

Zápis z besedy o nádraží v Ha Divadle, 14. 6. 2001

(účast 25 lidí)

ÚVODNÍ SLOVO: 16 až 17 hodin

Ing. Václav Čermák (Brněnský dopravní kruh): 10 minut

- úvod

Ing. Dana Wendscheová (ÚHA Brno): 25 minut

- územní plán Brna (1994) chápe město jako žel. křižovatku Evropy

- popis vývoje osídlení Brna od výstavby hlavního žel. nádraží

- předložení 4 variant řešení hlavního žel. nádraží pro ÚPn Brna v roce 1994 (mezinárodní komise doporučila odsun nádraží na jih ve var. C)

- přeložení nádraží do var. C: lepší využití území za dnešním nádražím pro investory a výstavbu Jižního centra, zrušení různých tratí ve městě (Komárovská spojka), zachována stávající pošta

- regulační plán Zvonařka pro investory (nic se nezrealizovalo, pouze jako skladovací prostory, palác Delta nebyl ekonomicky výhodný)

- nové hodnocení odsunutě i stávající polohy nádraží (urbanismus, doprava) tak, že hlavní nádraží bylo zasunuto do kolejiště dolního nákladního nádraží, navíc nový ÚPn Brna stabilizoval trasu VMO u Komárova v tunelu

- vlastníci pozemků (200 ha) žijí v nejistotě

- varianta = modernizace stávající polohy

- varianta = pod Petrovem vybudovat novou nádražní halu v návaznosti na MHD a AID

- varianta = odsun k Jižnímu centru

- vše koordinuje Komise (vznikla v roce 1999) - dává doporučení pro MDS, ČD, MMB (řeší finanční problémy), Brno-venkov: výsledky budou všemi respektovány

Ing. arch. Myslivec (varianta dr. Nedvěda): 10 minut

- var. optimalizace stávajícího umístění (nebyla ještě posouzena)

- odsunem nádraží dojde ke zhoršení pěší dostupnosti pro MHD, stávající poloha s kapacitním množstvím MHD je výhodné

- požadavek na vyhodnocení spolu s ostatními variantami

Ing. Václav Čermák (BDK): 5 minut

- zhodnotil tři diskusní setkání o poloze nádraží

KRITÉRIA pro řešení:

+ rozvoj města = odsun lepší

+ komfort MHD = odsun horší (dnes 8 TRAM před nádraží, rychlý vstup do centra pěšky)

+ možnost výstavby po etapách a za menších nákladů = není dosud dořešeno (stadium proveditelnosti)

+ prostorové možnosti = stávající poloha - malá, proto je nutné buď halu odsunout na Nové sady nebo odsunout celé nádraží

- závěr: není dořešena návaznost regionální a městské dopravy (IDS)

- cílem je vytvořit konkurenci vůči IAD (velké investice jdou nyní hlavně do VMO, tedy do silniční dopravy)

Ing. Dukát (ČD): 10 minut

- nejlépe položené nádraží v Evropě i s mnoha linkami TRAM pro téměř celé Brno

- nádraží má však jen 10 kolejí

- kolik kolejí vlastně nové nádraží potřebuje? - těžko říci
- nyní 6 kolejí pro průběžnou dopravu (může se přidat i další k TESCO)
- hala na Nových sadech je stejně špatná jako v odsunuté poloze, ale tam se aspoň může komfortně vybudovat nové moderní nádraží
- nejvíce se jezdí na Přerov
- na Olomouc se může postavit nová 2 kolejná trať ve stopě VRT, takže by jezdilo 6-8 vlaků za hodinu (do Olomouce za 40 minut)
- problém = jak postavit nové nádraží, aby bylo blízko centra: řešením je vybudovat železniční (ne tramvajový) tunel pod Brnem ve směru S-J (na severu by se vybudovala vratka pro jízdu jinými směry)
- do cca 8-10 dálkových vlaků se mohou vkládat i příměstské

DISKUSE: 17.00 - 18.00 hodin

Ing. Karel Štěpaník

- jaký je vliv nákladní železniční dopravy a automobilové nákladní dopravy

odpověď:

- Ing. Mráz: žel. nákladní doprava je řešena dobře Maloměřicemi (průtah přes Židenice až do Heršpic), vzniká kontejnerové centrum

odpověď:

- Ing. Wendscheová: NA - stávající poloha nádr. vytváří bariéru pro NA a OA a také pro stavbu VMO (problémem je trať na Přerov)

Ing. Dokoupil

- hlavní urbanistický problém není ve vztahu haly a přestupu na MHD
- lepší řešení: trať na Přerov zrušit, nové nádraží vybudovat na území nákladového nádraží, čímž se zjednoduší železniční doprava a odstraní bariéru (odsunem nádraží vznikne cca 30 ha volných ploch)
- lépe je nádraží odsunout

Martin Robeš

- je reálné pozměnit trasu tratě na Přerov a zrušit Komárovskou spojku

odpověď:

- urbanisticky se poškodí město, nereálné

otázka

- proč se v Brně nic v dopravě nestaví, když všude jinde ano

odpověď:

- návrh dr. Nedvěda byl posouzen spolu s 16 dalšími variantami na počátku 90. let, ale nebyl dále nedoporučen

otázka

- kdy budou postaveny VRT a je nutné smísit VRT a stávající železnice?

odpověď:

- VRT bude mít málo zastávek, možná ani ne v Brně (pojedou zde asi 2 vlaky VRT za den), není nutné stavět VRT Brno - Ostrava, nutné je stavět trať na Vyškov s parametry 300 km/h

odpověď:

- dle MDS se bude VRT stavět po roce 2010, přes Brno vedou vlaky na Vídeň a na Polsko, na území Brna se smísí se stávající železnicí

Ing. Jaromír Puk

- existuje rozbor, jak dojde ke změně počtu cestujících podle variant

odpověď:

- Ing. Dukát: řeší to italská firma

- Ing. Wendscheová: atraktivita ČD nezávisí jen na poloze nádraží, ale i na místě vesnických nádražích, čistotě vlaků apod.

Ing. Petr Duchoň (primátor)

- Brno nemůže tak drahý projekt jako je přestavba nádraží platit sám, musí to řešit hlavně stát (MDS) nebo ČD, Brno se může pouze podílet

Ing. Václav Čermák

- přečetl návrh Výzvy BDK, která se odešle kompetentním institucím

- připomínky byly ze strany publika akceptovány (místo pojmu „přestavba nádraží“ lépe používat „přestavba železničního uzlu“)

Zapsal RNDr. Miroslav Patrik

Kontakt pro spolupráci: Petr Schořík, Dolnopolní 97d, 614 00 Brno