



Designed by Arch.Design

Magistrát města Brna
Odbor územního plánování a rozvoje
Ing. Dana Wendscheová, Ph.D.
vedoucí odboru
Kounicova 67
601 67 Brno

váš dopis zn. / ze dne
OÚPR/V-337/07/Mach

naše značka

vyřizuje
Ing. arch. Jaroslav Dokoupil

v Brně dne
8. 8. 2007

Věc: Analýza variant přestavby ŽUB – připomínky Arch.Design s.r.o.

Obecně:

Celým dokumentem Analýzy se prolíná nepochopení struktury města Brna, úlohy železničního uzlu a jeho rozvoje. Přeceňování role historického jádra města, které zpracovatel analýzy chybně ztotožňuje se skutečným centrem města, ovlivňuje úhel pohledu na řadu kritérií, a to nejenom urbanistických.

Historické jádro města, vymezené tzv. hradebním okruhem, je lemováno sekundárním prstencem kompaktní zástavby, vzniklým na přelomu 19. a 20. století, který se právě v jižním segmentu města vlivem bariérového efektu chaotického železničního uzlu plně nerozvinul. Cílem urbanistického řešení přestavby železničního uzlu je tento stav napravit a strukturu města vyvážit. Právě soulad zájmů dopravních a urbanistických představuje jedinečnou příležitost uskutečnit přestavbu železničního uzlu ku prospěchu všech partnerů.

Konkrétní připomínky.

B. Kvalita systému veřejné dopravy a jeho návaznost na síť pro individuální dopravu

B1 -. Kvalita dopravní nabídky v rámci přestupního uzlu u hlavního osobního nádraží A/B.60/7.80

Současné orientační rozložení cílů:

Zde uváděný současný poměr přestupu vlak – tram cca 31.000 : 18 500 cestujících/denně není možné považovat za směrný i pro budoucí řešení, protože dnes u osobního nádraží v komfortní docházkové vzdálenosti jiná VHD neexistuje.

Průměrné provozní náklady:

Ocenění vícenákladů DPmB ve výši 105 mil.Kč (tram) + 45 mil.Kč bus, Tbus vychází z mylného předpokladu, že tato media slouží pouze osobnímu nádraží. Tratě a linky jimi vedené jsou ale průjezdné obsluhují jak oblast tzv. jižního centra (Trnitá, Opuštěná, bulvár), tak navazují městské čtvrtě směrem na jih. Uvedené náklady je tedy nutné redukovat na skutečně čisté vícenáklady pouze pro ON.

KANCELÁŘ BRNO

Stránského 39, 616 00 Brno
telefon +420 541 420 910
fax +420 541 420 913

KANCELÁŘ PRAHA

Ohradní 2b/1424, 140 00 Praha 4
telefon +420 261 099 360
fax +420 261 099 359

Arch.Design, s.r.o.

IČO: 25764314 ■ DIČ: CZ25764314
Spol. s r.o. zapsána v obchodním rejstříku krajského
obchodního soudu v Brně, reg. Oddíl C, vložka 43305

B2. Kvalita navrženého řešení z hlediska cestovních dob...

A/B 4.60/7.80

Nesouhlasíme s názorem, že dojezdové časy vlakové dopravy na obě polohy nádraží jsou shodné. Pro určité směry (Vlára) přináší odsunutá poloha významné zkrácení jízdní doby a lepší nabídku pro zapojení do systému VHD.

B3. Parametry docházkových a přestupních vzdáleností včetně překonávání výškových úrovní

A/B 4.60/5.80

Vzdálenost přisunutí polohy od prostředků MHD:**Tramvaj.**

Není zohledněna skutečnost, že kumulace 7 linek vedených zastávkou Nové sady bude vyžadovat komplikované uspořádání nástupišť, což může skutečné docházkové vzdálenosti prodloužit a zhoršit přehlednost pro cestující.

Příměstský a meziměstský autobus.

Není zohledněn negativní dopad zatahování autobusové dopravy do blízkosti historického jádra města do prostoru nového ON, navíc varianta B nezapočítává náklady na městskou infrastrukturu, takže pro ně není ani zajištěn komfortní příjezd.

C.- Možnosti urbanizace jižní části města a celoměstské souvislosti:**C.1. Rozvojový potenciál variant řešení**

A/B 7.25/7.75

V kritériu není zohledněn dopad významně většího rozsahu ploch železnice varianty B (ponechání přerovky, nákladového průtahu a jejich mimoúrovňového křížení) v rozvojovém území a jeho dopad jak na velikost rozvojových ploch, tak jejich dostupnost. Plochy západně od Svatky není ve variantě B možné kvalitně rozvíjet a využívat.

Do rozvojového potenciálu varianty A je nutno započítat také plochy v oblasti Křenové a Cejlu, jejichž přestavba je dnes brzděna existencí železnice a jejími dopady do území.

Chybně je vyhodnocen vliv záplavového území. Zpracovatel si zřejmě neuvědomil, že podzemní část osobního nádraží ve variantě B (4 kusé koleje v úrovni -1PP.) je celá včetně haly a technologií hluboko pod úrovní Q100. (připomínka platí i pro A3.)

C 2. Potenciál komerčního využití samotné drážní budovy:

A/B 7.98/8.53

Zdá se, že komerční plochy v odbavovací hale ve variantě A byly posuzovatelem přehlédnuty, nebyly vůbec započítány plochy z přemostění nádraží nabízející rozsáhlé komerční příležitosti.

C 4. Významnost bariérového efektu.

A/B 6.83/6.68

Zpracovatel zcela pominul skutečnost, že nákladový průtah klesá kvůli mimoúrovňovému křížení s přerovkou na úroveň terénu a území podél Svatky a zejména západně od ní rozdělují obtížně překročitelnou bariérou.

Hodnocení městského parku na území uvolňovaném dráhou ve variantě A jako „svým způsobem bariéry“ je obtížně přijatelné a tendenční.

C 5. Kvalita navazujícího řešení silniční sítě.

A/B 5.02/5.48

Hodnocení zpracovatele je mylné. Zpracovatel zcela pominul mimoúrovňové křížení nákladového průtah s přerovkou, kde nákladový průtah na terénu brání vedení obslužných komunikací podél řeky Svratky, zejména sběrné komunikace Vodařská.

Ponechání přerovské trati v její dnešní stopě v variantě B významně komplikuje a násobně prodražuje vedení velkého městského okruhu v úseku Komárov – Jihlavská, kde v variantě A může být veden prakticky po terénu a integrován do stavby železničního uzlu.

C 10. Vlastnické vztahy v území a nakládání se stávajícími objekty včetně případných náhrad:

A/B 7.38/7.63

Hodnocení je zcela mylné. Varianta A má pravomocné územní rozhodnutí, což předpokládá zásadní vyřešení vlastnických vztahů. Varianta B neobsahuje náhradu (přemístění) za rušený servisní provoz autobusového nádraží na dnešní ulici Rosické.

D – Finanční udržitelnost a příležitosti pro zapojení evropských fondů:

D 1. Očekávané náklady.

A/B 4.00/5.00

Investiční náročnost variant

Zde se vyskytují zcela zásadní chyby ovlivňující výsledek hodnocení.

- A. k variantě A byl dopočítán investiční náklad na modernizaci úseku Brno – Poběžovice ve výši 2.2 mld., který není nutnou součástí přestavby ŽUB.
- B. Nezahrnuje náklady na městskou infrastrukturu rozvojových území, které by s ohledem na vyváženost a srovnatelnost ostatních kritérií (možnosti urbanizace, kvalita systému veřejné dopravy) měly být započítány stejně v obou variantách.

Provozní náklady variant.

Vzhledem k výrazně většímu rozsahu tratí v variantě B je nutné započítat vyšší provozní náklady na jejich provoz a údržbu.

Náklady provozovatelů dopravy.

Celkové navýšení nákladů dopravního podniku města Brna o 150 mil Kč/rok vychází z předpokladu, že tramvaje jezdí pouze k osobnímu nádraží, což je zásadní nepochopení celého záměru. Tramvajové trasy obsluhující ON v variantě A pokračují směrem na jih ulicemi Plotní, Svatopetrská, respektive Vodařská, Kšírova a obsluhují celou jižní rozvojovou oblast města bez ohledu na polohu nádraží. Proto jsou součástí urbanistického řešení obou variant. Není tedy možné jejich provozování připočítat pouze k tíži varianty A.

Vyvolané náklady v průběhu výstavby.

Nejsou započítány potřebné na udržení provozu města zejména VHD po dobu výstavby ON.

Ocenění újmy cestujících

Není započítána újma cestujících MHD v průběhu výstavby ON v přisunutě poloze var. B, v prostoru ulice Nádražní – Husova – Hybešova.

D 5. Náklady z rozpočtu města

A/B 3.00/8.20

Tím, že není uvažováno s investicemi do městské infrastruktury ve variantě B, které by měly vytvořit podmínky pro kvalitní rozvoj území srovnatelný pro obě varianty, je celé kritérium posuzováno chybně.

7. Posouzení variant projektu za zadavatelem vybraných hledisek.

7.4. Posouzení variant z hlediska výhodnosti pro občany města Brna i cestující.

Závěrečné hodnocení nezohledňuje vůbec lepší dostupnost osobního nádraží ve variantě A pro cestující ze směrů Přerov, Veselí a Břeclav.

Význam přikládáný úzké vazbě varianty b na historické jádro vyhází z nepochopení urbanistické struktury města. Historické jádro není hlavním pracovištěm ani obchodním domem města ani hlavním cílem cestujících. Historické jádro je pouze dílčí částí kompaktního centra města vymezeného zhruba středním dopravním okruhem – ulice Poříčí, Opuštěná, Křenová, Koliště, Štefánkova, Kotlářská, Úvoz, Mendlovo náměstí a cílem jeho rozšíření směrem východním tzv. Novou městskou třídou. Právě na tečnu k takto chápanému urbanistickému jádru města umisťují územní plány nové osobní nádraží již od roku 1926.

Ing.arch Jaroslav Dokoupil
Hlavní architekt společnosti, prokurista
Vedoucí zpracovatelského týmu