

Dopravní politika statutárního města Brna

**Schválená Zastupitelstvem města Brna na zasedání č. Z2/045
ve dnech 23. - 25. 6. 1998**

jako podklad pro zpracování dopravního generelu města Brna a všech dopravních a územně
plánovacích dokumentací
Brno, červen 1998

Úvod

- **Pěší pohyb**
- **Městská hromadná doprava**
- **Automobilová doprava**
- **Odstavování a parkování vozidel**
- **Železniční doprava**
- **Letecká doprava**
- **Cyklistická doprava**

Závěr

Úvod

Dopravní soustava je významnou součástí městského organismu. Ekonomická prosperita města je přímo závislá na kvalitě obsluhy jeho území. Proto základem rozvoje města jsou fungující sítě inženýrské infrastruktury, mezi něž patří sítě jednotlivých druhů dopravy.

Tam, kde to místní podmínky dovolí a nedojde k narušení základních městských funkcí a životního prostředí bude dopravní systém rozvíjen tak, aby splnil požadavky všech druhů dopravy. Z hlediska nadregionální a mezinárodní dopravy rozvíjet město jako terminál železnic o vysokých rychlostech spolupůsobící se systémem dálnic a letišť. Kde to místní podmínky neumožní, budou požadavky na bezpečný, pohodlný pohyb pěších a plynulý provoz vozidel městské hromadné dopravy nadřazené požadavkům automobilové dopravy. Uvedené zásady pro řešení jednotlivých druhů dopravy budou podrobně rozpracovány v Dopravním generelu města Brna. Pěší pohyb je základním článkem lidské mobility. Chodec je ze všech účastníků dopravního procesu nejzranitelnější. Lidský život a zdraví člověka má nejvyšší hodnotu a proto naše péče o bezpečný a pohodlný pohyb pěších je prvořadá.

Pěší pohyb

- 1.1. Město Brno bude preferenci pěšího pohybu zajišťovat zkvalitněním stávajících a realizací nových:
 - vyhrazených ulic a zón pro pěší provoz,
 - dopravně zklidněných komunikací s regulovaným přístupem automobilové dopravy,
 - obytných ulic.
- 1.2. Řešení městských komunikací a dopravních ploch bude zohledňovat veškeré potřeby pěších a v maximální míře uplatňovat zeleň.
- 1.3. Pěší trasy, důležité veřejné prostory a zastávky MHD budou řešeny komfortně a bezbariérově při uplatnění zásad upravujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.
- 1.4. Šířky chodníků a bezbariérových přechodů budou odpovídat intenzitám pěšího provozu.
- 1.5. U čtyřpruhových a vícepruhových komunikací budou bezbariérové přechody pro chodce vybavovány ochrannými ostrůvky (zónami) a jejich počty minimalizovány.
- 1.6. Výstavba podchodů a lávek bude důkladně prověřována, protože zde pěší musí překonávat značné výškové rozdíly a jejich bezbariérová řešení jsou plošně i finančně velmi náročná.

Městská hromadná doprava

- 2.1. Městská hromadná doprava je nejdůležitějším dopravním subsystémem města Brna, jehož stabilitu a rozvoj je třeba podporovat. V územně plánovací dokumentaci budou zachovávány územní rezervy pro dopravní trasy MHD, vozovny a měnirny.
- 2.2. Plošná obsluha území města Brna a jeho regionu bude řešena integrovaným dopravním systémem s cílem dosažení optimální struktury dopravní sítě a frekvence spojů.
- 2.3. Město Brno bude udržovat vysoký podíl MHD v dělbě přepravní práce. Proto bude přednostně řešeno zvýšení její kvality, zejména nabídky, spolehlivosti, pohodlí, bezpečnosti a cestovní rychlosti.
- 2.4. Pro zajištění dostatečné kapacity a plynulosti provozu městské hromadné dopravy na území centra města budou realizovány bezkolizní kolejové tratě v podzemí. Proto je třeba pokračovat v přípravě výstavby prvního podzemního úseku v trase Zvonařka - historické jádro města - Šumavská.
- 2.5. Různými formami segregace bude zajišťován plynulý pohyb vozidel MHD a minimalizovány dopady kongescí motorové dopravy na provoz MHD. Na světelně řízených křižovatkách bude zajišťována dynamická preference vozidel MHD.

- 2.6. Při obnově vozového parku MHD budou preferovány ekologicky méně závadné druhy dopravních prostředků s nízkou podlahou vozidla, zabezpečující bezbariérový přístup a rychlejší odbavování na zastávkách.
- 2.7. Město Brno zachová sezónní provoz elektrické lodní dopravy na Brněnské přehradě a začlení jej do systému dopravní obsluhy přilehlého území.
- 2.8. Rekonstruovat přestupní uzly MHD z MHD na regionální dopravu tak, aby se umožnil bezkolizní a rychlý přestup vybavený službami pro cestující.

Automobilová doprava

- 3.1. Město Brno společně s ústředními orgány ČR bude pokračovat v budování základní komunikační kostry tak, aby se rozhodující část dopravních výkonů motorové dopravy soustředila na vymezenou síť hlavních komunikací dopravního významu.
- 3.2. Tyto dopravní tepny budou vedeny a stavebně uspořádány takovým způsobem, aby vyhovovaly požadavkům plynulého provozu automobilové dopravy a současně přispěly ke zmírnění nepříznivých dopadů intenzivní dopravy na životní prostředí.
- 3.3. Dálnice D1 a rychlostní komunikace R43 budou tvořit vnější tangenciální ochranný systém města Brna.
- 3.4. Vnitřní ochranný systém města bude tvořen velkým městským okruhem, který je mimoúrovňovými křižovatkami propojen s dopravně významnými radiálními.
- 3.5. Pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti automobilového provozu budou další významné městské křižovatky osazovány koordinovanou světelnou signalizací.
- 3.6. Ústředny pro řízení dopravy budou modernizovány. Na základě znalosti okamžité dopravní situace bude provoz dopravy řízen takovým způsobem, aby byly minimalizovány jeho negativní dopady.

Odstavování a parkování vozidel

- 4.1. Parkování v městě Brně bude podle místních podmínek regulováno. Základními nástroji regulace parkování jsou organizace dopravy, zpoplatnění a časové omezení.
- 4.2. Pro ochranu centra města před automobilovou dopravou bude zahájena realizace:
 - záchytných parkovišť P+R (Park and Ride) s vazbou na cenově zvýhodněnou MHD,
 - parkovacích objektů na obvodě historického jádra dopravně napojených na sběrné komunikace,
 - počet parkovacích míst na povrchu v centru bude postupně snižován ve vztahu k budování parkovacích objektů na obvodu historického jádra.

- 4.3. Bude vytvářen tlak na vlastníky objektů, aby počet odstavných a parkovacích míst byl postupně doplňován. Investoři nových staveb budou zajišťovat odstavná a parkovací místa v počtu, který odpovídá rozsahu dopravní obsluhy. Tato místa budou přednostně umístěna na pozemcích investora.
- 4.4. V centrální oblasti města nebudou umístována žádná zařízení, která jsou výrazným zdrojem nebo cílem automobilové dopravy.
- 4.5. Odstavování nákladních vozidel bude uskutečňováno jen na plochách vlastníků těchto vozidel nebo na plochách tomu určených.

Železniční doprava

- 5.1. Město Brno považuje i nadále železniční dopravu za páteř obsluhy regionu, která se stane součástí integrovaného systému dopravní obsluhy.
- 5.2. V územně plánovací dokumentaci budou vytvořeny takové územní rezervy pro úpravy železničních tratí, aby město Brno mohlo být součástí sítě vysokorychlostních tratí.
- 5.3. Zavádět na dalších železničních tratích diametrálně vedené vlaky s pravidelným intervalem provozu (taktová doprava) přes stanici Brno - hlavní nádraží.
- 5.4. Budou prověřovány možnosti obnovení provozu původních železničních zastávek na území města včetně jejich vazeb na MHD.
- 5.5. Na území města Brna optimalizovat síť železničních vleček a vytvářet podmínky pro uplatnění kombinovaného systému nákladní dopravy železnice - překladiště - automobil.

Letecká doprava

- 6.1. Město Brno má vzhledem k své velikosti a poloze zájem o rozvoj leteckého provozu na letišti v Tuřanech.
- 6.2. Pro rozvoj letiště v Tuřanech budou zajišťovány dostatečné územní rezervy včetně regulace výstavby v okolí letiště.
- 6.3. Obsluha tuřanského letiště IAD a MHD bude v souladu s jeho potřebami a odpovídat obratu cestujících.
- 6.4. Město Brno zachová a bude rozvíjet provoz na travnatých letištích ve Slatině a Medlánkách.

Cyklistická doprava

- 7.1. Město Brno bude dosahovat zvýšení podílu cyklistické dopravy na celkové přepravní práci.
- 7.2. Bude prosazována realizace ucelené sítě cyklistických tras. Za nejdůležitější jsou považovány údolnicové trasy podél řek Svratky a Svitavy.
- 7.3. Cyklistické trasy budou navazovat na regionální, republikovou a dolnorakouskou síť cyklistických stezek.
- 7.4. Při projektování cyklistických stezek a pruhů se bude vycházet z místních podmínek při dodržení požadavků na bezpečnost a pohodlnost cyklistického provozu.

Závěr

Zásady dopravní politiky města Brna po doplnění potřebných průzkumů a rozborů budou aplikovány nejen v dopravním generelu města, ale také ve všech dokumentacích, zajišťujících rozvoj jednotlivých dopravních systémů včetně dokumentací územně - plánovacích.

Při tom bude přihlédnuto ke všem již osvědčeným způsobům organizace dopravy. Jejich uplatňování bude probíhat v úzké součinnosti s příslušnými orgány a organizacemi ČR s cílem koordinovat rozvoj a funkci dopravních systémů v širším regionu města Brna se zvláštním důrazem na zavedení integrovaného systému pravidelné osobní hromadné dopravy.