

Technická zpráva

Technická studie „Prověření možnosti realizace vyhrazeného BUS pruhu na ulici Pisárecká“

Sweco a.s.	IČ 26475081
Zakázka	
Číslo zakázky	12-3317-0100
Klient	Statutární město Brno, Dominikánské nám. 196/1, 602 00 Brno
Autor	Ing. Eva Göpfertová
Kontroloval	Ing. Ondřej kyp
	Ing. Ondřej kyp
Datum	2024-05-17
Číslo dokumentu	12-2217
Číslo dokumentu	Technická zpráva Bus pruh.docx

Obsah

1	Úvod	3
1.1	Důvody pro pořízení technické studie	3
1.2	Cíle technické studie	3
1.3	Řešené území	4
1.4	Podklady	5
1.5	Výrobní výbory	5
2	Současný stav	5
2.1	Stávající dopravní značení	7
3	Návrh	8
3.1	Umístění začátku a konce BUS pruhu s ohledem na šířkové poměry a místní podmínky	8
3.2	Realizace BUS pruhu za současného stavu	10
3.3	Umístění BUS pruhu ve variantách návrhového stavu ze studie „Zastávky MHD – oblast Anthropos“	11
3.4	Koordinace s akcí „Chodník z Anthroposu do Nového Lískovce“	11
3.5	Koordinace s vjezdem do sportovního areálu Anthropos	11
3.6	Koordinace s pěší a cyklistickou dopravou, v závislosti na navrženém řešení navrhnout vedení cyklistické dopravy	12
3.7	Podélné a příčné řezy	13
3.8	Odhad finančních nákladů	13
3.9	Majetkoprávních vztahy	14
3.10	Dopady do územně plánovací dokumentace	15
4	Manažerské shrnutí	17

Obrázky

Obrázek 1	Řešené území	4
Obrázek 2	Typická cestovní doba linky 25, 26	6
Obrázek 3	Intenzity ve špičkové hodině 15:15-16:15	7
Obrázek 4	Vedení cyklistické dopravy směrem k ulici Antonína Procházky	12
Obrázek 5	Vedení cyklistické dopravy směrem od ulice Antonína Procházky	13
Obrázek 7	ÚPMB	16

Seznam příloh

1	Realizace BUS pruhu za současného stavu
1a	Stávající stav obalové křivky
2	Realizace BUS pruhu s Anthropos
2a	Anthropos obalové křivky
3	Realizace BUS pruhu s chodníkem
4	Příčné řezy
5	Majetkoprávní vztahy
6	Výrobní výbory

1 Úvod

1.1 Důvody pro pořízení technické studie

V rámci procesu výběru finální varianty umístění zastávek dle studie „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ (PRO CEDOP s.r.o., 06/2022) byly výstupy v červnu 2023 projednány mimo jiné i se zástupci MČ Brno-Nový Lískovec a DPMB. Z těchto jednání vzešel požadavek na prověření realizace vyhrazeného BUS pruhu na ulici Pisárecká ve směru z Nového Lískovce do centra. Návrh na zpracování této technické studie vychází z dlouhodobých zdržení spojů páteřních trolejbusových linek 25 a 26 právě na tomto úseku. Důvodem zadání technické studie je prověření umístění BUS pruhu v současném stavu i návrhu vycházejícího z výše uvedené studie.

Zároveň bude navrženo řešení cyklistické dopravy v dané oblasti právě v návaznosti na prověřovaný BUS pruh.

1.2 Cíle technické studie

Cílem technické studie bylo prověřit možnost realizace BUS pruhu na ulici Pisárecká ve směru ze Starého Lískovce. V rámci studie byla zpracována možnost realizace za současného stavu a zároveň byla prověřena možnost umístění BUS pruhu ve variantách návrhového stavu ze studie „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ a výstavbou chodníku z Anthroposu do Nového Lískovce ul. Pisárecká kú. Pisárky. Dalším cílem bylo navrhnout vedení cyklistické dopravy v oblasti.

Návrh byl koordinován s přípravou sportovního areálu Anthropos a chodníku z Nového Lískovce.

Zpracovaná technická studie bude podkladem pro následující stupeň projektové přípravy.

1.3 Řešené území

Úkolem této studie bylo prověřit možnosti navržení Bus pruhu v řešeném území viz obrázek níže.

Řešeným územím je ulice Pisárecká ve směru od Nového Lískovce po křižovatku ulic Pisárecká x Antonína Procházky.

Obrázek 1 Řešené území



Zdroj: Zadávací dokumentace

1.4 Podklady

- ÚPmB
- Generel VHD
- Generel cyklistické dopravy
- Generel pěší dopravy
- Mapy města Brna – polohopis a výškopis
- DUSP „Anthropos sportovní a rekreační areál“ (Arch.Design s.r.o., 2021)
- „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ (PRO CEDOP s.r.o., 06/2022)
- Chodník z Anthroposu do Nového Lískovce – ul. Pisárecká, kú. Pisárky 01/2024

Limity jsou dány stávajícími trasami komunikací a návrhy řešení definovanými studií „Zastávky MHD – oblast Anthropos“.

1.5 Výrobní výběry

V průběhu zpracovávání byla svolány výrobní výběry – zápisy a prezenční listina jsou součástí přílohy

- 4.3.2024
- 9.4.2024
- 6.5.2024

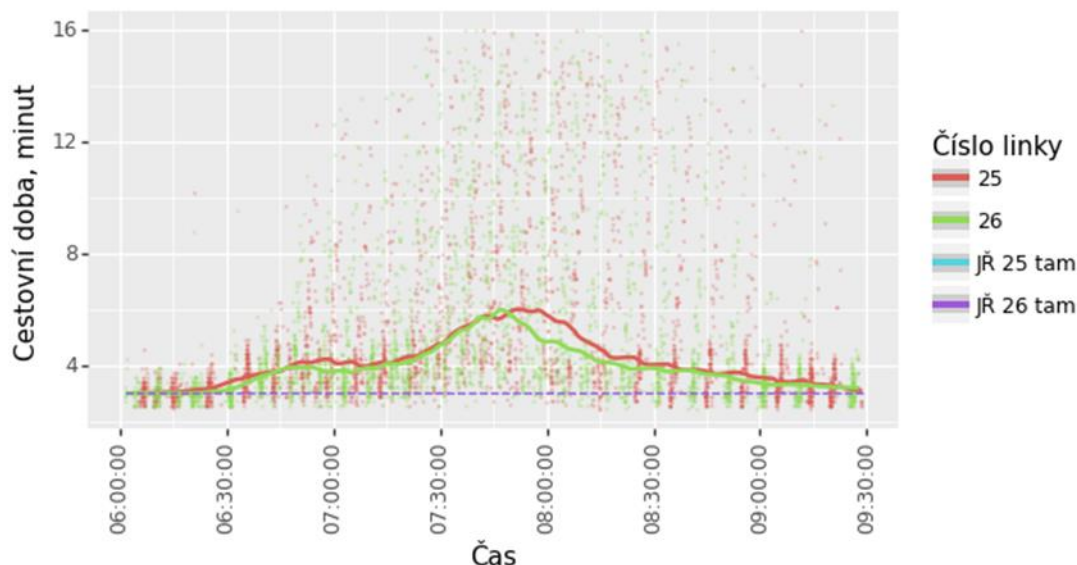
2 Současný stav

Ulice Pisárecká v Brně je frekventovanou dopravní tepnou s různorodým provozem, včetně automobilů, trolejbusů, cyklistů a chodců. Současný stav dopravního značení není optimální a některé části potřebují úpravy pro zlepšení plynulosti a bezpečnosti dopravy. Z tohoto důvodu je již navržena úprava řešení B-kom křižovatky SSZ K1,08 Pisárecká – Antonína Procházky. SSZ Pisárky – Antonína Procházky projde rekonstrukcí 1.10.-30.11.2024. Jedná se o Investice ITI s udržitelností do roku min 2027.

- Na začátku řešeného území se ve stávajícím stavu nachází zastávky Anthropos a na konci zastávky Lesní.
- Ulice Pisárecká je v úseku Antonína Procházky –zastávka MHD Lesná šířky zpevněné části vozovky cca 7,9 -12,2 m, ze živičného povrchu, částečně lemována dvojřádkem ze žulových kostek
- Ve vzdálenosti cca 180 m od křižovatky ulic A. Procházky x Pisárecká se nachází mostní objekt, jehož volná šířka je cca 18 m
- Ulicí Pisárecká jsou vedeny páteřní trolejbusové linky 25 a 26 (v ranní špičce až 19 spojů)
- Zpoždění spojů je v řešené oblasti zaznamenáno mezi křižovatkami A. Procházky a Veslařská. Zpoždění v tomto úseku obou linek není z hlediska celé délky rozhodující (zpoždění jsou pro obě linky v okolí Mendlova náměstí).

Obrázek 2 Typická cestovní doba linky 25, 26

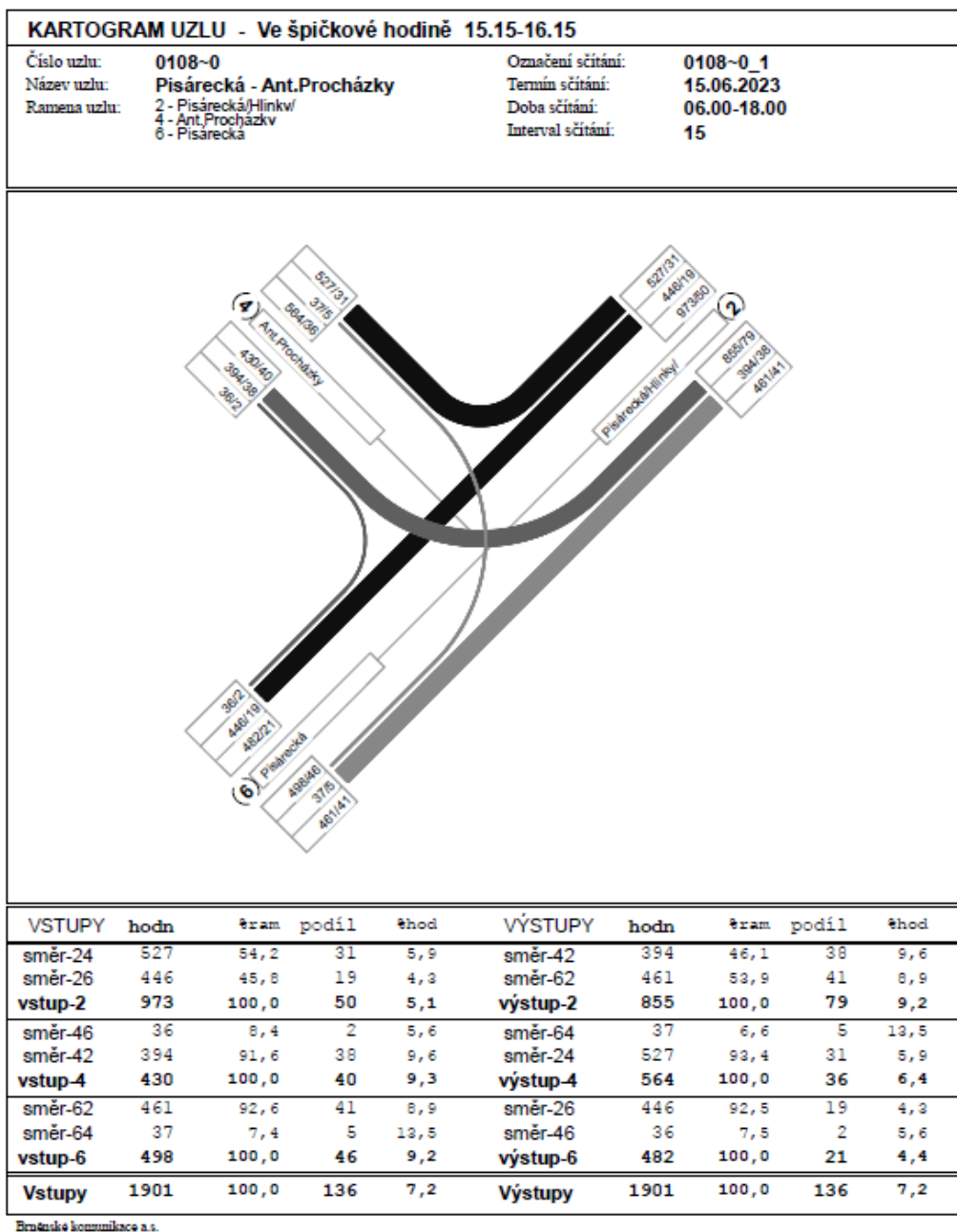
Typická cestovní doba (LOESS)
za období 2023-01-02 — 2023-12-26
jen v pracovních dnech
mezi zastávkami Lesní a Pisárky
linky '25', '26'
Směry: tam
Počet měření: 6054



Zdroj: Aplikace zpožděná https://webmaps.kambrno.cz/pohyb_vozidel_mhd/

- Trakční vedení je umístěno na příčných převěsech, sloupy jsou po obou stranách
- Křižovatka A. Procházky x Pisárecká je částečně řízena SSZ –jedna ze tří dílčích křižovatek
- Dopravní zatížení individuální dopravou ulice Pisárecké od Nového Lískovce je 17 000 všech vozidel/24 hod
- V této křižovatce je nejméně dopravně vytížen křižovatkový pohyb Pisárecká od Nového Lískovce -> A. Procházky, Intenzity v pruhu pro levé odbočení jsou 35 IAD/ 5 TND ve špičkové hodině.
- Ve směru od Nového Lískovce je zde odbočovací pruh pro levé odbočení směrem do ulice Antonína procházky se stopčárou V5 0,5.
- Cyklistická doprava je dopravním značením řešena pouze na části ulice Pisárecká (mezi křižovatkami A. Procházky a Veslařskou)
- Počet cyklistů na profilu Pisárecká od Nového Lískovce je 200 cyklistů v pracovní den

Obrázek 3 Intenzity ve špičkové hodině 15:15-16:15



Zdroj: Brněnské komunikace a.s. kartogram křižovatek 2023/

2.1 Stávající dopravní značení

- Ve stávajícím stavu je doprava vedena jedním společným jízdním pruhem pro každý směr.
- Ve směru o Nového Lískovce je zde odbočovací pruh pro levé odbočení směrem do ulici Antonína procházky se stopčárou V5 0,5.

- Jednotlivé směry jsou od sebe odděleny středovou plnou čarou V1a 0,125, komunikace je lemována V1a 0,25, v křižovatce jsou vyznačené dopravní stíny usnadňující vedení vozidel.
- Křižovatka K1.0.8 Antonína Procházky – Pisárecká je osazena SSZ.

3 Návrh

Tato technická zpráva se zabývá analýzou a navrhovanými úpravami v návrhu BUS pruhu. Cílem je optimalizace dopravy, zlepšení bezpečnosti pro všechny uživatele komunikace a efektivní využití dostupného prostoru, zejména s ohledem na vymezení BUS pruhu.

V rámci návrhu bylo požadováno technické prověření umístění vyhrazeného BUS pruhu v řešení oblasti s ohledem na limity území a plánované investice a návrh řešení cyklistické dopravy.

3.1 Umístění začátku a konce BUS pruhu s ohledem na šířkové poměry a místní podmínky

Na začátku prací byla prověřena šířka 9 m (dle konzultace s DPMB) řešeného úseku na základě Technické mapy mezi zastávkou Anthropos a zastávkou Lesní.

Navrženo bylo následující šířkové uspořádání jízdních pruhů:

- Jízdní pruh směr Nový Lískovec 3,25 m
- Jízdní pruh směr Pisárky min 2,75 m
- Jízdní pruh směr Pisárky BUS pruh min 3,00 m

Toto uspořádání splňuje/nespĺňuje:

- splňuje úsek od zastávky Anthropos až k pč.1450
- nespĺňuje úsek 28 m zúžení na cca 8 m



- splňuje úsek o délce 95 m
- nesplňuje o délce 135 m zúžení na cca 8, či 8,5m



- splňuje úsek o délce 65 m
- nesplňuje úsek o délce 95 m zúžení na cca 8m



- splňuje 170 m

Podmínka šířky min. 9 m je kontinuálně splněna v úseku cca 240 m na ulici Pisárecká od křižovatky s ulicí A. Procházky.

- Dále směrem k Novému Lískovci má komunikace nespojitý průběh šířky vozovky –je proměnná od cca 8,4 do 9,5 m. Pro případný návrh BUS pruhu jsou nutné stavební úpravy –rozšíření vozovky.
- BUS pruh je dále navržen v prostoru křižovatky A. Procházky x Pisárecká až před křižovatkou s ulicí Veslařskou za těchto podmínek:
 - ✓ Na vjezdu do křižovatky A. Procházky x Pisárecká od Nového Lískovce je navržen společný řadící pruh vlevo + přímo a jeden průběžný BUS pruh
 - ✓ Samostatný cyklopruh délky cca 50 m bude zrušen a cyklistická doprava bude vedena v rámci BUS pruhu
 - ✓ Vyhrazený BUS pruh je ukončen před křižovatkou s ulicí Veslařů –pro individuální dopravu je zachován počet řadících pruhů

3.2 Realizace BUS pruhu za současného stavu

- Ve směru na Pisárky je navržen vyhrazený jízdní pruh pro BUS, CYKLO a IZS v délce 190 m. viz příloha 1
- Navržený BUS pruh je o šířce minimálně 3,0 metry včetně přídlažby (z důvodu stávajících nedostatečných šířkových poměrů).
- Ostatní pruhy budou navrženy min. šířky 3,25 metru v souladu s možnostmi stávajícího stavu. Přídlažba bude vnímána jako rezerva.
- Na začátku vyhrazeného jízdního pruhu je osazena dopravní značka IP20a, na konci pak IP20b.
- Komunikace je lemována oboustranně V1a 0,25, směry jsou oddělené V1a 0,125, a Bus pruh od průběžného jízdního pruhu je oddělen V2b 3/1,5/0,25. Vedení jízdních pruhů v křižovatce je vyznačeno V2b 3/1,5/0,125.
- Odstraněna byla stopčára V50,5 pro levé odbočení, včetně samostatného pruhu pro odbočení vlevo ve směru Antonína Procházky. Tento pruh je navržena jako průběžný s odbočením vlevo.
- Návěstidla SSZ v křižovatce K1,08 včetně STOP čár jsou ponechány ve stávající poloze. včetně V5 0,5.
- Pro plynulé a dynamické řazení je nutné doplnit smyčku DVC také do nového jízdního pruhu a připojit protaženou smyčku do SSZ na křižovatce.
- Průběh cyklistické dopravy ve směru od Nového Lískovce probíhá vyhrazeným pruhem
- Ve směru od Kohoutovic (ulice Antonína Procházky) zůstává průběh cyklistického pruhu v podstatě nezměněn, úprava obsahuje pouze přerušení vyznačení ve vyhrazeném jízdním pruhu (kde cyklisti již svůj prostor mají).
- Celý prostor byl kladně ověřen obalovými křivkami (použit byl KA – kloubový autobus délky 18 m a NVS – Nákladní návěsová souprava délky 16,5m) – viz příloha 1a

3.3 Umístění BUS pruhu ve variantách návrhového stavu ze studie „Zastávky MHD – oblast Anthropos“

- Návrh BUS pruhu zohledňuje záměr výstavby dvojice nových zastávek a dopravního napojení území Anthropos.
- Navržený BUS pruh je o šířce minimálně 3,25 metry.
- Ostatní pruhy budou navrženy min. šířky 3,25 metru v souladu s možnostmi stávajícího stavu.
- Délka navrženého řešení je cca 240 m
- Návrh BUS pruhu z výše uvedených projektů respektuje:
 - ✓ Navržený přechod přes ulici Pisárecká, včetně středního ostrůvku (vzhledem k tomu, že k nově navrženému přechodu přidáváme vyhrazený jízdní pruh – navrhujeme tento přechod nově osadit světelnou signalizací – např. na výzvu)
 - ✓ Pruh pro levé odbočení ve směru Pisárecká od centra -> Anthropos vjezd
 - ✓ Polohu zastávky MHD směr Nový Lískovec
 - ✓ Nutné modifikace obou výše uvedených projektů:
 - Pravý odbočovací pruh do území Anthropos – bude součástí BUS pruhu s tím, že vyhrazený BUS pruh v místě odbočovacího pruhu přerušen
 - Nově navržená zastávka na Pisárecké směr centrum bude součástí BUS pruhu a je nutné upravit vjezdový a výjezdový klín
 - ✓ V prostoru křižovatky A. Procházky x Pisárecká a úseku k ulici Veslařská je navrženo částečné přeložení cyklistického pruhu na smíšenou stezku v rámci projektu Anthropos a propojení na samostatnou cyklostezku.
 - ✓ Viz příloha 2
 - ✓ Obalové křivky viz příloha 2a. tato varianta byla prověřena obalovými křivkami a všechny průjezdy vyhoví.:
 - ✓ Ve směru do Nového Lískovce byl návrh prověřen obalovou křivkou Nákladní soupravou návěsovou délky 16,5m, ve směru do centra také Nákladní soupravou návěsovou, vyhrazený BUS pruh byl prověřen Kloubovým autobusem délky 18 m.

3.4 Koordinace s akcí „Chodník z Anthroposu do Nového Lískovce“

Samostatně byla řešena také varianta se zapracovaným podkladem „Chodník z Anthroposu do Nového Lískovce – ul. Pisárecká, kú. Pisárky“ -viz Příloha 3

Tato variace ve směru z Nového Lískovce do centra respektuje navržený chodník.

V rámci této varianty je také navržen BUS pruh společný pro cyklisty, BUS a IZS.

- Navržený BUS pruh je o šířce minimálně 3,25 metry.
- Ostatní pruhy budou navrženy min. šířky 3,25 metru v souladu s možnostmi stávajícího stavu.
- Délka navrženého řešení je cca 240 m

3.5 Koordinace s vjezdem do sportovního areálu Anthropos

V rámci řešení varianty „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ byla prověřena také varianta s vjezdem do Areálu Anthropos. Viz příloha 2, 2a.

V rámci prověření byl tento prostor prověřen obalovými křivkami. Vjezd/výjezd z oblasti Anthropos byl prověřen Autem na svoz komunálního odpadu. Obalové křivky vyhoví.

V rámci návrhu byla navržena úprava odbočovacího pruhu, a dále úprava oblouku ve směru od Anthroposu vpravo. Tento oblouk je navržen nově s poloměrem 9 m. V návaznosti na tento oblouk je nutno upravit také připojovací klín do zastávky.

3.6 Koordinace s pěší a cyklistickou dopravou, v závislosti na navrženém řešení navrhnout vedení cyklistické dopravy

Pěší doprava:

V rámci Severo – východní části křižovatky Pisárecká Antonína Procházky není ve stávajícím stavu řešena pěší doprava, a to i přes to, že v objektu KN1446/7,1447 je umístěno lékařské zařízení a hotel.

Pěší doprava je nejlépe obsloužena ve variantě Zastávky MHD – oblast Anthropos. V této variantě je pěší doprava vedena jak po severní, tak po jižní části ulice Pisárecká chodníkem pro pěší. Přístup na zastávky je zajištěn přechodem pro chodce s ostrůvkem a návaznost na park Anthropos je zajištěna také stávajícím podchodem.

Pěší doprava ve variantě Chodníku z Nového Lískovce, také stávající stav zlepšuje, avšak neobsluhuje lékařské zařízení a hotel.

Cyklistická doprava:

Ve stávajícím stavu je cyklistická doprava vedena ve směru od centra do ulice Antonína procházky samostatným vyznačeným cyklopruhem odděleným od odbočovacího pruhu vpravo zvýšeným obrubníkem. Toto řešení končí u SSZ a dále je cyklistický pruh vyznačen VDZ.

Obrázek 4 Vedení cyklistické dopravy směrem k ulici Antonína Procházky



V opačném směru je vedení cyklistů také zajištěno samostatným jízdním pruhem vyznačeným VDZ, v místě křižovatky s červeným povrchem. Za křižovatkou cyklistický pruh ukončen a přechází na chodník, kde je veden jako dělená cyklo a pěší stezka.

Obrázek 5 Vedení cyklistické dopravy směrem od ulice Antonína Procházky



Toto řešení ve všech variantách potvrzujeme s malou úpravou. V místě styku Bus pruhu a cyklopruhu z ulice Antonína Procházky se cyklopruh spojí s vyhrazeným jízdním pruhem pro BUS, Cyklo a IZS.

Ve směru od Nového Lískovce do centra ve stávajícím stavu žádné vedení cyklistické dopravy není. Ve všech variantách návrhu je navržen vyhrazený jízdní pruhem pro BUS, Cyklo a IZS délky 190/240 m, který cyklisty dovede ke x s ulicí Antonína Procházky.

Ve směru ulice Antonína Procházky do Nového Lískovce ve stávajícím stavu není řešena cyklistická doprava. Pro cyklistickou dopravu v tomto místě je nejvýhodnější varianta

Cyklistická doprava je v tomto prostoru nejlépe obsloužena ve variantě Zastávky MHD – oblast Anthropos. V této variantě je cyklistická doprava vedena po severní části vyhrazeným jízdním pruhem a dále se v prostoru vjezdu do lékařského zařízení a hotelu přesunuje na chodník jako dělená stezka pro pěší a cyklisty. Návaznost na park Anthropos je zajištěna přilehlým podchodem. U navrženého přechodu pro chodce je také navržen přejezd pro cyklisty.

3.7 Podélné a příčné řezy

Podélný profil respektuje stávající stav.

Příčné řezy vycházejí z ČSN 73 6110.

Příčné řezy jednotlivých variant jsou součástí samostatné přílohy.

3.8 Odhad finančních nákladů

1 Realizace BUS pruhu za současného stavu 1 110 000 Kč

2 Koordinace s akcí „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ 5 550 000 Kč

3 Koordinace s akcí „Chodník z Anthroposu do Nového Lískovce“ 2 250 000 Kč

3.9 Majetkoprávních vztahy

V řešeném území navrženého BUS pruhu se nacházejí pozemky ve vlastnictví:

- ✓ Česká republika, Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4
- ✓ Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno
- ✓ Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno, Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Hospodaření se svěřeným majetkem kraje	způsob využití	druh pozemku
2300/155	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4	ostatní komunikace	ostatní plocha
2300/12	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 5	silnice	ostatní plocha
2300/106	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 6	ostatní komunikace	ostatní plocha
2300/105	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 7	jiná plocha	ostatní plocha
2300/92	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 8	ostatní komunikace	ostatní plocha
2300/98	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		jiná plocha	ostatní plocha
2300/93	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		ostatní komunikace	ostatní plocha
2300/10	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		silnice	ostatní plocha
2300/11	Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno	silnice	ostatní plocha
2300/99	Jihomoravský kraj, Žerotínovo náměstí 449/3, Veveří, 60200 Brno	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje, Žerotínovo náměstí	ostatní komunikace	ostatní plocha

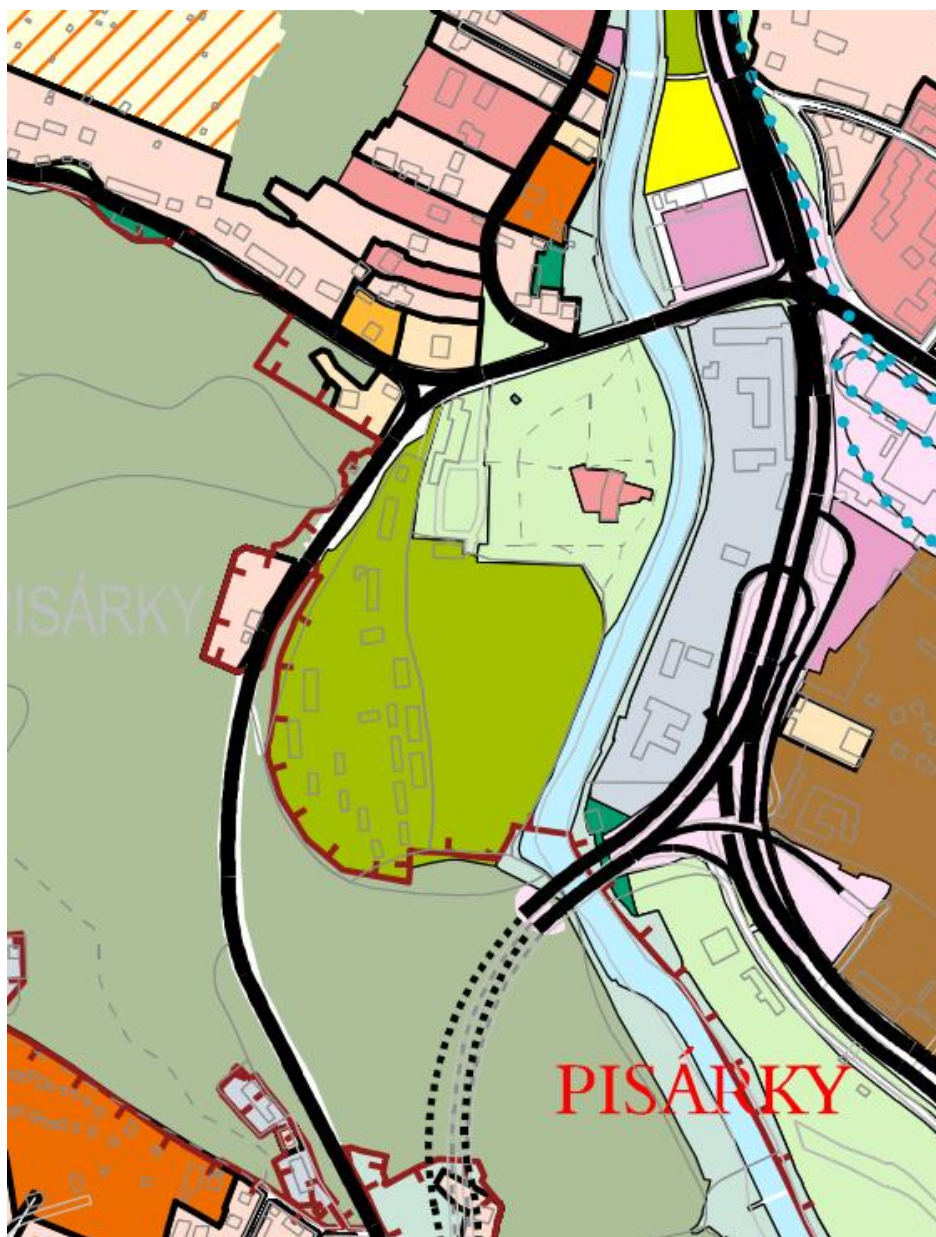
Parcelní číslo	Vlastnické právo	Hospodaření se svěřeným majetkem kraje	způsob využití	druh pozemku
		449/3, Veveří, 60200 Brno		
1418/3	Česká republika	Ředitelství silnic a dálnic s. p., Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4	silnice	ostatní plocha
1418/1	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		silnice	ostatní plocha
1418/4	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		silnice	ostatní plocha
1418/5	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		silnice	ostatní plocha
1418/7	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		silnice	ostatní plocha
1418/6	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		silnice	ostatní plocha
1453/2	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno		neplodná půda	neplodná půda
1451/6	Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno-město, 60200 Brno			lesní pozemek

Majetkoprávní vztahy – viz příloha 4

3.10 Dopady do územně plánovací dokumentace

Technická studie je v souladu s územně plánovací dokumentací. Dle ÚPMB se jedná o sběrnou komunikaci se 2 nebo 3 jízdními pruhy

Obrázek 6 ÚPMB



Zdroj: <https://upmb.brno>

4 Manažerské shrnutí

Technická studie se zaměřuje na možnost realizace vyhrazeného BUS pruhu v ulici Pisárecká v Brně, směřujícího z Nového Lískovce do centra. Tento projekt reaguje na dlouhodobé problémy se zdržením trolejbusových linek 25 a 26, což negativně ovlivňuje plynulost a spolehlivost veřejné dopravy. Studie byla iniciována na základě požadavků MČ Brno-Nový Lískovec a Dopravního podniku města Brna (DPMB).

Stávající stav:

Ulice Pisárecká je významnou dopravní tepnou s hustým provozem, zahrnujícím automobily, trolejbusy, cyklisty a chodce. Současné dopravní značení a infrastruktura nejsou optimální, což vede k častým zpožděním a neefektivitě. Dopravní zatížení ulice Pisárecká v tomto úseku je 17 000 všech vozidel/24 hod, a cyklistická doprava je řešena pouze na části ulice.

Navrhované úpravy:

Studie navrhuje vyhrazený pruh pro BUS, cyklisty a integrovaný záchranný systém (IZS) v délce 190 m, 240m ve směru na Pisárky. Bylo prověřeno šířkové uspořádání komunikace, kde se ukázalo, že minimální šířka 9 m je splněna pouze v některých úsecích.

Prověřeny byly 3 varianty.

- Realizace BUS pruhu za současného stavu – okamžitě realizovatelná varianta, vyžaduje pouze úpravu VDZ a úpravu smyčky k SSZ, délka BUS pruhu je cca 190m
- Varianta s projektem „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ + vjezd do Anthropos – nejkompaktnější varianta zahrnující řešení pro chodce a cyklisty, délka cca 240 m. Varianta vyžaduje změny v projektové dokumentaci projektu „Zastávky MHD – oblast Anthropos“ + vjezd do Anthropos, zahrnující rozšíření chodníku, úpravu odbočovacího pruhu do areálu Anthroposu, dále úpravu nájezdového/ výjezdového klínu nové zastávky
- Varianta s projektem Chodník z Anthroposu do Nového Lískovce - varianta zlepšuje pěší a cyklistickou dopravu od Nového Lískovce do směrem do centra. Varianta vyžaduje stavební úpravy spojené s výstavbou chodníku a z toho vyplývajících rozšíření vozovky.
-

Koordinace s ostatními projekty:

Projekt BUS pruhu je koordinován s dalšími iniciativami, jako je výstavba sportovního areálu Anthropos a chodníku z Anthroposu do Nového Lískovce. Návrh zohledňuje dopravní napojení území Anthropos, nové zastávky a úpravy křižovatky A. Procházky x Pisárecká. Celkově byla prověřena délka navrženého řešení 190, 240 m s návrhem na umístění BUS pruhu.

Finanční náklady a další kroky:

Realizace navrhovaného řešení vyžaduje investici dle jednotlivých variant. Tato technická studie bude sloužit jako základ pro další fáze projektové. Cílem je optimalizovat dopravní systém, zvýšit efektivitu veřejné dopravy a zajistit bezpečnost pro všechny účastníky provozu.

Závěr:

Technická zpráva nabízí komplexní analýzu a praktická doporučení pro zavedení vyhrazeného BUS pruhu na ulici Pisárecká. Realizace tohoto projektu přinese významné zlepšení v oblasti veřejné dopravy, sníží zpoždění alepší plynulost a bezpečnost dopravy v této části Brna.