

Email:

Vážení zastupitelé Kr.Pole, Jundrova, Komína a Žabovřesk

Na podatelnu vaší radnice bude podán následující podnět. Tento je opravdu určen vám, zastupitelům, neboť vedení linek MHD je věcí politickou. Ač je nad ní gigantický úřední aparát, sami nejsou schopni akce. Ta musí vzejít od volených zastupitelů a nikoho jiného. Čas plyne a ekonomická i ekologická situace se mění. Reorganizace a linek a odstranění nejsilnějších a nejfrekventovanějších spalovacích motorů+ z okolí našich domovů může být ukázkovým příkladem. Proto na vás apeluji na prostudování daných materiálů a žádám o konstruktivní odpověď, případně o zahájení aktivit.

* prostor pro změnu je

* odbor dopravy sympatizuje se změnami, ale nemůže je iniciovat

* Ze strany radnice není potřeba dělat téměř nic, pouze během květnového vyjadřování k MHD požádat odbor dopravy o změny

Vážení zastupitelé Kr.Pole, Jundrova, Komína a Žabovřesk

Prosím vás a o prostudování níže uvedeného návrhu změn vedení autobusových linek, případně jejich náhrad za trolejbusy. Současné vedení autobusů je staré dvacet let, důvody jejich užití se změnily (Bohunický Campus, Královopolský technopark, parkoviště P+R, dokončení městského okruhu, zesílení osobní dopravy), a hustota autobusů skrze Veslařskou, Hlavní, Královopolskou a Slovanské náměstí je neslučitelná se životem, a v rozporu s ekologickými tlaky a elektrifikací které jsou k vidění všude jinde.

Tento návrh vznikl původně jako jako podnět pro elektrifikaci Slovanského náměstí, jelikož silnice kolem něj byla zúžena na 70% a je pro autobusy neprůjezdná. Po několika návštěvách Odboru dopravy MMB, vyšli na povrch zásadní fakta ovlivňující všechny zmíněné čtvrti. Pozitivní naklonění jediné čtvrti ke změnám, ovlivní všechny ostatní zmíněné. Navíc známky rozkladu které popisují, jsou viditelné po celé trase linky 84/44 kdekoliv zavítá do obytných částí.

Překvapivě, Odbor dopravy shledal změny pozitivními, ale sám nemůže navrhnout vůbec nic. Veškeré vedení MHD je čistě věcí politickou, a proto v rukách Vás, volených zastupitelů.

Návrh ve svém základu je prostý - vystrnadit spalovací autobusy - primárně linku 84/44 co nejdále od obytných zón a využít trolejbusy místo autobusů kde je to možné, s maximálním, dokonce možná lepším, zachováním současných uzlů, zastávek a směrů. Některé návrhy jsou krkolomné, jiné proveditelné přímo a všechny ukazují jediné - že prostor pro změny je.

Jak já, tak Odbor dopravy si uvědomujeme, že se jedná o běh na dlouhou trať, ale dílčí změny (např. přeplánování linky 53 nebo zajištění provozu služebních vozidel striktně po velkém Okruhu) mohou začít již nyní.

Tento návrh je v současnosti založen na mém soukromém výzkumu cca stovky obyvatel na uzlech Husitská a Purkyňova/Skácelova. V následujících měsících jej rozšířím i na Jundrov a Komín, a v další iteraci by již měl mít preference každého obyvatele Husitské, Skácelovy, Slovanského Nám, Královopolské, Hlavní a Veslařské.

Čas plyne a ekonomická (téměř každý obywatel má auto, a podniky dříve obsluhované spoji se dávno přeskupili či přesunuly) i ekologická situace se mění (elektromobilita, podpis Brna pod Přípravu na klimatické změny). Reorganizace a linek a odstranění nejsilnějších a nejfrekventovanějších spalovacích motorů z okolí našich domovů může být ukázkovým příkladem. Proto na vás apeluji na prostudování daných materiálů a žádám o konstruktivní odpověď, případně o zahájení aktivit.

- prostor pro změnu je
- odbor dopravy sympatizuje se změnami, ale nemůže je iniciovat
- Ze strany radnice není potřeba dělat téměř nic, pouze během květnového vyjadřování k MHD požádat odbor dopravy o změny
- v žádném případě se nejedná o omezení dopravy ve čtvrtích. ale MHD na daných úsecích, zejména kolem Slovanského nám, je přetížená, a její další posílení je neúnosné, a je třeba reorganizace
 - oddělit příjezd/odjezd do/z čtvrti a průjezd čtvrtí, a vnitřní pokrytí čtvrti

Podnět na odklon autobusů na spalovací motory z obytných zón, Králova Pole, Žabovřesk, Komína a Jundrova, využití existujících trolejí po jejich trase k plné elektrifikaci MHD v těchto místech

Důvod podnětu:

Stav autobusové MHD v obytném centru Králova pole a přes Hlavní a Královopolskou 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, Hlavní a Královopolskou i Veslařskou je zcela fatální.

dotace na troleje a hybridy

Veslařská

Hlavní

Královopolská

Skácelova a Slovanské náměstí

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**.

Vedení po ulici Hlavní a Veslařská je v nezměněná podobě - extrémní blízkost rodinných domků k silnici a žádná předělová zeleň - již velmi dlouho. V okolí zatáček a stoupání je znatelný nástup gheta.

Při rekonstrukci sítí 2018/2019 bylo nenápadně z celkové šíře vozovky 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. Již je na Slovanském náměstí obnoven jednosměrný a veškeré měření se a odhady, že obousměrný provoz **neměl** vliv na způsob vyjíždění vozů MHD z kruhového objezdu a po skončení stavby se situace **nezmění**, se ukázaly jako korektní, jak bylo 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.

Rekonstrukce městského okruhu

- pruh pro busy a zastávky. Pruh pro autobusy je ve vyspělých zemích zcela normální, a pokud budou po okruhu dále jezdit auta rychleji než autobusy, tak se nikam nedostaneme

Dlouhodobá situace v lokalitách:

- Přes ulici Veslařskou nyní projíždí dvě (84/44) autobusové linky, a jsou zde troleje sloužící pouze vozovně a na okrasu (historická vozidla)
- Přes ulici Hlavní nyní projíždí tři (84/44,67) autobusové a dvě (36,30) trolejbusové linky.
- Přes Slovanské náměstí nyní projíždí čtyři (84/44,53,67) autobusové a dvě (30,32) trolejbusové linky.
 - interval autobusů je ve výsledku každých 2-10 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 Veslařská, Hlavní, Skácelova, Slovanské náměstí a Husitská jsou pouze průjezdní body. 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 přílehlý hlavní park Králova Pole, protože se v něm nedá odpočívat, ale člověk přemýšlí, jak nejrychleji z něj pryč;
- Podobný osud mají relaxační zóny na ulici Královopolská.
- 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 zemřou 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 (ovšem ne přes Hlavní a Veslařskou) o to výrazněji je nyní vidět jak velký mělo a má na hluk a celkové znečištění v oblasti vliv mhd.
- V době spojení parku (od protínajícího trolejbusu 32) a obkroužení Slovanského náměstí trolejemi, existoval plán na vyloučení autobusů. Bohužel zapadl bez realizace.

Dlouhodobě pozorovatelný dopad

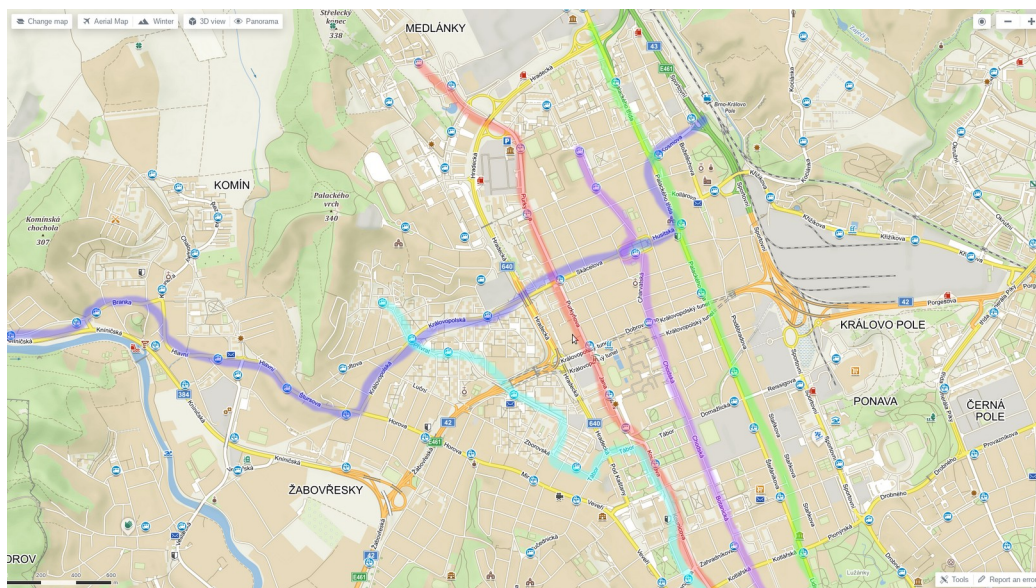
- Obyvatelé Králova Pole již nechtějí dávat děti do obou škol, kvůli částicovému, zvukovému i vibračnímu smogu.
 - Místní obyvatelé znalí poměrů raději posílají děti do vzdálenějších škol;
 - školy na náměstí mají 1/2 žáků ze vzdálených končin
 - Gymnázium nutně potřebuje kvalitní MHD
 - Základní škola je spíše závislá na dětech přivezených osobními automobily
 - **Jelikož přesporní děti jsou z deterministických lokalit, nabízí se zde aplikace školních autobusů**
- 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, Hlavní, a spodní část Královopolské jistě a nezadržitelně směřují 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>; eventuálně příloha(2)
- Jelikož městský okruh nyní vede skrze tunely Dobrovského, **nebude již po Slovanském náměstí a Královopolské vedena silnice I. třídy**, ale jen běžná komunikace ;
- Prudké zatáčky v prudkém stoupání hustě obydlenou historickou čtvrtí jsou po provedené rekonstrukci ještě prudší;

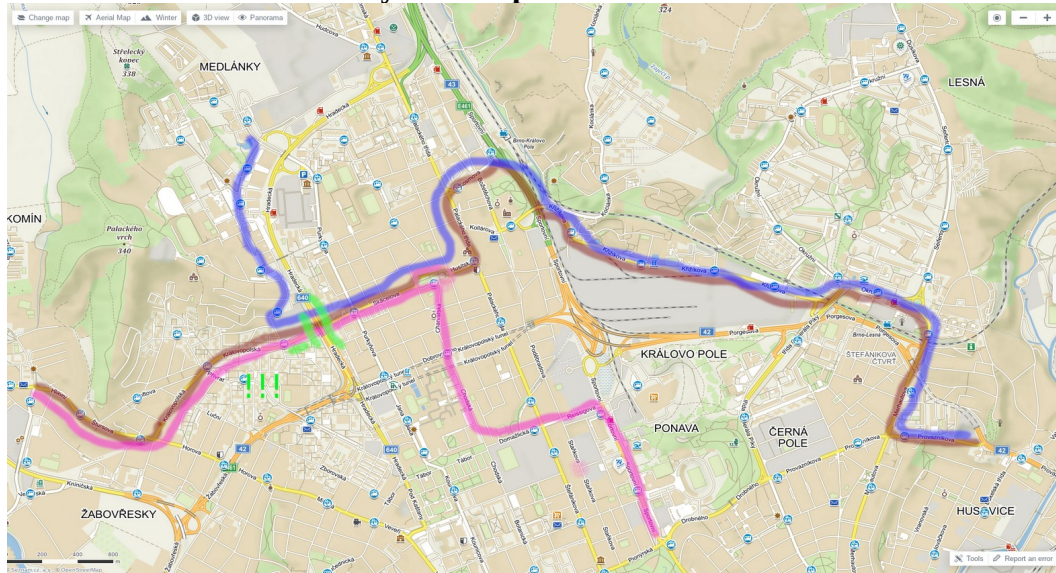
Vzhledem k výše uvedeným faktům navrhuji vyloučení neelektrické veřejné dopravy ze srdce Králova Pole. Toto přímo - pozitivně ovlivní Královopolskou, Hlavní a Veslařskou.

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

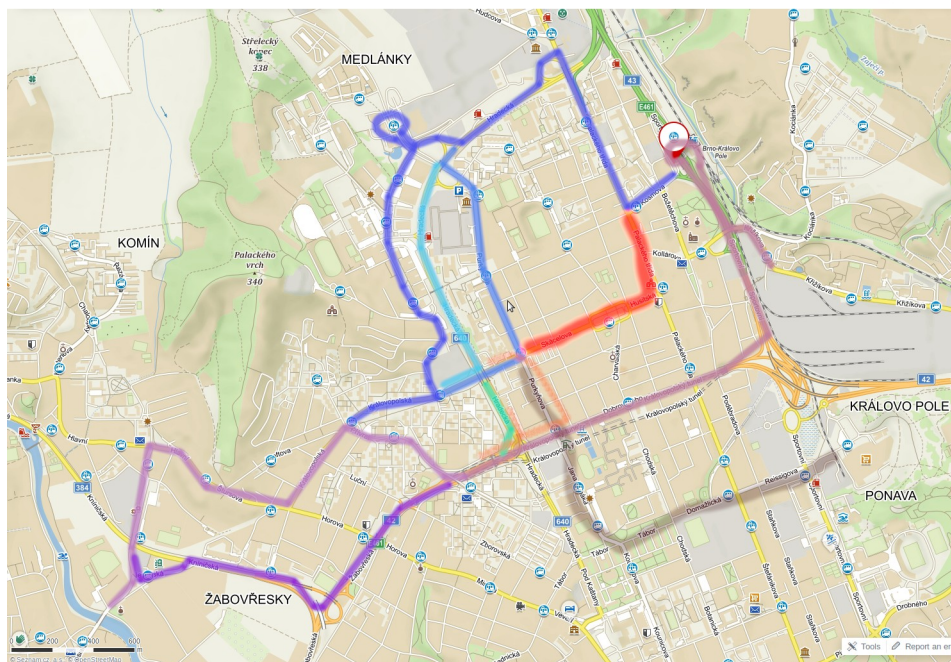
Neefektivnost těchto postupně přidávaných autobusových linek je, zvláště vzhledem ke změnám v lokalitě, do očí bijící.

Cíle návrhu

- Zrychlit dopravu přes Královo Pole pro uživatele MHD, kteří přes něj pouze projíždí;
- Zlepšit a zplynult pokrýt 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;
- rozbít paralelní vedení linek a tím lépe pokrýt cele Krpole
 - s maximálním využitím rovin a neobytných částí
- 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
 - Hlavní a spodní část Královopolské nemají prakticky jinou možnost záchrany

Možnosti pro změnu v okolí Slovanského náměstí

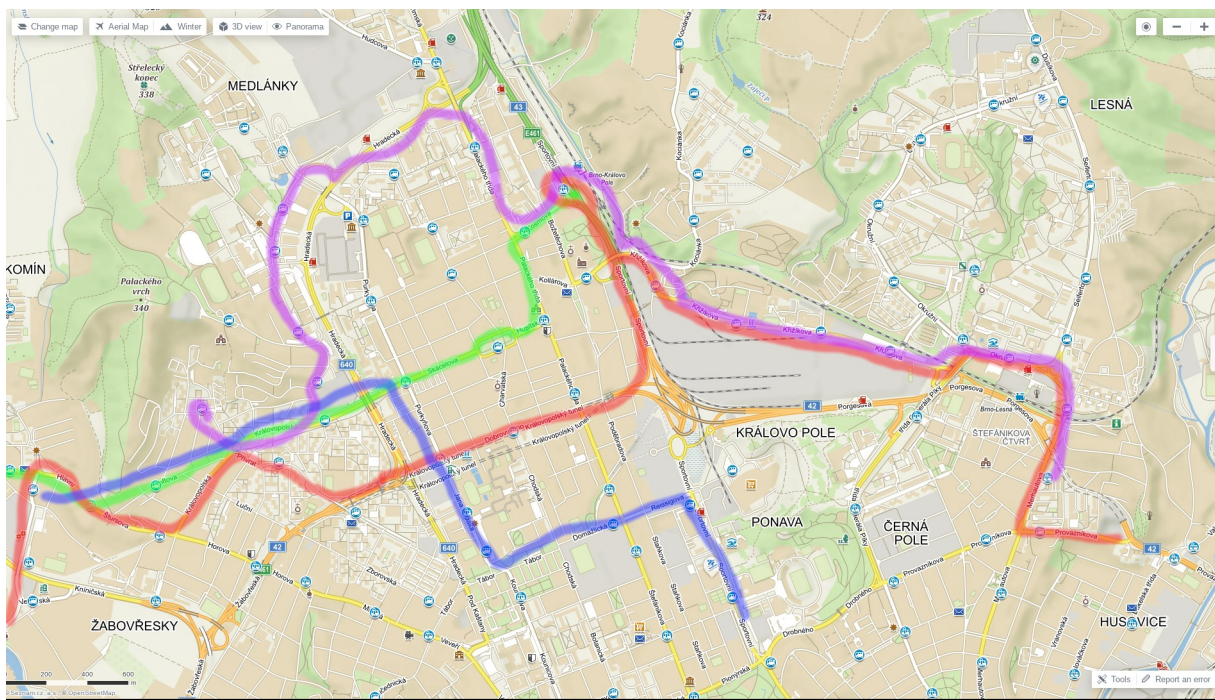
1 1x 2 3 2x 4 2y 2z 0



- 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)
 - nebo je její vedení nahrazeno trolejbusem od Antroposu až po Kr.Pole Nádraží
- 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**
 - nebo je nahrazena trolejbusem v plné míře
- 4 - využití kruhového objezdu nad Tunely Dobrovského a nájezdu na hradeckou pro návaznost 84/44, 53, 64 a 12, 30
- N - posílat **služební jízdy** autobusů **striktně po okruhu**, nikoliv srdcem obytných čtvrtí

Příklad komplexní změny vedení odkloněných autobusových linek

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

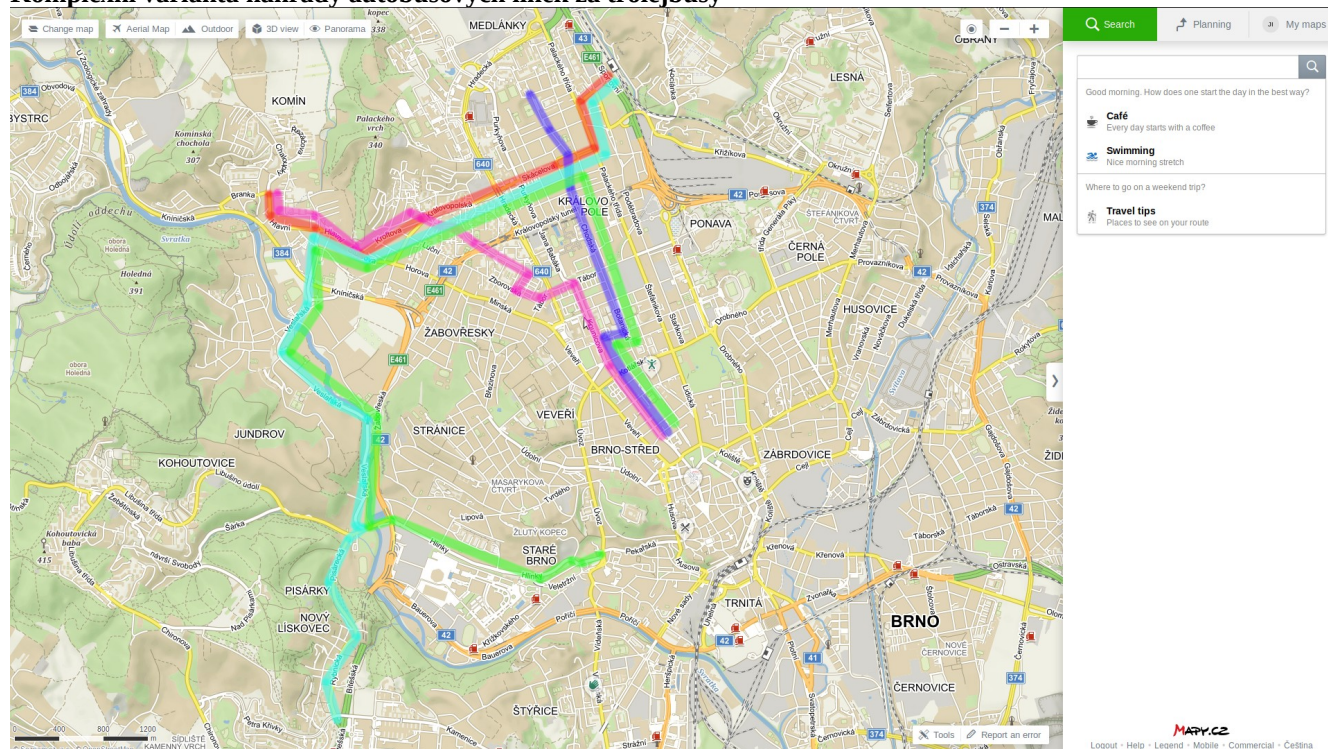


- Červená je linka autobusu 84/44 – nově vedena skrze tunely Dobrovského
 - opravdu zůstává faktem, že zastávky Slovanské náměstí a Záhřebská jsou pro 99% cestujících jen zdržením při cestě z/zpoza Přívratu na Královopolské nádraží/Semilasso
 - zastávka Husitská se rozloží na Semilasso, linku 30 a linku 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 relikv 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.

Jsou plně pokryty všechny přestupní uzly kromě uzlu Husitská.

Komplexní varianta náhrady autobusových linek za trolejbusy



Současné vedení

- Červená - á linka 30
- fialová - linka 36
- modrá - linka 32

přidané trolejbusové linky nahrazující 67 a 84/44 - **na existujících trolejích**

- světle modrá - Bohunice->královo pole nádraží
- zelená - Mendlovo náměstí -> česká
 - Koncové body je samozřejmě možno prohodit

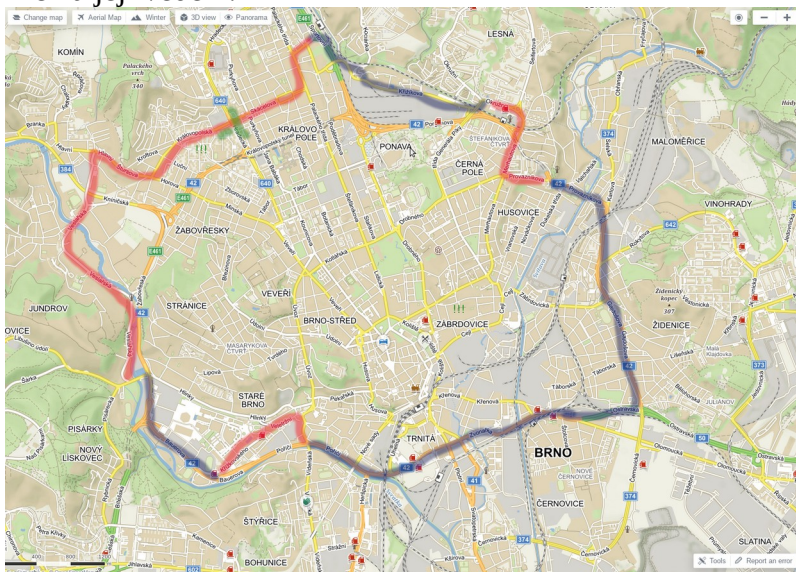
Toto schéma bere v potaz všechny přestupní uzly, včetně Rosického náměstí (přesunut k Vozovně komín)

Chybí linka 53, která nemá trolejovou náhradu, ale může jet podle jakékoliv trasy z tohoto dokumentu.

Pokud by delegace přestupu byla nevhodná, nebo lokalita nezbytně potřebovala obsloužit, pak je možné do místa zajíždět hybridním autobuso-trolejbusem. Nicméně můj výzkum na této zastávce její význam spíše degraduje.

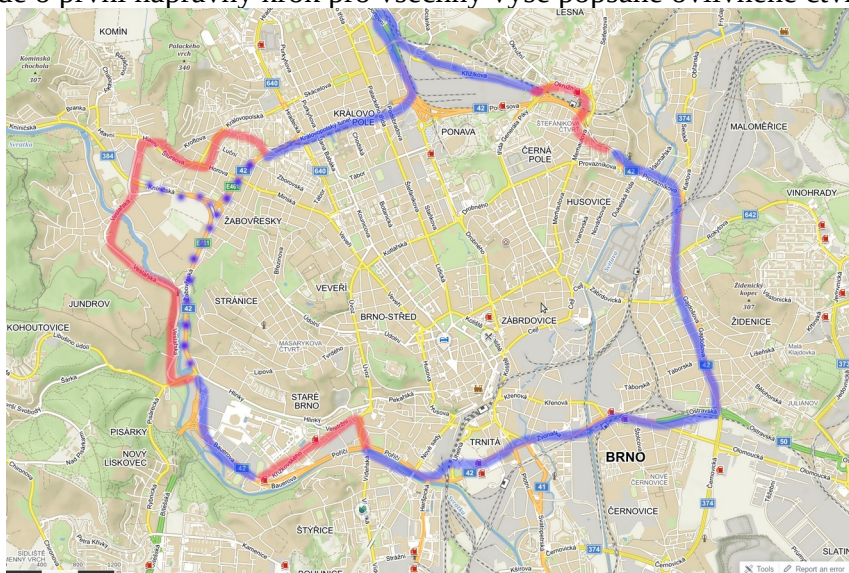
Zamyšlení nad linkou 84/44

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 zečtyřnásobila, 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 záležitost, ale proběhlá rekonstrukce Slovanského náměstí toto vyložení 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, nebo naopak dolů, kdy brzdí motorem před úzkými uličkami.

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

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-primatorky/odbor-dopravy/oddeleni-koncepce-dopravy/strategie-parkovani-ve-meste-brne-navrhova-cast/cast-d-hromadne-parkovaci-kapacity/parkoviste-typu-p-r/>

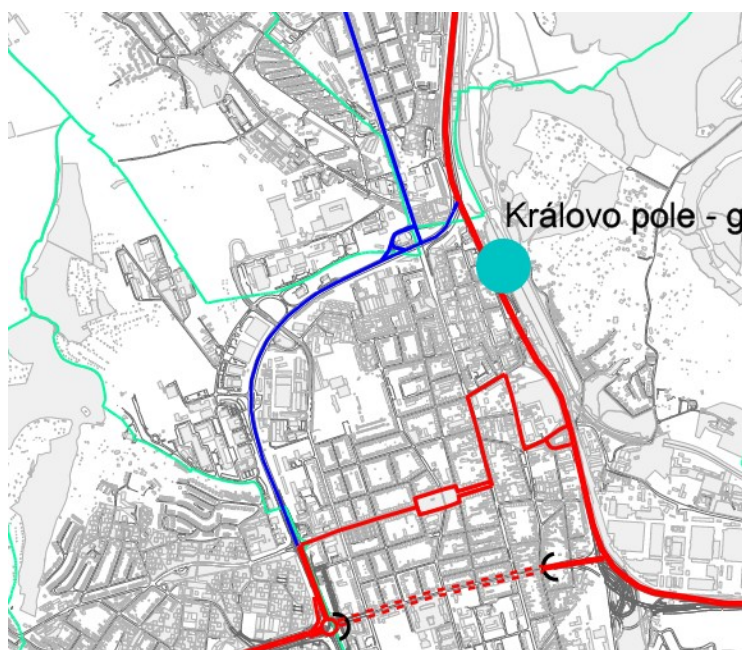
[2]https://www.brno.cz/fileadmin/user_upload/sprava_mesta/magistrat_mesta_brna/OD/verejna_doprava/Strategie_parkovani_ve_meste_Brne_-_navrhova_cast/Cast_D_Hromadne_parkovaci_kapacity/1_parkoviste_typu_P_R/D-1-9_Kralovo_pole_-_garaze.pdf

[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 novou zátěž způsobeno provozem v místech, kam dříve návštěvníci Brna vůbec nezajížděli. Ponechme nyní stranou, že některá tato parkoviště jsou chybně umístěna a lze očekávat odpor obyvatelstva, a zaměříme se na fakt, že MHD se bude mu set přizpůsobit těmto parkovištům a ne obráceně. Následky dvou schválených parkovišť v Králově poli jež jsou v přímé korelaci s navrhovanými změnami - Vznikne uzel Královo Pole nádraží a vznikne uzel Technologický park (konečná tram č.12)

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.

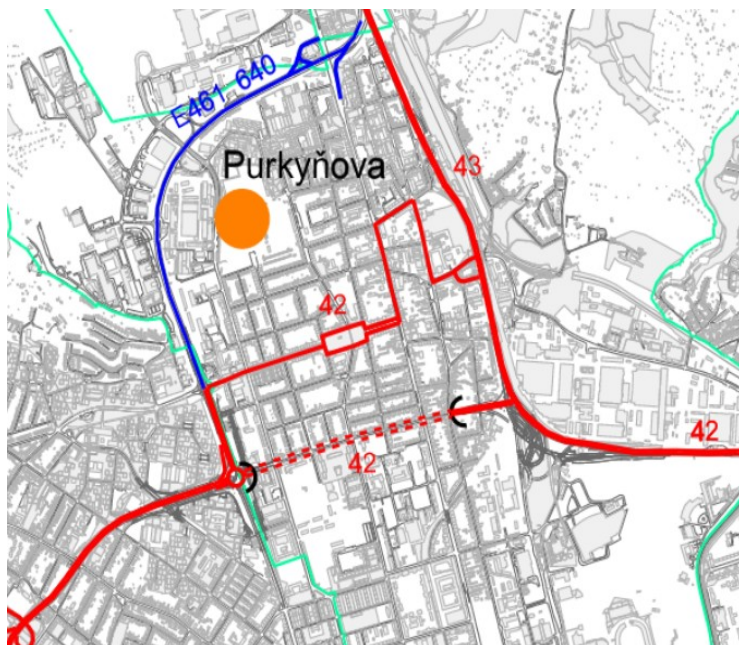
Dále se dá předpokládat, že plynulé a rychlé vedení dopravy **dále z Králova Pole**, tedy linka 44/84 nabude na důležitosti. Průjezd přes Slovanské náměstí je v z tohoto pohledu komplikace, kterou řeší přímá linka linka (tedy 84/44) skrze tunely Dobrovského.

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 - 150 míst, eventuelne 620 míst - 150milionů 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.

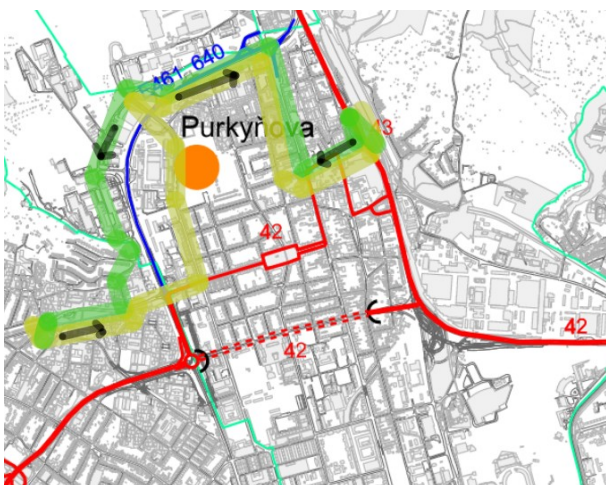
Lepším řešením může být přesun parkoviště přímo k současné konečné tramvaje č. 12 a ke sjezdům z E461/640. Pak nebude třeba vůbec řešit návaznost vůbec, neboť

technopark je cílem většiny cestujících v současnosti využívajících zastávky Skácelova, Červinkova a Technické muzeum.

Zřízením parkoviště Purkyňova se nepochybně zvýší provoz osobní a dopravy přes Slovanské náměstí, neboť lidé kteří nenajdou místo na jednom parkovišti, budou přejíždět na druhé - a neexistuje obchvalové řešení. 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 53/44 jako posila dopravy přes parkoviště Purkyňova

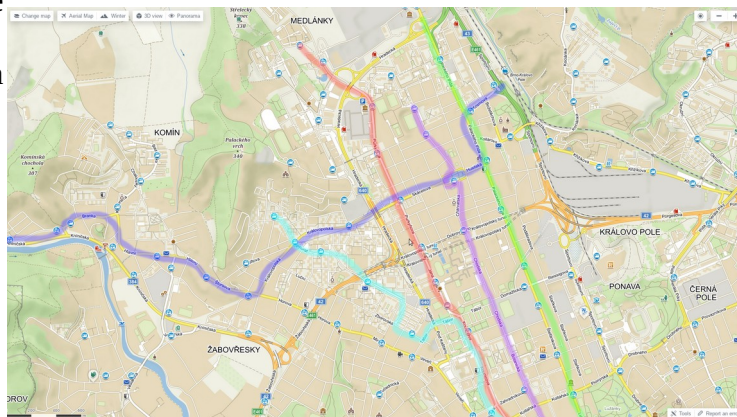


Linka může vést po již navržené trase Královo Pole Nádraží, Tylova, Technologický Park, Záhřebská, Přívrat, ale na přívratu by nekončila, ale okruhem se vracela nikoliv přes technologický park, ale přes zastávky Skácelova, Červinkova, Technické Muzeum, a dále přes Technologický Park a Tylovu zpět do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

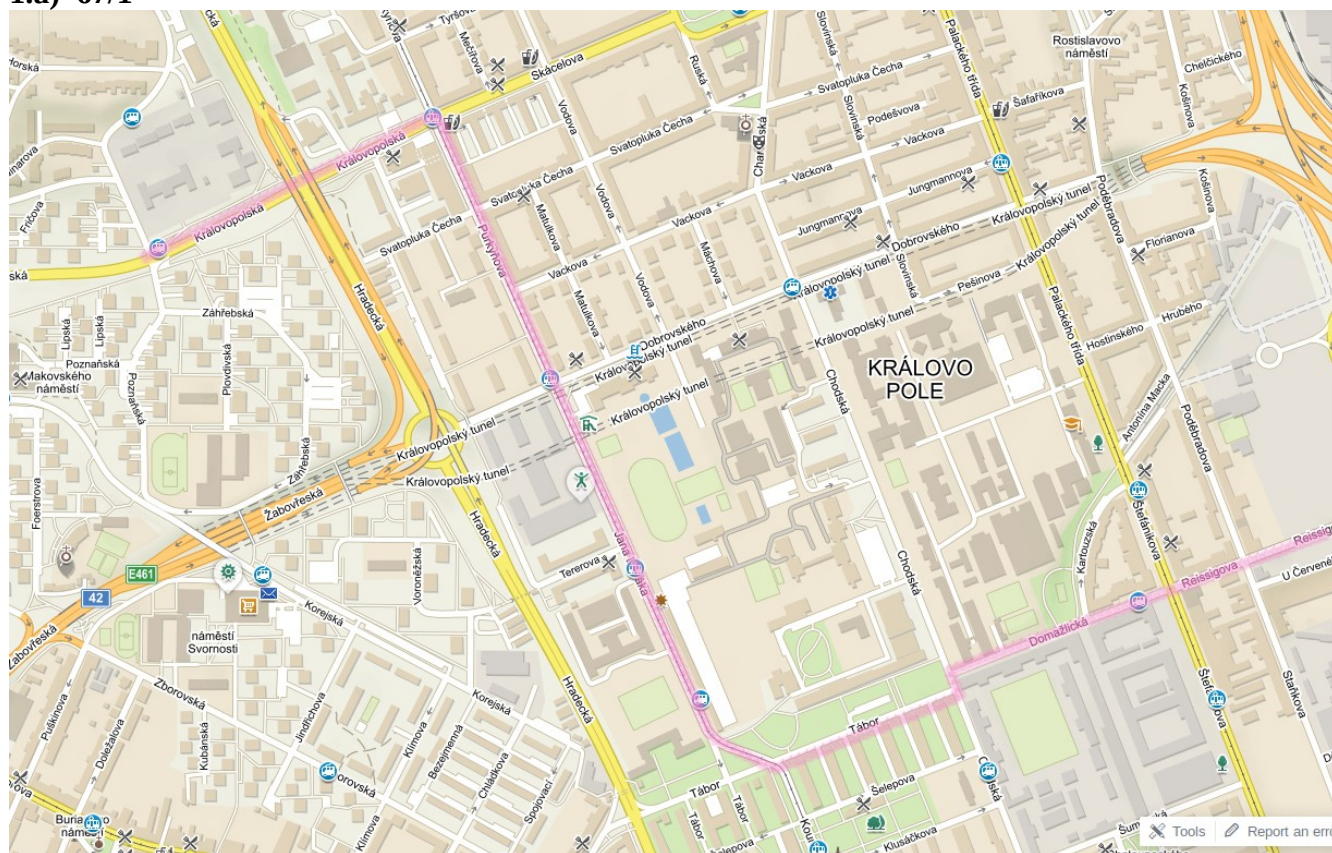
Nutno podotknout, že jak parkoviště, tak autobus přes Purkyňovu by mělo být považováno za krajní řešení. Ovšem i tak je to trasa mnohem méně křivolaká a mnohem méně strmá než přes Slovanské Náměstí.

příloha(1); brainstorming tras

Ve všech případech zůstává Slovanské náměstí pokryto trolejbusem č 30 a 32.
viz Str 3: Současné vedení elektrifikovaných linek přes Královo Pole



1.a) 67/1



Výhody oproti stávající trase:

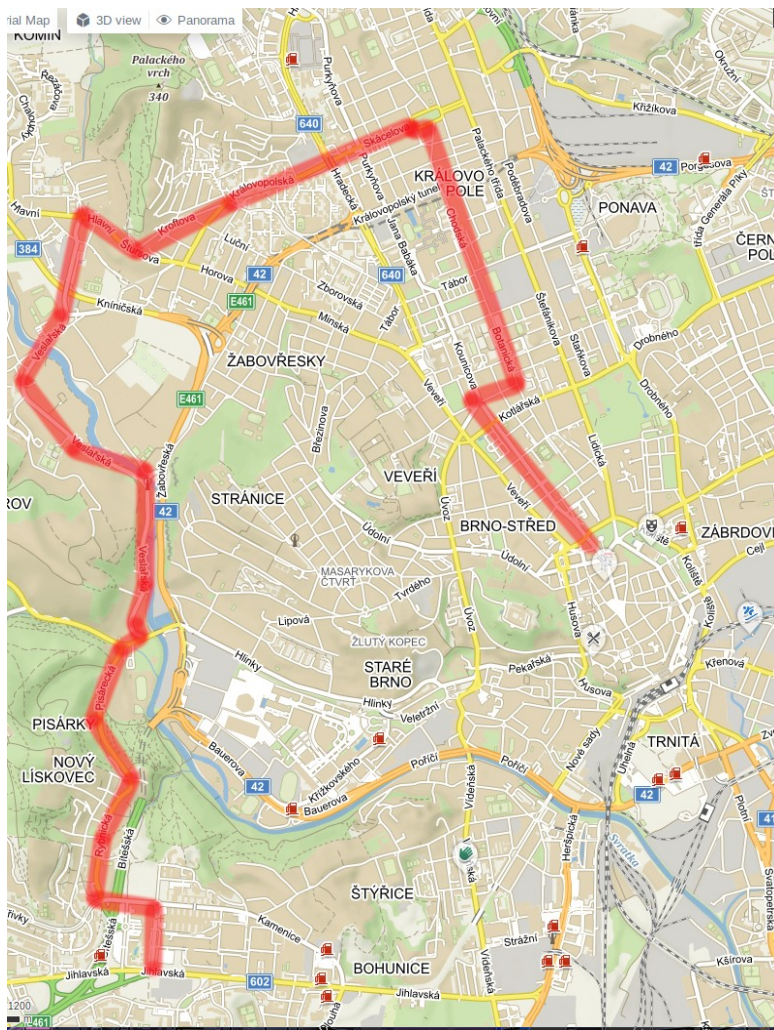
- pomoc trvale přetížené tramvaji 12 mezi Skácelovou a tábořem
 - místo paralely s věčně prázdným trolejbusem 32
- Stoupání a klesání zcela mimo obytné zóny a s jednou zatáčkou
 - místo stoupání přes hustě obydlenou část
 - místo kroužení po Slovanském náměstí
- paralela s noční linkou

Negativum

- ztráta spojení z jundrova na polikliniku Dobrovského

1.a) 67/2 - zachování spojení Jundorva se službami i v případě úplného zániku linky 67

Trolejbus Campus a nemocnice Bohunice - Veslařská - Charvatská - Česká

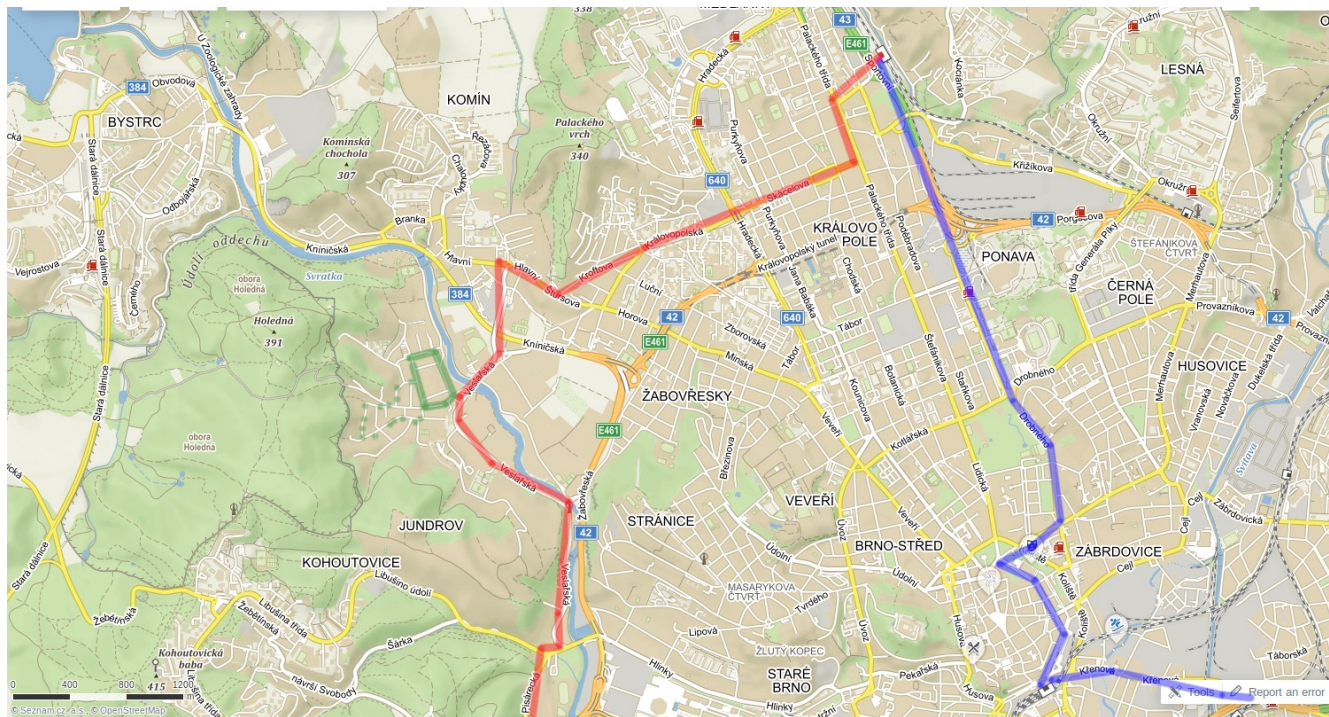


Otázkou zůstává řešení dopravy v okolí zastávek Jundrov a Nálepkova. Možná okružní linka lokálního významu založená na minibusu, po trase Lelkova a Optátova či v okolí - viz následující strana [1.a) 67/3].

1.a) 67/3 - zachování spojení Jundorva se službami i v případě úplného zániku linky 67

Trolejbus Campus a nemocnice Bohunice - Veslařská - Královo Pole Nádraží + Královo Pole nádraží

V případě, že se ukáže nahraditelnost polikliniky dobrovského, ale nezbytnost spoje Jundrov->Avion:



Zelená: lokální minibus pro obsluhu Jundrova. Lokální minibus by mohl pokrýt i v současnosti nepokryté části (např viz zelené tečky).

Červená: trolejbus Campus Bohunice -> Kr.Pole nádraží

Modrá: Autobusová linka zajišťující dokončení současné linky 67 - Tedy Královo Pole nádraží->Avion

Velkou výhodou by v tomto případě bylo rozšíření přepravních možností budoucího uzlu Královo Pole nádraží (viz parkoviště P+R) o přímý spoj do centra.

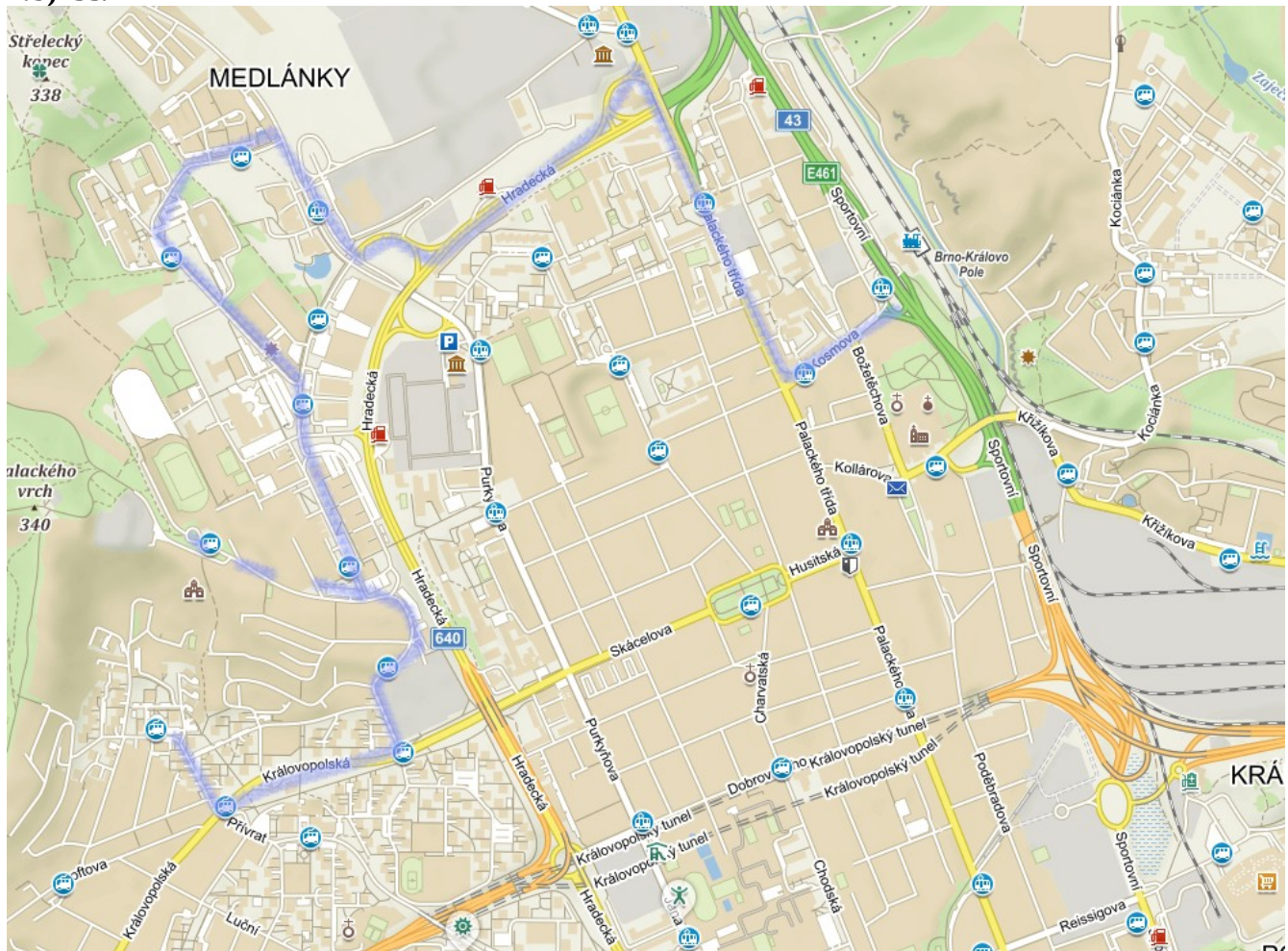
V tomto případě je může být zajímavým variantem, vyhodnotit spojení s Avionem jihovýchodní částí města. Tedy linka Antropos->Avion.

1.a) 67/4 - vynechání zastávky Charvatská v hodinách mimo provoz polikliniky Dobrovského

Pokud je stále pravdou, že Jundrov nezbytně potřebuje spojení s klinikou Dobrovského, pak je k zamýšlení, aby 67 zajížděl na Charvatskou pouze během pracovní doby Kliniky (samozřejmě s podporou případného dojíždění/odjíždění zaměstnanců), tedy přibližně 6:00-17:00. V ostatní časy (tedy 4:30-6:00 a 17:00-23:30) by pak vynechala zastávky Slovanské náměstí a Charvatská, a jela po Purkyňové dle [1.a) 67/1]

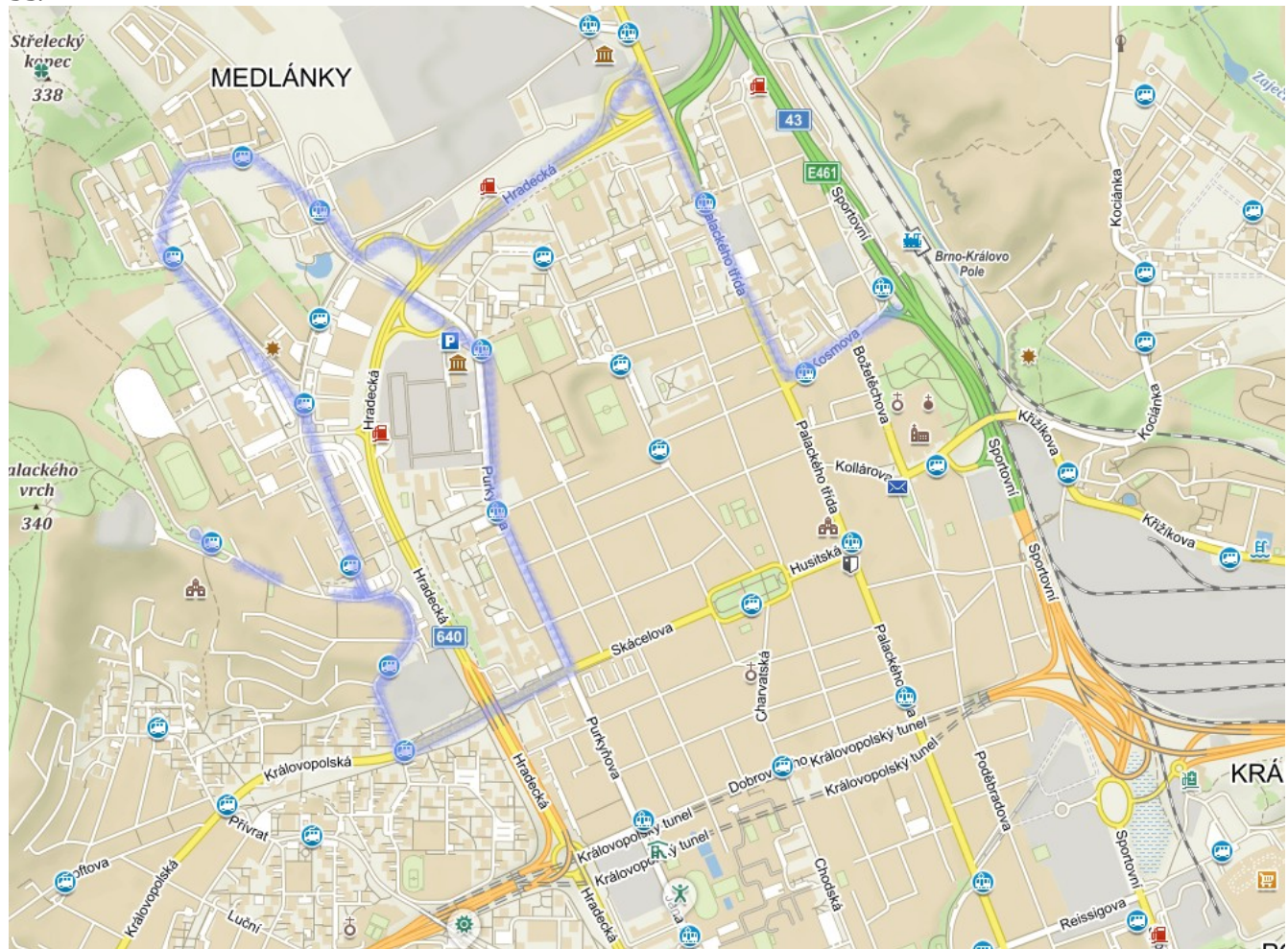
Tento přístup rozhodně velmi pomůže občanům králova pole během hodin nočního klidu, a zároveň zanechá spojení Jundrova s Klinikou nedotčené.

1.b) 53/1



Výhody oproti stávající trase:

- vynechání stoupání a zatáček slovanského náměstí
- přímé spojení s přívrat a technoparku
- využití zázemí točky trolejbusů 34 a 36 na Vychodilově
- podpora spojení z parkoviště P+R Technopark na přívrat a kr.pole nádraží (pokud zde bude postaveno)
- mnohem rychlejší spojení Králova pole Nádraží a technologického parku - destinace většiny cestujících
- byly to zahrádkáři ze Žabovřesk kdo inicioval linku 53
 - máme v těchto místech zahrádku, a linka 53 nevyužíváme
 - neznáme nikoho kdo by ji využíval
 - užití linky se změnilo na pokrytí TechnoParku

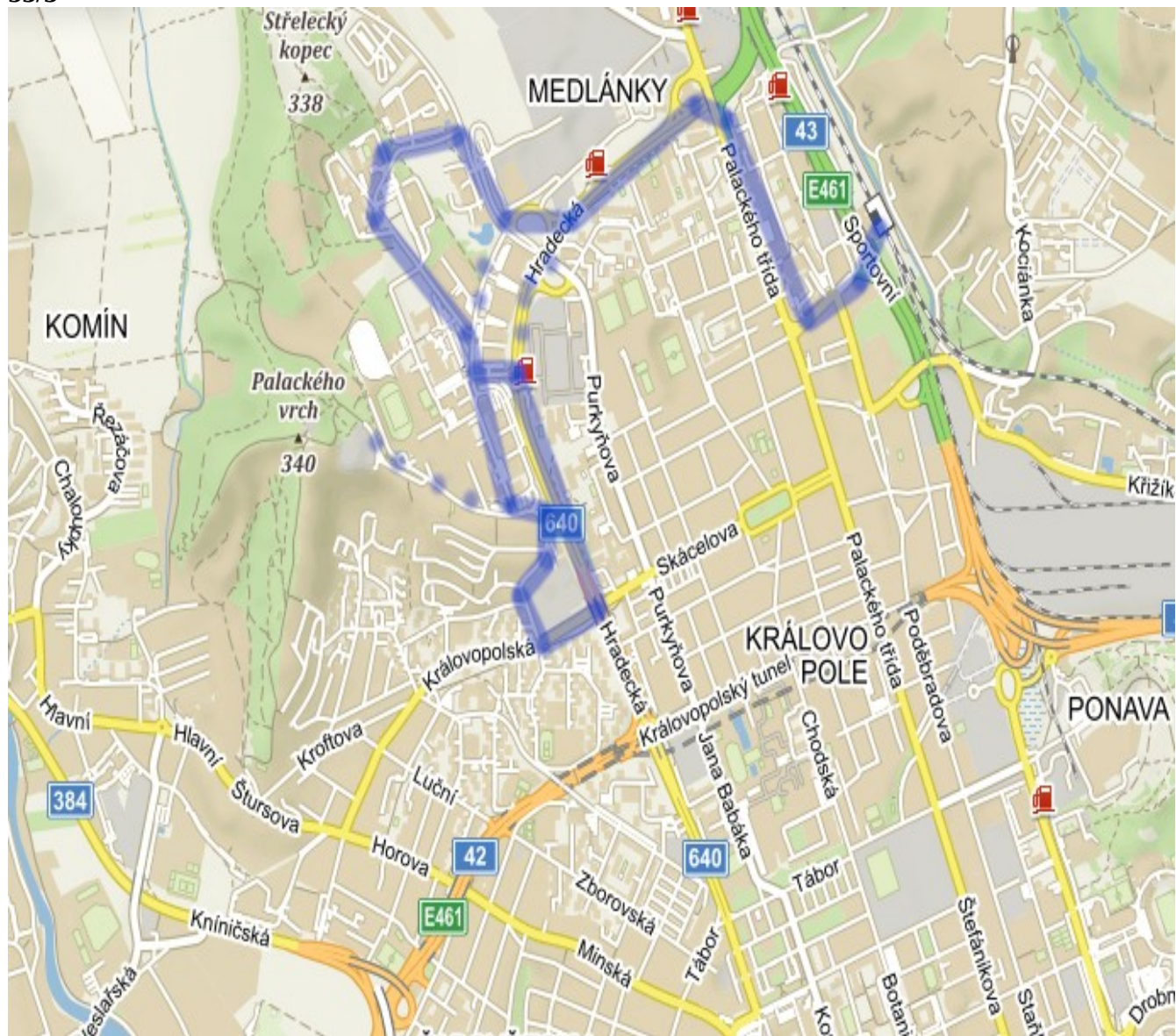


Výhody oproti stávající trase:

- vynechání stoupání a zatáček slovanského náměstí
- podpora spojení z parkoviště P+R Purkyňova na Skácelovu, skrze technopark a kr.pole nádraží (pokud zde bude parkoviště postaveno)
- podpora věčně přetížené tramvaje 12 mezi Skácelovou a technologickým parkem
- mnohem rychlejší spojení Králova pole nádraží a technologického parku - destinace většiny cestujících

TODO - mini spoj krpole nadrž - TP; pokryti TP castym minibusem; sloučení s

- alternativní linka Technologický Park-Purkyňova-NC kr.Pole-Kr.Pole nádraží
- alternativní linka Technologický Park-Kr.Pole nádraží-NC kr.Pole-Avion(-Olympia)
- kombo
 - 44/84 okruh - často
 - 57 Techno park-krpole nadrž-olympia
 - minibus na TP sam o sobe
 - (mini?) bus na technopark-krpole tabor/koleje-OC.Brno ksam o sobe (pak by mohl i na purkynovu)



Podobné jako 53/2, jen místo destruktivní jízdy přes Purkyňovu využívá Sjezdu na dálnici u Stanice Shell (pouze v jednom směru = od Svitav), a vytváří jakousi osmičku

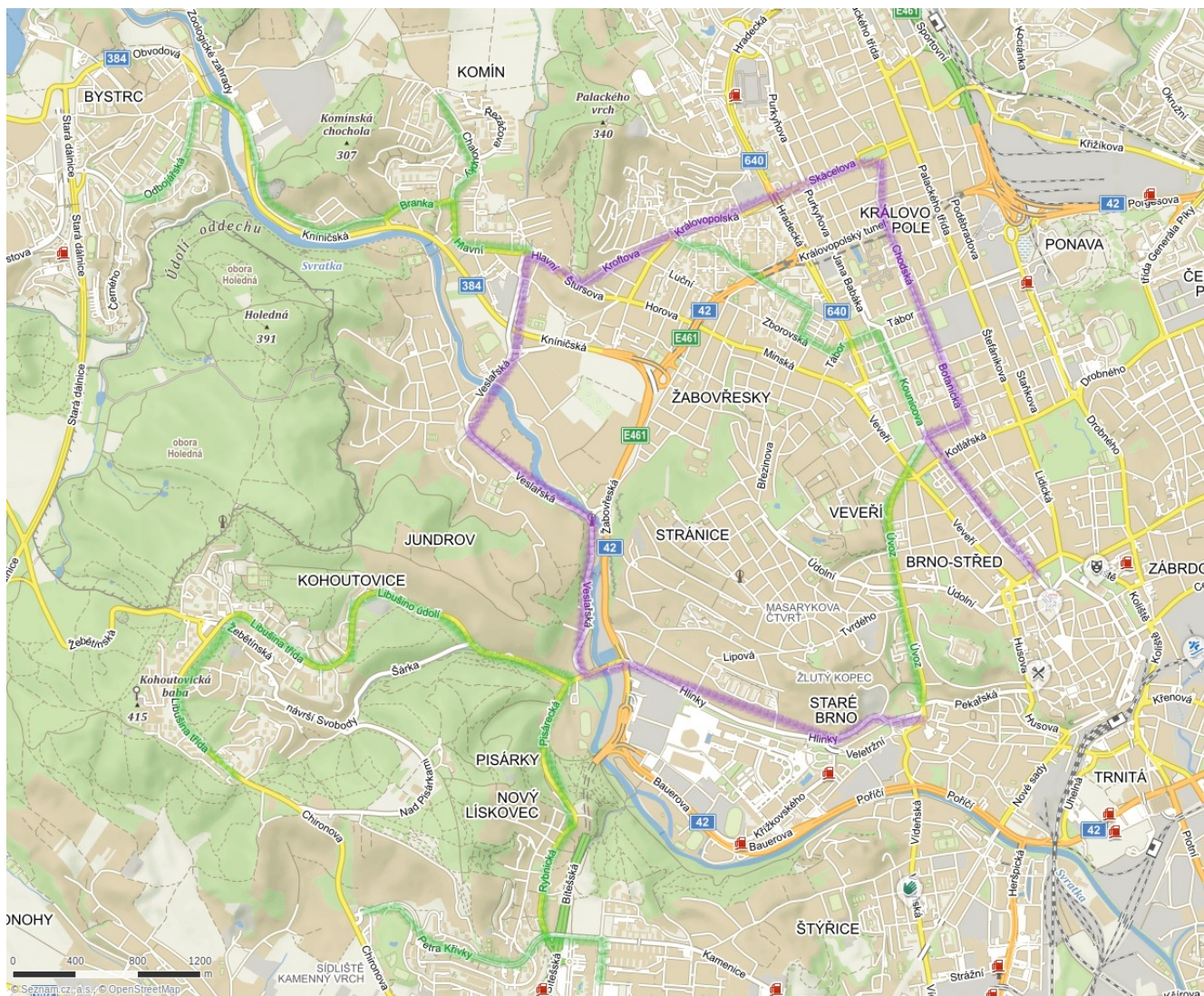
Tato varianta má několik nesmírných výhod

- neprojíždí vůbec žádným hustě obydleným ani rekreačním územím a přesto
- perfektně pokrývá všechny přestupní uzly kromě trolejbusu 32, který ale k přestupu do technoparku neslouží
 - tram č.6 Semilaso a Kr.Pole nádraží
 - tram č.1 Semilaso a Tylova
 - Trolejbus č30 Královo Pole nádraží
 - tram č.12 zastávka technologický park
 - bus č. 84/44 a 67 Záhřebská
- Zachovává diskutabilní spojení zahrádkářů aniž by jel až na Vychodilovu.

1.c) 84,44

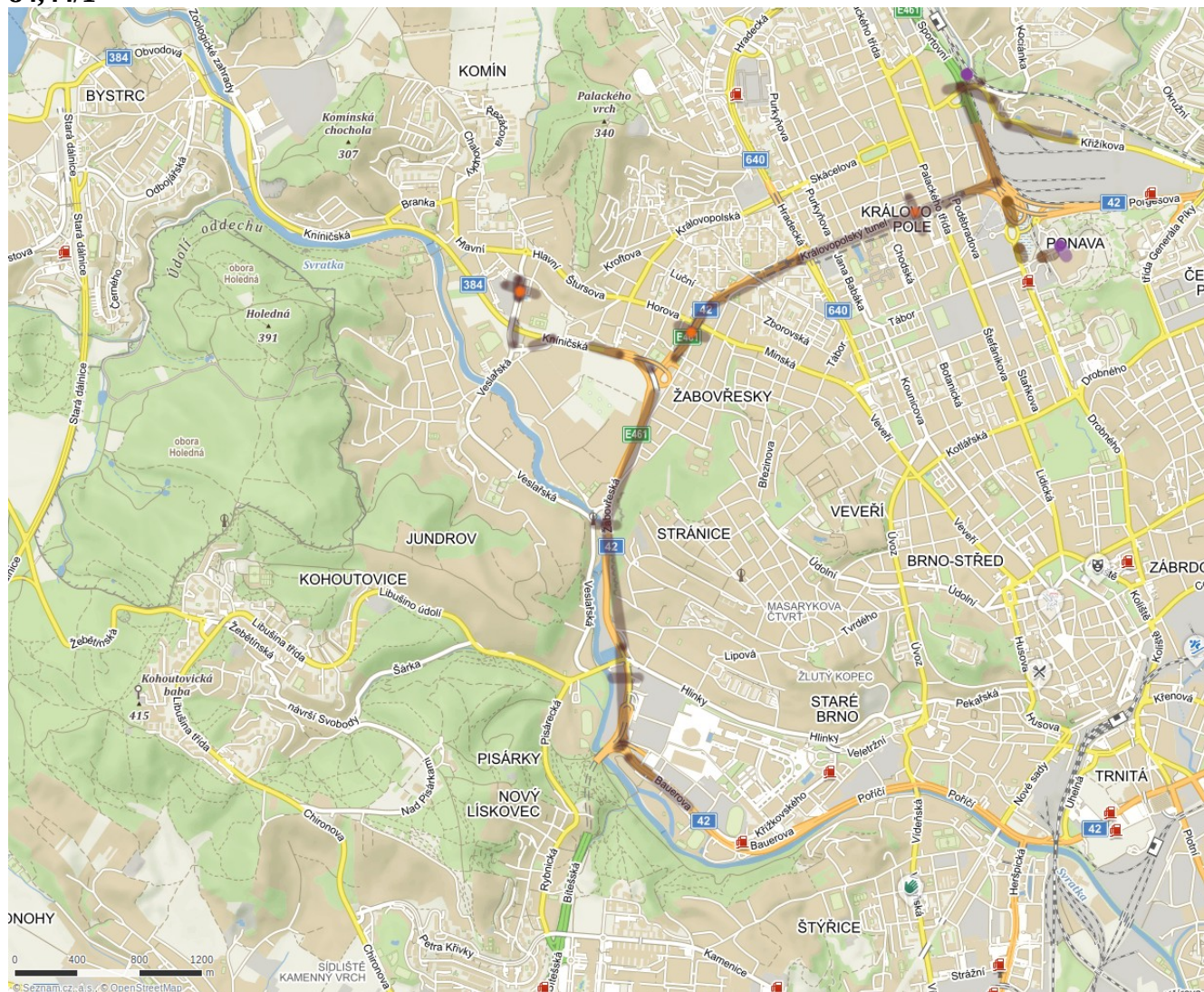
Hlavním návrhovým vzorem je maximální využití okruhu a trolejbusového vedení. Toto může vést v krajním případě na

- Nové trolejbusové linky - **pouze po současných trolejích!**
- zapojení hybridních autobusů s troleji
 - zajímavým řešením je rozdvojení linky na 84/44a na spalovací - striktně okružovou
 - a hybridní, jež z okruhu odbočí prakticky na současnou trasu - ale na trolejích
 - odladení kdy vést hybridní a kdy čistě okružovou linku je těžký úkol
- úpravou na městském okruhu o možnosti zastavení autobusů



Možnosti nové suplementární trolejbusové trasy jako náhrada za linku 84/44 vedenou okruhem. Jedná se prakticky o spojení (**fialová**, zelné jsou další možnosti):

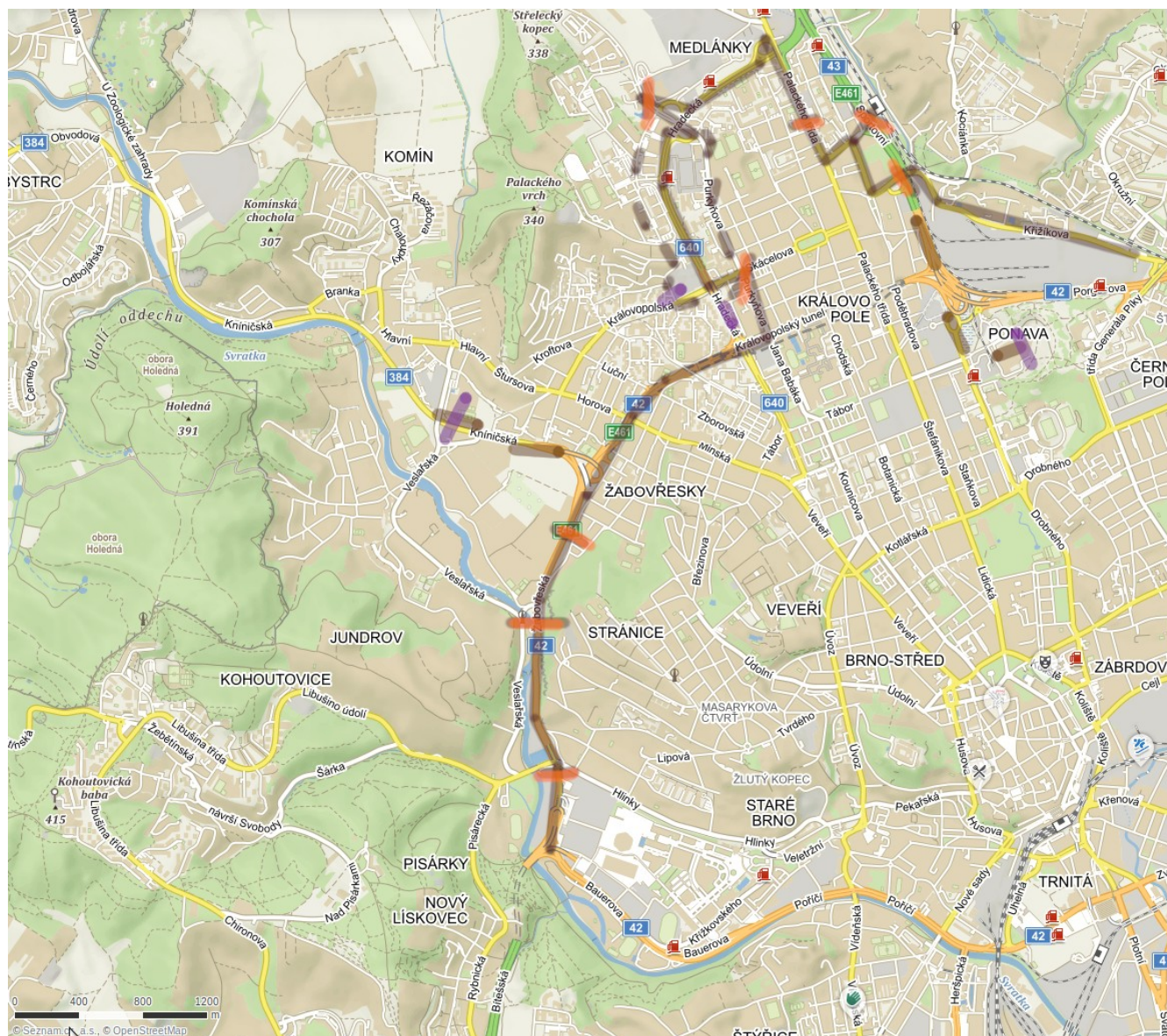
- **Mendlova náměstí**, eventuálně Bohunic nebo Lískovce nebo Kohoutovic **na jedné straně**
- **Českou**, eventuálně Kominem či Bystrčí **na straně druhé**
Případně kruhovým návratem na Mendlák



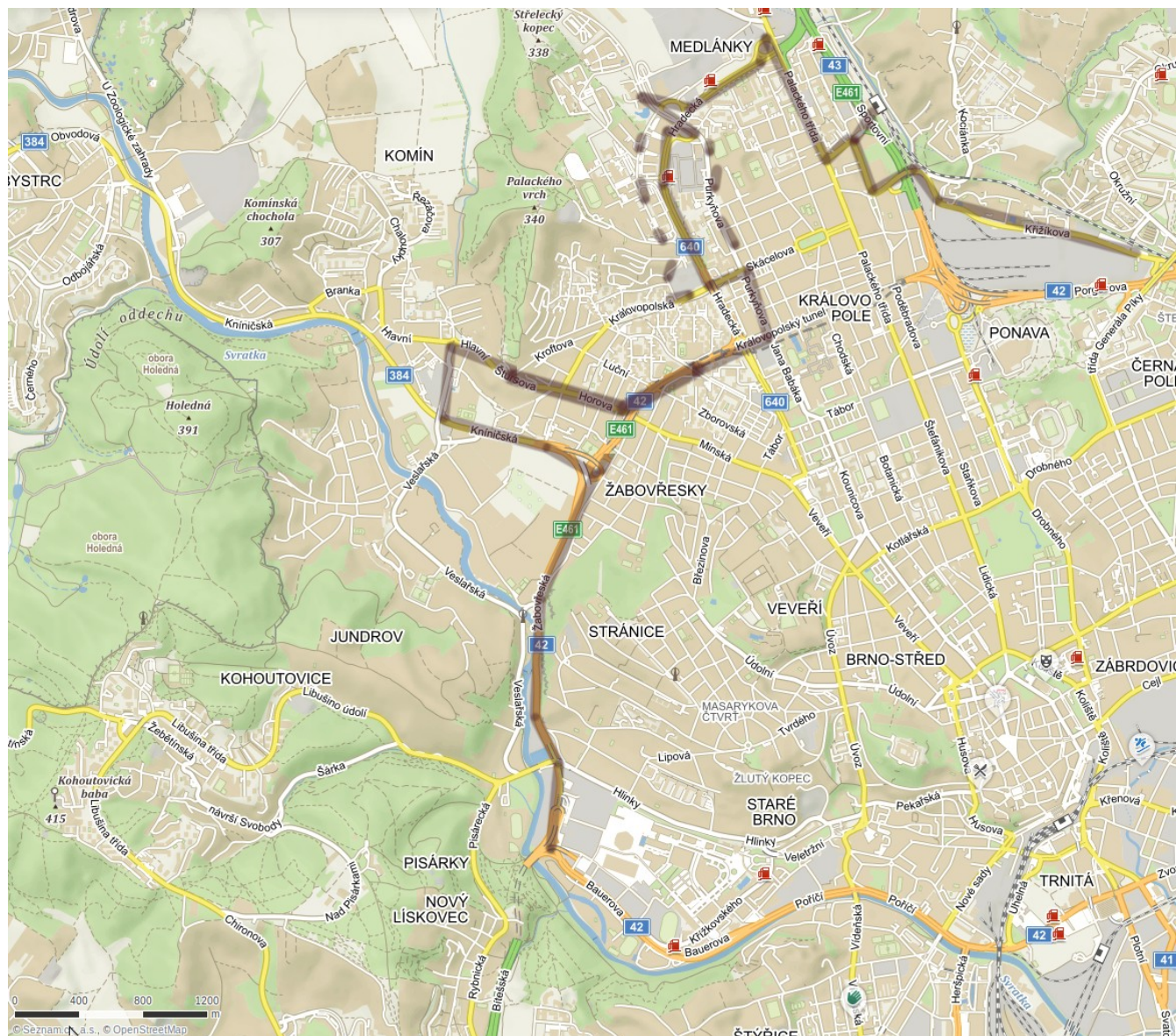
Varianta čisté trasy po okruhu, jakkoliv utopická, je v nejbližších letech pravděpodobně neproveditelná. Uvádím ji, neboť okruh na ulici žabovřeská nyní prochází generální opravou a nebylo by od věci na MHD na něm myslet

Výhody

- linka vůbec neprojíždí veslařskou, hlavní, královopolskou, skácelovou slovanským náměstím ani husitskou
- linka vede od Pisárek po Žabovřeské a skrze tunely dobrovského na Královo pole nádraží.
- Využívá občasné varianty hybridního stroje pro pokrytí staré trasy ve špičkách
- využívá současnou zastávku Pisárky, mostu pro pěší k Veslařské a Královo pole nádraží (kříže)
- potřebuje nové zastávky na Žabovřeské kolem křižení s Horovou, dokonce i zastávky v Tunelech (v zahraničí běžná věc) (kříže s tečkou)
- může bezbolestně zajet k vozovně komín a otočit se tam zpět
- je suplementována novou trolejbusovou linkou z předchozí strany
- přestup na tramvaj 1 bez přesunu



- Linka se stále drží okruhu co to jde, a využívá existujících zastávek:
 - **Pisárky**, Most pro pěší na Veslařskou, **Bráfova**
 - chybí zastávka na **Horovu**
 - před tunely Dobrovského sjede přes kruhový objezd na Purkyňovu
 - skrze zastávky **Skácelova**
 - opět okruh nebo Purkyňova eventuálně technologický park
 - **Technologický park**, **Tylova** a přes **Semilaso** na původní trasu
 - Návaznosti v Kr.Poli jsou nejen zachovány, ale i rozšířeny



- Stejný jako předchozí, jen linka odbočuje z okruhu již na Kníničskou
- ovšem an Okruh najíždí zpět na Horově - vynechává prudké a úzké stoupání počátku Královopolské
- dále přes kruhový objezd na Purkyňovu a přes zastávku **Skácelova** do **Technologického Parku**

84,44/4

Za předpokladu že zůstane Veslařská - i přes natažené troleje - pod terorem linky 84/44, pak pro odklon ze Slovanského náměstí vidím tři varianty, kdy záleží zda se upřednostní doprava **skrze** Kr.Pole nebo **do** Kr.Pole.

- Skrze tunely Dobrovského, z Horovy nebo Vozovna Komín, přes Makovského na Kr.Pole Nádraží



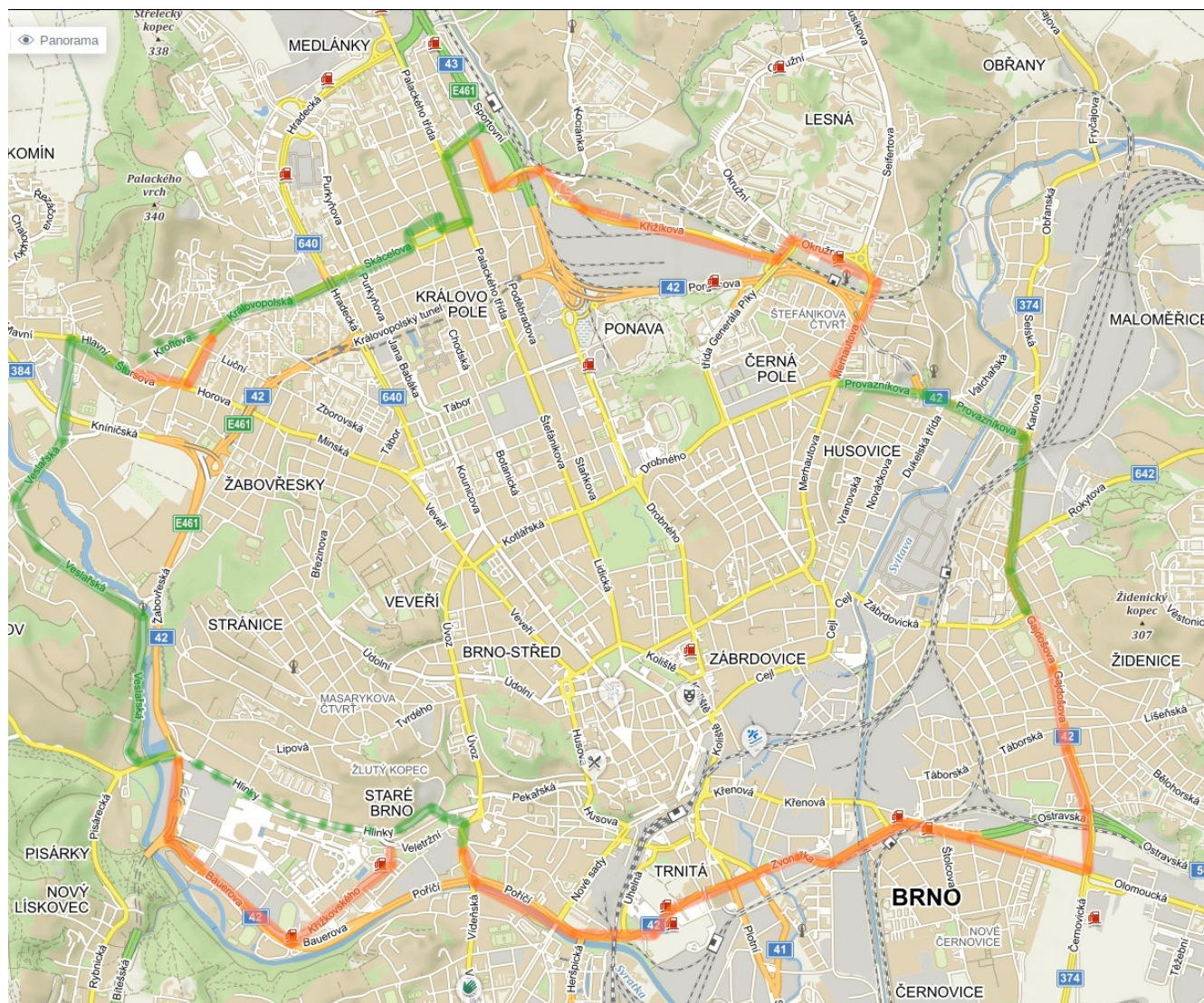
- od Vozovny komín nebo z Horovy na kruhový objezd nad tunely Dobrovského, následně přes E640 (nebo skrze Purkyňovu či Technologický park) na Semilaso a po staré trase
- Odbočit směrem K technoaprku/E640 až za Přívratem



Doufám že ve spolupráci s radnicí Králova Pole a Odborem dopravy MMB, nalezneme nejschůdnější řešení.

84,44/5 Substitute hybridním autobuso-trolejbusem kde je to možné

Obrázek zeleně zakresluje místa, kde jsou na současné trase 84/44 troleje

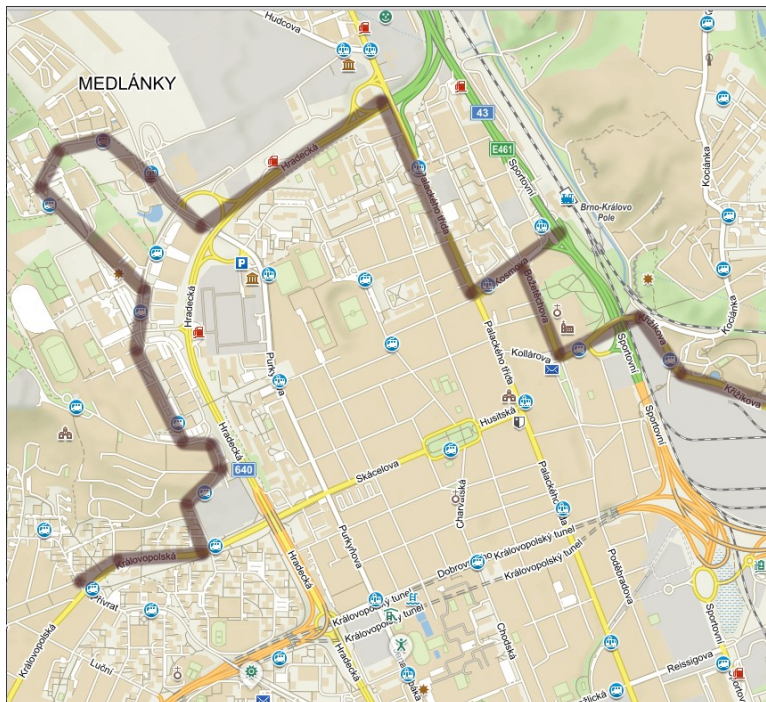


Tečkované jsou pak velmi blízké troleje v podobném směru. nasazení hybridních vozidel by tedy zcela vyřešilo problém Slovanského náměstí.

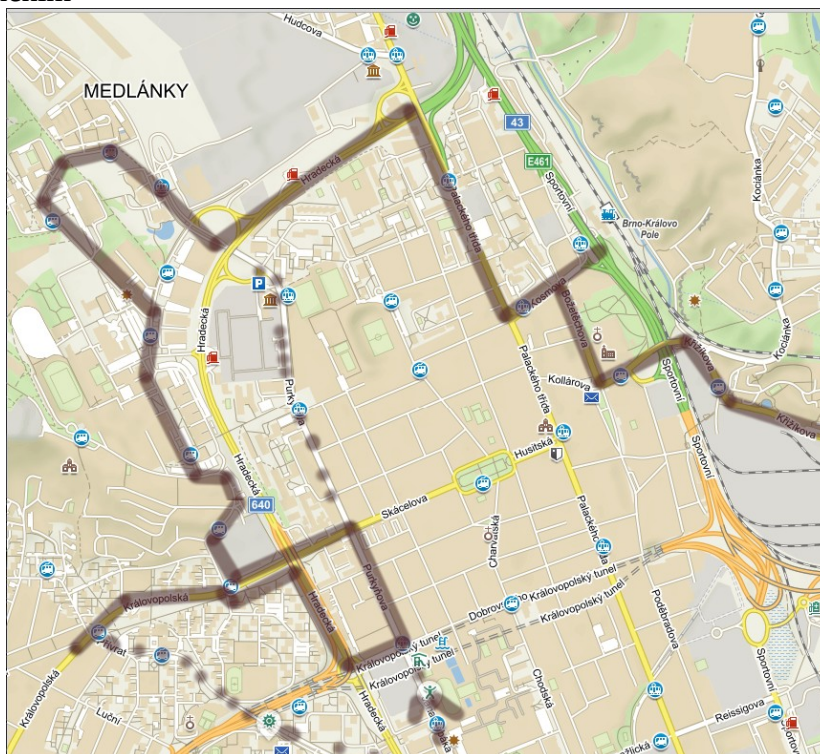
84,44/6 sloučení s linkou 53

Uváží-li se změny v existenciálních důvodech linek 84/44 a 53, nelze přehlédnout jistou redundanci a možnost pro změnu. Navíc linky 53 a 84/44 mají špičky ve zcela odlišnou dobu. Z dosavadního studia mi ale zatím bohužel plynou jen dvě varianty, jež nevylučují existenci 53 jako mikrobuse propokrytí TP ani začátek linky Kr.Pole nádraží-NC.Kr.Pole-Hlavní nádraží-Avion(-olympia) iž v Technologickém parku:

S vynecháním Purkyňové



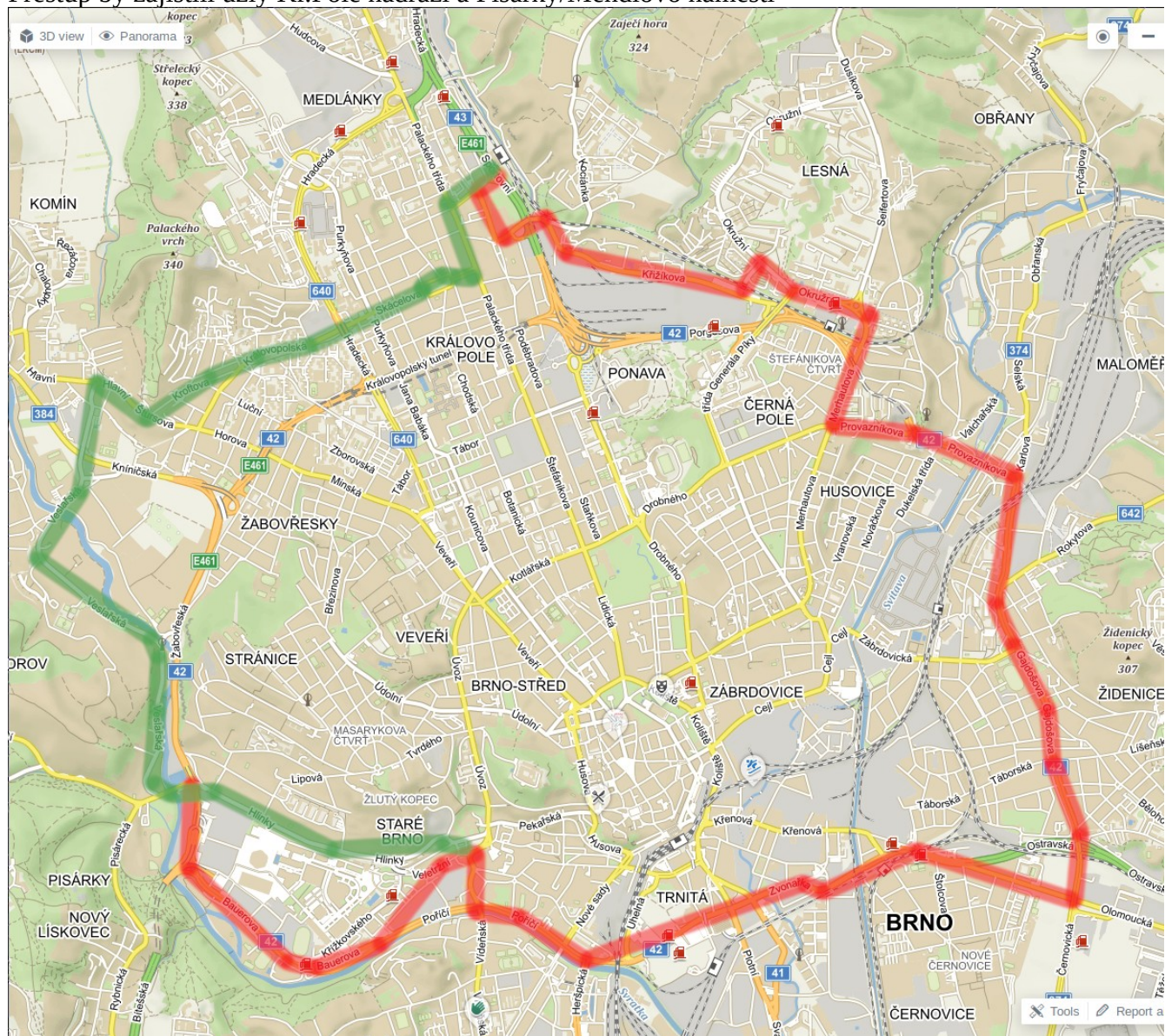
Nebo s jejím začleněním



84,44/7 Rozpůlení linky 84/44 na Trolejbusovou a Autobusovou část

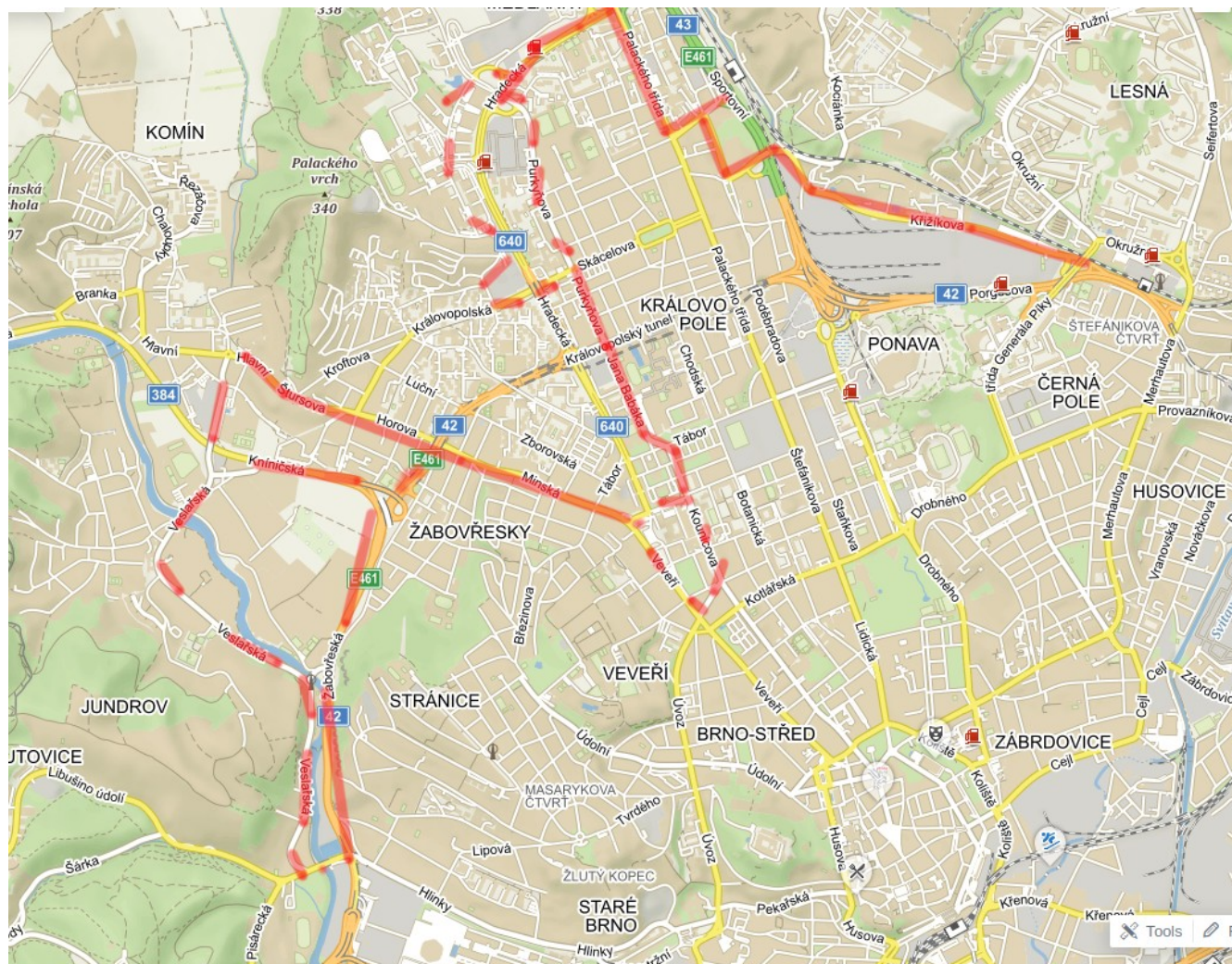
POkud jsou tunely dobrovského příliš strašidelné

Přestup by zajistili uzly Kr.Pole nádraží a Pisárky/Mendlovo náměstí



84,44/8 podpora nejpřetíženějších částí tramvaje č.12

I když se tento návrh může zdát sobecký vůči obyvatelům Veverí, je třeba si uvědomit že kopec zde je mnohem kratší a zcela bez zatáček v porovnání se Slovanským náměstím a spodní částí Hradecké.



Výhodami jsou větší pomoc přetížené lince č.12 se zachováním uzlů Purkyňova, Semilaso a Kr.Pole nádraží.

Nevýhodou je stále zatížení ulice Hlavní a Veslařská (pokud by opravdu nebyl využíván okruh)

Trolejbus bohuncie nemocnice <-> ceska [prez polikliniku dobrovskeho]

- sojeni dvou klinik
- prme spojei pro jundrov jak na dobrovskeho tak do nemocice bohunice a navicdo campusu
 - prime psojeni do bohunic a camusu z kr. pole a komin

obrazek

trolejbus mendlak <-> krpole nadrazi prez jundrova a komin

- posileni vlivu kr.pole nadrazi
- s expresnim spojenem kr.pole <-> avion ashopping park/olympia (chybejici cast linky 67)
 - Zvlaste pak sparkovisem p+r kr.pole
- rychla spojnice severozapadu a jihovychoduvychodu brna

obrazek

uzel rosickeho namesti

- mozny presun na vozovna komin
- obsluha lokalnim mikro busem

84,44/9 zajištění na Slovanské náměstí pouze v okamžiky, kdy je to nezbytné pro obsluhu samotného náměstí a blízkého okolí

Pokud by průzkum ukázal že husté pokrytí Kr.Pole je v některých časech nezbytný - např příjezd žáků do obou škol, pak tyto lokální špičky, kdy je potřeba doprava **do/z kr.pole** a nikoliv pouze skrze Kr.Pole, pak by těchto několik autobusů jezdilo po současné trase. Pokud by navíc těchto několik autobusů byly hybridy, velmi by to celé situaci pomohlo.

Podobný přístup lze aplikovat na Královopolskou, Hlavní a Veslařskou. Otázkou pak je, zda se najde smysluplný časový průnik pro hybridní autobus, nebo se bude muset přistoupit k dříve popsaným defragmentacím.

Ovšem již snížení průjezdnosti linky 44/84 přes Veslařskou-Hlavní-Královopolskou-Skáclovu-Slovanské náměstí-Husitskou na 50% by byla enormní úleva pro jejich obyvatelstvo.

Příloha(3) Pasivní ochrana obyvatel od částicového a zvukového smogu

po celé trase, kde 84/44, 53 a 67 projíždí obytnými částmi čtvrtí:

- obyvatelům vyměnit okna za protihluková, spočítaná přímo pro daný dům a jeho polohu vůči silnici
- vybudovat protihlukové bariéry všude, kde vozidla mění rychlost
- vysázet husté a vysoké, stále zelené keřové a stromové patro mezi silnici a domy
- zafinancovat a zorganizovat zateplení domů po trasách, neboť tepelně izolační materiál pohlcuje i zvuk
 - v případě domů s fasádami v péči památkového ústavu vyjednat povolení k těmto zásahům,
- na nejpostiženějších místech vystavět protihlukové bariéry

Příloha(4) útržky z diskuzí na Odboru Dopravy MMB

- 44/84 Ideálně zrušit, nebo alespoň rozsekat. Ta linka tak jak je, nemá právo na existenci
- 57 je tam kde je kuli zahrádkářům ze žabovřesk a proti naší vůli
 - Já jsem majitelem zahrádky pod Palackého vrchem, a znám jediného zahrádkáře-uživatele linky 57. Tento tam je celoročním obyvatelem, nikoliv pouze zahrádkářem.
- 67 je nezbytná na spojení Jundrova se službami a s poliklinikou Dobrovskeho
 - namohu si pomoci, ale od zavedení linky 67 došlo k rozkvětu polikliniky Bohunice a střediska Campus Square.

Příloha(5) Srovnání nejprudších stoupání v brně s autobusovým pokrytím

Královo Pole, úsek Husitská -> Purkyňova

- délka 790m, nastoupáno 25m
 - tedy 1 výškový metr na 31.6 metrech délky (cca 1.8stupně)
- **5 pravouhlých zatáček**, v jednom pruhu vždy velmi úzká ulice,
- hustá a vysoká zástavba, prakticky bez zeleně (park na Slovanském náměstí má extrémě řídkou zeleň, navíc má uprostřed betonový rezonující blok)
- 3 zastávky, 10 přechodů
- trolejbusy 30(á10min) a 32(á10min)
 - => trolejbus každých 6 min
 - 30: 125 průjezdů jeden směr
 - 32: 104 průjezdů jeden směr
 - $2*125+2*104 = 458$ průjezdů vozidel typu trolejbus
- autobusy
 - 53 á20min 5:00-22h ; 3 za hodinu jeden směr ; 82 průjezdů jeden směr
 - 44 á10min 4:50-22:30 ; 6x za hodinu jeden směr ; 108 průjezdů jeden směr
 - 84 á10min 4:50-22:30 ; 6x za hodinu jeden směr ; 108 průjezdů jeden směr
 - 67 á15min 4:20-23:13 ; 4x za hodinu jeden směr ; 84 průjezdů jeden směr
 - => autobus každé 2 minuty
 - $2*82+2*108+2*108+2*84 = 764$ vozidel typu spalovací autobus za den!

Jak vidíte, slovanské náměstí obkrouží za den 1222 vozidel MHD, to je číslo které opravdu volá po změně

Lesná: Halasovo náměstí->Haškova <https://en.mapy.cz/s/3wAtH>

- Délka 1600m , nastoupání 60m
 - tedy 1 výškový metr na 26.6 metrech délky (2.1stupně)
- bez zatáček, velmi široká silnice, většinou daleko od zástavby, řídká zástavba (ve smyslu zvukové vlny) , dostatečná roztroušená zeleň
- 5 zastávek, minimum přechodů,
 - linka 46 cca 1 za 10minut, provoz cca 5:00-22:00 ; 94 průjezdů v jednom směru
 - linka 57 cca 1 za 10 minut, provoz cca 5:00-22:00 ; 102 průjezdů v jednom směru
 - => autobus každých 5 minut
 - 392 vozidel typu spalovací autobus za den, žádné trolejbusy ani troleje

Bystrc: Kamechy-> Kavčí <https://en.mapy.cz/s/3wAxxn>

- Délka 700 , nastoupání 25m
 - tedy 1 výškový metr na 28 metrech délky (2.0stupně)
- Z jedné strany vždy důsledně otevřen prostor, většinou mnohem širší a přehlednější silnice, jedne
- autobusy
 - 52 á20min 5:00-23 ; 75 průjezd v jednom směru
 - 54 á20min 5:30-23 ; 78 průjezd v jednom směru
 - => autobus každých 6 minut
 - 306 průjezdů denně

Řečkovice: zastávky Medlánky->Řečkovice

- Délka 900 , nastoupání 36m
 - tedy 1 výškový metr na 25 metrech délky (2.3stupně)
- Autobusy
 - 65 á20min 5:30-21:20
 - 41 á20min, 5:30-21:20
 - => autobus každých 6 minut
 - 300 průjezdů denně
- obytná zástavba, šířka i zeleň se po délce ulice liší.
 - horní a dolní třetiny mají mnohem více zeleně. existují i protihluková zařízení. Zástavba je řidší a nízká. Vzdálenost domů od vozovky je dostatečná.
 - Střední třetina má sice zástavbu hustější, ale mnohem mnohem nižší Kromě střední části i
 - Silnice je užší. Zcela bez zatáček. V nejhorším místě je znatelný ústup obyvatelnosti ve prospěch drobných firem a užitkových stavení.

Královopolská mezi Horovou a přívratem

- 500m délka, 18m stoupání
 - (2.1 stupně)
- hustá obytná zástavba, těsně nalepena na silnici
- jedna zatáčka a 2x semafor
- autobusy
 - 44 á10min 4:50-22:30 ; 6x za hodinu jeden směr ; 108 průjezdů jeden směr
 - 84 á10min 4:50-22:30 ; 6x za hodinu jeden směr ; 108 průjezdů jeden směr
 - 67 á15min 4:20-23:13 ; 4x za hodinu jeden směr ; 84 průjezdů jeden směr
 - 2*108+

Hlavní mezi kruhovým objezdem u Absolonovy a Královopolskou

- 750m, dva kopce 10 a 15 m (stoupání 1.9 stupně)
- hustá obytná zástavba, těsně nalepena na silnici
- pouze jeden kruhový objezd, ale zato nejnepřehlednější soustava klesání a stoupání
- trolejbusy 30(á10min) a 36(á10min)
 -
- Autobusy
 - 44 á10min 4:50-22:30 ; 6x za hodinu jeden směr ; 108 průjezdů jeden směr
 - 80 á10min 4:50-22:30 ; 6x za hodinu jeden směr ; 108 průjezdů jeden směr
 - 67 á15min 4:20-23:13 ; 4x za hodinu jeden směr ; 84 průjezdů jeden směr

Závěr je zde jednoznačný. Ač má z vybraných kopců slovanské náměstí nejmenší sklon, sklon není zdaleka zanedbatelný. Na druhou stranu má zdaleka nejhustší a nejdelší provoz MHD, nejnepřehlednější a nejsložitější vozovku, a nejhorší akustické podmínky.

Podobně jsou na tom úseky skrze Komín a Žabovřesky - rovnější, ale s větším sklonem než slovanské náměstí. A s provozem 44/84/67, který je zdaleka nejhorší případně i navíc se svými současnými trolejbusy

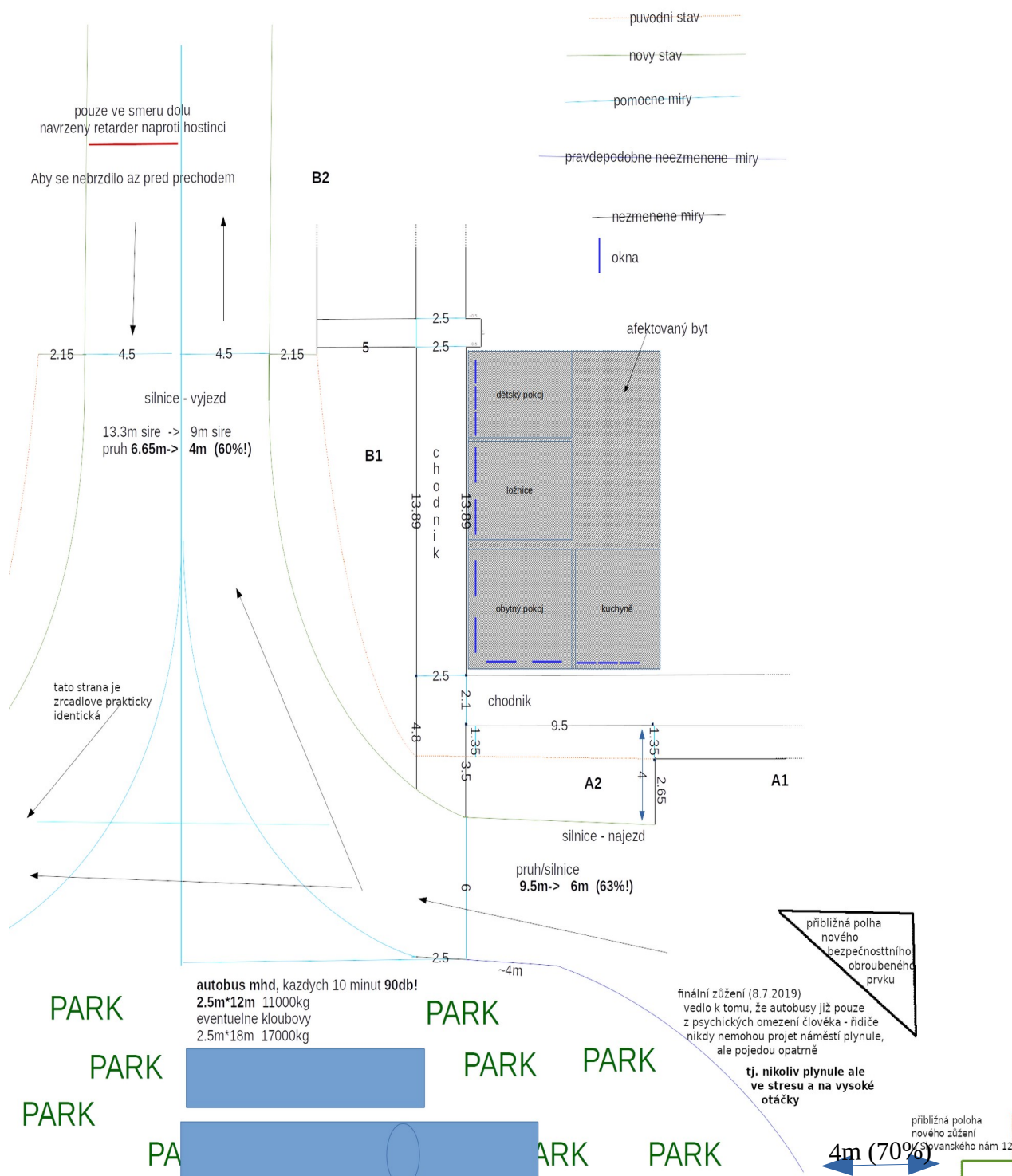
Ostatní kopce (Úvoz, Tvrdého, Vinohrady, Bohunice, Kohoutovice) buď nemají žádný autobus, nebo mají výrazně nižší sklon či zcela nesrovnatelný provoz MHD či zcela nesrovnatelnou zástavbu.

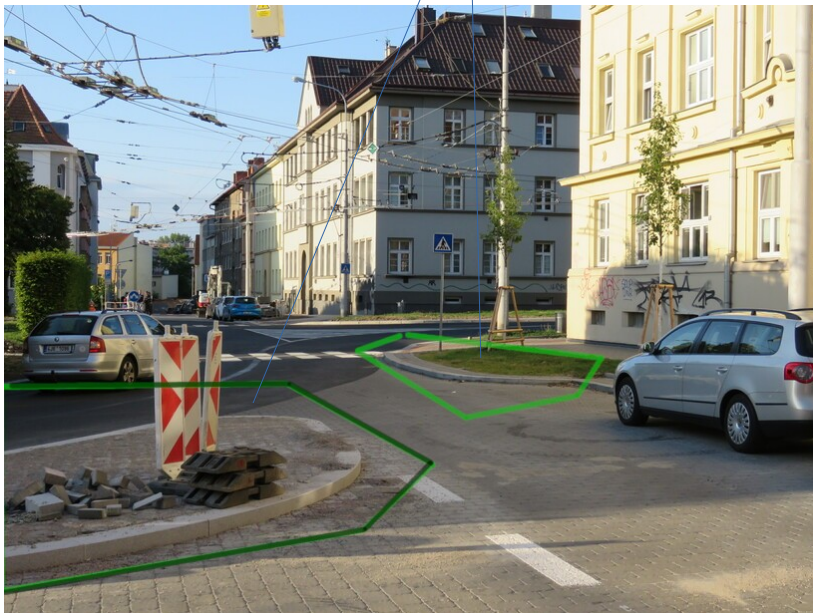
DPMB a OD MMB by měli za každých podmínek zveřejnit studii, která ospravedlní zátěž v obytných zónách, u v tomto dokumentu popsanych linkách.

Vinohrady, kohoutovice, bohunice - prakticky pouze trolejbusove linky

příloha(2); Přibližné srovnání nových a starých rozměrů rohu Slovanské Náměstí-Skácelova
(aplikovatelné přibližně na všechny čtyři rohy)

miry v metrech
narys v poměru
nacrtek autobusu v křižovatce má 25cm manipulaci rezervu
Měřeno metrem za provozu. Prosím omluvte případné drobné nepřesnosti.





příloha(3); Vliv zúžení na průjezd vozidel rozměrů autobusu
původní stav

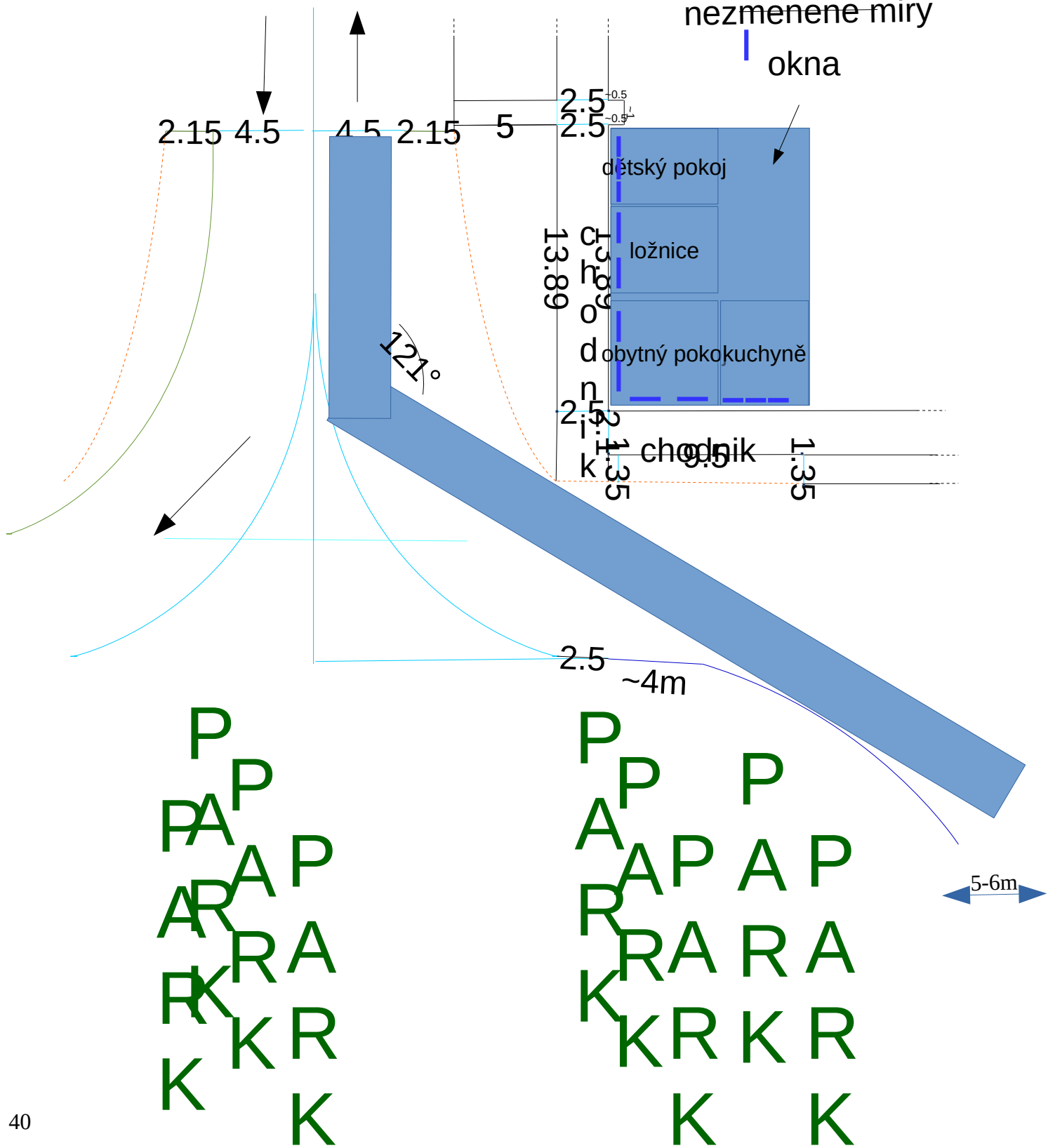
novy stav

pomocne miry

pravdepodobne nezmenene mi

nezmenene miry

okna



nový stav

původní stav

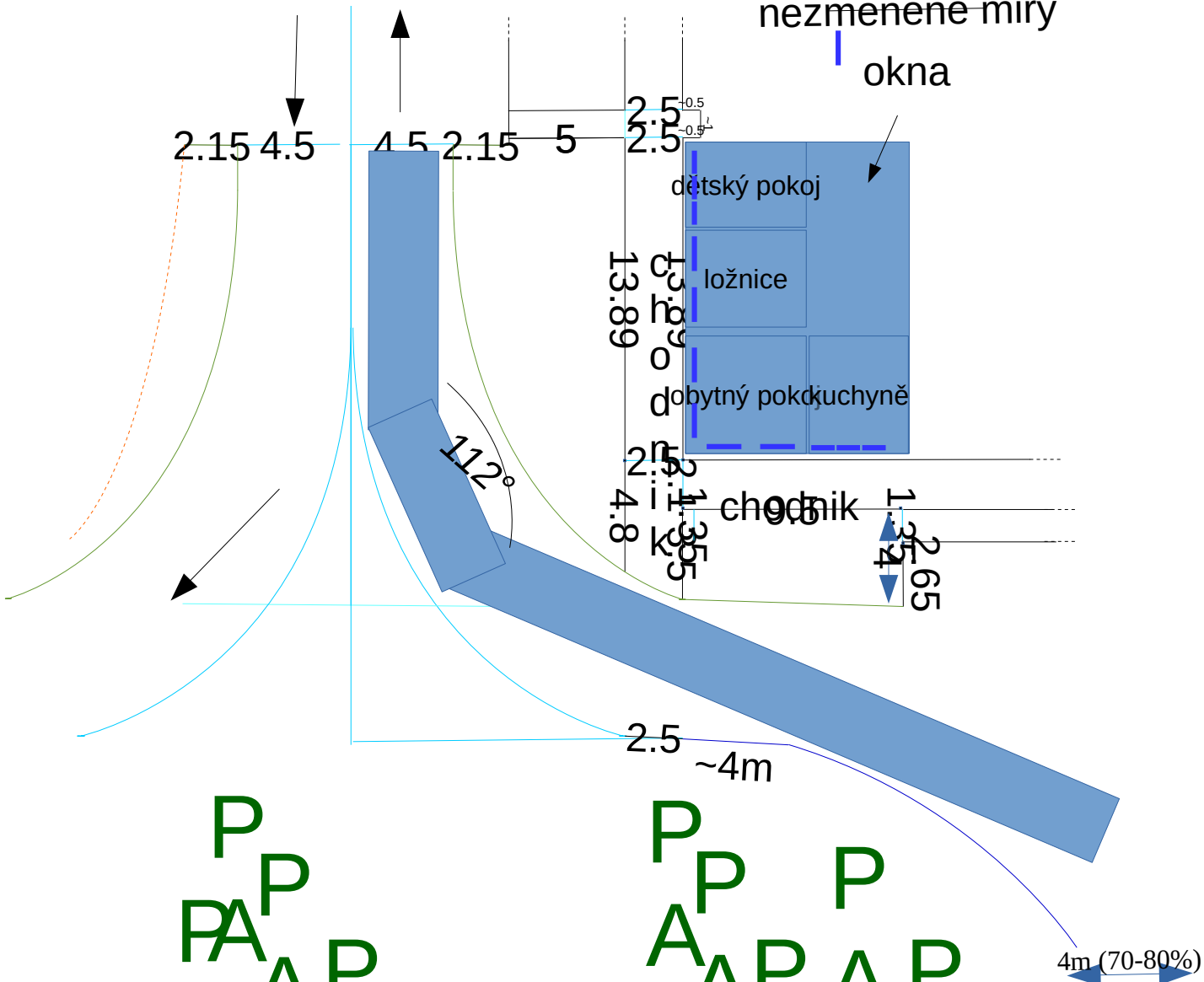
nový stav

pomocne miry

pravdepodobne neezmenene mir

nezmenene miry

okna



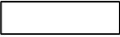
PARARKK

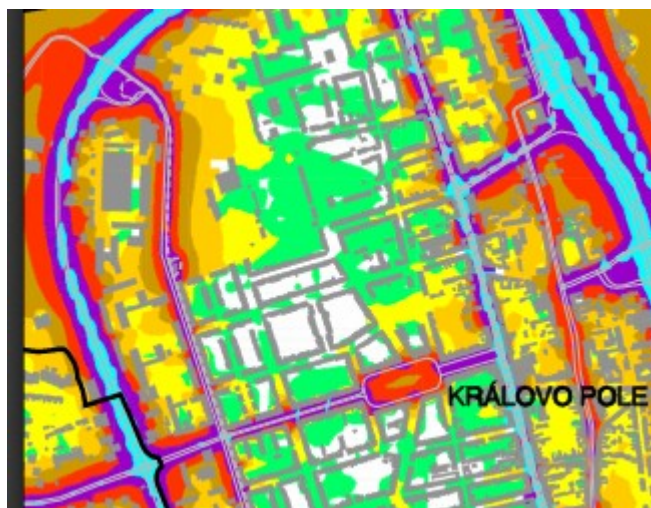
P		P	
A	P	A	P
R		R	
K	A	K	A

příloha(6): Hluková mapa 2004

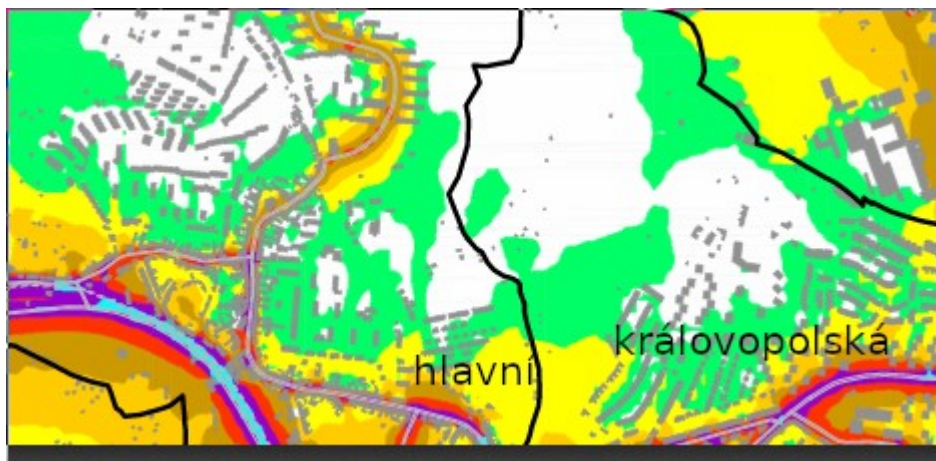
LEGENDA :

EKVIVALENTNÍ HLADINA AKUSTICKÉHO TLAKU L_{Aeq} :

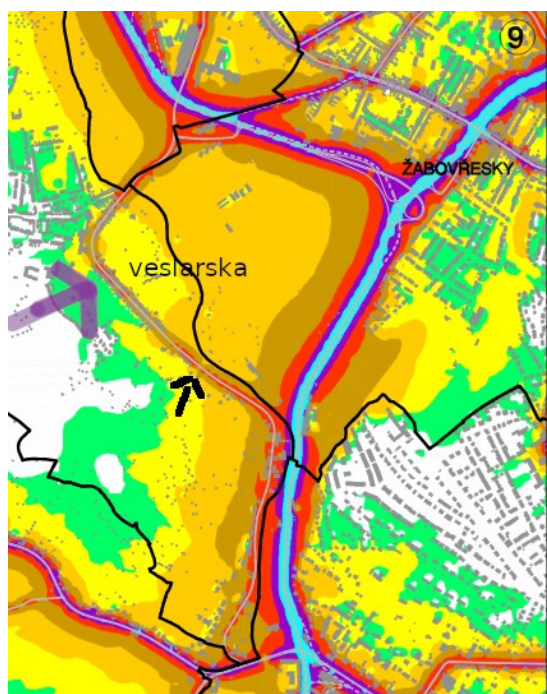
	≤ 40 dB
	≤ 45 dB
	≤ 50 dB
	≤ 55 dB
	≤ 60 dB
	≤ 65 dB
	≤ 70 dB
	> 70 dB



Na tomto výřezu z denní mapy Králova Pole na <https://www.brno.cz/sprava-mesta/magistrat-mesta-brna/usek-1-namestka-primatorky/odbor-uzemniho-planovani-a-rozvoje/dokumenty/upp/hlukova-mapa/> je vidět, že již v roce 2004 bylo Slovanské náměstí za hranicí obyvatelnosti. Přesto došlo k drastickým zásahům které danou situaci velmi zhoršily (2012 vymýcení husté vegetace, 2019 zúžení všech přechodů a vjezdů/výjezdu na Husitskou a Skácelovu) . A a ni otevření tunelů Dobrovského nemělo nestačit na pozitivní změnu, jež je dále decimována zesilováním MHD.



Tento výřez obsahuje ulici Královopolskou, na západním úbočí kopce. Doprava zde byla hodně vylepšena tunely Dobrovského a nadzemním křížením s Hradeckou. Zato u ulice Hlavní je již ze jasně vidět úsek, který je decimovaný autobusy. Tato část se od roku 2004 výrazně zhoršila a úpadek je zde viditelný na první pohled. A to jsou zde vedeny troleje.

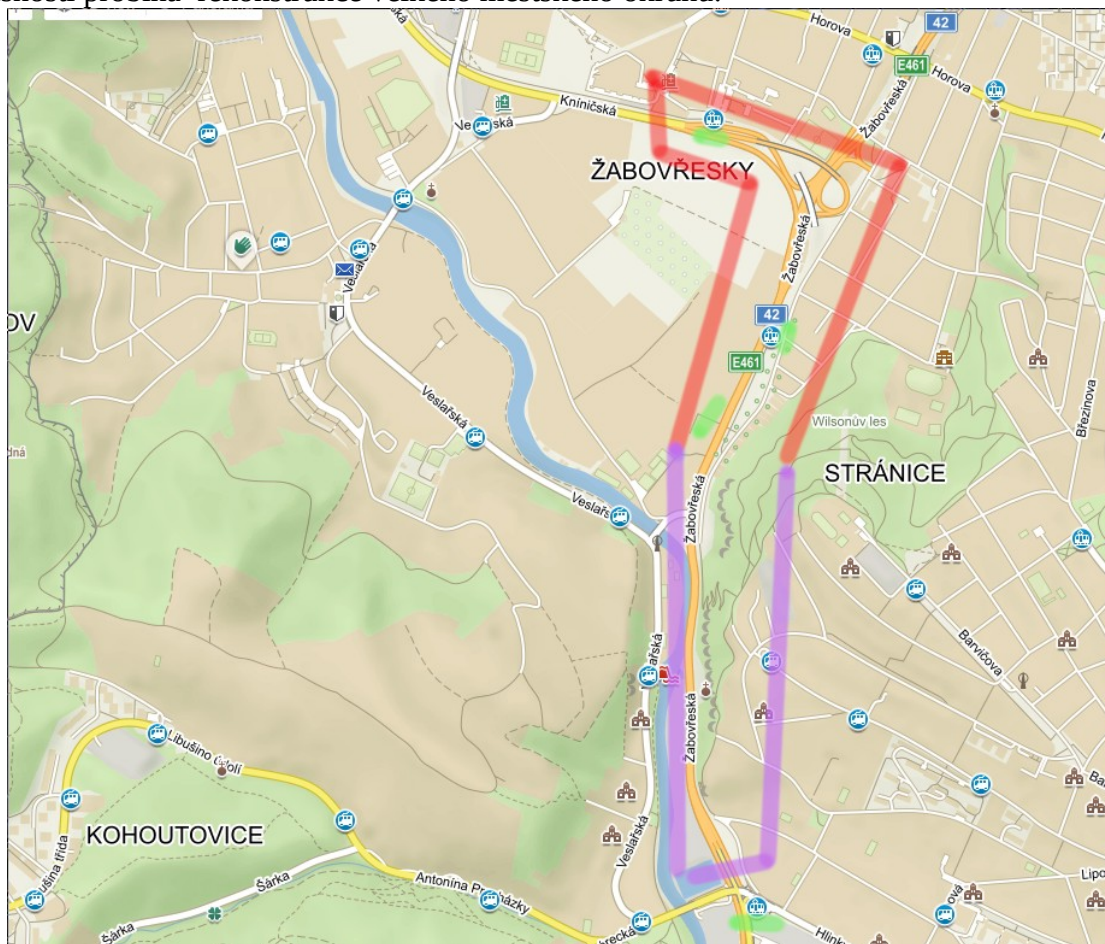


na tomto snímku Veseláské je vidět vliv zatáček a drobného kopečku (šipkou označen). Od roku 2004 se zde situace nepochybně zhoršila, a to se zde nacházejí nevyužité troleje

Navíc je z celé mapy zřejmé, že Jundrov i Královo Pole extrémně trpí z obklíčení velkým městským okruhem a výpadovkami z něj. Toto je daň za život ve městě. Ovšem eliminace vnitřního znečištění by je v našich možnostech.

příloha(7): preventivní vybudování zastávek na čerstvě rekonstruovaném úseku velkého městského okruhu

V současnosti probíhá rekonstrukce velkého městského okruhu:



Červená nyní, fialová v závěsu. Na tomto úseku je nyní několik zastávek (zelená).

Bylo by vhodné, začlenit na okruh více podobných míst kam může zajet autobus, a jež může posloužit jako zastávka (tedy i smysluplně vzhledem možným přestupům a pěším spojením). Nakonec jako odstavná plocha pro nehody či jinou nouzi mohou posloužit i v případě, že na některých těchto místech zastávka nakonec nebude.

Příloha(8) - pozice škol na Slovanském náměstí

Založeno na krátkém rozhovoru s oběma řediteli, přesná data dodám v druhé části tohoto návrhu, kdy budu mít k dispozici plnou statistiku z obou škol.

Základní škola

- 1/2 žáků dojíždí - ale jsou dováženi rodiči automobily /*/
- 1/2 je lokální
- škola je ve směru do kopce, a úbytek autobusové dopravy na spalovací motory by měl nepochybný pozitivní účinek na kvalitu života vzdělávajících i vzdělávaných

Gymnázium

- velká část žáků dojíždí /*/
 - ti to žáci, a tudíž i škola jsou závislé na MHD
- škola je ve směru z kopce, hluk je rozhodně patrný, ale dá se na něj zvyknout.
 - Přesto by nová okna zvýšila kvalitu výuky i života ve škole

/*/ Drtivá většina dětí i studentů dojíždí z několika málo lokalit. Toto přímo evokuje zavedení školního autobusu ze Útěchova přes Soběšice a z Vranova přes Ořešín aby se rapidně snížil počet rodičů dovážejících děti auty, a ze směru z Lesné, na pokrytí směru který jako jediný může v tomto návrhu přidat přestup.

Nasazení školního autobusu by - kromě zvýšení komfortu a bezpečnosti žáků, odlehčilo regulérním spojům v nejhorší části dne, kdy by nově lépe rozložená zátěž mohla vést až ke stažení jednoho autobusu z trati 84/44. Tedy z cca 14 na 12, tedy ke snížení průjezdů ze 115 na cca 80.

Školní autobusy např pro Jana Babáka, si již nyní hledají cestu do Brna, a oběma školám by rozhodně pomohli