

Připomínky k Analýze variant přestavby ŽUB

Autorský kolektiv varianty B

Připomínky jsou řazeny dle názvů jednotlivých částí práce. U bodů, kde jsou uvedeny připomínky, žádáme o opravu.

Hlavní zpráva analýzy

Tématický okruh A

Kritérium A1

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium A2

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium A3

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium A4

Domníváme se, že varianta B by měla být verbálně i numericky hodnocena znatelně výše než varianta A, neboť „střední“ zapojení VRT od Prahy do ŽUB i zapojení směr Ostrava představují možnost příjezdu co nejvyšší traťovou rychlostí (reálnou pro vysokorychlostní jednotky) až bezprostředně k místu zastavení, a příjezdová trasa je zároveň kilometricky nejkratší a nejméně zasahuje do okolního zastavěného území. Oproti tomu ve variantě A jsou jízdy relativně nízkými traťovými rychlostmi zbytečně dlouhé vzhledem k trakčním charakteristikám vozidel (až 8 km).

U varianty A v případě jižní varianty zaústění VRT od Prahy (severní varianta se již v poslední době údajně nesleduje) je v Brně hl. n. nutnost úvatí pro nejčastější relace mezinárodní dálkové dopravy (Berlín –) Praha – Brno – Wien / Bratislava – Budapešť, resp. hrozí riziko objetí Brna po spojení na jižním okraji Brna, popř. se zastavením pouze v místě dopravního uzlu Vídeňská.

Kritérium A5

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium A6

V hodnocení var. B je nepravdivě uvedeno „Po dobu výstavby bude snížen počet nástupištních hran, které se přednostně využijí pro dálkovou dopravu. Z toho bude vyplývat potřeba většího rozsahu náhradní dopravy, případně ukončení regionálních vlaků v okrajových železničních stanicích.“ ... „Stejně tak bude nezbytné zapracovat do GVD požadavky na náhradní autobusovou dopravu a změnu cílové/výchozí stanice vlaků, které nebudou moci s ohledem na omezenou propustnost modernizované žst. Brno hl. n.“

Uvedené se týkalo dříve navržených variant přestavby nádraží v centru (SUDOP Brno). Řešitelský kolektiv var. B si byl tohoto zásadního nedostatku dřívějších řešení vědom a rekonstruované nádraží proto navrhl v takových prostorových polohách, které umožňují takový postup výstavby, při kterém tento zásadní nedostatek nevznikne. Předložený postup výstavby varianty B prokazuje, že k náhradní dopravě event. k ukončení regionálních vlaků v okrajových železničních stanicích nebude nutno přikročit. Je tomu tak proto, že před snížením počtu nástupních hran budou vybudovány nástupní hrany nové a teprve poté budou postupně vylučovány stávající hrany a na jejich místech budovány hrany nové.

V některých stavebních etapách může dojít k „roztržení“ průjezdných relací regionální vlakové dopravy na dvě samostatná ramena, ukončená v různých částech žst. Brno hl. n., ale na podstatu dojetí vlaků až do hlavního nádraží to nemá vliv.

Ve verbálním hodnocení navrhujeme nahradit uvedený text zněním: *„Po dobu výstavby bude snížen počet průjezdných nástupištních hran, které se přednostně využijí pro průjezdnou dopravu. Výchozí / končící vlaky z jižních ramen budou využívat předtím vybudovaná kusá nástupiště. Náhradní doprava ani ukončování regionálních vlaků v okrajových železničních stanicích se nepředpokládá (s výjimkou úseku Chrlice – hlavní nádraží, jak je uvedeno v etapizaci).“* V souvislosti s tím navrhujeme i vypustit větu *„Stejně tak bude nezbytné zapracovat do GVD požadavky na náhradní autobusovou dopravu a změnu cílové/výchozí stanice vlaků, které nebudou moci s ohledem na omezenou propustnost modernizované žst. Brno hl. n.“* a přiměřeně tomu zvýšit numerické hodnocení.

Kritérium A7

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B1

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B2

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B3

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B4

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B5

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B6

Nesouhlasíme s názorem, že varianta A je z hlediska vazby železničního a autobusového nádraží lepší než varianta B (*„Z hlediska vazeb na autobusovou dopravu byla příznivěji hodnocena varianta A, která přisunuje železniční stanici k odsunutému autobusovému nádraží. Z úzkého pohledu této nikoliv nejvýznamnější vazby je tedy varianta A lepší. Varianta B umísťuje autobusové nádraží na jižní stranu své neodsunuté polohy, takže z hlediska vztahu k cestující veřejnosti zlepšuje vazbu na kvalitní tramvajovou obsluhu.“*)

Obě varianty mají dvě plochy, které lze označit za autobusové nádraží, vždy jednu hlavní a jednu vedlejší.

V obou variantách je novostavba „hlavního“ autobusového nádraží obdobně umístěna u vnější hrany nádraží a také přístupové vzdálenosti k nejvýznamnějším zastávkám MHD jsou obdobné. Rozdíl je v kompaktnosti plochy autobusového nádraží, kde u var. A je rozděleno do dvou oddělených ploch při opačných stranách nádraží, kdežto u var. B je plocha jedna.

Vedlejšími plochami (např. pro zájezdové autobusy, ale i pro jiné využití než jsou autobusy) jsou ve var. A ÚAN Zvonařka a ve var. B AN u Grandu, obě ve vzdálenosti cca 300-400 m od nádraží.

Text hodnocení navrhujeme upravit ve znění *„Z hlediska vazeb na autobusovou dopravu obě varianty budují železniční a autobusové nádraží v těsné blízkosti. U varianty A je toto nové autobusové nádraží rozděleno na dvě oddělené části, ve variantě B nová poloha autobusového*

nádraží z hlediska vztahu k cestující veřejnosti zlepšuje vazbu na kvalitní tramvajovou obsluhu.“ a odpovídajícím způsobem upravit i numerické hodnocení.

Kritérium B7

Odrážka *„Zlepšení kvality dopravního spojení po rekonstrukci železničního uzlu“* částečně vyznívá, jakoby došlo k nepochopení jednotlivých variant. Na konci 1. odstavce odrážky se uvádí *„Modernizací ŽUB vznikne možnost využívání regionální vlakové dopravy a IDS se zastávkou Tuřany, vjíždějící ve variantě A přímo do nového odsunutého osobního nádraží po vlárské trati. V přisunutě poloze není přímý po vláře možný“*, přičemž poslední věta implikuje myšlenku, jakoby šlo o nedostatek, ačkoliv jde o dvě technicky rovnocenná řešení. Navrhujeme text změnit ve znění *„Modernizací ŽUB v obou variantách vznikne možnost využívání regionální vlakové dopravy a IDS se zastávkou Tuřany, vjíždějící přímo do osobního nádraží, ve var. A po stávající vlárské trati, ve var. B po její přeložce.“*

Dále se domníváme, že ve verbálním hodnocení je třeba uvést na pravou míru přestupní vzdálenost mezi novou železniční zastávkou a odbavovací budovou letiště, která je u varianty A výrazně větší, než text uvádí (3x, nikoli 2x), a to tak, že je (na rozdíl od var. B) již mimo peší docházkovou vzdálenost (700 m). Dále je třeba zohlednit, že ve var. B dovezou vlaky od letiště cestující do centra města k významnému uzlu MHD, kdežto ve var. A na odsunutě nádraží, odkud je dále nutno cestovat MHD a průměrně s více přestupy. Zatímco ve var. B je tedy (po odečtení 3-minutového prodloužení přestupní vzdálenosti) 10-12-minutové zkrácení cestovní doby veřejnou dopravou mezi letištěm a osobním nádražím absolutní, ve var. A je třeba odečíst ztráty způsobené delší přestupní vzdáleností mezi halou letiště a železniční zastávkou a horší vazbou odsunutě polohy nádraží na strukturu města. Těmto rozdílům by mělo odpovídat i znatelně nižší numerické hodnocení var. A u tohoto kritéria.

Kritérium B8

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium B9

Shodně jako u kritéria A6 nesouhlasíme V 1. odrážce s koncem 2. odstavce ve znění *„což si vyžádá omezení provozu zejména regionálních vlaků, které budou muset být ukončovány na vhodných terminálech,“* (vysvětlení viz A6) a navrhujeme text změnit ve znění *„což si vyžádá prodloužení jízdních dob uvnitř ŽUB.“*

Na numerické hodnocení to podle našeho názoru nemá zásadní vliv.

Kritérium C1

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium C2

Nesouhlasíme s textem odrážky *„Význam přestupu mezi železničním a autobusovým nádražím“*, kde je uvedeno *„Vazba mezi vlakovou a autobusovou dálkovou přepravou existuje, ale není příliš významná. ... Proto bezprostřední návaznost obou nádraží není nutná a přináší úsporu spíše tehdy, dojde-li ke sloučení obou terminálů, což umožňuje varianta A – odsunutá,“* ačkoliv tuto kvalitu vykazují varianty obě. Navrhujeme text změnit ve znění *„Vazba mezi vlakovou a autobusovou dálkovou přepravou existuje, ale i když není příliš významná, s rozvojem IDS JMK a zkvalitňováním železniční dopravy roste. ... Bezprostřední návaznost obou nádraží je proto žádoucí, což umožňuje varianta A i B.“*

Na numerické hodnocení to podle našeho názoru nemá zásadní vliv.

Kritérium C3

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium C4

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium C5

V textovém hodnocení chybí seznam zásahů do chráněných památek, který byl řešitelským kolektivem var. B na vyžádání doplňován. Bude vhodné slovní hodnocení doplnit srovnávací tabulkou, ze které budou zjevné rozdíly v zásazích do jednotlivých objektů. Var. B vykazuje technickými požadavky limitovaný způsob rekonstrukce viaduktu Křenová, zatímco var. A zasahuje do chráněných památek v areálu Masná.

Rovněž tak by bylo dobré doplnit tabulku s výčtem ostatních jednotlivých objektů, obytných a ostatních. Nízké absolutní počty dotčených objektů obojího typu takové porovnání umožňují.

Verbální hodnocení podle našeho názoru nekorresponduje s numerickým hodnocením, které vykazuje relativně malý rozdíl, přestože počty dotčených objektů jsou v obou variantách procentuálně významně odlišné. Navrhujeme doplnit verbální hodnocení o uvedené tabulky, podle nich zkontrolovat již uvedené závěry a patřičně přizpůsobit numerické hodnocení tak, aby přiměřeně zohledňovalo rozdíly mezi variantami.

Kritérium C6

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium C7

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium C8

Z hodnocení zcela nevyplývá, zda autor analýzy zcela pochopil záměr řešitelského kolektivu var. B s využitím ulice Nádražní. V průvodní zprávě a v doplňujících textech var. B bylo uvedeno, že úsek mezi ulicemi Husovou a Masarykovou bude uzavřen pro průjezdnou IAD. Využití nynějšího přednádražního prostoru nebylo řešeno, avšak uzavřením průjezdu se tento prostor zklidní a i zde bude možné zřízení pěší zóny obdobně jako ve var. A. Podstatné pro humanizaci nynějšího přednádražního prostoru řešitelský kolektiv var. B považuje zprůchodnění celého prostoru pro pěší částečným odstraněním zábradlí v prostoru tramvajových zastávek, popř. změnou dispozice vstupů do městského podchodu, což lze ovšem řešit nezávisle výběru varianty.

Výhledové řešení ulice Nádražní lze tedy považovat za potenciálně obdobné v obou variantách. Ve var. B se však zjevně na ulici Nádražní bude pohybovat větší počet osob.

Zda mají tyto skutečnosti vliv na numerické hodnocení, nedokážeme z předloženého verbálního hodnocení zhodnotit.

Kritérium C9

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium C10

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium D1

Na str. 122 ve 2. odstavci se uvádí „*Ve variantě B bude uvažována vyvolaná investicí do infrastruktury města zřízení dvojité tramvajové zastávky na východním konci Nádražní ulice.*“ Sem za prvé patří „*na západním konci ulice*“, za druhé zde tato zastávka již existuje, pouze při výstavbě podzemní části nádraží bude stávající odstraněna a nová s větší šířkou středního nástupiště vybudována. Vzhledem k zanedbatelné výši nákladů kalkulovaných autorem analýzy

(25 mil. Kč) nemá případný odečet z autorovy kalkulace zásadní vliv na jím uvažovanou výši nákladů var. B.

Dále oceňujeme, že autoři odstranili nedostatek podkladů od autorů var. A, kteří mezi podklady nezařadili výši nákladů na začátek přeložky železniční tratě Brno – Přerov v úseku Brno-Slatina – Ponětovice, tj. až do místa, odkud dále do regionu obě varianty pokračují bez ohledu na výběr varianty přestavby ŽUB. Podle dohody autorských kolektivů z ledna t. r. měl popis var. A tuto položku zahrnovat.

Autorský kolektiv nesouhlasí s jinými „možnými scénáři“, uvedenými na přelomu stran 131 a 132. Tato řešení by vedla k významnému zhoršení atraktivity veřejné dopravy v širším regionu.

Kritérium D2

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium D3

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium D4

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Kritérium D5

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Příloha č. 1

Viz výše.

Příloha č. 2

Riziko představitele projektu (sponsor risk)

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko při výstavbě

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko překročení investičních nákladů

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko nenaplnění modelu financování

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko nedodržení harmonogramu výstavby

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko nedodržení projektových parametrů

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko podceněných nebo neprověřených stavebně technických komplikací

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko povolovacích a schvalovacích řízení a souladu s územním plánem

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko odvolacích řízení a soudních sporů na vydaná rozhodnutí, nesouhlas veřejnosti

S hodnocením varianty B nesouhlasíme. Na základě dobré znalosti prostředí s vysokou jistotou tvrdíme, že k „*blokování výstavby občanskými sdruženími*“ varianty B nedojde, protože tuto záležitost je možno v případě varianty B ošetřit dohodou s občanskými sdruženími. To snižuje pravděpodobnost vzniku rizika o jeden bod.

Menší je také pravděpodobnost odvolacích sporů jinými subjekty, protože u varianty B v obytné zástavbě nedochází k rozšiřování železniční tratě a jejího tělesa na opěrné zdi a tím ani k demolicím, ani ke zhoršení pohody bydlení. Rovněž to snižuje pravděpodobnost vzniku rizika o jeden bod.

Navrhujeme v hodnocení snížit pravděpodobnost vzniku rizika v pesimistickém případě o 1, v optimistickém případě o 2 body.

Environmentální riziko

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko památkové ochrany objektu k využití nebo rekonstrukci

Nesouhlasíme s hodnocením obou variant.

Při znalosti rozdílů variant A a B konstatujeme, že variantu A není možné hodnotit příznivěji než variantu B. Varianta A hrubě zasahuje do objemných památkově chráněných budov v areálu městských jatek na Masné ulici, kdežto varianta B pouze nahrazuje kamenný viadukt Křenová vzhledově podobným objektem s využitím původního materiálu, přičemž i varianta A pro zajištění podjízdových výšek MHD a IAD musí logicky mít záměr viadukt měnit.

Není nám jasné, jak pisatel dospěl k závěru, že ve variantě B se „*a priori počítá s vynětím vybraných objektů z památkové ochrany*“. V průvodní zprávě varianty B ani nikde jinde toto varianta B neuvádí, přičemž v prostoru dnešního hlavního nádraží varianta B zasahuje tytéž objekty jako varianta A a řeší je nikoli zásadně odlišným způsobem.

Navrhujeme proto změnit hodnocení tak, že v obou variantách bude pravděpodobnost vzniku stejná (úvahu výše hodnocení necháváme na zpracovateli) a dopady budou ve variantě A o jeden bod vyšší než ve variantě B (např. 2 a 3).

Riziko dosažení tržeb

Podle našich znalostí je dopad rizika u varianty A vyšší a to o jeden bod (tj. 2).

Riziko vyvolaných investičních nákladů MHD

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko vyvolaných provozních nákladů MHD

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko zvýšených nákladů za výkup nemovitostí

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko nedokončení rozvojového záměru

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko chybného politického rozhodnutí

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Rizika koordinační

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko jiných než očekávaných účinků projektu

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko prodloužení cestovní doby

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko zvýšení zranitelnosti kritické infrastruktury

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Riziko nehodovosti a přepravy nebezpečného nákladu

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Příloha č. 3

K hodnocení nemáme zásadní připomínky.

Příloha č. 4

Součástí varianty B není oblouk na jižním konci komárovské spojky, která se ve variantě ruší. Naopak součástí je nová trať na letišti.

Příloha č. 5

Netýká se var. B.

Příloha č. 6

- U fotografií 5.-6. nástupiště a jižního zhlaví – jsou přehozeny poslední věty komentářů (o budoucím využití plochy).
- Křížení s ulicí Kaštanová – Komentář má být „*V případě přeložení nákladního průtahu dojde ke zdvoukolejnění tratě a výstavbě mimoúrovňového křížení.*“