Otevřený dopis kolegia odborníků k řešení železničního uzlu Brno

My, níže podepsaní, jsme velmi znepokojeni způsobem, kterým město Brno přistupuje k největší investici ve svých novodobých dějinách – přestavbě železničního uzlu. Přestože nález Nejvyššího kontrolního úřadu shledal, že o přesunu osobního nádraží bylo rozhodnuto na základě klamavých podkladů a přestože několik odborných studií prokázalo, že odsun nádraží je z dopravně-koncepčního i dopravně-technologického hlediska zcela vadný, se neustále pokračuje v přípravě této investice a veřejnosti jsou předkládány falešné informace.

Jediným oficiálně uváděným důvodem je přitom tvrzení, že na změnu rozhodnutí je již pozdě, protože by nebylo možné využít dotace z fondů EU.

Příslib dotací z EU, kterým se pokračování prací na odsunuté variantě neustále zdůvodňuje, však ve skutečnosti není zajištěn. Evropská komise naopak požaduje zpracovat a posoudit v rámci přípravy investic i alternativní řešení projektu Europoint Brno. To znamená, že varianta přisunutá musí být dopracována do srovnatelné úrovně reálného řešení. Tím, že radnice odmítá podpořit dopracování přisunuté polohy do této úrovně, riskuje, že z financování bude vyřazen jakýkoliv projekt přestavby ŽUB.

EU přitom financuje pouze ty projekty, které mají prokazatelně podporu veřejnosti. Výsledky referenda v roce 2004 (67 700 hlasů proti odsunu, tj. 86 % hlasujících) však přesvědčivě dokládají, že názor občanů je opačný než politiků. Přitom se v tomto referendu kvůli zákonné překážce nemohli vyslovit cestující z širšího okolí města Brna, ačkoliv právě ti tvoří drtivou většinu uživatelů železnice a právě pro ně je poloha nádraží rozhodující.

Koncepce ŽUB s nádražím v odsunuté poloze má již z principu zakódovány zásadní vady, které jsou neodstranitelné, neboť jsou dány polohou nádraží. Viz příloha.

Přitom prosazovaná varianta s nádražím v odsunuté poloze byla mezi různými podobami řešení uzlu doporučena pouze firmou Drees & Sommer a to právě na podkladě neseriózních informací z Magistrátu města Brna (viz nález NKÚ), většina ostatních analýz hodnotí připravovanou odsunutou polohu negativně (hodnocení skupiny dopravních expertů z roku 1992, hodnocení ing. Slatinského z roku 2001, analýza Institutu Jana Pernera z roku 2006, analýza CityPlan Praha a dopravní fakulty ČVUT z roku 2007). Současně i studie brněnských odborníků (Říha, Košťál) jednoznačně prokázala, že nádraží v odsunuté poloze znamená prodloužení cestovní doby prakticky pro všechny kategorie cestujících.

Očividně se zde tedy prosazuje zcela chybný projekt – a to pouze proto, že do jeho řešení již byly investovány značné finance. Vedení města Brna však celá léta vytrvale odmítalo o jiném řešení byť jen diskutovat, natož se jím seriózně zabývat.

Považujeme za nepřijatelné, že někteří pracovníci Magistrátu města Brna se neustále snaží ovlivňovat výsledky odborných analýz ve prospěch odsunuté polohy. Současně publikují stanoviska, která jsou v přímém rozporu s posudky renomovaných institucí a vytvářejí dojem, že odsun nádraží je pro město jediné vhodné řešení a že jde o projekt, který Brno posune kupředu.

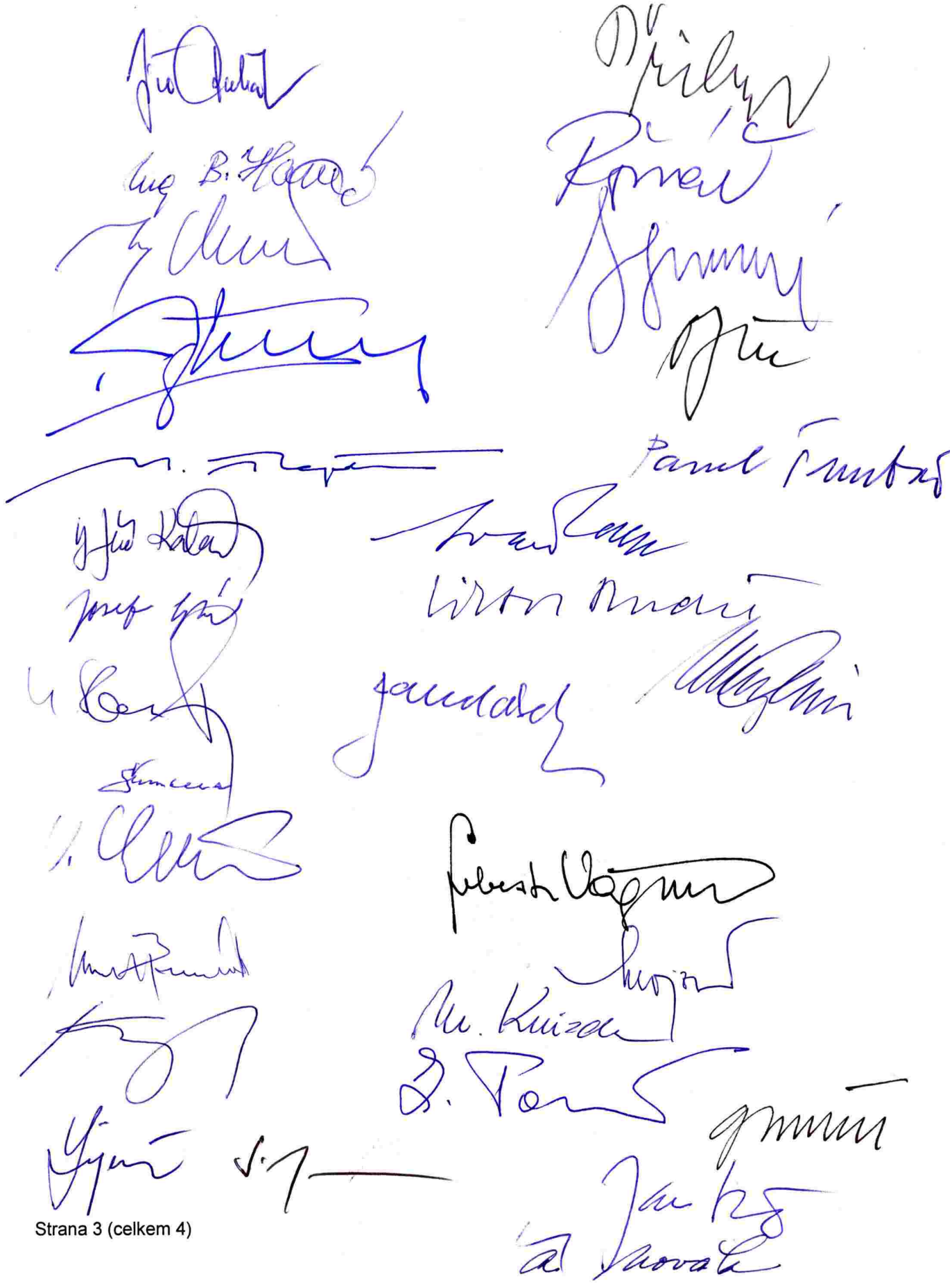
Za posledních 30 let však v Evropě neznáme ani jediný případ, že by se hlavní nádraží velkoměsta odsouvalo z centra na okraj. Koncepce uzlu s nádražím v odsunuté poloze je pojata zcela konzervativně, protože nepředpokládá vyšší zapojení vlakové dopravy do života města a nehledá způsob, jak většinu cestujících dopravit přímo a bez vždy nežádoucích přestupů do míst, kde je skutečný cíl jejich cesty. Neusiluje o dosažení co nejvyššího komfortu pro konečného uživatele, tedy cestujícího. Tento projekt je v dnešní době naprostým anachronismem.

Z těchto důvodů Vás naléhavě žádáme, abyste se svým vlivem zasadil o seriózní dopracování přisunuté polohy, o vypracování harmonogramu přípravy a realizace obou variant a o prověření šancí obou variant na čerpání finančních prostředků z fondů EU a státního rozpočtu.

Považujeme za nesmyslné, aby se pokračovalo v horším řešení jenom proto, že je více rozpracované. Stavba tohoto formátu pořizovaná z veřejných prostředků musí pro veřejnosti přinášet zásadně lepší kvalitu.

V Brně, dne 1. listopadu 2007

Otevřený dopis kolegia odborníků k řešení Železničního uzlu Brno potvrzují níže podepsaní:



Seznam signatářů v abecedním pořadí:

Ing. arch. Martin Borák, architekt, hlavní inženýr projektů Kovoprojekta Brno

Ing. Václav Čermák, náměstek primátora města Brna 1990

Ing. Jiří Dukát, vedoucí osobní železniční dopravy na moravském zemské ředitelství ČSD v Olomouci 1991 – 1995, poté vedoucí organizace vlakové dopravy na GŘ v Praze

Doc. Ing. arch. Dagmar Glosová, CSc, emeritní vedoucí ústavu navrhování FA VUT v Brně

Doc. Ing. Břetislav Havíř, CSc., vedoucí katedry dopravních staveb FS VUT v Brně 1973 – 1979

Ing. Jan Hrabáček, asistent, Dopravní fakulta Jana Pernera Univerzity Pardubice

Ing. Vladimír Chalupník, ředitel Projektové správy Dopravních staveb Olomouc 1970 – 1984

Doc. Ing. Josef Chybík, CSc., emeritní děkan fakulty architektury VUT v Brně 2000 – 2006

Ing. Miroslav Jandásek, samostatný projektant, člen Českého svazu stavebních inženýrů

Ing. Jiří Kalčík, samostatný projektant dopravních staveb

Ing. Martin Kvizda, PhD., proděkan, Ekonomicko–správní fakulta MU

Doc. Ing. arch. Jakub Kynčl, PhD., vedoucí ústavu navrhování FA VUT v Brně

Ing. arch. Ivan Lejčar, urbanista

Ing. František Menšík, specialista na mostní stavby

Prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc., zakládající člen DFJP UP, proděkan fakulty 1993 – 97, vedoucí katedry technologie a řízení dopravy 1993 – 2007

Ing. arch. Josef Myslivec, architekt a urbanista, hlavní inženýr projektů

Ing. arch. Antonín Novák, vedoucí ústavu navrhování FA VUT v Brně, vedoucí ateliéru DRNV

Ing. Vladimír Novotný, viceprezident Českého svazu stavebních inženýrů

Doc. Ing. arch. Jiří Oplatek, architekt SIA, externí učitel FA VUT v Brně, žije a pracuje v Basileji, Švýcarsko

Prof. Ing. Jiří Pošvář, CSc., vedoucí katedry dopravních staveb FS VUT v Brně 1980 – 1990

Ing. Stanislav Prokeš, vedoucí odd. koncepce dopravy Dopravně-inženýrské organizace (Útvaru dopravního inženýrství) Brno 1972 – 1992

Prof. Ing. František Přibyl, CSc. děkan FS VUT v Brně 1980 - 1985

Ing. arch. Viktor Rudiš, nositel ceny města Brna 1998, nositel státní ceny 1967

Prof. Ing. arch. Ivan Ruller, emeritní děkan fakulty architektury VUT v Brně 1990 – 1994, nositel ceny města Brna 1993, nositel státního vyznamenání - udělení medaile za zásluhy o stát v oblasti umění 2003

Mgr. Daniel Seidenglanz, PhD., dopravní geograf, Geografický ústav Přírodovědecké fakulty MU

Prof. Ing. arch. Vladimír Šlapeta, DrSc., děkan fakulty architektury VUT v Brně 2006, čestný člen Amerického institutu architektů, Královské společnosti britských architektů, člen Akademie der Künste v Berlíně

Ing. arch. Pavel Šrubař, nositel ceny města Brna 1989

Josef Šumbera, technický poradce v oblasti dopravy a životního prostředí

Ing. Zdeněk Tomeš, PhD., odborný asistent, Ekonomicko–správní fakulta MU

Prof. Ing. arch. Silvestr Vágner, CSc., vedoucí ústavu urbanismu FA VUT Brno 1975 – 1985

Rozdělovník:

Úřad vlády ČR
ministr financí
ministr pro místní rozvoj
hejtman Jihomoravského kraje
generální ředitel SŽDC
generální ředitel ČD
EC DG TREN
předseda NKÚ
ministr dopravy
ministr životního prostředí
primátor Statutárního města Brna
generální ředitel SFDI
EC DG REGIO
EC DG ENVIRO

Na vědomí: politické kluby v ZMB