

DPmB

NÁVRH ZÁKLADNÍCH TEZÍ PRO DOPLNĚNÍ STANOVISKA MMB – OD K NÁVRHU ÚPMB

PŘÍLOHA SDĚLENÍ ZE DNE 15.5.2020

NÁVRH ÚPMB JE ULOŽEN ZDE: 

Ad) POJMY (str.12)

Dopravní infrastrukturou stavby a zařízení pozemních komunikací, drah, letišť, vodních cest (včetně nezbytných souvisejících objektů), stavby pro parkování a odstavování 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).

- a) S ohledem na uvedení významu pojmu „Dopravní infrastruktura“ (nezahrnující mj. vozovny, depa apod.) je nutné formulačně stabilizovat další příslušenství, zahrnující minimálně stavby a objekty (mimo původní význam pojmu), 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 systému MHD.

Z hlediska udržení celistvosti infrastruktury MHD je nutno považovat i v úrovni územně-plánovacího dokumentu areály vozoven, areál loděnice, objekty a kabelové trasy energetického systému za nedílnou součást dopravní infrastruktury.

...

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.

- b) 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 > tzn. vynechat, resp. nahradit – viz dále.

P.S. Do tohoto pojmu (s jeho oddůvodněním) de facto „spadne“ i jakýkoliv úsek obsahující mimoúrovňový princip vedení v území.

- c) 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.

Ad) 3.4 ROZVOJOVÉ LOKALITY

...

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

Rozvojové lokality jsou zobrazeny v grafické části ÚPmB 1.0 Výkres základního členění území a 2.1 Hlavní výkres a popsány v Příloze č. 1 Karty lokalit. Karty lokalit obsahují stanovení podmínek, popř. zpracování územních studií pro dané lokality, a dále určují podmínky pro pořízení územních studií ve shodě s kapitolou

12 Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je rozhodování o změnách v území podmíněno zpracováním

územní studie, stanovení podmínek pro její pořízení a přiměřené lhůty pro vložení dat do evidence územně

plánovací činnosti. Území rozvojových lokalit může zahrnovat i dílčí prvky stabilizovaných ploch, pro které

upřesňující podmínky z karty lokality neplatí.

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.

- a) 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)

P.S. U 327 lokalit lze registrovat výskyt pojmu „podmínka“ v 62 případech (mnohdy i více než 1 na kartě lokality)

Ad) 4.1DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

...

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.

...

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).

Ad) 4.1.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

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);
- obsluhu 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.

- 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 území 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.

Ad) 4.1.2 VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA – tabulka 2

...



...

- Vzhledem k návrhu terminologie „Severojižní kolejový diametr“ je nutno aktualizovat údaj ve sloupci „úz.plán.kategorie“.
Tzn. pojem *podzemní dráha* nahradit pojmem **severojižní kolejový diametr** (KP/71, MB/71, Tr/71, Tr/72, Zy/71)
- Z hlediska funkčnosti je členění projektu „Prodloužení tramvajové trati Merhautova do sídliště Lesná“ na stavby Le/31 a Le/32 nelogické.
P.S. Projekt Le/31 je samostatně nefunkční.
- Uvedený seznam drážní staveb postrádá alespoň minimální charakteristiku příslušného projektu.
Charakteristiku projektu je žádoucí využít k doplnění o jeho zdůvodnění např. ve spojení s řešením požadavku ke kapitole 3.4.
- **Podrobnější posouzení uvedených staveb bude součástí navazující fáze zpracování stanoviska DPMB, a.s.**

Ad) 4.1.3 NEMOTOROVÁ DOPRAVA

Koncepce obsluhy města ~~ne~~kolejovou **nemotorovou** dopravou je tvořena:

Ad) 4.1.5 VODNÍ DOPRAVA

Pro vodní dopravu nenarušující rekreační funkci slouží především Brněnská přehrada. Přístaviště a jiná zázemí pro vodní dopravu nejsou vyznačena a připouštějí se ve všech funkčních plochách navazujících na

vodní plochu.

... souhlas ...

Ad) 14 STANOVENÍ POŘADÍ ZMĚN V ÚZEMÍ (ETAPIZACE)

...

ÚPmB pořadí změn v území (etapizaci) nestanovuje ani v grafické ani textové části.

...

Absence stanovení změn v území lze hodnotit jako logickou. Nicméně o to více je nutné doplnit karty rozvojových lokalit ve smyslu připomínky ke kapitole 3.4.

Ad) 14.1 STRATEGICKÉ INVESTICE

V tabulce č.15 jsou uvedeny strategické investice.

V části, zahrnující dráhy, jsou uvedeny pouze následující investice:

Bc/31	Prodloužení tramvaje Kamechy
By/31	Prodloužení tramvaje Bosonohy
C/31	Přeložka tramvaje Černovický triangl
C/51	Přeložka železnice v Černovicích
HH/31	Prodloužení tramvaje Přizřenice
Me/31	Prodloužení tramvaje Technologický Park
R/31	Prodloužení tramvaje Řečkovická kasárna
Sty/31	Tramvaj nové nádraží – Vídeňská
Tr/31	Tramvaj bulvár
Tr/32	Tramvaj nové nádraží – Plotní
Tr/33	Tramvaj Plotní – Křenová
Tr/34	Tramvaj Křenová – Cejl
Tr/51	Spojka Masná burza

Z hlediska aktuálního řazení dopravních projektů v kategorii „Strategické projekty SMB“ je nutné doplnit projekty

Le/31	Prodloužení tramvaje Lesná, nádraží	tramvaj
Le/32	Prodloužení tramvaje Poliklinika Lesná	tramvaj

Vzhledem k přínosům a významu projektu Severojižního kolejového diametru je rovněž žádoucí uvedení příslušných staveb projektu SJKD v souboru strategických investic.