

Námítka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar

Krajský úřad
Jihomoravského kraje
odbor územního plánování
a stavebního řádu
Žerotínovo náměstí 3/5
601 82 Brno

Námítky Ing. Jana Toufara ke 2. návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje dle § 48 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu.

Ing. Jan Toufar je zástupcem veřejnosti podle § 23 zákona 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“). Zmocnění bylo spolu s věcně shodnými připomínkami 849 obyvatel Jihomoravského kraje předáno dne 19. dubna 2011 na veřejném projednání 2. návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje.

V souladu s § 23 odst. 2 stavebního zákona podávám tyto námítky:

- (1) Požaduji multikriteriální posouzení variant modernizace Železničního uzlu Brno (ŽUB), s hlavním nádražím v odsunuté poloze a dle návrhu občanské koalice Nádraží v centru (OK NVC), dle podkladů použitých pro multikriteriální analýzu zpracovanou pro Statutární město Brno (SMB) v roce 2007 Fakultou dopravní Českého vysokého učení technického (FD ČVUT) Praha a CityPlan spol. s r. o. včetně pozdějších aktualizací.
- (2) Požaduji, aby v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje byly zachovány plochy pro železniční dopravu v úseku Horní Heršpice – odb. Židenice, přes současné hlavní nádraží, v současnosti používané pro železniční dopravu.
- (3) Požaduji, aby v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje byly jako plochy pro železniční dopravu vyznačeny plochy potřebné pro modernizaci ŽUB podle návrhu OK NVC s nádražím v centrální poloze.
- (4) Požaduji, aby byla v návaznosti na první dva body sledována i tzv. „střední“ varianta zapojení VRT od Prahy, viz návrh řešení modernizace ŽUB dle OK NVC.
- (5) Požaduji, aby v rámci tvorby Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje byla detailně prověřena kapacita brněnské tramvajové sítě v případě realizace ŽUB s hlavním nádražím v odsunuté poloze, zejména co se týče propustnosti křižovatek na Nových Sadech a pod viaduktem na Křenové.
- (6) Požaduji v návaznosti na předchozí bod prověření, zda je systém MHD životaschopný i bez vybudování severojižního kolejového diametru (SJKD), tj. zda je i bez SJKD schopen kapacitně pojmout plánovaný počet cestujících (zejména ve špičce).
- (7) Požaduji sledovat vlakový SJKD variantně – s prověřením možností napojení na břeclovskou a jihlavskou trať v obou základních variantách přestavby ŽUB – t.j. s hlavním nádražím v odsunuté poloze a v poloze centrální.
- (8) Požaduji prověřit propustnost ŽUB s hlavním nádražím v odsunuté poloze, zejména co se týče

Námítka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar

úrovňových křížení a protisměrných jízd a z hlediska připravenosti na předpokládaný nápor dopravy z VRT. Požadujeme prověření, zda je takto koncipovaný uzel schopen pojmout v budoucnu reálné navýšení vlakové osobní dopravy, vysokorychlostní dopravy a nákladní dopravy, tj. nejen zda je schopen kapacitně unést současný stav železniční dopravy, ale s výhledem min. na 50 let.

Tyto námítky vychází z

- multikriteriální analýzy, kterou pro Statutární město Brno vypracovala v roce 2007 FD ČVUT a CityPlan spol. s r. o. (dostupné z WWW: <http://europoint.brno.cz/index.php?nav01=6299&nav02=8067&nav03=8088&nav04=8089&nav05=9883>, jedná se zejména o přílohu č. 1, str. 41 – 42, č. 2, str. 31 – 32 a č. 3, str. 15),
- ze studie Posouzení časové dostupnosti ve variantách přestavby ŽUB, Říha, Košťál, 2007, zejména Textová část.pdf, Kap. 5.3. str 27 – 30, soubory: v14_dostup_0.pdf, v15_dostup_A1.pdf, v16_dostup_A2.pdf, v17_dostup_B1.pdf, v18_dostup_B2.pdf (v příloze),
- z Expertního posudku Investiční akce (stavby) „Železniční uzel Brno – 1. část osobního nádraží“ a „Železniční uzel Brno – modernizace průjezdu“, CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i., 2007, zejména str. 6, bod 5.2, str. 7, bod 7, část 2 (v příloze)
- z návrhu Dr. Ing. Nedvěda ze soutěže SČSI z roku 1990 (v příloze).

Vychází rovněž z aktualizovaných územně analytických podkladů města Brna – rozboru udržitelného rozvoje území (ÚAP-RURÚ) z r. 2010, kde se v kapitole 07 – VEŘEJNÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

v bodě č. 1, Problémové okruhy a jejich indikátory udržitelného rozvoje, časové řady, v podkapitole ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA na str. 11, poslední odstavec, píše:

„Problematika přestavby ŽUB na sebe váže celou dopravní koncepci na území Brna jih, která však ovlivňuje koncepci celkovou. Jedná se o možnost vedení VMO a Bratislavské radiály s dopadem na DI. Vlivem uvedených okolností dochází ke zdržení přestavby ŽUB a je nutno si uvědomit, že MĚSTO BRNO NEMÁ PŘIPRAVENU ŽÁDNOU NÁHRADNÍ KONCEPCI DOPRAVY v případě, že dojde k odsunutí či zastavení přestavby ŽUB. Není nachystaná ani etapizace realizace dopravní infrastruktury v případě zpomalení stavby. Toto může mít velmi negativní dopady, neboť příprava dopravních staveb je záležitostí dlouhodobou a změnu přístupu - koncepce nelze realizovat v krátkém období.“

Odůvodnění:

Zásady územního rozvoje (ZÚR) Jihomoravského kraje jako nadřazená územně plánovací dokumentace nevytváří pro nový územní plán Brna podmínky pro variantní řešení přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) s osobním nádražím v odsunuté poloze nebo s nádražím ve stávající poloze dle návrhu občanské koalice Nádraží v centru (NvC), přičemž:

Pro občany Jihomoravského kraje, kteří dojíždí každý den do práce, na úřady atp., znamená odsun nádraží každodenní prodloužení cesty. Pro dojíždějící se ročně jedná o miliony odsunem nádraží ztracených osobohodin. Odsun nádraží dopadne na mimobrněnské dojíždějící víc než na průměrného obyvatele Brna, který železniční dopravu nevyužívá každý den. Jihomoravský kraj však musí řešit potřeby všech svých občanů a celoregionální dopravní záměry jsou proto logicky v jeho gesci. Odsun nádraží jde proti zájmům obyvatel Jihomoravského kraje a pakliže existuje možnost modernizovat ŽUB s hlavním nádražím v současné poloze, Jihomoravský kraj by měl učinit vše pro to, aby se tak

Námítka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar

stalo. Z toho důvodu pokládáme za nutné učinit veškerá možná opatření vedoucí k zachování současné polohy (nikoli podoby) hlavního osobního nádraží.

V současné době není vůbec jasné, kdy a jakým způsobem bude řešena modernizace ŽUB. Stavba nemá platné územní rozhodnutí, i kdyby měla, tak na ni nejsou do roku 2014 alokovány dle schváleného státního rozpočtu a Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury (HVDI) žádné finanční prostředky, v současnosti řešené dopravní superkoncepti je začátek realizace posunut na rok 2020, do 3. finančního období Operačního programu doprava (samozřejmě bez jakékoliv záruky získání dotace).

Z hlediska extrémní finanční náročnosti (spolu se SJKD cca 50 mld.), z hlediska trvalého nesouhlasu 2/3 obyvatel města Brna či dojíždějících (viz referendum v roce 2004 a všechny následné průzkumy veřej. mínění, poslední před volbami 2010) či vzhledem k protestům značné části odborné veřejnosti nelze při objektivním posouzení s relevantní jistotou tvrdit, že projekt odsunu nádraží se někdy uskuteční.

Považujeme tudíž za nezbytné do konečného vyřešení této otázky nezabráňovat kterékoliv variantě modernizace ŽUB, zejména dvou základním – s hlavním nádražím v odsunuté poloze a v poloze v centru dle návrhu OK NvC z roku 2006. Vzhledem k reálné možnosti, že se dalších cca. 10 let nebude dělat nic, pokládáme za nutné do ÚP vrátit plochy užívané v současnosti železnicí jako plochy určené pro železniční dopravu.

Ke studiím:

Z multikriteriální analýzy, kterou pro Statutární město Brno vypracovala v roce 2007 FD ČVUT a CityPlan spol. s r. o. vyplývá, že varianta modernizace ŽUB s hlavním nádražím v centrální poloze (varianta B) je realizovatelná a levnější, než varianta modernizace ŽUB s hlavním nádražím v poloze odsunuté (varianta A). Dodejme, že varianta modernizace ŽUB s hlavním nádražím v centrální poloze má větší šance na realizaci, umožňuje totiž modernizaci železničního uzlu i rozvoj města na jih provádět po etapách a přizpůsobit je tak možnostem veřejných rozpočtů. Přitom dokončení každé etapy přinese okamžitý užitek, nebude třeba čekat do doby kompletního dokončení celého díla jako u varianty s odsunutým nádražím. Nehrozí tak riziko nedokončení celého souboru staveb a umrtvení vložených investičních prostředků.

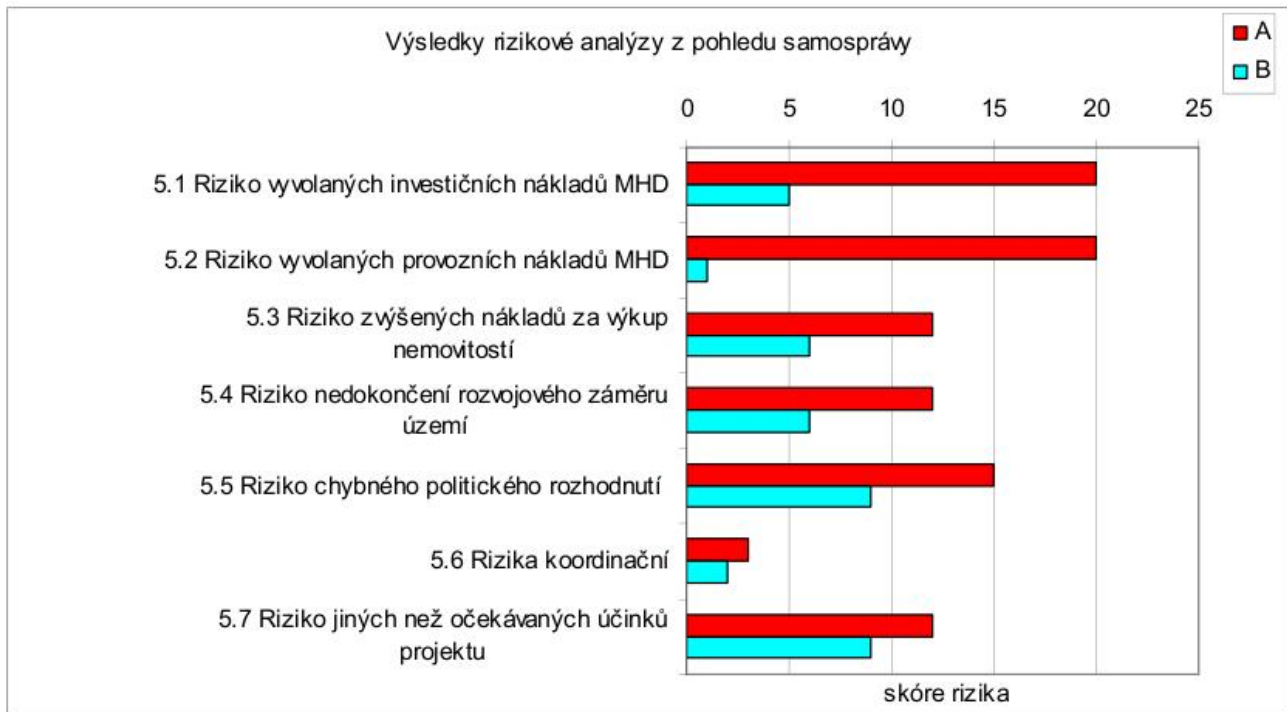
Dle přílohy č. 3, FINANČNÍ UDRŽITELNOST – ANALÝZA NÁKLADŮ A PŘÍNOSŮ:

„Na základě provedené analýzy nákladů a užitek lze konstatovat, že rozhodnutí ve prospěch varianty B oproti variantě A (tj. revize dřívějšího rozhodnutí ve prospěch varianty B) přinese v horizontu 30 let přínos ve výši čisté současné hodnoty NPV 8 807 milionů Kč. Je to proto, že náklady životního cyklu LCC varianty A jsou o 8 807 milionů Kč vyšší než náklady životního cyklu LCC varianty B. Na základě výpočtu anuity při době porovnání 30 let lze konstatovat, že varianta B přináší oproti variantě A roční ekonomickou úsporu ve výši 476,7 milionů Kč/r.“

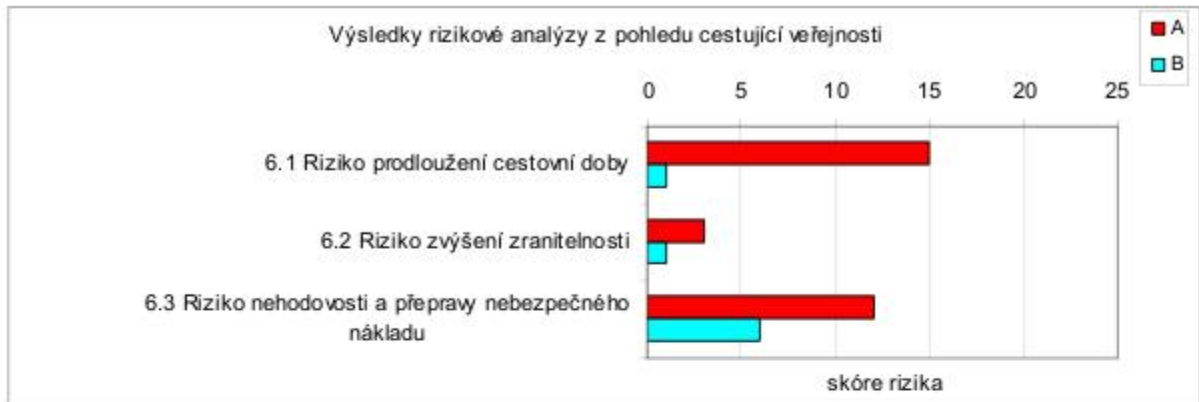
Dle přílohy č. 2, Analýza rizik, str. 31 – 32:

Námítka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar

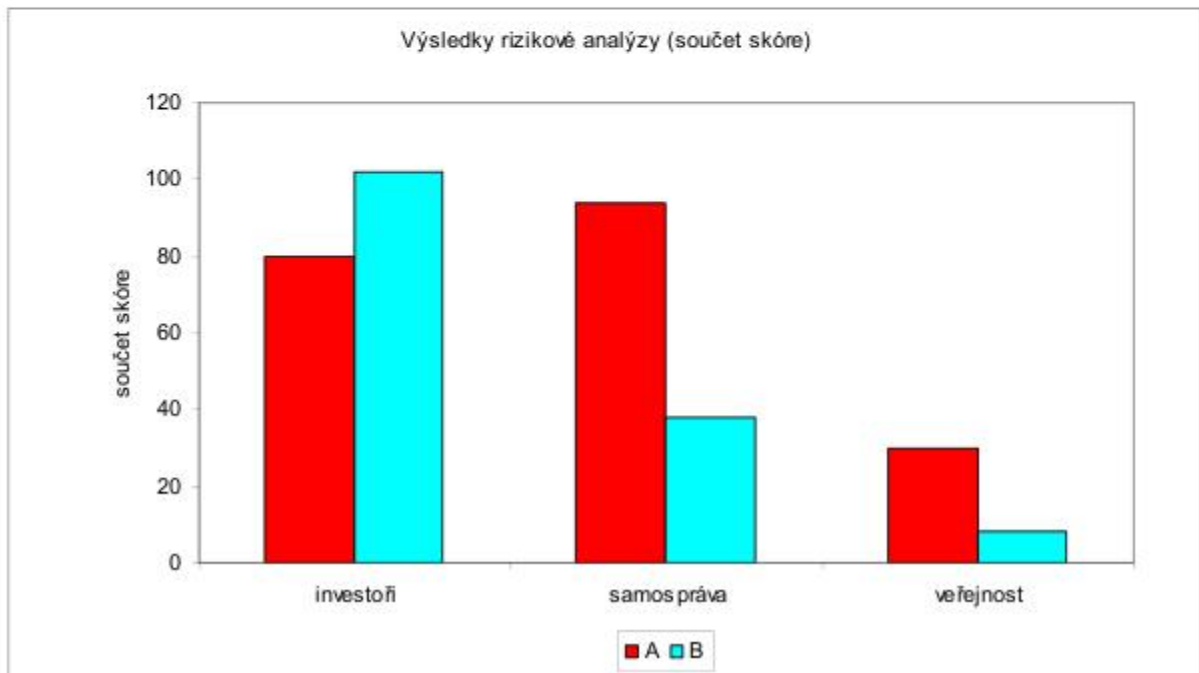
Obrázek 6 Porovnání rizika variant z hlediska samosprávy



Obrázek 7 Porovnání rizika variant z hlediska cestující veřejnosti



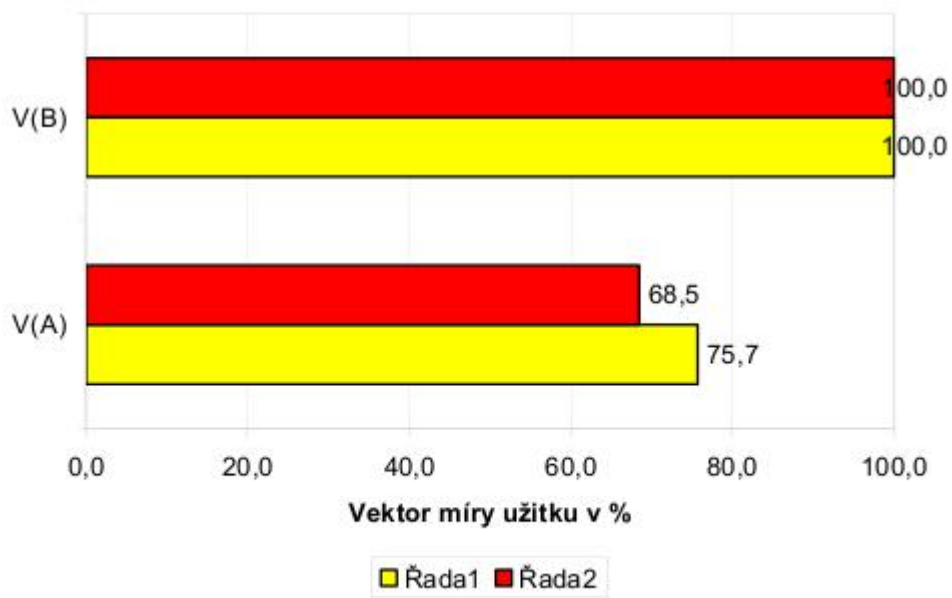
Obrázek 8 Pomocné souhrnné vyjádření součtu skóre



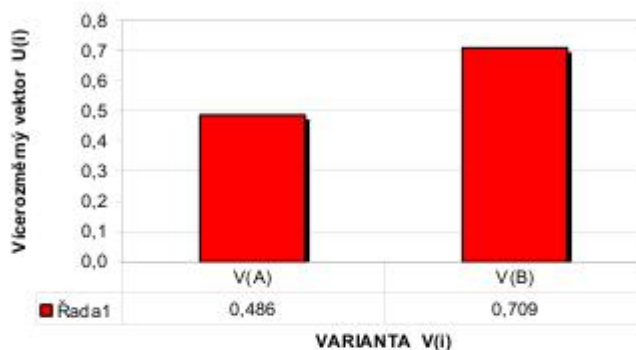
Dle přílohy č. 1, Multikriteriální hodnocení, str. 41 – 42:

OBRÁZEK 10

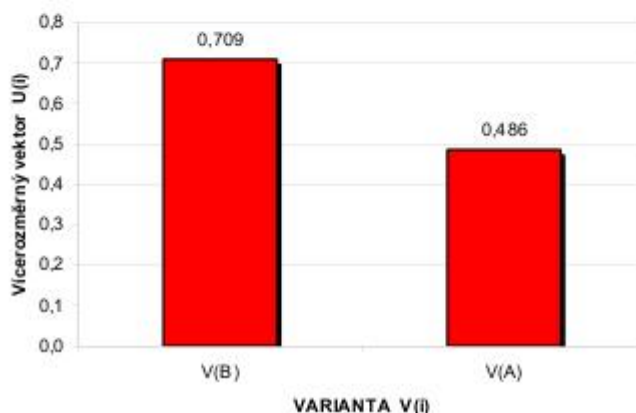
Komparace výsledků pro model rovnocenného a diferencovaného významu kritérií



OBRÁZEK 8
Hodnoty vícerozměrných vektorů U_j pro vážený výstup
(standardní řešení)



OBRÁZEK 9
Hierarchizace scénářů pro vážený výstup
(standardní řešení)



Z *Posouzení časové dostupnosti ve variantách přestavby ŽUB (Říha, Košťál, 2007)* vyplývá pro variantu modernizace ŽUB s hlavním nádražím v odsunuté poloze:

- nové železniční nádraží je z hlediska celoměstských dopravně urbanistických vazeb situováno ve snad nejméně vhodné poloze,
- provozně technické řešení nového železničního nádraží neodpovídá významu hlavního přestupního uzlu ve městě,
- návaznost železniční a tramvajové dopravy je řešena velmi nedostatečně,
- docházková vzdálenost mezi středem nástupišť a zastávkami navazujících tramvají je 260, respektive 390 metrů a do stanice SJ diametru umístěné v objektu nádraží je to plných 330 metrů,
- směřování k obsluze nádraží určených tramvajových tras je z celoměstského hlediska minimálně diskutabilní,

Námítka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar

- správné stanovení potřebné kapacity navazující MHD je sice obtížné, ale zvolený extenzivní způsob bude provozně nákladný a nepříznivě ovlivní plynulost provozu na kolejové síti v celé centrální oblasti města.

Přes všechny tyto výhrady je však zásadním problémem navrhovaného řešení výrazné zhoršení časové dostupnosti zastavěného území městskou hromadnou dopravou.

Při nádraží v odsunuté poloze se z celkového počtu cca 150 tramvajových zastávek u 7 zastávek, tj. 5 %, časová dostupnost zkrátí (průměrně o 3,4 minuty, maximálně o 4,0 minuty) a u 139 zastávek, tj. 95 %, se časová dostupnost prodlouží (průměrně o 8,5 minuty, maximálně o 17,0 minut).

Četnost časové dostupnosti tramvajových zastávek z nádraží

Varianta podle polohy nádraží	současný stav		odsunutá poloha	
tramvajových zastávek celkem	147	100%	151	100%
z toho v dostupnosti :				
do 15 minut	36	24%	15	10%
16 až 30 minut	102	70%	81	53%
31 až 45 minut	9	6%	54	36%
46 až více minut	0	0%	1	1%
Průměrná časová dostupnost	20,4 minut		27,6 minut	

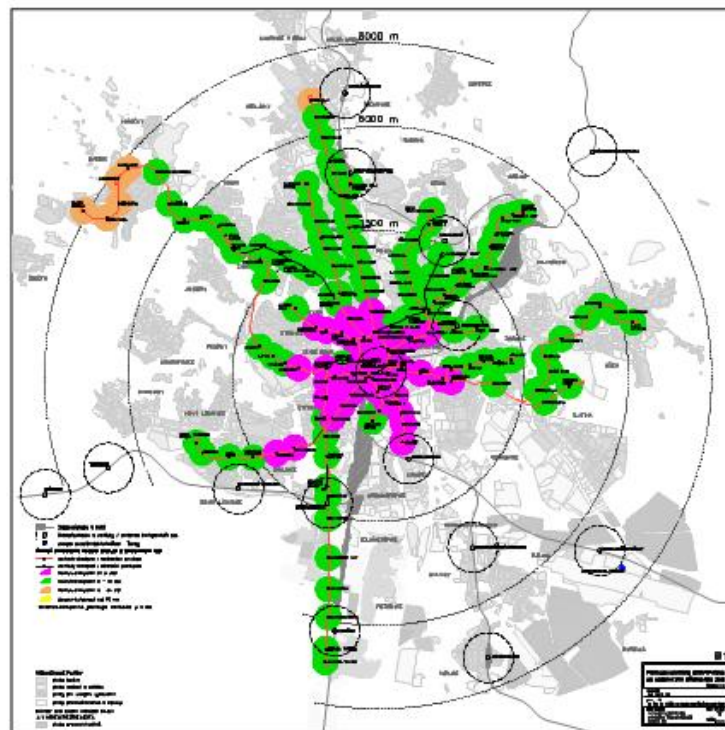
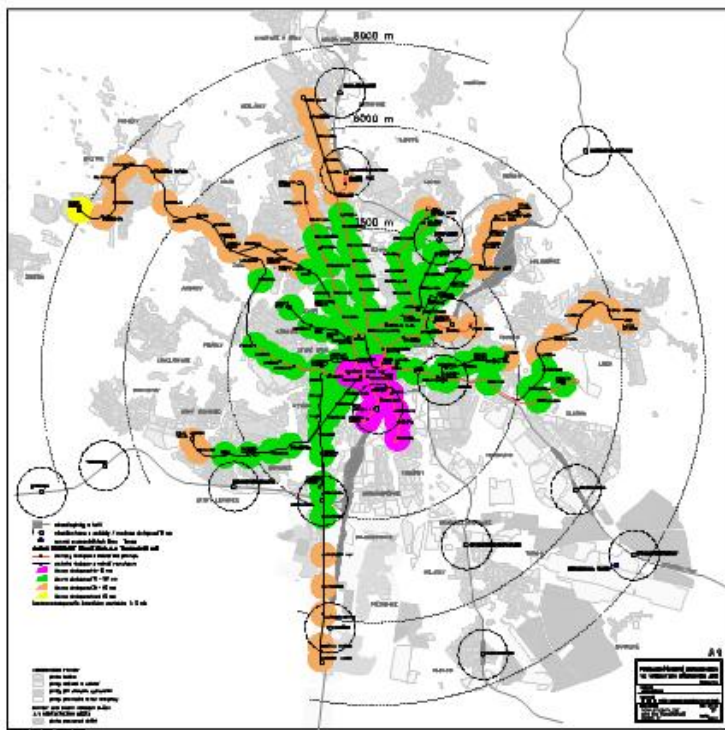
Základní charakteristiky tramvajového provozu

Varianta podle polohy nádraží	současný stav		odsunutá poloha	
tramvajových zastávek celkem	147	100%	151	100%
bez přestupu na síti MHD	130	88%	66	44%
s přestupem na síti MHD	17	12%	85	56%
průměrná dostupnost z nádraží	20,4 min.	100%	27,6 min	100%
průměrná doba jízdy	12,6 min	62%	15,4 min	56%
průměrné čekání a přestupy	7,8 min	38%	12,2 min	44%

Podrobněji viz str. 27 – 30 zmíněné studie.

Ze souborů v14_dostup_0.pdf, v15_dostup_A1.pdf, v16_dostup_A2.pdf, v17_dostup_B1.pdf, v18_dostup_B2.pdf lze učinit toto srovnání časové dostupnosti:

„Orientační posouzení časové dostupnosti zdrojů a cílů cest ve variantách přestavby železničního uzlu Brno“



**VARIANTA „A1“
(odsunutá hl.n.
bez SJKD)**

**POROVNÁNÍ ČASOVÉ
DOSTUPNOSTI JEDNOTLIVÝCH
TRAMV. ZASTÁVEK v časové
izochroně do 15, 30, 45 a 60 minut**

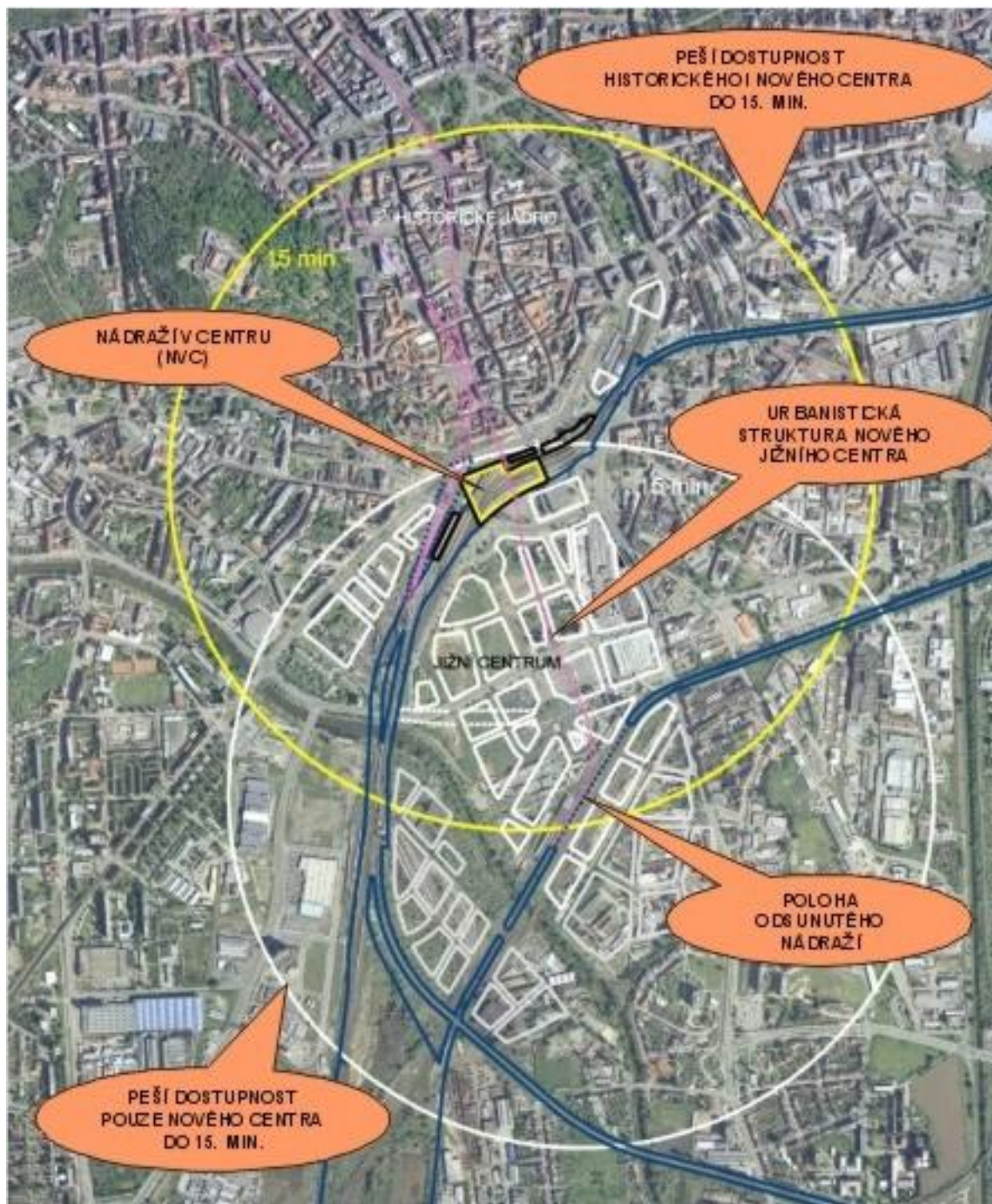
**VARIANTA „B1“
(hl.n. dle OK NvC
bez SJKD)**

Dodejme (již mimo předmětné „Posouzení...“), že podstatný rozdíl je rovněž v pěší dostupnosti, jak dokládá následující obrázek, ve kterém jsou kružnicemi vyznačeny oblasti dostupné pěšky cca do 15 minut z obou poloh nádraží.

V případě nádraží dle varianty OK NvC (žlutá kružnice) je pěšky (tedy mj. bez požadavků na kapacitu MHD) dostupné jak prakticky celé historické centrum města, tak nové jižní centrum.

V případě nádraží v odsunuté poloze (bílá kružnice) je historické centrum města již za zvolenou hranicí.

Námitka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar



Námítka zástupce veřejnosti Ing. Jan Toufar

Z *Expertního posudku Investiční akce (stavby) „Železniční uzel Brno – 1. část osobního nádraží“ a „Železniční uzel Brno – modernizace průjezdu“*, CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i., 2007, zejména str. 6, bod 5.2, str. 7, bod 7, část 2 vyplývá, že:

„Technologické řešení

Základní problémy technologického návrhu řešení lze shrnout následovně:

- ***Překročení ukazatelů praktické propustnosti na obou zhlavích, a to dle zvolené varianty: severní zhlaví $K_{prakt} = 139,4$ % a jižní zhlaví 107,8 % při stupni obsazení $S_o = 0,65$ resp. 0,71 v ranní tříhodinové špičce.***

Tyto hodnoty jsou pro novostavbu nepřijatelné
--

- ***Zvolená koncepce je morálně zastaralá, neboť pochází (novodobě) z 80. let minulého století a nereagovala na změny proběhnuvší v železniční dopravě (redukce nákladní dopravy restrukturalizací průmyslu a význam osobní dopravy)“***

V Brně dne

Ing. Jan Toufar, nar. 30. 4. 1962, bydliště Liliová 6, Brno

Přílohy:

1. Souhrn věcně shodných připomínek pro námítku na 81 formulářích
2. CD se soubory studií, na které v odůvodnění podatel odkazuje.