojde ke zjednodušení a sjednocení vedení železničních tratí centrem města a vybudování moderního mimoúrovňového osobního nádraží, včetně technického zázemí osobní přepravy na novém odstavném nádraží, která v železničním uzlu Brno chybí. V centrální oblasti města je koncepce založena na soustředění dopravy do jedné trasy s novým osobním nádražím v odsunuté (cca o 800m) poloze jižně od stávajícího nádraží. Nové nádraží vytváří předpoklady k odbavení jak vysokorychlostních, celostátních tak regionálních vlaků. Součástí přestavby uzlu je celý komplex doprovodných akcí – jako autobusové centrální nádraží, místní systém komunikací a VHD. Nový systém dále uvolňuje stávající těleso přerovské a vlárské trati z prostoru mezi řekou Svitavou a tratí Břeclav – Brno. Osobní doprava od vlárského průsmyku bude v cílovém řešení nahrazena propojením vlárské trati v "černovickém" trianglu a přerovská trať bude propojena do severního zhlaví nového osobního nádraží přepojením koleje této přerovské trati na levém břehu Svitavy do tzv. „komárovské spojky“ a dále obloukem přes areál Brněnských komunikací a.s. Navržená přeložka přerovské trati umožní snesení tělesa trati od řeky Svitavy po stávající železniční stanice Brno hl.n. včetně železničních mostů přes nákladový průtah Brno dolní nádraží – Brno-Horní Heršpice, přes ulici Kšírovou, Hněvkovského, řeku Svratku a ulici Lomenou. Zároveň je možné zajistit podmínky pro zkvalitnění biokoridoru podél řeky Svitavy v tomto prostoru. Odstavné nádraží je koncipováno půdorysně po obou stranách osy železniční stanice Brno dolní n. – železniční stanice Brno Horní Heršpice a je navrženo na kótě 206,00 m n.m. Nová poloha odstavného nádraží tak v cílovém stavu uvolňuje stávající pozemky ČD, kde je dnes položena spojovací část trati Brno hl.n. – Brno Horní Heršpice, včetně odstavného kolejiště tzv."Filiála" a odstavného kolejiště "A".

V rámci koncepce je vytvořen prostor na stabilizaci stávajících zastávek a stanic, a dále prostor na nové zastávky:
- Železniční stanice Brno hlavní nádraží – v odsunuté poloze,
- Zastávka Brno – Starý Lískovec,
- Zastávka Brno – Vídeňská jako náhrada za zrušenou žst. Brno – Horní Heršpice,
- Zastávka Brno – Černovická terasa,
- Zastávka Brno – Tuřany (letiště).

9.1.4.4. Vysokorychlostní tratě

Z koncepce výstavby vysokorychlostních železničních tratí (VRT) v České republice vyplývá, že přes území Jihomoravského kraje povedou tři větve VRT, které budou zapojeny do železničního uzlu Brno:
- Praha (Norimberk, Drážďany, Berlín) ve dvou variantách:
  - ◇ Varianta I a III jižní stopa v koridoru D1,
  - ◇ Varianta II severní stopa.
- Vídeň – trať je zaústěna do Břeclavské trati,
- Ostrava – trať je zaústěna do modernizované Přerovské trati.

Po prověření trasování VRT v jednotlivých směrech se dále sleduje:
- vedení trasy Brno-Ostrava v jediné variantě přes železniční stanice Brno-Slatina a kolem letiště Brno Tuřany ve společné stopě s modernizovanou tratí Brno-Přerov,
- vedení trasy Brno-Vídeň v jediné stopě podél železniční stanice Modřice,
- vedení trasy Praha-Brno ve dvou variantách – „severní“ a „jižní“.

Jižní varianta trasy VRT Praha-Brno (Varianta I, III) vchází na území města Brna podél dálnice D1 a stávající trati Brno-Jihlava. V úseku styku se zastavěnými částmi (Popůvky, Troubsko) je trasa vedena tunelovými úseky, stejně tak v prostoru oblasti MÚK Brno, centrum. Zaústění samostatné trasy VRT do železničního uzlu Brno je před výhledovou zastávkou Vídeňská do střelických kolejí. V prostoru mezi křižovatkou dálnice D1 s výhledovou komunikací R 43 a MÚK Brno centrum musí dojít k průpletům a propojením trati střelické, VRT ve směru na Břeclav a kolejí VRT, které se mimoúrovňově zapojí do střelické trati bezprostředně před zastávkou Vídeňská. Pro umožnění dosažení rychlosti 100km/h na vjezdu do žel. uzlu Brno je ponechána územní rezerva pro směrovou úpravu oblouku stávající střelické trati mezi křížením s ulicí Vídeňskou a Sokolovou. Pro propojení VRT ve směru Praha – Břeclav – Vídeň je nadále sledována tunelová stopa pod mimoúrovňovým křížením MÚK Brno, centrum.

Severní varianta trasy VRT Brno-Praha (Varianta II) z Brna vychází ze železniční stanice Brno-Maloměřice a vede dále tunelem pod městskou částí Soběšice, přes Ivanovice směr Velká Bíteš.

Trasa VRT Brno-Břeclav je napojena na železniční uzel mezi stávajícími stanicemi Modřice a Hor.Heršpice, podél stávající železniční stanice Brno jih. Dále pokračuje v tunelu pod železniční stanice Modřice směrem k jihu.

Modernizace trati Brno-Přerov (trasa VRT Brno-Ostrava) je prioritou, neboť patří **v** současnosti k nejzatíženějším jednokolejným tratím. Vzhledem k přetížení tratí v okolí Brna je vedena převážná část rychlíkové dopravy Brno-Přerov přes Blažovice po trati Brno-Vlárský průsmyk. Koncepce vytváří předpoklad ke zdvoukolejnění trasy přes Blažovice. Modernizovaná trať Brno-Přerov sleduje stávající stopu tratě v úseku Odb.Černovická-Brno Slatina. V železniční stanici Brno Slatina je v rámci modernizace navrženo zřízení ostrovního nástupiště mezi hlavními kolejemi. Nástupiště s podchodem je přisunuto k ulici Tuřanka kvůli dosažení vazby na MHD. Dále trať opouští stávající stopu tratě přes Šlapanice a pokračuje podél letiště Brno Tuřany, na rozhraní rozvojové zóny letiště a rozvojové zóny šlapanické.

Při výhledové dostavbě vysokorychlostní trati se oblast železniční staniceBrno-Slatina stane místem rozvětvení stávající dvoukolejné trati na trať čtyřkolejnou (resp.na dvě tratě o dvou kolejích). Toto odpojení je sledováno ve dvou technických variantách. Ve variantě „povrch“ jsou obě koleje provozované vlaky dále pokračujícími na VRT odpojeny v přímé podél Černovické terasy, ale jsou vedeny v úrovni, projdou přes železniční stanice Brno Slatina a pokračují dále směr zastávka Brno – Letiště Tuřany. Mimoúrovňové vykřížení koleje trati VRT s kolejemi trati Brno-Přerov je navrženo na estakádě poblíž Ponětovic. Ve variantě „tunel“ je navrženo odpojení dvou kolejí VRT v prostoru podél Černovické terasy, dále přes železniční stanice Brno Slatina jsou koleje pojížděné vysokorychlostními vlaky vedeny v tunelu. VRT dále sleduje stopu modernizované trati Brno-Přerov až do oblasti Blažovic, kde se napojí na územně chráněnou stopu. Obě řešení zabírají na území města Brno stejnou plochu přibližně v rámci stávajících drážních pozemků.

9.1.4.5. Elektrifikace trati Brno – Jihlava

Při elektrizaci trati nedojde ke směrovým úpravám trati. Na trati bude zřízena nová zastávka Brno Starý Lískovec.

9.1.4.6. Regionální doprava

Regionální doprava systému IDS JMK zahrnuje šest paprsků, které vedou po stávajících železničních tratích, které jsou zavedeny do přestavovaného železničního uzlu Brno. Varianta I paprsky jedna a čtyři vede na území města samostatnou tratí v rámci SJD. Přivedení jednotlivých paprsků do uzlu je následující:

- Paprsek č. 1 – trať 250 ze směru Tišnov, Kuřim ze severu – zaústěn v rámci SJD (varianta I)
- Paprsek č. 2 – trať 260 ze směru Letovice – zaústěn po trati do uzlu ze severo-východu
- Paprsek č. 3 – trať 300 ze směru Holubice, Vyškov – zaústěn po trati do uzlu z východu
- Paprsek č. 4 – trať 340 ze směru Slavkov z jihu – zaústěn v rámci SJD (varianta I)
- Paprsek č. 5 – trať 250 ze směru Hustopeče, Břeclav – zaústěn po trati do uzlu z jihu
- Paprsek č. 6 – trať 240 a 244 ze směru Střelice – zaústěn po trati do uzlu ze západu

Severojižní diametr

Ve variantě I, kdy je část regionální železnice vedena vnitroměstským systémem formou SJD v diametrálním vztahu (trase) Tišnov – Řečkovice – Brno-hlavní nádraží – Holásky – Slavkov – Nesovice převáděna v úseku Řečkovice – Komárov do nové trasy diametru. Jeho trasa je z Řečkovic po Hradecké ulici do podpovrchového úseku Tábor – centrum – nové nádraží – Komárov s napojením na trať č. 340 Brněnské Ivanovice – Holásky – Chrlice – Holubice – Slavkov. Na této trase jsou nově navržené zastávky:

- Řečkovice nádraží
- Skácelova
- Akademické náměstí
- Moravské náměstí
- Zvonařka (nové nádraží ČD)
- Masná
- Černovice
- Brněnské Ivanovice
- Holásky
- Chrlice nádraží
- Tuřany – průmyslová zóna

Z hlediska umístění zastávek je rozhodující technické řešení železnice a atraktivnost hlavních zastávkových uzlů ve městě. Tyto jsou situovány v blízkosti významných školských a administrativních center formou přestupních uzlů VHD. Vzhledem k podpovrchovým zastávkám a oproti povrchovému systému VHD poměrně dlouhému mezivlakovému intervalu, není tento železniční systém pro kratší přepravní vzdálenosti v rámci vnitroměstských přepravních vztahů příliš atraktivní. Proto je výhodně doplněn pouličním systémem Významný je však v rámci příměstské dopravy, kdy zastávky na území města Brna jsou zastávkami nácestnými a odlehčují nárokům na kapacitu VHD a nového osobního nádraží. Výhodný je i pro vnitroměstské vzdálenější vztahy (např. vztah centra k areálu Vysokého učení technického a Technologického parku v Králově Poli (zastávka Skácelova) nebo k administrativnímu centru na Šumavské ulici (zastávka Akademická).

9.1.4.7. Nákladní doprava a vlečkový systém

V rámci přestavby železničního uzlu Brno bude vybudován nákladní průtah, který zajistí jízdu většiny nákladních vlaků I. tranzitního koridoru mimo osobní a odstavné nádraží. Rozhodující železniční stanicí je železniční stanice Brno-Maloměřice. Jde o stanici seřaďovací a vlakotvornou. Železniční stanice Brno-Maloměřice je vybavena třemi svážnými pahrbky. Seřaďovací výkonnost stanice je 1000 vozů za 24 hod, využívána je cca z 65 procent. Kolejiště stanice dále tvoří kolejiště Depa kolejových vozidel, které i po výstavbě odstavného nádraží bude zajišťovat údržbu a opravy lokomotiv.

Koncepce zahrnuje stabilizaci, zrušení či doplnění vlečkových systémů:

Přípojná železniční stanice Brno-Maloměřice:

- vlečka Českomoravský cement a.s. – částečně redukována

Přípojná železniční stanice Brno Královo Pole:

- Dopravní podnik města Brna s.p. – stabilizace
- Montážní základna ST Tišnov – stabilizace
- Královopolská strojírna a.s. – stabilizace
- Teplárny Brno, Provoz Červený Mlýn a.s. – stabilizace
- Automatizace železniční dopravy, s.r.o. – stabilizace

Přípojná železniční stanice Brno – hlavní nádraží (odsunutá):

- BVV a.s. – zrušena

- FERAMO Metallum International s.r.o. – zachována s úpravou v rámci ŽUB
- Kovošrot
- FERONA 2000 a.s. – stabilizace
- TECHNOART a.s. – zrušena

Přípojná železniční stanice Brno jih:
- ČSKD INTRANS Praha . a.s. – stabilizace

Přípojná železniční stanice Brno – Slatina:
- Areál Slatina a.s. – redukce na jednu kolej
- Česká správa letišť s.p. – stabilizace s napojením průmyslové zóny Šlapanice
- ŽS Brno – stabilizace
- Zetor a.s. – stabilizace a rozšíření do spalovny

Přípojná železniční stanice Brno – Chrlice:
- UNIBETON a.s. – stabilizace
- ZEZANA a.s. – stabilizace s napojením průmyslové zóny Tuřany

Přípojná železniční stanice Brno hlavní nádraží, oblast Židenice:
- Šmeral Brno a.s. – stabilizace
- ALSTOM Power s.r.o. – stabilizace
- Teplárny Brno a.s. – ve Variantě I zrušen provoz
- Škrobárny Reality a.s. – zrušena
- Linde Techplyn – ve Variantě I zrušen provoz
- Zbrojovka Brno a.s. – stabilizace části vlečky

Přípojná železniční stanice Modřice – vlečky na území města Brna:
- PASO Brno a.s. – stabilizace
- FIRESTA a.s. – stabilizace
- FERONA a.s. – stabilizace

9.1.4.8. Ostatní zařízení dráhy

Územní plán vytváří předpoklady k rozvoji různých druhů kombinovaných doprav. Jedná se o zařízení mimo vlastní drážní systém, jako jsou multimodální terminály a logistická centra. Kromě fungujícího terminálu – kontejnerového překladiště napojeného do železniční stanice Brno jih (uvažuje se s jeho částečným rozšířením na drážních pozemcích) se uvažuje s výstavbou překladiště v prostoru stávající železniční stanice Brno Jih (kolejiště je pro současný provoz postradatelné). Výhledově je možno uvažovat s rozšířením terminálu do okolních ploch. Konkrétně se jedná o plochy:
- lokalita Přízřenice, kde je možné s výhodou využít stávajícího kolejiště železniční stanice Brno jih,
- lokalita Dolní Heršpice, kde možné využít ploch stávajícího kontejnerového překladiště.

V novém terminálu je možno uvažovat o překládce kontejnerů, či nakládce kamiónů na železniční vozidla (systém RO-LA). Podmínkou umístění těchto areálů je realizace MÚK Moravanská tak, aby byla zajištěna obslužnost terminálu automobilovou dopravou.

V případě realizace šlapanické průmyslové zóny, která je však převážně umístěna mimo území města Brna, bude vlečkový systém napojena na stávající vlečkovou kolej Letiště Brno. Při narůstání zátěže na vlečce je třeba uvažovat s rozšířením stávající železniční stanice Brno-Slatina (do prostoru stávajícího nákladiště), do které je vlečka napojena.

Pro veřejnou nakládku a vykládku budou funkční nákladiště v železniční stanice Brno-Královo Pole, v železniční stanice Modřice a v železniční stanice Brno-Slatina (dočasně). Stávající veřejná nakládka a vykládka na železniční stanice Brno dolní nádraží bude zrušena při přestavbě uzlu.

9.1.4.9. Rozdíly variant

Varianty územního plánu v železniční dopravě z hlediska koncepce nemají rozdíly, až na řešení regionální dopravy. Její systém bude shodný, pouze ve Variantě I je řešena forma SJD regionální železniční tratí – nová trasa přes město Brno v tunelovém úseku. Ve Variantě II je forma SJD řešena tramvajovým systémem a železniční doprava regionální zůstává na stávajících železničních tratích. Nebude tedy plnit plnohodnotně funkci mezioblastní vnitroměstské dopravy, jako v případě Varianty I.

9.1.5. LETECKÁ DOPRAVA

9.1.5.1. Výchozí stav

Uvedený druh dopravy, respektive plochy vymezené jsou stabilizované a pokud nenastane podnět k jinému vývoji než specifikuje zadání, nevyvolávají nové územní požadavky. Jedná se o obě brněnská letiště – Tuřany a Medlánky. Standardní nárůst osobní i nákladní letecké přepravy na letišti Tuřany nevyvolává nové územní požadavky. Pro hromadnou dopravu cestujících do centra města může být v budoucnu výhodně využita trasa modernizované přerovské tratě se zastávkou IDS Letiště Tuřany. Dopad hluku z leteckého provozu dle cílových zátěží na okolí letiště byl prověřen samostatnou studií. Výsledky jsou promítnuty do rozsahu ploch bydlení zejména v oblasti Tuřan. Rozsah území ovlivněného hlukem je oproti stávajícímu hlukovému ochrannému pásmu významně menší.

Letiště Medlánky je stabilizované a je vymezeno prioritně pro sportovní letecký provoz, rekreační letecký provoz a výukové letecké služby. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze.

Stabilizované jsou dva funkční heliporty ve Fakultních nemocnicích Bohunice a Dětské nemocnici a nefunkční na objektu IBC. Dále plochy pro tzv. provozní přistání např. Úrazová nemocnice, plochy u Sv. Anny a plochy na letišti Brno Tuřany.

9.1.5.2. Koncepce

Koncepce letecké dopravy je tvořena systémem dvou letišť a heliportů a jejich provozním režimem na území města Brna.

Letiště Tuřany je stabilizované a je vymezeno pro mezinárodní i vnitrostátní leteckou dopravu. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze.

Letiště Medlánky je stabilizované a je vymezeno prioritně pro sportovní letecký provoz, rekreační letecký provoz a výukové letecké služby. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze. Na letišti Medlánky se předpokládá další rozvoj sportovního motorového a bezmotorového létání i soukromého podnikatelského létání.

V areálech nemocnic je přípustný provoz letecké záchranné služby – heliporty:

- Fakultní nemocnice Bohunice
- Fakultní dětská nemocnice
- Nemocnice u Sv. Anny – dostavba

Dále je stabilizován stávající heliport IBC Brno.

9.1.5.3. Rozdíly variant

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

9.1.6. LODNÍ DOPRAVA

9.1.6.1. Výchozí stav

Lodní doprava tvoří doplňkový systém, který jednak je možno zařadit do veřejné dopravy osob i v rámci IDS, ale především má rekreační charakter. Systém je stabilizovaný a má všechny předpoklady pro další rozvoj.

9.1.6.2. Koncepce

Koncepce lodní dopravy je tvořena vodní cestou Brněnské přehrady, která je stabilizovaná v současné poloze. Je určena pro osobní a rekreační lodní dopravu.

Plochy určené pro přístav, opravárenské a servisní středisko jsou stabilizované v lokalitě Přístav Bystrc včetně lodního výtahu a suchého doku.

Plochy pro zastávky (počet 11) pravidelné dopravy jsou stabilizované a územní plán vytváří podmínky pro zvyšování jejich komfortu. Některé jsou napojeny na systém VHD či IDS JMK. Jedná se o tyto zastávky:

- Bystrc Přístaviště – VHD
- Kozí Horka – IDS
- Sokolské koupaliště
- U kotvy – IDS
- Osada

- Rokle – IDS
- Cyklistická
- Hrad Veveří – IDS
- Mečkov
- Skály
- Veverská Bitýška – IDS

9.1.6.3. Rozdíly variant

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

9.1.7. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

9.1.7.1. Výchozí stav

Studie cyklistických stezek na území města Brna z roku 1993, která byla následně, tj. v roce 1994, převzata do platného územního plánu města, pojímala cyklistickou dopravu jako nedílnou součást dopravního systému, která kromě funkce rekreační, zohledňovala i potřebu plošné obsluhy území, tj. funkci dopravní.

Přesto byla cyklistická doprava v podmínkách Brna dlouhodobě chápána především jako rekreačně turistická aktivita. Jedním z důvodů byla i zvolená etapizace, která počítala s přednostní realizací páteřních cyklostezek podél vodních toků. Celý proces přípravy se proto soustředil na realizaci několika málo nových, bezpečných úseků v koridorech podél řek. Nedostatek připravovaných projektů společně se složitým a časově náročným projednáváním vyústil po letech do slepé uličky, která vedla k utlumení a následnému zastavení stavební prací na nových úsecích cyklostezek (cyklotras). Dopravní význam cyklistické dopravy byl opomíjen. A tak ti, kteří dnes kolo jako dopravní prostředek používají (cca 2 % z celkové dělby dopravní práce), mají k dispozici komunikační síť uzpůsobenou více či méně provozu motorových vozidel. Pohyb na kole po těchto komunikacích je však den ze dne složitější a nebezpečnější. Poslední průzkumy přesto zaznamenávají významný nárůst počtu dopravních cyklistů. Prokázaly to průzkumy provedené v posledních letech Brněnskými komunikacemi a.s.

9.1.7.2. Koncepce

Cyklistická doprava je v zásadě shodná pro obě varianty, neboť hlavní zásady a princip řešení vycházejí ze shodných východisek a priorit. Je snahou, oproti předchozím územním plánům, aby doprava cyklistická byla jak významově, tak detailem zpracování rovnocenná ostatním druhům dopravy. Začlenění cyklistické dopravy do dopravního systému je podmínkou udržitelného rozvoje města.

V souladu se zadáním územní plán řeší územní ochranu a podporu bezpečných tras cyklistické dopravy, kontinuální síť, která zajistí prostupnost území a dostupnost všech funkčních ploch.

Síť cyklotras bude zabezpečovat spojení obytných území s nejvýznamnějšími cíly cyklistů, jakými jsou školy a jiné vzdělávací instituce, plochy pracovních příležitostí, obchody, sportoviště, místa určená k zábavě, významné dopravní uzly a přestupní terminály a v neposlední řadě i vzájemné propojení obytných částí.

Funkčnost systému cyklistické dopravy je podmíněna vhodným utvářením kvalitních veřejných prostranství s důrazem na pobytovou funkci, těsná vazba na systém hromadné dopravy a odpovídající parametry samostatných komunikací v profilech sdílených několika druhy dopravy.

Systém cyklotras ve městě je založen na trasách podél řek Svratky a Svitavy. Tyto trasy společně s trasami Studentskou, Starobrněnskou a Průmyslovou tvoří základní síť cyklotras. Na ně navazuje systém doplňkových tras. To je systém významných radiálních a tangenciálních propojení, které zajišťují rovnoměrné pokrytí města. Míra pokrytí je nezbytná, tzn. taková, aby umožňovala propojení jednotlivých městských částí alespoň jedním bezpečným koridorem.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území odchýlit pouze v případech, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného stavebního opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stávajících trasách vyhovující daným podmínkám. Odlišné řešení oproti územnímu plánu musí být doloženo návrhem alternativní – realizovatelné stopy a to bez razantního navýšení stavebních nákladů oproti původní trase. V opačném případě je nutno trvat na regulativech územního plánu.

9.1.7.3. Cyklistické koridory

Trasy s vysokým stupněm upřednostnění cyklistů s důrazem na atraktivnost prostředí, přímost, bezpečnost, minimalizaci kolizních míst a v neposlední řadě na doprovodnou vybavenost (veřejné osvětlení, odpočívky). Tyto trasy by na sebe měly díky své atraktivitě stáhnout cyklisty ze širokého okolí jak v cestách za prací tak v cestách za rekreací. Měly by odpovídat požadavkům na GREENWAYS (Zelené

cyklistické a pěší koridory). Křížení těchto tras s jiným druhem dopravy musí být také řešeno s ohledem na bezbariérovost a bezpečnost. Trasy musí být spojité, s úzkou vazbou na VHD.

Systémově jsou vymezené koridory cyklistické dopravy tvořeny cyklistickými trasami, které obsahují úseky cyklostezek.

Základní systém tvoří tyto koridory:

Svratecká – na jihu navazuje na trasu Brno-Vídeň, na severu na oblast Brněnské přehrady. Územní plán vytváří předpoklady k dobudování těch částí, které nejsou v současné době zrealizované. Trasa je z větší části segregovaná od motorové dopravy.

Svitavská – trasa podél Svitavy navazuje na severu na oblast Moravského krasu, na jihu na vybudovanou trasu Brno-Vídeň. Prochází průmyslovou oblastí města, resp. lokalitami brownfields, kde se počítá se změnou využití území. Trasa bude v maximální možné míře segregovaná od motorové dopravy.

Starobrněnská – se skládá z Kohoutovické radiály, Centrální východo-západní trasy a Podolské radiály. V západní části napojuje oblast bydlení (sídliště Kohoutovice) na atraktivní území kolem Mendlova náměstí. Pokračování přes Mendlovo nám a ulici Pekařskou do centra města je řešeno v souladu s dopravním významem tohoto koridoru. Průjezd cyklistů přes centrum města je nutno zachovat.

Studentská – spojuje dva nejvýznamnější studentské areály ve městě – Palackého vrch a Kampus ve Starém Lískovci. Trasa tvořena Studentskou radiálou, Centrální severojižní trasou a Bohunickou radiálou. Na severu prochází souběžně s ulicí Chodskou, resp. Botanickou a tvoří radiální napojení studentského areálu na Palackého vrchu, v centrální části města prochází parky Koliště a přednádražím prostorem. Na ulici Nové Sady navazuje Bohunická radiála. Ta vytváří napojení na nově budovaný areál Kampusu. Realizovaná je pouze severní část celé trasy.

Průmyslová (okružní) – vytváří předpoklady k realizaci okružní spojky mezi radiálními trasami základního systému. Je složena z původního Severního propojení pracovních příležitostí a Východního propojení pracovních příležitostí. Jak už její název napovídá, je vedena územím, které nabízí pracovní příležitosti (Technologický park, bývalá Královopolská strojírna, Hády, Zetor, Černovické terasy).

Tyto trasy jsou doplněny o podpůrný systém tras, které zabezpečující propojení vzdálenějších cílů cest s důrazem na některé z níže uvedených zásad jako je přímost a bezpečnost, resp. atraktivita prostředí a bezpečnost. Tyto trasy jsou předurčeny spíše k jednoúčelovému využití, jako jsou pravidelné cesty za prací, resp. občasné cesty za rekreací.

Líšeňská – tvoří alternativu východní části trasy Starobrněnské. Na trase je však poměrně hodně ztracených spádů, které trasu omezují. Napojení Mariánského údolí je řešeno přes Starou Osadu, Viniční a Zetor.

Severní centrální – doplňkové propojení, které prochází kopcovitým územím města. Jeho atraktivita je dána územím, kterým prochází. Kolem cyklotrasy se nachází velice zajímavé cíle cest, jako jsou lázně, vysoké školy, vysokoškolské ubytovny, parky, sportovní areály a v neposlední řadě i ulice s výrazným podílem zeleně.

Východní centrální – dříve rekreační trasa Ponava. Trasa by měla propojit centrum města s rekreační oblastí kolem Ponavy a navázat na trasy severně od Brna (Po stopách zrušených železničních tratí, Pivní stezka). Nutno územně a legislativně zachovat průchod územím v oblasti Červeného mlýna.

Jižní centrální – význam této trasy je dán ne ani tak její důležitostí v celé síti, ale v probíhajících územních změnách v této části města. Ať už vezmeme posílení významu letiště, Černovickými terasami, Šlapanickou průmyslovou zónou či změnou využití ploch po armádě. Proto je nezbytné, aby byla poloha trasy jednoznačná a bylo možné ji v rámci těchto investičních počinů realizovat.

Západní centrální – podobně jako Severní centrální tangenta je trasa procházející po západním okraji městské památkové rezervace spíše doplňková.

Vranovská – tvoří propojení města s rekreační oblastí Soběšice, Útěchov a Vranov. Svůj počátek má v prostoru Svitavského nábřeží. Při plnění vnitroměstských vztahů tvoří radiálu ze sídliště Lesná.

Severní rekreační – jedná se vyloženě rekreační propojení, jehož význam je z pohledu důležitosti okrajový. Přesto se jedná o zajímavou trasu, která prochází územím s mnoha přírodními a krajinnými zvláštnostmi.

Východní rekreační – navazuje v prostoru Rebešovic na Cyklistickou stezky Brno-Vídeň. Prochází přes železniční nádraží Chrlice a přes Tuřany napojuje Letiště Brno Tuřany. Na severu se dostává do prostoru Moravského krasu.

Jižní rekreační – podobně jako Jižní centrální má počátek ve Šlapanicích. V prostoru Letiště Brno-Tuřany se odklání jižním směrem.

Západní rekreační – prochází v souběhu s plánovanou silnicí R 43. Je však vedena v dostatečné vzdálenosti v klidném prostředí lesů.

Ostatní trasy zabezpečující chybějící propojení v území, v místech kde není síť základních a doplňkových tras dostatečně hustá. Jsou to trasy místního významu napojující lokální cíle cest, resp. zpřístupňující základní a doplňkové trasy, kde je hlavním kriteriem bezpečnost (např. cesty do škol). Místní trasy jsou obvykle součástí dopravní infrastruktury v cílovém území.

V rozvojových plochách jsou stanoveny koridory, které logicky člení území do struktury zajišťující prostupnost území a logické a maximálně přímé návaznosti zdrojů a cílů cest.

9.1.7.4. Rozdíly variant

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

9.1.8. PĚŠÍ DOPRAVA

9.1.8.1. Výchozí stav

Pěší doprava a její obecná podpora v rámci budování dopravní infrastruktury je nedílnou součástí platného územního plánu. Přesto je patrná neexistence ucelené koncepce a konkrétních opatření, zvláště ve vztahu k nově vytvářeným liniovým a územním bariérám.

9.1.8.2. Koncepce

Pěší doprava je v zásadě shodná pro obě varianty, neboť hlavní zásady a princip řešení vychází ze shodných východisek a priorit. Je snahou, oproti předchozím územním plánům, aby doprava pěší byla jak významově, tak detailem zpracování rovnocenná ostatním druhům dopravy. Systém pěší dopravy je nedílnou součástí systému udržitelné mobility. Fungující systém pěší dopravy zvýší kvalitu života ve městě díky zvýšené okamžité mobilitě, která je nezávislá na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy.

Územní plán vytváří územní ochranu a podporu bezpečných tras pěší dopravy, kontinuální síť, která zajistí prostupnost území a dostupnost všech funkčních ploch. Navrhované řešení pěší dopravy vytváří podmínky pro navrácení veřejných prostorů centra města, center městských částí a dalších atraktivních prostorů chodcům s předností před ostatními druhy dopravy (společně s prostředky VHD). Zároveň je systém pěších cest navržen jako síť spojující jednotlivá území a zastavěné části území s okolní krajinou, zejména rekreačními oblastmi. Síť pěších cest vychází z historických tras, respektuje existující cesty a stává se podkladem nové organizační struktury rozvojových a přestavbových ploch.

Funkčnost systému pěší dopravy je podmíněna systematickým utvářením kvalitních veřejných prostranství s důrazem na pobytovou funkci, těsná vazba na systém hromadné dopravy a odpovídající parametry pěších komunikací v profilech sdílených několika druhy dopravy. Nad rámec územního plánování je nutno funkčnost systému pěší dopravy podpořit cílenou osvětou, propagací a marketingem.

Od stanovených koridorů se lze při rozhodování v území odchýlit pouze v případech, kdy se prokáže objektivní nerealizovatelnost vhodného stavebního opatření v rámci stanoveného koridoru, nebo bude nalezeno vhodnější propojení uzlů ve stávajících trasách vyhovující daným podmínkám. Odlišné řešení oproti územnímu plánu musí být doloženo návrhem alternativní – realizovatelné stopy a to bez razantního navýšení stavebních nákladů oproti původní trase. V opačném případě je nutno trvat na regulativech územního plánu.

9.1.8.3. Trasy pěší dopravy

Navržené pěší trasy dělíme na dva základní typy lišící se zejména charakterem a účelem.

Trasy s obchodně-společenskou funkcí v zastavěném území, které koncentrují městské aktivity v historickém jádru, v centrech městských částí, na páteřních městských třídách, v přestupních uzlech hromadné dopravy a dalších významných veřejných prostorech. Veřejná prostranství tohoto typu upřednostňují pohyb a pobyt pěších před ostatními druhy dopravy (kromě VHD). Křížení těchto tras s jiným druhem dopravy musí být také řešeno s ohledem na bezbariérovost a pohodu pěších. Trasy nejsou nutně spojité, fungují v těsné součinnosti s VHD. I tak ale musí mezi jednotlivými úseky existovat maximálně bezpečné a pohodlné pěší spojení. Nosným prvkem celého systému je městská památková rezervace s maximální možnou preferencí pěších. Hromadná doprava je soustředěna na ulici Masarykovu, resp. Rašínovu a hradební okruh s významnými přestupními uzly na Joštově a Nádražní. Nezbytná obsluha území je regulovaná v čase a prostoru, stejně jako doprava cyklistická. Zbytná doprava je vytlačována za hradební okruh. Na historické centrum města navazují historické stopy tramvajových radiál a nově Bulvár s větším či menším obchodně společenským významem. Míra obchodně společenské atraktivnosti dílčích úseků těchto městských tříd musí být přímo úměrná míře upřednostnění pěších.

Trasy s převážně rekreační funkcí jsou navrženy jako cesty vedoucí v maximální míře klidnými koridory v zeleni. v zastavěném území tvoří tyto trasy zelený skelet a zajišťují pohodlnou a bezpečnou prostupnost územím, umožňují lehce dosažitelnou denní rekreaci a propojují zajímavé cíle jako parky, vyhlídky, sportovní a rekreační areály, ale i kulturní a historické zajímavosti. Na hranici zastavěného území přechází sít těchto tras do volné krajiny a navazuje na polní a lesní cesty i značené turistické trasy. Zelené pěší trasy jsou pokud možno vedeny po samostatných (vyhrazených) cestách (a pěšinách), případně v souběhu (ve sdíleném prostoru) s cyklotrasou (cyklostezkou) nebo po klidných komunikacích.

V rozvojových plochách jsou stanoveny koridory, které logicky člení území do struktury zajišťující prostupnost území a logické a maximálně přímé návaznosti zdrojů a cílů cest.

Systém rekreačních tras vytváří jakousi obdobu komunikačního systému. Základní síť je navržena jako radiálně okružní. Zatímco radiální trasy zajišťují rekreačně atraktivní prostupnost města směrem k centru a s vazbou na značené trasy Klubu českých turistů, okružní trasy mají dvojí funkci. Navržené trasy těsně přiléhající k hradebnímu okruhu by měly být především turisticky atraktivní. Trasy vzdálenější by měly napomoci k plošnému pokrytí města systémem zelených koridorů pro krátkodobou rekreaci občanů města.

Síť doplňkových a lokálních rekreačních tras zahušťuje základní síť, resp. napojuje rekreačně zajímavé lokální cíle atraktivním způsobem. Systém liniových pěších tras je podpůrným prvkem pro plochy veřejných prostranství.

Koncepce pěší dopravy z konceptu územního plánu je podkladem pro rozpracovaný generel. Ten by měl potvrdit, resp. doplnit územní nároky pěší dopravy. Schválený generel bude využit v návrhu.

9.1.8.4. Rozdíly variant

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

9.1.9. DOPRAVA V KLIDU

9.1.9.1. Výchozí stav

Stávající systém dopravy v klidu na území města Brna je nedokonalý a systémově zanedbaný. Neexistuje systém Park and Ride, systém kapacitních parkovacích ploch a objektů kolem jádrové oblasti či center městských částí, sportovních areálů atd. Neutěšená je zejména situace v rezidenčních lokalitách, kde zvláště v kompaktním městě a na sídlištích je nedostatek parkovacích a garážových ploch nejzřetelnější.

9.1.9.2. Koncepce

Územní plán vytváří předpoklady pro řešení dopravy v klidu. Koncepce spočívá v postupném zachycení přepravovaných osob buď v návaznosti na přestup na VHD, či v takové vzdálenosti od cíle, který lze bezproblémově překonat pěší dopravou. Cílem je zklidnění centra města nebo městských zón se zachováním dopravní dostupnosti.

Jedná se o systém Park and Ride v návaznosti na kolejovou VHD (viz kapitola 9.1.3.7.), dále o doplňkové záchytné parkoviště mimo kolejovou síť VHD, která rovněž může sloužit systému Park and Ride, ale i jiným systémům, dále kapacitní parkovací plochy či objekty kolem centrální oblasti.

Samostatnou část tvoří koncepce parkovacích ploch pro dálkovou kamionovou dopravu – truckcentra; toto je na území města jedno na D1 využitelné pro oba jízdní směry. Pro realizaci truckcentra – veřejného odstavení kamionů – je určena plocha na D1 u ČS PHM OMV ve směru na Ostravu před MÚK Řipská.

K účelům parkovacích ploch či objektů pro obsluhu centra jsou vytipovány tyto prioritní lokality:

- Janáčkovo divadlo
- Benešova – Koliště
- ul. Besední
- ul. Údolní
- Mendlovo náměstí
- proluka Pekařská
- Nové Sady – Úzká
- Anenská
- Moravské náměstí
- Obilní trh

Samostatným problémem je parkování a odstavování vozidel zejména v kompaktním městě a sídlištích, a to především ve stabilizovaných plochách, kde se při zakládání jejich uliční struktury nepočítalo s tak vysokým stupněm motorizace.

Územní plán má však omezené nástroje k řešení dopravy v klidu. Vytváří pouze podmínkami využití území a specifickými podmínkami využití předpoklady pro umisťování kapacitních převáženě podzemních parkovacích objektů ve vnitroblocích, případně na volných plochách.

Na územní plán musí navázat komplexní soubor ekonomických a organizačních opatření umožňujících jeho naplnění.

9.1.9.3. Rozdíly variant

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

9.1.10. KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY - PŘÍLOHY

Příloha 1a: Systém vybrané komunikační sítě – varianty I a II

Příloha 1b: Systém vybrané komunikační sítě – varianta III

Příloha 2a: Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) – varianty I a II

Příloha 2b: Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) – varianta III

Příloha 3: Velký městský okruh – stav přípravy k 31. 12. 2009

Příloha 4: Modelové stavy silniční sítě pro rok 2030

Příloha 5a: VHD: SJD a regionální železniční doprava – varianta I

Příloha 5b: VHD: Regionální železniční doprava – varianty II a III

Příloha 6a: VHD: Tramvajový a trolejbusový systém – varianta I

Příloha 6b: VHD: Tramvajový a trolejbusový systém – varianty II a III

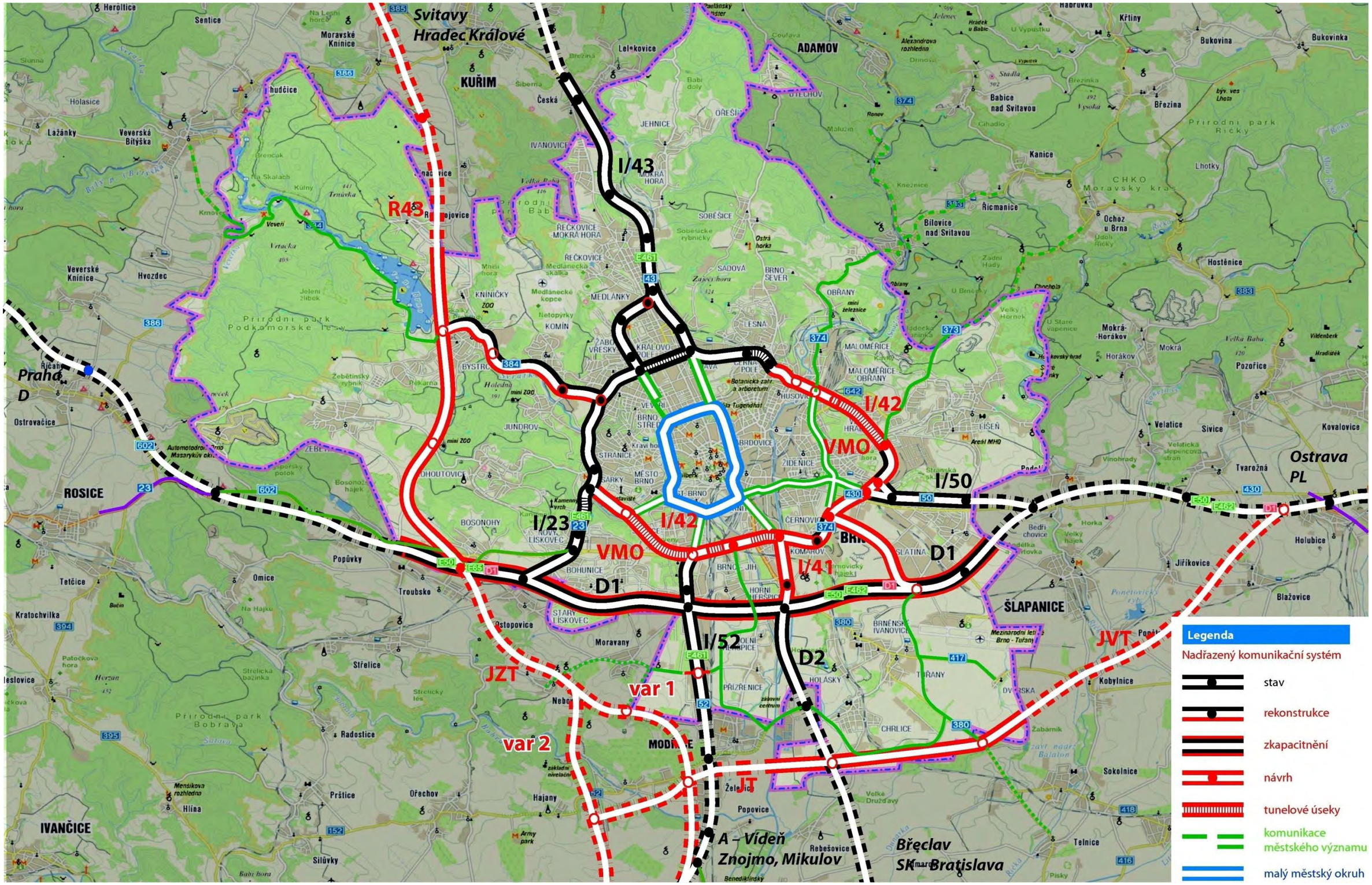
Příloha 7a: Železniční tratě – varianta I

Příloha 7b: Železniční tratě – varianta II

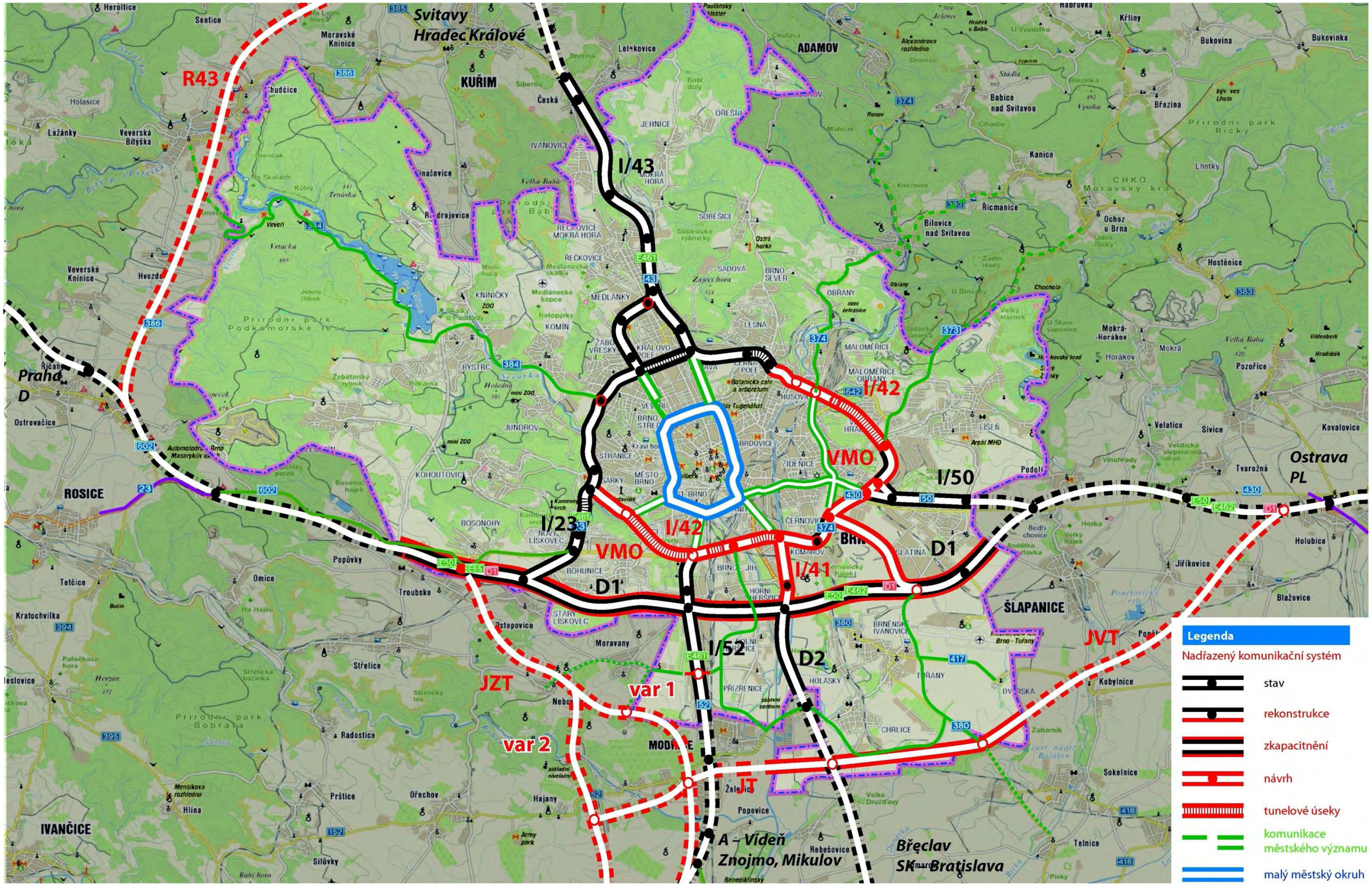
Příloha 7c: Železniční tratě – varianta III

Příloha 8: Koridory cyklistické dopravy

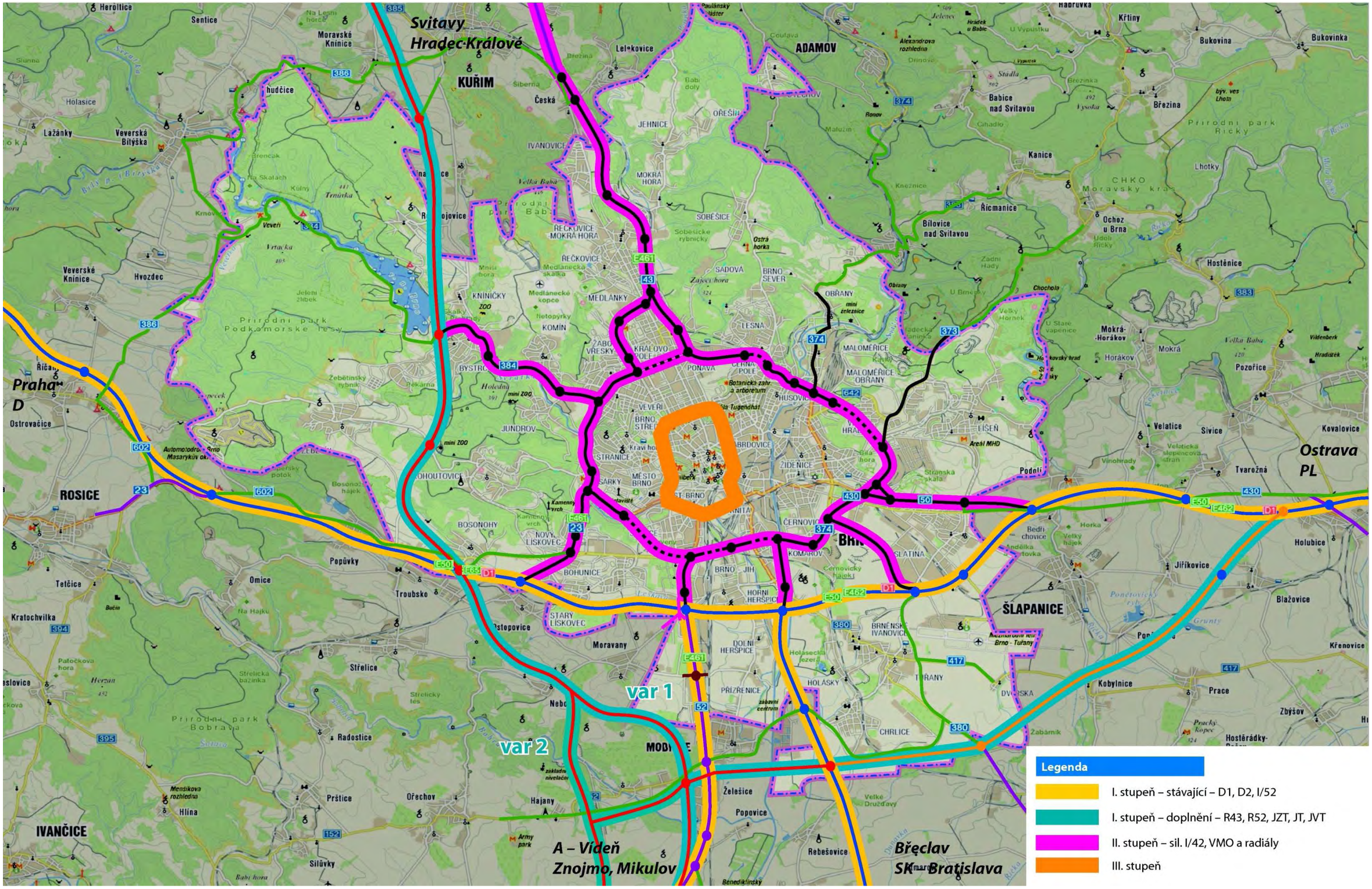
Příloha 1a: Systém vybrané komunikační sítě – varianty I a II



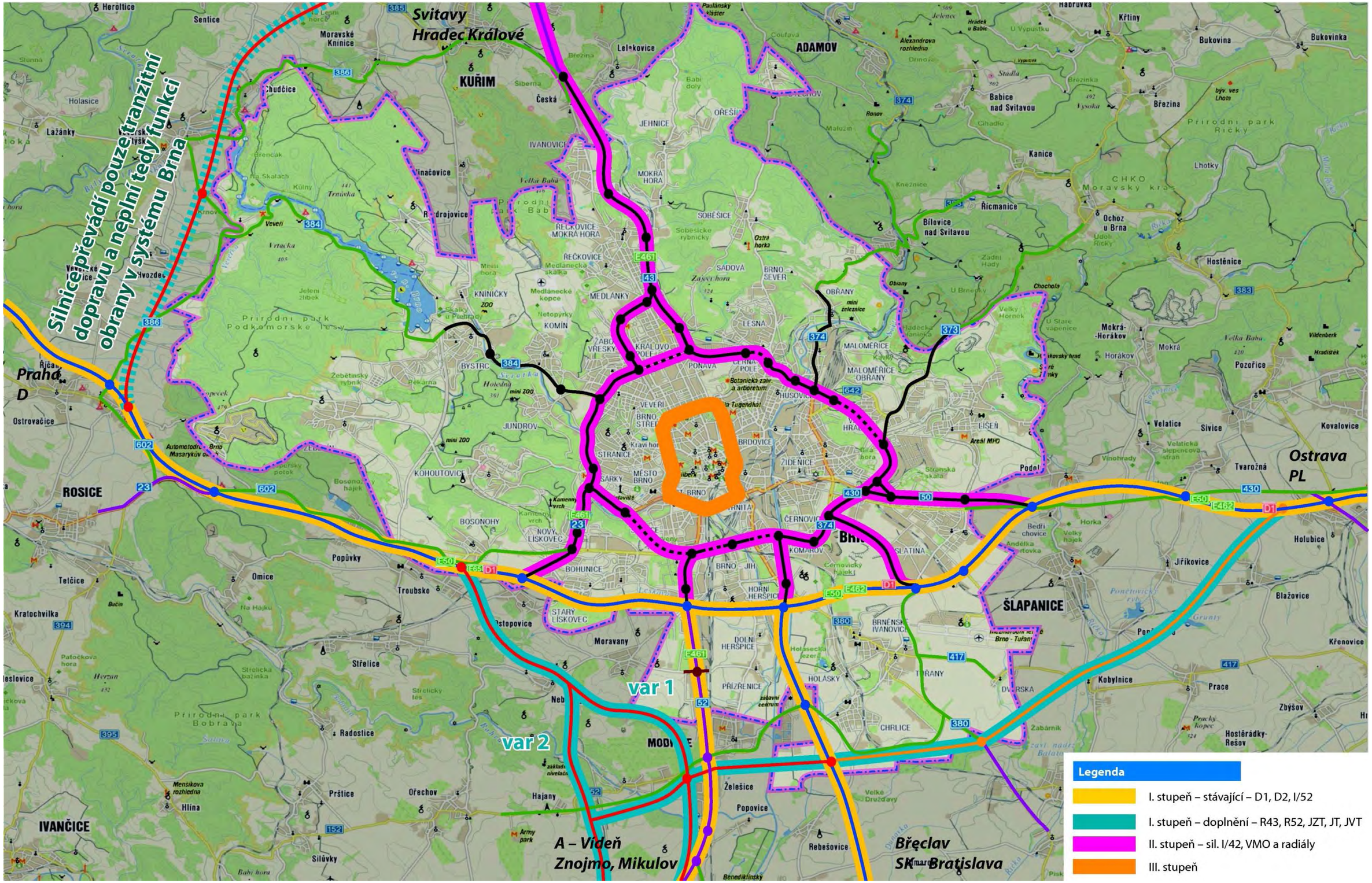
Příloha 1b: Systém vybrané komunikační sítě – varianta III



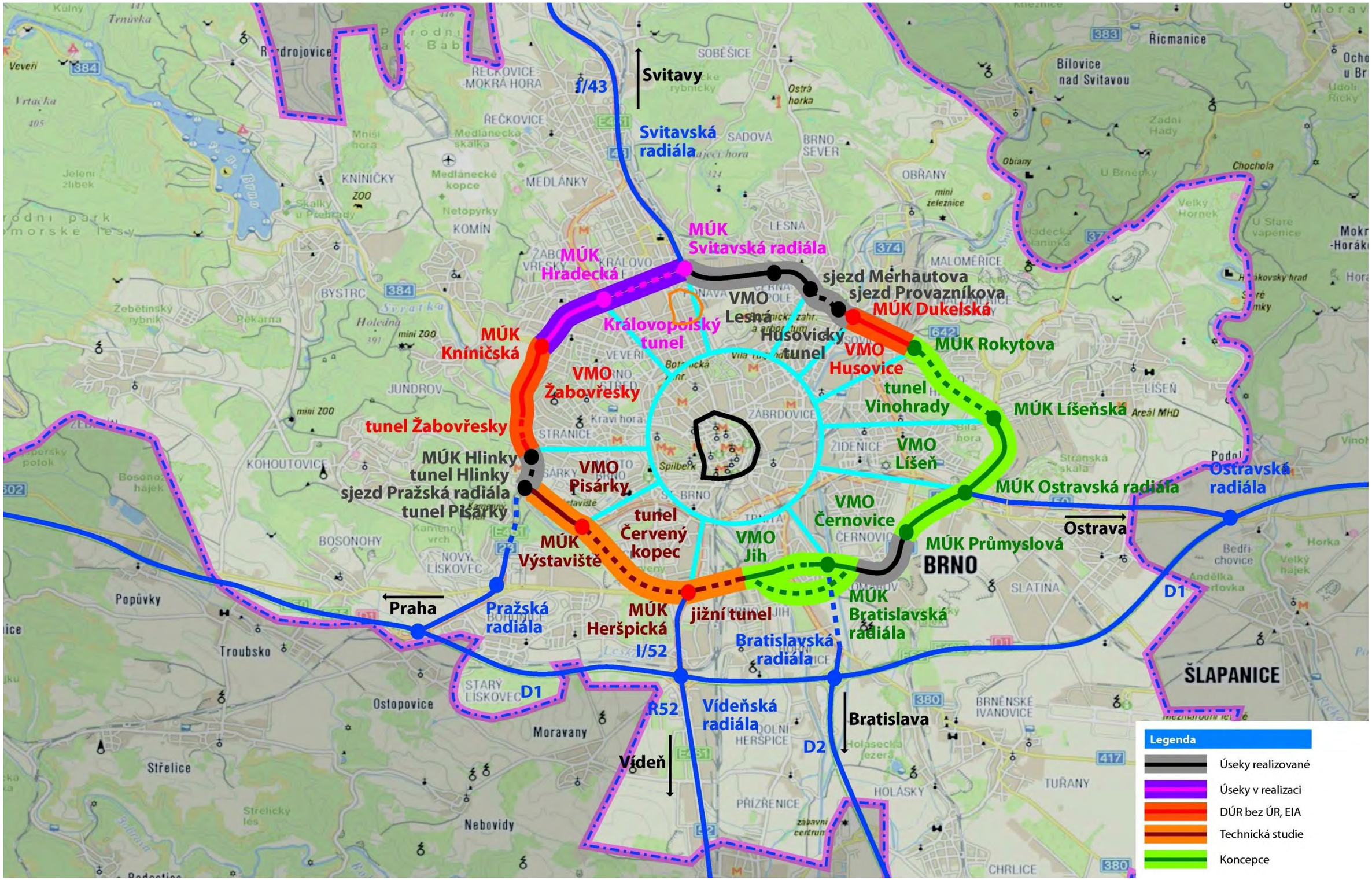
Příloha 2a: Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) – varianty I a II



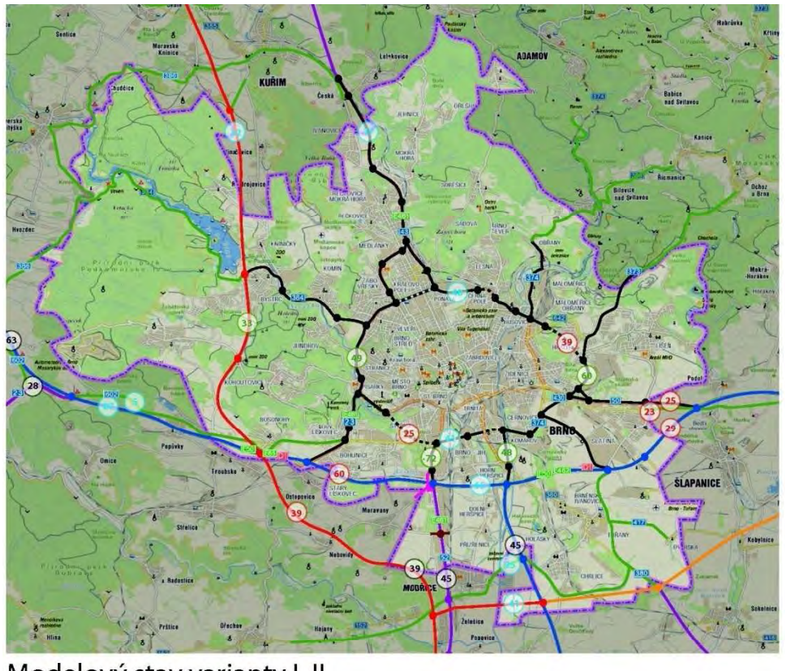
Příloha 2b: Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS) – varianta III



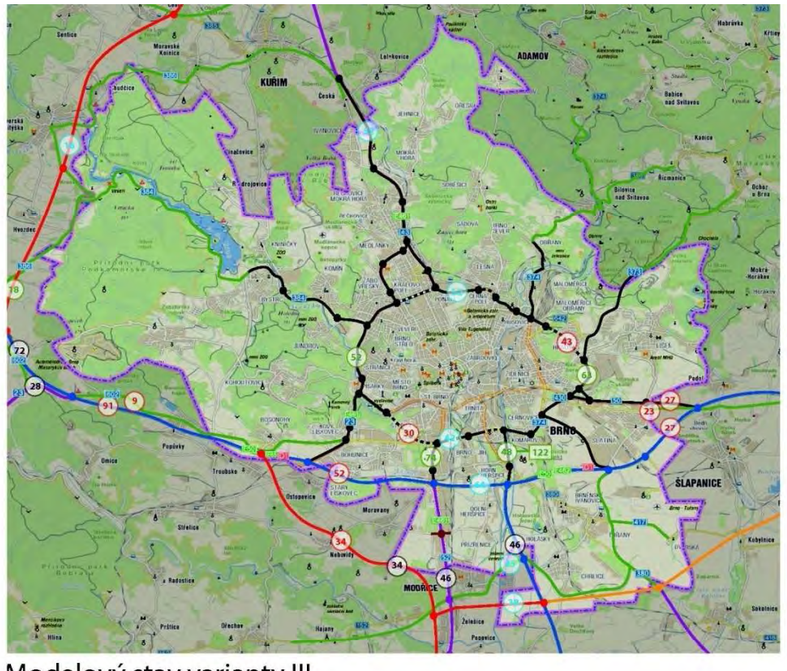
Příloha 3: Velký městský okruh – stav přípravy k 31. 12. 2009



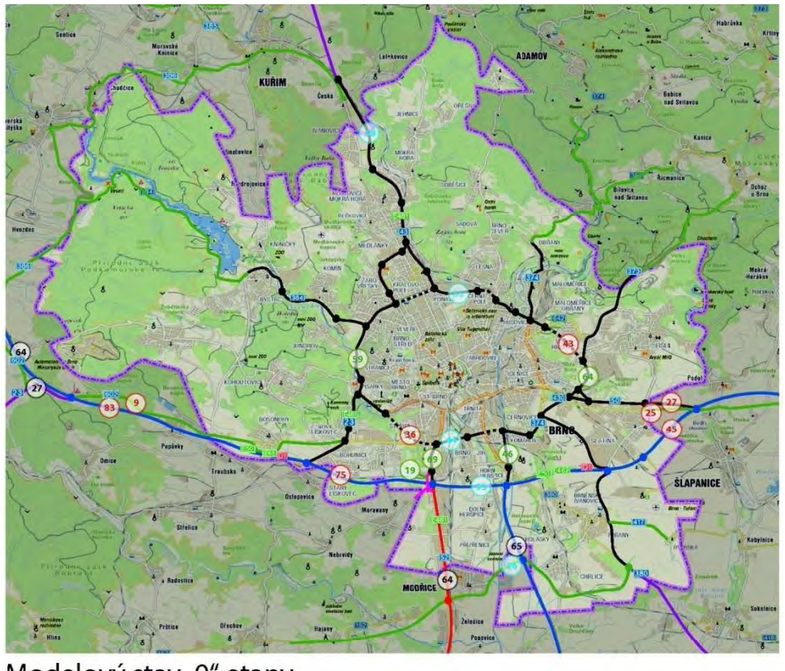
Příloha 4: Modelové stavy silniční sítě pro rok 2030



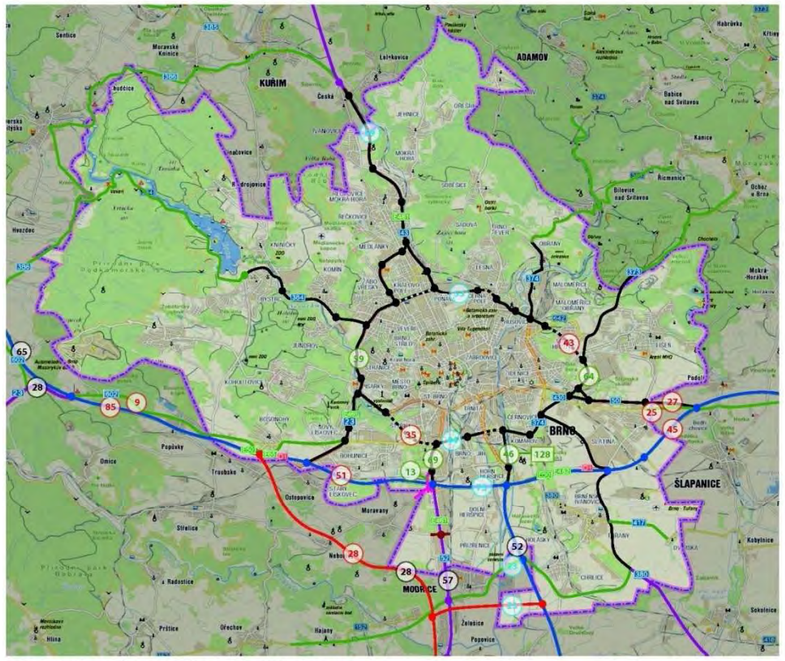
Modelový stav varianty I, II



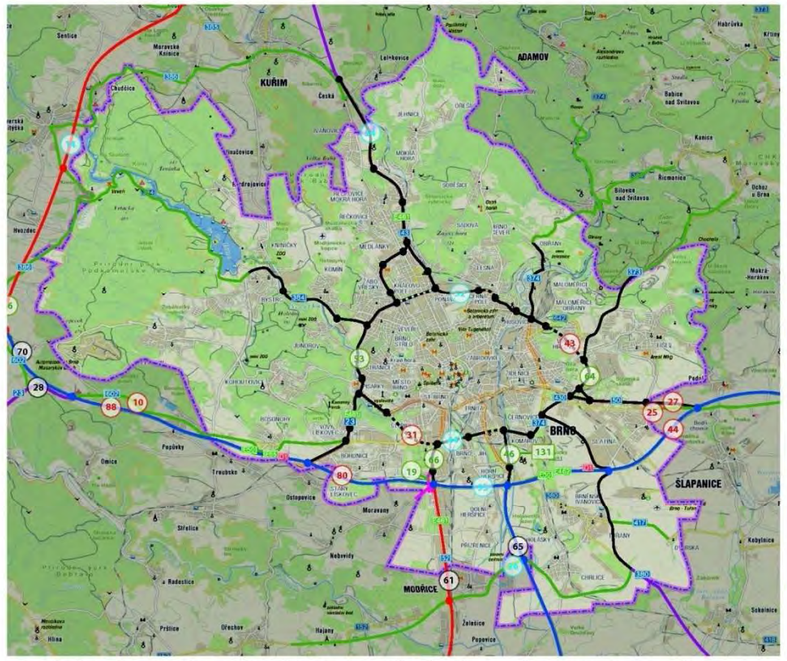
Modelový stav varianty III



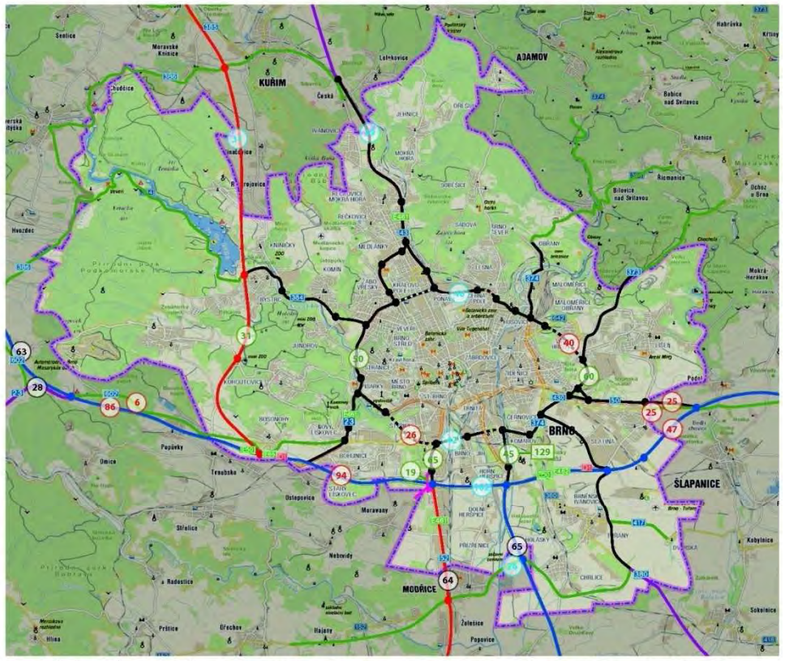
Modelový stav „0“ etapy



Modelový stav bez R43 a JVT

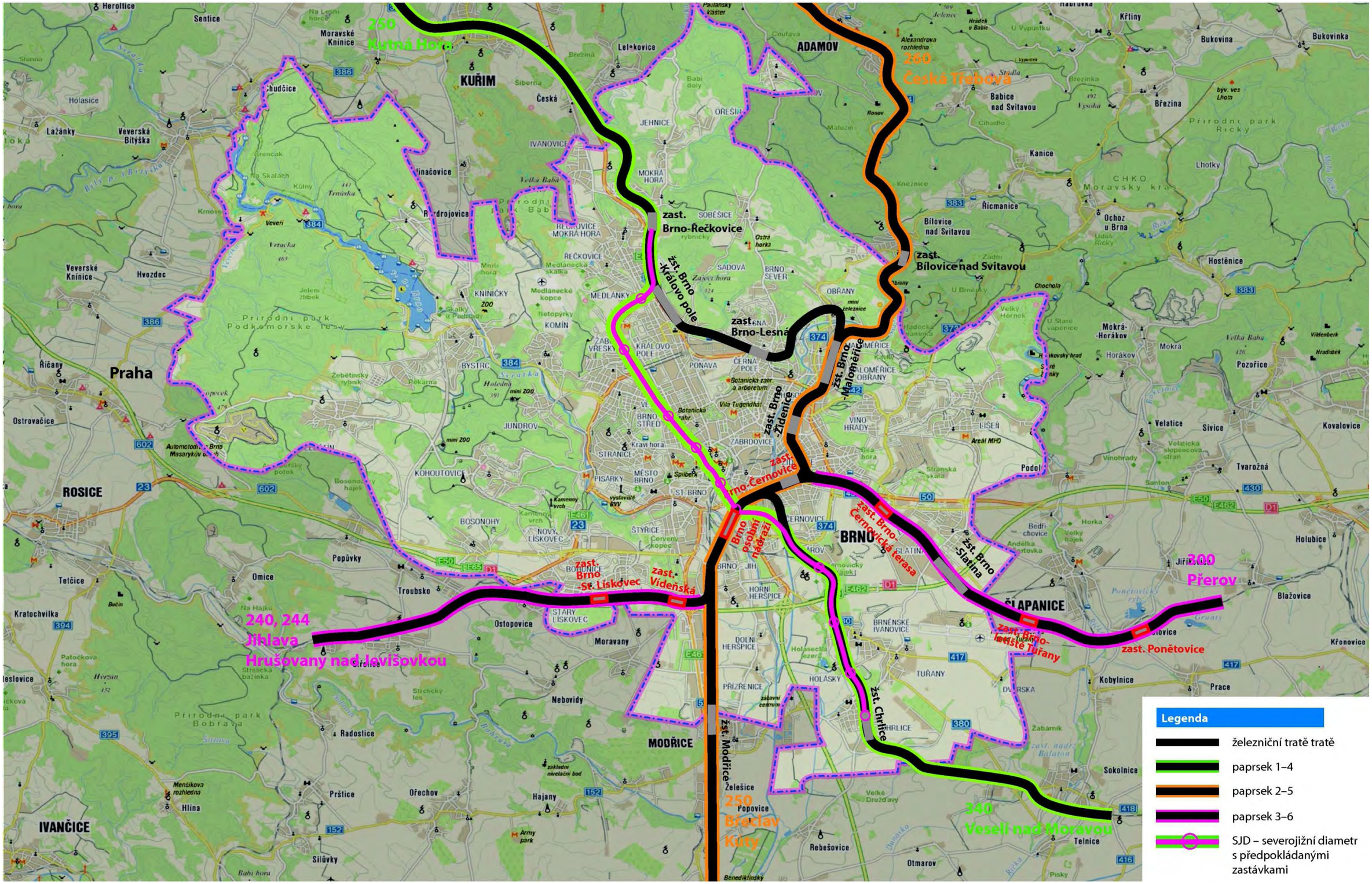


Modelový stav R43 Boskovickou brázdou a bez JZT, JT a JVT

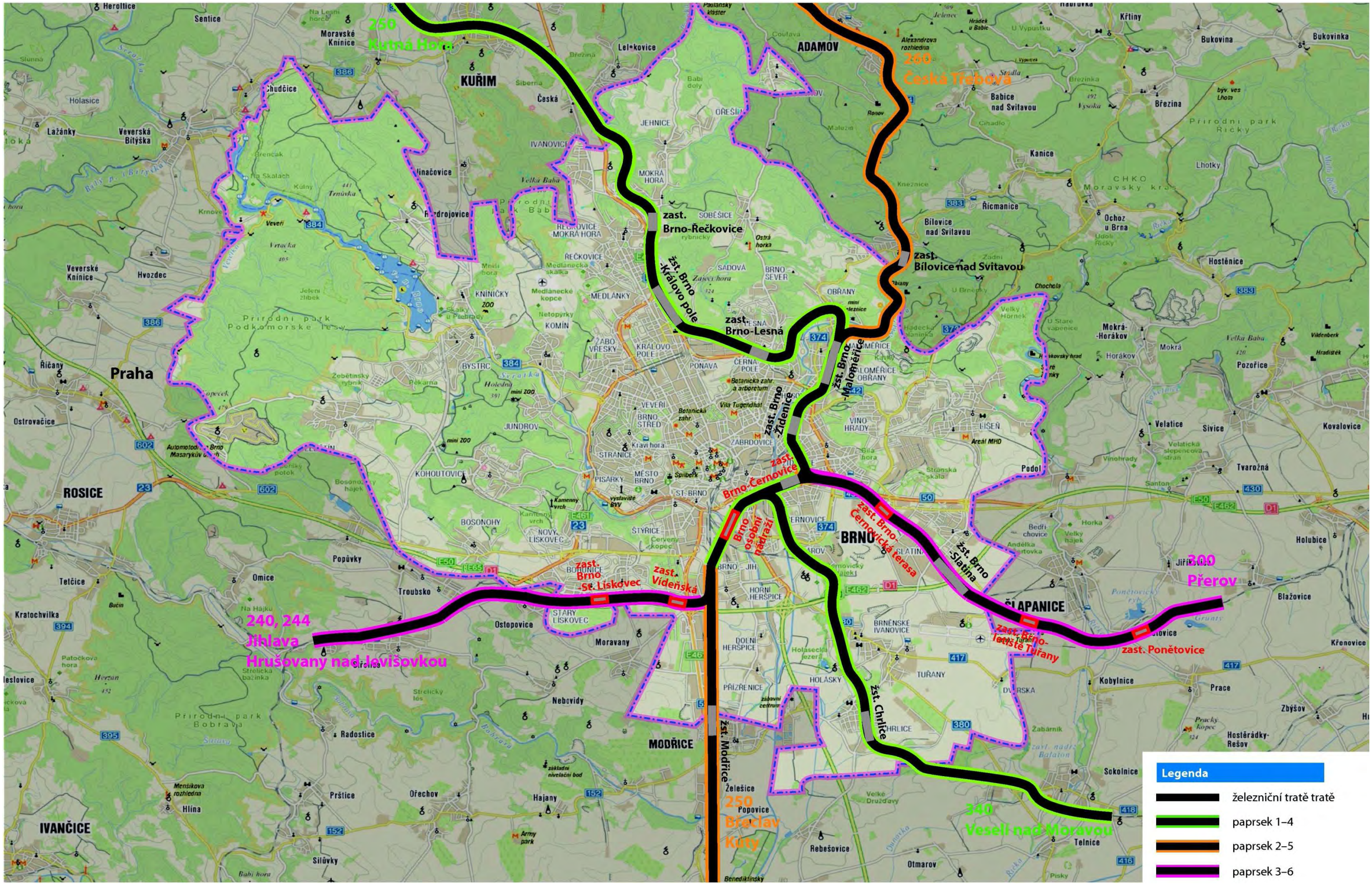


Modelový stav bez R43 Bystrckou stopou a bez JZT, JT a JVT

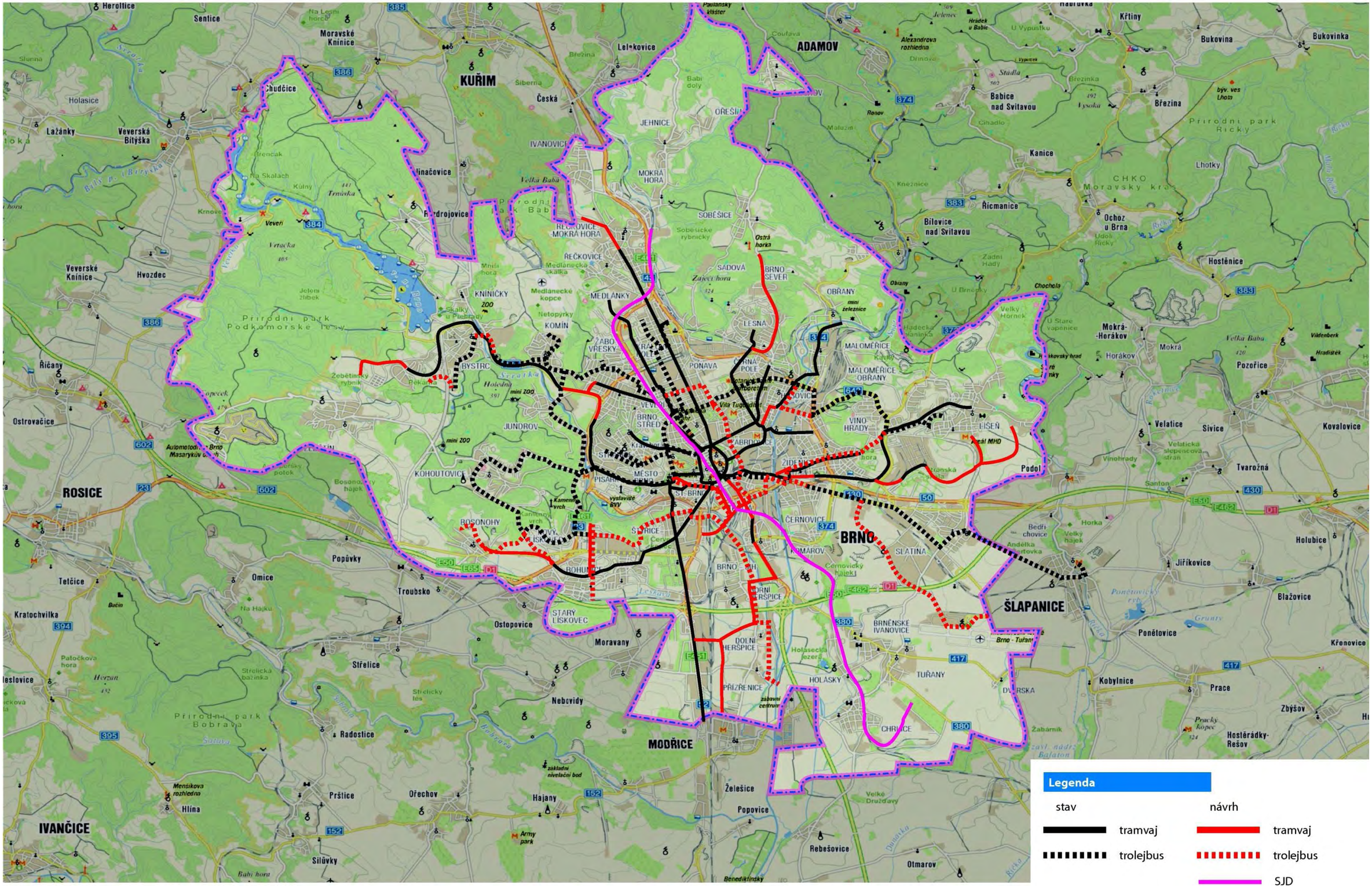
Příloha 5a: VHD: SJD a regionální železniční doprava – varianta I



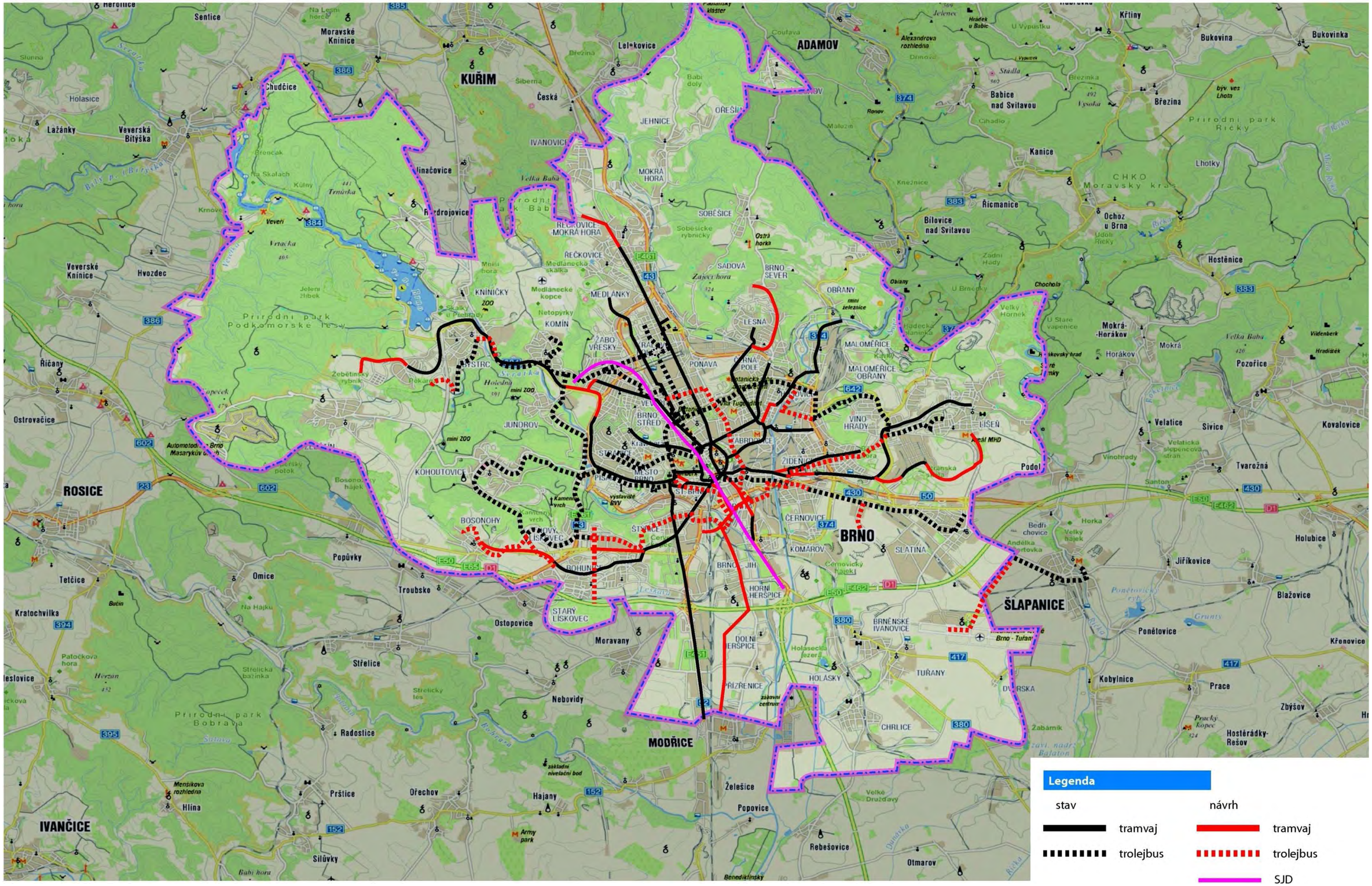
Příloha 5b: VHD: Regionální železniční doprava – varianty II a III



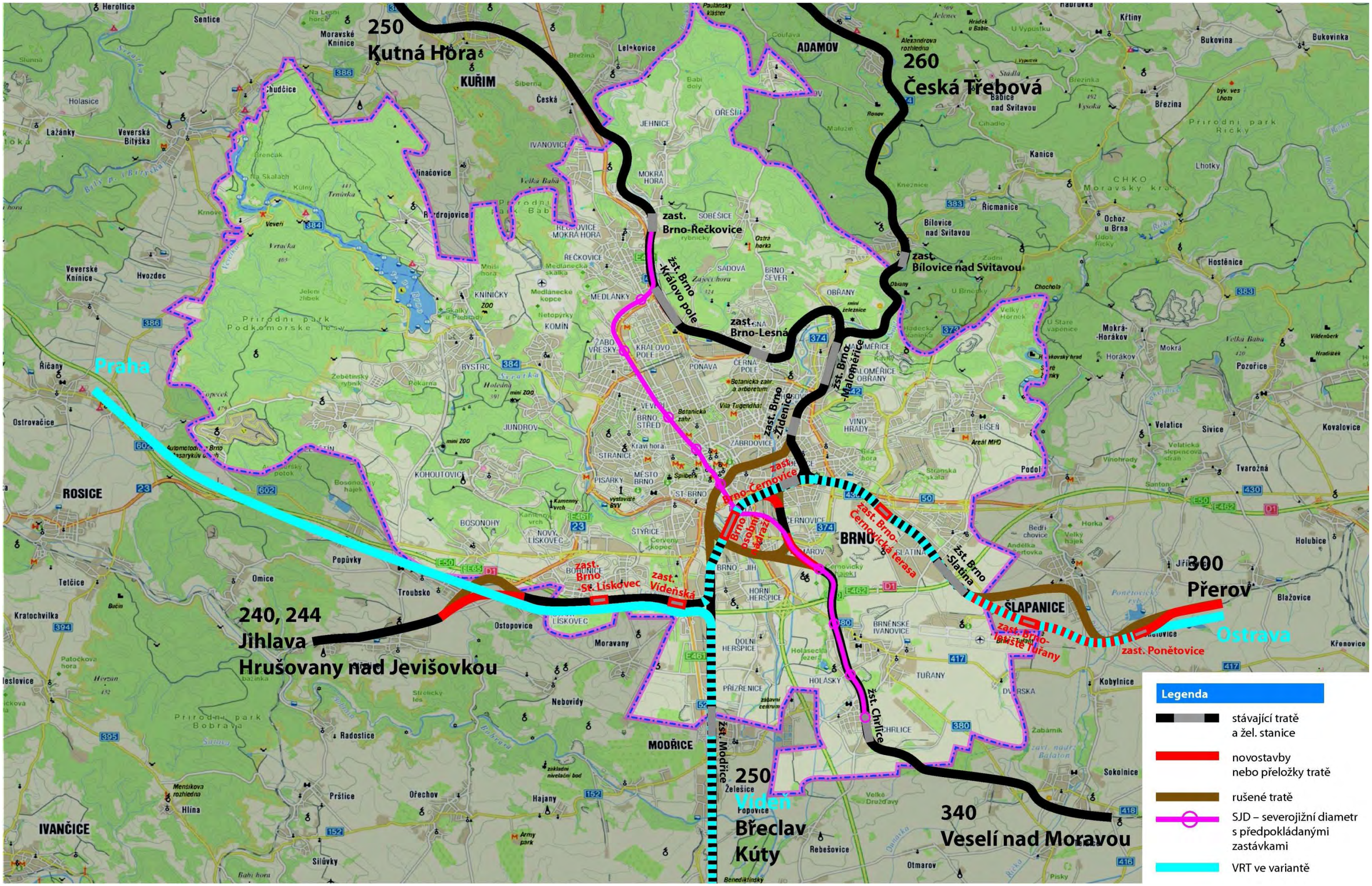
Příloha 6a: VHD: Tramvajový a trolejbusový systém – varianta I



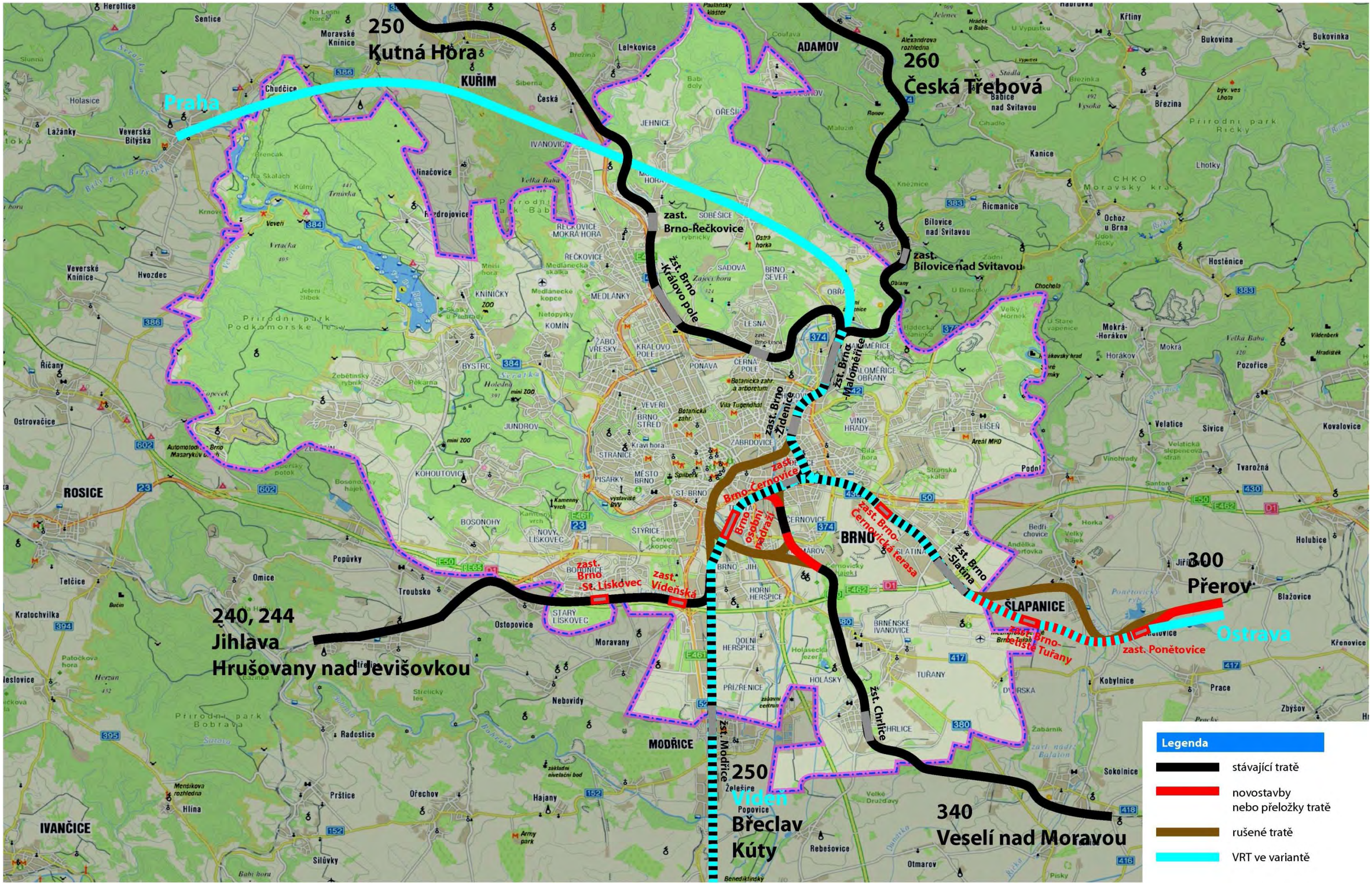
Příloha 6b: VHD: Tramvajový a trolejbusový systém – varianty II a III



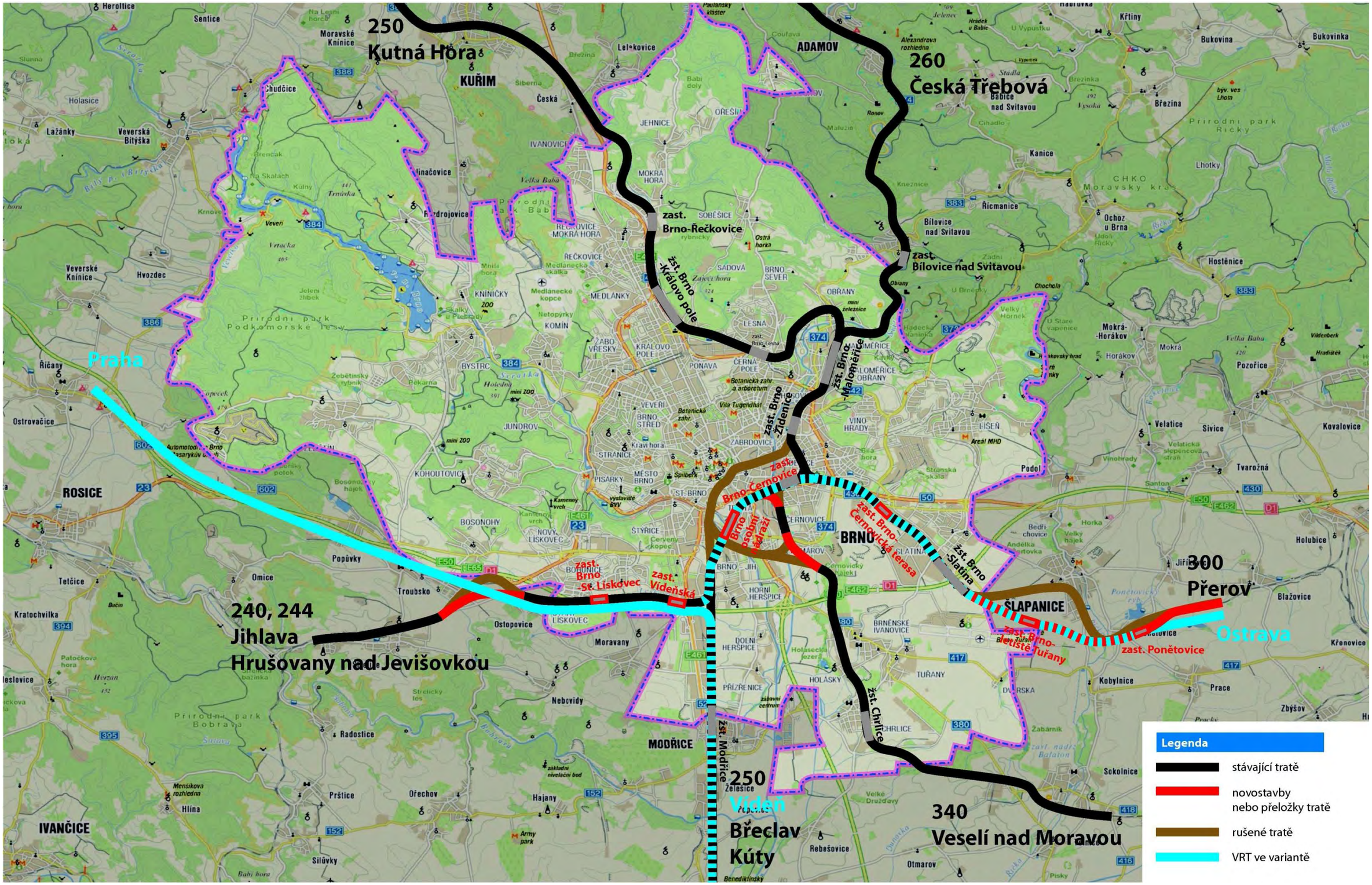
Příloha 7a: Železniční tratě – varianta I



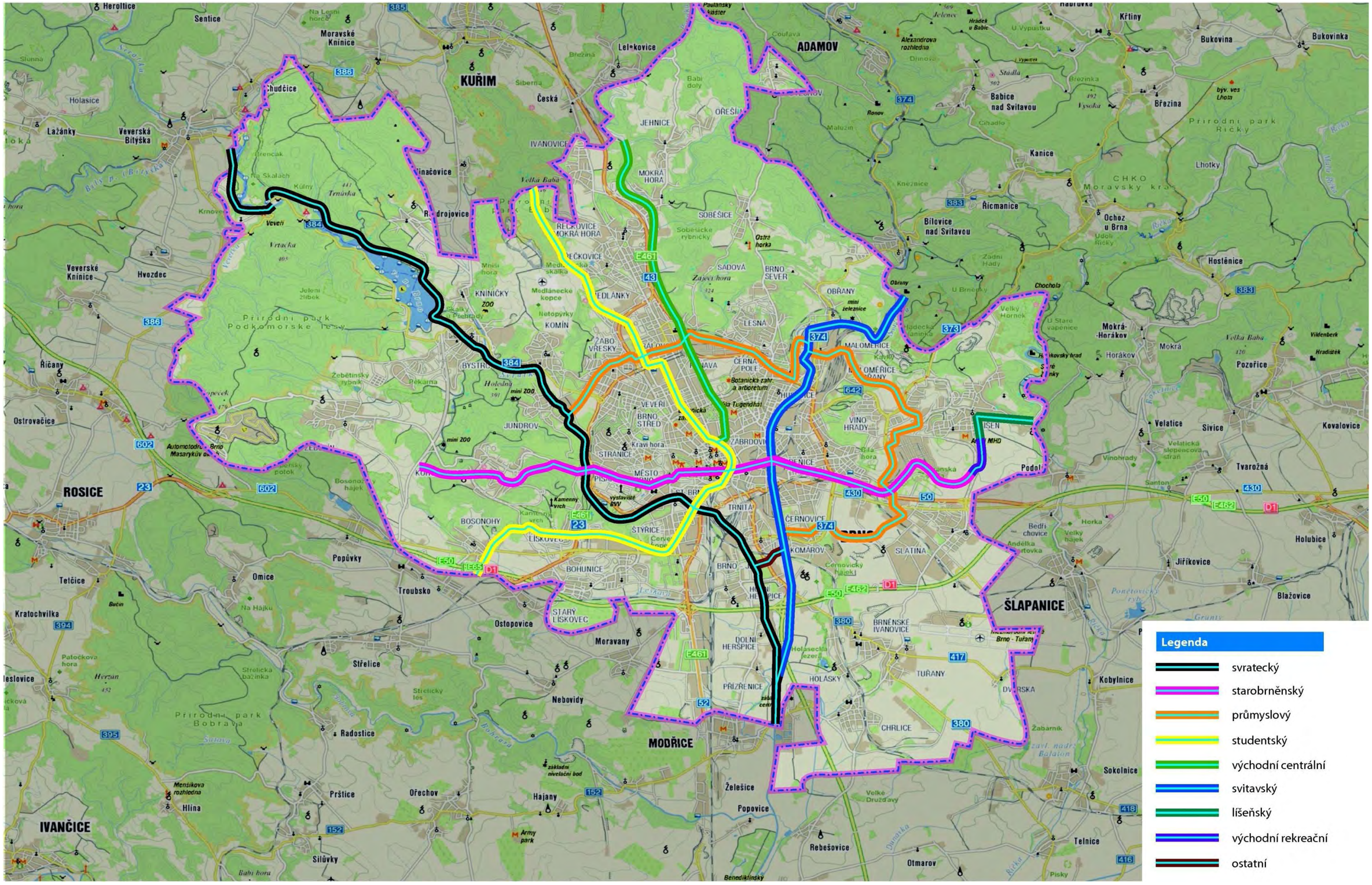
Příloha 7b: Železniční tratě – varianta II



Příloha 7c: Železniční tratě – varianta III



Příloha 8: Koridory cyklistické dopravy



9.2. VÝROK

9.2.1. PLOCHY A SYSTÉMY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Systémy dopravní infrastruktury

Principy obsluhy území dopravní infrastrukturou uvedené v této kapitole jsou závazné stejně jako podmínky využití území pro plochy dopravy. Územní rozhodnutí nebo územně plánovací souhlas nemohou být vydány v rozporu s nimi.

Podmínky pro umisťování tras, objektů na nich a zařízení dopravní infrastruktury

Trasy, objekty a dopravní zařízení lze umisťovat do všech typů ploch s rozdílným způsobem využití v souladu se zásadami koncepce uspořádání dopravní infrastruktury (pokud není v podmínkách využití typů ploch stanoveno jinak).

Pro všechny územním plánem navržené trasy dopravní infrastruktury je závazné jejich směrové vedení (tj. odkud kam). Pro navržené objekty a zařízení je závaznou podmínkou povinnost jejich umístění v dané lokalitě.

Upřesnění tras, polohy objektů a zařízení, určení místa napojení a podmínek technického provedení a vedení přípojných tras bude provedeno při zpracování podrobnější územně plánovací nebo projektové dokumentace, a to za podmínek obecně závazných právních předpisů.

Územní rezervy

VARIANTA I

D-1 k.ú. Bohunice, k.ú. Starý Lískovec, Horní Heršpice rezerva určená pro železniční koridor pro jižní variantu vysokorychlostní trati směrem na Prahu.

D-2 k.ú. Horní Heršpice – rezerva určená pro železniční koridor pro jižní variantu vysokorychlostní trati směrem na Prahu.

VARIANTA II

D-1 k.ú. Horní Heršpice – rezerva určená pro železniční koridor pro jižní variantu vysokorychlostní trati směrem na Prahu.

VARIANTA III

D-1 k.ú. Horní Heršpice – rezerva určená pro železniční koridor pro jižní variantu vysokorychlostní trati směrem na Prahu.

D-2 k.ú. Kníničky, k.ú. Bystrc – rezerva určená pro vedení rychlostní komunikace R43 bystrckou trasou.

Plochy dopravní infrastruktury jsou v územním plánu vymezeny ve **výkrese č. 2.1. Hlavní výkres**.

9.2.2. SILNIČNÍ DOPRAVA

Rozvoj silniční infrastruktury je založen na tvorbě „Základního komunikačního systému“ (ZÁKOS), který vychází z dlouhodobě sledovaného třístupňového ochranného dopravního systému města Brna.

Základní komunikační systém zahrnuje „nadřazený komunikační systém“ a „systém komunikací nižšího dopravního významu“.

9.2.2.1. Třístupňový ochranný systém

1. stupeň – Brněnský ochranný komunikační systém (BOKS): dálnice D1 a D2, silnice R43, JZT, JT a JVT

2. stupeň – Velký městský okruh (VMO): silnice I. třídy I/42

3. stupeň – Malý městský okruh (MMO): místní komunikace II. třídy

9.2.2.2. Nadřazený komunikační systém

Nadřazený komunikační systém zahrnuje Dálnice D1 a D2, rychlostní silnice R43, JZT, JT a JVT a místní rychlostní komunikace I. a II. třídy na území města Brna – tyto komunikace lze nazvat jako „komunikace celoměstského významu“.

Nadřazený komunikační systém na území města Brna zahrnuje části ochranného systému, které se nacházejí na území města a další vybrané komunikace. Je to systém dálnic a rychlostních silnic, dále Velký městský okruh a radiály propojující navzájem dané systémy.

Ochranný systém zahrnuje zkapacitněnou dálnici D1, dálnici D2 a systém R43 a tangent.

Zokruhování systému je tvořeno tzv. Velkým městským okruhem, na který budou napojeny radiály silnic I. třídy I/23, I/43, I/50 a I/52, dále pak silnice II. třídy a některé další komunikace celoměstského významu.

Radiály propojují 1. stupeň ochranného systému a Velký městský okruh – Pražská, Vídeňská, Bratislavská, Ostravská, Svitavská a Hradecká v podobě místních rychlostních komunikací.

Systém dále doplní radiály Přehradní a Průmyslová jako komunikace celoměstského významu.

Nadřazený komunikační systém doplňuje mimoúrovňová křižovatka Moravanská na silici I/52.

Brněnský ochranný komunikační systém

D1 včetně zkapacitnění na šestipruhové uspořádání a přestaveb všech křižovatek na D1.

D2 úprava v rámci přestavby křižovatky MÚK Brno Jih.

R43 ve Variantě I a II v bystrcké stopě s tunelem v prostoru Bystrce a mostním objektem přes řeku Svratku a napojením na D1 v mimoúrovňové křižovatce MÚK Troubsko**.** Ve Variantě III vedena mimo město Brno v koridoru Boskovická brázda.

JZT, JT a JVT vedena ve všech variantách jednotně, převážně mimo město Brno s napojením na D1 v MÚK Troubsko.

Velký městský okruh (VMO)

Trasa respektuje již stávající, realizované či připravované úseky. Variantně je řešen pouze úsek VMO Jih, ve Variantě I a III je řešen ve stopě Mariánské náměstí s tunelovou částí a ve Variantě II pak v trase opuštěné Přerovky.

Radiály

Pražská radiála (I/23) od D1 po VMO stabilizovaná, ve Variantách I a III je doplněna rampa Jemelkova ze směru od D1.

Vídeňská radiála (I/52) od R52 a JT po VMO s doplnění o mimoúrovňovou křižovatku Moravanská a zrušením napojení ABB až po mimoúrovňovou křižovatku Heršpická s VMO a s pokračováním dopravního směru na ul. Poříčí ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Bratislavská radiála (I/41) od D2 (křižovatka MÚK Brno Jih) po VMO s mimoúrovňovou křižovatkou Hněvkovského a mimoúrovňovou křižovatkou s VMO a dále s pokračováním dopravního směru na ul. Zvonařka ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3. Křižovatka MÚK Hněvkovského je variantní. Varianta I je v souladu s koncepcí Zkapacitnění D1, Varianty II a III řeší propojení přes areál „Lacrum“.

Průmyslová (II/380) ze směru Hodonín, D1 s křižovatkou Řípská po VMO s křižovatkou Průmyslová.

Ostravská radiála (I/50) od D2 po VMO s mimoúrovňovou křižovatkou Ostravská radiála a s pokračováním dopravního směru do osy Hladíkova – Zvonařka ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Svitavská (I/43) od R43 po VMO s mimoúrovňovou křižovatkou Svitavská radiála a pokračováním dopravního směru na ul. Sportovní ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Hradecká (II/640) od I/43 po VMO s doplněním mimoúrovňové křižovatky Palackého třída (rampa Hradecká), Skácelova a Hradecká s pokračováním dopravního směru do ul. Pod kaštany ve formě MK II. třídy dle § 6 Zákona č. 13/1997 Sb. odst. 3.

Přehradní radiála (I/XX – nestanoveno v současnosti II/384) propojující R43 (ve Variantě I a II) a VMO s doplněním mimoúrovňových křižovatek MÚK Bystrc, OBI, Branka a Veslařská.

Mimoúrovňová křižovatka Moravanská

MÚK Moravanská je nosnou křižovatkou pro rozvoj území Brno Jih s napojením na Vídeňskou radiálu (sil. I/52) a propojením na širší aglomeraci včetně mimoúrovňového křížení s koridorovou tratí č. 250 Břeclav – Kúty.

9.2.2.3. Komunikační systém nižšího dopravního významu

Systém komunikací nižšího dopravního významu zařazených do ZÁKOSu tvoří „komunikace městského významu“ a „ostatní vybrané komunikace“, které na sebe váží velké intenzity dopravy. Komunikace plní především funkci dopravní s přenášením mezioblastních vztahů, částečně i funkci obslužnou. Jedná dle zák. 13/1997Sb o Místní komunikace II. a III. třídy dle § 6 odst. 3 a to dle místních podmínek a zástavby. Komunikační síť města Brna na úrovni uvedených typů komunikací je rozšířena v jednotlivých variantách o tyto vybrané nové úseky komunikací či přeložky stávajících:

VARIANTY I, II, III

- Silnice II/380 obchvat Tuřan
- Silnice II/417 obchvat Dvorska
- Silnice II/602 obchvat Bosonoh
- Silnice II/XX obchvat Slatiny
- Silnice III/15278 Nová Havránkova – Vodařská
- Silnice III/3842 obchvat Žebětína
- Mendlovo náměstí včetně tunelové trasy Úvoz
- Propojení Medlánky – Řečkovice
- Hudcova s napojením na MÚK Hradecká – Purkyňova
- Propojení Božetěchova – Kuřimská
- Propojení Sadová – Křižíkova
- Propojení Fryčajova – Soběšická
- Propojení Obřanská – Selská
- Dopravní řešení Areálu Zbrojovka
- Obslužný systém Letiště Tuřany
- Obchvat Brněnské Ivanovice
- Most Ořechovská na sil. III/15275
- Propojení Kejbaly – Vinohrady
- Dopravní řešení Kampus – Západní brána
- Dopravní řešení Bosonohy
- Úprava ulice Chironova
- Propojení Osová – Lány
- Propojení Veslařská – Optátova

VARIANTA I

- Silnice II/152 Přeložka Roviny
- Nová městská třída – dvoupruhové uspořádání
- Propojení Bystrc – Komín – Medlánky
- Propojení Kulkova – Jedovnická
- Napojení Trnkova – Novolíšeňská
- Rozvojová plocha Holzova
- Rampa Jihlavská
- Rampa Jemelkova

VARIANTA II

- Nová městská třída – čtyřpruhové uspořádání
- Propojení Avion-Park – Kaštanová
- Propojení Avion Park – Havránkova

VARIANTA III

- Silnice II/602 Bystrc – Bosonohy s mimoúrovňovými křižovatkami Žebětín a Bosonohy s napojením do obchvatu Bosonoh
- Nová městská třída – čtyřpruhové uspořádání
- Propojení Avion Park – Kaštanová
- Propojení Avion Park – Havránkova
- Rampa Jemelkova

9.2.2.4. Rozdíly variant

Z koncepčního hlediska rozeznáváme mezi Variantami I, II, III tyto rozdíly:

- rychlostní komunikace R43. Varianty I a II řeší tzv. bystrckou stopou, Varianta III pak stopou boskovickou – mimo území města Brna,
- vedení systému v jižní oblasti, ve Variantě I není propojení Havránkova – Avion Park – Kaštanová. Ve Variantách II a III je propojení Havránkova – Avion Park – Kaštanová,
- vedení VMO v jižní oblasti – VMO Jih. Varianty I a III řeší VMO stopou Mariánské náměstí, Varianta II pak stopou Přerovka. Rozdílnost trasy nemá zásadní vliv na chování dopravního proudu.

Koncepce silniční dopravy je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2a Automobilová doprava – schéma**.

9.2.3. VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Veřejná hromadná doprava (VHD) je založena na spolupráci všech prvků systémů:

- SJD a železnice jako základních prvků kapacitní kolejové dopravy ve městě a aglomeraci,
- pouličním tramvajovém systému jako nosnému prvku vnitroměstské dopravy,
- trolejbusovém a autobusovém doplňkovému systému.

Územní plán stanovuje zvyšování počtu a zkvalitňování segregovaných tras kolejové VHD, výhodných přestupových vazeb a uzlů, s doplněním systému Park and Ride na vnějším pásu v kontaktu s kapacitními komunikacemi a kolejovými systémy VHD.

9.2.3.1. Severojižní diametr

Koncepce severojižního diametru (SJD) je řešena variantně:

- Varianta I navrhuje systém severojižního kolejového diametru s provozem příměstské železniční dopravy,
- Varianty II a III navrhují čistě segregovanou trať Bystrc – Centrum – Komárov na bázi tramvajového média.

VARIANTA I

Návrh severojižního kolejového diametru vychází z regionální koncepce propojení prvního a čtvrtého paprsku regionálních železničních tratí. Jedná se o tratě č. 250 ze směru Tišnov, Kuřim a č. 340 Sokolnice, Slavkov, které jsou na území města Brna propojeny SJD a to mimoúrovňově k okolní infrastruktuře a zástavbě, včetně mimoúrovňového křížení v železničním uzlu Brno.

Trasa je vedena z řečkovického nádraží podél ulice Hradecké a podpovrchovým úsekem Tábor – Masná s napojením do trati č. 340.

Zastávky na nové trase: nádraží Řečkovice / Skácelova / Akademické nám. / Moravské nám. / Zvonařka – ŽUB / Masná / Černovický hájek / Brněnské Ivanovice / Holásky / nádraží Chrlice / průmyslová zóna Tuřany.

VARIANTA II, III

Do systému tramvajových tratí je vložena segregovaná část diametru v úseku Bystrc – Komárov (MÚK Brno – Jih). V koncových úsecích Bystrce a Komárova je SJD napojen na stávající tratě s postupnou plnou segregací v místech křižovatek, v úseku Sochorova – Mariánské náměstí se bude jednat o podpovrchové vedení tratě.

Vzdálenost zastávek min 300-500m, s umístěním: Kamechy / Ečerova / Ondrouškova / Kubíčkova / Rakovecká / Přístaviště / ZOO / Kamenolom / Podlesí / Branka / Svratecká / vozovna Komín / Rosického náměstí / Luční / Zborovská / Šumavská / Konečného náměstí / Pekárenská / Moravské náměstí / Úzká / Zvonařka – ŽUB / Komárov – Konopná / Komárov – Mariánské náměstí / Sazenice / Hněvkovského / MÚK Brno Jih – vozovna.

SJD ruší stávající tramvajové tratě v ulici Veveří od Konečného náměstí do Komína.

Územní plán navrhuje vozovnu vozového parku SJD v prostoru křižovatky MÚK Brno Jih.

9.2.3.2. Pouliční tramvajový systém

Systém tvoří tři základní prvky:

- plně pouliční systém v centrální oblasti města Brna bez segregace s krátkými vzdálenostmi zastávek,
- segregovaný systém tramvaje především na radiálních – historických trasách v návaznosti na centrální oblast, kde je segregace tvořena ve vlastním uličním prostoru,
- plně segregovaný systém na zvláštním tělese mimo ostatní dopravní média v okrajových částech města či novostavbách.

Pouliční tramvajový systém je řešen variantně v návaznosti na koncepční řešení SJD a rozvojové plochy v území s doplněním o nové úseky či prodloužení stávajících tras a doplněním ploch pro vozovny:

VARIANTY I, II, III

- Prodloužení trati Řečkovice – Ivanovice
- Prodloužení trati Merhautova – Lesná a propojení Generála Píky – Merhautova
- Obnovení trati Stará Líšeň – Holzova
- Přeložení trati v „Trianglu Olomoucká“ v návaznosti na systém Park and Ride
- Průraz Mendlovo náměstí – Hybešova
- Mendlovo náměstí
- Nová tramvajová trať Mendlovo náměstí – Komenského náměstí tunelovým úsekem
- Prodloužení trati Starý Lískovec – Bosonohy
- Úprava tramvajové trati Veslařská v rámci křižovatky MÚK Veslařská
- Úprava tramvajové trati OBI v rámci křižovatky MÚK OBI

- Prodloužení tramvajové trati Bystrc – Kamechy
- Dostavba vozovny Medlánky
- Satelitní vozovna Líšeň v rámci Technického muzea
- Vozovna Bosonohy

VARIANTA I

- Úprava v rámci přestavby křižovatky Cejl – Francouzská ulicí Jana Svobody
- Propojení Stará Osada – Táborská ulicí Gajdošovou
- Úprava tramvajové trati Branka v rámci křižovatky MÚK Branka – segregace tramvajové trati
- Prodloužení trati Mariánské náměstí – Přízřenice
- Nová tramvajová trať Bulvár – ŽUB – Heršpická
- Propojení Hybešova – Bulvár
- Nová tramvajová trať Osová – Kampus
- Přeložka tramvajové trati Sochorova – Stránského
- Vozovna Horní Heršpice

VARIANTA II, III

- Úprava smyčky Juliánov
- Nová tramvajová trať ŽUB – Přízřenice
- Vozovna Přízřenice, na hranici města s Modřicemi
- Nová tramvajová trať Krematorium – Kampus

9.2.3.3. Trolejbusový a autobusový systém

Trolejbusové tratě jsou navrženy jako nosné především v tangenciálních směrech s dotykem centrální oblasti. Síť je rozšířena o tyto trasy:

- Prodloužení trati v Bystrci z Černého na Šťouračovu
- Prodloužení trati Petra Křivky – Bosonohy
- Prodloužení trati Chironova – Starý Lískovec
- Prodloužení trati Osová – železniční stanice Starý Lískovec
- Prodloužení trati Kampus – Kamenice – Vinohrady – heršpická – Vodařská – ŽUB
- Prodloužení trati Mendlovo náměstí – ŽUB
- Prodloužení trati Pálavské náměstí – ŽUB
- Nová trať Slatina – Černovická terasa – ŽUB
- Nová trať Tomkovo náměstí – Vinohrady areálem Zbrojovky
- Nová trať ŽUB – Horní Heršpice – Přízřeníce – pouze ve Variantě I

Autobusový systém:

- rozšíření areál vozovny Medlánky pro autobusovou dopravu,
- kapacitní terminál dálkové autobusové dopravy v rámci objektu nového osobního nádraží (ŽUB).

9.2.3.4. Záchytný systém Park and Ride

Plochy a objekty Park and Ride jsou situovány na hlavních příjezdových kapacitních komunikacích v návaznosti na kolejovou VHD. Nosné plochy pro koncepci Park and Ride v rámci samostatných dopravních ploch jsou:

- Nový Lískovec – Jihlavská – směr D1 Praha
- Hněvkovského – variantně dle umístění tramvajové trati, ve Variantě I na ulici Hněvkovského, ve Variantách II a III pak u MÚK Brno Jih – směr D1, D2 Bratislava
- Triangl Olomoucká – směr D1 Olomouc
- Bystrc R43 – směr R43 Svitavy – ve Variantě I a II, ve Variantě III regionální vazby
- Královo Pole nádraží – směr R43 Svitavy
- Líšeň – regionální vazby

Prioritní je kapacitní Park and Ride při křížení D1 a D2 – MÚK Brno Jih v návaznosti na tramvajový systém, dále Jihlavská v návaznosti na prodlouženou tramvajovou trať do Bosonoh a Triangl Olomoucká s přeložkou tramvajové trati.

9.2.3.5. Rozdíly variant

Koncepční rozdíly systému VHD jsou v charakteru nosného média SJD, jakožto výhledového hlavního nositele kapacitní kolejové dopravy.

- Varianta I vytváří předpoklady pro zapojení SJD do systému regionální železnice formou IDS JMK s napojením do železničních tratí.
- Varianta II a III vytváří předpoklady pro zapojení SJD do systému tramvajového, tedy s napojením do tramvajových tratí města Brna.

Na oba systémy navazuje shodná koncepce pouliční tramvaje a doplňkových systémů trolejbusové a autobusové dopravy.

Koncepce veřejné hromadné dopravy je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma**.

9.2.4. ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Železniční doprava je tvořena železničním systémem konvenční železnice, systémem příměstské železnice ve Variantě I ve formě SJD a systémem vysokorychlostní železnice včetně zastávek a stanic. Systém tedy zahrnuje dráhy mezinárodní včetně vysokorychlostních, celostátní, regionální a vlečky včetně územních potřeb a rezerv.

Vysokorychlostní tratě:

- Praha (Norimberk, Drážďany, Berlín) ve dvou variantách:
  - Varianta I a III jižní stopa v koridoru D1
  - Varianta II severní stopa
- Vídeň – trať je zaústěna do Břeclavské trati
- Ostrava – trať je zaústěna do modernizované Přerovské trati

Variantní řešení vysokorychlostních tratí; ve Variantě II severní stopa, ve Variantách I a III stopa jižní.

Součástí celostátní dráhy jsou tratě č:

- 240 Brno – Jihlava
- 244 Brno – Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou
- 250 Brno – Kutná Hora
- 250 Brno – Břeclav – Kúty – I. tranzitní koridor
- 260 Brno – Česká Třebová – I. tranzitní koridor
- 300 Brno – Přerov
- 340 Brno – Veselí nad Moravou

Železniční stanice a zastávky pro nástup a výstup cestujících:

- Železniční stanice Brno-hlavní nádraží – posun
- Železniční stanice Brno-Slatina – rekonstrukce
- Zastávka Brno-Židenice – rekonstrukce a posun nástupišť ve vazbě na IDS
- Zastávka Brno-Černovice bude přesunuta blíže k ulici Olomoucká
- Zastávka Brno-Starý Lískovec – nová zastávka ve vazbě na elektrifikaci trati a systém IDS
- Zastávka Brno-Vídeňská – nová zastávka
- Zastávka Brno–Černovická terasa – nová zastávka
- Zastávka Brno–Letiště Tuřany – nová zastávka v rámci modernizace trati Brno – Přerov
- Železniční stanice Brno-Chrlice (ve Variantě I úprava v rámci SJD)
- Zastávka Brno-Lesná
- Železniční stanice Brno-Královo Pole
- Zastávka Brno–Řečkovice

Regionální doprava zahrnuje šest paprsků, které vedou po stávajících železničních tratích, které jsou zavedeny do přestavovaného železničního uzlu Brno. Varianta I paprsky jedna a čtyři vede na území města samostatnou tratí v rámci SJD. Přivedení jednotlivých paprsků do uzlu je následující:

- Paprsek č. 1 – trať 250 ze směru Tišnov, Kuřim ze severu – zaústěn v rámci SJD (Varianta I)
- Paprsek č. 2 – trať 260 ze směru Letovice – zaústěn po trati do uzlu ze severovýchodu
- Paprsek č. 3 – trať 300 ze směru Holubice, Vyškov – zaústěn po trati do uzlu z východu
- Paprsek č. 4 – trať 340 ze směru Slavkov z jihu – zaústěn v rámci SJD (Varianta I)
- Paprsek č. 5 – trať 250 ze směru Hustopeče, Břeclav – zaústěn po trati do uzlu z jihu
- Paprsek č. 6 – trať 240 ze směru Střelice – zaústěn po trati do uzlu ze západu

Je navrženo vybudování nákladového průtahu mimo osobní a odstavné nádraží v rámci I. tranzitního koridoru.

Železniční stanice Brno-Maloměřice je stabilizována jako rozhodující v systému nákladové dopravy a to jako seřaďovací nádraží a pro vlakotvorbu.

Územní plán rozvíjí kombinovanou přepravu. Stabilizuje stávající kontejnerové překladiště napojené do Železniční stanice Brno jih s možností rozšíření a realizací nového překladiště v prostoru stávající Železniční stanice Brno jih. Jsou navrženy nové plochy – lokality Přízřenice a Dolní Heršpice, kde je možná překládka kontejnerů či systém RO-LA. Podmínkou těchto areálů je realizace mimoúrovňového napojení na sil. I/52 jako MÚK Moravanská.

Územní plán stabilizuje a navrhuje tyto vlečkové systémy:

Přípojná železniční stanice Brno – Maloměřice:
- vlečka Českomoravský cement a.s. – částečně redukována

Přípojná železniční stanice Brno – Královo Pole:
- Dopravní podnik města Brna s.p. – stabilizace
- Montážní základna ST Tišnov – stabilizace
- Královopolská strojírna a.s. – stabilizace
- Teplárny Brno, Provoz Červený Mlýn a.s. – stabilizace
- Automatizace železniční dopravy, s.r.o. – stabilizace

Přípojná železniční stanice Brno hl.n. odsunutá:
- BVV a.s. – zrušena
- FERAMO Metallum International s.r.o. – zachována s úpravou
- Kovošrot – zachována s úpravou
- FERONA 2000 a.s. stabilizace s úpravou
- TECHNOART a.s. – zrušena

Přípojná Železniční stanice Brno – jih:
- ČSKD INTRANS Praha . a.s. – stabilizace

Přípojná železniční stanice Brno – Slatina:
- Areal Slatina a.s. – redukce na jednu kolej
- Česká správa letišť s.p. – stabilizace s napojením průmyslové zóny Šlapanice
- ŽS Brno – stabilizace
- Zetor a.s. – stabilizace a rozšíření do spalovny

Přípojná železniční stanice Brno – Chrlice:
- UNIBETON a.s. – stabilizace
- ZEZANA a.s. – stabilizace s napojení průmyslové zóny Tuřany

Přípojná žst.Brno hl.n., oblast Židenice:
- Šmeral Brno a.s. – stabilizace
- ALSTOM Power s.r.o. – stabilizace
- Teplárny Brno a.s. – ve Variantě I zrušen provoz
- Škrobárny Reality a.s. – zrušena
- Linde Techplyn – ve Variantě I zrušen provoz
- Zbrojovka Brno a.s. – stabilizace části vlečky

Přípojná železniční stanice Modřice – vlečky na území města Brna:
- PASO Brno a.s. – stabilizace
- FIRESTA a.s. – stabilizace
- FERONA a.s. – stabilizace

Koncepce železniční dopravy je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma**.

9.2.5. LETECKÁ DOPRAVA

Letecká doprava je na území města Brna tvořena systémem dvou letišť a šesti heliportů s jejich provozním režimem.
- Letiště Tuřany je stabilizované a je vymezeno pro mezinárodní i vnitrostátní leteckou dopravu. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze.
- Letiště Medlánky je stabilizované a je vymezeno prioritně pro sportovní letecký provoz, rekreační letecký provoz a výukové letecké služby. Vzletové a přistávací dráhy letiště jsou potvrzeny v současné poloze.

- V areálech nemocnic (fakultní nemocnice Bohunice, Fakultní dětská nemocnice, Sv. Anna – dostavba) je přípustný provoz letecké záchranné služby.
- Stabilizace stávajícího Heliportu IBC Brno.

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

Koncepce letecké dopravy je zobrazena ve **výkrese č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy**.

9.2.6. LODNÍ DOPRAVA

Lodní doprava je tvořena vodní cestou Brněnské přehrady, která je stabilizovaná v současné poloze. Je určena pro osobní a rekreační vodní dopravu.

Plochy určené pro přístav, opravárenské a servisní středisko jsou stabilizované v lokalitě Přístav Bystrc.

Plochy pro 11 zastávek pravidelné lodní dopravy jsou stabilizované. Jedná se o tyto zastávky:
- Bystrc Přístaviště – VHD
- Kozí Horka – IDS
- Sokolské koupaliště
- U kotvy – IDS
- Osada
- Rokle – IDS
- Cyklistická
- Hrad Veveří – IDS
- Mečkov
- Skály
- Veverská Bitýška – IDS

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

Koncepce lodní dopravy je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2b. Veřejná hromadná doprava – schéma**.

9.2.7. CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Koridory cyklistické dopravy jsou vymezeny cyklistickými trasami.

Cyklistická doprava je vedena vymezenými koridory. V těchto koridorech se ukládá povinnost realizace kontinuálních opatření pro provoz cyklistů a to stavební či dopravně-organizační.

Podmínečně je přípustné řešení v jiné (blízké) poloze (mimo vymezenou trasu) za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení s napojením na okolní napojení cyklistických tras.

Realizace doplňkových cyklistických tras mimo stanovený systém je přípustná dle regulativů ploch a zachování obslužnosti území a objektů.

Páteřní cyklistické koridory:
- Svratecká
- Svitavská
- Starobrněnká
- Studentská
- Průmyslová

Hlavní cyklistické koridory:
- Líšeňská
- Severní centrální
- Východní centrální
- Jižní centrální
- Západní centrální
- Vranovská
- Severní rekreační
- Východní rekreační

- Jižní rekreační
- Západní rekreační

Koridory cyklistické dopravy jsou vymezeny cyklistickými trasami.

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

Koncepce cyklistické dopravy je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2c. Cyklistická.doprava – schéma**.

9.2.8. PĚŠÍ DOPRAVA

Vymezené polohy koridorů významných propojení ukládá povinnost zajistit vstup či prostupnost územím, případně realizovat infrastrukturu v takové poloze, aby bylo možné prostup zrealizovat dle požadavků územního plánu.

Podmínečně je přípustné řešení v jiné (blízké) poloze (mimo vymezený koridor) za podmínky, že plnohodnotně nahradí požadované propojení s napojením na okolní napojení pěších tras.

Varianty nemají v této části dopravy koncepční rozdíly.

Koncepce pěší dopravy je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2d. Pěší doprava – schéma**.

9.2.9. DOPRAVA V KLIDU

K účelům parkovacích ploch a objektů pro obsluhu centra jsou určeny tyto prioritní lokality:

- Janáčkovo divadlo
- Benešova – Koliště
- ulice Besední
- ulice Údolní
- Mendlovo náměstí
- Proluka Pekařská
- Nové Sady – Úzká
- Anenská
- Moravské náměstí
- Obilní trh

Územní plán umožňuje podmínkami využití území a specifickými podmínkami využití umisťování kapacitních převáženě podzemních parkovacích objektů ve vnitroblocích, případně na volných plochách.

Územní plán vymezuje plochu pro Truck centrum (veřejné odstavení kamionů): plochu napojená na dálnici D1 při ČSPH ve směru na Ostravu před MÚK Průmyslová-Řipská-D1.

Koncepce dopravy v klidu je zobrazena ve **výkresech č. 2.2. Souhrnný výkres dopravy** a **S.2.2a Automobilová doprava – schéma**.