

BRNO – SOUČASNÝ STAV, VIZE A PERSPEKTIVY

Rozhovor s Jiřím Löwem

Architekt, urbanista, pedagog, environmentalista, radní města Brna a krajský zastupitel – to je stručný výčet odborností a funkcí doc. Ing. arch. Jiřího Löwa, člena naší redakční rady. Je tedy bezesporu namístě zeptat se jej na jeho názory, vztahující se k urbanistické problematice krajského města.

Jako už „zavedený“ brněnský radní jsi již schopen posoudit současný stav Brna z hlediska územního plánování, nedostatky, priority a možná řešení. První otázka tedy směřuje k tomu, jak je naplňován územní plán města.

Abych pravdu řekl, jsem poněkud překvapen, jak tento komplexně a náročně zpracovaný dokument je málo účinný. V praxi se totiž ukazuje, že daleko lépe lze územním plánem prosadit a uhlídat drobnější záměry, zatímco u zásadních problémů, jako například velký dopravní okruh, se to nedaří a stále se hledají jiná řešení. Naskytá se otázka, zda je vůbec správné aplikovat na tak velké město, jakým je Brno, legislativní dokument typu „územní plán obce“.

Pojďme tedy ke konkrétním větším záměrům, souvisejícím s územním plánem města Brna. Pro ekonomický rozvoj města je aktuálně nejvýznamnější rozvojová

zóna na černovické terase. Mohl bys charakterizovat klady a zápory tohoto záměru?

Město již delší dobu stagnovalo co do nabídky rozvojových ploch pro průmysl. Ekonomické subjekty ve městě by neměly mít pocit, že jim městská správa v této oblasti nepomáhá. Tak velkou plochu město nemělo územně připravenou. Proto město nabídlo nový, rozsáhlý rovinatý pozemek v ideální dopravní poloze, pro nějž vybuduje infrastrukturu – tím bude atraktivní pro silné investory, kteří se stanou jakýmsi předvojem pro rozvoj ekonomiky. Lze přitom předpokládat, že lavinový efekt umožní vstup dalších investorů v reálném časovém horizontu. Na rozdíl od některých jiných radních zastávám názor, že tento pozemek je nutno motivačně poskytnout pokud možno levně. Černovická terasa, ač původně neobsažena v územním plánu, se ukázala jako území, které bylo možno v zákonně nejkratších lhůtách pro

tento účel územně připravit. V současné době již byla zahájena výroba v objektech firmy Flextronix jako největšího investora v této oblasti. Tím byl prakticky položen základ pro urbanizaci rozsáhlého území, jehož nedílnou součástí je i areál letiště v Brně – Tuřanech.

To navozuje otázku – domníváš se, že je reálná myšlenka výstavby velkého mezinárodního uzlového letiště v Brně?

Brno je pro tak rozsáhlý záměr malým partnerem – interkontinentální uzlové letiště takového typu by svým významem zasahovalo podstatně větší území, už třeba co do zaměstnanosti. Za reálné ale lze považovat vybudování dopravního terminálu v návaznosti na stávající dálnici a navržené trasy vysokorychlostní železnice. Tento terminál by se mohl stát logistickým centrem první kategorie pro spádovou oblast velké části Moravy. Je samozřejmé, že území Brna je ve svých správních hrani-



- a stávající hlavní nádraží
- b plánovaná nová poloha nádraží
- c areál Vaňkovky
- d černovická terasa

Obr. 1: Centrum Brna a černovická terasa



Obr. 2: Trasa plánované rychlostní komunikace R 43 přes Bystrc

cích pro toto řešení příliš malé. Záměry v sousedních obcích, např. ve Šlapanicích, mohou být poněkud odlišné od záměrů města, což by mohlo uškodit racionalitě a koncepčnosti celého projektu. Významná je proto nadměstská koordinace.

Nejsi pouze radním města Brna. Zároveň jsi členem zastupitelstva nově koncipovaného Jihomoravského kraje. Jak se tedy dají tyto záměry sladit na krajské úrovni? Řešení těchto problémů se týká ještě širšího území, než je Jihomoravský kraj. Mělo by být posuzováno na celostátní úrovni.

Kdyby tedy myšlenka mezinárodního uzlového letiště v Brně vyšla z vládní úrovně, podpořil bys ji?

Já osobně bych byl i tak proti. Takové letiště vyžaduje obrovské kapacitní, technické, ekonomické i sociální zázemí a to náš region, ani s regiony přilehlými, nemá. Logistické centrum první kategorie zde však oprávnění má v každém případě.

Dalším rozvojovým prostorem, tentokrát nikoli průmyslovým, ale řekněme, vědecko-výzkumně školským, je budoucí bohunický univerzitní kampus. Jaký máš názor na jeho územní předpoklady?

Samozřejmě doufám, že tento záměr bude realizován. Domnívám se však, že význam našich vysokých škol je poněkud přeceňo-

ván. Zkušenosti s medláneckým technologickým parkem a jeho návazností na areál VUT ukazují, že vysoké školy u nás ještě nejsou motorem vědeckého a technologického pokroku tak, jak je tomu např. ve Spojených státech. Souvisí to zřejmě s ekonomickou situací vysokých škol a z toho vyplývajícím ekonomickým ohodnocením a následně prestižem pedagogů. Potenciál vysokých škol je v Brně tradičně vysoký, je však málo podporován jeho kvalitativní růst. Do budoucna lze s jistotou počítat, že jejich role bude posílena. Z toho vyplývá, že vysokoškolské areály se stanou vědeckovýzkumnými pracovišti první kategorie. Myšlenka výstavby bohunického kampusu je tedy jednoznačně správná. Město ale mělo soustřeďovat pozemky pro bohunický areál dříve a nepripouštět jejich přesouvání do soukromých rukou. Tento fakt je potom určující pro rychlost výstavby kampusu.

Přesunem univerzity do Bohunic se uvolní řada rozsáhlých budov v centru Brna. Existuje z hlediska města nějaká představa, jak s nimi bude do budoucna naloženo?

Jde o rozvoj, nikoli přesun. Nejsem přesvědčen, že všechny univerzitní aktivity budou do Bohunic přesunuty. Budovy, které pro vědu a výzkum nebudou potřeba, se jistě dají využít pro další funkce. Br-

no jako centrum kraje bude jistě potřebovat řadu prostor pro krajské úřady už proto, že mnoho bývalých zemských, respektive krajských budov, jakými jsou Nejvyšší a Ústavní soud, Nejvyšší státní zastupitelství, Úřad pro ochranu hospodářské soutěže apod., bylo poskytnuto ústředním orgánům. Městské i krajské veřejné budovy by však neměly být čistě byrokratickými centry – měly by nabízet jakousi směs správních, vědeckých a kulturních aktivit.

Takřka stoletou tradici má snaha o řešení problému odsunu brněnského hlavního nádraží. Myslíš, že bude na jeho vyřešení zapotřebí dalších sto let? Není příliš známo, že dráhy, jakožto majitel rozsáhlých pozemků a zařízení, jsou se současným stavem relativně spokojeny, a nejsou tudíž hlavním iniciátorem takové akce. Část odborné veřejnosti navíc tvrdí, že současný stav je v podstatě vyhovující. Nejsem zcela přesvědčen o tom, že by současný stav byl vyhovující, a to ani pro České dráhy. Současný provoz nádraží funguje díky výrazné benevolenci správních úřadů, zejména pokud jde o hygienu a bezpečnost. Odsun nádraží ale už dávno není toliko v možnostech města. Klíčovým je v tomto případě přístup Ministerstva dopravy – je známo, že ekonomická situace Českých drah není růžová a právě Ministerstvo dopravy musí být rozhodující.

cím investorem, se kterým bude město Brno samozřejmě spolupracovat. Od svého nástupu do funkce člena Rady města Brna před třemi lety jsem trval na tom, aby bylo ve věci nádraží konečně nějak rozhodnuto. Dnes se ukazuje, že odsun je logicky nutný už z hlediska připojení Brna do evropského systému vysokorychlostních železnic. Nelze ale říct, že by stávající nádraží přestalo plnit funkci dopravního uzlu. Jeho význam by byl změněn na regionální terminál příměstských tratí.

Jak se chovat do té doby, kdy budou tyto zásadní otázky vyřešeny vzhledem k dnes výrazně zdevastovanému rozsáhlému prostoru, bezprostředně navazujícímu na areál hlavního nádraží z jihu?

Jde o území tzv. Jižního centra, řešeného několika soutěžemi. Výstavba hypermarketu, navrhovaná tehdejší městskou akciovou společností mezi ulicemi Uhelná a Opuštěná, do tohoto území rozhodně nepatří, a to ani ve formě dočasného provizoria. Toto území vyžaduje podstatně silnější navzájem zkoordinované investory, schopné realizovat stavby adekvátní významu tohoto centrálního prostoru.

V budoucím Jižním centru se nachází také významná památka průmyslové architektury 19. století – slévárna Vaňkovka.

Již několik let funguje nadace, snažící se o transformaci tohoto areálu na kulturní a společenské centrum. Má tato snaha naději na úspěch?

Vaňkovka je prubířským kamenem města Brna už z hlediska jeho prestiže. I když je centrum Brna památkovou rezervací, památky z období renesance a baroka a starších období zde, na rozdíl od Prahy, nepřevažují. Pro Brno je naopak charakteristický dynamický vývoj z období průmyslové revoluce. První železniční spojení s Vídní, rozmach textilního a strojírenského průmyslu a rozsáhlá přestavba městského centra činí z Brna takřka „verneovské“ město. Přímo symbolem této doby je právě Vaňkovka. Nebude-li mít Brno dost intelektuálních a ekonomických sil k tomu, aby se ke své minulosti přihlásilo, pak si nezaslouží být významným kulturním centrem a jeho význam bude degradován na ospalé provinční město. Vaňkovka nemusí být jenom kulturním centrem – je potřeba zajistit i přiměřené komerční využití – musí ale žít v nejlepší smyslu tohoto slova.

S odsunem nádraží souvisí i řešení podzemního vedení tzv. rychlé tramvaje. Odbor dopravy Magistrátu města Brna vydal propagační materiál, v němž je veřejnosti prezentován severojižní tramvajový diametr s podpovrchovým vedením v dél-

ce čtyř kilometrů. Je v silách města realizovat tak velkou investici?

V zásadě si myslím, že ano. Nejde ale jenom o spojení dvou či tří míst na okraji Brna. Systém kolejové městské hromadné dopravy by měl spíše fungovat jako regionální železnice s návazností na železniční a autobusovou síť. Řešení tunelového diametru je v podstatě správné, rozpačité ale působí zakončení jednotlivých tras. Metropolitní region Brna zahrnuje města, jakými jsou Tišnov, Blansko, Ivančice apod. Je proto nezbytné řešit zejména přístupné terminály na okraji města. Problémem územního plánu města Brna je, že je limitován jeho katastrální hranicí. Zejména dopravu je nutno řešit v širších souvislostech, a bylo by dobré definovat, jak daleko sahá a jak funguje brněnský metropolitní region. Právě v této oblasti by měly výrazně spolupracovat krajské a městské orgány. Jde ale také o spolupráci dalších subjektů, jakými jsou České dráhy, autobusové společnosti, dopravní podniky a jednotliví správci silnic a dálnic.

Dalším významným problémem brněnské dopravy je velký dopravní okruh, zejména jeho jihozápadní a severozápadní část. Nezbytnou investicí je zde tunel pod ulicí Dobrovského, navazující na již realizovanou část v Žabovřeskách.



Obr. 3: Křížení dálnic D-1 a D-2 a rozvojové plochy na jižním okraji Brna

Výstavbu tunelu pod Dobrovského, který nelze nahradit jiným řešením, považují za prioritní. Nejsm ale zcela přesvědčen o trase okruhu v jižní části Brna a podél řeky Svatky. Je zde na můj vkus příliš mnoho paralelních silnic a mimoúrovňových křižovatek. Nabízí se např. využití dnešní pražské radiály s tím, že funkci okruhu může zastávat buď Jihlavská ulice, nebo přímo trasa dálnice. Musím zde nastolit i kacírskou myšlenku. Současné vedení dálnice je stále více využíváno pro vnitroměstské přepravní vztahy – přestává tedy jít o dálnici v pravém slova smyslu. Buďto tedy přidáme další dopravní pruhy, nebo z ní uděláme součást městského okruhu a dálnici odsuneme více na jih, mimo Brno, s návazností na vídeňskou rychlostní komunikaci a dálnici D-2. Jižní odsun navíc zapojuje do brněnského metropolitního regionu řadu významných obcí, jakými jsou Rosice, Ivančice, Židlochovice, Slavkov apod. Podpoří se tím jejich rozvoj a ulehčí se vlastnímu Brnu. Tyto možnosti, včetně trasování rychlostní komunikace R-43 (Svitavské), se dotýkají území celé Moravy a měly by se dále prověřovat.

Ke křižovatce na Hlínkách. Jsi znám také jako ekolog. Co říkáš na současné snahy ekologických iniciativ, snažící se zabránit její výstavbě?

Tady jde o to, že je nám předkládáno technicky bezproblémové řešení, avšak bez variant. Je jasné, že v tomto prostoru musí být i nadále veden městský okruh, protože všechny ostatní možnosti jeho vedení jsou nereálné. Jinou otázkou je, zda má být tato hlavní křižovatka právě v trase Hlinek. Měly by se zkoušet i jiné varianty, například dnešní tunelové vyústění pražské radiály. V každém případě by mělo být širší území Pisárek prověřeno urbanistickou studií, nejlépe ve formě soutěže.

Co vnímáš, mimo již zmíněného, za zásadní pro budoucí územní rozvoj Brna?

Je to jednoznačně rozvoj města směrem na jih. Je známo, že se území Brna z hlediska morfologického dělí na kopcovitý terén na severu a rovinatou jižní oblast. Přitom současné tendence rozvoje bytové výstavby směřují podstatně více na hornatý sever, což způsobuje prodražování infrastruktury i samotné výstavby a devastaci lesnaté krajiny. „Jižní“ rozvoj byl doposud vždy limitován ochranou zemědělské půdy a dálnicí jako bariérou. Ochrana zemědělské půdy snad již dnes nemusí být

takovým tabu a její zábohy by neměly být demonizovány. O odsunu dálnice jsem již hovořil. Mou soukromou vizí, kterou se snažím uvést v život, je tedy rozvoj všech funkcí jižním směrem. Dnes v této oblasti nacházíme spíše nevzhledné průmyslové a skladové zóny a tvrdí se, že rovinatá krajina není pro bydlení atraktivní. Zemědělská rovinatá krajina ale nemusí být vždy ošklivá. Rovinný charakter široké záplavové nivy kolem soutoku Svatky a Svitavy umožňuje po všech stránkách kvalitní rozvoj bydlení v kultivované krajině. Mám na mysli pásové město, strukturované nízkopodlažní zástavbou, navazující na moderní lehký průmysl, přičemž záplavová niva zastává funkci parkové krajiny. Myšlenka, že bydlení samo si vytváří i obytnou krajinu, se mi velmi líbí. Jde tedy o opačný přístup k povodněmi ohrožovaným plochám – místo ohrázení řek a zastavení „ušetřené plochy“ ponechat nivu s loukami a lesíky vodě a každodenní rekreaci. Již dnes chce sdružení obcí v okolí Židlochovic dolní část zmíněné nivy kultivovat.

Tyto záměry přesahují jak z hlediska katastrálních území, tak i z hledisk plánovacích a rozhodovacích pravomocí, možnosti města Brna. Jak ty, jako krajský zastupitel, vidíš v této oblasti úlohu kraje?

Především – kraje si své pravomoci v současné době teprve vytvářejí. Na druhé straně mezi obcemi, zejména malými obcemi, a krajem je, co do plánování, příliš velká propast. Po zániku okresů (který je ovšem správný a nutný) vznikne mezera, kterou je nutno vyplnit příslušnou plánovací úrovní. Tu může zajistit například mikroregion, sdružení obcí, anebo jiná, podle potřeby vzniklá plánovací jednotka. Tato „nadobecní“ úroveň, zcela dobrovolná, která vznikne na základě dohody, může být ideální pro soustředění prostředků. Úlohou kraje bude v tomto případě poskytnout příslušnou metodickou a koordináční pomoc.

V praxi se stává, že se obce z různých, mnohdy z vnějšího pohledu malicherných důvodů, nedokáží dohodnout. Přibývá případů vzájemného oddělování obcí, což je při obrovském počtu malých obcí v České republice nelogické. Tak může vlastně jediná obec de facto negovat sebelepší záměr pro danou oblast.

Takový už je život. Každý územní plánovač musí tento fakt brát jako realitu, která

byla, je a bude. Vzpomeňme na dodnes vnímatelné, často nelogické klikatiny železnic z 19. století a další nepochopitelná rozhodnutí minulosti. Chce to jednat, mluvit, domlouvat se, nabízet kompromisy, ale také umět na ně přistupovat.

Na okresních úřadech dosud existují referáty regionálního rozvoje. Jakým způsobem by měla být dle tvého názoru organizována koncepční a správní činnost na úseku územního plánování na nových krajských úřadech? Jaká je tvoje vize budoucího stavu, mimo jiné také v souvislosti se začleněním České republiky do Evropské unie?

V současné době nemají kraje téměř nic. Je to jistá příležitost si tento prostor k činnosti utvářet. Z hlediska principu subsidiarity by si kraje neměly násilím vynucovat kompetence, které kvalitně zajistí nižší úroveň veřejné správy. Hlavní úlohou kraje tedy bude regionální rozvoj. Už jsem se zmínil o svazcích obcí a jiných uskupeních, které budou vznikat podle potřeby na základě dobrovolnosti. To jsou hlavní partneři pro kraj. Kraj by měl v území zajišťovat zásady státní politiky a realizovat vlastní regionální politiku, spočívající zejména ve vytváření podmínek sociální soudržnosti, ochrany životního prostředí a hospodářského rozvoje. Krajský úřad by měl být především koordinátorem výkonů veřejné správy a tvůrcem podmínek pro investice nadmístního, tedy krajského až celostátního významu, mezi něž patří například v úvodu našeho rozhovoru zmíněné území černovické terasy a tuřanského letiště.

V čem vidíš možnosti účinné spolupráce orgánů kraje a města?

Jak personálně, tak ekonomicky musí být město Brno v orgánech kraje silně zastoupeno – vždyť v Brně žije více než třetina všech jeho obyvatel. Právě z tohoto pohledu vidím své současné působení v Radě města Brna paralelně s členstvím v krajském zastupitelstvu jako rozumné.

Děkujeme za rozhovor.

*Rozhovor připravili Josef Markvart
a Lubor Fridrich*