

BRNO AUTEM

[ČLÁNKY](#)[O SPOLKU](#)[PŘÍSPĚJTE](#)[KONTAKT](#)[ODKAZY](#)

OHLÉDNUTÍ ZA UZAVŘENÍM ULICE NÁDRAŽNÍ

Vydal Brno autem | 27. 9. 2017 | ★★★★★

Minulý týden probíhal [Evropský týden mobility](#), jenž se vyznačoval [dlouhými kolonami po celém Brně](#). Na rozdíl od loňska se to letos naštěstí obešlo bez demonstrativních uzavírek. Určitě si mnozí z vás vzpomínají, jak jsme před rokem stáli s petičním stánkem na ulici Nádražní, kde byl kompletně uzavřen silniční provoz v rámci [Dne bez aut](#).



Zájem byl obrovský, tehdy se nám během pár hodin podařilo nasbírat cca 300 podpisů.

NEJNOVĚJŠÍ PŘÍSPĚVKY

Jak to bylo s
"autobazary" v
centru?

Ohlédnutí za
uzavřením ulice
Nádražní

Kde budovat
parkovací
místa?

Jak magistrátu
neschválili
dotaci na
parkovací
systém

Priority pana
náměstka
Hollana

FACEBOOK

Následná reakce magistrátu nás zarazila a navíc zůstalo několik nezodpovězených otázek. Co se bude dít s přednádražním prostorem? Opravdu tam chtějí vybudovat pěší zónu a natrvalo tak zakázat průjezd automobilů? A z jakého důvodu?

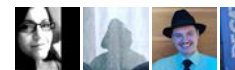
Když jsme o tom diskutovali s lidmi z Žít Brno, oháněli se studií, podle které jsou čtyři pětiny automobilové dopravy projíždějící ulicí Nádražní tranzitní, což je přece nepřipustné a je nutné to zakázat. Žádali jsme je o zpřístupnění této studie, ta byla po nějaké době zveřejněna.

Název dokumentu je *Studie technických dopadů dopravně zklidněného prostoru před hlavním nádražím*. Přestože si nemyslím, že by její autoři (odborníci z Fakulty stavební Vysokého učení technického) byli nějak zaujatí, už samotný název napovídá, že tu nejde o to navrhnout to nejlepší řešení organizace dopravy, ale zjišťovat, co by se stalo, kdyby se magistrát rozhodl Nádražní ulici automobilistům co nejvíce znepříjemnit. Explicitně to je zmíněno na začátku kapitoly 5: *„Snahou města je omezit, nebo zcela vyloučit automobilovou dopravu z prostoru přednádražního prostoru.“*

Součástí studie je dopravní průzkum spočívající v tom, že výzkumníci dvě hodiny stáli na ulici Nádražní a zapisovali si, kam všude jezdí vozidla. Vyšlo jim, že celých 76 % dopravy je tranzitní, k čemuž došli tak, že z celkového počtu 768 vozů vyloučili zastavující/stojící před výpravní budovou (58), parkující u výdejny nedoručené pošty (35), parkující/vjíždějící na



Budte první mezi svými
se to líbí



S mediálně protě-
elektromobilitou t-
zjevně až tak slav-



Norská elekt-
Norsko je země s
AUTOFORUM.CZ

Malé Americe (28), autobusy (34), taxi (17), poštovní vozidla (6), dopravní obsluhu ulice Masarykovy (10) a dopravní obsluhu ulice Bašty (3). Podle nich je všechno ostatní tranzit, který tam (dle tvrzení pana náměstka Hollana) nemá co dělat.

Co je to vlastně onen *tranzit*, co tak zeleným z různých stran, hnutí a spolků vadí? Slovníková definice říká, že je to *průjezd, přeprava přes cizí území*. Když například potřebuji jet od Křenové na Nové sady a nechci stát v koloně na Kolišti a zbytečně objíždět celé centrum, mám v současnosti možnost si zkrátit cestu přes ulici Nádražní. Ušetřím tak sobě čas a peníze (ujedu namísto 2900 m pouze 750 m) a zároveň znečistím méně centrum a nebudu napomáhat vytváření kolon na Malém městském okruhu. V takovém případě jsem považován za tranzit a slovy studie *nejsem pro místní obsluhu nezbytný* a tudíž nejsem vítán. Po *dopravním zklidnění prostoru* by mi zbývala ještě alternativa otočit se hned za viaduktem a překřížit koleje, ale upřímně, z takového manévru nejsem vůbec nadšený.

Ve studii se počítá se zákazem průjezdu, v některých variantách navíc s doplněním zákazu vjezdu mimo dopravní obsluhu, veřejnou dopravu a samozřejmě cyklisty.

Tedy když se magistrát rozhodne pro nějakou striktnější variantu zákazu, nedokážete si legálně ani zajet pro balík na poštu. Ale nezoufejte, autoři studie pro vás mají skvělý návrh: „*Příjezd k poště (vyzvednutí nedoručené zásilky) lze řešit stávající službou České pošty přeložením místa pro úschovu nedoručené zásilky*

např. na Heršpickou ulici.“ Stejně tak by si nikdo (vyjma taxislužby) nemohl do přednádražního prostoru zajet vyzvednout tetičku, která přijela vlakem, ta by musela svůj odvoz nahánět na parkovišti za Tescem.

Po zavedení těchto zákazů bude možné zřídit pěší zónu, navíc k tomu [zakázat prodejny v podchodu](#) a nastane ráj na zemi. Jak stojí v závěru studie: „Celkově tak bude možné přednádraží [sic] prostor, který je nyní často vnímán negativně, zkultivovat, aniž by byla znemožněna dostupnost hlavního nádraží nezbytnou dopravou.“

Nevím jak vy, já tedy okolí brněnského hlavního nádraží vnímám negativně z jiných důvodů, než že skrze něj ve dne projede v průměru šest aut za minutu.

Za spolek Brno autem Pavel Mises

SDÍLET:



OHODNOTIT:



< PŘEDCHOZÍ

DALŠÍ >

Kde budovat parkovací
místa?

Jak to bylo s “autobazary” v
centru?

O AUTOROVI



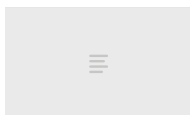
Brno autem



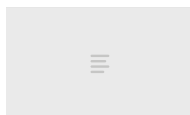
Brno nejen pro cyklisty, ale i pro motoristy. Bráníme práva řidičů. Podporujeme rychlé dokončení Velkého městského okruhu a vytváření nových parkovacích míst.



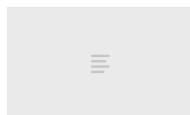
RELATED POSTS



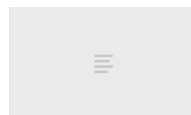
**Neznalost
dopravního
značení
neomlouvá,
ale...**
24. 1. 2017



**Kolik je v
Brně
automobilů?**
17. 2. 2017



**Mýty o
rezidentním
parkování**
9. 5. 2017



**Podivné
pracovní
cesty Matěje
Hollana**
16. 5. 2017