

DOPRAVA A DOPRAVNÍ SYSTÉMY

KONFERENCE ASOCIACE PRO URBANISMUS A ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ ČR

V atraktivním prostředí brněnské hvězdárny a planetária se ve dnech 11.–12. 4. 2019 uskutečnila pravidelná jarní konference Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR (AUÚP ČR) na téma DOPRAVA A DOPRAVNÍ SYSTÉMY. I když by zvolené prostředí hvězdárny mohlo vybízet k řešení problémů kosmické dopravy, např. dopravy po translunární dráze, témata jednotlivých příspěvků byla spíše směřována na problémy konvenčnějších druhů dopravy, o které není v jihomoravské metropoli rozhodně nouze

Jak už bývá zvykem, pořadatelé se vždy snaží přizpůsobit místo konání konference aktuálně probíranému tématu. Brno tedy v případě dopravy a dopravních systémů byla jasná volba. Již samotná doprava na místo konání konference byla výzvou. V opravami zmítaném Brně, kde je mimo provoz hlavní vlakové nádraží a páteřní tramvajová linka, měli všichni účastníci konference jedinečnou možnost vidět, jak v praxi vypadá stav, kdy je dopravní systém půlmilionového města doslova ante mortem.

O tom svědčí i fakt, že někteří z účastníků na konferenci dorazili tak tak načas. Tento problém se však netýkal p. radního **Filipa Chvátala** ani předsedy AUÚP ČR **Petra Durdíka**, kteří se na konferenci dostavili s časovou rezervou, a mohli tak společně konferenci zahájit. Konference se konala pod záštitou ministryně pro místní rozvoj, ministra dopravy, primátorky města Brna, hejtmána JMK, profesních sdru-

žení a dalších institucí. Komentáře **Petra Durdíka** vtipně a mile doplňovaly celé dvouhodinové setkání.

Po úvodní zdravici zahájil **Ignacio Pemán Gavín**, prezident ECTP-CEU, čtvrteční dopolední blok odborných přednášek. Pozornost byla věnována zejména výzvám a problémům, kterými se v nynější době zabývá European Council of Spatial Planners. Velký důraz pak byl kladen na vzdělávání, a Young Planners, padla zde i vize společného rámce vzdělávání pro územní plánovače v EU, kde by absolventi oboru měli uznané vzdělání ve všech státech unie, a nic by je dále nelimitovalo vykonávat práci i v zahraničí, jako je tomu doposud. Dále Ignacio Pemán Gavín vyzval mladé územní plánovače k větší aktivitě a účasti na ECTP-CEU Young Planners Workshop, který tento rok hostí anglický Plymouth, a jehož téma je “Planning on the edge”. Na workshop dále navazuje The XIII. Biennial of Town and town planners. Toto setkání se koná pravidelně každé dva roky a jeho cílem je vyvolat debatu mezi územními plánovači, inženýry, designéry, ekonomy, sociology, veřejnou správou a neziskovými organizacemi, sdílet jejich zkušenosti, otázky a odpovědi tak, aby se Evropská unie ubírala trvale udržitelným směrem.

Následně slovo převzal **Martin Maleček**, který jako zástupce Jihomoravského kraje uvedl **Jakuba Kynčla**, který se v několika málo minutách snažil shrnout cíle a výsledky 2. Etapy územní studie nadřazené dálniční a silniční síti

v jádrovém území OB3 metropolitní rozvojové oblasti Brno. Jak už název napovídá, jedná se o velmi rozsáhlou a na úhel záběru jedinečnou studii, na jejímž vzniku se podílel tým odborníků z nejrůznějších oborů.

Další přednáška se taktéž věnovala městu Brnu. **Filip Chvátal** postupně představil aktuální brněnské dopravní projekty např.: dílčí záměry na velkém městském okruhu – připravovaný žabovřeský tunel, mimoúrovňová křižovatka Tomkovo náměstí nebo projekt lanové dráhy, jež má propojit areál BVV s univerzitním Kampusem.

V duchu zajímavých historických reminiscencí na téma vývoje problematiky železničního uzlu Brno – ŽUB se nesl první vstup **Petra Pelčáka** nazvaný „Příběh přestavby železničního uzlu Brno I. část 1839–1989“. V tomto bloku připomenul například soutěž na regulaci vnitřního města (Max Urban, Alois Kubíček – nejvyšší, 3. Cena – 1924. – 1. zdokumentovaný návrh přeložky).

Druhou, navazující část vývoje problematiky ŽUB od roku 1989 doposud, kdy bylo zvažováno nemalé množství variant, shrnul **Jaroslav Dokoupil**.

O konceptu mobility ve městě opery a Sacher dortu poutavě pohovořil **Alexander Scholz** z vídeňského magistrátu. Zahájil ji souhrnem statistických údajů o dopravě v rakouské metropoli, jež se týkaly zejména podílu individuální a hromadné dopravy a podílu jednotlivých druhů dopravy.



Hvězdárna a planetárium Brno



Foto: Hana Šimková

Dále představil ambiciózní projekty, jež by ve výhledovém období cca do roku 2025 měli ještě více akcentovat dopravu hromadnou, cyklistickou a v neposlední řadě pěší dopravu. V tomto výhledovém období chtějí posílit zastoupení těchto segmentů dopravy až na 80%.

Tuto tendenci ve Vídni chtějí podpořit zejména vytvořením nových míst, kde se kombinují nabídky různých druhů dopravy (tzv. „Mobility Points“), využíváním sdílené dopravy jako jsou např. systémy sdílení jízdních kol, automobilů (Bike sharing, carsharing) apod. Poukázal kupříkladu na skutečnost, že jedno sdílené auto, co se týče efektivity využití, může teoreticky nahradit až 5 aut v osobním vlastnictví. Představil také v krátkosti nové projekty týkající se rozšíření stávajících tramvajových linek a tras metra (U2/U5) a jak už u našich jižních sousedů bývá zvykem, existuje zde nemalá pravděpodobnost, že tyto projekty budou dotaženy do konce a realizovány v deklarovaných termínech. Nutno podotknout, že bychom se mohli inspirovat.

Odpolední blok zahájil **Bohumil Kováč** ze sousedního Slovenska, který seznámil účastníky konference s tramvajovou tratí v bratislavské městské části Petržalka. Velká pozornost byla věnována zasazení tématu kolejové tratí v trojmezí do historické perspektivy. Původní trať vedla do Vídně a ukončení jejího provozu definitivně posvětilo poválečné uspořádání Evropy. V nynější době se opět uvažuje o propojení obou metropolí, tak doufejme, že budoucnost bude nakloněna tramvajové dopravě. Dále bylo zmíněno, jak probíhal postup práce při plánování páteřní tramvajové osy Petržalky, co nového se z hlediska kolejové dopravy v Bratislavě chystá a jak je do celého procesu plánování zapojená veřejnost. Z vyčerpávajícího příspěvku našich nejbližších sousedů se jistě i my můžeme inspirovat.

Bratislavu na scéně vystřídala Praha. Ta je sice stověžatá, ale železniční síť nafukovací bohužel nemá. O tom, co metropoli přináší denní dojíždka za prací a za vzděláním, se rozhovořil **Lukáš Tittl**. Byla zde uvedena opatření, která by pomohla vyřešit dnes již na maxi-

mum vytiženou železniční síť v hlavním městě. V dlouhodobějším výhledu jsou navrženy nové nebo modernizované vstupy železnice na území Prahy, dále se také počítá se stavbou vysokorychlostní trati, která by ulevila nynější trati ve směru na Kolín. Z opatření, která jdou uskutečnit v kratším časovém horizontu bylo jmenováno například použití delších dvoupatrových vlakových souprav CityElefant.

Po představení strategie rozvoje železnice v kontextu udržitelné mobility Prahy, jsme se opět vrátili k evergreenu – Brněnskému železničnímu uzlu (ŽUB), tento pomyslný gordický uzel se pokusili rozseknout **Antonín Hladík s Josefem Buriánkem**. Tito dva nám představili **Studii proveditelnosti ŽUB** z pohledu územního rozvoje a územního plánování. Oba protagonisté nás seznámili např. s metodikou sběru podkladů v rozsáhlém řešeném území, s analýzou územních dopadů a rozvojovým potenciálem třech nejdiskutovanějších variant: varianta Řeka, varianta Petrov a varianta označovaná jako „bez projektu“, tedy udržování provozuschopného stavu v dnešní podobě.

Další neméně ambiciózní projekt – „**Zastavovací plán Letiště Praha**“ účastníkům konference osvětlil **Radek Lampa**. Na návrhu rozšíření letiště participovaly tři architektonické kanceláře (ra15 a.s., CMC architects a.s. a D3A s.r.o.) v rámci sdružení AEROPOLIS. V úvodu **Radek Lampa** upozornil na náchylnost leteckého businessu např. k ekonomickým a bezpečnostním krizím, ke změnám klimatu apod. Snahou investora je tedy zajištění komerční životaschopnosti letiště v horizontu dalších třiceti až čtyřiceti let a rozšíření současné odbavovací kapacity, která se nyní pohybuje kolem cca 17 mil. cestujících ročně. **Radek Lampa** představil komplexně urbanistickou koncepci záměru a prezentaci završil promítnutím úchvatné „vzletné“ animace, která měla nemalou vyovídající hodnotu.

Marie Soukupová z Ministerstva dopravy ve svém vstupu zpočátku zrekapitulovala kompetence MD ve vztahu k územně plánovací činnosti dané

příslušnými právními předpisy. Dále se především zabývala implementací dopravních záměrů do ÚPD, zejména poukazovala na prioritu MD v ÚPD prosazovat koridory pro liniové stavby v dostatečných šířkách, tak, aby mohly pojmout např. mimoúrovňové křižovatky opatření pro ÚSES apod. V oblasti železniční dopravy upozornila na v současné době prioritně připravované vysokorychlostní tratě.

Roman Vodný z MMR se po krátkém ohlédnutí za historickým vývojem dopravní infrastruktury (DI) ve svém příspěvku zabýval především vztahy DI k územnímu plánování, respektive územní ochranou DI v nástrojích územního plánování, definicemi a vazbami ve stavebním zákoně a v dalších souvisejících právních předpisech. Dále se rovněž zabýval vztahy dopravy a životního prostředí apod. Závěr patřil novému, připravovanému nástroji územního plánování – územní rozvojový plán (ÚRP – ÚP na celostátní úrovni), jehož úkolem bude zejména vymezit plochy a koridory DI a TI mezinárodního a republikového významu.

Závěr prvního dne završila panelová diskuse, kterou moderoval **Petr Durdík** a jejímiž protagonisty byli **Martin Maleček, Roman Vodný, Marie Soukupová, Jiří Andrlé, Miroslava Seidlová**.

Druhý den konference otevřeli se svou studentskou prací opět sousedé ze Slovenska. Duo ve složení **Bohdan Hollý a Natália Šimeková** prezentovalo výsledky a průběh projektu, jehož cílem bylo navrhnout obytnou strukturu v Záhorské Bystrici nedaleko Bratislavy. Studenti po zanalyzování lokality rozhodli, že nejlépe by se do řešeného místa hodila struktura dedinského prostredia, která vychází z minulosti. Studenti tak navrhli strukturu liniového typu, do které umístili řadové domy. Linearitu celé struktury pak umocnili návrhem sadů, jejichž pomocí harmonicky propojili navrženou zástavbu s okolní přírodou. Do centra řešeného území studenti navrhli veřejný prostor, se základním vybavením jako je škola či mateřská škola a dále pak tržnici, která by podle nich měla sloužit jako

katalyzátor veřejného prostoru. Pomocí navržené retenční nádrže studenti dotvořili celou autenticitu prostředí.

Ze Slovenska jsme se přesunuli opět do České republiky, kde **Veronika Šindlerová** s poeticky nazvanou přednáškou „Není malých dopravních problémů“ přiblížila, jaké problémy mohou nastat v městě, kde se nachází safari park a průmyslové zóny. Dvůr Králové se navíc nachází na křižovatce již existujících a pro region velmi významných silnic a s výstavbou dalších, které by měly ovlivnit toto město, se do budoucna počítá. Zdánlivě neřešitelný úkol, do kterého účastníky konference Veronika Šindlerová bravurně zasvětila. Přínosem pro služebně mladší územní plánovače jistě byly i uvedené myšlenky, domněnky a teorie, o které se s námi prezentující podělila. Prezentující zpracovává v tomto místě více projektů, na jejichž výsledky se budeme moci již zanedlouho těšit.

Z města známého textilním průmyslem jsme se poté přesunuli do bižuterií proslaveného Jablonce nad Nisou. O nový projekt dopravního terminálu se s účastníky konference podělil **Petr Šíkola**. Jablonec nad Nisou, spolu s Libercem, patří mezi hrstku měst v České republice, která propojuje tramvajová trať. V Jablonci v minulosti dokonce tramvaj jezdila do nedalekého Rychnova u Jablonce nad Nisou a také do Janova nad Nisou, který již leží v Jizerských horách. Horská tramvaj, zdálo by se. Nicméně tato technicky unikátní trať ukončila svůj provoz v roce 1965 a přednost se dala autobusům. Bohužel s ukončením provozu trati byly tramvaje pomyslně vyhnány z centra a konečná stanice trati z Liberce byla umístěna k městským lázním. Díky tomuto nešťastnému kroku spolu s dalšími faktory (nevyhovující autobusové nádraží v centru, železniční stanice mimo centrum a nedostatečně navazující MHD) byla opět otevřena debata, jak občanům zabezpečit integrovanou dopravu. Petr Šíkola tak představil projekt dopravního terminálu v místě bývalého tržiště v centru města, do kterého bude přivedena

tramvajová trať přes Dolní náměstí, bude zde centrální stanice MHD, stanoviště meziměstských autobusových linek a díky lávce vedoucí na vlakovou zastávku Jablonec centrum i napojení na železniční trať. Projekt zcela respektuje klimatické podmínky v Jablonci nad Nisou a svým designem navazuje na sklářskou tradici v Jablonci i na nově vznikající přístavbu nedalekého Muzea skla a bižuterie, která bude mít podobu skleněného krystalu. Na projektu se podílelo několik odborníků, neboť bylo nutné uvažovat i nedalekou řeku Nisu, jejímž břehům je v projektu také věnována pozornost. Dále bylo nutné vyřešit složitou strukturu inženýrských sítí v místě projektu. Doufejme tedy, že projekt se podaří uskutečnit a již nebude nutné v Jablonci přebíhat mezi tramvají, autobusy a železnicí.

Nejen o odlišných úhlech pohledu dopravních inženýrů a ekologů na dopravní stavby, hovořil projektant dopravních staveb **Tomáš Kapal**.

Dále se podrobněji zabýval dopady na životní prostředí, kategorizací dopravních staveb v tom ohledu, které z nich mají, dle jeho názoru na ŽP nejvýznamnější dopad.

Závěr prezentace ukončil zajímavou videoukázkou z provozu na „vysokorychlostní železnici“ v západoafrickém Beninu, která poukázala na to, jak propastné rozdíly (nejen v dopravě) na světě panují.

Problematiku Vysokorychlostní železnice (VRT) v ČR z hlediska územního plánování opět otevřel **Jiří Dujka** z Geografického ústavu Masarykovy univerzity v Brně.

Po krátkém historickém ohlédnutí se zabýval, srovnáním jednotlivých provozních koncepcí a parametrů VRT v ČR, EU, a ostatních zemích. Dále zhodnotil dosavadní vývoj koncepce vysokorychlostní železnice v ČR a zabýval se zapracováním VRT do konkrétních nástrojů územního plánování (PÚR, ZÚR a ÚP) a s tím spojenými problémy, společenskou akceptací VRT apod. Bohužel v současné době vládne v ČR nad VRT poměrně rozpačitá debata, nepa-

nuje např. shoda nad podobou provozního modelu, trasováním apod. Jediné nad čím shoda panuje, je potřeba nové vysokorychlostní železnice.

V dalším příspěvku upozornil **Rostislav Košťál** na mnohdy problematickou **interpretaci a aplikaci některých technických norem** ve veřejném prostoru. Poukázal na to, že každý druh dopravy má svá pravidla a normy a je řešen převážně samostatně, ve snaze o maximální komfort a dokonalost jednotlivých složek dopravy, přičemž vznikají významné prostorové nároky a je potřeba dbát na přínos pro celkové řešení např. v uličním prostoru.

Poukázal na skutečnost, jak limitující jsou normy pro dopravní a technickou infrastrukturu, například při úpravách užších ulic v historické zástavbě.

Problémy, které vznikají neuváženou interpretací norem, demonstroval na názorných příkladech z praxe, současně však neopomněl uvést i zdařilé příklady.

Závěr konference opět patřil „**Okénku MMR**“ z něhož se ohlédl **Roman Vodný** za aktuálními poslanceckými návrhy k novele stavebního zákona a informoval o projednávání novely zákona č. 416/2009 Sb. zákona o urychlení výstavby dopravní, vodní a energetické infrastruktury a infrastruktury elektronických komunikací. Kromě nového výše zmiňovaného nástroje územního plánování (ÚRP) se Roman Vodný např. zabýval „Národním geoportálem územního plánování“ a také plánovanou standardizací vybraných částí ÚPD, jež by se měla týkat závazné části ÚP, respektive její výkresové části, předmětem uvažované standardizace by neměli být výkresy odůvodnění a regulace jednotlivých ploch.

Podrobnější informace z konference přinese mimořádná příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj.

*Ing. arch. Michal Leskovjan
Bc. Karolína Pavlínová
Ústav územního rozvoje*