

ANALÝZA VARIANT PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Stanovisko klubu KSČM

Do rukou jsme dostali obsáhlý materiál, který byl sestaven zpracovateli na základě objednávky zadavatele, zastoupeného OÚPR MMB. Koncept způsobu hodnocení byl teoreticky podrobně vysvětlen a podložen a jako takový nevyvolává zásadní pochybnosti. Výsledky hodnocení jsou zpracovateli označené jako stabilní. Zdálo by se, že není co řešit a stačí vycházet z doporučení zpracovatele.

Stabilnost výsledku však pouze dokazuje, že těžiště vážnosti řešení nespočívá ve zvolených vahách přisouzených jednotlivým otázkám, ale závisí především na odpovědném a zejména objektivním posouzení předložených řešení. Zde se ukazuje, že zpracovatelé neměli dostatek času na objektivní posouzení (zejména u varianty A jim některé aspekty unikly) nebo že se podrobnost řešení obrátila proti zpracovateli (kritika nabídnutého řešení, přestože by i tam bylo možné využít jiného postupu, a shovívavost tam, kde řešení navrženo vůbec nebylo). Nedostatky v chápání jednotlivých přístupů jsou zjevné a předpokládáme, že se k nim budou vyjadřovat zpracovatelé.

Následující otázky považujeme za vhodné odstranit kvalifikovanými odpověďmi zpracovatele. Jinak snižují věrohodnost tohoto obširného dokumentu.

A) Kapitola 3.2 – Problematika nulové varianty

- identifikace varianty B s variantou „nulovou“ není na místě s ohledem na budování zcela nového nádražního objektu a přisouzení původní budově vedlejší funkce.

B) Kapitola 3.4 – Vstupní požadavky a předpoklady

– „*O to je bohužel porovnání obou variant těžší jak z hlediska detailů řešení, tak z hlediska kvantifikace účinků a přínosů varianty s nádražím podél Nádražní ulice.*“ – Z textu vyplývá snaha posuzovat variantu B z hlediska přínosů, hledisko negativ není zmíněno a ani se zřetelně neprojeví v celé analýze.

C) Kriterium okruh A.1 – Naplnění technických i provozních požadavků ...

– Otázka „úzkých hrdel“ není „spravedlivě“ konstatována pro variantu B. Tvrzení, že „*varianta A vyžaduje v cílovém stavu více novostaveb a přeložek*“ považujeme za nekorektní, vzhledem k předpokladu budování kolejíšť v nové niveletě na úseku původního i nového nádraží.

D) Kriterium A.3 – Propustnost uzlu ...

– Označit variantu B za výhodnější z hlediska propustnosti „*s ohledem na nevyjasněnou koncepci VRT v ČR*“ není na místě. Nelze vyvozovat relevantní závěry na základě neznámého výstupu. **I další části analýzy vyvolávají pochybnosti o tom, že je v ní uvažován dostatečný časový horizont, ke kterému celé řešení směřuje** (v některých bodech se akcentuje prakticky současný stav a nikoliv předpokládaný vývoj a předpokládaný stav). To, že varianta B „*nepředpokládá žádné změny v zapojení tratí*“, je považováno za klad nebo zápor?

E) Kriterium A.4 – Možnosti výhledového zapojení VRT

– Námět ve variantě B „*středního napojení VRT od Prahy tratí tunelem pod Špilberkem*“ působí velice avantgardně, ale vyčíslil někdo náklady?

F) Kriterium A.6 – Provozní omezení v průběhu výstavby ...

– Konstatovaný větší rozsah nákladní dopravy a případné ukončování regionálních vlaků v okrajových železničních stanicích není plně promítnuto do hodnocení cestovního času, přestože se jedná o významné časové období (tento časový horizont překlenuje pro občany velmi významné období)

G) Kriterium B.1 – Kvalita dopravní nabídky v rámci přestupního uzlu

– Domníváme se, že teze o prodloužení přepravních časů se nebude týkat ani východních, ani západních směrů, a navíc zde vznikne prostor pro nekolejovou hromadnou dopravu (může být dostatečně kapacitní a rychlejší, aniž se přivede do těsné blízkosti centra města, odkud bylo rozhodnuto ji s ohledem na ochranu životního prostředí vymístit)

– Vysvětlit tvrzení, že *volba druhu a způsobu obsluhy jižního centra je pro variantu B zcela nezávislá na obsluze ON* Organizaci dopravy v Jižním centru významně ovlivní nové vstupy dopravy individuální a hromadné regionální. Přivést tak významnou kapacitu autobusové dopravy opět „pod Petrov“ je z hlediska ekologie krajně nezodpovědné.

H) Kriterium B.2 – Kvalita z hlediska cestovních dob

– Vzdálenosti výstupů z nádraží ve vztahu k ústí Masarykovy ulice jsou zkreslené

– Z hlediska pracovních míst (a možná i významných institucí) je výhodnosti severní polohy nádraží (spoje na východ a západ nebudou významně delší) silně přehnané.

I) Kriterium B.3 – Parametry docházkových a přestupních vzdáleností

– **Parametry dostupnosti** jsou ještě řešitelné v rámci jednotlivých návrhů. Přesto je třeba upozornit na to, že varianta B připouští významně vyšší koncentraci osob, a to s různými cíly. To samo o sobě zhoršuje komfort přestupů, časové řešení a přináší i bezpečnostní rizika

– **Autobus** a trolejbus – „*varianta B není na jeho výstavbě však vůbec závislá časově ani nákladově*“ – Vedení autobusové dopravy Úzkou ulicí však není z hlediska celkového konceptu uzlu vhodné. Zůstane-li, pak má **nezanedbatelný vliv na pěší dostupnost!**

– **Příměstský a meziměstský autobus** – posouzení varianty B zcela odbyto : nádraží u Grandu není ovlivněno, ale nelze zvyšovat jeho kapacitu; nové „stanoviště“ na Uhelné bude vyvolaným nákladem a navíc není zřejmě dostatečně kapacitní a **zavléká již odsunutou dopravu zpět do pěších prostor**

J) Kriterium B.5 – Vliv na přepravní proudy IDS

– Tvrzení, že „*je jednoznačně důležitější preferovat polohu nádraží před parkovacími možnostmi*“ má svá omezení ve vzdálenější budoucnosti. Nové řešení však musí řešit komfortní nabídku a nebo alespoň poskytovat územní potenciál, což varianta B neřeší

uspokojivě. „Zhoršení kvality služby“ pro regionální dopravu ve variantě A je velmi diskutabilní. Např. ve vztahu ke kulturním památkám se nabízí i komerční prostor na vyhlídkové jízdy (viz v Praze)

K) Kriterium B.6 – Vazba na autobusovou dopravu

– Tvrzení, že „přesun hlavního nádraží k chybně lokalizovanému autobusovému nádraží lze považovat za systémové pochybení“, není řádně zdůvodněno. V jakém světle jsou pak důvody pro přesun autobusového nádraží k nové budově nádraží vlakového, řešíme-li ochranu životního prostředí v centru města?

L) Kriterium B.9 – Vliv etap výstavby na funkčnost systému

– **Průběh výstavby** – konstatováno očekávání skluzu u varianty A, skluz dokončení realizace podle varianty B se však může významně odlišit nejen nákladově, ale i v celkovém dopadu na život města. Navíc u varianty B není prokázána funkčnost uzlu během výstavby a náklady stavbou vyvolané na její zajištění.

M) Kriterium C.1 – Rozvojový potenciál ...

– **Vliv na návštěvnost** - Varování ve smyslu „opuštěného historického centra obydleného sociálně nejslabšími vrstvami obyvatel“ není podloženo. Dokumenty Jihomoravského kraje hovoří o problematice suburbanizace, tato se však obecně netýká historického centra města, jehož problémem nemůže být obydlení sociálně nejslabšími vrstvami obyvatel, protože tomu neodpovídá ani současný trend, ani předpoklady dalšího vývoje. Cílové nájemné v městě Brně pro dosavadní I. kategorii od 1.1.2010 je minimálně 56,- Kč/m²/měsíc, zatímco pro katastrální území v historickém jádru dosahuje 86,- Kč/m²/měsíc. Je paradoxní, že tato úroveň má být dosahována i v nejsevernějších částech města (k.ú. Řečkovice). Pak je na místě se zvažovat, zda obyvatelé budou vystaveni prodloužení doby cestování MHD a nebudou požadovat komfort pro individuální dopravu.

– **Vliv záplavového území** – nelze omezit pouze na vlastní budovu nádraží (údajně nepřesně uvedena kritická nadmořská výška) a navíc je zde opomenuta skutečnost, že u varianty B jsou obě kusé koleje podzemního kolejiště včetně haly(!) hluboko pod hladinou Q100. Téma záplav je nedílnou součástí konceptu Povodí Moravy a zde nebyly posouzeny rozdíly v náročnosti ochrany staveb a celého území.

– **Rozsah ploch pro obchodní využití** – Bilanci využitelných ploch ve variantě B nelze považovat za výhodnější, pokud má být řešen komplex dopravních vazeb. Potenciálně uvolněné plochy (ÚAN Zvonařka) budou sice i zde k dispozici, ale budou v periferní poloze. „Obdobnost atraktivity rozvojových ploch jižní čtvrti“ není pro obě varianty prokazatelně obdobná, vylučuje se zázemí za nádražím v jižní poloze (včetně bariér). Není v zájmu města nerealizovat scénář rozvoje jižního území (rozhodně ne dlouhodobě – co zde znamená 10 let?).

– **Rozsah navržené zeleně** – Srovnání parkové zeleně podél nebo s využitím historického železničního viaduktu je to podceněno, zejména z hlediska prostupnosti území směrem na pobřeží Svatky. Varianta parku s vodní plochou v těsném kontaktu nákladového nádraží se nejvíce smysluplná. Odkazy na tržní relevanci záměru jsou nepatřičné, náklady nesouvisí přímo s realizovanou přestavbou a jedná se o pozemky ve vlastnictví státu

N) Kriterium C.3 – Kvalita dopravní nabídky v rámci přestupního uzlu

– **Potenciál zmenšit rozsah bariér** – Konstatování „*rozsah železničních bariér je v obou variantách snížen významně*“ a zejména „*obě urbanistická řešení jsou si natolik podobná, že se jejich hodnocení nebude lišit*“ považujeme za téměř nehorázné. Prostor uvolněný spojnicemi s původním nádražím a zejména historického železničního viaduktu je zcela nesrovnatelný s kosmetikou pěší průchodnosti nového nádraží v přisunuté poloze. Označit nový městský park označit za „*svým způsobem také bariéru*“ už zavání umanutostí.

O) Kriterium C.8 – Dopravní zatížení ulice Nádražní

– **Únosnost dopravního zatížení** – Pokud je v příznivější variantě A hluková zátěž nad mezní hodnotou hlukového ukazatele, pak je zásadní, že přináší alespoň nějaké zlepšení. V širším okolí ulice Nádražní ve variantě B hrozí významné zvýšení této zátěže vzhledem budovaným dopravním vazbám.

P) Kriterium D.1 – Očekávané náklady

– **PPP projekty** – polemika s tím, že u nákladů nesených soukromým sektorem „*nejde o snížení nákladů*“ nebere v úvahu, že se v dalších částech analýzy vysoce vyzdvihuje riziko vynakládání prostředků z rozpočtu města. Nelze přece očekávat, že náklady nesené soukromým sektorem nebudou zajištěny analýzou rentability. Potenciál PPP projektů je příznivým signálem pro snižování rizik samotné základního projektu

– **Cenová mapa** – odkazovat se na rozdíly cen v jedné lokalitě podle cenové mapy je nepochopením principů tvorby cenové mapy a jejího dopadu na skutečně sjednávané ceny. Podstatné však je bagatelizování majetkových změn při variantě B, protože tvrzení, že „*řešení ŽUB bude probíhat převážně na stávajících dopravních plochách*“, nebere v úvahu, že jižní poloha nádraží je v zásadě budována na dopravním tělese železnic. Srovnatelnost zabíraných ploch souvisejících staveb není v analýze zřetelná.

– **Investiční náklady** a návazné nutné provozní náklady nejsou dostatečně srovnatelně prokázány. Velmi významně se např. může projevit období provádění jednotlivých etap stavby a její posun v časové ose.

Q) Kriterium D.2 – Očekávané přínosy

– **Galerie Vaňkovka** – není argumentem, vznikla za zcela výjimečných podmínek v historickém průmyslovém areálu z hlediska snížení nákladů v obou variantách by mělo být „*kroceno*“ tím, že prostor pro komercializaci území je k dispozici v obou variantách a jejich využití je kriteriem mimo problematiku polohy nádraží.

– **Zvýšení atraktivity železniční dopravy** – zavedení průjezdných vlaků je novou nabídkou, která snižuje význam pěší dostupnosti centra města.

R) Kriterium D.3 – Efektivita investice

– Vzhledem k nízkému stupni zdůvodnění srovnatelnosti investic v obou variantách není hodnocení věrohodné a vyžaduje kompletní přepracování na základě verifikovaných a srovnatelných dat

S) Kriterium D.5 – Náklady

– Neuvažovat náklady odvozené z přestavby ŽUB ve variantě B není zodpovědné. Např. odkazují na připomínku OI MMB ve vztahu ke stávajícím inženýrským sítím, přednesenou na výrobním výboru.

T) Kapitola 6 – Analýza rizik

– Analýza rizik vyžaduje zcela nové zpracování na základě objektivizace všech dosavadních závěrů učiněných zpracovatelem. Pro posouzení vlivu nově zpracovaných rizik bude nezbytné získat od zpracovatelů obou variant jejich rozbor nastolených rizik a způsobů, jak jim čelit. Posuzování „politických rizik“ překračuje hodnotící předpoklady zpracovatele.

U) Závěr

Závěrem nezbývá, než poděkovat zpracovatelům za to, že přenesli argumentaci obou variant řešení „na jednu hromadu“. Nedostatkem této práce se jeví, že ze dvou hromad si vybrali pouze některé informace. S handikepem nesrovnatelné podrobnosti se vyrovnali tak, že uvedené skutečnosti podrobili ostré (někde se jeví, že i zaujaté) kritice, zatímco na druhé straně neřešené téma přecházeli shovívavě. Z celou analýzou se prolíná určitá předpojatost pro variantu v blízkosti městského centra, i když by práci spíše slušela „zvědavost“, co z analýze vyjde.

Považujeme za nezbytné, aby se zpracovatel lépe vyrovnal s poskytnutými údaji a uvedl je do srovnatelných relací. To souvisí s hodnocením věcných dopadů i financování investic i provozu, a to nejen hotového díla, ale i během stavby. U některých popsanych problémů (průchodnosti, záplavová problematika) by se zpracovatel mohl pokusit naznačit východiska.

Vyjádření jsou směřována na vlastní zpracování analýzy a nelze z nich předjímat postoj klubu při politickém rozhodování.

ANALÝZA v předložené podobě pro nás **NENÍ PŘIJATELNÁ**, přestože se honosí tím, jak jsou její závěry stabilní.

V Brně, 6.srpna 2007

Ing.Pavel Březa, v.r.
Předseda Klubu KSČM v ZMB