

# Kauza brněnské hlavní nádraží

obecný přehled a historie

Josef Myslivec (červen 2002)

(redakčně upraveno)

## Úvodem

Začátkem května 2002 byla po léta osvědčeným způsobem znovu rozhodnuta causa, která již více než 80 let rozděluje brněnské občany na dva tábory. Touto kauzou je poloha hlavního brněnského nádraží. Znovu bylo rozhodnuto o odsunu nádraží téměř až do Komárova.

Po pádu rakousko-uherské monarchie brněnským radním nesmírně stouplo sebevědomí a začali se unášet hvězdnou myšlenkou Brna jako křižovatky a metropole Evropy se vznosným městským centrem a obrovským reprezentačním nádražím, umístěným až za tímto novým centrem. Dnešní hlavní nádraží jim vždy v jejich vznosných snech vadilo. V jejich myslích tvořilo nepřekonatelnou bariéru a umisťovali tedy ve svých plánech nové nádraží vždy až téměř do Komárova.

Tato myšlenka tehdy přímo nadchla brněnské architekty a urbanisty a na brněnské fakultě architektury v předmětu urbanismus se začala přednášet a doposud se přednáší jako jediná možnost rozvoje centra města Brna. Na mnoha školních a nejen školních projektech se stále a neúnavně procvičuje. Všichni absolventi brněnské architektonické školy jsou touto myšlenkou přímo nadšeni a jsou ochotni za tuto myšlenku do strhání těla bojovat. Sám si z přednášek profesora Meduny v předmětu urbanismus (v letech 1958 a 1959) dobře pamatuji, že kouřící lokomotivy se vším tím neřádem a rámusem musí být z centra města odstraněny.

Brněnská odborná veřejnost, ale i další střízlivě uvažující lidé, v předválečném období to byli i zástupci Elektrických podniků města Brna, se snažili přivést brněnské radní na reálnější myšlenky přiměřeného rozvoje města. Sledovali především tu myšlenku, aby i prostí obyvatelé města a jeho širokého okolí se mohli pohybovat ve městě bez větších potíží. Aby při svých denních cestách do práce, za nákupem i za kulturou nemuseli překonávat další náročné překážky s cestováním spojené.

Sny hvězdného centra byly vždy doprovázeny honosnými a drahými projekty, na jejichž zpracování se podílely vždy stovky špičkových odborníků. Poslední projekty brněnského la Défense byly vyvedeny dokonce ve vrcholné virtuální podobě na vysoké technické úrovni. V žádném z těchto projektů se však na rozdíl od Paříže nikdy doposud nepodařilo vyřešit bezproblémové napojení městské hromadné dopravy na dopravu železniční. I těmi nejnákladnějšími projekty brněnského metra (dříve projekt „rychlé tramvaje“, nyní projekt „severojižního tramvajového diametru“) nemohli a nemohou zastánci odsunuté polohy nádraží prokázat dostatečné propojení systému městské hromadné dopravy na dopravu železniční. Ničím nejsou schopni nahradit dnešní, téměř dokonalý přestupní uzel, který dlouhodobým setrvalým vývojem vznikl dle skutečných potřeb cestující veřejnosti.

Protagonisté odsunuté polohy nádraží se během celých těch 80 let se nedokázali vžít do běžného denního hemžení těch obyčejných drobných lidiček, kterým nezbyvá, než cestovat vlaky, autobusy a tramvajemi. Důvod je prostý. Většina z nich ani vlakem, ani autobusem, ani tramvají jet pravidelně (pokud vůbec) nepotřebují a nikdy potřebovat nebudou. Dříve se dopravovali drožkami, nyní na to mají a vždy budou mít svá služební i soukromá auta. Nelze jim to zazlívat, patří to zpravidla k jejich zaměstnání a postavení. Bohužel na ty lidičky zapomněli. I když ne zcela úplně. Těm drobným človíčkům, kteří budou muset těmi tramvajemi a vlakem cestovat odpověděl kdysi jeden z tvůrců těchto iluzí v oficiální publikaci: „Vykočíme-li jednou z budoucího nádraží neunaveni cestou vlakem, odpočinuti a osvěženi, budeme radostně vnímatí tuto vizi nového města, které nám vyrostlo z dnešních trosek a utrpení soudobé generace.“

Další problém, který se tvůrcům odsunuté polohy nádraží nedaří vyřešit, z kterého jim dokonce běhá hrůzou mráz po zádech a proto jej před veřejností přísně utajují, je průjezd obrovského množství hlučících nákladních vlaků novým nádražím, průjezd veškeré nákladní dopravy, která bude Brnem projíždět. Dnešní dokonalý systém oddělení dopravy nákladní a osobní nejsou schopni nahradit.

Myšlenka vznosného centra a vznosného nádraží na periferii musela být čas od času obhajována. Vždy v určitých fázích celého tohoto osmdesátiletého období byla tzv. odsunutá poloha nádraží a s tím související

tvorba územního plánu radními schvalována. Základní nosnou myšlenkou tohoto schvalování bylo, že jde o dalekou budoucnost. Po uplynutí této daleké budoucnosti při novém schvalování daleké budoucnosti se vždy prohlásilo, že na to doposud nebyly peníze.

Radním nelze upřít snahu tyto velké plány splnit. Protože to vždy mnohonásobně překračovalo nejen rozpočet města, ale i rozpočet zemský, později i rozpočty krajské, museli radní vždy žádat o financování z rozpočtu státního. Ministerským a bankovním úředníkům přece jen takové přílišné rozhazování peněz nebylo po chuti. Ministerští úředníci jsou však zpravidla lidé chytří, jinak by také ministerskými úředníky nemohli být, nikdy neodpověděli přímo ne, nedáme, ale vyžádali si další varianty. Již 80 let se tedy maluje, vymýšlí se varianty, pořádají se soutěže, architekti a urbanisté se radují, mají práce nad hlavu.

Po poslední Velké sametové revoluci trochu zablýskalo na časy. V roce 1991 na menší interní soutěži obnoveného Českého svazu stavebních inženýrů zcela bezkonkurenčně zvítězil návrh Dr. Ing. Rudolfa Nedvěda, spočívající v narovnání kolejí stávajícího hlavního nádraží a tím vytvoření prostoru pro doplnění, napřímení a prodloužení dalších nástupišť. Tím by byly splněny i všechny podmínky pro vysoký předpokládaný nárůst kapacity nádraží i příjem velmi dlouhých až dvacetivagonových souprav mezinárodních expresů. To vše v prostoru, který byl mezitím značně omezen. Největším omezením se stala stavba obchodního domu Tesco. Dle vítězného návrhu však i přes tato omezení stále ještě rekonstrukci uskutečnit lze. A to etapově, postupně dle finančních možností města, kraje i státu.

Revoluce nerevoluce, za pár měsíců již o soutěži nikdo nevěděl, na Magistrátu se to všelijak zatřepalo a již se znovu chystaly podklady ke schválení odsunuté polohy nádraží. Samozřejmě, že zase byly připraveny zcela dokonale a přesvědčivě, aby radní s klidným svědomím mohli hlasovat v roce 1992 tak, jak hlasovali všichni radní předchozí. Jak jinak, než pro odsunutou polohu. Jednohlasně. Svou roli se hrála i porevoluční euforie. Kdo je progresivní, hlasuje pro, kdo není progresivní, nemá na Magistrátu co dělat, ale také nemůže pro Magistrát nic dělat. Zcela jednoduché a velmi, velmi účinné. Brzy byli všichni odborníci v širokém dalekém okolí dokonce velmi progresivní. Mnohdy ještě progresivnější.

Tím by mohla být celá kausa ukončena. Avšak! Čas je však neúprosný. Další úsek daleké budoucnosti uplynul a ...

Brzy bude dobudován I. traťový koridor, což je náš první krůček do železniční soustavy Evropy. Aby evropské vlaky mohly naší zemí projíždět civilizovanějším způsobem, civilizovaným prostředím a alespoň trochu přijatelnou rychlostí. Na brněnském hlavním nádraží se však toho od doby císaře pána mnoho nezměnilo a stále nemění. Stojí tam, kde bylo před více než 160 lety zásluhou tehdejšího brněnského starosty postaveno, a slouží a slouží až do roztrhání těla. A bude sloužit dál. Jen je ho třeba trochu vyštafirovat. Na to čeká již dlouhých 80 let. Nádraží, které se má bourat, přece nebude nikdo spravovat.

I brněnští radní již nejsou tak ukázněni jak před desíti lety. Poslední hlasování v roce 2000 již bylo téměř fifty fifty. Mnoho nechybělo. Jenže zastánci odsunu nádraží nemohou přece jen tak opustit staré krásné a po generace předávané iluze a výhledy do daleké budoucnosti. Zkouší do financování zapojit Evropu.

Aby v tom nebyli zcela sami, pozvali si radní zahraniční firmy. Německou firmu Drees & Sommer a italské A Emilio Studio. Tyto firmy v rámci dobrých vztahů nemohly, než potvrdit připravené podklady SUDOPu Brno. V těchto podkladech byla samozřejmě jednoznačně zvýhodněna odsunutá poloha nádraží. Toto zdůvodnění SUDOP Brno stále podrobněji a důkladněji zpracovává již od poloviny minulého století. Tedy naprosto dokonale. Papír snese všechno. I návrhy financování lze vymyslet velkoryse. V průběhu předchozích 80 let nebylo nouze na velkorysé návrhy financování. Bohužel však vždy nějak nevyšly.

### Co bude nyní následovat?

Dle všech předpokladů znovu, nyní pomocí německé a italské firmy, byla prokázána nezbytnost odsunu brněnského hlavního nádraží a velmi rychle byla dokonce v rámci předvolebních akcí i vládou schválena .

Bude znovu vyvolána soutěž na velkorysé řešení hvězdného centra a křižovatky Evropy. Následně bude zpracován územní plán města s odsunutým nádražím ...a...v roce 2012... mezinárodní expresy, které budou bez problémů projíždět perfektně upravenou tratí, budou muset zdaleka před Brnem při vjezdu do starého hlavního nádraží začít brzdit, aby vlak na starých pokroucených a neudržovaných kolejích příliš neskákal. Při zastavení na brněnském nádraží všichni cestující ustrnou a s podivem začnou vzhlížet, kde se to poděli.

Podají-li se Českým drahám včas podchytil situaci, nechají velmi rychle ušít nádražnímu personálu c. k.

uniformy. Jen tak bude možno situaci přijatelně a nadlouho zachránit. Bude třeba nadlouho ... protože radní zůstanou radními... a magistrátní odborníci magistrátními odborníky. I škola architektury bude nadále chrlít snílky snící o městě, jehož sláva hvězd se bude dotýkat. Zatím nikdo nedokázal a ještě dlouho nedokáže jejich sny usměrnit.

## Malý výsek z historie

### *Ze vzpomínek Dr. Ing. Rudolfa Nedvěda*

Předválečná historie brněnského železničního uzlu je popsána v několika publikacích a je odborné veřejnosti převážně známa, proto není třeba se o ní již podrobněji zmiňovat. Další doklady však nadále zůstávají uschovány v archivech a veřejnosti prakticky nebylo doposud umožněno se s nimi seznámit.

Otázce řešení brněnského železničního uzlu věnoval velkou část své profesionální kariéry Dr. Ing. Rudolf Nedvěd, (nar. 1908), který je jedním z našich špičkových železničních odborníků a je vlastně již posledním pamětníkem událostí, které se kolem brněnského železničního uzlu v posledních 63 letech udály.

Proto uvádím alespoň stručný přehled jeho přímých vzpomínek na dění kolem železničního uzlu Brno, z kterých je zřejmé, že Brno je přímo smolařské město, kde se mnohdy všechno dělalo zcela naopak, nebo nějak pokrouceně (viz věžička na radnici nebo komín v Maloměřicích). Nelze se tedy divit, že i situace kolem hlavního osobního nádraží se zamotala tak, že je na první pohled téměř nemožné ji rozmotat. Požadavek odsunu nádraží se stal téměř démonickou hrozbou a klatbou.

Ze stavby opevňovacích prací v Orlických horách přišel Ing. Nedvěd v roce 1938 a nastoupil (15. 6. 1938) u Železniční stavební správy v Brně na právě zahajovanou stavbu maloměřického seřazovacího nádraží jako první spolupracovník stavbyvedoucího Ing. Kaválka. Projekt byl již dokončován pod vedením Ing. Zepecka. Ředitelem Železniční stavební správy byl Dr. Sklenář.

V roce 1939 bylo nutno projekt přepracovat pro chybu v zaústění tišnovské trati. Byla zaústěna neusměrněně (paralelně obě koleje). Opravný projekt Ředitelství drah přeložení jedné koleje mimoúrovňově přes českotřebovskou trať by vedl k likvidaci celé zastavěné části Maloměřic podél českotřebovské trati. Ing. Nedvěd navrhl změnu, která byla okamžitě přijata a celý projekt byl změněn. Změna spočívala v přeložce českotřebovské trati a současně v záměně lokomotivního depa a nákladního nádraží. Prokázaná úspora investičních nákladů byla tehdy 120 mil. Kčs.

Při těchto změnách si Ing. Nedvěd uvědomil, že seřazovací nádraží do Maloměřic nepatří, že patří na jih Brna, kde zaústí 5 tratí. Vyvolané jednání však zvrátili vojáci (major Zima) argumentem, že seřazovací nádraží v Maloměřicích se dá z Hádů lépe hájit. Byl to diktát, proti kterému neexistovala obrana. Za zmínku stojí, že jenom zemní práce vykázané z příčných profilů měření zde činily 2.340.000 m<sup>3</sup>.

V roce 1941 Němci (Ing. Schenk) stavbu seřazovacího nádraží v Maloměřicích definitivně zastavili s odůvodněním, že skutečně patří na jih.

V témž roce došlo v Židenicích k obrovskému železničnímu neštěstí, kdy rychlík v mlze vjel do čekajících dělníků. Bylo tehdy 106 mrtvých. Ředitelství drah okamžitě rozhodlo vybudovat náhradní stanici na druhé straně trati a stanovilo lhůtu půl roku. Ing. Nedvěd nabídl a splnil lhůtu 6 týdnů, za což byl řádně oceněn panem Bbv Ing. Frischem.

Po zastavení stavby seřazovacího nádraží v Maloměřicích byl Ing. Nedvěd krátce v Plzni, odkud byl panem Bbv Ing. Fišerem povolán k vyřešení lepšího zapojení okříšecké trati, která byla až do této doby zaústěna do Brno horní přes Brno dolní a úvratí před hotelem Grand. Poté byl pověřen studií na umístění seřazovacího nádraží na jihu Brna. Variantami umístění seřazovacího nádraží na jihu Brna se zabýval až do konce války. V té době však ještě vyřešil zužitkování plochy násypů v Maloměřicích. Vlečka Maloměřických cementáren tak využila opuštěnou českotřebovskou trať, byla protažena a nasypaného tělesa bylo využito pro výrobu prefabrikátů.

V roce 1945 zřídil nový ředitel Československých drah v Brně Dr. Spohr projekční kancelář určenou jen pro brněnskou otázku. Dr. Spohr sám odsunutou polohu nádraží neuznával, bylo však třeba technicky prokázat nejvhodnější řešení.

Vedoucím kanceláře byl stanoven Ing. Nedvěd a dozorem za město byl pověřen Ing. arch. Bohuslav Fuchs, který byl navrhovatelem odsunuté polohy již od roku 1921. V této kanceláři Ing. Nedvěd dokončil projekt seřazovacího nádraží Brno-jih, který se ukázal jako výjimečně ideální.

V roce 1946 byl Ing. Nedvěd pověřen organizací exkurze do Švýcarska do Curychu, kde se připravoval přesun nádraží ze vzdálenější polohy přímo do centra města, dokonce i s tím, že bude umístěno nad řekou. Výsledkem této exkurze, které se zúčastnil i prof. Fuchs, bylo, že i prof. Fuchs se stal odpůrcem odsunutě polohy nádraží. Sám prohlásil, že „již nemůžeme dále nechat Brňáky trápit“. K tomu rozhodnutí značně přispěl jeden český inženýr emigrant, který byl členem týmu, připravujícího přestavbu curyšského nádraží.

Bohužel následně přišel „Vítězný únor 1948“.

Činnost kanceláře dále pokračovala, přestože Dr. Spohr byl v následujících letech degradován a musel od ČSD odejít.

Prof. Fuchs byl zbaven profesury a jeho místo na VUT Brno zaujal prof. Meduna. Vyhnání profesora Fuchse ze školy bylo dokonce drastické a dramatické. Nesměl se ani vrátit pro svou čepici, kterou zapomněl v ateliéru.

K zásadnímu obratu došlo až 11. 11. 1951 na poradě, která je historická nejkřiklavějšími argumenty a závěry. Její zápis je uložen v archivu města Brna. Poradu vyvolal soudruh Wohl, nový přednosta železničního úseku po přeložení ředitelství do Olomouce. Porada se konala u soudruha Slívy. Zástupci Ministerstva dopravy, soudruzi Ing. Anděl a Ing. Slach, spolu s vojáky (znovu major Zima a dva další) rozhodli znovu ultimativně o dostavbě maloměřického seřazovacího nádraží a odsunu hlavního osobního nádraží na jih. Porada ukázala hrůzné propasti ve vědomostech těchto soudruhů, kteří však rozhodovali o všem.

Tito soudruzi však zapomněli zrušit projekční kancelář a Ing. Nedvěd dál projektoval seřazovací nádraží Brno-jih až do roku 1952. Mezitím od roku 1949 do roku 1952 se také zabýval výrobou logaritmických pravítek.

V roce 1952 vydal Ing. Nedvěd vynikající, doposud nepřekonanou publikaci „Železniční oblouk“ a odešel na „Trať Družby“, kde zůstal až do roku 1954.

Na zákrok soudruhů Ing. Drápala, Ing. Anděla a Ing. Slacha z Ministerstva dopravy v roce 1954 další soudruzi Ing. Valenta a Ing. Roček udělili Ing. Nedvědovi ultimativní zákaz projektovat cokoli v Brně. Kupodivu však tolerovali zlepšovák na zapojení nákladního průtahu do Brna dolního.

V roce 1956 se začal Ing. Nedvěd zabývat speciálními kategoriemi teorie relativity, v kteréžto oblasti pracuje doposud a jeho práce byly publikovány v několika odborných bulletiních v anglosaských zemích. Přednášel též stavbu nádraží na VUT Brno.

V roce 1967 zpracoval Ing. Nedvěd zcela anonymně železniční řešení elaborátu Ing. Kumpošta pro soutěž na brněnské přednádraží. Ze způsobu železničního řešení poznal Ing. Drápal autorství Ing. Nedvěda a důrazně naléhal na jeho propuštění od dráhy. Zabránil tomu tehdy vedoucí SÚŽELu Ing. Franěk.

V též roce pak zcela cílevědomě určil urbanisticky Ing. Kramoliš stavební místo pro obchodní dům Prior (nyní TESCO) tak, aby zabránil navždy uskutečnění návrhu Ing. Nedvěda. Ovšemže i tak Ing. Nedvěd okamžitě věděl, jak si s tím poradit. Své řešení však mohl předvést až na interní soutěži Českého svazu stavebních inženýrů v roce 1990. Jeho návrh zcela bezkonkurenčně vyhrál.

Obsahem jeho návrhu je nejjednodušší a nejelegantnější řešení rekonstrukce stávajícího nádraží tak, aby plnilo všechny funkce nádraží moderního, které může přijímat a odbavovat i nejdelší soupravy mezinárodních expresů i vlaky vysokých rychlostí. Rekonstrukci lze provést za plného nepřerušovaného provozu a za náklady rovnající se zlomku nákladů, požadovaných na odsunutě nádraží. Rekonstrukci lze provádět postupně a etapově dle finančních možností. Přitom není třeba vůbec nic měnit na systému městské hromadné dopravy.

Zde se však historie poznovu zvrhla. V porevoluční euforii znovu zvítězila myšlenka hvězdného centra.

A jsme znovu tam, kde jsme byli před 80 lety. V projektech hvězdného centra s odsunutým nádražím se znovu, tak jako nikdy před tím, nepodařilo vyřešit vyhovující napojení železniční dopravy na městskou hromadnou dopravu. Nepomohly ani projekty rychlé tramvaje ani severojižního tramvajového diametru. Nikdy se nepodařila prokázat náhrada za dnešní, téměř dokonalý, unikátní a cizinci obdivovaný přestupní uzel mezi dopravou železniční a městskou hromadnou dopravou, který je v Brně téměř v centru města.

Projektuje se však stále dál a dál, připravuje se revize územního plánu, znovu s odsunutým nádražím. Agonie pokračuje. Studie realizovatelnosti vždy znovu realizovatelnost odsunu nádraží prokážou a za nádražím poroste lebeda dál. Pokud tam neporostou kedlubny a mrkev, případně slunečnice.

## Causa brněnské hlavní nádraží a rychlé vlaky

Protože zastánci odsunu nádraží nebyli schopni nadále odsunutou polohu nádraží zdůvodňovat dávno překonanými 80 let starými důvody (kouřící vlaky, nádraží jako bariéra růstu centra, nedostatečná kapacita, havarijní stav nosných konstrukcí již 80 let trvající, nedostatečný přednádražní prostor aj.), rozhodli se odsun zdůvodnit zapojením vysokorychlostních tratí. Rozhodli se přeměrovat všechny moravské tratě tak, aby procházely Brnem jako tratě vysokorychlostní s tím, že Brno bude křižovatkou Evropy. Toto si nechali dokonce schválit i od anglické královny při její návštěvě v Brně.

Brno se také stalo členem sdružení malých měst, které trvají na tom, že musí být všemi vysokorychlostními tratěmi projížďeny. Toto snažení je sice chvályhodné, ale i zde je výhled do budoucnosti spíše dlouhodobý.

Vraťme se tedy ke střízlivé skutečnosti. V současné době se na našem území provádí rekonstrukce základního železničního systému, který sloužil více než jeden a půl století bez podstatných změn. Zatím největší investice do naší železnice, bohužel jen rekonstrukce s mírnou modernizací, stavba I. a II. traťového koridoru, umožní přiblížení se běžné evropské úrovni cestování, ale pouze ve dvou základních dopravních směrech: Praha – Vídeň a Varšava – Vídeň.

Porovnáme-li kilometráž těchto dvou tratí s celkovou kilometrází našich tratí, které bude nutno po 100 až 170 letech provozu zrekonstruovat, je zřejmé, že tato skutečnost poněkud odsouvá aktuálnost vysokorychlostních tratí. Dále je nutno říci, že i výstavba I. a II. traťového koridoru se setkává se značnými finančními potížemi, protože například úprava oblouků na trati Svitavy – Brno, která mohla značně zvýšit rychlost jízdy, byla z programu vypuštěna hlavně z finančních důvodů. Oblouky na této trati zůstaly v tom stavu, jak byly v císařsko-královské projektové kanceláři před téměř dvěma stoletími vypočítány (pravděpodobně F. X. Riepelem a Karlem Ghegem) a na této trati jezdíme i nyní po rekonstrukci až na řídké výjimky původními rychlostmi. K tomu nutno poznamenat, že na mnoha našich tratích by se důslednou rekonstrukcí, včetně narovnání oblouků, dosáhlo vysokých rychlostních parametrů, pro naše území zcela dostačujících.

Zdůvodňovat odsun nádraží pro lepší připojení na vysokorychlostní tratě je přinejmenším nezodpovědné. Ani v odsunuté poloze se příjem vysokorychlostních vlaků prokazatelně nezlepší oproti dnešní poloze nádraží, které lze vhodnou rekonstrukcí pro příjem dvacetivagónových souprav mezinárodních expresů upravit a lze i dostatečně zvýšit jeho kapacitu. To prokázal svým návrhem Dr. Ing. Rudolf Nedvěd, náš špičkový železniční odborník, který se železničním uzlem Brno zabýval velkou část své profesní kariéry.

Vjezd vysokorychlostních souprav i na dnešní nádraží je zcela bez problémů. Jedná se o soupravy konstruované pro vysoké rychlosti a vedené lokomotivami s vysokým výkonem. Jsou však schopny pohybu na zcela běžných tratích a vjezd do všech železničních nádraží. Vždyť i slavné TGV po projetí rychlých úseků sjíždí na běžné tratě a pokračují rychlostmi na těchto tratích povolených.

## Odsunutá poloha nádraží jako dědictví minulého století

### *Vývoj názorů*

V průběhu roku 2001 probíhala diskuse mezi brněnskými dopravními odborníky a architekty, která prokázala, že důvody, pro které bylo brněnské nádraží stále odsunováno, jsou již anachronismem. Že jsou již překonány rozvojem techniky a technologií. Bylo i oficiálními odborníky konstatováno, že obě varianty jsou možné. Odsunutá i přisunutá. Že je pouze třeba rozhodnout.

Bezmezná setrvávání na odsunuté poloze nádraží dnes působí již jako anachronická agónie, již i mnoho brněnských odborníků tomu nevěří, patří však ke slušnému vychování v této věci stále setrávat.

Brněnská architektonická škola však stále vybavuje své absolventy pevně zakotveným vědomím, že nádraží, koleje a ostatní ten neřád kolem železnice musí z města ven. Že je to ta největší hradba v rozvoji města a obhájců odsunu nádraží tak znovu přibývá.

Pokusme se tedy znovu vrátit k důvodům, proč je odsunutá poloha nádraží vytrvale vyžadována a kteréžto důvody byly nám a jsou stále i dnešním studentům v předmětu urbanismus přednášeny a jaký je dnešní stav.

## *Nedostatečné centrum*

Při vzniku Československého státu v roce 1918 se stalo Brno hlavním městem země Moravskoslezské a srovnáním s jinými městy obdobného významu bylo jeho centrum ohodnoceno jako nedostatečné. Bylo proto rozhodnuto centrum rozšířit. Nádraží se všem tehdejšími odborníkům jevilo jako překážka. Proto se rozhodli bez milosti jej odstranit.

Při dnešním postavení města jako hlavního města Jihomoravského kraje se prokazuje, že pro potřebné aktivity ekonomické i pro potřeby správních orgánů dnešní centrum v podstatě postačuje. Nabídka je nyní dokonce vyšší než poptávka. Význačné ekonomické aktivity si nacházejí své umístění zcela logicky v jiných, v dnešní době příhodnějších polohách (IBC, Globus, Shopping centrum, Boby centrum aj.)

Pokud by se přece jen dnešní správní orgány, banky a jiné aktivity přemístily do nového jižního centra, dnešní historické centrum by se stalo mrtvým městem.

*Kouř a hluk vlakových souprav*

byl jedním z nejpádnějších, nejdůvěryhodnějších a dlouho platných argumentů, zdůvodňujících odsun nádraží. Kouř nám zmizel již dávno, hluk nám mizí již nyní při úpravě kolejového svršku, související s postupným uváděním I. traťového koridoru do provozu.

## *Nádraží jako bariera*

Tento důvod platil do té doby, dokud jedinou spojkou přednádraží s prostorem za nádražím byla pouze „myší díra“. Vybudováním prvního podchodu tento důvod prakticky zmizel. Dnešní moderní stavební technologie dovolují více možností, jak prostory pod kolejištěm uvolnit pro volný průchod. Rekonstrukce mostních konstrukcí pro podjezdy kolejiště je rovněž pouze technicko-organizační záležitost. Existují dostatečně únosné konstrukce i zvukově izolační hmoty, které umožní přímé uložení kolejí na konstrukci tak, aby zůstaly zachovány podjezdové výšky pod mostními konstrukcemi.

## *Nedostatečný prostor přednádraží*

byl dlouho uváděn jako velmi závažný důvod. Uvážíme-li však, že se jedná bez pár metrů téměř o šířku Václavského náměstí, je pouze otázkou vhodného řešení, jak tento rozsáhlý prostor ještě lépe uspořádat.

## *Nedostatečná kapacita nádraží*

Dnešní stav kolejiště, zhlaví a nástupních hran (6 průjezdních a 4 hlavové) byť s maximálním vypětím, ale vždy, postačil i pro nejvyšší doposud provozované zatížení. Jako nejvypjatější je uváděn rok 1995 v souvislosti s uváděním prvních prvků regionální taktové dopravy. To vše při původním mechanicko-telefonickém ovládnutí provozu. Podstatně vyšší průjezdnost lze zajistit dokonalými elektronickými zabezpečovacími systémy.

Existuje dále možnost, jak dnešní nádraží rekonstruovat až na kapacitu min. 14 nástupních hran. Dle vítězného návrhu Dr. Ing. Rudolfa Nedvěda z interní soutěže Českého svazu stavebních inženýrů z roku 1990 je dosažení této kapacity bez problémů.

Požadavek 17 nástupních hran, prosazovaný některými železničními odborníky, je značně přemrštěný, řešení dle Dr. Ing. Nedvěda však případnému dalšímu rozvoji nezamezuje.

## *Rovné nástupní hrany*

Dnešní tvar kolejiště ve tvaru S činí skutečně problémy dlouhým dvacetivagónovým soupravám některých mezinárodních expresů. Problém lze sice řešit elektronikou a televizními kamerami, návrh Dr. Ing. Nedvěda však umožňuje narovnat kolejiště tak, aby byly dosaženy min. 4 rovné nástupní hrany o délce min. 450 m, což je pro uvedené dlouhé vlaky plně postačující. Škoda, že oficiální posuzovaná varianta nádraží přisunutého dodržuje striktně dnešní oblouky a tím vlastně tuto variantu znehodnocuje při porovnávání s variantou odsunutou.

## *Přijem vlaků velmi vysokých rychlostí*

Dnes již poslední důvod, kterým se pro obecnou neznalost tohoto problému doposud dařilo obhajovat odsunutou polohu nádraží, je příjem vlaků velmi vysokých rychlostí ze všech možných směrů a zejména ve

směru od Přerova byl rovněž překonán.

Neobstojí ani poslední zdůvodnění, vycházející s uvažovaného budoucího použití vlaků typu Pendolino, které mají automatickým náklonem soupravy v obloucích umožnit průjezd oblouků rychlostmi o cca 20 km/hod vyššími, než jsou rychlosti povolené. Tyto vlaky prý při průjezdu brněnským nádražím bez zastávky požadovanou zvýšenou rychlostí budou při svém náklonu v oblouku dřit o nástupiště.

Tomuto zdůvodnění lze odpovědět následně: O použití vlaků Pendolino není doposud rozhodnuto, protože se tomu brání další evropští uživatelé. Projíždění oblouků rychlostmi vyššími než povolenými ničí prokazatelně železniční svršek. Pokud bude ale použito řešení s narovnáním nástupišť, může nádražím projekt kterýkoliv vlak bez potíží. Zůstane-li řešení dle SUDOPu, tj. nástupiště v oblouku, budou muset vlaky typu Pendolino, pokud budou použity, projet nádraží stejnou rychlostí jako ostatní vlaky (bez naklopení skříně), konec konců, proč by tam projížděly, když tam všechny budou zastavovat a naklápěny tedy nebudou.

Zapojení vysokorychlostních tratí do brněnského nádraží rovněž bude otázkou až vlastního trasování těchto tratí. Poloha nádraží pak nebude hrát žádnou roli. Jde o soupravy, konstruované pro vysoké rychlosti a vedené lokomotivou s vysokým výkonem. Jsou však schopny pohybu na zcela běžných tratích a vjezdu do všech železničních nádraží. Vždyť i slavné TGV po projetí vysokorychlostních úseků sjíždí na běžné tratě a pokračují rychlostmi na nich povolených.

Důvody pro ponechání nádraží ve stávající poloze

### *Možnosti zlepšení podmínek cestování*

#### **Centrální přestupní uzel**

Za celá dlouhá desetiletí, ve kterých se stále připravuje výstavba nového nádraží téměř až v Komárově a výstavba exkluzivního nového jižního centra města v uvolněném prostoru, podařilo se setrvalým rozvojem, zejména díky Dopravnímu podniku města Brna, vytvořit u stávajícího nádraží unikátní, téměř dokonalý přestupní uzel mezi dopravou železniční a hromadnou dopravou městskou, jaký nám mnohá evropská města závidí.

Tento centrální přestupní uzel se stal též nejvhodnějším základem pro rozvoj komplexního regionálního integrovaného systému veřejné a hromadné dopravy, který jediný může být v budoucnu záchranou města před zahlcením individuální automobilovou dopravou.

#### **Pěší dostupnost centra**

Další obrovskou a neocenitelnou výhodou téměř centrální polohy nádraží je pěší dosažitelnost všech městských i krajských úřadů a institucí, i kulturních zařízení. Při zachování dnešní polohy nádraží a po dostavbě nového centra za nádražím bude i toto nové centrum dostupné pro pěší.

#### **Komplexní regionální integrovaný systém veřejné a hromadné dopravy**

Hospodářský rozvoj i nás bude následovat další rozvoj individuálního automobilismu a následně blokování našich měst automobilovou dopravou. Jediným prostředkem, jak tento vliv minimalizovat, je nabídnout takové možnosti veřejné a hromadné dopravy, které připraví lepší způsob cestování.

Základem veřejné dopravy zůstane vždy železnice a na ni navazující prostředky městské hromadné dopravy. Cestujícím musíme připravit takové podmínky, aby se do cíle své cesty dostali co nejrychleji, nepohodlněji a pokud možno bez přestupů. Nutné přestupy musíme volit co nejsnadnější a nejrychlejší, s nejmenšími časovými ztrátami.

V Brně se podařilo, jak je výše uvedeno, vybudovat snad jeden z nejdokonalejších přestupních uzlů ve střední Evropě. Je to ten nejlepší předpoklad k dalšímu zvyšování kvality veřejné a hromadné dopravy. Tento přestupní uzel se v budoucnu může stát též dokonalým přestupním uzlem integrované regionální dopravy i přestupním uzlem vlaků nejvyšších rychlostí.

### *Železniční nákladní doprava*

Největším úspěchem brněnských železničářů v celé období sporů o polohu nádraží bylo téměř absolutní oddělení dopravy osobních vlaků od dopravy nákladní. Dnešním osobním nádražím projede nákladní vlak pouze výjimečně pouze v případě, kdy se z důvodů maximální tísně nepodaří jeho převedení z přerovské

trati v Holubicích na vlárskou dráhu. Toto oddělení je nesmírně ceněno nejen železničáři, ale i cestujícími.

Nádraží v odsunutě poloze vrací tento problém o 150 let zpět. Je zde dokonale smíchána doprava nákladová i osobní. Autoři tohoto řešení se nikde o této skutečnosti nezmiňují a ani ji nedokáží vyřešit. I když je snaha železniční dopravu odhlučnit, u nákladové dopravy tato snaha ještě dlouho nebude vyřešena. Novým odsunutým nádražím bude projíždět veškerá nákladová doprava severojižního středoevropského směru se všemi neduhy s tím spojenými. Již také z toho důvodu, že Rakousko a Německo bude mít snahu svoje trati uvolnit pro dopravu osobní. Nové odsunutě nádraží se stane provinční stanicí.

### *Architektonické podmínky*

Všichni architekti, kteří věnovali pozornost pohledům z teras pod Petrovem a z teras Špilberku, potvrzují, že historickou siluetu stávajících drážních objektů včetně historicky cenných budov nelze ničím nahradit. Tento pohled oceňují nejen architekti, ale také všichni návštěvníci těchto teras. Po likvidaci těchto objektů by již Brno nebylo Brnem.

### *Územně-ekonomické podmínky*

Dnešní majitelé pozemků jižního centra očekávají čistý zisk jen z prodeje pozemků řádově asi v hodnotě 2 miliard Kč. Za podmínku obnovení atraktivity území považují zahájení stavby nového odsunutého nádraží. Proto se jejich snaha tolik upnula právě k této odsunutě poloze a vše směřují k jejímu definitivnímu potvrzení. Jiné veřejné zájmy jsou jim na překážku.

Však i opak bude pravdou. Vrátime-li se konečně k původní poloze nádraží a použijeme vítězného návrhu Dr. Ing. Nedvěda k narovnání kolejiště a uvolnění celého prostoru pod nádražím pro podchody, parkoviště a jiné aktivity, uvolní se nám celý prostor jižního centra v nebývalé míře, mnohem větší, než v poloze odsunutě, prostor bez jakýchkoliv dalších omezení.

Zahájení rekonstrukce stávajícího nádraží bude i časově podstatně méně náročnější, protože celková investice bude řádově v rozmezí 2,5 až max. 5,0 miliard Kč dle volby technické exkluzivity vybavení nádraží. Stavbu je možno zahájit téměř okamžitě. Trvajícím námitkám, že prostor pro rozšíření nádraží je nedostačující, stačí oponovat leteckým pohledem. Prostoru pro narovnání kolejiště je stále ještě dost.

Protože území jižního centra se stane zajímavějším, bude i zisk majitelů pozemků větší, než jejich původní předpoklady. Nestojí i toto stanovisko za úvahou. Chce to jen trochu přemýšlení.

### *Shrnutí*

V žádném z řešení odsunutého nádraží se nepodařilo nikdy vyřešit návaznost železniční dopravy na městskou hromadnou dopravu ani oddělený průjezd dopravy nákladní. To přiznávají všichni řešitelé. Jejich výsledným stanoviskem je, že za všechno se musí trpět.

Jedna linka podzemní tramvaje nemůže nikdy nahradit dnešní přestupní uzel. Jen přestupy zkomplikuje. Cestování se doslova stane martyriem a místo, aby se nám dařilo lidi k cestování železnicí přilákat, zcela záměrně je odradíme.

Nikdo z regionu by na odsunutě nádraží trvale projížděné hlučnou nákladní dopravou železnicí necestoval. Použil by vlastní vozidlo, nebo by použil dopravy autobusové. Integrovaný systém regionální dopravy založený na autobusech v jeho centrálním městě by byla kuriozita Brna nejen v celé Evropě, ale jednou i v celém světě. Celá Evropa se dnes snaží přivést železnici na takovou úroveň, aby se stala páteří veřejné a hromadné dopravy.

K námitkám, že doposud nebylo rozhodnuto, nutno podotknout, že rozhodnuto bylo již ve dvacátých letech minulého století, kdy tato skutečnost byla zakotvena v územním plánu. Územní plán svým schválením se stává zákonem. Lépe je tedy ptát se proč zákon není naplněn.

### *Ekonomická rozvaha*

K podkladům, zpracovaným ke schválení odsunutě polohy, nutno připomenout:

Ke srovnávání nákladů rekonstrukce stávajícího nádraží a nádraží odsunutého neobstojí sdělení, že náklady jsou srovnatelné. Rekonstrukce stávajícího nádraží zcela jasně bude vyžadovat podstatně nižší náklady již také z toho důvodu, že každá nově postavená kolej může být okamžitě v provozu a může vydělávat.

Veškeré stavby nádraží a veškeré nové koleje v odsunuté poloze zůstávají mrtvé a neproduktivní po celou dobu výstavby nejen nádraží, ale i celého nového systému městské hromadné dopravy. Nikdo není schopen dnes dobu výstavby určit. Bude to 10 let nebo 15 let? Mohl by si dovolit některý podnikatel tak dlouho financovat mrtvou stavbu?

Teprve po dokončení celé investice a převedení celé dopravy může být přikročeno k likvidaci starého nádraží i rozsáhlých kolejíšť, což nikde v nákladech není uvedeno.

Z propagátorů odsunu nádraží nikdo nikdy nesrovnal všechny náklady s odsunem související, což je zejména úplná rekonstrukce veškeré městské hromadné dopravy (zejména všech tramvajových linek), která by si vyžádala cca 3 násobek nákladů na odsun nádraží. Jedna podzemní linka není naprosto schopna převzít potřebné zatížení, jak je známo všem brněnským dopravním specialistům.

Při rekonstrukci stávajícího nádraží je možno zachovat městskou hromadnou dopravu beze změny, pouze ji postupně technicky zlepšovat. Dnešní návrh podzemního diametru je pouze investicí vyvolanou odsunem nádraží a vůbec neřeší možnosti vazby na regionální systém integrované dopravy. Pokud bude v budoucnu podzemní diametr potřeba, je nutno vycházet z potřeb regionu. Pouze regionální integrovaná doprava je schopna vytvořit podmínky pro plné kapacitní využití podzemního diametru.

Podle posledních úvah a studií bude pravděpodobně nejvhodnějším řešením podzemní diametr železniční, spojující tišnovskou trať se všemi jižními směry. Tento diametr by se mohl stát základem komplexního regionálního integrovaného systému veřejné a hromadné dopravy.

## Závěr

- Nové schválení odsunuté polohy, byť s požehnáním zahraničních odborníků, je pouze nové prodloužení již 80 let trvající agonie.
- Žádný ministerský a ani evropský úředník nepodepíše financování takové investice, ale požádá o další varianty.
- Historie se bude opakovat. Bude další daleká budoucnost.
- Strach, že prostředky utečou?
- Ano utečou, protože byla znovu schválena odsunutá poloha.
- Městští urbanisté si budou dále malovat nezávazné obrázky daleké budoucnosti. Nezávazné studie budou nadále prostředkem obrovských výdělků všech městských urbanistů i železničních projektantů, na kterých se budou velkou částkou podílet daňoví poplatníci.

## Dovětek

Tyto statě budiž připomínkou dlouhodobé a usilovné snahy velké skupiny špičkových brněnských odborníků z mnoha oborů, urbanistů, architektů, dopravních odborníků železničních i silničních, i jiných kategorií inženýrského stavitelství, snahy o rozmotání brněnských dopravních gordických uzlů.

Tito lidé sdružení v „Brněnském kolegiu nezávislých řešitelů“ mimo jiné přispěli značně k myšlence budování komplexních integrovaných systémů veřejné a hromadné dopravy. Jeden z návrhů byl oceněn v soutěži o ekologický projekt roku 1993.

Tato skupina pracovala v letech 1987 až 1997, bohužel svými návrhy značně předstihla dobu a její návrhy nemohly být uplatněny.

Protože se většinou jednalo o seniory, z nichž většina je již dávno v důchodovém věku a někteří na nás již shlížejí z toho dalšího světa, upadla tato skupina již v zapomnění.

Škoda, že společnost nevyužívá těchto hodnot. Pro řešení brněnských gordických uzlů bychom nepotřebovali žádné zahraniční experty. Vše bylo již dávno vymyšleno a poznáno.