

# Plán udržitelné městské mobility města Brna

## část I. - analytická

### ČÁST B – Analýza konkrétních problémů a příležitostí s vazbou na sledované indikátory

Objednatel: Statutární město Brno  
Dominikánské náměstí 1  
601 67 Brno

Zastoupený: Bc. Romanem Onderkou, MBA, primátorem města Brna

Zhotovitel: AF-CITYPLAN s.r.o., Jindřišská 17, 110 00 Praha 1  
Zastoupený: Ing. Milanem Komínkem ve věcech smluvních  
Autorský kolektiv: Ing. Jiří Landa, technický ředitel  
Ing. Petr Hofhansl, Ph. D., náměstek TŘ pro dopravní plánování  
Ing. Monika Blahová  
Michal Prosek

Kontrola: Ing. Petr Hofhansl, Ph. D.

Číslo zakázky zhotovitele: 14 – 3 – 233

Datum: Říjen 2014

## OBSAH

<b>1</b>	<b>VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA</b> .....	<b>2</b>
<b>1.1</b>	<b>FORMULACE VIZÍ A STRATEGICKÝCH CÍLŮ</b> .....	<b>2</b>
<b>1.1.1</b>	<b>Návrh vize projektu „Plán udržitelné městské mobility města Brna“</b> .....	<b>2</b>
<b>1.1.2</b>	<b>Strategické cíle</b> .....	<b>2</b>
<b>1.2</b>	<b>KLÍČOVÁ OPATŘENÍ</b> .....	<b>5</b>
<b>1.3</b>	<b>INDIKÁTORY HODNOCENÍ</b> .....	<b>8</b>
<b>2</b>	<b>SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍHO SYSTÉMU JAKO CELKU</b> .....	<b>11</b>

# 1 VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE MĚSTA

## 1.1 FORMULACE VIZÍ A STRATEGICKÝCH CÍLŮ

Vize zmiňované v rozvojových dokumentech města:

- Vize "**Strategie pro Brno**"

*„Brno chce být městem s pozitivní image, místní ekonomickou základnou zaručující jeho konkurenceschopnost v evropském prostoru, s dobrou dopravní dostupností, kvalitními podmínkami pro život obyvatel a zdravým životním prostředím a také centrem inteligence, výzkumu a inovací. Brno chce být lepší.“*

- Vize IPRM "**Brno – Komplexní regenerace historického centra, včetně rozvoje služeb pro cestovní ruch**"

*„...kvalitativně a funkčně ucelená centrální část města s čistým prostředím, možností pěší turistiky, vymístěním individuální automobilové dopravy, příjemnými parkovými oázami klidu a atraktivními památkami.“*

### 1.1.1 Návrh vize projektu „Plán udržitelné městské mobility města Brna“

***Brno – město bezpečné a udržitelné dopravy s vysokým podílem cyklistické a pěší dopravy, město bez bariér, s vynikající dopravní dostupností, kvalitními podmínkami pro život a zdravým životním prostředím.***

### 1.1.2 Strategické cíle

#### 1) Zlepšení mobility a dostupnosti

##### a. Podpora zvýšení kvality hromadné dopravy

Cíl: **Udržení vysokého podílu hromadné dopravy na dělbě přepravní práce na úrovni blízké úrovni roku 2014**

Počet cestujících v hromadné dopravě na území města od devadesátých let kontinuálně klesá. Odliv cestujících z hromadné dopravy k individuální automobilové dopravě je značným rizikem z pohledu vzniku kongescí, vyšší zátěže životního prostředí a úpadku systému hromadné dopravy. Zachování vysokého podílu hromadné dopravy je ambiciózní cíl vyžadující kombinaci mnoha opatření a investic, včetně restrikcí vůči individuálnímu automobilismu.

##### b. Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy

Cíl: **Zvýšení podílu cyklistické i pěší dopravy v Brně na dělbě přepravní práce do roku 2025**

Pěší doprava je často opomíjenou ale velmi důležitou a nezastupitelnou součástí dopravního systému a její podpora přináší mnoho benefitů pro město, poskytovatele služeb v dosahu pěších cest i samotné pěší.

Cyklistická doprava je ekologickou formou dopravy s velkým potenciálem růstu. Vyžaduje však významnou změnu v nabídce infrastruktury a služeb. Je považována za efektivní a ekologické řešení pro moderní evropská města.

### c. Zlepšení dopravní dostupnosti

Zajištění dopravní dostupnosti hromadnou dopravou především v radiálním (dostředném) směru do jednotlivých center města a obsluha centra je klíčovým předpokladem pro fungující město. Zkrácení jízdní doby, minimalizace přestupních dob, zvýšení komfortu přestupu, jednoduchost vyhledání spojení a dostupnost informací spolu s přijatelnou cenou jsou základními předpoklady pro využívání hromadné dopravy jako ekologické formy mobility. U individuální automobilové dopravy je nutné zajistit okružní a radiální systém nadřazené komunikační sítě (především dostavba/zlepšení základní komunikační sítě) s omezením přístupu do jednotlivých center pro zbytnou dopravu (s dostatečnou nabídkou alternativních tras).

## 2) Zvýšení bezpečnosti

### a. Zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravního provozu, zejména zranitelných skupin (chodců a cyklistů)

**Cíl: snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce počtu úmrtí na polovinu do roku 2020 (vzhledem k roku 2010)**

Chodci a cyklisti (děti a starší generace) jsou nejzranitelnější účastníci dopravního provozu. Úmrtí nebo vznik těžkých zranění v důsledku dopravních nehod je v současné společnosti podle evropských trendů již neakceptovatelné (není již na ně nahlíženo pouze jako selhání jednotlivce, ale jako selhání společnosti). Specifikovaný cíl je v souladu s evropskými cíli.

## 3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí

### a. Ekologizace dopravy

Ekologizace hromadné dopravy znamená stimulaci zavádění moderních úsporných a ekologických paliv a pohonů, rozvoj moderních elektrických vozidel s rekuperací ale také např. trénink „ekologické jízdy“ za účelem minimalizace emisí. U individuální dopravy přicházejí v úvahu motivační opatření (např. nižší parkovné pro ekologická vozidla) a restriktivní opatření (např. zpoplatnění nebo omezení vjezdu pro vybrané emisní kategorie). Významný vliv má prašnost dopravy vlivem nedostatečné čistoty komunikací.

### b. Minimalizace dopadů hluku z dopravy na obyvatele

Hluk je obtěžujícím faktorem s negativním dopadem na zdraví obyvatel. K jeho redukci je potřeba výrazné redukce intenzit (např. zklidnění, obchvat), snížení rychlosti nebo aplikaci technických prvků (tiché povrchy, protihlukové bariéry...).

### c. Rozvoj bezbariérovosti

Přestože nové technické normy a předpisy již potřeby bezbariérovosti reflektují, z minulosti zůstává ve veřejném a dopravním prostoru velké množství bariér a v některých případech přibývají také nové. Nejde přitom jenom o handicapované občany, ale také o vyhovění potřebám stále rostoucí skupiny seniorů (populační změny) nebo rodičů a prarodičů s kočárky. Je potřebné klást také důraz na vytváření ucelených bezbariérových tras v souladu s generalem bezbariérových tras.

#### **4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití**

##### **a. Minimalizace kongescí a časových ztrát**

Kongesce znamenají časové a tedy i ekonomické ztráty. Jejich redukcí je pohyb efektivnější, energeticky méně náročný a méně zatěžující životní prostředí. V zájmu města je vyvedení veškeré tranzitní dopravy mimo jeho centrální území a rezidentní části a zlepšení napojení města na nadřazenou komunikační síť (obchvaty). Inteligentní řízení dopravy zvyšuje kapacitu, omezuje kongesce a časové ztráty.

##### **b. Efektivní a motivační parkovací politika, rozvoj systémů P+R (park & ride), K+R (kiss & ride), B+G (bike & go), B+R (bike & ride)**

Politika parkování je v prostoru města regulačním prvkem, který dokáže ovlivnit intenzity individuální automobilové dopravy nebo dělbu přepravní práce. Odstupňování ceny za krátkodobé a dlouhodobé parkování vozidel podle funkce zóny může zásadním způsobem ovlivnit dělbu přepravní práce. Systémy P&R budou smysluplné, resp. využívané pouze za předpokladu, že řidič nebude mít jinou volbu nebo tato volba bude pro něho výhodnější (dostupnost parkovacích míst zdarma nebo s levným tarifem nezakládá důvod pro využití systému P+R). Regulace parkování v centrální části města je vhodným opatřením v této oblasti, ale pouze za podmínky zajištění potřebného počtu odstavných míst pro rezidenty a vyhovujících podmínek pro zásobování maloobchodních jednotek v centru. Dalším z nástrojů je odpora kombinace jízdy na kole s jízdou hromadnou dopravou nebo pěší cestou (B+R, B+G).

##### **c. Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy**

Účelem opatření navržených k tomuto cíli je, aby při rekonstrukcích dopravní infrastruktury byly zohledňovány komplexně potřeby všech uživatelů a nedocházelo k jejich zanedbání. Důležitým opatřením je také zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů v projektové a předprojektové přípravě.

## 1.2 KLÍČOVÁ OPATŘENÍ

1) Zlepšení mobility a dostupnosti	
a) Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce odpovídajícímu současnému stavu)	Marketingová a finanční podpora HD (v závislosti na inflaci a rozvoji města)
	Atraktivní nabídka spojů (četnost spojů)
	Zajištění komfortu cestujících (čistota vozidel a zastávek, informace pro cestující atd.)
	Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné
	Rozvoj příměstské i městské kolejové dopravy (S-linky, tramvaje)
	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti
b) Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras
	Zkvalitňování stávajících cyklostezek
	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší
	Doplnění podpůrných prvků pro cyklodopravu (stojany parkování, servisní místa...)
	Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu
c) Zlepšení dopravní dostupnosti	Zlepšení dostupnosti všech částí města hromadnou dopravou
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy
	Dobudování páteřní silniční sítě a vazeb na nadregionální síť
	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů

2) Zvýšení bezpečnosti	
a) Zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména chodců a cyklistů	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení)
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy
	Segregace motorové a nemotorové dopravy
	Podpora dopravní výchovy dětí
	Zvýšení dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména vozidel parkujících v úsecích se zákazem zastavení v rozhledových trojúhelnících křižovatek, v těsné blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty

3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí	
a) Ekologizace dopravy	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy
	Zavádění nových vozidel veřejné dopravy s rekuperací
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)
	Utváření podmínek pro rozvoj měkké mobility (pěší a cyklistické dopravy)
	Zamezení "vylidňování" historického centra a ekonomickému úpadku drobných obchodníků a poskytovatelů služeb - vyvážený přístup k řešení dopravy v dané lokalitě podle charakteru a polohy
b) Minimalizace hluku z dopravy	"Tiché" povrchy vozovek v citlivých lokalitách
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách
	Odhlučnění MHD
c) Podpora bezbariérovosti	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér

#### 4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury

a) Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy
	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R
	Eliminace "zbytné dopravy", vedení dopravy na nadřazenou síť komunikací typu D, R, TEN-T
b) Efektivní parkovací politika	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R
	Zavedení/zachování systému regulace parkování ve vybraných lokalitách s prvky zajišťujícími dodržování regulace (dohled, závory...)
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty a krátkodobé parkování pro zásobování maloobchodních jednotek
c) Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů
	Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů



## 1.3 INDIKÁTORY HODNOCENÍ

1) Zlepšení mobility a dostupnosti		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Podpora a zvýšení kvality HD (s cílem udržení vysokého podílu HD na dělbě přepravní práce odpovídajícím současnému stavu)	Marketingová a finanční podpora HD (v závislosti na inflaci a rozvoji města)	finanční podpora HD	Kč	výroční zpráva DP	stabilita nebo zvýšení	dostatek financí k provozu bez nutnosti redukce počtu spojů nebo pokrytí města a okolí
	Atraktivní nabídka spojů (četnost spojů)	míra spokojenosti cestujících	procenta	průzkum	zvýšení	průměrná známka hodnocení cestujících do 2,0
	Zajištění komfortu cestujících	míra spokojenosti cestujících	procenta	průzkum	zvýšení	průměrná známka hodnocení cestujících do 2,0
	Zlepšení návaznosti spojů (možnosti přestupů)	časová dostupnost vybraných cílů, celkové zdržení cestujících	minuty	dopravní model, průzkum	snížení	konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem
	Podpora segregace hromadné dopravy od IAD tam, kde je to prostorově možné	délka segregovaných úseků	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	segregovaná hromadná doprava ve všech místech, kde je to prostorově možné
	Rozvoj příměstské i městské kolejové dopravy (S-linky, tramvaje)	počet přepravených cestujících	počet	data přepraviců/průzkum	zvýšení	
	Stavební úpravy tratí MHD s cílem zvýšení cestovní rychlosti	délka stavebně upravených úseků	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	
b) Rozvoj a podpora cyklistiky a pěší dopravy	Dostavba páteřních cyklostezek a vzájemné propojování cyklotras	délka cyklotras	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	stav definovaný Generellem cyklistické dopravy
	Zkvalitňování stávajících cyklostezek	podíl tras s kvalitním povrchem	procenta	průzkum	zvýšení	>90 % kvalitních povrchů
	Propojení cílů bezpečnými a atraktivními trasami pro cyklisty a pěší	počet izolovaných tras	počet	průzkum	zvýšení	
	Doplnění podpůrných prvků pro cyklo dopravu (stojany parkování, servisní místa...)	počet podpůrných prvků v majetku města	počet	statistika OD MMO	zvýšení	
Zlepšení prostupnosti vybraných zón pro nemotorovou dopravu	vzdálenost míst vhodných k bezpečnému křížení/průchodu	vzdálenost m	expertní hodnocení	snížení	snížení délky obcházení/hodnocený vzorek	
c) Zlepšení dostupnosti	Zlepšení dostupnosti hromadnou dopravou do všech částí města	dopravní dostupnost (časová a prostorová dostupnost)	specializovaná mapa	výstup dopravního modelu	zachování nebo zlepšení	konkurenceschopnost ve srovnání s jízdou automobilem
	Zvýšení plynulosti silniční dopravy	plynulost dopravy (prům. rychlost, úroveň kvality dopravy)	specializovaná mapa	výstup dopravního modelu	zachování nebo zvýšení	minimalizace časových ztrát, snížení spotřeby paliva a produkce emisí
	Dobudování páteřní dopravní sítě a vazeb na nadregionální síť	naplnění plánovaného rozvoje dopravní infrastruktury	% plnění plánu rozvoje	plán investic kraje/města	plnění plánu	plnění plánu investic
	Rozvoj přestupních uzlů a terminálů	časová dostupnost cílů bez přímého spojení, prům. doba přestupu	časové jednotky	dopravní model, průzkum	zlepšení, snížení	atraktivní, konkurenceschopná hromadná doprava

2) Zvýšení bezpečnosti		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Zvýšení bezpečnosti účastníků dopravního provozu, zejména chodců a cyklistů	Bezpečné přechody (osvětlení, značení, konstrukční řešení)	relativní nehodovost cyklistů a chodců, počet usmrcených a těžce zraněných	nehod/vozokm	statistika nehodovosti	snížení	snížení počtu úmrtí v dopravě do roku 2050 na hodnoty blízké nule, redukce na polovinu do roku 2020
	Bezpečné cyklotrasy a křížení s ostatními druhy dopravy	počet usmrcených a těžce zraněných	počet	statistika nehodovosti	snížení	
	Segregace motorové a nemotorové dopravy	délka segregovaných tras nemotorové dopravy	km	odbor dopravy MMO	zvýšení	
	Podpora dopravní výchovy dětí	počet dětí zahrnutých do dopravní výchovy na dopravních hřištích	počet	statistika provozovatele dopravních hřišť	zachování nebo zvýšení	

3) Zvýšení kvality života a snížení dopadů na životní prostředí		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Ekologizace dopravy	Zavádění nebo rozšiřování ekologických paliv a pohonů vozidel hromadné dopravy	podíl vozidel HD s alternativním pohonem nebo palivem	procenta	bilance složení vozového parku HD	zvýšení	ekologicky příznivý vozový park
	Zavádění nových vozidel veřejné dopravy s rekuperací	podíl vozidel s rekuperací	procenta	bilance složení vozového parku HD	zvýšení	ekologicky příznivý vozový park
	Zavedení motivačních opatření pro ekologičtější vozidla (např. nižší poplatky za parkování)	počet ekologických vozidel	počet	registr vozidel + zveřejněné firemní bilance (změny vozového parku)	zvýšení	ekologicky příznivý vozový park
b) Minimalizace hluku z dopravy	"Tiché" povrchy vozovek v citlivých lokalitách	počet obyvatel zasažených nadlimitním hlukem z dopravy	počet osob	hluková studie, měření	snížení	zdravé městské prostředí
	Omezení rychlosti v citlivých lokalitách					
	Redukce intenzity dopravy v citlivých lokalitách					
	Odhlučnění MHD					
c) Podpora bezbariérovosti	Rozvoj bezbariérovosti ve veřejném prostoru a veřejných budovách	podíl bezbariérových prostor a budov	procenta	průzkum	zvýšení	bezbariérové město
	Bezbariérovost v hromadné dopravě: nízkopodlažní vozidla, nástupiště a terminály bez bariér	podíl nízkopodlažních spojů, podíl bezbariérových nástupišť	procenta	bilance složení vozového parku HD, průzkum	zvýšení	hromadná doprava přístupná pro všechny uživatele

4) Zvýšení efektivity dopravního systému, optimalizace využití infrastruktury		indikátor	jednotka	způsob zjišťování	očekávaný vývoj	cílová hodnota/stav
a) Minimalizace kongescí a časových ztrát	Preference vozidel městské hromadné dopravy	počet uzlů s preferencí, změna jízdnicích dob před a po opatření	počet, změna v %	ročenka dopravy/odbor dopravy MMO	zvýšení počtu, snížení jízdnicích dob/zdržení	atraktivní, časově konkurenceschopná hromadná doprava
	Rozšíření dynamického řízení a inteligentních dopravních systémů	časové zdržení v křižovatkách	sekundy	průzkum (např. plovoucí vozidlo)	snížení	plynulá doprava, minimum kongescí, minimum emisí
	Podpora navigačních systémů, systémů P+R, K+R	spokojenost uživatelů	kvalitativní	anketa, průzkum	zvýšení	minimální doprava plynoucí z hledání (cíle, parkování, návazné dopravy...)
	Eliminace "zbytné dopravy", vedení dopravy na nadřazenou síť komunikací typu D, R, TEN-T	podíl tranzitní dopravy ve městě	%	průzkum, dopravní model	snížení	minimální tranzitní doprava ve městě (max. jednotky %)
b) Efektivní parkovací politika	Rozvoj systémů P+R, K+R, B+G, B+R	počet stání a zařízení	počet	průzkum, data správce	zvýšení	méně cílové automobilové dopravy
	Zavedení/zachování systému regulace parkování ve vybraných lokalitách s prvky zajišťujícími dodržování regulace (dohled, závory...)	počet porušení pravidel parkování	počet	statistiky Policie ČR a městské policie	snížení	méně cílové automobilové dopravy
	Zajištění odstavných míst pro rezidenty a míst pro krátkodobé parkování pro zásobování	počet odstavných míst a míst pro zásobování	počet	průzkum/výpočet	zvýšení	spokojenost rezidentů a obchodníků
c) Zajištění kvality projektové a předprojektové přípravy	Zajištění závaznosti vybraných norem a předpisů	soulad projektů s normami a technickými předpisy	počet	audit projektů a smluv	zvýšení	plný soulad projektů s předpisy
	Při rekonstrukci dopravní infrastruktury zohledňovat komplexně potřeby všech uživatelů	provádění bezpečnostních auditů a inspekcí	počet	objednávka zadavatele	zvýšení	vyvážené uspokojení potřeb všech uživatelů

## 2 SWOT ANALÝZA DOPRAVNÍHO SYSTÉMU JAKO CELKU

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pravidelné průzkumy v dopravě (průzkum spokojenosti cestujících v MHD, průzkum dělby přepravní práce atd.)</li> <li>• Křižovatka evropských dopravních tras</li> <li>• Kapacitní odletová a příletová hala letiště Tuřany</li> <li>• Dobrá poloha letiště</li> <li>• Atraktivní přírodní a rekreační zázemí města a jeho dostupnost prostředky MHD a IDS</li> <li>• Existence rekreační lodní dopravy na Brněnské přehradě</li> <li>• Existence funkčního integrovaného dopravního systému JMK – jednotné informace o dopravě, jednotný tarif, vazba města na region</li> <li>• Vysoký podíl MHD na dělbě přepravní práce</li> <li>• Postupné budování radiálně – okružního dopravního systému</li> <li>• Postupná realizace třístupňové ochrany města před nadměrnou dopravou</li> <li>• Posun k systematickému řešení dopravy v klidu ve městě (Strategie parkování ve městě Brně, realizační projekt ke strategii – městský parkovací systém)</li> <li>• Postupná realizace parkovacích domů</li> <li>• Existence systému integrovaného řízení dopravy ve městě</li> <li>• Vznik řady cykloobousměrek v centru města a výhledové pokračování i do okrajových částí – podpora celkové plošné propustnosti města</li> <li>• Velmi dobré podmínky pro pěší dopravu v centru města</li> <li>• Preference MHD je zaváděna u všech rekonstrukcí a do nových zařízení SSZ</li> <li>• Všechny tunely ve městě jsou vybaveny z hlediska řízení a technologického provozu podle požadavků technických norem a související legislativy</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nerovnoměrný rozvoj severu a jihu města</li> <li>• Nedostatečné letecké napojení Brna na globální letecké uzly a na linky významných dopravců</li> <li>• Existence pouze jedné vzletové dráhy je pro letiště omezením z hlediska údržby a opravy této dráhy, které může v důsledku znamenat omezení nebo časové vyloučení leteckého provozu</li> <li>• Nízká propagace nabídky spojů z letiště</li> <li>• Hlukové zatížení a znečištěné ovzduší z narůstající automobilové dopravy</li> <li>• Nekompletnost Velkého městského okruhu</li> <li>• Absence kapacitního rychlostního napojení severním směrem (R43)</li> <li>• Nedostatečná propustnost na železniční síti na území města Brna a jeho okolí, zejména u jednokolejných tratí č. 300 a č. 240 od Střelic</li> <li>• Absence Severojižního kolejového diametru</li> <li>• Stagnace rozvoje infrastruktury pro kolejovou dopravu, zejména sítě tramvajových tratí nereflektujících prostorové změny v aglomeraci v posledních dvou desetiletích</li> <li>• Nízká jízdní rychlost vozidel MHD na komunikacích a křižovatkách, kde nárůst intenzit IAD způsobuje kongesce v dopravě – u tramvají zejména v ulicích Cejl, M. Horákové, Lidická, Štefánikova, Křenová, Hybešova, Horova, u trolejbusů v ulicích Kotlářská, Úvoz, Tvrdého, Údolní, Křenová</li> <li>• Nízká atraktivita MHD (poměr cena/kvalita, četnost spojů, funkčnost automatů na jízdenky, čistota vozidel a zastávek, bezpečnost v noci)</li> <li>• Nedostatek parkovacích a garážovacích ploch, zejména v centru města a na sídlištích</li> <li>• Absence zachytných parkovišť P+R a systémů K+R, B+R, chybí návaznost IAD na hromadnou dopravu</li> <li>• Nepropojenost cyklistické sítě</li> <li>• Velmi nízký podíl cyklistické i pěší dopravy na dělbě přepravní práce</li> <li>• Výrazná konfliktnost cyklistické a pěší dopravy se silniční dopravou</li> <li>• Stav některých chodníků a pěších stezek není vyhovující a nepřispívá k plynulosti pěší dopravy (architektonické, terénní a další bariéry např. v podobě parkujících aut)</li> <li>• Na křižovatkách řízených SSZ jsou na mnoha místech instalovány zařízení SSZ starší 15 let, přičemž životnost těchto zařízení se pohybuje kolem 10 – 15 let</li> </ul>

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Využití ekonomického potenciálu a kapacity letiště</li> <li>• Dokončení silničního spojení Brna a Vídně dálnicí/rychlostní silnicí</li> <li>• Přijetí jednotného koncepčního řešení dopravy zakotveného v novém dokumentu ZÚR JMK a následně promítnutého do ÚPmB</li> <li>• Napojení letiště Tuřany na železniční dopravu – vytvoření nové železniční zastávky na modernizované trati č. 300</li> <li>• Financování klíčových železničních projektů města (modernizace ŽUB a modernizace tratě Brno – Přerov) z fondů EU (Brno součástí koridorů č. 22 a 23 TEN-T)</li> <li>• Dořešení problematiky přestavby železničního uzlu Brno a vybudování rychlostní železnice</li> <li>• Koordinace realizace projektu Europoint Brno a výstavby navazující městské infrastruktury</li> <li>• Budování segregovaných úseků na trasách MHD</li> <li>• Zavedení rezidentských parkovacích zón v centru města a na sídlištích</li> <li>• Revize systému regulace dopravy v centrální části města – vhodnější nastavení časového omezení (pro potřeby zásobování), zvýšení kontroly dodržování zákazu</li> <li>• Ekologizace vozového parku VHD</li> <li>• Realizace opatření potřebných k odstraňování environmentální zátěže z dopravy (protihluková opatření, opatření ke zlepšení imisní situace v sídlech – zeleň, vodní prvky atd.)</li> <li>• Podpora všech druhů opatření k zajištění bezpečnosti účastníků dopravy, zejména chodců a cyklistů</li> <li>• Zvyšování atraktivity pěší, cyklistické a veřejné dopravy (odstraňování bariér, zatraktivňování veřejných prostranství, oprava a budování přestupních terminálů, zvyšování preference v křižovatkách)</li> <li>• Dobudování sítě cyklotras a doprovodné infrastruktury k dosažení cílového stavu předloženého v Generelu cyklistické dopravy</li> <li>• Vytváření dostatečného počtu bezpečných parkovacích míst pro kola v centru města</li> <li>• Propojení cyklistické dopravy s městskou a příměstskou dopravou – nabídka atraktivního, jednoduchého a přínosného řešení pro denní cesty obyvatel</li> <li>• Dostavba bezbariérových pěších tras v okolí občanské vybavenosti, propojení zastávek MHD s občanskou vybaveností trasami pro pěší</li> <li>• Zavedení nejmodernějších způsobů řízení SSZ a systému preference na všech řízených křižovatkách ve městě</li> <li>• Obnova zastaralých zařízení SSZ</li> <li>• Využívání dotací k nákupu nových dopravních prostředků veřejné dopravy a k rozvoji inteligentních dopravních systémů</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Neřešení špatné globální dostupnosti Brna</li> <li>• Ani přímé letecké spoje z Brna nenaplní poptávku některých zákazníků a ti raději upřednostní rychlé a komfortní zřízení silničního a železničního spojení na vídeňské letiště</li> <li>• Neřízená suburbanizace s absencí řešení infrastruktury</li> <li>• Zvyšování podílu individuální automobilové dopravy v důsledku suburbanizace</li> <li>• Nedostatek finančních prostředků pro rozvoj dopravní infrastruktury</li> <li>• Dlouhodobá absence platné územně plánovací dokumentace kraje (ZÚR JMK) a jejího zpracování a schválení – nemožnost zakotvení třístupňového dopravního ochranného systému města do ÚPmB</li> <li>• Zhoršení dostupnosti města v případě nerealizace projektu Europoint Brno</li> <li>• Dlouhodobý nedostatek finančních zdrojů na údržbu komunikací nižšího řádu vedoucí k trvalému zhoršení jejich stavu</li> <li>• Pokračující rozvoj infrastruktury jednotlivých dopravních modů bez jejich vzájemné provázanosti</li> <li>• Snižování počtu využití veřejné dopravy v důsledku nedostatečné uživatelské atraktivity</li> <li>• Nadměrné negativní dopady dopravy na životní prostředí</li> <li>• Úbytek obydlených bytů a obchodních aktivit v centru města v důsledku regulace dopravy a parkování, „vylidňování“ lokalit v okolí centra</li> <li>• Agresivita řidičů motorových vozidel mezi sebou i vůči cyklistům v místech společné jízdy</li> <li>• Celková hrozba nebezpečí na společných úsecích pro více druhů dopravy (motorová + cyklistická, cyklistická + pěší, parkování + pěší atd.)</li> <li>• Poškození a krádeže jízdních kol při zavedení systému sdílení kol, i při parkování soukromých kol</li> <li>• Celospolečenský tlak na rychlost přepravy, preference rychlejších dopravních prostředků (preference automobilu před kolem atd.)</li> <li>• Protichůdné zájmy jednotlivých účastníků provozu z pohledu SSZ – nemožnost vyhovět všem současně</li> <li>• Špatné řešení preference MHD v místech křížení linek nebo trakcí může vést k výraznému zhoršení jednoho směru pohybu MHD</li> </ul>