

Studie technických dopadů dopravně zklidněného prostoru před hlavním nádražím

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

**Vysoké učení technické v Brně
Fakulta stavební
Ústav pozemních komunikací**

červen 2016

Identifikační údaje

Název práce:	Studie technických dopadů dopravně zklidněného prostoru před hlavním nádražím
Objednatel:	Statutární město Brno Odbor dopravy Magistrátu města Brna (OD MMB)
Posuzovaná lokalita:	Jihomoravský kraj Okres Brno-město Městská část Brno – střed Katastrální území Město Brno, Trnitá ulice Nádražní, Benešova, Uhelná
Zpracovatel:	Vysoké učení technické v Brně <i>je součástí veřejné vysoké školy, která vznikla ze zákona (zákon č.111/98 Sb.) a nezapisuje se do obchodního rejstříku</i> Fakulta stavební Ústav pozemních komunikací Veveří 331/95 602 00 Brno IČO: 00216305 DIČ: CZ00216305
Vypracoval:	Ing. Martin Smělý Ing. Martin Všetečka , Ph.D. Ing. Martin Novák Ing. Michal Radimský , Ph.D.
Verze / datum:	2. / 10. červen 2016

Obsah

Identifikační údaje	1
1 Podklady	3
2 Popis stávajícího stavu.....	3
2.1 Pěší doprava	3
2.2 Veřejná doprava	4
2.3 Cyklistická doprava.....	5
2.4 Automobilová doprava.....	5
3 Dopravní průzkum	7
4 Předchozí návrhy	7
5 Hodnocení relevantních variant organizace dopravy	10
5.1 Jednotlivé složky dopravy.....	10
5.2 Varianty organizace dopravy	11
5.3 Systém podchodů – přístup do zánadražního prostoru	20
5.4 Bariéry pěšího pohybu v Nádražní ulici	21
5.5 Dopad omezení v ulici Nádražní na okolní dopravní síť	21
6 Návrh úprav včetně etapizace a odhadu nákladů.....	23
7 Manažerské shrnutí	24

PŘÍLOHY

Výkresová část

PŘÍLOHA B.1: Situace DIO 1:1000	
---------------------------------------	--

Podkladová část

PŘÍLOHA C.1: Výsledky dopravních průzkumů	
PŘÍLOHA C.2: Výstupy z dopravního modelu (BKOM)	
PŘÍLOHA C.3: Protokoly kapacitních posudků dle TP 235	
PŘÍLOHA C.4: Fotodokumentace	

Dokladová část

PŘÍLOHA D.1: Vyjádření Drážního úřadu ČR.....	
PŘÍLOHA D.2: Zápis a prezenční listiny výrobních výborů	

1 Podklady

Dokumentace poskytnutá zadavatelem

- Regulační plán MPR
- Studie RAW
- Studie Revitalizace podchodu
- PD oprav chodníků podél nádražní budovy a na ulici Benešova

Předpisy

- Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- TP 235 Kapacita světelně řízených křižovatek

2 Popis stávajícího stavu

Řešenou lokalitou je předprostor hlavního nádraží v Brně, tzn. ulice Nádražní a přilehlá ulice Benešova. Řešeny jsou i funkční návaznosti na okolní ulice, zejména na část ulice Uhelné, která se při pohledu z centra města nachází za nádražím.

Lokalitu lze považovat za hlavní uzel veřejné dopravy na území města, a to jednak z důvodu přítomnosti hlavního nádraží, ve kterém zastavují všechny vlaky osobní dopravy, a jednak z důvodu topografie tramvajové sítě, která má radiální charakter, takže přestupní vazby třech nejzatíženějších linek (1, 8 a 12) se odehrávají právě na Nádražní ulici (kromě zastávky Hlavní nádraží i blízká zastávka Nové Sady). Význam uzlu zvyšují městské a příměstské linky trolejbusů a autobusů se zastávkami Hlavní nádraží a Úzká a dálkové linky autobusů se zastávkou Benešova (tzv. staré autobusové nádraží). Opomenout nelze ani přímou obsluhu území, a to jak historického centra města, tak komerčních ploch v tzv. Jižním centru (obchodní domy Tesco a Vaňkovka). V pěší dostupnosti je i ústřední autobusové nádraží Zvonařka.

Atraktivita řešeného dopravního uzlu si vybírá svoji daň v jeho značné přetíženosti a následně v jeho nepřívětivosti.

2.1 Pěší doprava

Přednádražní prostor je významnou křižovatkou pěší dopravy. Začíná v něm hlavní trasa pěší zónou, tzn. ulice Masarykova. Zatížení této komunikace je dle průzkumu Brněnských komunikací téměř 60 tisíc osob za den, nejsilnější hodina je od 16:00 do 17:00 (6300 osob). Do prostoru rovněž ústí hlavní pěší trasa do tzv. Jižního centra, která je vedena soustavou podchodů po kolejištém osobního nádraží i pod vlastní ulicí Nádražní. Uvedené dvě trasy nejsou vůči sobě lokalizovány vstřícně a vyvolávají nutnost diagonálního pohybu přes řešenou lokalitu. Z hlediska počtu chodců je ovšem zásadní uzel veřejné dopravy, který celou oblast lidmi saturuje.

Podélný pohyb chodců po ulici Nádražní není významně omezen, příčný pohyb je naopak omezen velmi, neboť chodci musejí překonat čtyři tramvajové koleje a dva jízdní pruhy (po jednom na každé straně ulice). Na západní straně zastávek Hlavní nádraží a zároveň v ústí ulici Masarykovy je přechod pro chodce, na východní straně zastávek je podchod pokračující dále pod kolejištěm osobního nádraží. Přechod pro chodce je silně zatížen, a to jak chodci, tak vozidly. Při pozorování působí chování účastníků provozu velmi nebezpečně (rychlá jízda tramvaje, nerozhlížení se chodců, vynucování si průjezdu dlouho čekajícími řidiči motorových vozidel). Objektivně, při pohledu do map nehodovosti, však tento přechod není nehodovější než zbytek řešené lokality. Na východní straně je nutné při chůzi mezi nástupišti využít

podchod, což není s ohledem na tracenou výšku mnoha lidmi akceptováno a obcházení zábradlí a chůze po kolejích jsou zde zcela běžné. Použití podchodu je výhodné pro chodce, kteří pokračují přímo na nástupiště hlavního nádraží (a nepotřebují se dostat do výpravní budovy) nebo do prostoru za hlavní nádraží.

2.2 Veřejná doprava

Ulicí Nádražní je vedena čtyřkolejná tramvajová trať, která je na východě napojena na trať v ulicích Benešova, Křenová a Dornych a na západě v ulicích Nové Sady, Hybešova a Husova. V polovině 4kolejného úseku se připojuje trať z ulice Masarykovy. Propojení uvedených tratí zajišťuje celkem 26 výhybek, jejichž archaická konstrukce a zabezpečení snižuje rychlost dopravy a prodlužuje rozestupy mezi vlaky. Otáčení tramvají je možné v blízkých smyčkách Nové Sady, Malinovského náměstí a Zvonařka.

Čtyři nástupní hrany, které jsou pro tramvajovou dopravu jsou v uzlu Hlavní nádraží k dispozici, mají každá délku cca 65 m, což stačí ke stanicování dvou běžných vlaků (1 vůz KT8D5 nebo 2 vozy T3). Při současném stanicování běžného a delšího vlaku (např. Varia LFR2.E + LFR.E 40 m) jsou již zadní dveře mimo nástupní hranu. Dále jsou v uzlu k dispozici dvě nástupní hrany na spojovací trati Křenová – Benešova a dvojice zastávek (bez jakékoli stavební úpravy) v ústí ulice Masarykovy – tyto čtyři zastávky jsou bez pravidelné tramvajové linky.

Dopravní zatížení zastávek je vysoké (dle jízdního řádu během pracovního dne):

1. kolej – 45 vlaků za hodinu
2. kolej – 42 vlaků za hodinu
3. kolej – 29 vlaků za hodinu
4. kolej – 32 vlaků za hodinu

Důsledkem silného dopravního zatížení a zároveň silného přepravního zatížení (dlouhá doba stanicování, na 4. koleji dle průzkumu průměrně 38 sekund) je časté přetížení, kdy vlaky musejí v prostoru před zastávkami čekat na jejich uvolnění, samozřejmě s negativním vlivem na cestovní dobu a především na její subjektivní vnímání. Dobu zdržení zvyšuje celkem 26 výhybek propojujících 7 tratí zaústěných do uzlu Hlavní nádraží a Nové Sady, jejichž archaická konstrukce a zabezpečení snižuje rychlost dopravy a prodlužuje rozestupy mezi vlaky.

V rámci řešené oblasti je k dispozici také čtveřice nástupních hran zastávky Nové Sady, která slouží pro urychlení přestupu v některých relacích a rovněž ke krátkému přístupu na V. a VI. nástupiště hlavního nádraží.

Trolejbusy a expresní autobusová linka na letiště mají ve své smyčce k dispozici dostatečně dlouhou nástupní hranu, ke které přiléhá dvoupruhová komunikace umožňující i krátkodobé odstavení autobusu.

Na Benešově ulici je jedno ze dvou brněnských nádraží pro dálkovou autobusovou dopravu, v současnosti využívané především (ale nejenom) žlutými autobusy společnosti Student Agency (obchodní název Regiojet). Cestujícími je autobusové nádraží Benešova oproti nádraží Zvonařka oblíbeno z důvodu výrazně lepšího napojení na ostatní veřejnou dopravu, proto je dopravci využíváno i přes existenci novějšího a většího nádraží Zvonařka. Běžně používané autobusy pro dálkovou dopravu mají výšku 4 metry (např. Irizar i8 3 980 mm), což vylučuje příjezd pod viaduktem v prodloužení ulice Křenové, takže je nutné přijíždět přednádražním prostorem.

V řešené lokalitě jsou dvě stanoviště náhradní autobusové dopravy Českých drah. Jedno je v těsné blízkosti výpravní budovy ve směru k viaduktu a ulici Křenové; příjezd k tomuto stanovišti. Druhé je na parkovišti u křižovatky ulic Uhelné a Úzké a z výpravní budovy je vzdáleno cca 300 m.

Uzel Hlavní nádraží je rovněž hlavním přestupním uzlem nočních autobusových linek – v jeden čas se sjíždí 22 autobusů (5 vozů na každé ze 4 zastávek/kolejí pro tramvaje a navíc 2 vozy na stanovišti náhradní dopravy ČD). Kromě toho přijíždějí na některé rozjezdy další spoje. Dle pozorování je délka

nástupních hran tramvajových zastávek nedostatečný a pátý vůz stojí mimo nástupní hranu. Rovněž byla zaznamenaná stížnost, že není možné stihnout přestup na autobus stojící na stanovišti ND ČD.

2.3 Cyklistická doprava

Průjezd cyklistů je umožněn v hlavním dopravním prostoru, což je vzhledem k nízké rychlosti dopravního proudu ovlivněné množstvím přechodů vhodné.

2.4 Automobilová doprava

Ulice nádražní má funkci obslužnou i dopravní (tranzitní). Kvůli silně zatíženým přechodům pro chodce dochází dle nárazově ke vzniku kongescí po celé délce Nádražní ulice. Průjezd je zatížen několika dopravními závadami – kromě zmíněných přetížených přechodů je to odbočení z Nádražní do Benešovy ulice realizované přes zhlaví tramvajového terminálu a následný přechod pro chodce, kdy vozidla musejí čekat na tramvajovém páse a tím blokovat průjezd tramvaje. V opačném směru je to levé odbočení od viaduktu v prodloužení Křenové směrem do ulice Nádražní.

Dopravní zatížení lze rozdělit na následující složky.

Obsluha pěší zóny (Masarykova ulice). Kvůli topografii uliční sítě vzniklé za zcela jiné situace (existence pouze nemotorové dopravy, hradební systém) je příjezd do jižní části pěší zóny koncentrován právě do ulice Masarykovy, která je (ze stejných důvodů) i rušnou pěší trasou a vede jí tramvajová trať. Celodenní vjezd do pěší zóny je dovolen MHD, cyklistům a vozidlům s povolením MMB. Od 17 do 9 hodin je povolen vjezd dopravní obsluhy, od 11 do 13 navíc zásobování vybranými potravinami. Hmotnost vozidel (mimo MHD) je omezena na 3,5 t.

Obsluha ulice Bašty. Jde o 160 metrů dlouhou slepou ulici, jiný příjezd není fyzicky možný. Vjezd do ulice je osazen značkou Zákaz vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhu a vozidel s povolením MMB.

Parkoviště a obsluha areálu Malé Ameriky. Do ulice Nádražní v blízkosti V. nástupiště je situován vjezd do druhého podlaží areálu bývalého železničního skladiště s neoficiálním názvem Malá Amerika. Skladiště je architektonicky atraktivní a je nyní používáno pro příležitostné kulturní akce. Lze předpokládat, že nové využití bude zesilovat, což bude klást nároky na dopravní obsluhu. Prostor vjezdu je nyní využíván jako veřejné placené parkoviště pro cca 40 vozidel. Provozovatelem je soukromý subjekt.

Parkoviště u pošty. Na drážním pozemku mezi V. nástupištěm, poštovními kolejemi a budovou pošty je nyní v provozu veřejné placené parkoviště pro cca 25 vozidel. Provozovatelem je soukromý subjekt. Vzhledem k těsné blízkosti výdejního místa nedoručených zásilek je parkoviště vhodné pro zákazníky pošty – ti ovšem dle pozorování místo placeného stání raději krátkodobě parkují na chodníku.

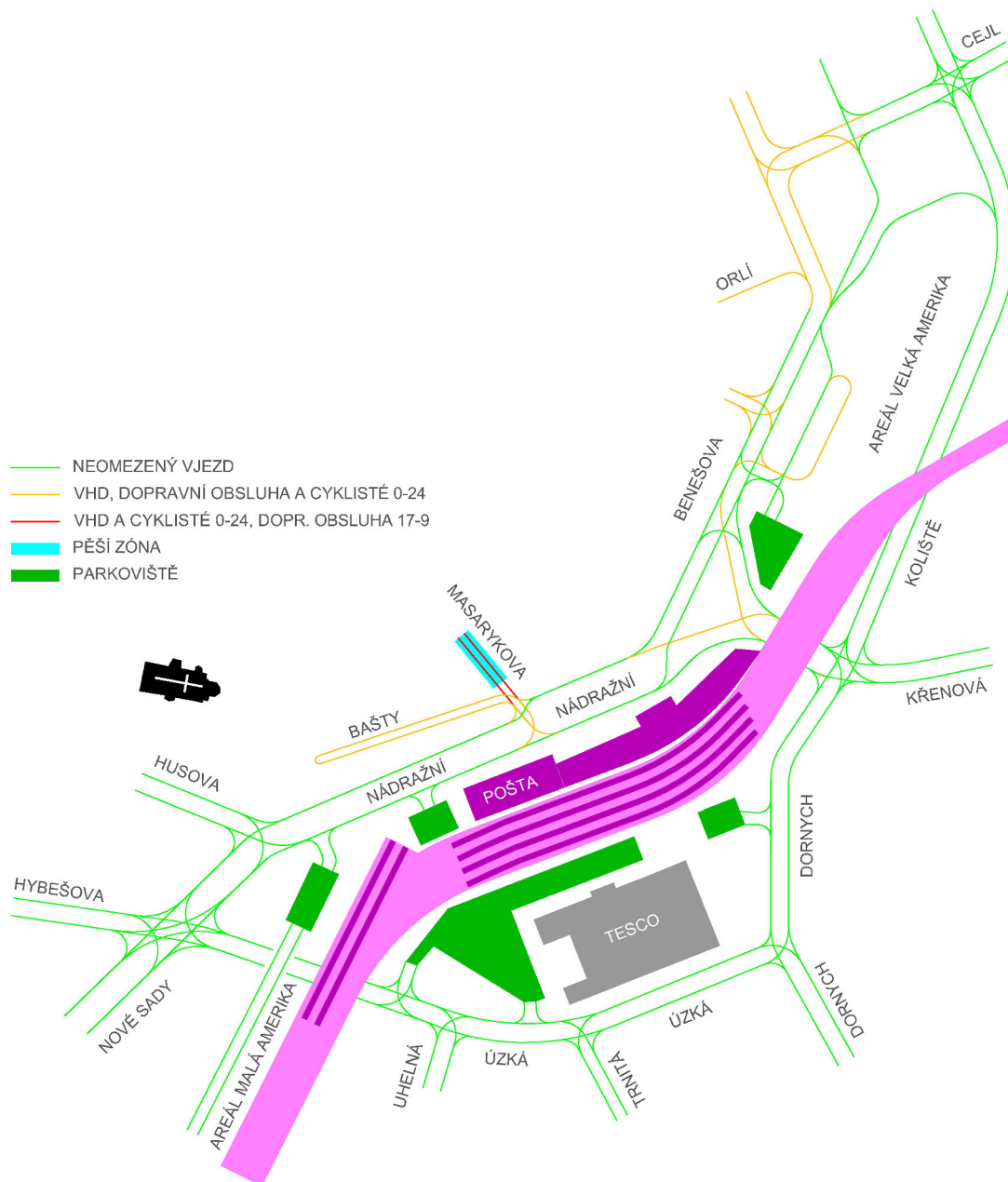
Poštovní vozidla. Denně obsluhu poštu Brno 2 dle sdělení České pošty cca 50 vozidel.

Vozidla zastavující a stojící před výpravní budovou. Jedná se o řidiče využívající dvě místa K+R, vozidla taxislužby i služební vozidla policie.

Vozidla parkující na ulici Nádražní, celkem jde o 30 míst.

Tranzit. Jde o vozidla neuvedená výše, tzn. vozidla, která ulicí Nádražní pouze projíždí namísto využití prvního městského okruhu v trase Úzká – Dornych – Koliště. Pouze při jízdě z Křenové ulice

směrem k ulicím Husově, Hybešově či Novým Sadům není možné prvního okruhu využít, protože levé odbočení z Křenové na městský okruh (ulice Dornych) je zakázáno. Informativní dopravní značení doporučuje místo zakázaného levého odbočení využít trasu Křenová – Masná – Zvonařka – Dornych.



3 Dopravní průzkum

Po dohodě s objednavatelem byly provedeny dva krátkodobé dopravní průzkumy.

První byl realizován v úterý 19. dubna od 15:00 do 17:00 a byl zaměřen na podíl tranzitujících vozidel. Průzkum byl proveden ručně se zápisem do formuláře. Zaznamenány byly všechny průjezdy ulicí Nádražní a dále vozidla spadající do níže uvedených složek dopravní obsluhy. Rozdíl mezi nimi je tranzit.

kategorie	voz/2h	podíl
CELKEM	786	100 %
TRANZIT	590	76 %
OBSLUHA	191	24 %
zastavující/stojící před výpravní budovou	58	7 %
parkující u výdejny nedoručené pošty	35	4 %
parkující/vjíždějící na Malé Americe	28	3 %
autobusy Student Agency	15	2 %
ostatní autobus (NAD ČD)	19	2 %
taxi parkující před výpravní budovou	17	2 %
poštovní vozidla	6	1 %
dopravní obsluha Masarykova	10	1 %
dopravní obsluha Bašty	3	0 %

Dopravní průzkum prokázal předpoklad, že dominuje tranzitní doprava. Jednosměrná hodinová intenzita činí necelých 400 vozidel, což je 8,8 % denní intenzity dle podkladů Brněnských komunikací – 8,8 % odpovídá podílu špičkové hodiny na celodenní intenzitě dle měření BKOM.

Druhý průzkum byl realizován v úterý 3. května od 15:10 do 17:10 a byl zaměřen na podíl vozidel jedoucích po Nádražní ulici od Nových Sadů na ulici Benešovu a pod viadukt ve směru k ulici Křenové. 65 % vozidel v době průzkumu pokračovalo ve směru ulice Benešovy, 35 % pokračovalo ve směru k viaduktu.

4 Předchozí návrhy

Ulice Benešova včetně Malinovského náměstí – dopracování územně plánovacího podkladu, Atelier RAW, 2011

Studie řeší území navazující na přednádražní prostor východně. Z hlediska organizace dopravy je významné zobousměrnění severní části ulice Benešovy, které by umožnilo příjezd autobusů na nádraží Benešova od Malinovského náměstí, byť tento příjezd by byl poněkud krkolomný (tři nová levá odbočení jenom v řešené lokalitě). Studie dále navrhuje zúžení stávajících vstupů do podchodu z tramvajových nástupišť a zřízení úrovněového přechodu.

Systém regulace parkování v historickém jádru, BKOM

Dle poskytnutého plánu jsou v řešené oblasti zachovány stávající vjezdy i výjezdy s výjimkou výjezdu bezejmennou ulicí naproti sídlu dopravního podniku, který je navržen ke zrušení.

Revitalizace podchodu pod hlavním nádražím, RGB studio, 2013

Studie zachovává stávající rozměry vstupů do podchodu, což vylučuje zřízení úrovněového přechodu

Revitalizace prostorů před hlavním nádražím, RGB studio, 2013

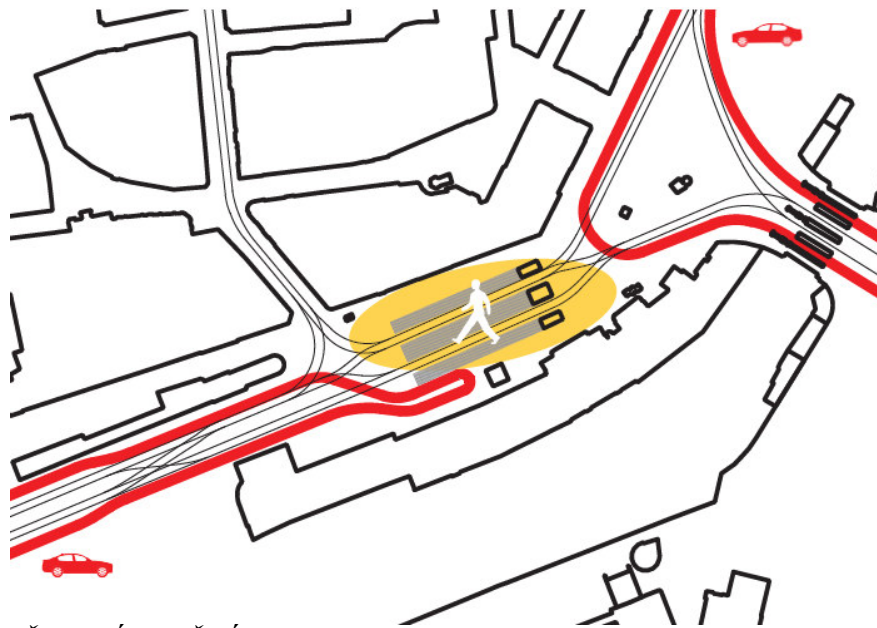
Studie navrhuje mírné zmenšení stávajících vstupů do podchodu a vytvoření úrovněového přechodu. Z hlediska organizace dopravy navrhuje zakázat odbočení z Nádražní do Benešovy a od viaduktu do Nádražní za účelem snížení tranzitu. V další etapě navrhuje přednádražní prostor zcela uzavřít a vozidla otáčet přes koleje jak na západní, tak na východní straně. Průjezd dálkových autobusů se dočasně ponechává po 4. koleji.



Výřez ze studie PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR BRNO, CHYBIK+KRISTOF ARCHITECTS & URBAN DESIGNERS, 2015. Patrná je úprava zastřešení vstupu do podchodů umožňující zřízení přechodu.

PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR BRNO, CHYBIK+KRISTOF ARCHITECTS & URBAN DESIGNERS, 2015

Studie navrhuje fyzické uzavření přednádražního prostoru pro silniční dopravu. Průjezd by tak byl znemožněn i obsluze přilehlých úseků Nádražní a Benešovy ulice – tato vozidla by se otáčela přes tramvajový pás a vracela, odkud by přijela. Tím by se zcela vyloučil tranzit, přestože by obsluha Nádražní a Benešovy nebyla omezena. Zásadní nevýhodou navrženého řešení je nutnost otáčení vozidel přes čtyřkolejný tramvajový pás (a to navíc v místě kolejových rozvětvení), což je nebezpečné pro osoby v otáčejících se automobilech, i v tramvajích. Problematickým je i příjezd dálkových autobusů k nádraží Benešova.



Výřez ze studie PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR BRNO, CHYBIK+KRISTOF ARCHITECTS & URBAN DESIGNERS, 2015.

5 Hodnocení relevantních variant organizace dopravy

Snahou města je omezit, nebo zcela vyloučit automobilovou dopravu z prostoru přednádražního prostoru. Identifikováno bylo několik variant. Nejdříve jsou opatření popsána podle jednotlivých složek dopravní zátěže, dále jsou popsány možné organizace dopravy.

5.1 Jednotlivé složky dopravy

Obsluha pěší zóny (Masarykova ulice). Obsluhu pěší zóny není možné zrušit. Je možné přeměřovat vjezd do jiné části centra, čímž se ovšem pouze problém přesune jinam, protože i ostatní vjezdy jsou exponované. Dále by se zrušením tohoto vjezdu zvýšila dojezdová vzdálenost v rámci pěší zóny (vozidla by celkově najezdila v pěší zóně větší vzdálenost).

Obsluha ulice Bašty. Jiný příjezd fyzicky neexistuje, obsluhu není možné zrušit ani přeměřovat.

Parkoviště a obsluha areálu Malé Ameriky. Parkoviště je soukromé, tzn. jeho případné zrušení, resp. přemístění by bylo nutno vyjednat s provozovatelem. Nabízí se ovšem možnost přeložit vjezd do areálu o 40 metrů západně jako čtvrtý paprsek křižovatky ulic Nádražní, Husovy a Nové Sady, čímž by se umožnil vjezd i výjezd zcela nezávislý na režimu ulice Nádražní. Připojení by mohlo být řešeno jako samostatný sjezd bez osazení návěstidla SSZ (analogicky k připojení parkoviště před basilikou minor na Mendlově náměstí nebo jako regulérní paprsek řízený SSZ (analogicky k připojení garáží objektu Platinium na křižovatce Veverí a Šumavské).

Parkoviště u pošty. Parkoviště je soukromé, tzn. jeho případné zrušení, resp. přemístění by bylo nutno vyjednat s provozovatelem.

Poštovní vozidla. Obsluha pošty Brno 2 poštovními vozidly je pochopitelně nezbytná a z prostoru Nádražní ulice ji nelze přesunout.

Vozidla zastavující a stojící před výpravní budovou. Příjezd k nádraží je nezbytný pro možnost dovézt někoho na vlak nebo naopak někoho z vlaku vyzvednout – kromě obvyčejné výhodnosti jízdy autem v dané relaci jde o nutnost v případě osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, což není pouze osoba zdravotně postižená, ale i třeba cestující s objemnými zavazadly. Pro pouhý výstup a nástup z/do automobilu lze využít systém a dopravní značku K+R (kiss and ride, „Značka označuje parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob“). Je-li potřeba osobu doprovodit až k vlaku nebo od vlaku, pak je potřeba umožnit krátkodobé parkování. To stejné platí i při čekání na zpožděný vlak. Vhodnou polohou pro toto krátkodobé parkování je stávající parkoviště v zanádražním prostoru, na kterém se připravuje instalace závorového systému ve spolupráci města a obchodního domu Tesco (část pozemků patří městu a část řetězci Tesco). Tarif má umožňovat cca hodinové parkování zdarma – tato doba se dá dle provozních zkušeností měnit. Výhodou tohoto umístění je příjezd neovlivněný regulací vjezdu do Nádražní ulice a velká rozloha umožňující dostatečnou rezervu kapacity – ve stávajícím stavu jsou k dispozici dvě stání K+R, parkoviště v zanádražním prostoru má kapacitu v řádu stovek vozidel. Parkoviště v zanádražním prostoru má zdánlivě horší dostupnost, což ovšem může být kompenzováno otevřením odjezdového podchodu do zanádražního prostoru, zřízením pobočné výdejnky jízdenek a doplnění informačního systému.

Vozidla parkující na ulici Nádražní. Nezbytné je zachování zastavení dopravní obsluhy pro vyložení a naložení nákladu, a to zejména podél domů Nádražní 2 až 8 (severní fronta Nádražní ulice naproti výpravní budově). Parkování lze řešit v zanádražním prostoru. Rezidentní parkování a odstavování vozidel může být umožněno v méně exponované ulici Benešově.

Tranzit. Omezení tranzitu ulic Nádražní bylo prověřeno dopravním modelem Brněnských komunikací, který potvrdil předpoklad, že dopravní zátěž se rozprostře do většího území, než jen na souběžnou trasu 1. městského okruhu (Úzká – Dornych).

Dálkové autobusy na nádraží Benešova. Pro vedení dálkových autobusů (převážně společnosti Student Agency) byly identifikovány následující varianty:

- stávající trasa předjízdným pruhem v přednádražím prostoru
- stávající trasa, ale v přednádražím prostoru vedení po 4. koleji – kapacitní problém, nemožnost současného stanicování dvou vlaků, pokud se mezi ně zařadil autobus
- pod viaduktem v prodloužení ulice Křenové – nutnost nasazení nižších autobusů
- přes Malinovského nám. – vzniká závlek s negativním dopadem na cestovní dobu, do trasy (od dálnice) přibývá 5 dalších levých odbočení (z Opuštěné, z Úzké, z Dornychu, z prodloužení Cejlu, z Benešovy) a autobusy musejí projed buď zklidněnou zónou v prostoru zastávek Malinovského náměstí, nebo musí dojít k přeložce koleje v blokové smyčce Malinovského náměstí tak, aby zde byla možnost jízdy autobusu v opačném směru, než je stávající jednosměrka.
- přeložení linek na ÚAN Zvonařka – Zvonařka má výrazně horší dostupnost ostatní veřejnou dopravou než Benešova.

Výběr řešení ze seznamu variant je do značné míry politickou záležitostí související s požadovanou preferencí veřejné dopravy.

Náhradní autobusy českých drah. Jízda náhradním autobusem je pro železniční cestující sama o sobě komplikací, zejména pokud je zavedena operativně, takže stávající poloha stanoviště vpravo těsně při východu z odjezdové haly výpravní budovy by měla být kvůli své blízkosti ponechána. Příjezd k tomuto stanovišti je především ulicí Nádražní a odjezd viaduktem v prodloužení ulice Křenové – příjezd i odjezd je možné realizovat i opačně za cenu poněkud krkolomného otáčení.

5.2 Varianty organizace dopravy

Níže prezentované varianty vycházejí z kompromisu mezi nutností zachovat dopravní obsluhu a požadavkem na zklidnění přednádražního prostoru. Zohledněna je i praktická otázka (ne)existence dopravního značení a jeho (ne)vymahatelnosti, která se týká zejména organizace se zákazem průjezdu (tranzitu).

Průjezd zakázán.

kategorie	voz/2h	podíl
CELKEM	786	100 %
TRANZIT	590	76 %
OBSLUHA	191	24 %
zastavující/stojící před výpravní budovou	58	7 %
parkující u výdejny nedoručené pošty	35	4 %
parkující/vjíždějící na Malé Americe	28	3 %

autobusy Student Agency	15	2 %
ostatní autobus (NAD ČD)	19	2 %
taxi parkující před výpravní budovou	17	2 %
poštovní vozidla	6	1 %
dopravní obsluha Masarykova	10	1 %
dopravní obsluha Bašty	3	0 %
Po opatření ZBYDE na ulici Nádražní	191	24 %

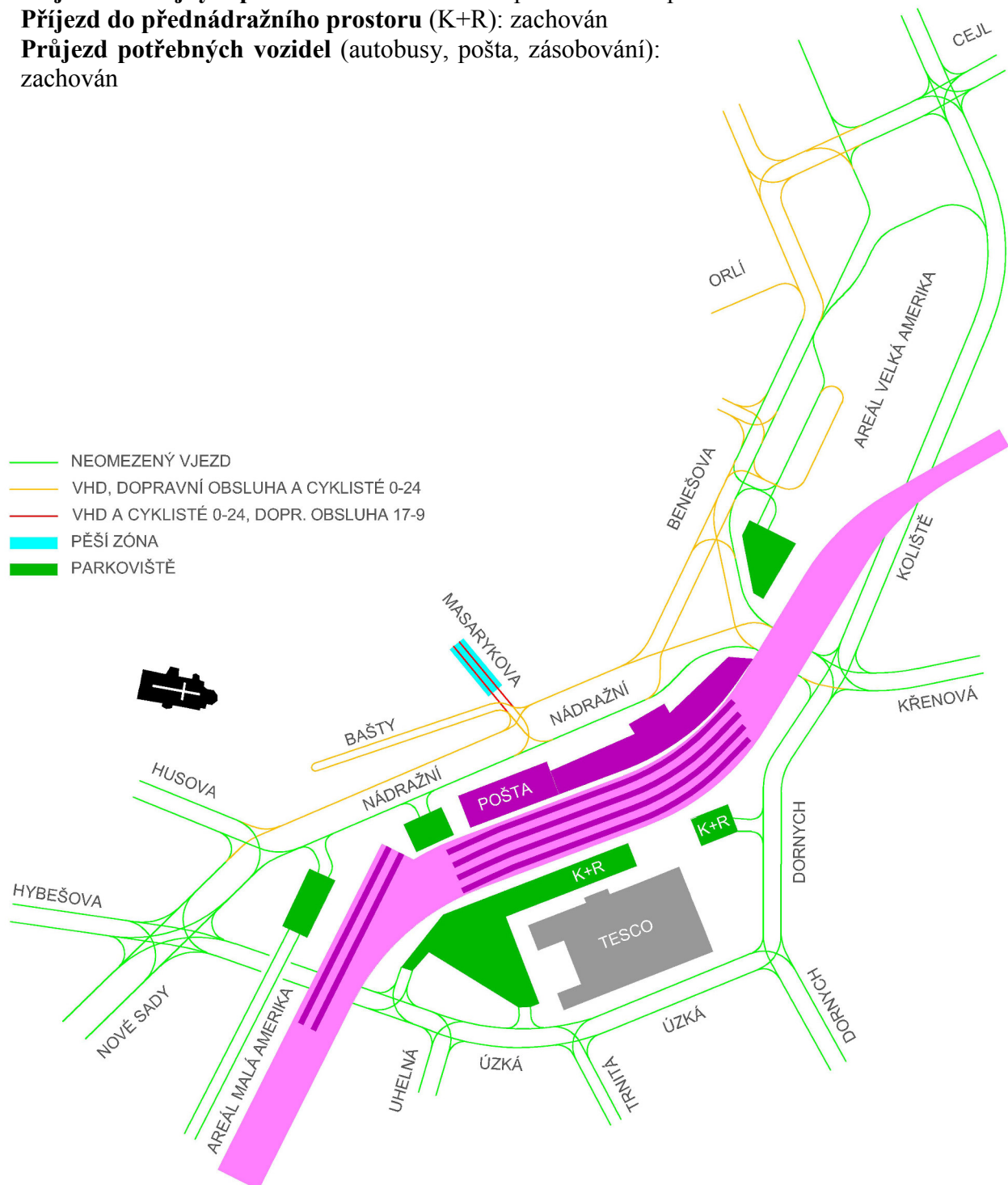
Vjezd povolen pouze dopravní obsluze*.

kategorie	voz/2h	podíl
CELKEM	786	100 %
TRANZIT	590	76 %
OBSLUHA	191	24 %
zastavující/stojící před výpravní budovou	58	7 %
parkující u výdejny nedoručené pošty	35	4 %
parkující/vjíždějící na Malé Americe	28	3 %
autobusy Student Agency	15	2 %
ostatní autobus (NAD ČD)	19	2 %
taxi parkující před výpravní budovou	17	2 %
poštovní vozidla	6	1 %
dopravní obsluha Masarykova	10	1 %
dopravní obsluha Bašty	3	0 %
Po opatření ZBYDE na ulici Nádražní	191	10 %

* Dopravní obsluhou jsou dle vyhlášky "vozidla zajišťující zásobování nebo lékařské, opravárenské, údržbářské, komunální a podobné služby, vozidla přepravující osobu těžce zdravotně postiženou, vozidla taxislužby a vozidla, jejichž řidiči, provozovatelé nebo přepravované osoby mají v místech za značkou bydliště, ubytování, sídlo nebo nemovitost." Dále v textu je do této skupiny v souladu s brněnským statutem quo zahrnuta i veřejná doprava, která ve výčtu explicitně uvedena není.

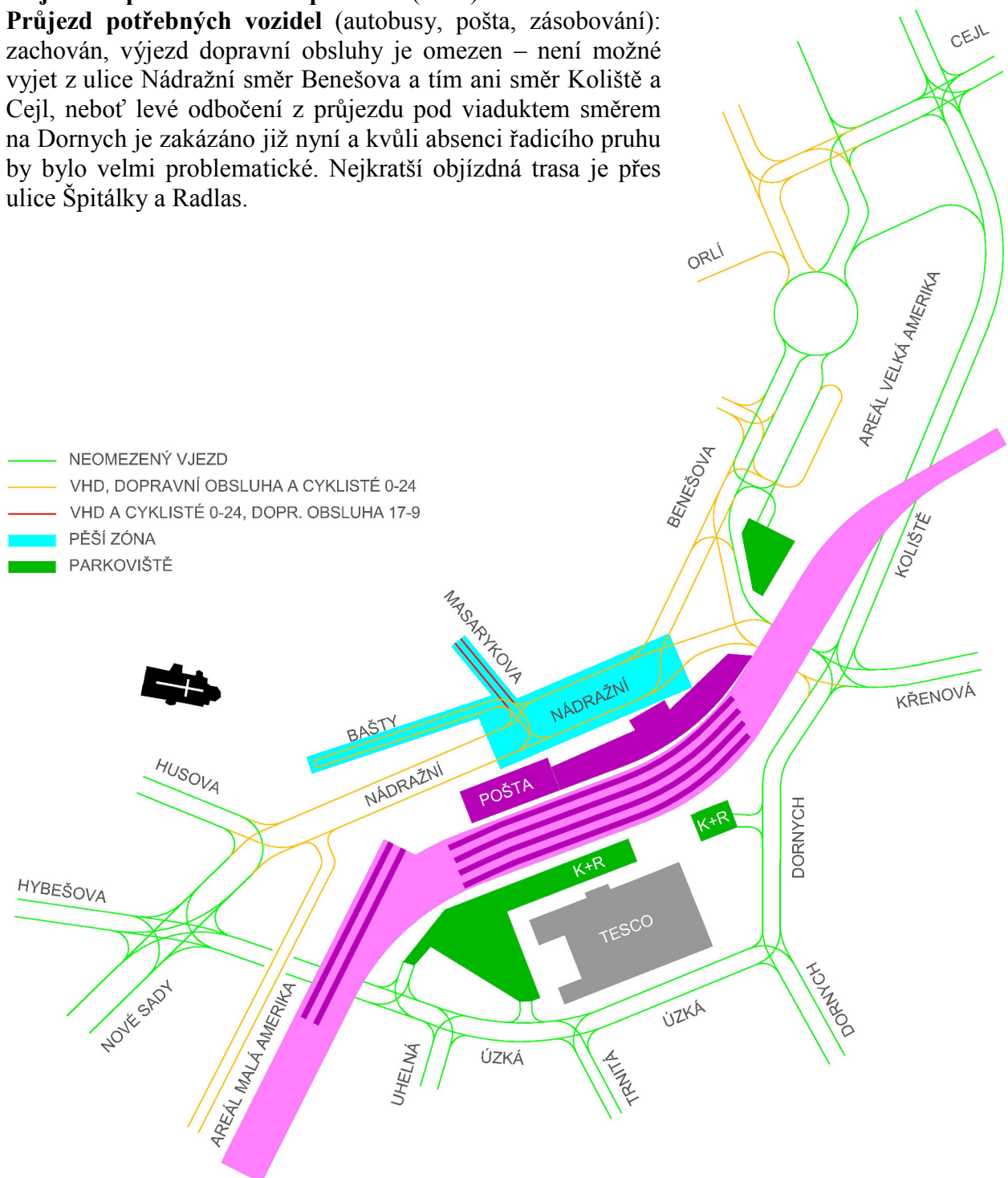
VARIANTA 1: Omezení tranzitu ulic Nádražní

- **Jižní strana** (Nové Sady > Benešova/Křenová): vjezd povolen, zakázán výjezd směr Benešova a Křenová (mimo VHD, dopravní obsluhy a cyklisty) – možno je pouze směr Úzká, čímž se vyloučí smysluplný tranzit
- **Severní strana** (Benešova/Křenová > Nové Sady): vjezd zakázán (mimo VHD, dopravní obsluhy a cyklisty).
- **Prognóza zátěže přednádražního prostoru** ve směru Benešova/Křenová > Nové Sady: Snížení na 25 %.
- **Příjezd k veřejným parkovištím** soukromého provozovatele při ulici Nádražní: zachován
- **Příjezd do přednádražního prostoru (K+R)**: zachován
- **Průjezd potřebných vozidel** (autobusy, pošta, zásobování): zachován



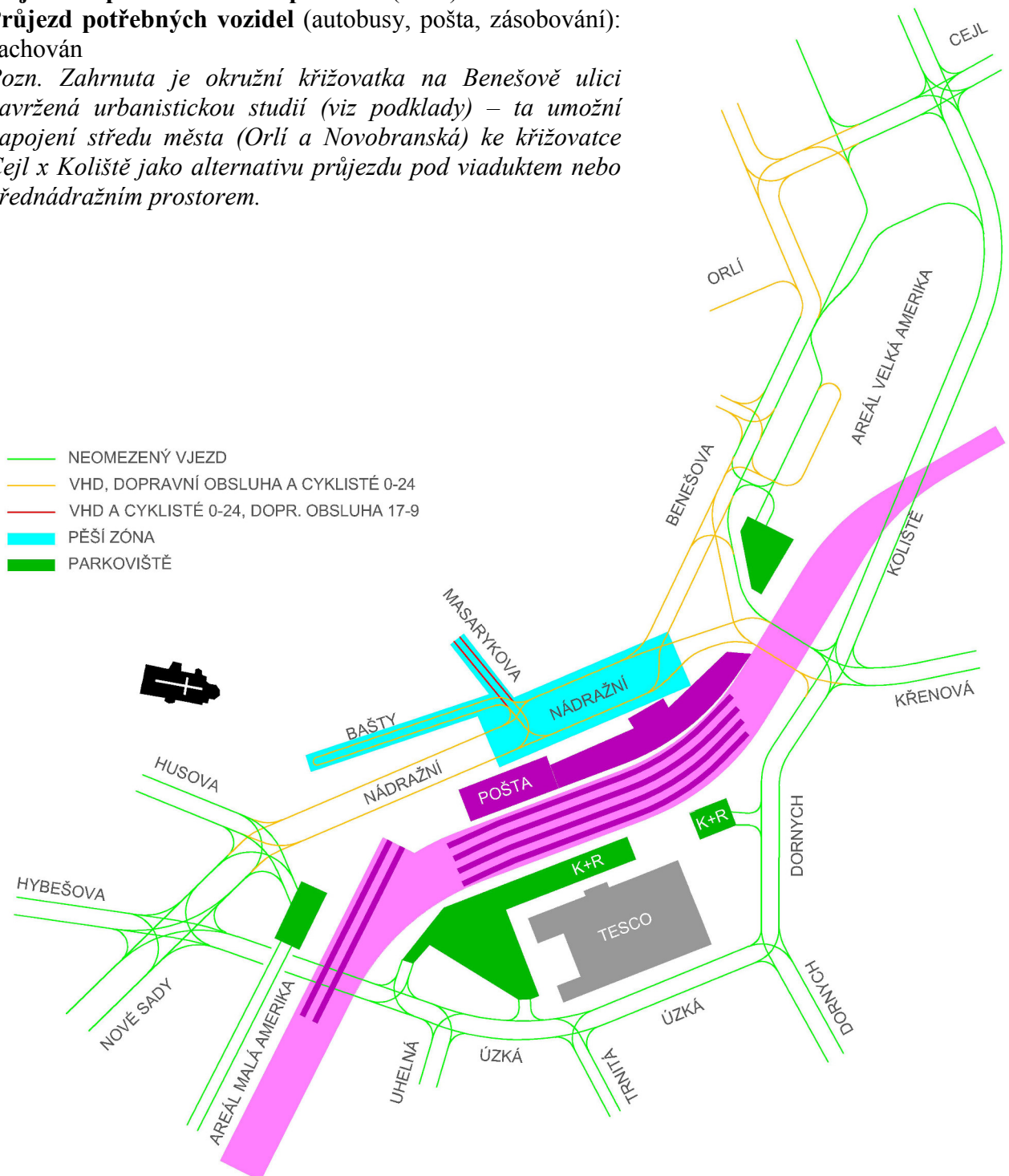
VARIANTA 2: Zákaz odbočení z Nádražní do Benešovy

- **Jižní strana** (Nové Sady > Benešova/Křenová): vjezd povolen, zakázán výjezd směr Benešova (mimo VHD, zásobování a cyklisty) – možno je pouze směr Úzká a Bešova, čímž se omezí tranzit
- **Severní strana** (Benešova/Křenová > Nové Sady): vjezd zakázán (mimo VHD, dopravní obsluhy a cyklisty).
- **Prognóza zátěže přednádražního prostoru** ve směru Benešova/Křenová > Nové Sady: Snížení na 40 %.
- **Příjezd k veřejným parkovištím** soukromého provozovatele při ulici Nádražní: zachován
- **Příjezd do přednádražního prostoru (K+R)**: zachován.
- **Průjezd potřebných vozidel** (autobusy, pošta, zásobování): zachován, výjezd dopravní obsluhy je omezen – není možné vyjet z ulice Nádražní směr Benešova a tím ani směr Koliště a Cejl, neboť levé odbočení z průjezdu pod viaduktem směrem na Dorných je zakázáno již nyní a kvůli absenci řadičoho pruhu by bylo velmi problematické. Nejkratší objízdná trasa je přes ulice Špitálky a Radlas.



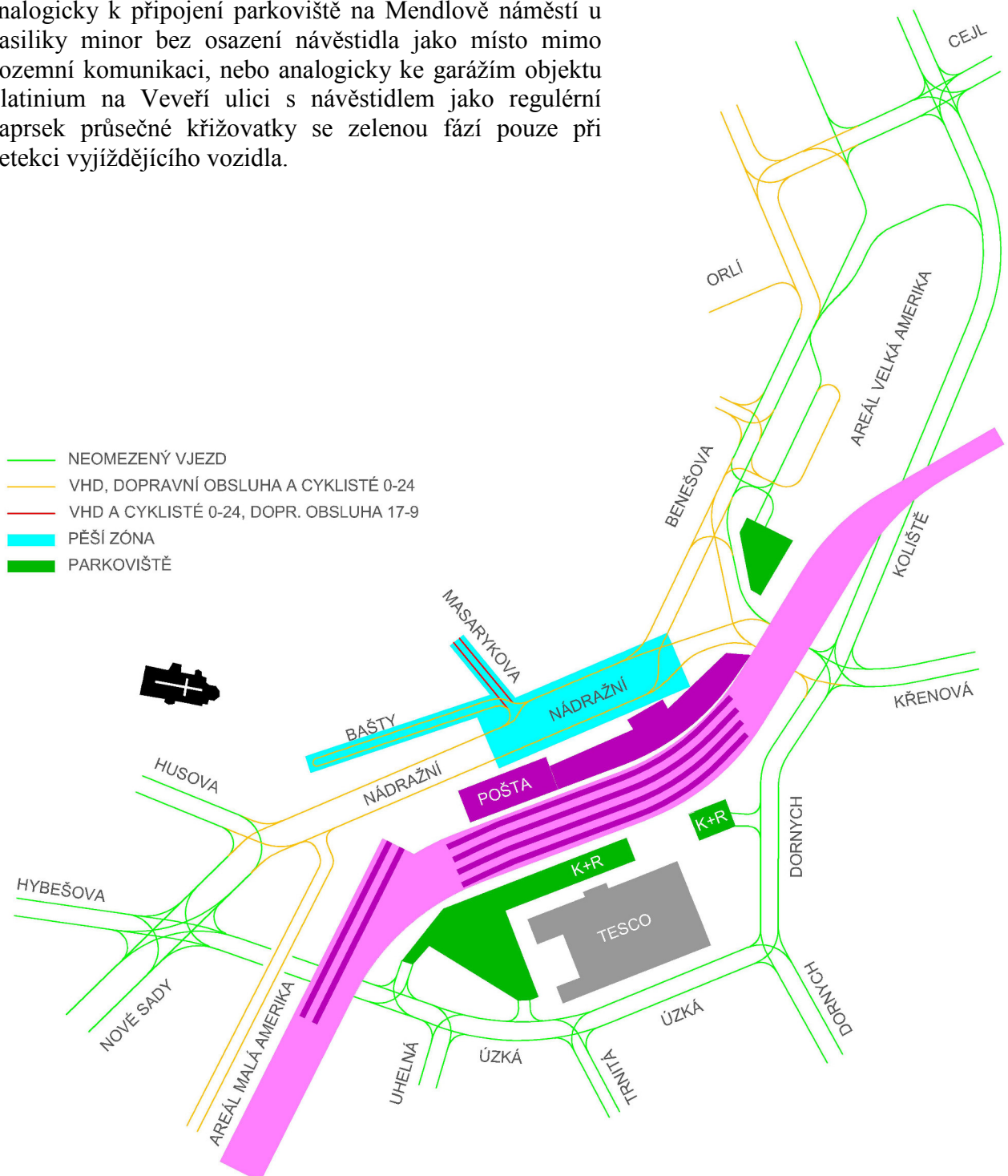
VARIANTA 3: Zákaz vjezdu do ulice Nádražní

- **Jižní strana** (Nové Sady > Benešova/Křenová): vjezd zakázán (mimo VHD, dopravní obsluhy a cyklisty). Přednádražní prostor může být převeden do režimu pěší zóny.
- **Severní strana** (Benešova/Křenová > Nové Sady): vjezd zakázán (mimo VHD, dopravní obsluhy a cyklisty). Přednádražní prostor může být převeden do režimu pěší zóny.
- **Prognóza zátěže přednádražního prostoru** ve směru Benešova/Křenová > Nové Sady: Snížení na 15 %.
- **Příjezd k veřejným parkovištím** soukromého provozovatele při ulici Nádražní: znemožněn
- **Příjezd do přednádražního prostoru (K+R)**: znemožněn.
- **Průjezd potřebných vozidel** (autobusy, pošta, zásobování): zachován
- *Pozn. Zahrnuta je okružní křižovatka na Benešově ulici navržená urbanistickou studií (viz podklady) – ta umožní napojení středu města (Orlí a Novobranská) ke křižovatce Cejl x Koliště jako alternativu průjezdu pod viaduktem nebo přednádražním prostorem.*



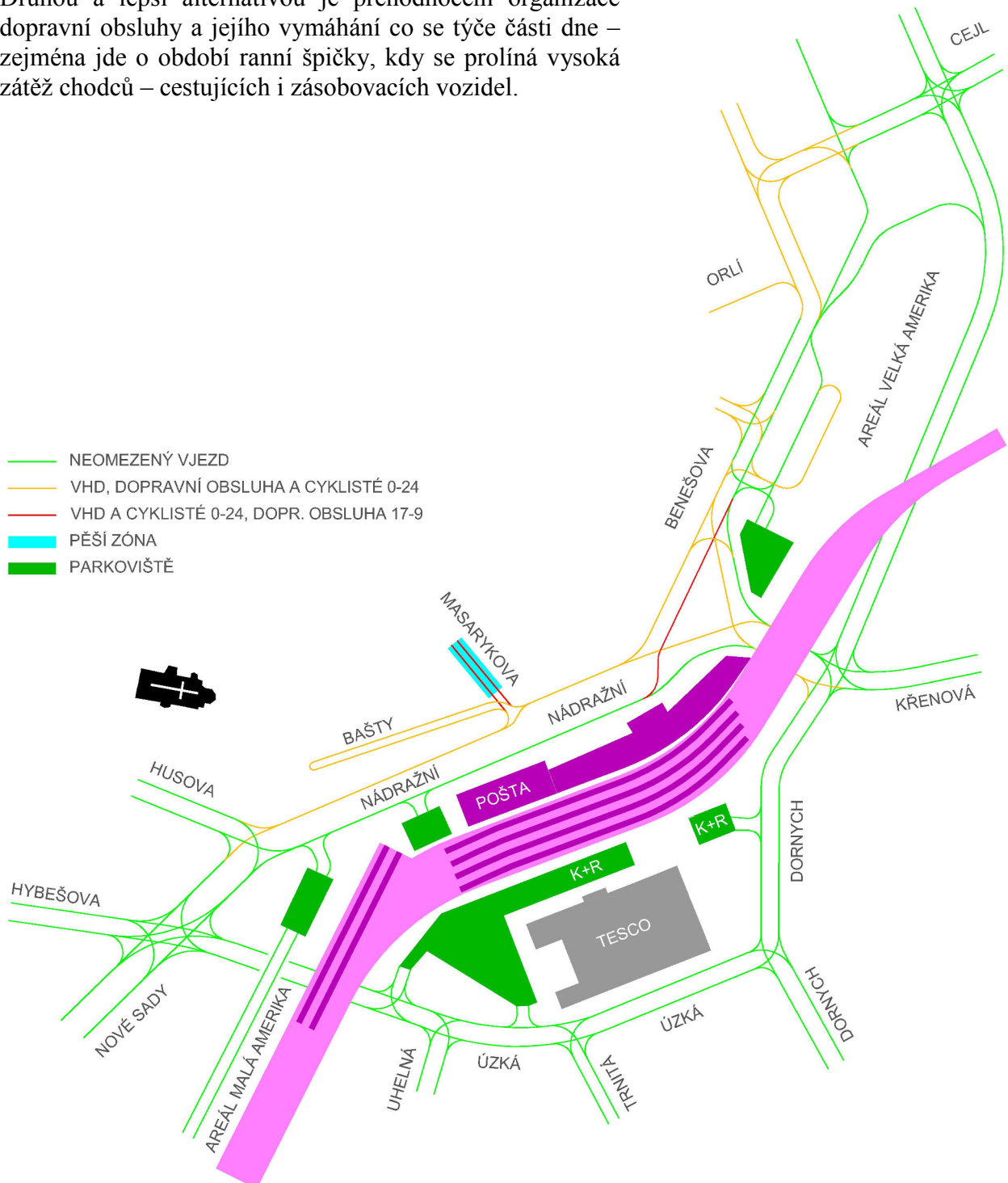
VARIANTA 3b: Zákaz vjezdu do Nádražní (+ přeložka vjezdu do Malé Ameriky)

- Oproti variantě 3 se odlišuje stavební úpravou vjezdu do areálu druhého podlaží Malé Ameriky, přesněji jeho přeložením o 45 západněji jako čtvrtý paprsek stávající stykové křižovatky Nádražní x Nové Sady x Husova. Tím se vjezd do areálu Malé Ameriky dostane mimo režim regulovaného průjezdu v ulici Nádražní a bude mj. umožněn provoz veřejného parkoviště soukromého provozovatele.
- Napojení vjezdu do světelně řízené křižovatky Nádražní x Nové Sady x Husova lze řešit dvěma způsoby – buď analogicky k připojení parkoviště na Mendlově náměstí u basiliky minor bez osazení návěstidla jako místo mimo pozemní komunikaci, nebo analogicky ke garážím objektu Platinum na Veveří ulici s návěstidlem jako regulérní paprsek průsečné křižovatky se zelenou fází pouze při detekci vyjíždějícího vozidla.



VARIANTA 3c: Povolení pouze levého odbočení

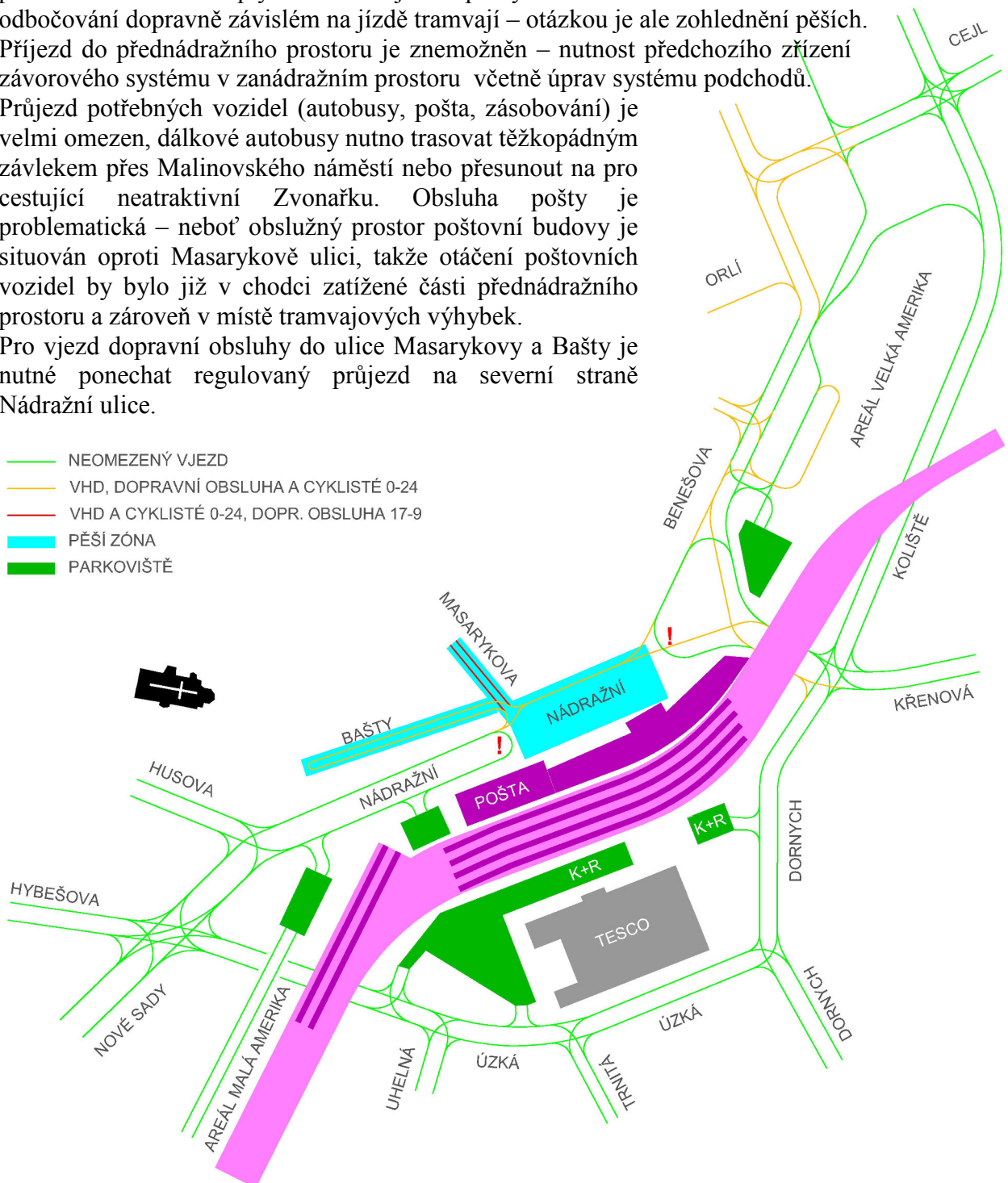
- Oproti variantě 3 se odlišuje zákazem levého odbočení pro jízdu Nádražní – Masarykova a Masarykova – Nádražní za účelem zpřehlednění dopravní situace v tomto nejvíce exponovaném uzlu řešené lokality. Nevýhodou je prodloužení trasy obslužných vozidel.
- První alternativou je preferování jiných vjezdů do pěší zóny než ulicí Masarykovou, což ovšem prodlouží trasy obslužných vozidel i v samotné pěší zóně, což je nevhodné.
- Druhou a lepší alternativou je přehodnocení organizace dopravní obsluhy a jejího vymáhání co se týče části dne – zejména jde o období ranní špičky, kdy se prolíná vysoká zátěž chodců – cestujících i zásobovacích vozidel.



VARIANTA 4: Fyzické zjednosměrnění Nádražní ulice

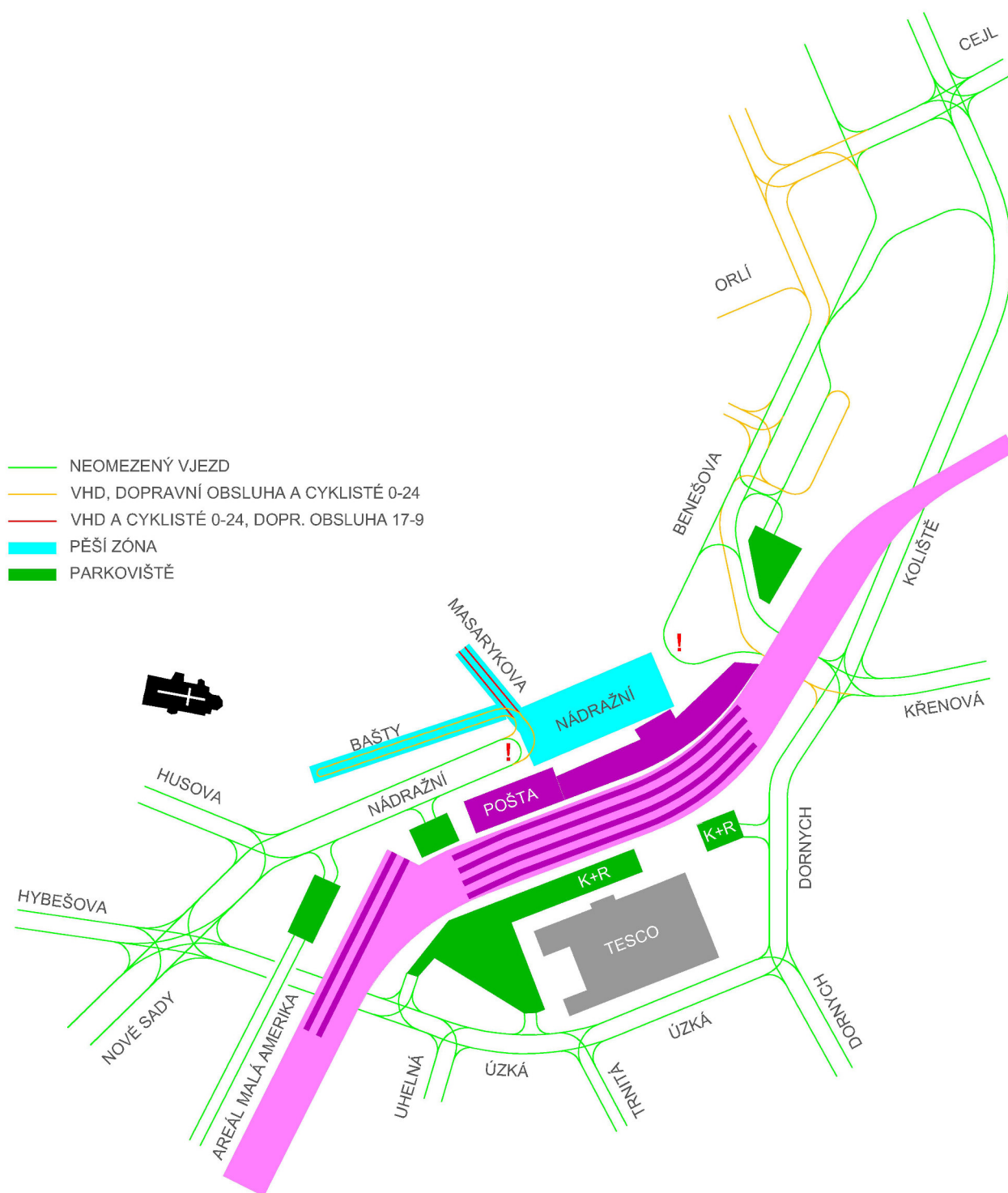
- Do ulice Nádražní je vjezd umožněn je ve směru od Benešovy k Novým Sadům – v opačném směru je jízdní pruh zrušen.
- Příjezd k oběma veřejným parkovištím soukromého provozovatele při ulici Nádražní je umožněn stejně jako je umožněn i na parkovací stání v jihozápadní části ulice Benešovy – výjezd je umožněn otočením přes tramvajové těleso, které je ovšem z hlediska bezpečnosti provozu zcela nevhodné, neboť dochází k překřížení čtyř (v případě Nádražní), resp. šesti (v případě Benešovy) kolejí, kde se tramvaje vzájemně zakryjí. Řešení spočívající v pomalé jízdě tramvají nelze považovat z hlediska plynulosti veřejné dopravy za vhodné. Lze uvažovat o světelném řízení odbočování dopravně závislém na jízdě tramvají – otázkou je ale zohlednění pěších.
- Příjezd do přednádražního prostoru je znemožněn – nutnost předchozího zřízení závorového systému v zanádražním prostoru včetně úprav systému podchodů.
- Průjezd potřebných vozidel (autobusy, pošta, zásobování) je velmi omezen, dálkové autobusy nutno trasovat těžkopádným závlekm přes Malinovského náměstí nebo přesunout na pro cestující neatraktivní Zvonařku. Obsluha pošty je problematická – neboť obslužný prostor poštovní budovy je situován oproti Masarykově ulici, takže otáčení poštovních vozidel by bylo již v chodci zatížené části přednádražního prostoru a zároveň v místě tramvajových výhybek.
- Pro vjezd dopravní obsluhy do ulice Masarykovy a Bašty je nutné ponechat regulovaný průjezd na severní straně Nádražní ulice.

- NEOMEZENÝ VJEZD
- VHD, DOPRAVNÍ OBSLUHA A CYKLISTÉ 0-24
- VHD A CYKLISTÉ 0-24, DOPR. OBSLUHA 17-9
- PĚŠÍ ZÓNA
- PARKOVIŠTĚ

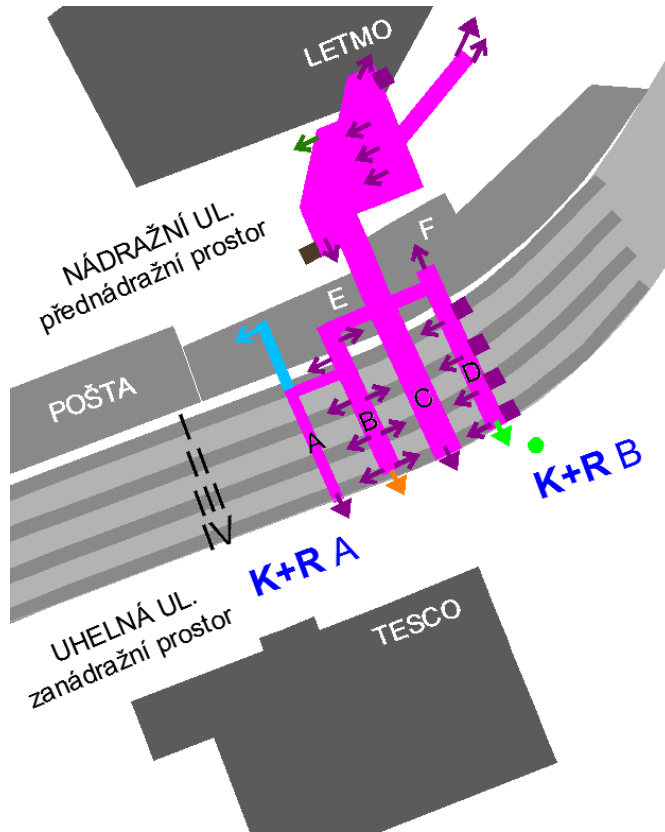


VARIANTA 4b: Fyzické znemožnění průjezdu ulicí Nádražní

- Od varianty 4 se odlišuje fyzickým uzavřením rovněž severní strany přednádražního prostoru, které znemožní obsluhu ulice Masarykovy i Bašty dle varianty 4 – náhradou je nutné umožnit levé odbočení z ulice Nádražní do ulic Masarykovy a Bašty, které je přes čtyři přímé koleje a tři kolejové spojky, tzn. zcela nevhodné. Navíc v prostoru vyústění hlavní pěší trasy – Masarykovy ulice.



5.3 Systém podchodů – přístup do zanádražního prostoru



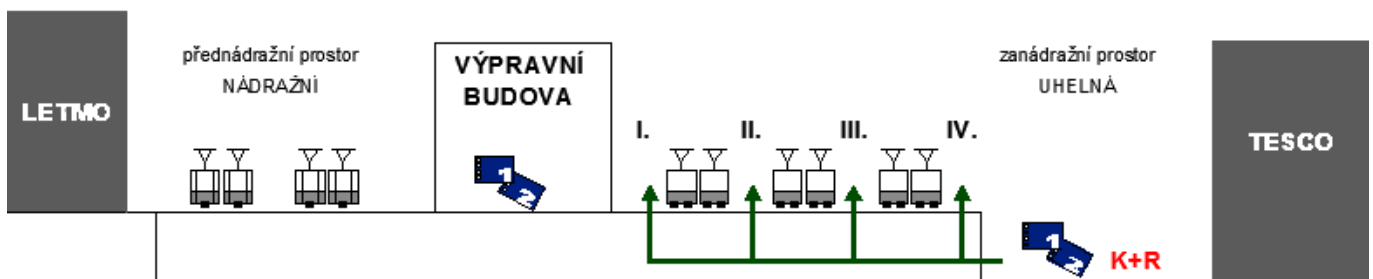
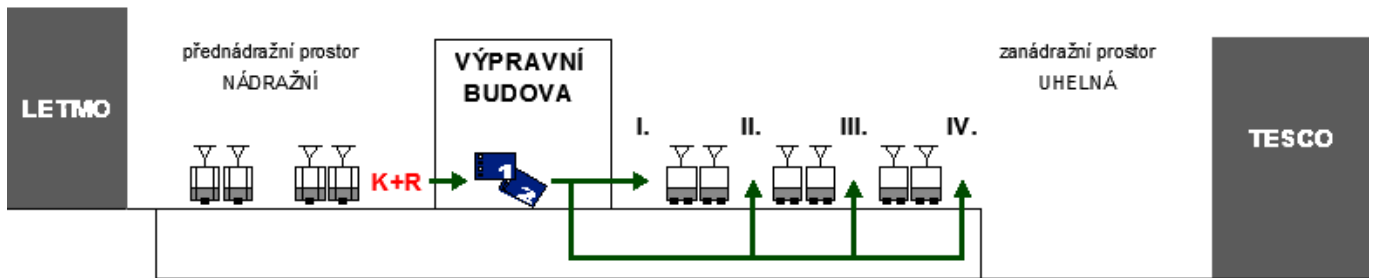
- LEGENDA**
- A PŮVODNÍ MĚSTSKÝ PODCHOD - MYŠÍ DÍRA
 - B PŘÍJEZDOVÝ PODCHOD
 - C MĚSTSKÝ PODCHOD
 - D ODJEZDOVÝ PODCHOD
 - E PŘÍJEZDOVÁ HALA
 - F ODJEZDOVÁ HALA
 - I - IV NÁSTUPIŠTĚ
 - K+R PARKOVIŠTĚ KISS&RIDE
- STÁVAJÍCÍ STAV**
- VÝTAH
 - SCHODY
 - ➔ PŘÍMÝ VSTUP DO PODCHODU
- ETAPA 1**
- ➔ ZNOVUOTEVŘENÍ VSTUPU DO ODJEZDOVÉHO PODCHODU
 - ZŘÍZENÍ BUŇKY S POKLADNOU / JÍZDENKOVÝM AUTOMATEM
- ETAPA 2a**
- ➔ PROBOURÁNÍ VSTUPU DO PŘÍJEZDOVÉHO PODCHODU
- ETAPA 2b**
- ➔ ZNOVUOTEVŘENÍ STARÉHO MĚSTSKÉHO PODCHODU
- ETAPA 2c**
- ➔ ZŘÍZENÍ VÝTAHU Z ULICE NÁDRAŽNÍ
- ETAPA 2d**
- ➔ ZŘÍZENÍ NOVÉHO VSTUPU NA SEVERNÍ STRANĚ NÁDRAŽNÍ

Pro zlepšení přístupu na nádraží ze zanádražního prostoru (od OD Tesco), kde mj. bude parkoviště K+R, navrhujeme několik úprav systému podchodů.

V první etapě navrhujeme otevření nyní zamčeného a zanedbaného vchodu do odjezdového podchodu včetně doplnění rampy pro bezbariérový přístup, úpravy orientačního systému, doplnění tzv. odjezdových tabulí a případně o pokladen nebo automatů na jízdenky (což závisí na dopravci). Dotčená část podchodu je dle informací ze SŽDC ve vlastnictví SŽDC a není pronajata třetímu subjektu.

V další etapě navrhujeme ke zvážení čtyři stavební zásahy:

- Probourání vstupu do příjezdového podchodu pro zjednodušení přístupu z vlaku do zanádražního prostoru (cestující nebude muset při výstupu hledat správný podchod).
- Znovuotevření starého městského podchodu (tzn. myší díry) v části pod výpravní budovou, kde je nyní zaslepen v prostoru komerčních ploch výpravní budovy – obnovení vstupu do podchodu by si vyžádalo i reorganizaci těchto prostor. Podchod by (po zrušení v něm umístěné vietnamské prodejny) sloužil jako nejkratší spojnice mezi poštou a zanádražním prostorem.
- Doplnění výtahu v prostoru stávajícího výstupu z podchodů před příjezdovou halou pro bezbariérový pohyb mezi úrovní Nádražní ulice a úrovní podchodů, resp. zanádražního prostoru.
- Doplnění nového vstupu (schodiště a/nebo eskalátor, případně i výtah) na severní straně Nádražní ulice pro nejplynulejší trasu ze systému podchodů do ulic Nádražní a Bašty – převzato ze studie.



Na schematicém příčném řezu je patrné, že přemístění parkoviště K+R do ulice Uhelné (zanádražní prostor) odstraní ztracenou výšku při využití II. až IV. nástupiště. O něco složitější naopak bude přístup na I. a případně i V. a VI. nástupiště.

5.4 Bariéry pěšího pohybu v Nádražní ulici

Pro zpříjemnění pohybu pěších a zkrácení jejich tras včetně přestupních vazeb navrhujeme omezit rozsah zábradlí. Nejedná se o zábradlí mezi tramvajovými kolejemi, protože jeho odstranění by bylo velkým bezpečnostním rizikem z důvodu předpokládané snahy cestujících o přebíhání mezi tramvajovými vlaky, které se navzájem zakrývají. Pro odstranění zábradlí mezi tramvajovými kolejemi existuje negativní vyjádření drážního správního úřadu, viz příloha D.1.

Odstranit lze část zábradlí mezi krajní nástupišti a přilehlými jízdniemu pruhu. Přitom je ovšem nutno zohlednit rozhledové podmínky omezené přístřešky (v této souvislosti má významný vliv dovolená rychlost, nyní 50 km/h) a také 50m vzdálenost od přechodu a podchodu (§ 54, odst. 1 Zákona č. 361/2000 Sb.), a to až do doby případného zařazení přednádražního prostoru do režimu pěší zóny, kde je pohyb pěších umožněn bez omezení. Problematické rozhledové poměry by také zlepšilo zúžení, resp. odsunutí jízdniích pruhů na úkor pruhu pro zastavení vozidel tak, aby vznikl odstup mezi překážkou v rozhledu (zastávkové a podchodové přístřešky) a jízdniím pruhem.

5.5 Dopad omezení v ulici Nádražní na okolní dopravní síť

Brněnské komunikace, jako správce celoměstského strategického (4stupňového) dopravního modelu na objednávku města prověřily zatížení sítě po omezení průjezdu ulic Nádražní. Z technického hlediska bylo omezení průjezdu v modelu dle sdělení Brněnských komunikací provedeno:

- zrušením levých odbočení (propojení) Nádražní – Benešova a průjezdu viaduktem od Křenové – Nádražní;

- převedením ulice Nádražní ze sběrné do obslužné, což v řeči modelu značí nižší kapacitu a nižší rychlost (tedy vyšší odpor).

Model potvrdil, že snížení intenzity v Nádražní ulici se projeví v mnohem širší síti, než jen v souběžných ulicích Úzké, Dorných a Koliště. Průjezd ulicí Nádražní je nyní atraktivní i pro cesty na větší vzdálenost, které nemají s obsluhou přednádražního prostoru nic společného. Pro tyto řidiče tak komplikace v průjezdu přednádražního prostoru bude znamenat hledání zcela nové trasy.

Výstupy modelu jsou v příloze C.2

Nárůst dopravy na prvním městském okruhu (Úzká – Dorných – Koliště) byl ověřen z hlediska kapacity dotčených křižovatek. Vstupem do výpočtu byly intenzity křižovatkových pohybů vygenerované dopravním modelem (které jsou ovšem oproti intenzitám na hranách dle sdělení BKOM méně přesné) a stávající doby zelené odměřené během odpolední špičky. Protokoly dle TP 235 jsou v příloze C.3. Ve stávajícím stavu z křižovatek Dorných x Křenová, Dorných x Úzká a Nové Sady x Úzká nevyhoví pouze posledně jmenovaná a to vjezd z Úzké (východní paprsek křižovatky). Při novém zatížení (po omezení Nádražní ulice viz výše) navíc nevyhoví na křižovatce Nové Sady x Úzká vjezd od Hybešovy a dále na křižovatce Dorných x Křenová nevyhoví vjezd z Dornychu vpravo a vlevo, ovšem nedostatek kapacity je pouze jedno procento, takže úpravou signálního plánu by se měla dát situace vyřešit.

6 Návrh úprav včetně etapizace a odhadu nákladů

Navrhujeme následující organizační a stavební opatření:

1. etapa – DIO (dopravně-inženýrská opatření)

- Instalace dopravního značení omezující průjezd ulicí Nádražní, tzn. zákaz jízdy od Nových Sadů směr Benešova a směr Křenová (mimo dopravní obsluhy a cyklisty), v opačném směru zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy a cyklisty od Benešovy k Novým Sadům.
- Legalizace pěšího průchodu z I. nástupiště přes areál tzv. Velké Ameriky k parkovišti a autobusovému nádraží na Benešově ulici pomocí značení (orientačního systému).

Odhad nákladů: desetitisíce Kč

Poznámka: opatření se dá realizovat i zkušebně, resp. s předpokladem vyhodnocení funkčnosti realizovaného řešení a až následným přistoupením ke stavebním úpravám

2. etapa – malé stavební úpravy milióny Kč

- Demontáž části zábradlí mezi tramvajovými nástupišti a jízdnicími pruhy (nikoli mezi tramvajovými kolejemi).
- Otevření odjezdového podchodu do zanádražního prostoru – oprava (nové dveře apod.), doplnění rampy (bezbariérový přístup), doplnění orientačního a informačního systému (značení směru příchodu k parkovišti K+R, tabule (obrazovka s odjezdy a příjezdy vlaků u znovuotevřeného vstupu do podchodu, zobrazovací panel k IV. nástupišti i z pohledu od staronového vstupu).

Odhad nákladů: milióny Kč

3. etapa – stavební úpravy

- Přestavba (zmenšení) vstupů do podchodu na východním konci tramvajových nástupišť a zřízení úrovněového přechodu (přes jízdnicí pruhy), resp. místa pro přecházení (přes tramvajové koleje).
- Rekonstrukce (předláždění) ploch v celém přednádražním prostoru. Zúžení stávajících jízdnicích pruhů na 3 metry a jejich zvýšení do výšky chodníků – řešení analogické k Joštově ulici.
- Přesunutí vjezdu do areálu Malé Ameriky vstřícně vůči Husově ulici.
- Proražení vstupu do příjezdového podchodu ze zanádražního prostoru.

Odhad nákladů: desítky miliónů Kč

Poznámka: rekonstrukce ploch v přednádražním prostoru by měla být koordinována s případnou rekonstrukcí inženýrských sítí.

Poznámka: po zřízení přístupu k parkovišti v zanádražním prostoru (otevření odjezdové podchodu) a přeložení vjezdu do areálu Malé Ameriky lze změnit organizaci dopravy v ulici Nádražní na zákaz vjezdu mimo dopravní obsluhy a cyklisty i ve směru od Nových Sadů.

7 Manažerské shrnutí

Dopravní průzkum potvrdil očekávání, že většina dopravní zátěže v Nádražní ulici je tranzitní, tzn. není pro místní obsluhu nezbytná.

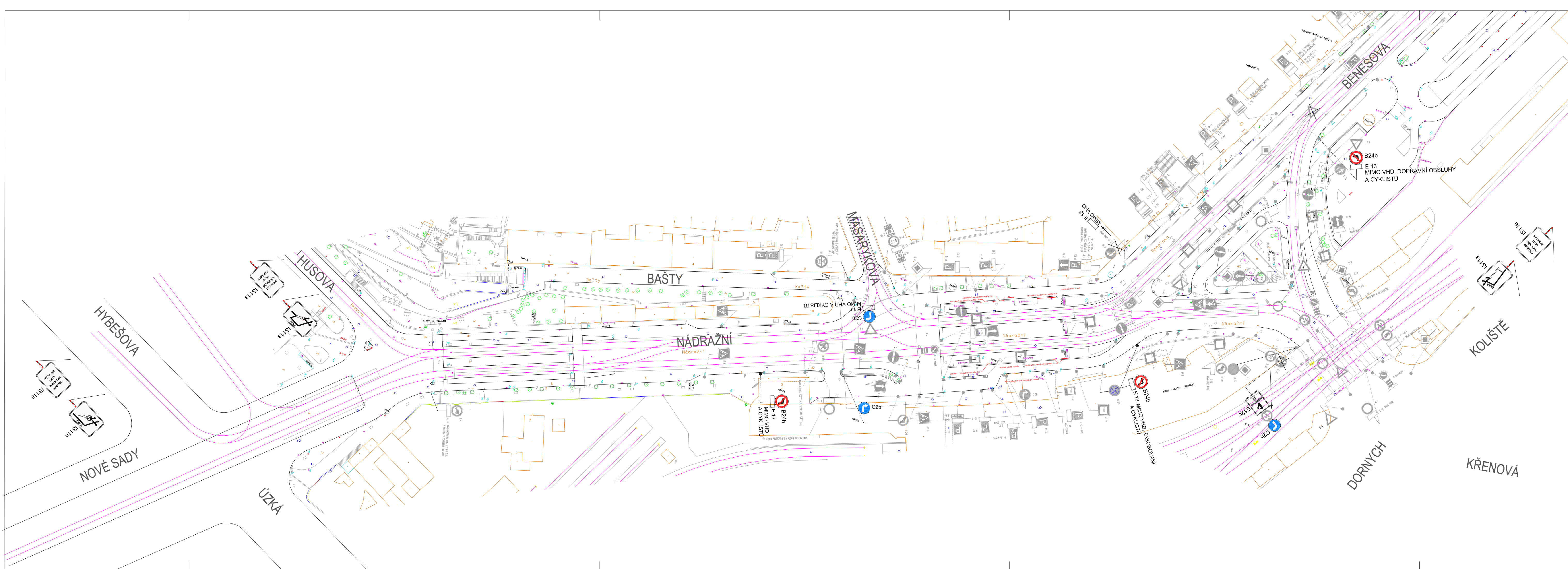
Ve směru od Nových Sadů studie navrhuje zakázat průjezd dopravně-inženýrským opatřením – příkazem jízdy pouze do ulice Dornych, což znemožní smysluplný tranzit, ale umožní neomezený příjezd k veřejným parkovištím soukromého provozovatele. V opačném směru lze zakázat vjezd mimo dopravní obsluhu a cyklisty. Tato organizační opatření sníží dopravní zatížení přednádražního prostoru na přibližně čtvrtinu stávajícího stavu. Opatření je možno realizovat i zkušebně s následným vyhodnocením a potvrzením, úpravou a v nejhorším případě zrušením.

Parkování vozidel je možno vyřešit otevřením odjezdového podchodu, který není v tomto místě pronajat soukromé firmě, směrem k obchodnímu domu Tesco, kde stávající parkoviště má být doplněno závorovým systémem (bez ohledu na tuto studii). Při vhodném tarifu lze nabídnout bezplatné zastavení a krátké stání za účelem vysazení nebo naložení spolujezdce na vlak, resp. z vlaku, včetně jeho doprovodu na nástupiště. Veřejné parkoviště soukromého provozovatele v oblasti vjezdu do druhého podlaží Malé Ameriky lze napojit přeloženým vjezdem vstřícně vůči Husově ulici tak, aby nebylo závislé na organizaci dopravy v Nádražní ulici. Příjezd k poště (vyzvednutí nedoručené zásilky) lze řešit stávající službou České pošty přeložením místa pro úschovu nedoručené zásilky např. na Heršpickou ulici.

Přeložení veřejného parkování z Nádražní ulice umožní tuto zcela uzavřít pro vozidla mimo dopravní obsluhu a cyklisty, což sníží dopravní zatížení na přibližně desetinu stávajícího stavu, čímž se otevře možnost přestavby přednádražního prostoru na pěší zónu analogicky k Joštově ulici, tzn. s jízdním pruhem v úrovni chodníku, resp. zbytku ulice. Již předtím lze realizovat přestavbu vstupu do podchodů z tramvajových nástupišť tak, aby i na této (východní) straně nástupišť mohl vzniknout úroňový přechod navíc umístěný téměř vstřícně vůči hlavní hale výpravní budovy.

Celkově tak bude možné přednádražní prostor, který je nyní často vnímán negativně, zkultivovat, aniž by byla znemožněna dostupnost hlavního nádraží nezbytnou dopravou.

PŘÍLOHA B.1: Situace DIO 1:1000



VÝŠKOVÝ SYSTÉM: Bpv

INVESTOR:	Magistrát města Brna Dominikánské náměstí 1 60167 Brno IČ: 44992785 DIČ: CZ44992785	RAZÍTKO:
HLAVNÍ PROJEKTANT:	Vysoké učení technické v Brně Fakulta stavební Ústav pozemních komunikací Veveří 331/95, 602 00 Brno tel.: +420 737 103 345 mail: marmely@email.cz www: apko.cz IČ: 00216305 DIČ: CZ216305	ING. MARTIN SMĚLÝ ČKAIT - 1004435

NÁZEV STAVBY:
STUDIE TECHNICKÝCH DOPADŮ DOPRAVNĚ ZKLIDNĚNÉHO PROSTORU PŘED HLAVNÍM NÁDRAŽÍM

MĚŘÍTKO:	1:1000	KRAJ:	JIHMORAVSKÝ
DATUM:	KVĚTEN 2016	OKRES:	BRNO - MĚSTO
VYPRACOVAL:	Ing. Martin Všetečka	MÍSTO STAVBY:	BRNO
VED. PROJEKTANT:	Ing. Martin Smělý	KAT. ÚZEMÍ:	MĚSTO BRNO
STUPEŇ:	Studie	Č. KAT. ÚZEMÍ:	610 003

NÁZEV VÝKRESU:
SITUACE - DIO 1

KÓD	ČÍSLO VÝKRESU 002	PARÉ
-----	-----------------------------	------

PŘÍLOHA C.1: Výsledky dopravních průzkumů

	VSECHNY					> MALA AMERIKA			> PARK.		směr MASARYKOVA			směr BASTY			ZASTAVENI			
	cykl.	OA	NA	žlutý	bus	cykl.	OA	NA	zast.	stání	cykl.	OA	NA	cykl.	OA	NA	zast.	stání	pošťák	taxi
15:00	10	64	1	1	4	0	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	4	1	4
15:10	3	85	2	1	0	0	1	0	1	2	0	0	0	0	1	0	3	3	0	4
15:20	3	45	0	1	0	0	2	0	0	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1
15:30	5	52	1	4	3	0	2	0	3	3	0	3	0	0	0	0	2	0	0	1
15:40	8	54	0	0	4	0	2	0	1	4	1	0	0	0	0	0	3	2	0	0
15:50	9	64	0	1	0	0	1	0	0	4	2	0	0	0	0	0	6	1	3	1
16:00	9	57	1	0	2	0	1	1	1	3	0	0	0	0	0	0	3	1	0	2
16:10	14	73	1	0	1	0	2	0	0	3	0	0	0	0	1	0	3	1	0	1
16:20	7	56	1	3	1	0	3	0	0	2	1	0	0	0	0	0	4	3	0	0
16:30	7	78	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	1	1
16:40	10	54	2	0	3	0	5	0	1	4	0	1	0	0	0	0	2	5	0	2
16:50	6	59	2	1	1	0	6	0	1	0	0	4	0	0	1	0	1	2	0	0
SOUHRN	91	741	11	15	19	0	27	1	9	26	5	10	0	0	3	0	32	26	6	17
				1,9%	2,4%	0,0%	3,4%	0,1%	1,1%	3,3%	0,6%	1,3%	0,0%	0,0%	0,4%	0,0%	4,1%	3,3%	0,8%	2,2%

OBSLUHA	TRANZIT	TRANZIT	REGIOJET
mimo cykl.	mimo cykl.	mimo cykl.	mimo cykl.
15	55	79%	1%
15	73	83%	1%
8	38	83%	2%
14	46	77%	7%
12	46	79%	0%
16	49	75%	2%
12	48	80%	0%
11	64	85%	0%
12	49	80%	5%
7	74	91%	4%
20	39	66%	0%
15	48	76%	2%
157	629	80%	2%
20,0%			

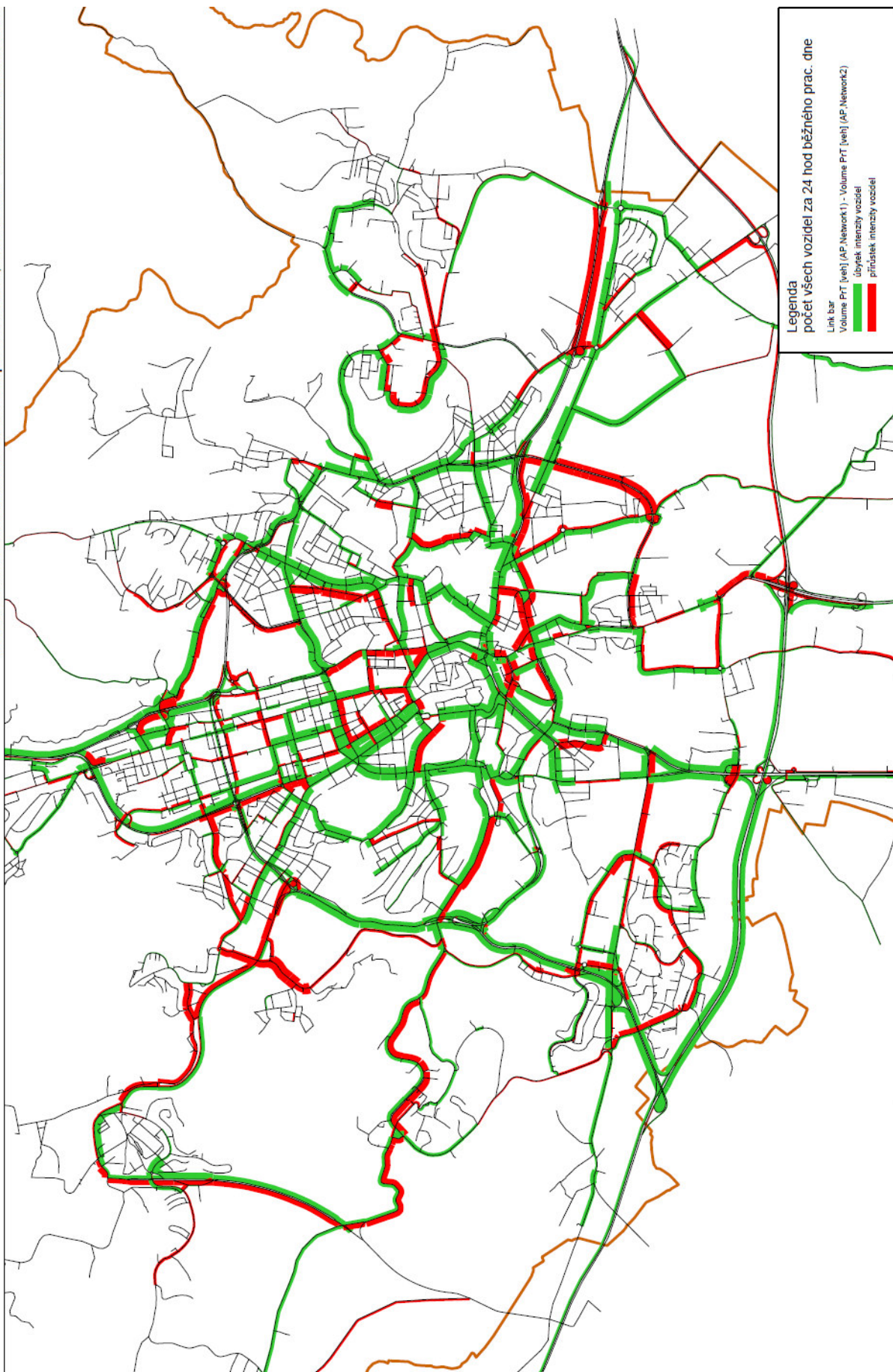
	směr BENEŠOVA					směr VIADUKT				
	cykl.	OA	NA	žlutý	bus	cykl.	OA	NA	žlutý	bus
15:10	3	22		1			12			5
15:20	4	49	1	1		2	24			3
15:30	1	62		1		1	29	1		1
15:40	1	39		1		1	19			
15:50	2	38		1		3	25	1		2
16:00	6	44		1	1		20			1
16:10	2	41				3	18	1		3
16:20	2	47		3		2	22			4
16:30	7	50	1	1			23			4
16:40	4	40				4	24			2
16:50	2	43		1		4	19			1
17:00	9	33	1	4		2	19			3

BENEŠOVA	VIADUKT	BENEŠOVA	VIADUKT
mimo cykl.	mimo cykl.	mimo cykl.	mimo cykl.
23	17	58%	43%
51	27	65%	35%
63	31	67%	33%
40	19	68%	32%
39	28	58%	42%
46	21	69%	31%
41	22	65%	35%
50	26	66%	34%
52	27	66%	34%
40	26	61%	39%
44	20	69%	31%
38	22	63%	37%
527	286	65%	35%

PŘÍLOHA C.2: Výstupy z dopravního modelu (BKOM)

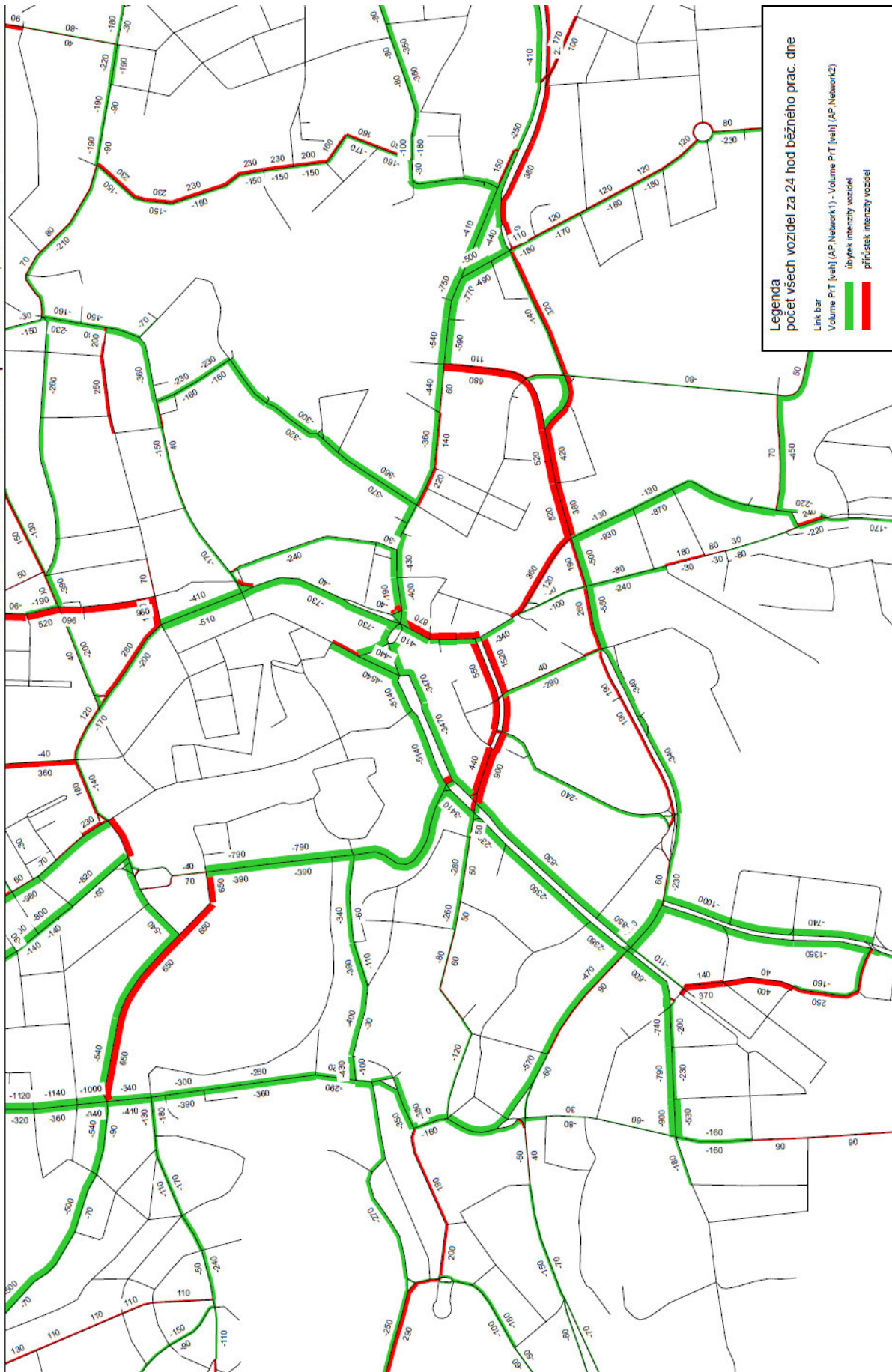


Název akce: "PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR - ZKLIDNĚNÍ ul. NÁDRAŽNÍ"
ROZDÍLOVÝ PENTLOGRAM INTENZITY IAD pro město Brno, MODEL IAD - ZKLIDNĚNÍ ul. NÁDRAŽNÍ



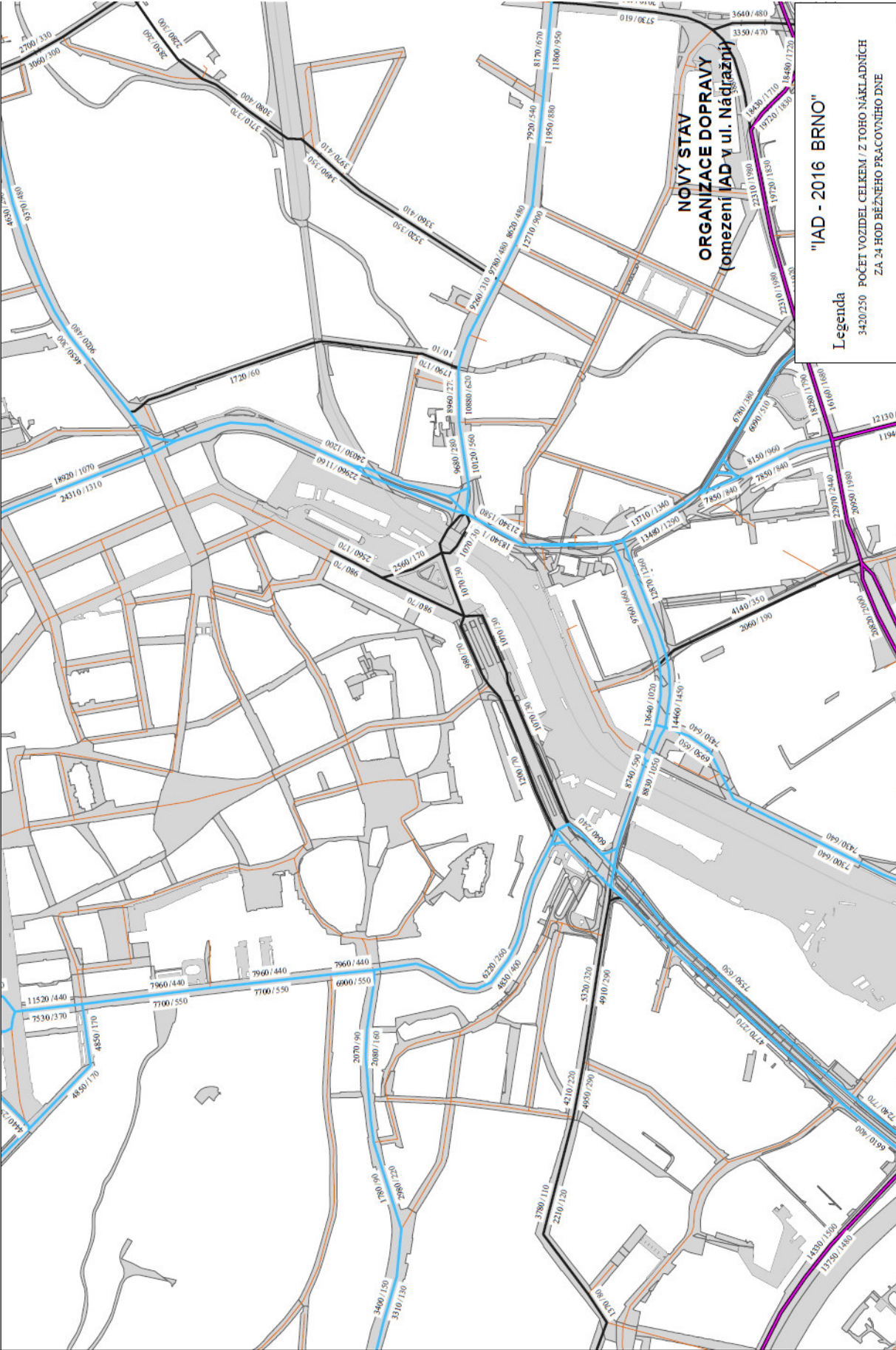
Legenda
počet všech vozidel za 24 hod běžného prac. dne
Link bar
Volume PRT [veh] (AP, Network 1) - Volume PRT [veh] (AP, Network 2)
úbytek intenzity vozidel
přírůstek intenzity vozidel

Název akce: "PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR - ZKLIDNĚNÍ ul. NÁDRAŽNÍ"
ROZDÍLOVÝ PENTLOGRAM INTENZITY IAD pro město Brno, MODEL IAD - ZKLIDNĚNÍ ul. NÁDRAŽNÍ





DOPRAVNÍ MODELY IAD MĚSTA BRNA pro rok 2016, oblast "PŘEDNÁDRAŽÍ, ul. NÁDRAŽNÍ" - NOVÝ STAV ORGANIZACE DOPRAVY



**NOVÝ STAV
ORGANIZACE DOPRAVY
(omezení IAD v ul. Nádražní)**

"IAD - 2016 BRNO"

Legenda

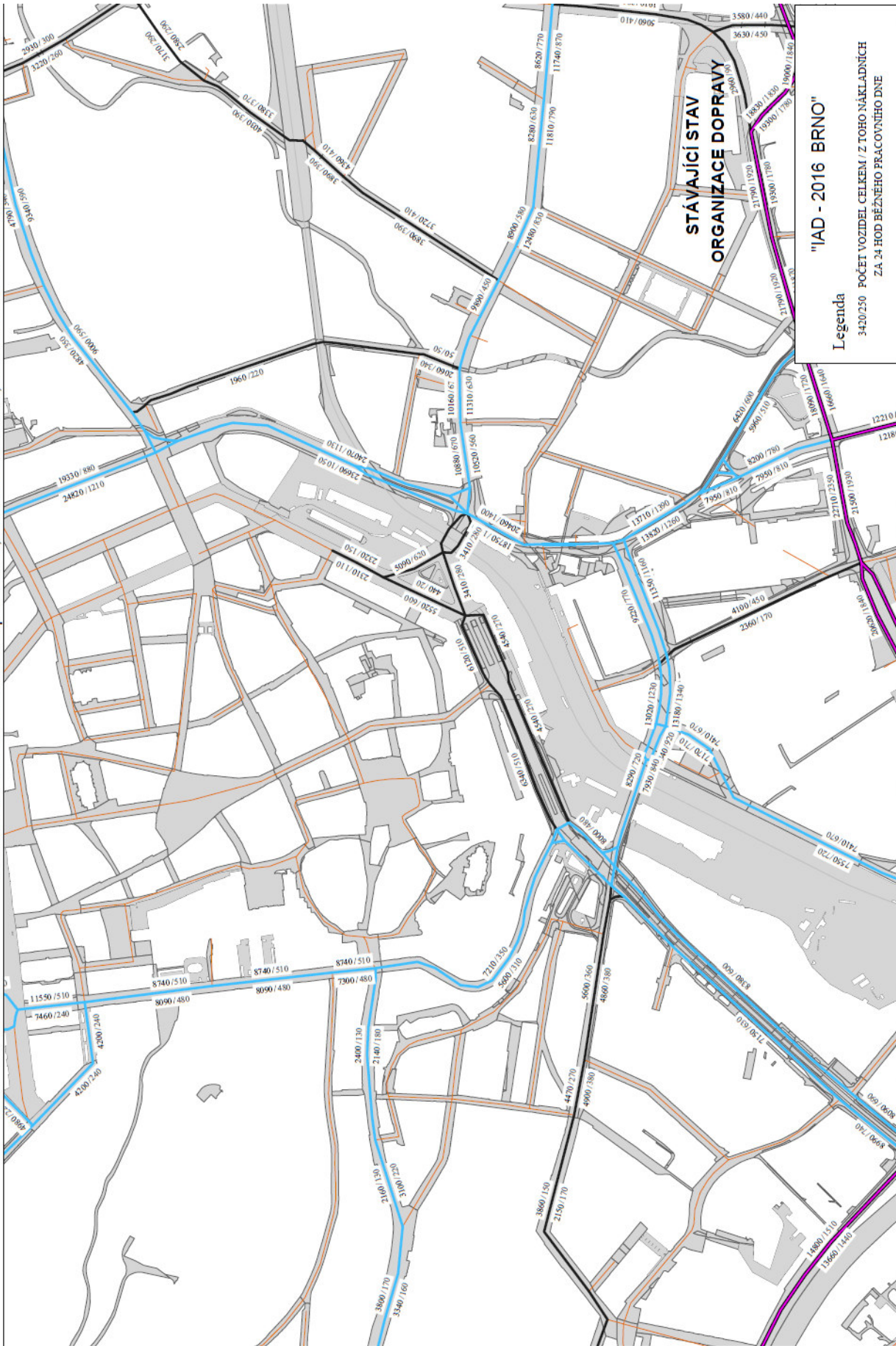
3420/250 POČET VOZIDEL CELKEM / Z TOHO NÁKLADNÍCH
ZA 24 HOD BEŽNÉHO PRACOVNÍHO DNE

Název akce: DOPRAVNÍ MODELY IAD MĚSTA BRNA, pro rok 2016 pro oblast "PŘEDNÁDRAŽÍ" města
DOPRAVNÍ MODEL IAD - Pentagram intenzit IAD města Brna pro rok 2016

1:5000
IADmodel-2016-prednadrazi-novy-B.ver

BKOM a.s.-UDI
05/2016

DOPRAVNÍ MODEL Y IAD MĚSTA BRNA pro rok 2016. oblast "PŘEDNÁDRAŽÍ, ul. NÁDRAŽNÍ" - STÁVAJÍCÍ STAV ORGANIZACE DOPRAVY



Název akce: DOPRAVNÍ MODEL Y IAD MĚSTA BRNA, pro rok 2016 pro oblast "PŘEDNÁDRAŽÍ" města
DOPRAVNÍ MODEL IAD - Pentagram intenzit IAD města Brna pro rok 2016

1:5000
IADmodel-2016-prednadrizi-zakl.ver

BKOM a.s.-UJI
05/2016

PŘÍLOHA C.3: Protokoly kapacitních posudků dle TP 235

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235											Protokol 4	
Brno, Dornych x Křenová				stávající		špička		varianta:				
Signální plán												
Vjezd (sign.sk.)		ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]					Délka cyklu t_c [s]	100	
VA		49		47	96							
VB		0		18	18							
VC		26		40	66							
VD		0		18	18							
VCB		26		11	37							
VAD		78		18	96							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
Geometrie, koeficienty												
Vjezd (sign.sk.)		a_{sklon} [%]	k_{skl} [-]	R [m]	f [-]	k_{obl} [-]				Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000	
VA		0	1,00	10	0,02	1,00						
VB		0	1,00	10	0,05	0,99						
VC		0	1,00	10	0,15	0,98						
VD		0	1,00			1,00						
VCB		0	1,00	15	1,00	0,91						
VAD		0	1,00	10	1,00	0,87						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_0 [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1											
	1											
	1											
	1											
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_V [pvoz/h]	z [s]	koef.	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
VA	2	1468	47	1,00	1993	1873	22%	64,8	--	23	B	E
VB	1	263	18	0,99	1985	357	26%	35,9	--	47	C	E
VC	2	1503	40	0,98	1955	1564	4%	75,1	--	52	D	E
VD	1	285	18	1,00	2000	360	21%	39,0	--	52	D	E
VCB	1	73	11	0,91	1818	200	63%	10,9	--	42	C	E
VAD	2	356	18	0,87	1739	626	43%	24,4	--	37	C	E
Závěr: VYHOVÍ												



Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235										Protokol 4		
Brno, Dornych x Křenová				nový stav		špička		varianta:				
Signální plán												
Vjezd (sign.sk.)		ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]					Délka cyklu t_c [s]	100	
VA		49			47							
VB		0			18							
VC		26			40							
VD		0			18							
VCB		26			11							
VAD		78			18							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
Geometrie, koeficienty												
Vjezd (sign.sk.)		a_{sklon} [%]	k_{skl} [-]	R [m]	f [-]	k_{obl} [-]				Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000	
VA		0	1,00	10	0,00	1,00						
VB		0	1,00	10	0,03	1,00						
VC		0	1,00	10	0,22	0,97						
VD		0	1,00			1,00						
VCB		0	1,00	15	1,00	0,91						
VAD		0	1,00	10	1,00	0,87						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_0 [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
	1											
	1											
	1											
	1											
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_V [pvoz/h]	z [s]	koef.	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
VA	2	1417	47	1,00	1999	1879	25%	62,6	--	22	B	E
VB	1	82	18	1,00	1991	358	77%	11,3	--	33	B	E
VC	2	1571	40	0,97	1936	1549	-1%	78,6	2634,535	-45	F	E
VD	1	118	18	1,00	2000	360	67%	16,2	--	34	B	E
VCB	1	72	11	0,91	1818	200	64%	10,6	--	42	C	E
VAD	2	351	18	0,87	1739	626	44%	24,0	--	37	C	E
Závěr: NEVYHOVÍ												

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235										Protokol 4		
Brno, Nové Sady x Úzká				stávající		špička		varianta:				
Signální plán												
Vjezd (sign.sk.)		ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]					Délka cyklu t_c [s]	100	
VA		0		40	40							
VAD		0		40	40							
VB		75		18	93							
VBA		75		18	93							
VC		0		22	22							
VCB		0		22	22							
VD		75		18	93							
VDC		75		18	93							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
Geometrie, koeficienty												
Vjezd (sign.sk.)		a_{sklon} [%]	k_{skl} [-]	R [m]	f [-]	k_{obl} [-]				Základní saturovaný tok [pvoz/h]	2000	
VA		0	1,00	10		1,00						
VAD		0	1,00	10	1,00	0,87						
VB		0	1,00	10		1,00						
VBA		0	1,00	10	1,00	0,87						
VC		0	1,00	10		1,00						
VCB		0	1,00	10	1,00	0,87						
VD		0	1,00	10		1,00						
VDC		0	1,00	10	1,00	0,87						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_0 [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
VCB	1	592	2000	40	102	2	72	2000	6	120	294	202%
	1											
	1											
	1											
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_V [pvoz/h]	z [s]	koef.	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
VA	2	414	40	1,00	2000	1600	74%	20,7	--	18	A	E
VAD	1	217	40	0,87	1739	696	69%	21,7	--	20	A	E
VB	1	292	18	1,00	2000	360	19%	39,9	--	55	D	E
VBA	1	82	18	0,87	1739	313	74%	11,2	--	34	B	E
VC	2	592	22	1,00	2000	880	33%	38,5	--	36	C	E
VCB	1	53	22	0,87	1739	383	86%	6,9	--	29	B	E
VD	1	511	18	1,00	2000	360	-42%	69,8	2590,161	25	F	E
VDC	1	121	18	0,87	1739	313	61%	16,6	--	36	C	E
Závěr: NEVYHOVÍ												

Kapacitní posouzení světelně řízené křižovatky podle TP 235											Protokol 4	
Brno, Nové Sady x Úzká				nový stav		špička		varianta:				
Signální plán												
Vjezd (sign.sk.)		ZZ [s]	DZ [s]	DZ [s]	KZ [s]					Délka cyklu t_c [s]	100	
VA		0		40	40							
VAD		0		40	40							
VB		75		18	93							
VBA		75		18	93							
VC		0		22	22							
VCB		0		22	22							
VD		75		18	93							
VDC		75		18	93							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
0		0			0							
Geometrie, koeficienty												
Vjezd (sign.sk.)		a_{sklon} [%]	k_{skl} [-]	R [m]	f [-]	k_{obl} [-]				Základní saturevaný tok [pvoz/h]	2000	
VA		0	1,00	10		1,00						
VAD		0	1,00	10	1,00	0,87						
VB		0	1,00	10		1,00						
VBA		0	1,00	10	1,00	0,87						
VC		0	1,00	10		1,00						
VCB		0	1,00	10	1,00	0,87						
VD		0	1,00	10		1,00						
VDC		0	1,00	10	1,00	0,87						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
			1,00			1,00						
Kapacita levého odbočení ovlivněného protisměrem												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_p [pvoz/h]	S_p [pvoz/h]	z_p [s]	C_{L1} [pvoz/h]	N_A [pvoz]	C_{L2} [pvoz/h]	S_L [pvoz/h]	z_0 [s]	C_{L3} [pvoz/h]	C_L [pvoz/h]	I/C [%]
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
VCB	1	524	2000	40	144	2	72	2000	6	120	336	156%
	1											
	1											
	1											
Posouzení kapacity vjezdů, úroveň kvality dopravy												
Vjezd (signální skupina)	JP	I_V [pvoz/h]	z [s]	koef.	S_V [pvoz/h]	C_V [pvoz/h]	Rez [%]	L_{F1} [m]	L_{F2} [m]	t_w [s]	ÚKD dosažená	ÚKD požadov.
		11	12		13	14	15	16	17	18	19	20
VA	2	181	40	1,00	2000	1600	89%	9,1	--	17	A	E
VAD	1	187	40	0,87	1739	696	73%	18,7	--	19	A	E
VB	1	364	18	1,00	2000	360	-1%	49,8	1228,367	-352	F	E
VBA	1	14	18	0,87	1739	313	95%	1,9	--	31	B	E
VC	2	524	22	1,00	2000	880	40%	34,1	--	34	B	E
VCB	1	58	22	0,87	1739	383	85%	7,5	--	29	B	E
VD	1	557	18	1,00	2000	360	-55%	76,1	3019,259	29	F	E
VDC	1	267	18	0,87	1739	313	15%	36,5	--	66	D	E
Závěr: NEVYHOVÍ												

PŘÍLOHA C.4: Fotodokumentace



Ruční sčítání vozidel jedoucích směr Benešova.



Stanoviště NAD ČD "u viaduktu Křenová".



Uzavřený východ z odjezdového podchodu.



Pohled z druhé strany – patrný je výškový rozdíl



Stanoviště NAD ČD Uhelná



Stanoviště NAD ČD Uhelná



DIO při NAD ČD



Otáčení náhradního autobusu ČD

PŘÍLOHA D.1: Vyjádření Drážního úřadu ČR

Věc: Umístění zábradlí v ose tramvajových tratí v Brně na zastávce Hlavní nádraží

Reaguji tímto na Vaši e-mailovou a telefonickou žádost o vyjádření k problematice zábrany (zábradlí) v ose tramvajových tratí na tramvajové zastávce Hlavní nádraží v Brně.

Stávající konstrukce zábrany umístěná v ose tramvajových tratí je nezbytná z hlediska usměrnění pohybu cestujících a dalších chodců mezi jednotlivými nástupišti tak, aby nebyl ohrožen provoz dráhy ani bezpečnost chodců (např. vyběhnutím za stojící tramvaji před tramvaj protijedoucí). (dle § 58 vyhl. Č. 177/1995 Sb. – stavební a technický řád drah). Jedná se o zastávku s vysokou frekvencí cestujících, navíc s převládajícím pohybem chodců ve směru od budovy hlavního nádraží směrem do ulice Masarykova, popř. Josefská. Proto je tento pohyb chodců nutné usměrnit mimo nástupní hrany zastávek.

Legislativně se nejedná o zábradlí, nýbrž o stavební zábranu k usměrnění pohybu cestujících na zastávce a proto nemusí splňovat některé požadavky na zábradlí (vodící tyč pro nevidomé při zemi apod.) a může být tvořena i jiným prvkem (svodidlo, zídka, prosklená zábrana, plot, kombinace plotu se zelení apod.).

Případný požadavek na odstranění zábradlí by bylo nutno detailně posoudit v projektové dokumentaci a navrhnout stavební úpravy, které by usměrňovaly pohyb chodců na zastávce jiným způsobem a bezpečnost drážní dopravy řešit např. posunutím kolejí dále od sebe a vytvořením bezpečnostního ostrůvku mezi jednotlivými kolejemi, což by ale mělo za následek citelné zúžení nástupišť. Úpravy by pak bylo třeba projednat v příslušném správním řízení dle stavebního zákona.

Zábradlí na okrajích nástupišť je možné odstranit za předpokladu vytvoření vodících linií pro nevidomé jiným způsobem a po souhlasu Policie ČR a silničního správního úřadu a následném projednání na našem úřadu.

Pokud budete požadovat k dané problematice naše oficiální stanovisko, je třeba zaslat žádost dle příslušných ustanovení správního řádu.

S pozdravem.

Ing.arch. Dušan Osina

Referent státní správy

Územní odbor Olomouc

Drážní úřad Praha

Přeposláno emailem Ing. Milošem Havránkem (gen. ředitel DPMB) a Ing. Vladimírem Bielkem (vedoucí OD MMB).

PŘÍLOHA D.2: Zápisy a prezenční listiny výrobních výborů

Zápis,

z jednání konaného dne 26. 4. 2016 v budově MMB na ulici Kounicova ve věci vstupního jednání k akci zpracování studie „Technická pomoc – Studie technických dopadů dopravně zklidněného prostoru před hlavním nádražím“.

V rámci prezentace byli účastníci jednání seznámeni s dosavadním postupem prací a koncepčním návrhem řešení.

Bylo rozhodnuto:

* Autobusy ve směru od Nových Sadů do prostoru ulice Benešova budou dále jezdit ve stávajícím stavu včetně NAD ČD

* Provéřit osazena dopravní značka zákaz odbočení z ulice Nádražní do ulice Benešovi mimo vozidel hromadné dopravy

Z výše uvedeného byly zadány tyto požadavky v dalším řešení:

* Ve směru Nové Sady na ulici Benešova bude provedeno sčítání dopravy se zaměřením na počet odbočujících vozidel z ulice Nádražní na ulici Benešova za nástupištěm MHD zastávky Hlavní nádraží, a to ve stejném období, jako provedené sčítání na ulici Nádražní.

* Provéřit zákaz levého odbočení ve směru od viaduktu směrem na Nové Sady (mimo dopravní obsluhy).

* Ve spolupráci s BKOMem prověřit modelem dopravy vliv zákazu tranzitu v ulici Nádražní na okolní silniční síť. Jednat s Ing. Havlíčkem.

* zahrnout do návrhu parkování a vybavení pro cyklisty (včetně bikesharingu)

* prověřit možnost otevření pokladny ČD na vstupu směrem od parkoviště TESCO i v podchodu pod zastávkou Hlavní nádraží.

* Provést návrh dopravního řešení (situaci)

* Jednat s ČD nebo SŽDC ohledně pěších tras od nádraží ČD k autobusovému nádraží na ulici Benešova.

* Zjistit intenzity spojů na zastávce Hlavní nádraží a Joštova.

* S DPMB prověřit dobu zdržení tramvají na 4. koleji.

* Vyjádřit se k platnému regulačnímu plánu

Magistrát předá sčítání chodců v přednádražním prostoru a studii ateliéru Chybík-Křištof.

Termín dalšího jednání 19. 5 ve 13 hodin

Na další jednání budou přizváni:

* Police ČR DI – por. Mgr. Michal Kolínský

* DPMB – Ing. Josef Veselý

* Drážní úřad – ??

* SŽDC/ČD – správa areálu nádraží??

* ČD – NAD ČD – ??

* Česká pošta - ??

* Politici - ???

* BNSD – nájemníci areálu nádraží –

* zpracovatelé předchozích studií – požadavek Brno-střed (Flamiková)

Zápis zhotovil: Ing. Martin Smělý

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
Magistrát města Brna – Odbor dopravy

Název: *STUDIE TECH. DOPRAVY DOPRAVA ŽELIŽNICEHO MOSTU PŘEŠ HL. VÁDRAŽE*

Termín, místo konání: *26/4 2016, 09 00*

Organizace	Jméno, příjmení	Email	Podpis
VUT Brno	Martin Smělý	marasmely@email.cz	
VUT v Brně	Martin Novák	novak.mates@gmail.com	
OD MMB	JOSEF KLIPACEK	KLIPACEK.JOSEF@DOPG	
OD MMB	Zdeňka ŠAMÁNKOVÁ	samankova.zdenka@brno.cz	
SC TIO	Jan Štáhl	ERWIN@EMAIL.CZ	
ŽIVÉ ŘEŠTO	JAKUB ČAPKA	CAPKA@STOLECNE.WFO	
HC BS	JASNA FLAMIKOVÁ	FLAMIKOVA@BRNO-STRED.CZ	
Křídlo MK, ORD	PAVEL MUDRYCH	MUDRYCH.PAVEL@KR-DIHOHORAVSKY.CZ	
HO BRNO-STŘED	SVATOPOLK BARTIČ	BARTIC@BRNO-STRED.CZ	
CHKAV	ONDŘEJ CHYBÍK	chybik@chybik-kristof.com	
CI TITOB	Z. KOLOMEAZNÍK	kolomeaznik@brno.cz	
OD MMB	ŠELKO		
KUJMU, ORD	MAREK VEJELÝ	VEJELY.MAREK@KR-DIHOHORAVSKY.CZ	
BKOM-ÚDI	ANT. HAVLÍČEK	havlicek@bkom.cz	
BKOM-ÚDI	JANA NĚMEČKOVÁ	nemeczkova@bkom.cz	
BKOM	ALEŠ KELLER	keller@bkom.cz	
JPRO, a.s.	JOSIF VESELY	josef.vesely@jpro.cz	
Bkom	MIROSLAV ZEMAN	ZEMANO@BKOM.CZ	
ÚNĚBS OS	Miloslav Adam		

Zápis,

z jednání konaného dne 19. 5. 2016 v budově MMB na ulici Kounicova ve věci dalšího jednání k akci zpracování studie „Technická pomoc – Studie technických dopadů dopravně zklidněného prostoru před hlavním nádražím“.

V rámci prezentace byli účastníci jednání seznámeni se zadání a výsledky jednání. K tomuto účelu byla využita prezentace z jednání 26.4.2016.

Byly představeny výsledky požadovaného sčítání levého odbočení pro prostoru před nádražní budovou. Z nich je patrné, že zákaz levého odbočení z ulice Nádražní na ulici Benešovu dojde k výraznému úbytku vozidel z ulice Nádražní. Přerozdělení dopravy vyplývá z modelu dopravy vytvořeného BKOMem.

Bylo dohodnuto:

- Autobusy ve směru od Nových Sadů do prostoru ulice Benešova budou muset dále jezdit ve stávajícím stavu včetně NAD ČD, město však bude pracovat na řešení přemístění autobusové dopravy kompletně na autobusové nádraží na Zvonařce.
- Zazněla informace, že jakékoliv úpravy v prostoru nádraží ležících na pozemcích pronajatých, je třeba provádět se souhlasem nájemníka, kterým je BNSD.
- Úplné uzavření prostoru pro silniční dopravu je nemožné, protože je třeba zachovat v daném prostoru zásobování, v současném stavu VHD, obsluhu pošty, vozidla TAXI atd.. Otáčení přes čtyři koleje v prostoru před budovou pošty není z hlediska bezpečnosti možné řešení.
- bude proveden návrh úpravy dopravního značení, jmenovitě zákaz levého odbočení do ul. Masarykova z ulice Nádražní ve směru ul. Benešova a zákaz levého odbočení z ul. Nádražní do ul. Benešova (z ul. Nádražní do ul. Benešova mimo vozidla VHD) a příkázaný směr jízdy vpravo z ulic Masarykova a Bašty.

Další požadavky - na řešení:

- Model dopravy zpracovaný BKOMem je nutno zobrazit v širším kontextu, aby bylo patrné, kam se přesunou vozidla původně tranzitující přes ulici Nádražní.
- Výpočet kvality dopravy z pohledu chodců v přednádražním prostoru. Pouze orientačně.

Zápis zhotovil: Ing. Martin Smělý

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
Magistrát města Brna – Odbor dopravy

Název: **STUDIE TECHNICKÝCH DOPADŮ ZKUSUJÍCÍHO PROSTORU PŘEČ HL. KŘÍŽOVÁNÍ**
Termín, místo konání: **19/6 2016, OB MMB**

Organizace	Jméno, příjmení	Email	Podpis
VUT Brno	Martin Smělý	mar.smely@email.cz	
VUT Brno	MICHAL ZADÍNSKÝ	RADIASEKI.D@SEENAN.CZ	
"	MARTIN VŠETEC	VSETECA.M@VUTBR.CZ	
OD MMB	JOSEF KLUPÁČEK	KLUPACEK.JOSEF@TRNO.CZ	
OD MMB	Zdenka ŠAPIÁNKOVÁ	zamanlova.zdenka@brno.cz	
OI MMB	Z. KOLOMAZNÍK	BOLOMAZNIK.ZADCO HIR@BRNO.CZ	
ROST STUDIO	J. Kobzár	kobzarj@vgbstudio.cz	
DPMB, a.s.	JOSEF VESELÝ	jvarel@dpmb.cz	
BKOM a.s.	ALEŠ KELLER	keller@bkom.cz	
Česká pošta, s.p.	Martin Eliáš	elias.martin@cpod.cz	
KČÚ, s.p. a.s.	PAVEL MUDRYCH	MUDRYCH.PAVEL@KCS-2114-2114.PRAHA.CZ	
HC BS	JASNA FLAMIKOVÁ	FLAMIKOVA@BRNO-STRED.CZ	
STOLEČNĚ, o.p.s.	JAKUB CARDA	CARDA@STOLECNE.INFO	
BKOM a.s.	JAROSLAV NEJEDLIK	nejedlik@bkom.cz	
BKOM - ÚDÍ	JOSEF BERTÁK	bertakj@bkom.cz	
OD MMB	BIELLO		
MMB	ZICHARDO KRÁČEK	kracek.zichard@brno.cz	