

Připomínky k dokumentu

*„Textová část odůvodnění Návrh pro veřejné projednání“*

## Obsah

Úvod .....	3
Sociodemografie Kapitola 9.2 až 9.6 .....	4
Městské třídy Kapitola 5.6.....	4
Dopravní infrastruktura Kapitola 5.8.1.1.....	5
Automobilová doprava Kapitola 5.8.1.2.....	6
Veřejná hromadná doprava Kapitola 5.8.1. ....	8
Závěr .....	9

## Úvod

V rámci připomínkového procesu ke zveřejněnému NÁVRHU NOVÉHO ÚZEMNÍHO PLÁNU MĚSTA BRNA (dále jen NÚPMB) vám zasíláme připomínky, podněty k přepracování a návrhy k zpracování dané problematiky. Pro snazší orientaci jsou v uvozovkách kurzívou uváděny texty z materiálů NÚPMB s odkazem na stranu, k nimž se naše připomínky vztahují.

## Sociodemografie Kapitola 9.2 až 9.6

Text: „*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).*“

Text: „*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.*“ (strana 293, NÚPMB )

Text: „*V současnosti je 300 tis. obsazených pracovních míst v Brně (str. 305). Vyšší varianta odhadu počtu obyvatel by předpokládala nárůst o 28 tis. pracovních míst a při reflektování podílu dojíždějících do Brna do zaměstnání vychází vygenerování 16 tis. pracovních míst. Celkem 344 tisíc pracovních míst, v návrhových plochách je navrženo 170 tisíc pracovních míst.*“ (strana 306, NÚPMB)

Důležité pro prognózu a modelování vývoje poptávky v individuální a hromadné dopravě je sledování vývoje demografie a prognostické stanovení počtu pracovních příležitostí. NÚPMB stanoví sociodemografické podmínky, které je nutné reflektovat.

BKOM Útvar dopravního inženýrství (dále jen ÚDI) spolupracuje s KAM a odborem dopravy MMB v rámci přípravy NÚPMB na zpracování dopravní prognózy města s dopady na kapacitu komunikací a nabídku VHD v rámci zohlednění předpokládaného nárůstu počtu obyvatel města a metropolitního regionu a potenciálu pracovních míst.

## Městské třídy Kapitola 5.6

Text: „*Specifickým veřejným prostorem je městská třída, která má vzhledem ke svému významu specifické postavení. Městská třída je urbanisticky významný typ ulice s celoměstským významem. Je pro ni charakteristická vyšší míra společenských a obchodních aktivit, aktivní parter, městskou třídou je zpravidla vedena tramvajová doprava*“ (strana 141, 171 NÚPMB)

Text: „**Nová městská třída** (sběrná komunikace) „*Tato dvoupruhová (čtyřpruhová včetně buspruhů) místní komunikace slouží jako páteř obsluhy západní části Rozvojové lokality Tr-3 a Ze-1. Oproti původním záměrům komunikace celoměstského významu (kdysi severojižní magistrály, posléze malého městského okruhu) neuvažuje nyní územní plán s rozsáhlými demolicemi v prostoru ulic Traubova a Příční. Pro budoucí podrobnější posouzení se ponechává, zda tato komunikace bude automobilovou dopravou průjezdná, nebo zda bude průjezd umožněn např. pouze VHD.*“ (strana 189, NÚPMB)

Městské třídy by rozhodně neměly být charakterizovány vyšší intenzitou dopravy, přípustná je vyšší intenzita pěších a kolejové MHD, automobilová doprava by měla mít charakter více méně obslužné dopravy s maximálním vyloučením dopravy průjezdné. K tomu je ovšem nezbytné, aby souběžně s městskými třídami existovaly sběrné komunikace, které výše

uvedené požadavky umožní naplnit. Městské třídy doporučujeme navrhovat v centru a navazující centrální oblasti města, kde by měly tvořit ucelenou síť.

Ve výčtu městských tříd (strana 141, 171 NÚPMB) chybí ulice Joštova a Rooseveltova ve vazbě na Benešovu. Uvedená ulice Jihlavská od Akademické po Ústřední hřbitov má charakter ryze dopravní. Domníváme se, že s ohledem na stávající zástavbu nemůže fungovat jako městská třída.

### Dopravní infrastruktura Kapitola 5.8.1.1

*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). (strana 176)*

Pokud osa trasy nemusí být „přesně“ (význam slova „přesně“?) ve stopě trasy, pak ovšem není definován potřebný zábor ploch pro trasu a tím i jejich možné využití. Totéž platí, pokud není jasná budoucí niveleta (např. plocha násypů). Rovněž s ohledem na budoucí využití ploch by měly aspoň rámcově být vymezeny plochy pro mimoúrovňové křižovatky. Upozorňujeme dále na potřebu respektovat ochranná pásma komunikací, které vymezuje Zákon o pozemních komunikacích 13/1997 Sb. v § 30 Silniční ochranná pásma.

*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, kap. 14.1). která stanoví vzorec, do nějž jako významný (ovšem nikoli jediný) parametr vstupuje součinitel vlivu stupně automobilizace, přičemž tento má být dle ČSN 73 6110 převzat z územně plánovací dokumentace. Tento územní plán tedy cílový koeficient vlivu stupně automobilizace stanoví, a to rozdílně podle části 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 části města. Zásadně hranice nevede plochami pro výstavbu budov, a to pro zamezení sporů při přesahu stavebního záměru do více pásem. (strana 177 NÚPMB)*

*Text: „tedy nižší požadovaný minimální počet parkovacích a odstavných stání je stanoven pro lokality uvnitř Velkého městského okruhu s nežádoucím zavlékáním vyššího počtu automobilů.“*

Toto konstatování sděluje, že nová výstavba dle NÚZP na docela významném území uvnitř Velkého městského okruhu nebude generovat daný počet parkovacích a odstavných stání,

který stanoví odbor dopravy v souladu s ČSN 73 6110, ale daleko nižší, než je potřeba dle současného součinitele automobilizace na území města Brna.

Sdělení, že nová parkovací a odstavná stání zavlékají vyšší počet automobilů s ohledem na výstavbu nových bytů a domů je velmi zavádějící. Lze očekávat, že obyvatelé nové výstavby (bytové nástavby, přístavby domů, obytných bloků), jejíž investoři nebudou podmíněně generovat nová parkovací a odstavná stání (ať už ve formě výstavby parkovacích stání, garáží či domů na okraji města, či využití rezerv a nákupu parkovacích a odstavných stání ve stávajících parkovacích domech a podzemních garážích), budou s nedostatkem parkovacích míst nespokojeni a budou požadovat na městu Brnu zajištění dostatečného množství rezidentních parkovacích stání. Město Brno se následně bude potýkat s novými požadavky rezidentů na parkovací a odstavná stání.

Upozorňujeme, že v současnosti je koeficient stanoven Odborem dopravy a s ohledem na skutečně doloženou automobilizaci na území města Brna.

*Text: „součinitel vlivu stupně automobilizace použije 1,0 (400 aut na 1000 obyvatel) – toto spodní omezení nelze s ohledem na aktuální trendy v náhledu na parkování považovat za dlouhodobě udržitelné a lze předpokládat, že bude v blízké době výrazně sníženo.“ (strana 177, NÚPMB)*

Skutečnost nekoresponduje s tímto konstatováním. Město Brno v současné době již pracuje s koeficientem 1,25 a naopak jsou nám známy úvahy na zvýšení daného koeficientu.

Doporučujeme, aby k výše uvedenému návrhu stanovení cílového koeficientu byl v textu NÚPMB doložen soulad s celkovou koncepcí statické dopravy a strategií parkování na území města Brna a provázat je s trendy v náhledu na parkování, které směřují ke snížení součinitele automobilizace pro novou výstavbu na území města Brna

### Automobilová doprava Kapitola 5.8.1.2

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

Uvedení územně plánovací kategorie „nadsběrné“ komunikace neodpovídá normě, pro které platí určité vypovídající hodnoty parametrů jednotlivých komunikací. Pro komunikační systémy na území města požadujeme zachovat názvosloví dle ČSN 73 6110 (rychlostní, s funkcí dopravní – sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou – obslužné, s funkcí obslužnou – komunikace se smíšeným provozem a komunikace s vyloučením motorového provozu).

Není uvedeno zařazení rychlostních komunikací do druhého systému. Ve výčtu chybí přehradní radiála Kníničská jako rychlostní komunikace ve vazbě na X43.

*Text: „Propojení a napojení jednotlivých částí města zajišťují sběrné komunikace, které již mají charakter ulic (veřejného prostranství vymezeného budovami sloužícího vícero*

*dopravním i nedopravním funkcím), byť v některých případech více dopravně zatížených. Navyšování kapacity oproti stávajícímu stavu se obecně v síti sběrných komunikací neuvažuje, naopak i v souvislosti s postupným budováním komunikací 2. stupně se na nich do budoucna předpokládá snížení dopravní zátěže.“ (strana 179)*

Při posuzování výhledové potřeby kapacity sběrné komunikace v území je nezbytné zohlednit výhledové využití ploch na tuto komunikaci navazující, předpoklad snížení intenzity na těchto komunikacích je proto zavádějící. I zde je zřejmá nutnost zpracování dopravní prognózy, z níž teprve vyplynou důsledky na kapacitu komunikací.

*Text: „Sběrné komunikace jsou páteří lokální obsluhy jednotlivých částí města. Z hlediska zatřídění pozemních komunikací dle zákona o pozemních komunikacích (a tedy zároveň dle vlastníka) 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.**“ (strana 182)*

Na sběrné komunikaci nelze omezovat průjezd IAD (taktéž strana 25, veřejné projednání výtah, viz Tabulka 1). Charakteristikou sběrné komunikace je průjezdnost! Omezovat lze snad jen průjezd nákladní dopravy s ohledem na tonáž, ovšem za předpokladu, že existuje náhradní trasa.

Chybí sběrná komunikace pro oblast Bosonoh. V oblasti sídliště Komín není sběrnou ulice Kroftova – tou je ulice Královopolská.

Chybí rampa SJK na Kosmovu jako sběrná.

Sběrná Ma/1 (obchvat Obřan) je velmi nepravděpodobná trasa vzhledem k terénu.

Rakovecká II/373 - *omezení napojení nemovitostí. (strana 182, NÚPMB).* Jestliže kategorie nadsběrné komunikace předpokládá zařazení do silnic II. a III. třídy, pak zde jde o III. třídu. Podle Silničního zákona pak nelze omezovat napojení jednotlivých nemovitostí, je třeba pouze respektovat požadavky ČSN.

*Text: „Obslužné komunikace jsou obecně pod podrobností územního plánu v měřítku 1:10 000. Pro jejich vedení slouží primárně veřejná prostranství, mohou však být vedeny i v jiných funkčních plochách – to zejména v případě větší velikosti těchto ploch, kdy je vhodné nebo nutné rozdělit plochy dalšími ulicemi.“ (strana 182)*

Obslužné komunikace nutno navrhovat s ohledem na maximální přístupnost pro pěší včetně bezbariérových úprav, maximální omezení průjezdné automobilové dopravy, maximální

využití pro krátkodobé parkování, forma úprav přednostně formou obytných zón nebo obytných ulic zvláště v zástavbě rodinných domů.

Do systému obslužných komunikací požadujeme doplnit zmínku o systému obytných ulic a zklidněných zón (viz návrh Zón 30, obytných ulic)

*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).“ (strana 192)*

Text v odstavci neodpovídá smyslu a významu P+R, případně jeho různých variací. 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, doporučujeme odkaz na zdroj, tj. zpracovaný výhled P+R na území města Brna.

### Veřejná hromadná doprava Kapitola 5.8.1.

Ve výroku tohoto územního plánu jsou pro přehlednost rozděleny dráhy do těchto dopravně-urbanistických kategorií: (strana 195) Doporučujeme zjednodušení a zpřehlednění systému VHD. Je zcela zavádějící vytváření nových dopravně-urbanistických kategorií v systému veřejné dopravy. Veškerá prodloužení tramvají je nezbytné doložit poptávkou cestujících, týká se BC/31, By/31, HH/31, Le/31, Le/32, Le/33, R/31, Sty31, Tr/33, Tr/34, Zi/31, Zi/32 a samozřejmě všechna nová propojení, znamenají nové linky s nutnou reorganizací ve významných přestupních uzlech.

Pokud je i v budoucnu páteří veřejné hromadné dopravy tramvaj, je nutné definovat alespoň její základní charakteristiky. To se týká zejména přestavbových a nově obsluhovaných ploch. Je třeba si uvědomit, že směrové a výškové parametry tras mají zásadní vliv na tzv. cestovní rychlost a s tím související nároky na počty potřebných vozidel s ohledem na požadovaný interval spojů. Doporučujeme vymezit základní standardy umístění a vybavení nově navržených zastávek a přestupních uzlů (i z hlediska technologií, telematiky atd). Přestupní uzly je nevhodné rozlišovat na VHD a MHD, vhodnější termín je „uzel VHD“.

Požadujeme zpřehlednit výkres hromadné dopravy s přestupními uzly a vedením VHD. Doporučujeme shodnou charakteristiku přestupních uzlů na území města Brna v souladu se systémem IDS. IDS je systémem, který zapojuje všechny systémy VHD do obsluhy území bez ohledu, zda se jedná o kolejovou nebo nekolejovou, městskou nebo příměstskou dopravu (řada městských linek obsluhuje metropolitní oblast a naopak). Ve výčtu chybí některé přestupní terminály (Jírova), zároveň řada uzlů je obsluhována i městskými autobusy – Nemocnice Bohunice, Chrlice, Židenice – Stará Osada, nádraží, ZOO, Holásky – železniční zastávka – logicky i zastávka autobusu. Lze uvažovat o České u Brna jako terminálu...? Upozorňujeme na názvosloví – „nádraží“ a „stanice“, je žádoucí respektovat definice.



Doporučujeme definovat význam ÚAN s ohledem na stávající trend využívání AN Benešova.

S ohledem na omezenou kapacitu tras železniční dopravy doporučujeme prověření možnosti obsluhy příměstského území tramvají částečnou náhradou za spoje osobní železniční dopravy. Je nutné zvážit i skutečnost, že železniční zastávky svou polohou často ne zcela kvalitně obsluhují přílehlou oblast. Zavedení tramvají do regionu by vedlo k možnosti většího využití železničních tras pro rychlou a nákladní dopravu.

## Závěr

Upozorňujeme, že ani v důvodové zprávě není zdůrazněna potřeba zhodnocení navrhovaných staveb, zejména kolejových z hlediska jejich výhledové poptávky. Upozorňujeme na závažnost této problematiky s ohledem na to, že VHD je dotována a stavby, které nebudou využity, jsou z hlediska provozu ztrátové.

Konstatování o prověření prostorových nároků, potřeby, možnosti vedení atd. svědčí o potřebě souběžného zpracování dopravního generelu včetně dopravní prognózy, které by zpřesnily potřebu, parametry navrhovaných tras. Jedná se zvláště o navrhované tramvajové prodloužení, nové trasy tramvají a komunikací.

Zcela chybí zmínka o IDS JMK jako o systému, v kterém funguje veřejná hromadná doprava dnes a který by měl být rozvíjen i do budoucna s ohledem na zapojování dalších subsystémů (P+R, taxi, atd.).