

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 5 – Přípomínky Mgr. Martina Andera, Ph.D., člena Výboru SP ŽUB, k porovnání variant ŽUB z hlediska územních dopadů

30. 9. 2016, od 10:00 hodin

sál Rady města Brna na Nové radnici, Dominikánské náměstí 1, Brno

Přípomínky Mgr. Martina Andera, Ph.D., člena Výboru SP ŽUB, k porovnání variant ŽUB z hlediska územních dopadů

1.2 Popis variant ŽUB

Varianta A-Řeka

Není zřejmé, z čeho plyne, že zapojení chrlické trati do ŽUB bude realizováno pod Svitavou. Technické podklady, které byly dosud k dispozici členům VSP ŽUB obsahují informaci o překročení řeky Svitavy estakádou a teprve následně zaústěním do tunelu. U zmínky o nutnosti demolovat významný objekt (a7) chybí informace, že jde o památkově chráněnou budovu.

Varianta B-Petrov

U popisu dopadu (b1) chybí zmínka o možném přínosu demolice komerčního zařízení, protože může být významným potenciálem rozvoje (místem pro doplnění komerčních služeb ve vyšší kvalitě, v přímé vazbě na přestupní uzel – obdobně jako ve Vídni, Lipsku či jinde v Evropě).

V případě střetu (b4) nejde o střet s koncepcí rozvoje města, ale pouze o střet s návrhovaným funkčním využitím v daném místě (na této lokalitě rozhodně nestojí koncepce rozvoje celého města).

Varianta BP-Bez projektu:

Není důvod, proč se v popisu této varianty zmiňuje nesoulad jiné varianty (var. B) s územním plánem.

Varianta VRT B-Petrov

- Chybí informace, že tato varianta je zanesena v nadřazené územněplánovací dokumentaci (ZÚR JMK) formou územní rezervy, a tudíž obce, kterými prochází, mají zákonnou povinnost tuto rezervu bezodkladně promítnout do svých územních plánů.
- Uvedené tvrzení „úvrať je ve směru Praha – Přerov“ není pravdivé. V této variantě je směr Praha-Přerov přímý, úvrať je v nejméně vytíženém směru „Přerov-Vídeň“.

- Ani tvrzení „Součástí řešení je podzemní přestupní uzel pod Petrovem“ není přesné. Součástí řešení je podzemní stanice podél ulice Nové sady a Nádražní, nikoli podzemní přestupní uzel, neboť ostatní systémy VHD (tramvaje, vlaky, trolejbusy, autobusy) jsou vedeny po povrchu.

2. Shoda s územním plánem

2.1 Varianty ŽUB ve vztahu k platnému ÚPMB

Varianta B:

Tvrzení „Návrh řešení varianty B Petrov je oproti původním předpokladům řešení platného ÚPMB v rozporu s urbanistickou koncepcí rozvoje města a má zásadní dopad do koncepce systémů města, resp. vyžaduje jiné řešení jejich koncepce. To znamená, že variantu B Petrov není možné řešit změnou ÚPMB, ale prověřením v novém územním plánu.“ je velmi sporné. Pokud by byla pravda, že zachování nádraží v současné poloze na jižním okraji historického jádra města vyžaduje úplně jinou podobu koncepce systémů města, pak to znamenalo, že veškeré klíčové prvky např. dopravní koncepce města jsou nastaveny na jinou polohu nádraží, a tedy je do doby realizace přesunu nádraží nelze vůbec realizovat, neboť by město koncepčně dopravně nefungovalo. To se však neděje a významné dopravní stavby ve městě (VMO, nové tramvajové tratě apod.) se běžně plánují, projektují a stavějí (protože ve skutečnosti na ně poloha hlavního železničního nádraží nemá žádný vliv). Autoři této formulace své tvrzení nijak nedokládají, neargumentují konkrétními stavbami, prvky koncepce, které by v případě zachování nádraží ve stávající poloze při jižním okraji historického centra, nebylo možné realizovat. Tvrzení o „nemožnosti řešit variantu B změnou územního plánu“ také není nijak doloženo. Přitom v minulosti (2005) byla poloha nádraží měněna formou změny územního plánu, přestože šlo o významnou změnu polohy, včetně dopadů do navazujících systémů tras IAD, MHD, funkčního využití území apod. S tvrzením tedy nesouhlasím a požaduji jeho úpravu tak, aby nepředjímala formu, jakou bude územní plán upraven do podoby, která bude realizaci varianty B umožňovat.

Varinata Bez Projektu:

Vůči tvrzení „Návrh řešení varianty „Bez projektu“ jako trvalé řešení je oproti původním předpokladům řešení platného ÚPMB v rozporu s urbanistickou koncepcí rozvoje města a má zásadní dopad do koncepce systémů města, resp. vyžaduje jiné řešení jejich koncepce. To znamená, že variantu „Bez projektu“ není možné řešit změnou ÚPMB, ale prověřením v novém územním plánu.“ platí stejná výhrada jako v předchozím případě. Autoři hodnocení by měli konkrétně doložit, které systémy a koncepce budou v takovém případě vyžadovat změny. Jinak je tvrzení nevěrohodné.

2.2. Metodika výběru střetů

Tvrzení „Územní střety jsou místa kolize vedení variant tras ŽUB s koncepcí územního plánu.“ je nesrozumitelné. Bez věrohodné definice toho, co je „koncepce územního plánu“, není transparentní a kontrolovatelné, co je dále označováno za střet (územní střet). Navíc definice „střetu (územního střetu)“ v kapitole 1.1 o „koncepci územního plánu“ vůbec nehovoří. Metodologii a terminologii v celém dokumentu je tedy třeba sjednotit, jinak je celé vyhodnocení nevěrohodné.

2.3. Hodnocení variant podle střetů

Varianta A

Tvrzení „Ve variantě A Řeka, která vychází z územního plánu, se střety s územním plánem, jak jsou popsány v metodice hodnocení střetů výše, nevyskytují.“ není pravdivé a vyvolává dojem, že posuzovatel se důkladně nezabýval územními střety varianty A a spokojil se s konstatováním, že vše je v souladu s ÚPMB. Dle Metodiky výběru střetů ve výše uvedeném odstavci 2.2 jsou jako střety hodnoceny také „zásahy do vymezených prvků ÚSES.“ V případě varianty A je třeba jako takový střet bezpochyby vyhodnotit výstavbu mostu přes řeku Svratku na jižním zhlaví nového hlavního nádraží. Most bude mít šířku 143m. Přestože je plánován v kolmém směru ke koridoru ÚSES podél řeky, zastínění koridoru v této délce (tedy cca 140m) je závažným zásahem do přírodního režimu, a tedy mělo být vyhodnoceno jako střet. Co se týče odchýlení od platného územního plánu, varianta A obsahuje také řadu návrhových staveb, které nejsou s ÚPMB v souladu, jde však o stavby vyvolané navazující městské infrastruktury. Například jižní segment VMO je v této variantě plánován po jižní straně přerovské trati, stejně tak jako zakončení tramvajové tratě z Bulváru je plánováno jinde, než předpokládá stávající platný územní plán. Je třeba rozhodnout, zda i tyto vyvolané územní střety by nebylo vhodné do hodnocení zmínit za účelem zvýšení jeho věrohodnosti.

Varianta B

(b1)

- „Zachování nádraží ve stávající poloze brání realizovat koncepci zeleně jak je navržena územním plánem. Plán na propojení centra města s řekou, v koridoru dnešní železnice, tak podle územního plánu nelze realizovat.“ Bylo by korektní uvést, že tato varianta umožňuje realizovat koncepci zeleně, včetně plánu na propojení centra města s řekou, v jiné podobě (viz např. vítězný návrh mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna)
- „Varianta řešení s obloukem 500m znamená demolice v plochách stávající občanské vybavenosti a tedy významný územní dopad a střet s územním plánem.“ Hodnocení je příliš paušální a schematické. Naopak, varianta B500 umožňuje mnohem lépe rozvinout komerční potenciál území a navázat obchodní služby přímo na nádraží a přestupní uzel veřejné dopravy, smíšené funkční využití území včetně obchodu a služeb tedy může být tímto návrhem zachováno a dokonce podpořeno.

(b3)

„b3 - střet s návrhovou plochou pro hromadnou rekreaci, sport a zábavu. Střet se železnicí znemožňuje využití plochy prakticky v celém rozsahu. Jedná se o střet s návrhovou plochou, která je určena k rozvoji rekreačních funkcí. Součástí navržených ploch rekreace je i zahrádková kolonie, která je na pozemcích ve vlastnictví ČD. Vzhledem k charakteru vlastnických vztahů a významu zahrádkářské kolonie v tomto území není dále níže samostatně hodnoceno. „Hodnocení není korektní, neboť zamlčuje fakt, že OUPR MMB pořídil již v roce 2011 urbanistickou studii, která navrhuje jiné využití území, a to převážně pro smíšené plochy služeb a obchodu (včetně pozemků zmiňované zahrádkářské kolonie). Tato studie byla podkladem nejen pro Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB, ale také pro aktuálně pořizovanou změnu územního plánu. Nejedná se tedy o žádný střet s koncepcí, pokud tato koncepce může být měněna změnou územního plánu.

(b4) – totéž co uvedeno u (b3), nejde o střet s koncepcí územního plánu.

(b7)

„b7 - střet s plochou krajinné zeleně, biocentrem. (Týká se všech podvariant mimo B1f). Územní střet představuje zásah do plochy zeleně v délce 800m. Střet s územním plánem je současně zásah do vymezeného prvku úses. Znehodnocena bude část plochy na okraji území. PR Černovický hájek by měla zůstat nezasažená.“ Hodnocení nevěrohodné. Jednak zásah do chráněných ploch je okrajový, podél hranice plochy, což by bylo korektní zmínit. Za druhé, plocha ÚSES je aktuálně řešena z hlediska její změny v UPMB (dokonce zde byla z důvodu řešení mnohem razantnějšího plánovaného střetu s vedení Bratislavské radiály pořízena Územní studie, která hledala jiné vymezení Regionálního biocentra). Navíc, je-li konstatováno, že přírodní rezervace by měla zůstat nezasažená, mělo by se to projevit do hodnocení dopadů do životního prostředí. Střet se zelení zde je skutečně řešitelný hledáním vhodného detailního trasování v navazujících projektových stupních.

2.5 Hodnocení střetů ve variantách VRT

Je potřeba v posouzení zohlednit situaci po vydání ZÚR JMK v říjnu 2016, kde obě varianty jsou zaneseny formou územních rezerv, které mají obce (včetně města Brna) ze zákona povinnost bezodkladně promítnout do svých územních plánů.

3. Významné dopady do území

3.1 Metodika hodnocení dopadů do území

V metodice se uvádí, že dopadem do území se rozumí konflikt s faktickým stavem v území. Přesto v tabulce návrhu hodnocení významnosti dopadů se za dopady s nulovým významem, mají považovat: „Demolice, které jsou v území již navrženy, Výstavba v záplavovém území – (je zpracovaný generel)“. S tímto postupem nelze vyjádřit souhlas, neboť je v rozporu s výše uvedenou definicí územního dopadu. To, že demolice jsou navrženy neznamená, že vliv faktického dopadu do stávajícího stavu v území je nulový. Stejně tak fakt, že je zpracován generel odvodnění, tedy plán budoucí výstavby protipovodňových opatření, neznamená, že v době výstavby budou PPO již realizována a tedy jejich dopad (ohrožení) bude nulový. To je třeba v metodice hodnocení zohlednit.

3.2 Významné územní dopady variant ŽUB

Varianta A

(a4) Nesouhlasím s hodnocením dopadu na stávající lokalitu bydlení v délce zhruba 1 km v kategorii málo významný zásah (stupeň 1). Ve srovnání např. s územními dopady b9, nebo b11, které jsou hodnoceny na stejném stupni, tedy 1, je to jen velmi těžko obhajitelné.

Varianta B

(b1) – zásadně nesouhlasím s hodnocením případné demolice OD Tesco jako s významným negativním zásahem do území. Tento krok naopak otevírá možnosti, jak velmi málo hodnotnou architekturu druhé poloviny 20. století nahradit v daném místě moderní nádražní budovou s integrovanou nabídkou komerčních služeb, které moderní přestupní terminál v centru města nabízí (viz nádraží ve Vídni, Lipsku apod.). Dopad tedy může být hodnocen jako významný, ale určitě ne jako negativní, ale jako pozitivní (tedy +) s velkým rozvojovým potenciálem pro město.

3.5 Významné územní dopady ve variantách VRT

V hodnocení je nelogické jako souhrnnou hodnotu (která se následně porovnává) uvádět aritmetický průměr, neboť ten nijak nereflektuje množství zásahů, které trasa vyvolává.

Připomínky ke SWOT analýze variant

Koncepčně:

1. Je nevěrohodné a nelogické, aby body uváděné v Silných stránkách variant BP a B obsahovaly zároveň jako druhou část věty slabé stránky či hrozby uvedené varianty. Tím se popírá smysl SWOT jako analytického nástroje a stává se z něj pouhé rétorické cvičení. V tomto směru je SWOT potřeba upravit.
2. Není logické, aby v Silných stránkách (např. u varianty A) byla uváděna tvrzení, pracující s odhadem budoucího vývoje. Taková tvrzení patří do kapitoly Příležitosti, nikoli do Silných stránek, které mají popisovat aktuální, nezpochybnitelné vlastnosti návrhu (varianty). Totéž platí o Slabých stránkách a Hrozbách.

Varianty BP

Slabé stránky:

Tvrzení „v oblasti Jižního centra vznikne předpoklad pro vytvoření polyfunkční struktury s velmi nízkým, až okrajovým zastoupením podílu bydlení“ není nijak doloženo. Není zřejmé, z čeho plyne, neboť stávající územní plán svými regulativy vyžaduje vytváření smíšených ploch jádrových s podílem bydlením. Zóny bydlení v relativně blízkých plochách k drážním pozemkům v okolí existují již nyní.

Varianty A

Silné stránky:

Tvrzení „Jižní centrum nabídne prostor pro využití maximálního potenciálu zóny a vytvoření polyfunkční městské struktury s vysokým (v porovnání s ostatními variantami nejvyšším) podílem bydlení“ není obhajitelné, neboť v rámci Prověření územních dopadů variant ŽUB byly prověřovány pouze hypotézy rozvoje v jiných variantách, nebyla cíleně hledána nejlepší (nejefektivnější řešení územního rozvoje ve variantě B, viz porovnání hypotézy s výsledky mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna). Nelze tedy nezpochybnitelně tvrdit, že potenciál nabízený variantou A je maximální, či že má nejvyšší potenciál podílu bydlení. Formulace je třeba volit tak, aby respektovaly předpoklady, se kterými byla vytvořena podkladová studie.

Slabé stránky:

Chybí zde konstatování faktu, že historické centrum města se dostane mimo patnáctiminutový okruh pohodlné pěší dostupnosti z hlavního nádraží (odůvodnění důležitosti: z průzkumu dopravních vztahů plyne, že celá čtvrtina lidí přijíždějících na současné hl. nádraží pokračuje dále pěšky).

Příležitosti:

Tvrzení „může znamenat odliv obyvatel z okrajových zón města, přilehlých obcí, či z kraje, podpoří efekt snížení podílu suburbanizace a urban-sprawlu“ je už příliš odvážné a nedoložené. Cenová hladina bytů v bezprostřední blízkosti centra Brna nikdy nebude stejná ani srovnatelná s cenami obdobně velkých bytů v přilehlých obcích či kraji, stejně tak jako jižní centrum v této variantě jistě nenabídne formy bydlení typické

pro suburbia (rodinné domy s vlastní zahradou). Tvrzení je tedy třeba přeformulovat, či doložit odkazem na příslušné studie, které by oprávněnost tohoto očekávání založily.

Hrozby:

Mezi Hrozby této varianty jistě patří hrozba zástavby rozvojových ploch jižního centra nekvalitní architekturou s nízkým podílem bydlení (např. z důvodu nedostatečných regulací v území ze strany města). Již nyní je v území připraveno několik projektů (ve fázi územního řízení), které mají charakter zábavně-obchodního centra či administrativních budov bez podílu bydlení. Zároveň tlak na rychlou zástavbu území mezi novým nádražím u Řeky a historickým centrem města bude veliký a bude tedy menší ochota města tlačit investory do kvalitnějších forem zástavby.

Také hrozbu odsávání městotvorných funkcí a aktivit (včetně obchodních) mimo historické centrum nelze bagatelizovat a je třeba ji uvést. Úvahy o vytvoření supervelkého živého centra města (od přestupního uzlu Česká až k novému nádraží u Řeky) mohou velmi brzy narazit na ekonomické možnosti města. Vždyť které evropské město velikosti Brna má atraktivní živé centrum (živé veřejné prostory, ulice s obchodním parterem) rozkládající se na území o délce bez mála 2 km?

Hrozbou v této variantě je nepochybně i riziko nerealizace plánovaného pásu zeleně na opuštěných drážních pozemcích. Riziko je reálné, neboť budování liniového parku bude muset předcházet nákladné odstranění starých ekologických zátěží (kontaminovaný železniční spodek a svršek), zároveň jsou ze strany SŽDC tyto pozemky dlouhodobě pronajaty s předkupním právem soukromému subjektu (BNSD, a.s.), jehož motivace investovat do liniového městského parku je blízká nule. Riziko tedy je třeba v hodnocení zmínit.

Varianta B

Silné stránky:

Není zřejmé, z čeho plyne, že historická budova nádraží bude „opuštěna“. Po technické stránce nic nebrání tomu, aby nadále plnila funkci odbavovací haly, zvláště pro cestující přijíždějící k nádraží ze směru od Malinovského náměstí to nadále bude výhodné. Rozhodnutí o tom, zda budova bude (byť částečně) nadále využívána k odbavování cestujících, učiní v budoucnu provozovatelé vlakových spojů. Mluvit tedy o „opuštění“ budovy není podloženo.

V silných stránkách chybí zmínka o komfortní pěší dostupnosti celého historického centra města v okruhu 15 minut. A také výhoda přestupního uzlu MHD přímo před budovou nádraží, odkud lze bez přestupu cestovat téměř do všech částí města (7 z 12 tramvajových linek).

Slabé stránky:

Tvrzení „v oblasti Jižního centra vznikne předpoklad pro vytvoření polyfunkční struktury s nízkým podílem bydlení, oblast zatížena hlukovou zátěží vyvolanou provozem na dráze“, stejně tak jako tvrzení „v blízkosti drážního tělesa – zatíženy hlukem, snížení potenciálu umístění funkčních ploch pro bydlení v těchto zónách“ jsou tvrzení předpokládána a nepodložena. Hlukové zatížení je možné účinně snižovat technickými opatřeními (protihlukové stěny) a zatížení se dotýká prakticky pouze fronty domů přímo přivrácených k trati (v ostatním území je zatížení hlukem srovnatelné či dokonce nižší než hluk z automobilové dopravy). Jak ukazuje návrh urbanistického řešení vítězného projektu mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna, zástavbu lze v území racionálně uspořádat tak, aby na většině území vznikl prostor vhodný pro vysoký podíl bydlení. Tvrzení je třeba přeformulovat, či vypustit. Pokud jde čistě o uliční frontu přivrácenou k železniční trati, zde je určitě jisté omezení, ale to se týká i varianty

A, pokud tedy zpracovatel trvá na uvedení této slabé stránky, mělo by se týkat všech variant.

Tvrzení „chybí potenciál vzniku nových kvalitních městských vazeb, os, městských bulvárů a tříd“ není pravdivé, jak dokládá vítězný návrh mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna.

Tvrzení „zachována bariéra v území v podobě drážního tělesa, nejsou připraveny podmínky pro prolnutí oblastí Trnitá a historického jádra města, tento vztah územně zůstane nezměněn, nové moderní centrum Jižního centra a přilehlé oblasti se budou rozvíjet bez vazby na historické struktury města“ není pravdivé, jak dokládá vítězný návrh mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna. Bariéru je možné překonávat řadou technických a urbanistických řešení. Stejně tak jako není ve městě bariérou řeka, není jí ani drážní těleso.

Tvrzení „nedojde k dotvoření okružní třídy pásu městské zeleně a jeho lineární přímé pokračování směrem k řece Svratce, jelikož tyto prostory budou stále zabrány drážním tělesem“ není pravdivé. , Jak dokládá vítězný návrh mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna, lze lineární park propojující městský ring s řekou řešit i v této variantě.

Tvrzení „zároveň se celá tato oblast (Malá Amerika, Nové sady) bude nacházet odříznutá od jakýchkoliv zbývajících městských vazeb, kompletně vyloučena pro pěší dopravu ve směru do oblasti Trnitá z toho důvodu, že drážní těleso v území zůstává ve víceméně stejné poloze jako ve stávajícím stavu“ není pravdivé. Jak dokládá vítězný návrh mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna, pěší i jiné vazby do území Trnitá lze řešit podjezdy a podchody, z jisté „izolovanosti“ od okolní zástavby lze naopak také těžit umístováním funkcí jako je kultura, zábava apod. Nelze tedy oprávněně tvrdit, že je to slabá stránka této varianty.

Příležitosti:

Tvrzení „(oproti vizi rozvoje města prezentované v územním plánu zde nebude vytvořen potenciální silný přivaděč obyvatel ve formě lineárního pásu zeleně nabízející bezpečnou rekreační cestu pro obyvatele ze směru od historického jádra města až k řece)“ není pravdivé. Jak dokládá vítězný návrh mezinárodní urbanistické soutěže Budoucnost centra Brna, lze i v této variantě propojení lineárním parkem řešit.

V příležitostech chybí uvést např. obrovský potenciál rozvoje komerčních obchodních funkcí v prostoru nádraží a jeho okolí kvůli vysoké koncentraci cestujících. Také příležitost k rozvoje území stávajícího dolního nádraží je vysoká, neboť v území zůstane jen dvoukolejný nákladní průtah na estakádě. Obrovskou příležitostí pro veřejnou dopravu je budoucí přivedení vysokorychlostních tratí až na hranici samého historického centra města, což zkracuje cestovní dobu a zvyšuje tak atraktivitu tohoto způsobu dopravy.

Hrozba:

Tvrzení „napojení Brna na systém vysokorychlostních tratí VRT ve výhledovém horizontu se předpokládá formou sofistikovaného systému podzemních tunelů, jehož realizace může mít vliv na statiku podstatné části staveb situovaných v historickém centru města nebo se technická proveditelnost může neúměrným způsobem propisovat do celkových nákladů na realizaci stavby, což ideu zapojení VRT do uzlu Brno může značně zkomplikovat“ je naprosto spekulativní. Přivedení železničních tratí podzemím pod zástavbou do nádraží je v Evropě naprosto běžným řešením v centrech měst (např. Berlín, Praha ad.). Dnešní technologie jej umí dobře zvládnout. Nehledě na to, že v těsné blízkosti uvažovaných tunelů pro VRT se v územním plánu dlouhodobě počítá s tunely pro Severojižní kolejový diametr, bez výhrad. Tuto hrozbu je tedy na místě výrazně přeformulovat, nebo vypustit.