

# Záznam z první diskuse odborníků o brněnském nádraží dne 14. září 2000

Diskuse proběhla na Panské ulici č. 7.

**Účastníci diskuse:** Ing. Pavel Surý, Ing. František Mráz, Ing. arch. Vladimír Dominik, Ing., Zdeňka Šamánková, Ing. arch. Fixel, Ing. Michal Fronek, Martin Robeš, Ing. arch. Petr Pelčák, Sylvie Svobodová, Ing. Jana Drápalová, Ing. arch. Jaroslav Dokoupil.

## diskuse:

**Dominik:** Současný stav - pomíneme-li 80 let různého řešení odsunutého nádraží, nerealizovaných z různých důvodů - je pro město neudržitelná tristní situace Jižního centra. Desítky let se nic nedělo, protože všichni počítali, že na jeho území bude nádraží. Pro České dráhy je problémem modernizace železničního uzlu. Nádraží v této podobě nevyhovuje moderním požadavkům Českých drah, i s ohledem na zapojení velmi rychlých tratí. Obě strany cítí potřebu rozhodnutí v této věci. Proto se zřídila mezirezortní komise pro přípravu přestavby železničního uzlu, jejímiž účastníky jsou Magistrát města Brna, Ministerstvo dopravy a spojů, Okresní úřad Brno venkov a České dráhy. Komise zasedá od prosince 1999 a dospěla k názoru, že je potřeba se rozhodovat pouze o dvou řešeních. Stávající polohu porovnávat s odsunutou. Poloha odsunutá je oproti schválenému územnímu plánu (oproti poloze C) pootočená. České dráhy dnes již preferují odsun z technologických, provozních a finančních důvodů. Rekonstrukce stávající polohy je již na hranici výjimek a možností. Komise se dohodla na zpracování studie, která by měla dokumentovat, která poloha je výhodnější.

**Šamánková:** V komisi došlo ke sjednocení názorů na potřebu posouzení poloh nádraží ještě dalšími pracemi. Poslední studie proveditelnosti je z roku 1992, tehdy České dráhy ještě nechtěly spolupracovat. Novou studii bude financovat Město Brno přes společnost Jižní centrum. Uvažuje se, že zpracovatelem studie bude německá firma Dres and Sommer, která připravuje přestavbu nádraží ve Stuttgartu, které má podobnou problematiku. Tato firma je ovšem pro nás drahá a proto se zvažuje, že zakázka bude zadána české firmě. České dráhy přišly s námětem, že technická prověření poloh by měla být posouzena nezávislou firmou. Rýsovala se možnost využití italské firmy, která by byla placena italskou vládou z jejich grandu. Tato firma již dělala dvě zakázky v České republice - nádraží Bohumín a Přerov. Byly stanoveny podmínky zadání, ale financování se komplikuje (kvůli výměně italské vlády). Otázka je stále živá. České dráhy, po hlubším seznámení s problematikou přestavby nádraží v přisunuté poloze, usoudily, že rekonstrukce nádraží za provozu bude velmi drahá (výluky a vyvolané investice). Tuto skutečnost má posoudit zmíněná studie, která bude zadána nezávislé, nebrněnské firmě. ÚHA se musí držet zákona a tedy územního plánu města Brna, který předpokládá nádraží v odsunuté poloze. V případě, že se prokáže mnohem výhodnější řešení, bude nutná změna územního plánu, pak ovšem vzhledem k významnosti nádraží bude nutno zpracovat zcela nový územní plán. Schválení územního plánu v roce 1994 předcházela studie z roku 1992 prezentovaná občanům i odborníkům. Z diskusí a závěrů zpracovaných materiálů vyplynulo, že je výhodnější odsunutá poloha. Podle informací brněnské historičky se v roce 1838 při rozhodování o první trati z Vídně do Brna doporučovala poloha nádraží na Uhelné a Opuštěné jako výhodná. Majitel, hrabě Offerman, však nedovolil zábor svých pozemků a proto se nádraží stavělo na hradbách.

**Čermák:** Jaké jsou možnosti napojení nádraží v přisunuté a v odsunuté poloze na velmi rychlé tratě? Nevytváří parametry těchto tratí předpoklady k tomu, že zastávka bude v Modřicích?

**Šamánková:** Ing. Mráz projektuje pro ministerstvo několik možných tras jdoucích ze dvou směrů: podél dálnice od Prahy nebo přes Ivanovice do maloměřického nádraží. Základní trasy (jižní a severní) mají řadu podvariant. Stávající nádraží s průjezdem přes Koliště nevyhovuje parametrům velmi rychlých tratí. Jeho přestavba pro tyto tratě je nutná v každém případě. Severní vedení přes Ivanovice komplikuje hustá zástavba rodinnými domy na severu města. Zdá se, že vhodnější bude jižní varianta, podél dálnice. Ale i pro tuto variantu bude nutné počítat s vybudováním trianglu, pro napojení směrem na Ostravu a Vídeň.

**Čermák:** Dotaz na Ing. Mráze: která varianta je reálnější ?

**Mráz:** Reálnější je jižní varianta, severní má mnoho problémů v území území je členitější, pro cestující není vhodné, aby jeli 20 km tunelem. Jižní varianta v sobě skrývá nebezpečí, že se trať velkým obloukem vyhne Brnu a vlaky by nemusely zastavovat v Brně, zejména z Prahy na Vídeň. Stále se však naskytá možnost trianglu. Se zapojením do uzlu bude v každém případě.

**Čermák:** Představíme se ...

**Sapák:** Je účelné, aby v této diskusi, pokud má k něčemu být, nepadaly názory, které můžeme odhadnout dopředu. Chápu, že někteří lidé, kteří mají konkrétní zodpovědnost, nemohou se znovu, od začátku pustit do odvíjení svého názoru na tuto věc. Ptal bych se ostatních, jestli je možné očekávat atmosféru, že začneme jako tabula rasa a legitimovali se jak jsme v této věci závislí. Jsem zde jako soukromník, můj názor vykrystalizoval, jsem však připraven poslouchat další argumenty, protože nemá smysl zůstat na zakopaných pozicích. V této záležitosti se cítím nezávislým, nejsem zapojený do žádné konkrétní akce. Moje vystupování zde bude vycházet z uspořádání ideí, které mají spíše praktický rozměr. Očekával jsem, že zde bude větší fórum, hlavně ekologické od něhož by bylo užitečné se dozvědět jak se staví všeobecně k městům, k městům velikosti Brna, zda má město narůstat, v jaké míře a v jakých proporcích. Co od toho očekávají, zda je zajímavá jen určitý výsek životního prostředí, ovzduší, doprava nebo problémy v širších souvislostech. Aktivita kolem nádraží mi nepřináší žádný osobní prospěch. Jako architekt mohu být podezříván z toho, že straním velké události. Pravděpodobnost, že tak náročný a atraktivní úkol dostane k řešení konkrétní jedna osoba je ovšem velmi malá. Pokud zde však existuje jakákoliv možnost, že někdo může v projektu pokračovat, mělo by to zde zaznít.

**Franek:** Jsem dopravní inženýr zabývající se dopravou na Českém svazu ochránců přírody. Problematika přestavby nádraží se mě týká pouze jako občana. K tomu co se děje v Brně jsem velice skeptický. Moje skepse vychází z nedotahování projektů, které se v Brně začaly a nedokončily. Názorným příkladem je autobusové nádraží Zvonařka, dílo architektonicky, dopravně i jinak naprosto zpackané zůstává jako memento již 15 let, i když má sloužit desítkám tisíc lidí. Nevidím nic co by dokládalo, že projekt nádraží v přesunutém poloze nedopadne stejně, někde na polovičaté cestě. Proto zastávám konzervativní stanovisko, nikoliv však vyhrčené. O projektu přesunu nádraží nemám dostatek informací, což se týká i občanů, kteří o tento problém nemají zájem, neboť nevědí, že je aktuální. V roce 1992 se budil dojem, že se bude za rok stavět. Nic se však nedělo. Působí to pouze jako humbuk. Z něho pak vyplývá skepse. Zpracovávají se další a další studie, ale občan o tom nic neví. Proto ankety o mínění dopadnou velmi skepticky. Porevoluční představa, že se bude úřad s občanem bavit o problémech již vyrchala. Navíc občané budou mít podezření, že se dalších 8 let nebude nic dít a je tedy zbytečné se ptát na jejich názory, nehledě na to, že jiný názor není vítaný. Rozumím tomu, že městská radnice má zájem na tom, aby město usilující o získání finančních prostředků působilo jednotně a názor na projekt by se neměl zpochybňovat. Za 8 let diskusí se něco nezměnilo vůbec. Argumentem pro přesun nádraží byl nutný rozvoj Jižního centra. Po 8 letech se s Jižním centrem nic nestalo. Za situaci nemůže stávající nádraží, ale špatná politika města (problém s pozemky, financování apod.). Bohužel plány v Brně jsou velkolepé, ale praxe pokulhává. Tímto vyjadřuji svůj názor. Pokud to bude aktuální jsem ochoten získat názor Českého svazu ochránců přírody.

**Dokoupil:** Konkrétně se vyjádřím později. Problémem se intenzivně zabývám podrobně od roku 1993 (jižní sektor od ulice Opuštěné ke Komárovu), zúčastnili jsme se soutěže na Jižní centrum. Naše dopravní řešení se stalo základem regulačního plánu. V roce 1998 jsme vyhodnocovali odsunutou polohu nádraží poněkud jinou než je v územním plánu města Brna, v roce 1999 pak ve spolupráci se SUDOP, s Ing. Mrázem, jsme hodnotili přisunutou polohu. Syntetický závěr je vám zde k dispozici a můžeme se o něm bavit. Názorově se cítím nezávislý protože jsme vyhodnocovali obě varianty.

**Fixel:** Aktivně jsem se podílel z pozice Útvary hlavního architekta na zpracování územního plánu města Brna v roce 1992, jehož součástí byla odsunutá poloha nádraží. Do roku 2000 jsme se tomuto problému vyhýbali. K problému jsem se vrátil a prostudoval řadu materiálů. Diskutovaná otázka polohy nádraží je problém, který se dotýká mnoha odborů, profesí, občanů, politické reprezentace města a provozovatele této dopravní funkce, čili Českých drah. A právě proto, že se dotýká širokého spektra odborníků, politiků a laiků není možné očekávat, že výsledné řešení bude řešením optimální, tedy ideální. Zastřešující disciplínou všech těchto různých názorů, požadavků a tlaků je územní plánování. Ti, kteří v tomto oboru pracují, jasně ví, že výsledným produktem jejich práce, pokud má v reálném čase a světě vytvořit podmínky pro realizaci, je jedině kompromis. Je velmi naivní formulovat vizi optimálního řešení bez širších souvislostí dopadů a hlavně bez zodpovědnosti za jejich realizaci. Ve všech poválečných plánech Města Brna byla poloha nádraží odsunutá od historického jádra. Důvody pro odsunutí byly, ač jinak formulované, vždycky stejné. Tyto územní plány byly schvalovány zastupitelstvem, tedy měly politickou podporu. Poslední územní plán z roku 1994 se opíral o rozhodnutí zastupitelstva, kterému předcházela poměrně masivní akce hodnocení, diskusí a prezentace veřejnosti. Ptám se tedy, proč se opět přijatá koncepce neuvádí v život? A tady jsme u jádra problému. Město ani netrápí poloha nádraží. Město jako organismus již sedmdesát let trápí neschopnost přijatou koncepci realizovat. Na papíře máme jasno, ale nejsme schopni pro tyto koncepce udělat skutečně realizační kroky. Městský organismus je schopen s většími či menšími problémy přijmout přisunutou či odsunutou polohu. Každá má dopady na město, jeho provoz a využití území, především na jižní část města. Co je však důležité, musí být získán souhlas investora a provozovatele tedy Českých drah, že zvolené řešení přijímá a bude ho realizačně naplňovat a následně provozovat. Mám obavu, že právě zde je ten největší problém. České dráhy modernizovaly vybrané koridory, ale modernizace uzlů se nekoná z objektivních důvodů opětovného zpochybnění polohy nádraží. Domnívám se, že v případě schválené polohy přisunuté by situace nebyla o nic lepší. České dráhy - stát nemají vlastní prostředky, aby realizovanou přestavbu ŽUBu a nádraží v jakékoliv poloze financovali. Všechny snahy jsou pouze zastíracím manévrem. Jakékoliv zpochybňování, to znamená otevírání této otázky, které nebude v tomto kanále, je vodou na mlýn a zase se ten problém bude oddalovat. Na druhé straně, abych se zastal Města, mě připadá, že Město učinilo řadu vstřícných jednání a kroků pro posun tohoto problému (viz materiál ÚHA, který byl předán do zastupitelstva koncem minulého roku, a který dost jasně chronologii problému formuloval). Pokud má být diskuse účelná musí vycházet z tohoto rozkladu, který byl vytvořen. Hlavními problémy podle mě jsou: zapojení uzlu do vysokorychlostních tratí; schopnost všesměnného traťového napojení; rozhodnutí mezi jedním nebo dvěma železničními koridory na jihu města; uvolnění nebo ponechání přerovské trati; vztah k autobusové dopravě; vztah k městské hromadné dopravě; dopady na územní rozvoj Komárova a Heršpic a vztah na rozvoj centra. Myslím, že výchozím materiálem, plně dostačujícím pro tuto diskusi, je materiál, který zpracoval ateliér DOS, a který všemi těmito problémy zabývá. Pokud diskuse má být konstruktivní, pak musí navázat na tento materiál.

Hlavní problém je v tom, že nejistota ohledně nádraží blokuje velké množství investic obzvláště na jihu města. Další důležitý problém tkví v přeceňování úlohy územního plánu, který má sloužit jen jako vstřícné vodítko pro budoucí projekty investorů a není to neměnný zákon. Neexistují jasná pravidla, jak podle územního plánu postupovat.

**Drápalová:** Jsem členka zastupitelstva původem z nevládních ekologických organizací. Možná i proto mám konzervativnější přístup k velkým městským rozvojovým projektům. Spíše zastávám názor, že by se mělo hledat optimální řešení, které nemusí nutně znamenat velkou technickou investici nebo stavbu. U otázky nádraží nemám jednoznačně vyhraněný názor o jeho poloze, ale mám kritéria k čemu by zmodernizované nádraží mělo sloužit. K tomu se vrátím později. Otázka je podle mě aktuální a to ze dvou důvodů. Jeden je, že se připravuje program rozvoje kraje. Uškodilo by nejvíce, kdyby do tohoto programu Město dalo projekty, které samo nemá vyjasněné a které nemají základní předpoklady pro realizovatelnost

(například za nimi nestojí konkrétní investoři), nebo o kterých nepanuje jasná shoda, nebo jejichž termín realizovatelnosti je až za hranicemi termínu tohoto programu. Ještě bych chtěla upozornit na materiál, který v roce 1998 pod patronátem agentury Czech Invest vypracovala zahraniční firma a nese název Brno 2000 a zabývá se přípravou pozemků pro investory. V rámci této studie byla vypracována simulovaná strategie rozvoje města s rozvojovými projekty. Záměr odsunu nádraží byl v této studii hodnocen z pohledu jeho možné realizovatelnosti formulací několika otázek, které vyvolali i na ÚHA rozhořčení kvůli tomu, že se vůbec někdo dovolil strefovat do tak dobře zdokumentovaného a vyargumentovaného problému. Myslím si, že tyto otázky nejsou od věci, protože jsou cíleny na finanční a organizační realizovatelnost projektu a měli by jsme se jimi zabývat.

**Šamánková:** Zastupitelstvo je o tom, co se kolem železničního uzlu děje, informováno. V prosinci loňského roku prošel zastupitelstvem velký materiál, v květnu tohoto roku byl projednáván další materiál s informacemi o činnosti komise pro přípravu přestavby železničního uzlu a nyní v září je připraveno k podepsání dílčí usnesení všech čtyř subjektů, které v komisi pracují - Ministerstva dopravy a spojů, Českých drah, města Brna a okresu Brno - venkov, které budou autorizovat výsledky komise. Zastupitelstvo je informováno v pravidelných intervalech, nedostatečně je zřejmě informována veřejnost. Je otázka, jakým způsobem tak učinit.

**Dominik:** U řady lidí převažuje pocit, že odsun nádraží znamená velmi smělý, ambiciózní a možná nereálný projekt, narozdíl od přestavby. Avšak i rekonstrukce v přisunutě poloze bude muset být smělá a technicky náročná.

**Šamánková:** Problém je v tom, že stále není jasno ve které poloze a v jakém rozsahu se má nádraží stavět. Za této situace je velmi složité hledat zafinancování například ze zdrojů Evropské unie. Přitom na území naší republiky se zafinancování takto velkého projektu s největší pravděpodobností nepodaří zajistit.

**Mráz:** My jako projekční firma umíme vyprojektovat cokoli, co je reálné, máme řadu zkušeností s projektováním železničních stanic a tratí. Jako odborník musím upozornit na to, že pokud budeme chtít mít nádraží na dobré úrovni odpovídající koridorům, pak nemůže jít při rekonstrukci o dílčí úpravy. Každopádně bude nutné napřímít nástupiště, tím pádem bude třeba zvětšit prostor nádraží. Nádraží lze tímto způsobem přestavět a to i za provozu, ale nemůže vypadat jako dnes, těžiště se přesune jinam. Také výpravní budova svojí kapacitou nestačí a bude třeba postavit novou. Je tedy třeba si uvědomit, že přestavba nádraží bude muset začít od základů.

**Surý:** Vedení Českých drah v minulosti rozhodlo o tom, že postaví nové koridory, ale nebude modernizovat nádraží na trase. Nyní se již tato možnost připouští, ale žádný uvažovaný projekt není tak finančně náročný, jako by tomu bylo v případě Brna. Na otázku, zda je třeba o problému diskutovat, odpovídám jednoznačně ano. V této souvislosti se mi zdály nejsympatičtější aktivity spojené s loňským Dnem bez aut, kdy byly prováděny alespoň nějaké jednodušší výzkumy a z nich potom prezentovány výsledky. Chtěl bych však upozornit na fakt, že problém brněnského nádraží není v žádném případě pouze otázkou občanů města Brna. Naopak se domnívám, že je využíváno především mimobrněnskými občany cestujícími za prací a podobně, takže jde o záležitost celého regionu a názor nebrněnských občanů by nám neměl být lhostejný. Samotnou rekonstrukci nádraží nebrzdí diskuse o tom, jak ji provádět, nýbrž především nedostatek financí.

**Pelčák:** Fakt, že trávíme čas na této diskusi, je dokladem toho, že nejsou k dispozici jasné informace a argumenty, které by hovořily pro či proti odsunu nádraží. Je nutné, aby Brno bylo napojeno na vysokorychlostní trať a mělo dobře vyřešenou dopravu regionální i městskou. Jsem připraven podporovat řešení, které tyto cíle naplní, ale v této chvíli nevidím jasné argumenty pro tu kterou variantu. Osobně věřím v renesanci železniční dopravy. V Německu, kde je ovšem komfort v železniční dopravě daleko vyšší, považují auto za dopravní prostředek minulého století. Kromě otázky finanční je třeba vzít v úvahu i jakéhosi ducha místa. Nádraží ve stávající poloze existuje již 150 let, je otázka, zda je s tímto možné manipulovat. V územním plánu je již 70 let fixovaný a přitom stále nerealizovaný přesun, tím pádem je dané území mrtvé a neinvestuje se tam, upadá. Mám obavu, zda myšlenka přesunu nádraží není produktem ducha doby svého vzniku, v období mladé ambiciózní republiky, bohatého města Brna, oficiální podpory z Hradu. Jestliže tento projekt nebyl realizován v době, která mu přála, je vůbec možné realizovat jej dnes?

**Čermák:** Nabízí se otázka, proč jsem tuto diskusi vlastně vyvolal. Jsem poměrně dobře informován o vývoji situace kolem nádraží. Již před devadesátým rokem zasedala komise železničního uzlu Brno, již jsem dokonce v roce 1990 předsedal. Stále jsem však měl pocit, že všechny informace nejsou dostatečně zvažovány. Jakékoli diskuse byly považovány za nežádoucí, počítalo se začátkem stavby v roce 1993 a nebyla vůle znevěhodňovat vypracované řešení. Nakonec přeci jen SUDOP zpracoval řadu variant, ale při schvalování v zastupitelstvu jsem opět nebyl nasycený dostatečným množstvím informací. Přesto jsem hlasoval pro odsun, protože se tvrdilo, že by nádraží v dnešních variantách A a D nebylo napojitelné na vysokorychlostní trať.

**Robeš:** Jsem zaměstnancem Českého a Slovenského dopravního klubu a otázkou brněnského nádraží se zabývám zejména z toho důvodu, že jsem na přelomu 80. a 90. let končil střední školu a chtěl jsem studovat VŠ dopravní a v této době se právě řešila otázka brněnského nádraží. V té době se mi líbila myšlenka odsunu jako ambiciózní plán rozvoje města. Nyní jsem se k této otázce vrátil a po diskusích s uživateli železniční dopravy jsem došel k názoru opačnému. Z pohledu uživatelů je výrazně výhodnější poloha mezi historickým a jižním centrem, než poloha na jižním okraji jižního centra. Tento můj názor byl podpořen i anketou, kterou jsme si nechali zpracovat od studentů Fakulty sociálních studií letos na jaře. Šlo pouze o anketu, ideální by bylo zpracovat průzkum přímo mezi cestujícími, což by ovšem bylo dost finančně náročné. Kritérium uživatelů by mělo být mezi primárními kritérii, problém má aspekty sociální a ekologické, což jsou aspekty, které nebyly dostatečně zpracovány, zatímco aspekty technické a urbanistické byly prozkoumány velice důkladně.

**Čermák:** Nyní dospíváme ke konkrétnější diskusi týkající se filozofie prostoru a formulování ideálních podmínek nádraží. Na úvod jedna provokativní myšlenka: není dnes třeba diskutovat o věci z úplně jiných poloh? Představy o fungování nádraží asi nebudou stejné jako před dvaceti lety. Vývoj jde dopředu prudkým tempem a těžko lze odhadnout, kam bude směřovat. Určitě se však funkce jednotlivých prostorů budou výrazně měnit. Vlakové nádraží stavíme na padesát či sto let dopředu, takže je třeba předpokládat určité tendence.

**Felix:** Mělo by nastoupit něco jiného než plánování velkých územních celků formulování brněnského jádrového území. My jsme dělali analýzu, kam by se jádrové území mohlo do budoucna rozvíjet z hlediska socioekonomického i územního. Z hlediska socioekonomického se jádrové území bude během dalších 20 let propadat. Bude docházet k přelévání do míst, kde budou vytvořeny lepší podmínky. Důležité je to, jaké jsou územní předpoklady, kam město může růst. To není v žádném případě východ a západ. Město má možnost postupovat severním směrem na Kuřim a na Tišnov a potom má poměrně velké předpoklady postupovat na jih. Jih je vázaný především na polohu nádraží a zavedení příměstské dopravy. Město nepotřebuje jenom samotné nádraží, bude potřebovat i nácestné zastávky - když pojedu z regionu za prací, nepojedu do centra. V oblasti příměstské dopravy je v současné době dost vzduchoprázdno a toto vzduchoprázdno je do značné míry vázáno na nejasnosti o poloze nádraží. Systém příměstské dopravy se může utvářet v momentě, kdy bude jasno o poloze nádraží. Potom se může stát dominantním při utváření jádrové dopravy a být i konkurencí individuální dopravě.

**Sapák:** Železnice je ve městě bariérou. Je tomu tak v každém městě, ale každé město má jiný terén. Brno zastihla železnice v roce 1838, v prvním desetiletí, kdy se na evropském kontinentě objevila. Zastihla město téměř "středověké", bariéra přišla do terénního schodu. Jestliže je železnice bariérou v každém městě, tak v Brně je bariérou dvojnásobnou. Pokud by železnice v Brně vedla v nivě, byla by to jiná situace. Pokud zůstane nádraží na místě, mohu si představit, že to celé podkopu a postavím na novou desku a budu ho podcházet, dám tam nějaké atraktivní věci - obchody, kina a podobně, abych to lidem příjemnil. Ale od hlavy kolejnice, tak jak je dnes k ústí Masarykovy je 3,5 metrů rozdíl. Já mohu lidem, kteří tímto směrem chodí nabídnout jeden koridor, ale v žádném případě jim nevyhovím tak, jak by to odpovídalo tužbám pohybujícího se člověka. Ať se pokusím o jakékoli technické řešení, nenabídnou pěšímu chodci možnost pohybovat se spontánně tak, jak by on chtěl. Na druhé straně je plošina, která má víceméně jednu niveletu, kde se možnosti naskýtají větší. Není nikde zaručeno, že při stavbě nového nádraží nezopakujeme bariéru v elegantnější podobě, ale šance, aby se tak nestalo, je mnohonásobně větší. Poloha stávajícího nádraží vůči tramvajím je samozřejmě znamenitá, nabídka osmi linek tramvaje na tomto místě je téměř neopakovatelná. Pokud by se tomuto v nové situaci nebylo lze přiblížit, nemá smysl to dělat. V místě autobusového nádraží je krajně špatná situace a to se zopakovat nesmí. Osm tramvajů, které se rozjíždějí do celého města na novém místě nezopakují, ale alespoň poloviční proporce dosažitelná je.

**Dokoupil:** Na problém se nemůžeme dívat izolovaně - pěší chodec a tramvaj. Podívejme se, co železniční uzel dělá ve městě jako takovém. Já jsem po třech pracích, které jsme dělali, rozhodně pro odsun nádraží. Uvědomme si, jak ten uzel vypadá. Nádraží je na kótě 206 m, nákladový průtah klesá až na úroveň řeky, kterou přetíná na 200 m, to je ve velkém městě anomálie. Skutečný vřed je potom mimoúrovňové křížení přerovské a vlárské trati, které se spojují a vjíždí z jihu do nádraží, protože do něj nelze vjet ze severu. A to proto, že není dokončovaný židenický triangl. Tím je způsobena neobslužitelnost celého jižního sektoru, proto je celá oblast Komárova a Heršpic navěšena na jediný viadukt na Plotní a tím je celá oblast Heršpic a Komárova degradována na odkladiště městských funkcí. A to proto, že se tam nedostanete přes nepřekročitelný mimoúrovňový přejezd, musíte jet až na dálnici, pokud jedete autem, městská hromadná doprava samozřejmě na dálnici nemůže. A to je důsledek železničního uzlu. Toto je potřeba říkat veřejnosti, která o tomto neví a vnímá nádraží ve vazbě na městskou dopravu a na pěší docházku. Toto je pro město důležitější než to, co řekne v anketě babička, která jede vlakem. Zajímavé je, že varianta z roku 1994, která se dostala do územního plánu po velmi bohaté diskusi, tento problém neřeší, stávající uzel územní plán z roku 1994 zafixovává. Za obrovské peníze by se odsunovalo nádraží, ale zablokování rozvoje jižního segmentu města, což je podle mne důležitější problém než vazba na historické centrum, zůstává. Když jsme se v roce 1998 dostali společně se SUDOPem k tomuto problému, došli jsme k závěru, že pokud by se mělo nádraží odsunovat, ať se odsune pořádně a vyřeší všechny problémy. Pokud chceme skutečně pomoci rozvoji města, je optimální variantou přesunutí nádraží do prostoru dnešního Brna - dolního nádraží, které vyvolává rušení Přerovky v této trase, odstranění mimoúrovňového křížení nákladového průtahu s Přerovkou a Vlárrou, převedení Vlárky přímo do nového nádraží a Přerovky ... s využitím komárovské spojky, což je nová věc, kterou jsme do dokumentace dávali letos. Tak se celé Koliště dostává na úroveň 206 m a jsme schopni celé to území obsloužit, včetně biokoridoru kolem řeky, což je z ekologického hlediska obrovský přínos. Stejně tak by toto řešení hladce vyřešilo výškové problémy velkého brněnského okruhu. Posledním argumentem je otevření obrovské možnosti rozšíření rozvojového území kolem Heršpické až po hranu nového nádraží. To je šance, kterou by město nemělo promarnit.

**Surý:** Jsem náměstek OPŘ. Mluvílo se o tom, že by železnice mohla ve městě pod zem, to by bylo možné jen v odsunuté poloze. To plně odpovídá integrovanému dopravnímu systému, kdy by cestující jedoucí příměstskou dopravou mohl v Brně na mnoha místech z vlaku vystoupit. Magistrát má však takovou představu, že do země půjdeme s tramvajemi, nikoli s vlakem.

**Šamánková:** Integrovaný dopravní systém je moderní věc a tímto směrem pravděpodobně Evropa půjde dál. V Brně existuje zatím jediný kvalitní dopravní uzel a to u královopolského nádraží. Myslím si, že všechny tyto věci je třeba pojímat komplexně, uvítala jsem příspěvek arch. Dokoupila ohledně vazeb na jih, neboť nás skutečně trápí nejen poloha železničního uzlu, ale i poloha přerovské trati v jižní části města. To, že se letos podařilo prověřit možnost přehození vlárské trati na komárovskou spojku, je pro nás velkým příslibem, neboť všechny funkce v jižní části města včetně kanalizace jsou v současné době již na hranici životnosti. Problém nelze zužovat na otázku polohy kolejí, jde o to, aby

žilo celé město jako organismus v relativně slušných poměrech, a přitom aby to nestálo přehnaně mnoho peněz. Proto se hledá kompromisní řešení, které v této chvíli směřuje k variantě zadní situace. Do územního plánu se sice vloudila řada chybiček, které je ale možné přeschválit, nejde o tak zásadní věc, jako kdybychom se vrátili k variantě v přisunutě poloze. To by šlo o jiný územní plán a začínali bychom úplně znovu.

**Čermák:** Moje vize je taková, že by hromadná doprava měla být skutečně komfortní, aby byla schopna konkurovat dopravě individuální. Představuji si to tak, že přijedu vlakem a přímo z nástupiště přestoupím na tramvaj nebo na autobus. Mělo by jít o uzel, kde budou jednotlivé vazby dobře propojené a kde se navíc budu moci obsloužit, něco nakoupit a podobně.

**Sapák:** Vztah tramvaj a vlak je v pořádku, ale nekomfortní je především vlastní hala vlakového nádraží. Z dnešní vlakové haly nelze ani komfortní halu udělat.

**Šamánková:** V zahraničí je zcela běžné, že si naložíte do vlaku vlastní auto, odvezete si ho někam, kde do něj opět nasednete. Tuto službu je na stávající poloze nádraží velmi malá šance zřídit. A jsou i další služby, které k modernímu nádraží 21. století musí patřit - ubytovací zařízení přímo u nádraží, pracovny pro cestující, kongresové centrum. Takovéto centrum by navíc mělo mít slušný příjezd pro individuální dopravu. Toto vše lze v dnešní poloze nádraží těžko vyřešit.

**Drápalová:** V této diskusi padla celá řada argumentů, které jsou pro mne jako pro zastupitelku nové. Zajímalo by mne, jestli je v této chvíli ještě možné se všemi těmito aspekty vstoupit do studie, na kterou Brno uvolnilo pět milionů korun. Zda je možné stanovit nějaká kritéria, jestli je například důležitější regionální obslužnost nebo dálková dostupnost pro obchodní partnery a investory a podobně. Tyto věci by měly být dané jako jakési parametry projektu, podle nichž bychom se potom byli schopni rozhodnout. Všichni víme, že nejde jen o budovu a koleje, ale o dopad na celé město, systém MHD a další věci, které bude někdo muset zaplatit. Ten projekt může být rozložen na desítky let, rozhodně to všechno nebude součástí jedné stavby. Důležité je také nezapomenout na to, abychom otevřením nového území neodčerpali potenciál územím, která fungují. Například centrum města je dnes velmi závislé na tom, že přes něj lidé procházejí, protože jej používají jako dopravní koridor.

**Felix:** Bavíme-li se o poloze nádraží v Brně laicky či emotivně, představujeme si vždy stávající stav. V takovéto debatě člověk nikdy nepředpokládá něco nového. Je však stávající stav pozitivní? Trh pod nádražím, to, co vzniklo na začátku Nových Sadů a podobně. Stávající stav je opravdu neutěšený. Nejde jen o emoce, ale o technické detaily.

**Šamánková:** Co se týče připravované studie, nejsem si v této chvíli jistá, zda bylo chváleno, že ji zpracuje Dress nebo někdo jiný. Zadávací podmínky byly prodiskutovány na meziresortní komisi těch čtyř účastníků, proběhly asi třemi koly připomínkování a v zadání studie je předpoklad, že ji lze dopřeshňovat v průběhu zadání prací. Tato práce je hledáním nejen finanční proveditelnosti, ale i finančních toků k realizaci. V této studii se budou sledovat obě varianty - stávající i odsunutá.

**Čermák:** Je zde řada otázek, na které je třeba odpovědět: je bariéra v dnešní poloze překonatelná? Lze v nové poloze zajistit kvalitní napojení na MHD?

**Dokoupil:** Na přisunutou polohu nelze napojit Přerovku a Vlárku a vyčistit přitom město od tratí. V přisunutě poloze v každém případě odepíšeme jih Brna.

**Mráz:** Zapojení Přerovky a komárovské spojky ze severu je skutečně možné jen do odsunuté polohy. Kromě toho tam zůstane nákladní průtah, který je na úrovni terénu za autobusovým nádražím a z hlediska železnice nebude důvod s ním něco dělat. Z hlediska města, bude-li průtah překážet, je třeba jej dát na estakádu, ale dráha nemá s tímto průtahem důvod cokoliv dělat, pokud do této polohy nepůjde nové nádraží.

**Čermák:** Ale jak vidíte možnosti napojení dopravy ne železniční tratí? Přesuny tratí budou stát poměrně velké peníze. Dále je otázka diametru, zda je jeho pojetí rozumné, zda by neměl sloužit současně regionální dopravě a tak dále.

**Šamánková:** Dnes chodí na autobusové nádraží ze stávajícího vlakového nádraží lidé i pěšky, není to zase taková vzdálenost. Lze tam zavést jednu či dvě linky tramvaje a dvě či tři linky trolejbusu, které to propojí s ostatním územím města. To je věc organizační a nikoli taková, že by měla rozhodovat o tom, zda tam nádraží bude, nebo ne. Podaří-li se dokončit severojižní tramvajový diametr, bude to pro lidi, kteří vystoupí z nádraží, nabídka zcela grandiozní. Toto není neřešitelné. Naopak, v nejbližší době by se měla začít stavět tramvaj na Plotní, která by měla přijet až k dnešní budově autobusového nádraží, to znamená že se dostává blíž k potenciálnímu prostoru nového nádraží. Takže by tam ta tramvaj měla být dříve než nádraží samotné.

**Pelcák:** Přesun nádraží není skok z bodu A do bodu B, je to proces. Je třeba velmi pozorně sledovat argumenty pro započítání tohoto procesu. Vadí mi to, že argumenty možná existují, ale nejsou standardním způsobem dostupné. Nejsem si jistý, zda půjde o změnu k lepšímu, současné přípravy - například snaha současně financovat přesun nádraží a výstavbu severojižního diametru - příliš důvěry nezbuzují.

**Šamánková:** Severojižní diametr připravuje město a město jej bude provozovat. Nádraží budou provozovat České dráhy. To znamená, že financování bude rozdílné.

**Čermák:** Máte tedy nějakou představu, co to bude všechno stát? Je to reálné?

**Šamánková:** Muselo by se to skutečně položit na jeden papír a sečíst. Bylo prověřeno tramvajové propojení Křídlovické a Masné, tramvaj v ulici Plotní je těsně před spuštěním, tamje podmínka investovat nejprve do kanalizační stopy, což bude mnohem dražší než samotná tramvaj. Přesně spočítané náklady nejsou, ale lze to udělat. V nových studiích to musí být zahrnuto.

**Drápalová:** Tramvaj Plotní a Křídlovická nemohou v žádném případě nahradit to, co poskytují současné tramvaje 1 a 8, které vedou přes dopravní uzly. Nejsem přesvědčena o tom, že je severojižní diametr správný systém.

**Sapák:** Situace před nádražím - osm tramvajů koncentrovaných v jednom uzlu - se zopakovat nedá. Ale je to opravdu potřeba? Je to tam proto, že všechny tramvaje končí u nádražní bariéry.

**Franek:** Vy jste architekt teoretik. Ve vašich závěrech se neobjevuje člověk

**Sapák:** Já nestraním betonové lobby, já toto město znám.

**Dokoupil:** Udělejme příští schůzku v 16. patře M-paláce, odkud je celý uzel vidět jako na dlani.

**Fixel:** Neidealizujme si běžného člověka, ten se chová pragmaticky. Je zvyklý na to, co je teď, ale nabídnu-li mu něco nového a bude to pro něj pozitivní, tak se s tím ztotožní.

**Franek:** Hlavně aby to bylo dotaženo do konce. Nemůžete mu nabídnout Zvonařku číslo dvě.

**Sapák:** Za současného stavu je změna na Zvonařce v nedohlednu. Šance je jedině v rozsáhlejší změně v celém teritoriu.

**Šamánková:** Chtěla bych požádat Hnutí Duha, které má s novinami lepší kontakty než my, zda by nemohlo dát veřejnosti k dispozici nějaký věcný materiál. Nám se nedaří dostat informace na veřejnost.

**Drápalová:** Toto je opravdu závažný projekt. pokud se nám jej nepodaří vyargumentovat v rámci města, těžko si můžeme dělat ambice na peníze z evropských fondů. Musíme se zabývat komunikací s veřejností.

**Čermák:** Otevírají se zde stále další otázky. Pojďme se raději domluvit na další schůzce. Příště 12.10. v 15 hodin v M-paláci.