

**Ing. arch. Svatopluk Srba**

Věc : „**DOPRAVNÍ STUDIE - PLOVDIVSKÁ 7 - 2016** “ - veřejné projednávání dne 11. ledna 2017

(Zhotovitel : Brněnské komunikace, a.s. - Útvar dopravního inženýrství)

#### **Praeambulum :**

Územní řízení pro novostavbu bytového domu na místě nefunkční **výměňíkové stanice (Plovdivská 7)**, zahájené v minulém roce, vyvolalo množství námitek účastníků řízení i nevole občanů. **Kritika podpůrného rozhodování Zastupitelstva MČ BŽ se stala podnětem pro zhotovení „nezávislé“ dopravní studie** k ověření a řešení **dotčených „dopravních potřeb“**. Z MČ BŽ dne 22. Září 2016 uložilo Radě MČ BŽ zadat předmětnou studii dle schváleného návrhu Ing. D. Janíčkové, DiS., a současně ji **zmocnilo „k úkonům v územním a stavebním řízení ...“**.

Pro zhotovení byly navrženy **tři organizace**, a k zadání byla **vybrána a.s. Brněnské komunikace**. K obecnému překvapení tento postup proběhl **bez součinnosti osoby „zmocněné“** ku sledování a podávání zpráv zastupitelům. Zmocnění sice bylo slovně spojeno s pojmy **územního a stavebního řízení, z něhož se - de facto - ve smyslu správního řádu předmětná studie vymyká**, přesto pod proklamovanou nezávislostí studie vyvstávají otázky – **kým, jak a s jakým zdůvodněním byl proveden výběr zhotovitele**.

Nejasné zůstává i **uplatnění studie stavebním úřadem – v intencích správního řádu**.

Jistě i všechny občany bude zajímat **jaké - nevyřčené – námítky** má na mysli pan starosta – účastník řízení - **s přihlédnutím k závěrečnému vyznění „nezávislé studie“** (v předávacím dopise stavebnímu úřadu ze dne 15. 12. 2016).

#### **PŘÍPOMNÍKY - NÁMITKY :**

##### **ZADÁNÍ STUDIE A CÍLE ... (str. 3)**

Zadání mělo být citováno autenticky. „... **řešení staveništní dopravy, stavebního dvora ...“** se přechýlilo na „... **zřízení staveništního záboru ...“** (komunikace), o němž nebyl v dokumentaci investora nalezen žádný údaj., stejně jako o objemech staveništní dopravy.

##### **POPIS A VYMEZENÍ ... (str. 4)**

Drobná chyba – „...pomyslná hranice ... spojnice ...“ je na straně západní, nikoliv východní.

##### **Poznámka : PŘEHLEDNÁ SITUACE (str. 5)**

Průběžný pěší chodník mezi školou a školkou Beruška, propojující ulici Poznaňská s ulicí Záhřebská, je z nepochopitelných důvodů označen dvakrát „Záhřebská“. (!?)

## 5. VÝPOČET ... PRO NOVOSTAVBU (str. 12)

Potřeba odst. a park. stání v počtu 34 je shodně saturována i návrhem investora přímo v objektu, a to včetně vyhrazených stání pro pohybově postižené. **Tři navrhovaná stání na veřejném pozemku** prezentuje investor jako **příspěvek k zlepšení současné situace** – tedy **úlitbu veřejnému zájmu**. V bilancích návrhu jsou však též nejasné formulace, zahrnující tato místa do vlastních potřeb. (!)

## 6. POSOUZENÍ DOPRAVY ... (str. 14)

Doporučení ze závěru tohoto bodu, **k průzkumu intenzit dopravy na křižovatce Královopolská / Záhřebská** (resp. Poznaňská), jakožto významného prvku ovlivňujícího dopravu v naší oblasti, svědčí o **nadměrné teoretičnosti studie**. K žádným zahlcením tam nedochází a interval semaforů je daní za velkoměsto, na niž nikdo nežehrá. **Pro předmětnou problematiku je doporučení zcela absurdní.**

## 7. MODELOVÝ PŘÍKLAD ... (str. 14)

Již první odstavec souvisí s mou výhradou k bodu 1., i **k teoretické odtažitosti zpracování**. Investor **náročnost stavební dopravy** v daném stupni **neřeší**, snad i z **taktických důvodů**. Jsem přesvědčen, že **zadání „nezávislé“ studie v zájmu občanů mělo prověřit právě tyto aspekty, byť jen hypoteticky, ale kriticky.**

**„Krajní modelový příklad“ záboru komunikace** (taktéž **absurdní ve svých důsledcích**) uvažuje o náhradním obratišti na vjezdu (pouze jeho veřejné části !) ke garážím domu Plovdivská 5. Schematické zákresy použitých mapových podkladů nevyjadřují skutečné poměry vjezdu, a pro tisícové frekvence obracení zůstává jen teoretickou možností. **Zajíždění do garáží domu Záhřebská 14 (nebo vyřazení ?) je v příkladu opomenuto.**

Závažným **nedostatkem nekomentování případné „staveništní dopravy“ je nezachycení podmínky** Odboru dopravy MMB z koordinovaného stanoviska OÚPR MMB ze dne 17. 6. 2015 : **„S ohledem na budoucí trvalé navýšení počtu vozidel ... musí být rozšířena jednopruhová místní komunikace o 1 m na úkor chodníku**, na jehož straně se nenachází veřejné osvětlení.“ Tuto podmínku však nepřevzalo ani následné souhlasné stanovisko Brněnských komunikací, zn. 3100-Nov-347/15 ze dne 7. 7. 2015. Občané s tímto nesouhlasí. **Zlepšené vyhýbání Plovdivskou od zátěže neuchrání**, a jeden úzký chodník, omezovaný stožáry osvětlení, dětskému provozu neodpovídá. O to více čekají na **odborné zhodnocení.**

## 8. NÁVRH DOPRAVNÍHO ... (str. 16 - 18)

**Racionalizace parkování** jistě může přinést dílčí zlepšení, ale již vytknutá přemíra **předpisové dokonalosti** v bezpečnosti, zklidňování, rozhledech a dalším **budí nedůvěru, a s představou vymezení, omezení, dalších rušivých značek v chodnicích** atd. vede až k odporu. Taková opatření by měla být **zdůvodněna policejní statistikou** nehodovosti, již nikdo nepředkládá. Osobně nemám za 46 let v paměti jedinou závažnou dopravní a úrazovou nehodu uvnitř sídliště. Uplatnění návrhu proto **vyžaduje hlubší konfrontaci s poznatky praktických zkušeností**. A oboustranné parkování částečně na chodnicích na části Záhřebské je velmi diskutabilní.

## 9. ZÁVĚR (str. 18 - 19)

Studie potvrzuje a významně podepírá obecné povědomí o **deficitu nároků statické dopravy**, a není důvod jakkoliv zpochybnit teoretické výpočty i s terénními poznatky. Drobné vytknuté nepřesnosti nemohou podstatně ovlivnit **výsledné hodnoty**. **Navrhovaná řešení** jsou přínosem **k diskusi**, daly by se však očekávat též **invenčnější** návrhy.

**Doprava dynamická** vždy zůstane zatížena zastaralou komunikační sítí, již nelze prostorově zkapacitnit. V této problematice **studie zcela pominula hlavní účel jejího zadání**, vzešlý z možných **dopadů zamýšlené stavby a zaštitila se poukazem na nezpracované podklady**. Jestliže se teoretizuje s průzkumem sídliště zcela vyhovující křižovatky a **uhne se z merita problému**, je to ... pozoruhodné.(!)

Vyslovené výhrady potvrzuje i **vyznění ZÁVĚRU** - „výstavbou bytového domu nedojde k výraznému navýšení intenzity dopravy“, byť rezidenční provoz vzroste „jen“ o 35 %!! Že nesporně mohou být ... a budou **využívána i venkovní stání místo náročnějšího (i limitovaného) zajištění do podzemí**? Také nevýznamné!

A že by místo téměř **tříkrát většího objektu než ostatní domy** mohly vyrůst **podzemní garáže s přízemím služeb a parkingem na střeše, a ještě s příčným stáním před objektem** ... to ať nikoho ani nenapadne! Natož dopravního odborníka.

Ale ten průzkum je nadějí ...

V Brně 11. ledna 2017 (upřesnění **významů** textu 12. ledna 2017)

Svatopluk Srba