

VÁŠ DOPIS Č. J.:

ZE DNE:

00.00.2020

NAŠE Č. J.:

MMB0259483/2020

SPIS. ZN.:

5400/OD/MMB/0259483/2020

Odbor územního plánování a

rozvoje MMB

Kounicova 67

601 67 Brno

VYŘIZUJE:

TELEFON:

E-MAIL:

ID DATOVÉ SCHRÁNKY:

a7kbrn

DATUM:

23. 6. 2020

POČET LISTŮ:

01

Nový územní plán města Brna – Návrh – stanovisko OD MMB

Magistrát města Brna Odbor dopravy uplatňuje za použití ustanovení § 4 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb. (stavební zákon) podle ustanovení § 40 odst. 4 písm. d) zákona č. 13/1997 Sb. (o pozemních komunikacích) a § 56a zák. č. 266/1994 Sb. (o drahách), ve znění pozdějších předpisů, stanovisko k Návrhu nového územního plánu města Brna a

Souhlasí s připomínkami
které rozčleňujeme dle dopravních subsystémů s jednotlivými odůvodněními.

Námítka

V textu je uvedeno: „současný stav fakticky bydlícího obyvatelstva je odhadován na 400-420 tisíc obyvatel. Osoby dojíždějící do města zvyšují tento počet na 530 tisíc osob, což je odhad defakto přítomných v Brně (dopolední hodiny).“

V jiné části textu: „Se zohledněním faktického počtu obyvatel tak nízká varianta představuje pro cílový rok 2066 311 tis. obyvatel, střední varianta 395 tis. obyvatel a vysoká varianta 464 tis. obyvatel.“ Balancování v počtech obyvatel i dojíždějících za prací je pro dopravní strukturu zásadním problémem.

Odůvodnění

Územní plán je nabídkou na využití území, ale musí i reflektovat fungování stávajících funkcí v území a proto je nutné dopravní kostru vždy dimenzovat podle upřesněných intenzit využití území. Pro dopravní prognózu města je zásadní poptávka v individuální a hromadné dopravě s dopady na kapacity komunikací a do nabídky VHD. Zohlednění předpokládaného nárůstu počtu obyvatel města a metropolitního regionu s potenciálem pracovních míst je základem, který musí nový ÚPmB stanovit.

Dopravní infrastruktura

Námítka

Text: „Územní plán ve své podrobnosti a při stávajícím stavu vědění nemůže předurčovat přesnou geometrii budoucí komunikace, což platí zejména v plochách mimoúrovňových

křižovatek, které jsou proto vyznačeny jen plošně (stopy komunikací směřují do imaginárního průsečíku). Pro ochranění lokalit pro výstavbu mimoúrovňových křižovatek to je problém, není jak zabránit nevhodnému funkčnímu využití přilehlého území

Odůvodnění

Podle zákona o pozemních komunikacích 13/197Sb. v §30 je nutné respektovat Silniční ochranná pásma. I když v zastavěném území nemusí tato ochranná pásma platit, pro nově uvažovanou výstavbu mimoúrovňových křížení je nutné definovat potřebný zábor ploch pro trasu včetně násypů a tím i jejich možné využití.

Námítka

Dopravní infrastrukturou jsou stavby a zařízení pozemních komunikací, drah, letišť, vodních cest (včetně nezbytných souvisejících objektů), stavby pro parkování a odstavení vozidel, nádraží a terminály; do dopravní infrastruktury nespádají vozovny, depa, servisní a opravárenské provozovny, čerpací stanice pohonných hmot a doplňkové služby pro motoristy (např. motely apod.), pokud nejsou uvedeny v přípustném či podmíněně přípustném využití samostatně (výslovně). Nutno přepracovat.

Odůvodnění

S ohledem na uvedení významu pojmu „Dopravní infrastruktura“ (nezahrnující mj. vozovny, depa apod.) je nutné formulačně stabilizovat další příslušenství, zahrnující minimálně stavby a objekty sloužící systému veřejné hromadné dopravy navíc majetkově provázané se správou příslušného územního celku a které je nedílnou součástí popř. podmínkou provozovatelnosti dopravní infrastruktury. V konkrétním případě se tedy jedná mj. o areály vozoven, areál loděnice a objekty měření.

Námítka

„Podzemní dráhou podzemní tratě (včetně navazujících úseků pozemních i nadzemních) páteřního systému městské a případně příměstské veřejné dopravy bez určení, zda jde o dráhu železniční či tramvajovou.“ Nutno upravit.

Odůvodnění

Uvedením pojmu „Podzemní dráha“ dochází k výraznému zúžení možné věcné náplně pojmové skupiny pouze na jednu z možností technického a prostorového umístění dráhy (resp. pouze některých drah). Uvedením tohoto pojmu dochází k nežádoucímu zúžení problematiky dopravních staveb.

Z hlediska ochrany systému pro veřejnou hromadnou přepravu osob je naopak nutné v této části textu zavést pojem „Integrovaný dopravní systém“, který svou specifikací zahrne organizačně-systémové uspořádání, stavebně-technické i provozně-dopravní součásti související s organizováním hromadné přepravy osob ve veřejném zájmu.

Námítka

V souhrnném výkresu dopravy není rozlišen „stav“ a „návrh“, což je zmatečné zejména u místních komunikací, ve vrstvách se někdy kryjí kategorie komunikací, není jasné, které platí

Odůvodnění

Rozlišení existujících a navrhovaných komunikací a jejich funkční zařazení je pro využití přilehlého území zcela zásadní, některé kategorie komunikací přímou obsluhu okolního území dle zákona neumožňují

Námítka

Územní plán města Brna vymezuje rozvojové lokality nad zastavitelnými a přestavbovými plochami, pro které stanovuje zpřesňující podmínky využití.

Příloha č.1 Karty lokalit obsahuje listy 327 rozvojových lokalit. Jedním ze základních parametrů realizovatelnosti je schopnost napojení příslušné lokality na organismus města. Z hlediska dopravy se jedná o schopnost zajištění napojení a dopravní obslužnosti. Nutno doplnit.

Odůvodnění

Karty rozvojových lokalit musí obsahovat výčet opatření, podmiňujících zaktivování příslušné lokality. V oblasti dopravy se jedná o uvedení podmiňujících staveb (mj. komunikací a drážní staveb), které zajistí plnohodnotnou integraci lokality do organismu města. Uvedení podmínek lze považovat za jeden z parametrů zdůvodnění příslušné dopravní stavby (či opatření), uváděných mj. v části 4.1 (tabulka č.1 a č.2)

Námítka

V grafické části ÚPmB ve výkrese 2.2 Souhrnný výkres dopravy jsou odlišně vyznačeny ty úseky pozemních komunikací a drah, které musejí být vedeny v tunelu; za tunel se však považuje i úplné překrytí nezahmloubené trasy, např. tubus na mostě. Vedení i jiných (tedy odlišně nevyznačených) úseků tunelem je povoleno. Nutno upřesnit.

Odůvodnění

Pojem tunel je jednoznačně specifikován stavebně-technickou legislativou (zákony, vyhlášky popř. ČSN).

Je žádoucí proto použít terminologii „...v tunelu, popř. ve funkčně příbuzné stavbě či konstrukci (včetně překrytí nezahmloubené trasy).

Silniční doprava

Námítka

Text: „Vyhláška č. 501/2006 Sb., provádějící stavební zákon stanoví, že pro každou stavbu je nutno vybudovat parkovací a odstavná stání v počtu dle ČSN 73 6110, Tento nový územní plán stanovuje koeficient vlivu stupně automobilizace pro výpočet nutných parkovacích míst, a to rozdílně podle částí města, kdy nižší hodnota (tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání) je stanovena pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů. Tři pásma uvnitř VMO jsou zvolena z potřeby odlišit zvláštní charakter historického jádra města a zmenšit rozdíl koeficientu na administrativně určené hranici. Hranice pásem jsou určeny dle možností významnou ulicí, resp. komunikací, v případě její absence zelenými plochami oddělujícími částí města. Definování tohoto principu je nutné provázat s povolováním staveb a jejich funkčním využitím.

Odůvodnění

Potřebný počet parkovacích a odstavných stání, stanoví odbor dopravy v souladu s ČSN 73 6110 dle současného skutečného součinitele automobilizace na území města Brna. Pokud by se tento princip promítl jen do výpočtu počtu parkovacích míst lze očekávat, že investoři zejména bytové zástavby nebudou parkovací místa realizovat, ale obyvatelé nové výstavby a budou následně požadovat na městu Brnu zajištění dostatečného množství rezidentních

parkovacích stání. V lokalitě, kde investor není schopný realizovat nová parkovací místa pro svoji zejména bytovou výstavbu je nutné omezení ne parkovacích míst, ale omezení bytové zástavby.

Námítka

Text: „Na významnější krajské silnice navazuje několik **nadsběrných** komunikací“

„Sběrné komunikace jsou páteří lokální obsluhy jednotlivých částí města. Z hlediska zařazení pozemních komunikací dle zákona o pozemních komunikacích se předpokládá zařazení sběrných komunikací do kategorií Místní komunikace II. třídy a výjimečně Silnice II. a III. třídy (např. průchod II/384 okolo Brněnské přehrady). V zastavěném/zastavitelném území mají sběrné komunikace kromě dopravního významu rovněž funkci ulice, tedy veřejného prostranství. Podíl důležitostí jednotlivých dopravních i nedopravních funkcí ulice je třeba posuzovat individuálně s přihlédnutím k významu pro jednotlivé druhy dopravy a k urbanistickému významu. **Dopravní funkce nemá těmto komunikacím zcela dominovat.**“ Uváděné dedukce jsou zmatečné a je nutná úprava v souladu nutným zachováním komunikačního systému jako celku.

Odůvodnění

Sběrné komunikace jsou základní kostrou pro fungování celého systému. Termín Nadsběrné komunikace nejsou v současnosti v legislativě, nutné doladit. I tak nelze na těchto komunikacích průjezd omezovat, často jsou na nich vedeny i trasy hromadné dopravy. Úkolem územního plánu má být ochrana těchto páteřních dopravních koridorů a ne povolování obytné zástavby do jejich koridorů – tím se zakládá problém další „rychlostní ulice“.

Námítka

Text: P+R „Parkování a odstavování vozidel se předpokládá primárně v plochách, které tato vozidla obsluhují. Ve stávající zástavbě především sídlišť se navrhuje několik ploch pro parkování a odstavování vozidel. Z hlediska dopravní sítě mají celoměstský význam záchytná parkoviště (P+R).“

Text v odstavci neodpovídá smyslu a významu P+R, případně jeho různých variací.

Odůvodnění

Parkoviště P+R mají nabídnout možnost zaparkování, co nejdále od středu města, vždy však s kvalitní vazbou na VHD, nejlépe kolejovou, dořešení přestupních terminálů, umístění do metropolitní oblasti, je zpracovaný výhled P+R na území města Brna

Konkrétní připomínky v silniční dopravě pro opravy v dokumentaci :

- Chybí mimoúrovňová křižovatka Bystrc – Kamenolom
- Chybí mimoúrovňová křižovatka na Přehradní radiále - Jundrovská
- Chybí rampa z lokality Červený kopec na ulici Jihlavskou
- V oblasti Jižního centra doplnit všechny komunikace z pravomocného ÚR k městské infrastruktuře související s přestavbou ŽUB
- Nová městská třída – opravit dle poslední platné a projednané studie
- Obchvat Maloměřic – upravit kategorii dle předpokladu intenzit využití
- Sokolova a návrhová HH7 – ve sběrných komunikacích jen jedna z nich

- Zrušit návrhovou komunikaci DH3
- Doplnit plochu pro rondel na silnici III/15268 u ABB
- Dořešit zda Obchvat Slatina bude v původní trase – rozhodující jsou ZÚR
- Opravit propojení Bosonohy obchvat – Petra Křivky dle poslední studie
- Dořešit komunikaci v S.J. směru - Brno – jih (DH/1)
- Zvážit přesunutí mostu Jundrov – Komínské louky do územní rezervy

Veřejná hromadná doprava

Námítka

Koncepce napojení a obsluhy města drážní dopravou je tvořena těmito systémy:

- *páteří příměstské a dálkové veřejné hromadné dopravy je železniční doprava, pro jejíž rozvoj se navrhuje přestavba železničního uzlu Brno a výstavba vysokorychlostních tratí na Prahu, Ostravu a Vídeň/Bratislavu;*
- *páteří městské hromadné dopravy je tramvajová doprava doplněná trolejbusovou a další nekolejovou dopravou (nekolejová doprava ani případné lanové dráhy nejsou v grafické části ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy vyznačeny);*
- *výrazný posun kvality městské a případně příměstské dopravy nabízí tratě podzemní dráhy (severojižní kolejový diametr);*
- *obsahu vybraných závodů (resp. provozů) nákladní dopravou zajišťují vlečky.*

Stávající i navrhované dráhy jsou pro účely tohoto územního plánu zařazeny do těchto územně-plánovacích kategorií definovaných:

- *ŽELEZNICE Železnice zahrnují dráhy železniční (všech kategorií mimo vlečky), tedy tratě konvenční i vysokorychlostní.*
- *VLEČKA Vlečky zahrnují vybrané tratě dráhy železniční – vlečkové, a to ty, které napojují více areálů nebo procházejí přes více funkčních ploch. Odbočení a rozvětvení vleček pro obsluhu jednotlivých areálů není vyznačeno a umožňuje se dle potřeby.*
- *TRAMVAJ Tramvaj zahrnuje dráhu tramvajovou vedenou po pozemní komunikaci i mimo ni.*
- *PODZEMNÍ DRÁHA Podzemní dráha zahrnuje podzemní tratě (včetně navazujících úseků pozemních i nadzemních) páteřního systému městské a případně příměstské veřejné dopravy bez určení, zda jde o dráhu železniční či tramvajovou.*

Koncepce napojení a obsluhy města logicky zahrnuje širší spektrum dopravních subsystémů. Je proto žádoucí, aby ÚPmB jako základní územně-plánovací dokument tuto skutečnost zohlednil bez ohledu na stupeň průmětu do textové a grafické části.

Odůvodnění

Základní specifikace systému veřejné hromadné dopravy se proto navrhuje v následující změně:

- a) Koncepce napojení a obsluhy města logicky zahrnuje širší spektrum dopravních subsystémů. Je proto žádoucí, aby ÚPmB jako základní územně-plánovací dokument tuto skutečnost zohlednil bez ohledu na stupeň průmětu do textové a grafické části. Základní specifikace systému veřejné hromadné dopravy se proto navrhuje v následující změně:

Koncepce obsluhy území města (ve veřejném zájmu) je v regionálních i nadregionálních souvislostech zajišťována:

- Integrovaným dopravním systémem Jihomoravského kraje, jehož základním pilířem je městská hromadná doprava společně se systémem regionální železniční dopravy,

- Městskou hromadnou dopravou s dominantní rolí subsystému tramvajové dopravy doplněné trolejbusovou a další nekolejovou dopravou (nekolejová doprava ani případné lanové dráhy nejsou v grafické části ÚPmB 2.2 Souhrnný výkres dopravy vyznačeny);
- Příměstskou a dálkovou veřejnou hromadnou dopravou s dominantní rolí železniční dopravy využívající soustavu železničních zastávek a stanic na územní města. Pro rozvoj železniční dopravy se navrhuje výstavba vysokorychlostních tratí na Prahu, Ostravu a Vídeň/Bratislavu se vzájemným propojením v rámci železničního uzlu Brno včetně opatření pro zvýšení jeho propustnosti a kapacity;
- Zvýšení podílu příměstské kolejové dopravy na dostupnosti města i zvýšení kapacity systému hromadné dopravy včetně zvýšení podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce se očekává od projektu Severojižního kolejového diametru. Charakter dráhy a technologie provozu jsou aktuálně upřesňovány.

Na zajištění dostupnosti města v nadregionálních i mezinárodních souvislostech se podílí autobusová doprava, provozována dominantně na komerčním principu.

Pro účely tohoto územního plánu jsou stávající i navrhované dráhy zařazeny do těchto územně-plánovacích kategorií:

- **ŽELEZNICE**
Železnice zahrnují dráhy železniční (všech kategorií mimo vlečky), tedy tratě konvenční i vysokorychlostní.
- **VLEČKA**
Vlečky zahrnují vybrané tratě dráhy železniční – vlečkové, a to ty, které napojují více areálů nebo procházejí přes více funkčních ploch. Odbočení a rozvětvení vleček pro obsluhu jednotlivých areálů není vyznačeno a umožňuje se dle potřeby.
- **TRAMVAJ**
Tramvaj zahrnuje dráhu tramvajovou vedenou po samostatném tělese, v přidruženém pásu podél pozemní komunikace, popř. přímo po pozemní komunikaci.
- **SEVEROJIŽNÍ KOLEJOVÝ DIAMETR**
Severojižní kolejový diametr je páteřním pilířem systému příměstské i městské veřejné dopravy. Je provozován v režimu kolejové dráhy. Pro zajištění plné segregace vůči ostatním dopravním módům využívá vedení formou podzemních, pozemních i nadzemních úseků. Charakter dráhy a technologie provozu jsou aktuálně upřesňovány.

Námítka

Není jasný pojem „BUS – významná expresní trasa“ a BUS – významná obslužná trasa“, které zahrnují většinu místních komunikací. Nutno dořešit.

Odůvodnění

Pokud jsou expresní trasy busů vedeny po rychlostních komunikacích či dálnicích, kde není možný pohyb pěších je nutné zdůraznit, že trasy jsou možné jen BEZ ZASTÁVEK NA NICH

Námítka

Zcela chybí zmínka o IDS JMK jako systému, v kterém funguje veřejná hromadná doprava dnes a který bude do budoucna dále rozvíjen.

Odůvodnění

IDS JMK je dnes nejlépe funkčně i organizačně propojený systém VHD ve střední Evropě. Je i v zájmu města Brna ho rozvíjet i do dalších subsystémů – taxi, P+R, carsharing,,,

Konkrétní připomínky k VHD v dokumentaci:

- SJKD s trasou na jih do Modřic dát do návrhu až po technickém prověření, že je to technicky reálné – zda nutné náklady na podcházení Svratky jsou adekvátní ulehčení přestupu cestujících na hlavním nádraží ze směru od Břeclavi. Doporučujeme dát do rezerv.
- Neřešit přestupní uzel z železnice na neexistující a značně nepravděpodobné příčce pod D1 k Vídeňské, ale ani na VRT Vídeňská
- Jak budou označeny zastávky na SJKD směrem na Chrlice
- Opravit trasu tramvaje do Bosonoh dle poslední studie

Nemotorová doprava

Námítka

Koncepce obsluhy města ~~nekolejovou~~ **nemotorovou** dopravou má být prioritně o pěší a cyklodopravě.

Odůvodnění

V kapitole je nutné vybalancovat potřeba prostupnosti území pro pěší i pro cyklisty. Je nutné doplnit trasy do všech katastrů, případně zohlednit v legendě.

Poznámka:

V příloze jsou kompletní připomínky DPmB, Bkomu a OD MMB s podrobnějšími pohledy na jednotlivé problematkové řešení dopravní infrastruktury.

S pozdravem

Ing. Martin Račanský
vedoucí Odboru dopravy

Přílohy:

Připomínky Bkom

Připomínky DPmB

Připomínky OD MMB

Na vědomí: OD MMB Ing. Burian