

Odsun nádraží je zmetek

Ing.arch. Josef Myslivec (listopad 2002)

(redakčně upraveno)

Již 100 let se svorně podílejí brněnští urbanisté, městští inženýři, městští dopravní inženýři s dalšími profesními inženýry **na přípravě největšího technického, urbanistického a dopravního zmetku třetího tisíciletí.** Tato příprava vyvrcholila v květnu 2002, kdy vláda ČR, na základě podkladů od výše uvedených odborníků, schválila přesun hlavního osobního nádraží v Brně.

Je nejvyšší čas aby byla ukončena agonie přesunování nádraží v Brně. Náklady na studie, soutěže, územní plány a projekty s tímto nesmyslem související již dnes zdaleka přesáhly náklady, které mohly být vynaloženy na účelnou rekonstrukci a dostavbu stávajícího nádraží. To mohlo již dnes být v takovém stavu, že mohlo být vzorem jiným evropským nádražím.

Souvislosti

Prvních 50 let snahy o přesun nádraží lze klasifikovat jako neznalost, protože na začátku minulého století neexistovaly žádné teorie o tvorbě a technologii dopravních souborů. Od roku 1947, kdy v Technické kanceláři pro přestavbu brněnských nádraží bylo zjištěno, že přesun nádraží je nesmysl, je další pokračování v této agonii pouze záležitostí mocenskou a přesun je od této doby zdůvodňován zcela vědomě vždy zcela zmanipulovanými a překroucenými fakty.

Mimo mocenských zásahů z roku 1951, 1966 a 1988 je všem znám největší podvod v materiálech pro schválení přesunu nádraží v radě Magistrátu města Brna v roce 1992, kdy do tzv. var. D (přestavba nádraží ve stávající poloze) byly zcela úmyslně zkresleny všechny návrhy ze soutěže ČSSI a v textu uvedeny souhrnně všechny nevýhody jednotlivých řešení. Poslední zcela vědomý podvod se uskutečnil koncem roku 2001 a začátkem roku 2002 tím, že do rozhodování byly zapojeny zahraniční firmy, které za úplatu potvrdily vše, co od nich bylo žádáno.

Zdůvodnění zmetkovitosti schváleného návrhu přesunu nádraží

- 1) **Nádraží se přesunuje** z těsné blízkosti centra města, kde navazuje 8 kapacitních linek tramvají a další linky trolejbusů a autobusů, **na periferii města, kam se za 100 let nepodařilo vyřešit odpovídající napojení městské hromadné dopravy.** Jedna linka podzemní tramvaje, která však v nákladech vůbec není zahrnuta, převezme max. 1/10 potřebné kapacity. Nově navrhovaný železniční diametr převezme max. 1/5 potřebné kapacity.
- 2) **Nádraží se přesunuje do zátopové oblasti.** V případě povodně bude naprosto nepřístupné. V dnešní poloze zůstane nádraží neohroženo. Byl to také jeden z hlavních důvodů, proč bylo v této poloze umístěno.
- 3) Vzhledem k poloměřům oblouků na příjezdových tratích k nádraží bude v severním směru **podstatně nižší vjezdová a výjezdová rychlost u přesunutého nádraží.** Ve stávajícím nádraží je 85 km/h (v délce 2 km), v přesunutém bude cca 60 km/h (v délce 3 km).
- 4) Přesunuté nádraží bude provinční **nádraží s trvalým průjezdem nákladní dopravy** s velkým hlukem a sníženou průjezdností zhlaví.
- 5) **Uvažované zrušení dnešní přerovské trati v oblasti Komárova a Černovic navždy znemožní nejkratší a nejrychlejší možné spojení města s letištěm.**
- 6) Po celou dobu stavby přesunutého nádraží by muselo být vytvořeno **úrovňové křížení s dnešní přerovskou tratí,** která by mohla být zrušena až v plné funkci přesunutého nádraží včetně navazujících tratí.
- 7) **Za celých 100 let se nepodařilo vytvořit investiční program Jižního centra ani zajistit potřebné investory.** Cestující by museli překonávat téměř kilometrovou vzdálenost k tramvajím přes nehostinnou pustinu pěšky.
- 8) Ekonomické a technické zdůvodňování je zcela zvrácené. **Nikdy nebyly zahrnuty investice související a navazující. Při porovnávání přímých nákladů na přesun a na rekonstrukci byly vždy náklady na rekonstrukci vynásobeny vysokým koeficientem.**
- 9) Postup investiční přípravy je zcela zvrácený. **Nádraží je pouhým objektem z mnohasetmiliardové investice, o které není nic známo a nejsou známy ani objekty přímo navazující.**
- 10) **Urbanisticky jde o naprosté nepochopení budoucího významu železniční dopravy jak**

v celoevropském kontextu, tak v komplexních regionálních integrovaných systémech dopravy. Nejkapacitnější dopravní prostředek, **železnice, zmnohonásobuje svůj účinek umístěním do center aglomerací**, což je známo již většině evropských urbanistů. Brněnské **nádraží na periférii by znamenalo jednoznačně odliv cestujících** ze železniční dopravy a zaplavení města dopravou individuální a autobusovou.

- 11) Naprosto kapacitně nedostatečný tramvajový podzemní diametr, jehož náklad 20 miliard Kč nebyl v porovnávacích nákladech zahrnut, byl nedostatečný i v jízdních parametrech. Velká část trati byla uvažována v obloucích o poloměru 200 m, dovolujících maximální rychlost 60 km/hod, byly zde však i oblouky o poloměru 100 i 50 m. Tramvaje na povrchu by byly rychlejší než tramvaje podzemní.

V tomto výčtu jsou vystiženy pouze základní nedostatky návrhu, který byl předložen vládě ke schválení. Podrobným studiem návrhů by bylo možno vykázat mnoho dalších nedostatků.