

pro: Šmarda Jakub <jsmarda@dpmb.cz>, podatelna@krpole.brno.cz, posta@brno.cz
cc: Kučírková Jitka <jkucirkova@dpmb.cz>, Singerová Renata <rsingerova@dpmb.cz>,
dotazydoprava@dpmb.cz v návaznosti na D190134/D190089+D190108 a č. 1984/2019 + 233/2019 -
Doprava na Slovanském náměstí
Vera.Hoderova@rsd.cz

Podnět na elektrifikaci MHD přes zelené srdce Králova Pole

Důvod podnětu:

Stav autobusové mhd v obytném centru králova pole je dlouhodobě neutěšený. Spoje nenavazují a jezdí v paralelních skupinách. Několik přeplněných (až nedostačujících, navíc uživatelé pouze projíždějí) spojů ve známých, krátkých časových obdobích je po drtivý zbytek dne slepě následováno nespočetnými prázdnými spoji, s takovou frekvencí, že její dopad na Slovanské náměstí, Skácelovu a Husitskou je zcela fatální.

V posledních letech došlo na Slovanském náměstí a okolí k výrazným změnám, které nejsou schopny koexistence se současným stavem autobusové dopravy. Hustá zeleň po obvodu Slovanského náměstí a podél ulice Skácelova byla vymýcena a lokalita byla úmyslně navracena do meziválečného stavu - doby prakticky bez dopravy. Následkem této úpravy a hustoty mhd vznikají zvukové efekty způsobující Slovanské náměstí velmi nepříznivé pro život, natož relaxaci.

2018/2019 proběhla rekonstrukce inženýrských sítí, jejímž následkem je zúžení jízdních pruhů ve prospěch parkovacích míst, a k rapidnímu zúžení vjezdů na slovanské náměstí (60% v křížení s Husitskou a Skácelovou) pro zvýšení bezpečnosti. Tyto nové rozměry nejsou kompatibilní s dopravou nad 3.5t založenou na spalovacích motorech.

Vzhledem k nepraktičnosti autobusových linek, ke změně šířky jízdního pruhu (zúžení) a tvaru „křižovatky“ v místě výjezdu ze Slovanského náměstí do ulice Skácelova, žádám o přehodnocení vedení linek.

Roh Slovanské náměstí/Skácelova je nyní **zcela neobyvatelný**.

Z celkové šíře vozovky bylo ubráno tolik, že se zcela evidentně vozy mhd již do svého jízdního pruhu nevejdou komfortně a tím při výjezdu z kruhového objezdu způsobují enormní hluk a vibrace, který se dříve v takové míře nevyskytoval.

Tato zvuková zátěž je nejvýraznější v době brzkých ranních hodin a pozdních večerních hodin.

Momentálně je na Slovanském náměstí veden obousměrný provoz v jednom pruhu, což ale hned na první pohled **nemá** vliv na způsob vyjíždění vozů mhd z kruhového objezdu a po skončení stavby se situace **nezmění**, to je na první pohled zcela evidentní někomu, kdo situaci vidí den co den. Vozy mhd se po zúžení jízdního pruhu do prostoru prostě nevejdou tak jako dříve.

Rád bych poprosil zainteresované osoby, aby šli zkusit relaxovat do parku na Slovanském náměstí, nebo aby zkusili strávit den a noc v přilehlé zástavbě.

Dlouhodobá situace v lokalitě:

- Přes Slovanské náměstí nyní projíždí čtyři (84/44,53,67) autobusové a dvě (30,32) trolejbusové linky.
 - interval autobusů je ve výsledku každých 5-10 minut
 - navíc zde projíždí překvapivé množství služebních jízd;
- Toto je jedna z největších koncentrací MHD v Brně;
- Je to největší koncentrace vedení autobusů přes hustě obydlenou zónu;
- Je to největší koncentrace vedení autobusů přes relaxační zónu
 - okolí Lužáneckého parku je ze 3/4 elektrifikováno, zda projíždí trolejbus nebo autobus je obrovský rozdíl;
- Ulice Skácelova, Slovanské náměstí a Husitská jsou pouze průjezdní body mezi ulicí Purkyňovou a Semilassem/Kr.Pole-nádražím, nikoliv cílové body, které by museli být obsluhovány takovým množstvím linek a vozů.
 - ul. Husitská, Slovanské náměstí a ul. Skácelova byly, dokud doprava nepřesáhla jistou mez, pýcha Králova Pole. Dnes směřují za osudem Cejlu a Svatoplukovy;
- Na Slovanském náměstí jsou dvě školy, které jsou každý pracovní den vystavovány negativům z nadměrné dopravy mhd. Mnoho dětí proto po škole nenavštěvuje přilehlý hlavní park Králova Pole, protože se v něm nedá odpočívat, ale člověk přemýšlí, jak nejrychleji z něj pryč;
- Trasa přes Slovanské náměstí a dále po ul. Skácelova je vedena v kopci, takže 17t autobus musí zabrat, tím se zvyšuje zátěž hluková i spotřeba pohonných hmot.
 - Zvláště pokud již vozy nemohou projet zatáčku tak plynule jako dříve, viz nedávné změny;
- Všechny tři ulice jsou tvořeny starými činžovními a rodinnými domy, které spadají pod ochranu památkářů Národního památkového ústavu jako kulturní památka
 - obyvatelstvo si tak nemůže zvenku pomoci samovolně
 - památkový status není ovšem jinak zohledněn;
- Věkový průměr lokality je velmi vysoký
 - všichni mladí lidé odtud prchli
 - domky v okolí vzdálenějším od Slovanského náměstí po vrstevnici nejsou finančně dostupné ani nejvyšší střední třídě
 - rodiny s dětmi do dostupných činžovních domů z pochopitelných důvodů nechtějí
 - v lokalitě bují předražený krátkodobý podnájem
 - až zemrou staří lidé, kteří jsou posledními obyvateli a zároveň majiteli nemovitostí, lokalita jak ji známe pravděpodobně zanikne;
- Relaxační zóna Slovanské náměstí je kvůli smogu a hluku využita jen minimálně;
- Takto hustá autobusová doprava v takto hustě obydlené, historické zástavbě, nemá v Brně obdoby;
- Takto hustá autobusová doprava do takto prudkého kopce, s takto prudkými zatáčkami, nemá v Brně obdoby;
- Po otevření tunelů Dobrovského se výrazně snížila osobní doprava přes Slovanské náměstí, o to výrazněji je nyní vidět jak velký mělo a má na hluk a celkové znečištění v oblasti vliv mhd.

Dlouhodobě pozorovatelný dopad

- Obyvatelé Králova Pole již nechtějí dávat děti do obou škol, kvůli částicovému, zvukovému i vibračnímu smogu.
 - Místní obyvatelé ználí poměrů raději posílají děti do vzdálenějších škol;
- Na všech třech zmíněných ulicích je viditelný úbytek obyvatelstva
 - místy až do stavu zatlučených oken;
- Přízemní byty se mění na kanceláře nebo obchůdky, které ovšem krachují, neboť lokalitou se pouze projíždí;

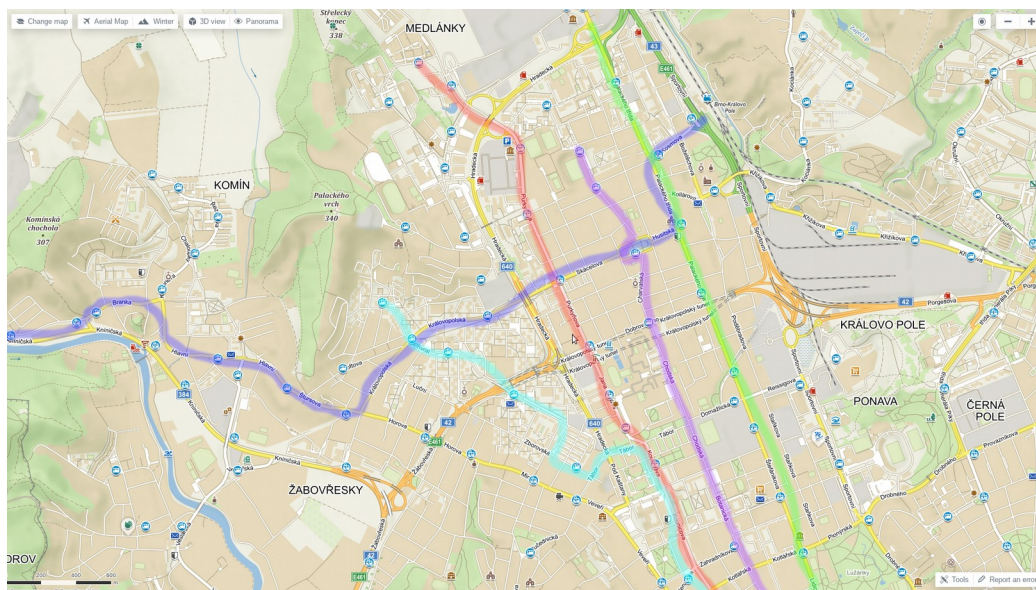
- Populace, která zůstává v lokalitě bydlet, jsou převážně lidé v důchodovém věku, kteří z emocionálních či ekonomických důvodů nechtějí nebo nemohou opustit domov;
- Mladí lidé ze střední třídy se do lokality stěhovat nechtějí;
- Srdce Králova Pole jistě a nezadržitelně směřuje k osudu Cejlu a ulice Svatoplukovy. První známky rozkladu jsou již patrné;
- Lidé se vyhýbají parku na Slovanském náměstí a raději autem přejíždějí za město;
- Vzhledem k rozvoji města je stávající vedení linek mhd již neoptimální.

Nedávné změny

- Zprovozněny tunely Dobrovského
 - doprovázeno zákazem vjezdu motorových vozidel nad 3.5t do většiny Králova Pole
 - s výjimkou mhd, autoškol, a podobných;
- Došlo k enormnímu rozvoji Technologického parku, který není dostatečně pokryt sítí mhd
 - Technologický park je pokrytý mhd pouze nadstavbově, nikoliv cíleně;
- Došlo k přestavbě parku na Slovanském náměstí
 - park byl dlouhá léta lesoparkem, a proto relaxaci v něm mhd ani jiný provoz neškodil
 - park byl přestavěn do světlé podoby jakou měl před osmdesáti lety
 - tato podoba je nekompatibilní s provozem - nezbylo nic co by jej chránilo proti částicovému, zvukovému a vibračnímu smogu
 - podobný osud potkal nedávno i ulici Skácelovu;
- Došlo (2018/2019) ke generální rekonstrukci komunikace kolem Slovanského náměstí, a i běžný autobus se tam nyní vytočí velmi problematicky. Viz příložený dokument – <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/krizovatka-zmeny.pdf>;
- Jelikož městský okruh nyní vede skrze tunely Dobrovského, nebude již po Slovanském náměstí vedena silnice I. třídy, ale jen komunikace nižší třídy;
- Prudké zatáčky v prudkém stoupání hustě obydlenou historickou čtvrtí jsou po provedené rekonstrukci ještě prudší;

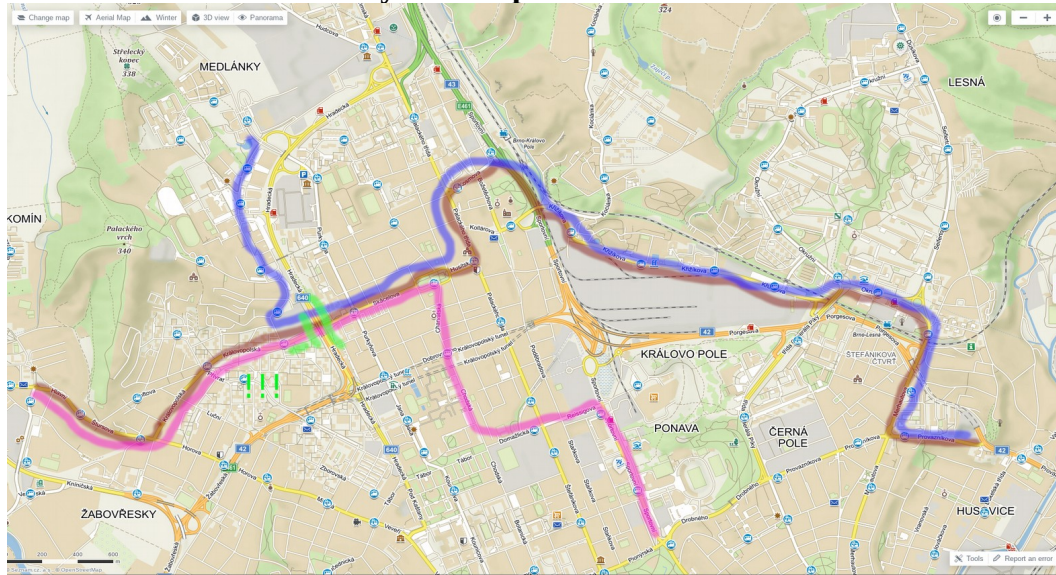
Vzhledem k výše uvedeným faktům navrhuji vyloučení neelektrické veřejné dopravy ze srdce Králova Pole.

Současné vedení elektrifikovaných linek přes Královo Pole



- zelená
tramvaj č. 1
 - zelenomodrá tramvaj č. 6
- červená tramvaj č. 12
- fialová trolejbus č. 32
- modrá trolej. č. 30
- světle modrá trolej.č.36+34

Současné vedení autobusových linek přes Královo Pole



- modrá 53
- hnědá 44/84
- růžová 67

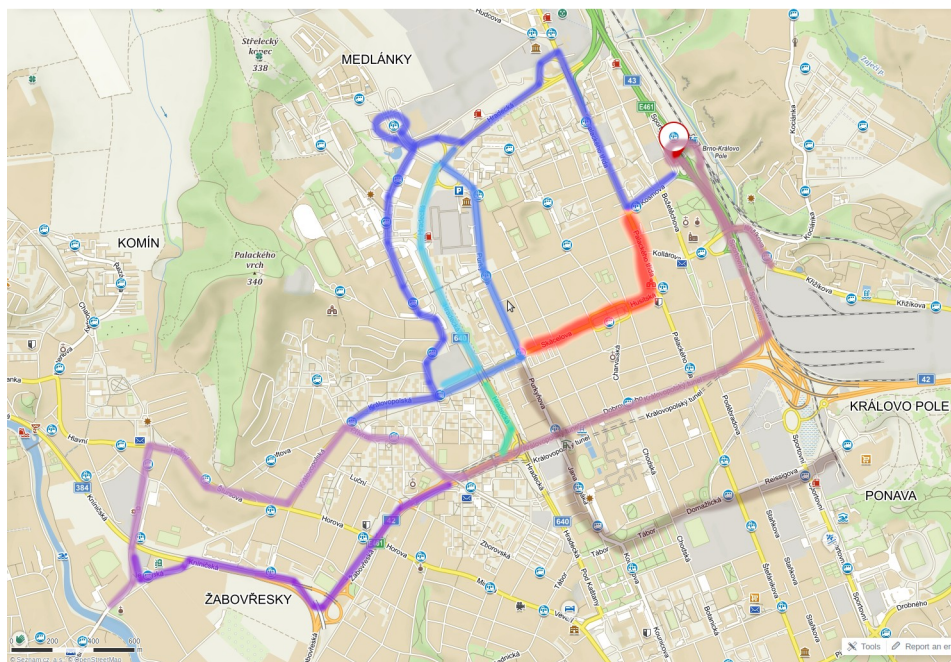
Neefektivnost těchto postupně přidávaných autobusových linek je, zvláště vzhledem ke změnám v lokalitě, do očí bijící.

Cíle návrhu

- Zrychlit dopravu přes Královo Pole pro uživatele mhd, kteří přes něj pouze projíždí;
- Zlepšit a zplynolit pokrytí Technologického parku
 - rozvolnit přetížení uzlů zastávek Skácelova a Husitská;
- Vyjmutím Slovanského náměstí z řádu linek, které mají hlavní návaznosti zcela jinde
 - zlepšit spojení z a do okolí Slovanského náměstí;
- Odsunutím linek, které mají hlavní cíle zcela jinde;
- Plnou elektrifikací okolí Slovanského náměstí zabránit kolapsu srdce Králova Pole do stavu ulic Svatoplukova či Cejl;
- Ochránit architektonické kulturní památky v lokalitě;
- Přesunout autobusové linky z pravoúhlých zatáček Slovanského náměstí na plynulou trajektorii;
- Přesunout autobusové linky z prudkého stoupání/klesání přes hustě obydlenou lokalitu Palacká<->Purkyňova na rovinu, případně mimo obydlené části;
- Zlepšit reputaci i životní podmínky obou škol umístěných přímo na Slovanském náměstí;
- Znovu zprovoznit Slovanské náměstí jako relaxační zónu;
- Ochrana a podpora obyvatel, kteří se rozhodli zůstat v Brně, místo aby každé ráno do města dojížděli ze satelitů, ucpávali a ničili silnice městské komunikace a zabírali parkovací místa a generovali znečištění a tím zhoršovali podmínky pro Brňany;
- V minulém volebním období byla mj. schválena strategie města Brna pro přípravu na klimatickou změnu.
 - Slovanské náměstí je od své nešetrné rekonstrukce 2012 tepelným ostrovem
 - koncentrace MHD kolem tohoto parku je s ním zcela nekompatibilní
 - Tyto dva faktory dohromady jsou v přímém rozporu s přípravami na Klimatické změny

Možnosti pro změnu

1 1x 2 3 2x 2y 2z 0

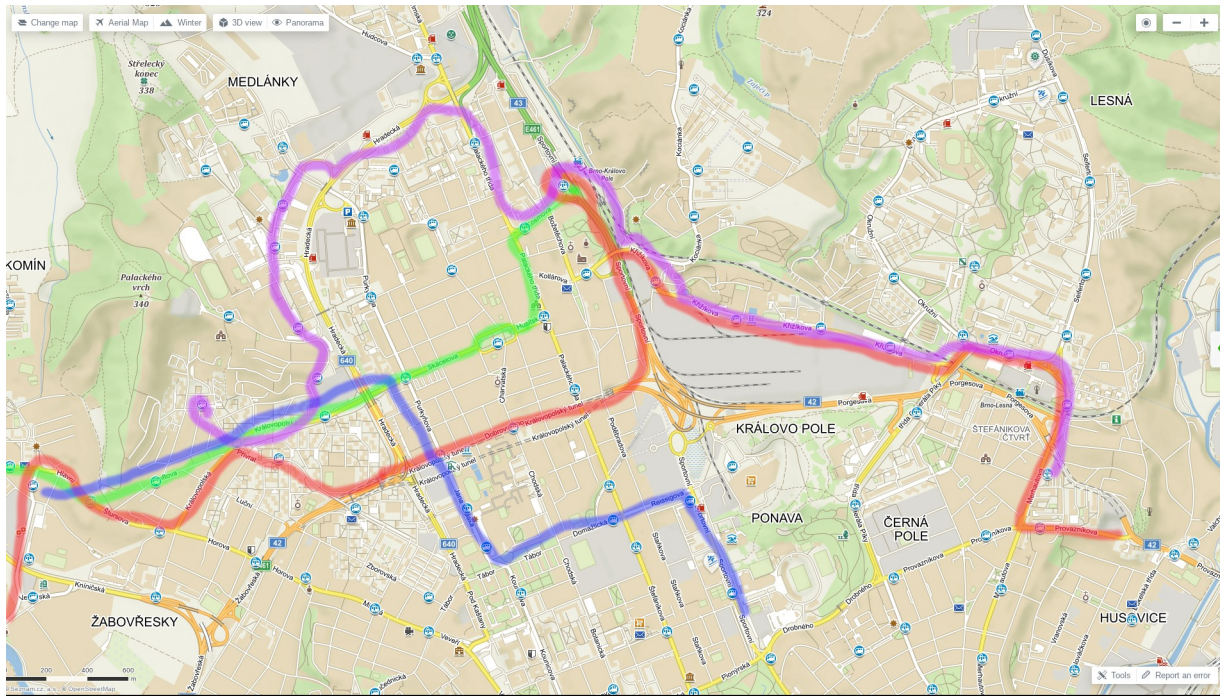


- 0 - **původní** tah linek 30,53, 84,44 [32, 67 kříží či jedou blízce vodorovně]. Zachovávaný stav trolejbusu 30
- 1 - linka 44/84 zcela odvedena z Králova pole přes tunely Dobrovského
- 1x - linka 44/84 zcela odvedena navíc i z Komína (zůstávají tam trolejbusy 30 a 36)
- 2 - linky 44/84/53 odvedeny z Kr.Pole okruhem, a **lépe pokrývají Technologický park**, který je stejně cílem všech, kdo 44/84/30 přestupují na tramvaj č.12
- 2x - místo plného využití obchvatu může některá z linek 44/84/53 kopírovat tři zastávky tramvaje 12 (Technické muzeum, Červinkova, Skácelova)
- 2y - plné využití okruhu a pouze výjezdy do Technologického parku místo průjezdu
- 2z - linky vůbec neodbočují do Komína, ale objedou i Žabovřesky, eventuálně i Jundrov, okruhem. Pořád zde zůstávají trolejbusy pro neporušenou návaznost
- 3 - Linka 67 předpokládá zachování po současné-dočasné trase (2018/2019) - tedy přes Purkyňovu a Tábor, které se **osvědčilo**

N - posílat **služební jízdy** autobusů **striktně po okruhu**, nikoliv srdcem obytných čtvrtí

Doporučené vedení tras

Následující schéma vzniklo několikaměsíčním studiem linek v dané oblasti, a zkoumáním nejčastějších přestupů:

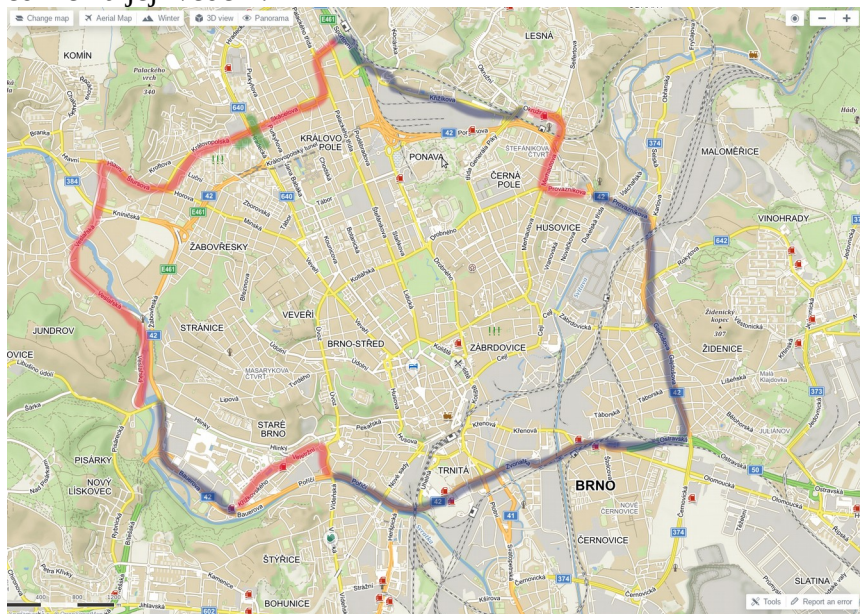


- Červená je linka autobusu 84/44 – nově vedena skrze tunely Dobrovského
 - opravdu zůstává faktem, že zastávky Slovanské náměstí a Záhřebská jsou pro 99% cestujících jen zdržením při cestě z/zpoza Přívratu na Královopolské nádraží/Semilasso
 - zastávka Husitská se rozloží na Semilasso, linku 30 a linku 1
 - zastávka Skácelova se rozloží na Přívrat a Technologický park. Tedy linky 36, 34, 53, 67 a 12
 - míra přestupů zůstane zachována či se sníží
 - linka 84/44 je okružní a spojuje celé Brno (viz níže). Její průjezd srdcem Kr.Pole je relikť jehož již není potřeba
 - kdyby se ukázalo, že **vybrané časové úseky** vyžadují přímé napojení okruhu na Slovanské náměstí, **pak vybrané spoje** mohou být „autobuso-trolejbusy“, jež nasadí troleje na Přívratu a sundají na Královopolském nádraží (než bude těchto dostatek, mohou toto zastávat běžné autobusy, i tak jich ubude 90%);
- Fialová je linka autobusu 53 - pojedje od Semilassa jednu zastávku po trase tramvaje č.1 směrem na Řečkovice a následně po okruhu do Technologického parku, a po průjezdu Přívratem skončí spolu s trolejbusem 34 na konečné zastávce Vychodilova.
 - toto ubere přestup na tramvaj č.12 na Skácelově pro velkou část osob zainteresovaných v Technologickém parku
 - ubere zatížení Semilassa při přestupu na zastávce Technologický park na autobus 65
 - výrazně lepší návaznost pokrytí Technologického parku a VUT
 - návaznosti na Královopolském nádraží, Semilasse, Hudcové, zastávce Technologický park, Přívratu...
 - míra přestupů zůstane zachována či se sníží;
- Modrá je linka autobusu 67

- její nová trasa je identická se současnou náhradní trasou během oprav inženýrských sítí v Králově Poli (2018/2019)
- na kolik jsem byl schopen zjistit, nová trasa je vhodnější než bývalá;
- Nezměněná trolejbusová linka 30 (zelená) bude pravděpodobně potřebovat posílení, ale to je jedině pozitivní
 - v současnosti jezdí linky 84/44+30+53 během dne zásadně pospolu s cca minutovým odstupem v obou směrech, a pak dlouho nic;
- Tramvajová linka 6 si zaslouží časovou návaznost na 84/44;
- Nebyl jsem plně schopen posoudit dopad na linky trolejbusů Přívrat->Česká.

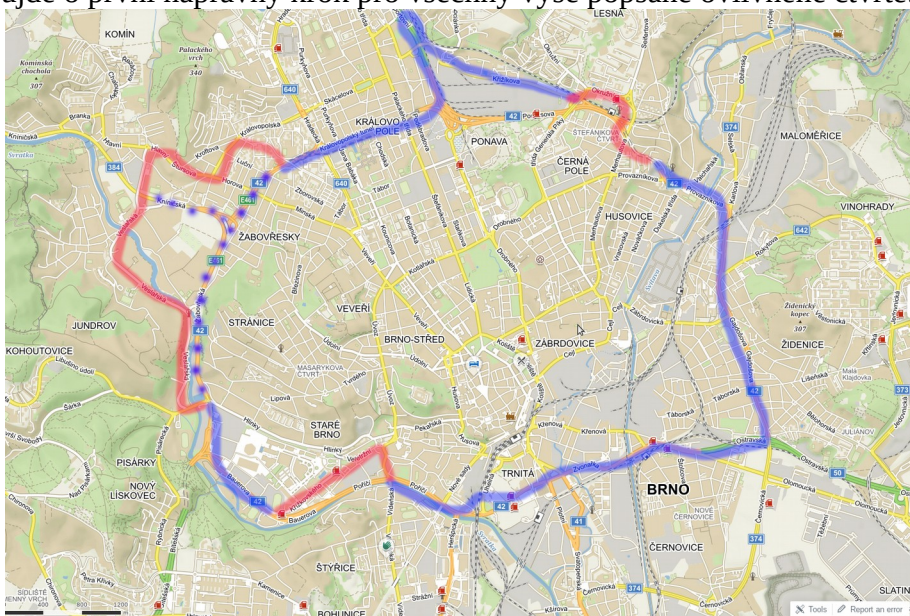
Zamyšlení nad linkou 84/44

Linka 84/44 je velmi starý spoj (30 let?), který dlouho plnil funkci primární obsluhy okolí Brna, později přešel spíše k funkcím odlehčení průjezdu středem města a urychlení dopravy cestujících po obvodu města. Linka slouží téměř beze změny i po dramatickém růstu města a po úspěšné elektrifikaci mnoha linek. Pohledme na její vedení:



Modrá barva je vedení linky po městském okruhu - tedy po mocných, často víceprroudých silnicích. Červené jsou pak průjezdy hustou zástavbou. Ponechání linky beze změny v úsecích Kr.Pole, Žabovřesky, Komín a Jundrov je nešťastné opomenutí. Navíc množství nasazených vozů na trase této linky se od jejího počátku minimálně zčtyřnásobila, a na mnoha místech je, částečně nesmyslně, kopírována různými dalšími spoji (jako zmíněné linky 30, 53 a 67).

Pokud bude linka 84/44 delegována v Králově Poli na okruh - ať již po Hradecké nebo tunely Dobrovského, půjde o první nápravný krok pro všechny výše popsané ovlivněné čtvrtě:



Jelikož právě dochází k rekonstrukci okruhu na Žabovřeské, linka může později vést tamtudy, a ulice Veslařská (pokryta trolejemi!, které v současnosti slouží pouze pro přesun některých vozů do vozovny Komín) si konečně oddechne. Otázkou zůstane záchrana Komína kolem ulice Hlavní, ale na té je již dnes tak hustý trolejbusový provoz, že by mohla být přímočará.

Závěr:

Úprava tras autobusů je netriviální záležitostí, ale proběhlá rekonstrukce Slovanského náměstí toto vyložene evokuje. Ukončení stavby začátkem července 2019 může být dobré záchytné datum pro start změn, a celé letní prázdniny 2019 pro zkušební provoz.

V jakémkoliv stádiu aplikace nového vedení linek je s okamžitou platností možné **striktně vést všechny služební vozidla** po okruhu.

Také je možné místo klasických autobusových vozů alespoň v brzkých ranních hodinách a pozdních večerních hodinách nasadit minibusy.

Je-li to neúnosné, pak alespoň vynechat stoupání/klesání kopcem Husitská-Slovanské náměstí-Skácelova, kde zatáčky jsou nyní již nezpůsobitelné pro velká a těžká vozidla, a z okruhu sjet/najet na Královopolskou ulici (viz nárys křižovatky).

Koncentrace autobusových linek přes obytné části Jundrov, Komín a srdce Královo Pole je v současné době taková, že si obyvatelstvo zaslouží od města vyměnit okna. Precedenty ze Záhřebské, eventuálně z Tuřan a Holásek, kdy letiště vyměnilo okna v celé zasažené lokalitě mluví za sebe, a to se ani dálnice, ani letiště zdaleka nerovná tůrujícímu kloubovému autobusu, akcelerujícímu do kopce poté, co musel brzdit do ostré zatáčky.

Pokud je to alespoň trochu možné, velmi rád bych se účastnil všech projednávání o řešení tohoto problému. Jsem vám kdykoliv k dispozici.

S pozdravy,

Mgr. Jiří Vaněk
Skácelova 2a
612 00 Brno
775 39 01 09
judovana@email.cz

Více o problému MHD na slovanském náměstí se dá dočíst na následujících lincích - všechny dříve zaslané na dpmb@dpmb.cz a informace@brno.cz, bez odezvy:

- primární dokument [stavSlovanak2] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/stavSlovanak2.pdf>
- nárys křižovatky [krizovatka-zmeny] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/krizovatka-zmeny.pdf>
- odpověď pana Masaříka z odboru dopravy JMK [odpovedIngMasarik.jpg] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/odpovedIngMasarik.jpg.jpg>
- odpověď pana Krejčíka za BVaK [odpovedIngKrejcik] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/odpovedIngKrejcik.pdf>
- můj původní dokument [stavSlovanak] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round1/stavSlovanak.pdf>
- obrázek s návrhem odhlučnění [krizovatka-navrh] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/krizovatka-navrh.png>
<https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/krizovatka-navrh2.png>
- sada fotografií o katastrofickém stavu zeleně [zelen-nyni] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/zelen-nyni.pdf>
- sada fotografií možných protihlukových opatření [pruhledne-zdi] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/pruhledne-zdi.pdf>
- návrh linek MHD [linky] <https://jvanek.fedorapeople.org/slovanak/round2/linky.pdf>

Vzhledem k délce kolem 50 stran, a jen částečnému průniku, pouze pro zaujaté

9.6. - Aktualizace vzhledem k postupu projektu „Parkoviště typu P+R“ [1]

[1]<https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-4-namestka-primatoroky/odbor-dopravy/oddeleni-koncepcie-dopravy/strategie-parkovani-ve-meste-brne-navrhova-cast/cast-d-hromadne-parkovaci-kapacity/parkoviste-typu-p-r/>

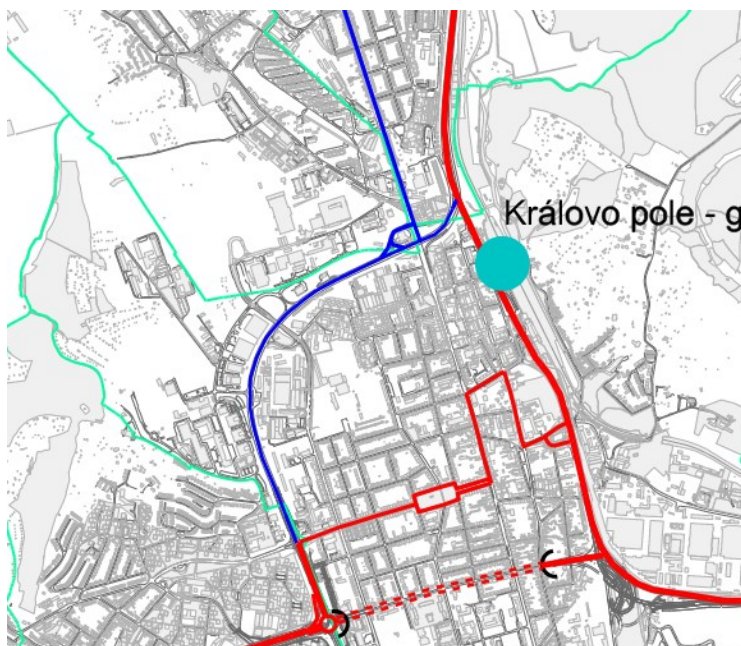
[2]https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/magistrat_mesta_brna/OD/verejna_doprava/Strategie_parkovani_ve_meste_Brne_-_navrhova_cast/Cast_D_Hromadne_parkovaci_kapacity/1_parkoviste_typu_P_R/D-1-9_Kralovo_pole_-_garaze.pdf

[3]https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/magistrat_mesta_brna/OD/verejna_doprava/Strategie_parkovani_ve_meste_Brne_-_navrhova_cast/Cast_D_Hromadne_parkovaci_kapacity/1_parkoviste_typu_P_R/D-1-4_Purkynova.pdf

Magistrát města Brna úspěšně pokračuje v projektu Parkoviště P+R, jehož cílem je vybudovat v rámci města síť záchytných parkovišť.

Celý tento projekt je veden velmi zvláště - postavit parkoviště dostupná k současným linkám. Tento přístup evokuje likvidaci poslední zeleně a novou zátěž způsobeno provozem v místech, kam dříve návštěvníci Brna vůbec nezajížděli. Ponechme nyní stranou, že tyto parkoviště jsou tedy zcela chybně umístěna a lze očekávat odpor obyvatelstva, a že MHD by se mělo přizpůsobit těmto parkovištům a ne obráceně, a zaměříme se na následky dvou schválených parkovišť v Králově poli jež jsou v přímé korelaci s navrhovanými změnami.

Parkoviště Královo Pole garáže u nádraží[2]:



Toto záchytné parkoviště **je velmi dobře lokalizované**. Navazuje na dálnici i na mnohé linky MHD. Je zřejmé, že návaznost na **Technopark** (tedy linka 53 a 84/44) je odtud optimálnější přes E461, 640, tak jak navrhuje tento dokument, než současné vedení přes Slovanské náměstí.

Dále se dá předpokládat, že plynulé a rychlé vedení dopravy **dále z Králova Pole**, tedy linka 44/84 nabude na důležitosti. Průjezd přes Slovanské náměstí je v z tohoto pohledu komplikace, kterou řeší přímá linka linka (tedy 84/44) skrze tunely Dobrovského.

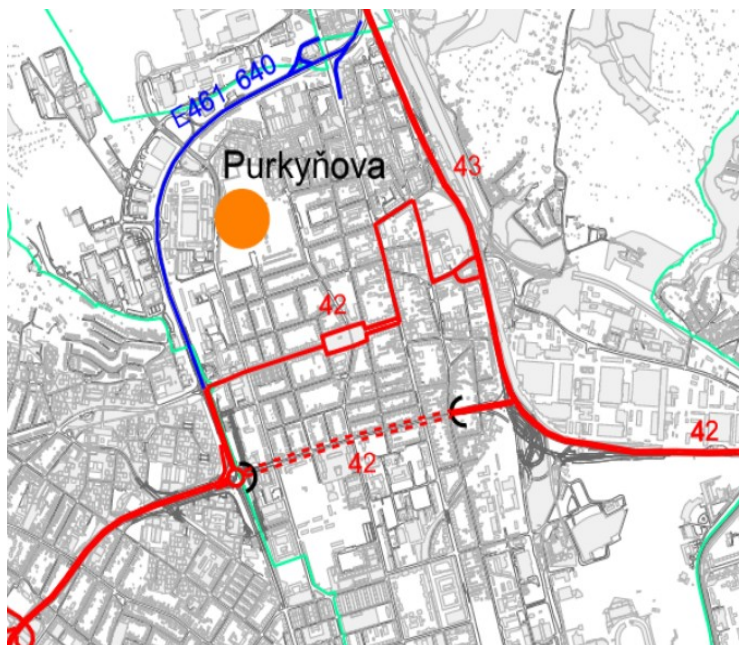
Také se dá předpokládat, že doprava **do obytných částí Králova Pole**, ochuzená o sautobusy, si pak zaslouží pravidelnou, ekologickou trolejbusovou linku, kterou

pokrývá (pravděpodobně posílena) 30.

Uvažte, že je pravděpodobné výrazné zvýšení zátěže existujících autobusových linek, a Slovanské náměstí již nyní svoji kapacitu vyčerpalo.

Velmi důležitý je fakt, že na plánech je Slovanské náměstí, Husitská a Skácelova stále vedeno jako I třída, což je sice zatím pravda, ale smlouva na převod na běžnou komunikaci je již podepsána.

Parkoviště Purkyňova[3]:



Toto parkoviště je velmi nešťastně lokalizováno, a dá se očekávat silný odpor (zatím neinformovaného) obyvatelstva. Narozdíl od Královopolského, má již navržen odhad ceny - přes 30 milionů korun.

Jediné spojení s městem a přes Technopark, které zde existuje je tramvaj č. 12. Tato je již nyní (oběma směry) na hranici kapacit.

Přímá návaznost na 53, 67 a 65 (eventuálně i 84/44 bude-li zamítnuto rychlé spojení do/za Králova pole skrze tunely Dobrovského) je rozhodně nezbytná.

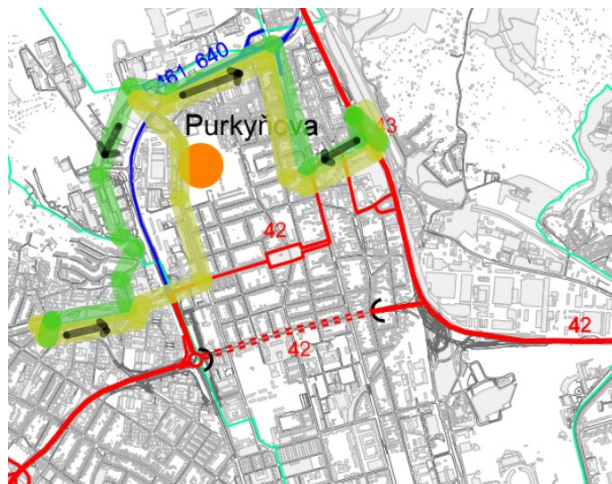
Lepším řešením může být přesun parkoviště přímo k současné konečné tramvaje č. 12 a ke sjezdům z E461/640. Pak nebude třeba vůbec řešit návaznost vůbec, neboť technopark je cílem většiny cestujících v

současnosti využívajících zastávky Skácelova, Červinkova a Technické muzeum.

Zřízení parkoviště Purkyňova se nepochybně zvýší provoz osobní a dopravy přes Slovanské náměstí, neboť lidé kteří nenajdou místo na jednom parkovišti, budou přejíždět na druhé. Zásah se strany DPMB je opravdu nezbytný.

Velmi důležitý je fakt, že na plánech je Slovanské náměstí, Husitská a Skácelova stále vedeno jako I třída, což je sice zatím pravda, ale smlouva na převod na běžnou komunikaci je již podepsána.

Potencionální rozšíření linky 53 jako posila dopravy přes parkoviště Purkyňova



Linka může vést po již navržené trase Královo Pole Nádraží, Tylova, Technologický Park, Záhřebská, Přívrata, ale na přívratu by nekončila, ale okruhem se vracela nikoliv přes technologický park, ale přes zastávky Skácelova, Červinkova, Technické Muzeum, a dále přes Technologický Park a Tylovu zpět do Králova Pole Nádraží.

Nutno podotknout, že jak parkoviště, tak autobus přes Purkyňovu by mělo být považováno za krajní řešení. Ovšem i tak je to trasa mnohem méně křivolaká a mnohem méně strmá než přes Slovanské Náměstí.