

Shrnutí a předběžný závěr diskuse odborníků o poloze hlavního osobního nádraží v Brně

Datum konání první diskuse: 14. září 2000 (14 účastníků)

Datum konání druhé diskuse: 17. října 2000 (17 účastníků)

Účastníci diskuse:

- 1) Ing. Pavel Surý - České dráhy, Brno
- 2) Ing. František Mráz - SUDOP Brno, s.r.o.
- 3) Ing. arch. Vladimír Dominik - Útvar hlavního architekta města Brna
- 4) Ing. Zdeňka Šamánková - Útvar hlavního architekta města Brna
- 5) Ing. arch. Jiří Fixel - Atelier ERA
- 6) Ing. Michal Franek - Český svaz ochránců přírody
- 7) Martin Robeš - Český a Slovenský dopravní klub
- 8) Ing. arch. Petr Pelčák - Atelier Hrůša, Pelčák
- 9) Mgr. Sylvie Svobodová - Český a Slovenský dopravní klub
- 10) Ing. Jana Drápalová - Zastupitelstvo města Brna, Český svaz ochránců přírody
- 11) Ing. arch. Jaroslav Dokoupil - Atelier DOS
- 12) arch. Jan Sapák - ASA co
- 13) Ing. Václav Čermák - Hnutí DUHA
- 14) Viktor Šeďa - Hnutí DUHA
- 15) Ing. Ferenc - SUDOP Brno,s.r.o.
- 16) Ing.arch.Antonín Hladík - UAD
- 17) Ing. Dukát - Generální ředitelství Českých drah, Praha
- 18) Ing. arch. Josef Myslivec
- 19) Ing. Rostislav Košťál - Dopravní podnik města Brna
- 20) Ing. Jan Pavlíček - Dopravní podnik města Brna
- 21) Ing. Dana Wendscheová - Útvar hlavního architekta města Brna
- 22) Ing. Josef Veselý - Dopravní podnik města Brna

Na diskusi se podíleli zástupci institucí a firem, kteří se zabývali řešením územního plánu města Brna, problematikou železničního uzlu Brno, urbanistickým řešením historického jádra, Jižního centra, Komárova a Horních Heršpic. Svoje názory vyjadřovali i zástupci brněnských občanských iniciativ. Vystoupení některých účastníků nejsou stanoviska příslušných institucí a vyjadřují osobní názor účastníků diskuse.

Shrnutí diskuse

Nevyhovující stav stávajícího nádraží

Všichni diskutující se shodli na tom, že přestavba nádraží je nezbytně nutná a že stávající nádraží nevyhovuje současným potřebám.

Průjezd přes Koliště nevytváří vhodné podmínky pro napojení na vysokorychlostní tratě, výpravní budova svojí kapacitou nestačí, nástupiště jsou krátká a v oblouku. Nedostatečná jsou veškerá zařízení brněnského železničního uzlu, která slouží čistění vozových jednotek. Mnoho let chybí další technické zázemí železnice.

Stávající uspořádání tratí poblíž centra omezuje rozvoj města jižním směrem. Nádraží vytváří bariéru mezi historickým jádrem a Jižním centrem. Okolí nádraží je v neutěšeném stavu. Příkladem je trh pod nádražím na začátku Nových sadů, který nevytváří pozitivní obraz města.

Zástupci Útvaru hlavního architekta, SUDOP a Ing.arch.. Dokoupil dokumentovali, že je nezbytné řešit i problém nákladového nádraží Brno Dolní a tratí Vlárý a Přerovky.

Nákladový průtah situovaný v poloze Dolního nádraží znemožňuje obsluhu území jižního sektoru. Celé území jižně od nákladového průtahu - Komárova a Horních Heršpic je pro městskou hromadnou dopravu, pro pěší a auta přístupné pouze pod viadukty na Plotní a na Dornychu. Tím je celá oblast degradována na odkládiště městských funkcí. Nákladový průtah směrem k řece Svratce klesá z úrovně plus jedna na úroveň terénu, aby mimoúrovňově podešel Přerovku a Vlárú. Po pravém břehu řeky Svratky je území ve směru od centra zcela nepřístupné pro auta a městskou hromadnou dopravu. Vzhledem k mimoúrovňovému křížení nákladového průtahu s Přerovkou a Vlárú je přechod silničních komunikací přes tyto tratě velmi obtížně řešitelný tak, aby se mohl navrhnout přijatelný podélný profil silnice. Znemožnění rozvoje jižního segmentu města je vážnější problém jak nevyhovující vazba na historické jádro.

Přesun nádraží se nedaří realizovat

V názorech na důvody odkladů přestavby železničního uzlu Brno, se účastníci diskuse rozcházelí.

Přestože se přesun nádraží připravuje 70 let, realizace tohoto projektu je v nedohlednu. Zpracovávají se a zadávají se další studie. Realizaci však město není schopno prosadit. Argumentem pro přesun nádraží je nutný rozvoj Jižního centra. I když město usiluje 8 let o výstavbu Jižního centra, nepodařilo se zde realizovat vůbec nic. Pro městský organismus není tak důležitá poloha nádraží jako neschopnost přijatou koncepci uvést v život. S většími, či menšími problémy se město vyrovná s přisunutou i odsunutou polohou. Každá má dopady na město, jeho provoz a využití, především na jižní část města.

Neschopnost dotáhnout do konce problém železničního uzlu a jižního sektoru poškozuje vážně zájmy města. Občané nevěří v reálnost projektu odsunutého nádraží. Plochy kolem nádraží a území jižně od nádraží, nejsou využívány a odumírají. Případným investorům město nedává jistotu. Vázne řešení vztahu okolního města na jižní část.

Příčinou neúspěchu projektu přesunu nádraží je nedostatek finančních prostředků na investici, které nemá ani stát, ani České dráhy. Stejný problém by vznikl i při radikální modernizaci nádraží v dnešní poloze. Podle názoru jedněch diskutujících, zpochybňování účelnosti odsunu nádraží je zneužíváno ke zdůvodňování odkladu této investice. V situaci, kdy není stále jasno, ve které poloze a v jakém rozsahu se má nádraží stavět, je velmi složité hledat finanční prostředky, např. ze zdrojů Evropské unie. Ze zdrojů této republiky se pravděpodobně nepodaří zajistit financování tak velkého projektu.

Podle názoru jiných diskutujících je diskuse o problému železničního uzlu užitečná a financování modernizace nádraží nebrání. Brzdou přesunu nádraží je finanční náročnost a koncepční nejasnost. Myšlenka přesunu nádraží je produktem ducha doby svého vzniku, tj. období mladé ambiciózní republiky a bohatého města Brna. Jestliže se tento projekt neuskutečnil v příznivé době, je těžko představitelné, že by se mohl uskutečnit dnes. Žádný projekt přestavby nádraží na trase modernizovaného železničního koridoru, není tak finančně náročný, jak je tomu v případě Brna. Finanční náročnost přesunu nádraží, výstavby severojižního diametru a ostatních vyvolaných investic je tak velká, že se celý projekt dostává do oblastí snů. V současné době se ani neví co všechno budou všechny stavby stát. Nové studie budou obsahovat přesnější sumáře nákladů a budou navrhovat způsob financování celého projektu. Přesun nádraží je proces, pro jehož započetí je třeba sledovat argumenty. Pokud argumenty existují, nejsou standardním způsobem prezentovány. Uváděné důvody pro přesun nádraží nevyvolávají jistotu, že půjde o změnu k lepšímu. Spíše by se mělo hledat optimální řešení, které nemusí nutně znamenat finančně náročnou investici. Město by se mělo zabývat otázkami finanční a organizační realizovatelnosti projektu, všechny kroky řádně zdůvodnit a vyargumentovat. Projekt modernizace železničního uzlu Brno chybí komplexnost : není zhodnoceno přebudování železniční sítě ve městě, včetně nákladní, nejsou vyjasněny vazby nového nádraží na hromadnou dopravu a na pěší trasy apod.. Chybí posloupnost vysokorychlostních tratí, regionální dopravy, městské hromadné dopravy a vzájemná kooperace těchto systémů. Není jasná představa o typu vlaků a o jejich intervalu. Bez těchto náležitostí se záměr nedá hodnotit. Tolik kritické hodnocení projektu přesunu nádraží některými diskutujícími.

Renesance železniční dopravy je velmi pravděpodobná. V Německu, kde je komfort železniční dopravy daleko vyšší, považují auto za dopravní prostředek minulého století. Pokud bude mít projekt modernizace železničního uzlu dokonalou osvětu a bude dobrý, onou osvětou se prosadí.

Hlavní problémy, které se musí u nového nádraží řešit a požadavky, které by nové nádraží mělo splňovat

V odpovědi na tyto otázky převládala shoda.

Hlavními problémy je zapojení železničního uzlu do vysokorychlostních tratí, schopnost uzlu všesměrného traťového napojení, rozhodnutí mezi jedním nebo dvěma železničními koridory na jihu města, uvolnění nebo ponechání přerovské tratě, vztah nádraží k autobusové dopravě, vztah nádraží k městské hromadné dopravě, dopady na rozvoj území Komárova a Horních Heršpic a na rozvoj městského centra.

K modernímu nádraží 21. století patří služby, které jsou přímo u nádraží - ubytovací zařízení, pracovny pro cestující, kongresové centrum. V zahraničí je běžné, že cestující naloží vlastní auto na vlak a jede s ním železnicí na místo, odkud pokračuje dál autem. K zajištění těchto služeb je nutné mít příjezd pro individuální dopravu a mít k dispozici potřebné plochy.

Některá nádraží v Evropě, budovaná v době po prudkém rozvoji automobilismu, disponují v přednádražním prostoru parkovišti pro 800 až 1 000 aut, navazujícími na víceprúdové komunikace. Proto se některá nádraží nachází za městem.

Vlaky vysokorychlostních tratí, mezinárodní rychlíky na koridorech, vyžadují délku peronních hran 400 až 450 metrů. Mnozí cestující v Brně nevystoupí, ale budou přestupovat na další spoje. Nádraží musí mít dostatečnou kapacitu vč. nadchodů a podchodů pro 20 000 lidí, cestujících ve špičce regionálními vlaky. Z toho vyplývá počet peronních hran a nároky na komfort výpravní budovy.

Oproti době zpracování posledního územního plánu, schváleného v roce 1994, se dnes podmínky změnily. Dříve se držely některé vazby, které nejsou v současnosti aktuální. Odpadá poštovní sběrný přepravní uzel. Provoz autobusů se rozpadnul na řadu provozovatelů s různými stanovišti. Městská hromadná doprava může být vázána kdekoliv. Nároky na plochy se tedy výrazně zmenšily. S nádražím lze pracovat v kterékoli poloze, pokud abstrahujeme od schváleného územního plánu.

Rozvoj města

V představách o budoucím rozvoji města a regionu si jednotlivé příspěvky neodporovaly, spíše se doplňovaly.

Historické jádro se dlouhodobě vylidňuje. V současné době dochází k úbytku obyvatel celého města. Lidé se stěhují do volné krajiny. Historickému jádru není možné vytvořit konkurenta v podobě Jižního centra. Jižní centrum by mělo být chápáno jako městská část Zvonařka. Otevřením nového prostoru na jihu města se může odčerpat potenciál stávajícího území, které v současné době funguje. Historické centrum je dnes závislé na tom, že přes něj lidé procházejí.

Severní část města je v současné době zatížená. Město se tam rozrostlo, protože na jihu nemohlo růst kvůli ochraně zemědělského půdního fondu. Tam, kde se vytvoří podmínky pro urbanizaci, včetně pracovních příležitostí, tam také urbanizace proběhne. Jestliže se uvolní jih města, lidé se tam budou stěhovat. I když je jižní sektor města stejně vzdálený od centra jako severní, nejsou zatím podmínky pro to, aby se toto území zaplnilo. Rozvoji města jižním směrem brání nerealizovaná přestavba železničního uzlu, bariéra tvořená nákladním průtahem a dále i to, že severní oblast je lépe prokvená dopravním systémem i pracovními příležitostmi, než jižní. Jihu města zcela chybí kvalitní kolejový systém.

O rozvoji Brna se bude muset v budoucnosti uvažovat v širších souvislostech, než je plánování velkých územních celků. Ze socioekonomických a územních analýz vyplývá, že jádrové území města se bude během dalších 20 let propadat. Bude docházet k přelévání obyvatel do míst, kde budou mít lepší podmínky, kde jsou územní předpoklady. Město může růst severním směrem na Kuřim a Tišnov, především však jižním směrem. Měly by se vytvořit podmínky pro to, aby se udrželo kompaktní město, aby osídlení a průmysl nevybíhal z města ven, aby se využilo ladem ležící území v jižní části města, kde jsou hlavní vedení plynu, vody, kanalizace, které jsou dnes málo využity.

Příměstská doprava

Ing. Dukát představil námět na využití severojižního diametru pro tunelové vedení železnice pod Brnem a na zlepšení funkcí regionální železnice /varianta k záměru tramvajového diametru/. Účastníci diskuse se vyjadřovali kriticky pouze k tramvajovému diametru.

I když je příměstská doprava důležitým předpokladem rozvoje města a brněnského regionu, není v této oblasti vůbec jasno. Jižní směr je vázaný na zavedení příměstské dopravy, která se však může utvářet až

po vyjasnění polohy nádraží. Město pak bude potřebovat nejen nádraží, ale i nácestné zastávky, neboť lidé z regionu se budou chtít dostat i mimo centrum. Potom může i veřejná doprava konkurovat individuální dopravě.

Tato představa plně odpovídá požadavkům kvalitního integrovaného dopravního systému, kdy by cestující jedoucí příměstskou dopravou mohl vystoupit v Brně na několika místech. Železnice by měla vést městem pod zemí. Magistrát města Brna však prosazuje podzemní tramvaj - severojižní diametr projekt, který byl několika diskutujícími zpochybněn, především pro jeho malou využitelnost a finanční náročnost. Problém brněnského nádraží není záležitostí pouze občanů města Brna, neboť nádraží je využíváno především mimobrněnskými občany. Je záležitostí celého regionu.

Důležitou otázkou je, kolik bude budoucích uživatelů regionální železnice, kolik z nich se bude chtít dostat do historického jádra, tedy na dnešní nádraží, a kolik lidí bude mít cíl v jiných částech města. V historickém jádru je kolem 30 000 pracovních příležitostí, v celém Brně je jich 240 000. Většina cestujících z regionu dorazí na hlavní nádraží, přestoupí na jinou dopravu a jede někam jinam. Pokud se umístí nové úřady v Jižním centru, situace se může změnit. Pak je třeba zvážit kolik cílů najdou regionální cestující v budoucnosti u stávajícího nádraží a kolik u nádraží v odsunutém poloze.

Většina vlaků, kromě směrů od České Třebové a Havlíčkova Brodu, vjíždí od Brna od jihu. Z toho důvodu dnes zde většinou končí a jen málokteré jedou na sever. Nástupiště jsou pak zahlceny vlaky. Vzniká potřeba stavby velkého množství nástupišť. Pokud se místo tramvajového podzemního diametru postaví klasická železnice v tunelové trase pod Brnem, všechna frekvence se odvede na sever. Tímto způsobem by Brno a brněnský region získaly velmi kvalitní dopravní obsluhu. Cestující pak nepocítí nevýhodu nádraží v odsunutém poloze, neboť 90% frekvence zde nevystoupí a bude vystupovat u Grandu, na Moravském náměstí a dál.

Příměstskou železnici by obsluhovaly ve špičce šestivozové soupravy, ze tří dvouvozových jednotek, které se dají redukovat na dvě dvouvozové soupravy. Tato S- bahnová varianta plně vyhovuje také dálkovému provozu. Desetivlakový takt od jihu, tzn. takt po šesti minutách regionálních vlaků se dá navíc proložit čistě brněnskými vlaky v úseku hlavní nádraží - Brno sever a tak zahustit dopravu podzemního železničního diametru, čímž by se nahradil severojižní tramvajový diametr.

Integrovaný dopravní systém je moderní způsob, kterým se pravděpodobně půjde v Evropě dál. Především jde o vytvoření podmínek pro cestující a ty vytváří skupina dopravců a správce systému - financovatel. Subjekt, který bude integrovaný systém financovat, bude mít zájem na jeho zefektivnění. Náběh systému je drahý, při střetu více dopravců se projeví protarifovací ztráty. Důležitou roli zde hraje komfort dopravy lidí z regionu k cílům ve městě a to jak budou cestujícími využívány jednotlivé prvky systému. Proto je velmi důležitý pohled z perspektivy cestujícího. Technokratické plány se takovému pohledu musí podřítit.

Napojení města na vysokorychlostní tratě

Systém vysokorychlostních tratí v Evropě má konkurovat letecké dopravě na střední vzdálenosti. Vlaky jedou rychlostí 300 km v hodině, takže zastávky mohou být minimálně ve vzdálenosti 200 až 300 km. Bude to např. doprava z Berlína do Vídně.

V názorech na využití vysokorychlostních tratí se diskutující lišili:

Podle názoru Ing. Mráze je vysokorychlostní trať chápána jako segregovaná, určená výhradně pro expresní dopravu. Vlaky jedoucí po této trati rychlostí 300 km/hod., při opuštění koridoru sníží rychlost a hodnotu, která odpovídá parametrům vedlejší trati. Pokud se na našem území přistoupí ke stavbě vysokorychlostní tratě, bude to v evropském zájmu jímž bude posunutí těchto tratí dále na východ a bude to financováno za evropské peníze. Velmi obtížné bude prosadit zastávky v Praze a v Brně. Na tomto principu je založena oficiální koncepce vysokorychlostních tratí, jakou ji zadalo a projednalo Ministerstvo dopravy. Koridor vysokorychlostní tratě je mezi Prahou a Brnem položen přes vysočinu. K Brnu může být z vysočiny přiveden ze dvou směrů: podél dálnice od Prahy, nebo od severu přes Ivanovice do maloměřického nádraží. Severní vedení přes Ivanovice komplikuje hustá zástavba a členitější území. Pro cestující by v tomto případě nebyla příjemná jízda dvacetikilometrovým tunelem. Jižní, reálnější varianta, v sobě skrývá nebezpečí, že se trať velkým obloukem vyhne Brnu a že zejména na trase z Prahy do Vídně nebude zastavovat v Brně. Se zapojením do uzlu Brno se však počítá v každém případě.

Podle názoru Ing. Dukáta není reálné postavit segregovanou vysokorychlostní trať přes území České republiky, neboť by byla velmi málo využitá. Na nejméně využívaném mezinárodním evropském koridoru jezdí vlaky po hodině. Na všech ostatních vysokorychlostních koridorech v Evropě, ve špičkách, jede jeden vlak za dvě

hodiny. Stejně často létají letadla. Pokud se postaví vídeňsko - berlínský koridor, budou zde jezdit také pouze vlaky jednou za dvě hodiny, což je 8 vlaků za den. A pro těch 8 vlaků denně Evropa koridor financovat nebude. Koridor bude využíván pokud půjde přes Pardubice, aby na něj mohly najíždět rychlíky např. Liberec-Brno, Praha-Vroclav apod.. Z toho důvodu není účelné, aby vysokorychlostní trať z Prahy do Brna vedla přes Vysočinu, kde je území nevyžadující obsluhu. Koridor z Prahy přes Pardubice do Brna by měl přijít od severu.

Pro Brno není nejdůležitější trať směr na Prahu, ale trať na východ, která spojuje Brno s ostatní Moravou. Důvody jsou politické i frekvenční. Dálková frekvenční relace na východ, Přerov a Olomouc, je třikrát silnější než na Prahu. Vysokorychlostní trať proto musí svou horní rychlostní hranicí být evropským spojením, např. Vídeň - Varšava, rychlostí 250 až 300 km za hodinu, ale spodní rychlostní hranicí musí umět napojit vnitrostátní dopravu, která je reálně použitelná a u níž přichází v úvahu rychlost 160 km za hodinu. V takovém případě bude možné jezdit po tratích na východ v intervalu 6 min.. Tím ale vzroste počet potřebných nástupišť v Brně na 17 až 18 / při započítání regionální taktové dopravy/. Kapacitní nádraží se dá postavit pouze na nádraží Dolním, ale ztrácí se výhody přisunuté polohy. Tolik druhý názor na využití a na vedení trasy koridoru vysokých rychlostí.

Soupravy TGV mají dvacet vozů délky 25 metrů. Jedná se o dvojitě soupravy, které se skládají ze dvou desetivozových. V Evropě na zatížených tratích se ve špičce spojují soupravy přijíždějící z různých směrů. Taková spojená souprava může mít délku 450 metrů. Brněnská aglomerace však nemá tak velký potenciál, aby tak dlouhý vlak využila.

Vazba železniční dopravy na městskou hromadnou dopravu.

Názor, že napojení nádraží v odsunuté poloze na městskou hromadnou dopravu je podle dosavadních znalostí nedostatečné a stavba podzemního diametru záležitostí nejasnou, nebyl zpochybněn..

Územní plán řeší vazbu odsunuté polohy vůči obsluze městského systému. Předpokládá východozápadní tangentu nazývanou Křídlovická. Vztah sever - jih však neřeší. Jeden z námětů, prodávající anabázi v samosprávných orgánech města, je severojižní tramvajový diametr. Otázka je, zda budou dostatečné finanční zdroje, zajišťující stavbu jak nádraží v odsunuté poloze, tak i stavbu severojižního diametru. Obě stavby spolu úzce souvisí. Zatím se nedá odpovědět na to, jak z odsunuté polohy nádraží město kvalitně obsloužit městskou hromadnou dopravou. Stavět celou koncepci obsluhy na severojižním diametru je vzhledem k obrovskému investičnímu nároku záležitostí spekulativní. Nejdůležitější je mít jasno v tom, jak tuto polohu kvalitně připojit, s tím, že severojižní diametr se bude brát podmíněně. Kvalita východozápadní trasy je problematická, v oblasti Křídlovické se stává jakousi meandrující tratí, bez hlubšího smyslu. Část problémů na kolejové síti městské hromadné dopravy ve směru sever - jih zřejmě pramení z jednobodové obsluhy města /z jednoho nádraží/. Vícebodová obsluha není určena k využití pro obyvatele města, nýbrž zlepšuje dostupnost města z regionu, aby se vhodným způsobem rozložila dojíždka, případně přesměroval tok cestujících. Při změně železničních zastávek se bude systém chovat jinak. Cestující od severu např. možná zjistí, že zastávka Lesná je dostupnější než zastávka Královo Pole, která leží mimo frekventované cíle.

Na území města by mělo být pouze jedno nádraží

Účastníci se shodli na tom, že na území Brna by mělo být jen jedno hlavní nádraží.

Z hlediska mimoměstské dopravy by se v žádném případě neměly připouštět dvě nádraží. Pro příměstskou dopravu jsou dobré zastávky, ale musí existovat centrální bod, kam budou dojíždět všechny typy vlaků, v budoucnosti i vlaky vysokorychlostních tratí. V současnosti jde o rychlíky EC, IC jedoucí po modernizovaných koridorech, rychlíky celorepublikového významu a vlaky regionálního významu. Centralizované nádraží umožní přestup z vyššího stupně na nižší na jednom místě. Rozdělení nádraží, nebo stavění nádraží pro vlaky vysokorychlostních tratí mimo hlavní nádraží by bylo velkou chybou. Pokud se nádraží vysokorychlostních tratí postaví na periferii města, např. v Bohunicích, nebo u letiště, je to příliš velká vzdálenost od centra a od železničního uzlu. Lidí, kteří přijedou do Brna z Berlína, nebude příliš mnoho. Pro cestující bude doprava z periferie takovým znehodnocením času, že nebudou ochotni zaplatit vysoký příplatek za tento typ dopravy. Vzniká zde syndrom podobný jako u letiště, kam se musí za kvalitní dopravou dojíždět.

Hodnocení možností přisunuté polohy

Nebyly pochybnosti o některých přednostech přisunuté polohy. Převládal názor, že přisunutá poloha nevytváří dostatečné prostorové možnosti pro stavbu moderního osobního nádraží. Naproti tomu Ing.arch. Myslivec

vystoupil s názorem, který nebyl oponován, že i v přisunuté poloze se dá postavit nádraží požadovaných parametrů.

Pokud by mělo být brněnské nádraží postaveno na dobré úrovni, odpovídající modernizovaným koridorům, pak nemůže jít o dílčí rekonstrukci. I rekonstrukce by měla být ambiciózní, technicky i finančně náročná. Každopádně bude nutné napřímit nástupiště a z toho důvodu zvětšit prostor nádraží. Nádraží lze tímto způsobem přestavět i za provozu, ale nemůže vypadat jako dnes. Těžiště nádraží se přesune jinam. Také výpravní budova svojí kapacitou nestačí. Bude potřeba postavit novou. Přestavba nádraží bude od základů.

Poloha dnešního osobního nádraží v Brně má obrovskou výhodu. Brněnské nádraží je jedno z nejlépe položených nádraží v Evropě. Asi jen Brno, Curych a Bern mají tak ideálně položené nádraží. Při výstupu z nádraží se cestující dostane přímo do městského parteru. Je to nenahraditelná poloha a je možno tvrdit, že drží brněnskou frekvenci, která by se jinak vytratila kvůli jiným problémům, které železnice na Brněnsku má a které neumí vyřešit.

Situace před nádražím - 8 linek koncentrovaných v jednom uzlu, se zopakovat nedá. Představuje znamenitou nabídku. Pokud se nepodaří se této nabídce přiblížit v odsunuté poloze, nemá smysl se do projektu pouštět. Situace s autobusovým nádražím na Zvonařce by se neměla opakovat. Tramvaje v ulici Plotní a v ulici Křídlovické nemohou nahradit současný dopravní uzel před stávajícím nádražím. Podle názoru několika diskutujících severojižní diametr není tím správným řešením.

Nádraží ve stávající poloze existuje 150 let a je otázka, zda je možné s tímto umístěním manipulovat. Je třeba vzít v úvahu i ducha místa, který zde nepochybně je.

Ve stávající poloze není možné postavit nádraží takové velikosti, která by vyhověla současným požadavkům. Na tento problém narazilo úsilí o zavádění taktové dopravy mezi Tišnovem a Břeclaví a o přivedení většího množství rychlíků /tzv. moravského tahu / do Brna. V roce 1995 se kapacita nádraží nasytila a nelze se přes ni dále dostat.

Podle návrhu dr. Nedvěda a ing. arch. Myslivce se však kapacita nádraží dá zvětšit i v přisunuté poloze při zachování budovy Tesca. Pod narovnanými kolejemi může parkovat tisíc aut. Přitom se zachovávají výhody nádraží uprostřed města. Vysokorychlostní výhybky umožní zajištění některých vysokorychlostních souprav do městského nádraží.

Stávající železnice je bariérou mezi historickým centrem a Jižním centrem. Podchod pod železnicí je sice možné lidem zpříjemnit obchody, kinem apod., ale velký sklon peší komunikace nevytvoří podmínky pro spontánní pohyb pešího.

Větším problémem, znemožňujícím rozvoj města jižním směrem do Komárova a do Horních Heršpic, je bariéra, kterou tvoří nákladní průtah, resp. jeho mimoúrovňové křížení s Přerovkou a Vlárrou. Na přisunuté poloze nelze od severu napojit Přerovku a Vlárrou, takže nebude možné „vyčistit“ jižní část města od tratí. Bylo prokázáno, že židenický triangl je nereálný. Kromě toho na jihu zůstane nákladový průtah, který je za autobusovým nádražím v úrovni terénu. Pokud se v prostoru nákladového průtahu nebude stavět nové osobní nádraží, nebudou mít České dráhy důvod nákladový průtah zvednout na estakádu.

Dolní nádraží je velmi málo využíváno, funguje spíše jako tranzitní. Na krátkých nefunkčních kolejích rezaví šrot. Soukromé firmy mají zájem vybudovat na nákladním nádraží logistické centrum, poskytující komplexní služby nákladové dopravě. Problémy s řešením železničního uzlu, znemožňují i využití tohoto území.

Z pohledu uživatelů železnice je výrazně výhodnější poloha nádraží v přisunuté poloze. Tento závěr vyplynul z ankety uskutečněné na jaře roku 2000. Lépe vypovídající by byl průzkum mezi cestujícími. Kritérium uživatelů, které má sociální i ekologické aspekty by mělo být primárním kritériem. Tyto aspekty nebyly dostatečně vyhodnoceny, zatím co technická a urbanistická stránka byla prověřována důkladně.

Hodnocení možností odsunuté polohy

Nezpochybněnou předností odsunuté polohy je vytvoření možností rozvoje města jižním směrem. Převládá názor, že nedostatkem této polohy je výrazně horší provázanost nového nádraží na městskou hromadnou dopravu a vstup do centra. Finanční nároky na přesun nádraží, na podzemní tramvajový diametr a na další vyvolané investice jsou tak velké, že se záměr stává nereálným.

Základním záměrem města je soustředit celou osobní dopravu kolem nákladního průtahu a na jihu města odstranit všechny ostatní příčné objekty - tratě vedoucí napříč územím. Soustředění železniční dopravy kolem nákladového průtahu umožní postupné odstranění barrier. Nákladový průtah se budoval v roce 1970

s úmyslem, že v souběhu s ním půjde i ostatní doprava, včetně osobní.

Odsunutí nádraží do polohy Brno Dolní umožní zvednutí kolejiště na úroveň 206,0 m n.m. (čímž se umožní zprůchodnění území pod kolejištěm), zrušení přerovské a vlárské trati v tomto úseku a odstranění mimoúrovňového křížení tratí. Obě tratě se do nádraží zapojí ze severu např. přes průmyslovou oblast „Masná „. Tímto se značný kus města otevře rozvoji a ten může být vzhledem k atraktivitě území velmi rychlý. Výhodou řešení nádraží v odsunuté poloze je, že stavba by se odehrávala na „zelené louce „, na pozemcích dráhy. Pokud se bude nádraží odsunovat, tak by se měly odstranit všechny objekty působící v území negativně. Řešení by nemělo být polovičaté.

Postavením nádraží v odsunuté poloze se uvolní plochy, které bude možné využít pro zeleň města Technická zařízení by se posunula za nákladový průtah až do prostoru kolejiště Brno - Nový jih tak, aby toto území bylo přístupné rozvoji.

Odsunutím nádraží se otevřou obrovské možnosti rozšíření rozvojového území kolem Heršpické až k hraně nového nádraží. Zvednutí kolejiště na kótu 206,0 m n.m. vytvoří podmínky pro obsluhu území celého jižního sektoru a pro založení biokoridoru podél řeky Svratky, což je z ekologického hlediska velký přínos.

Negativní stránkou odsunutí nádraží je jeho finanční náročnost a podle většiny diskutujících nejasné, event. zcela nedostatečné napojení na městskou hromadnou dopravu. Přesunutí linek městské hromadné dopravy k odsunuté poloze působí neorganicky.

Na druhé straně byl vysloven názor, že odsunutá poloha je pro pěší v dostupné vzdálenosti od uzlu městské hromadné dopravy před stávajícím nádražím. K odsunuté poloze je možné přivést jednu, či dvě linky tramvaje a dvě až tři linky trolejbusů. Tramvaj přemístěná do ulice Plotní se přiblíží k prostoru nádraží v odsunuté poloze dříve než tam osobní nádraží bude stát. Podaří-li se dokončit severojižní diametr, bude to velmi dobrá nabídka pro cestující přijíždějící do Brna vlakem.

Informovanost

Zastupitelstvo města Brna a politické orgány jsou o situaci průběžně informováni. Nedostatečně je informována veřejnost. Magistrát města Brna a občanské iniciativy by měly hledat cestu jak tuto situaci napravit.

Záznamy z diskuse shrnul v květnu 2001 Ing. Václav Čermák

Předběžný závěr diskuse

Stávající osobní hlavní nádraží nevyhovuje současným potřebám. Okolí nádraží je v neutěšeném stavu. Nákladové nádraží Brno Dolní je málo použitelné. Uspořádání tratí (nákladový průtah, Přerovka a Vlára) omezuje rozvoj města jižním směrem.

Rozhodující kritéria pro posouzení návrhů řešení železničního uzlu Brno:

- 1) vytvoření podmínek pro rozvoj města Brna (Jižního centra, území Komárova a Horních Heršpic, městského centra),
- 2) efektivnost dopravy a cestovní komfort především pro mimobrněnské občany,
- 3) investiční a provozní náklady, proveditelnost staveb, realizace po etapách,
- 4) prostorové možnosti území pro zajištění funkcí nádraží.

Hodnocení možností přisunuté a odsunuté polohy nádraží

Ad 1) Odsunutí hlavního nádraží jižním směrem vytvoří podmínky pro zrušení úseků železničních tratí v prostoru Koliště a podél ulice Heršpické, umožní se odstranění železničního tělesa Přerovky a Vlára v Komárově a zvednutím kolejiště nákladového nádraží se zprůchodní prostor pod nádražím Brno Dolní. Soustředěním železniční dopravy do nákladového průtahu se odstraní bariery a jižní sektor se otevře rozvoji. Zůstane pouze psychologická bariera 200 m dlouhého podchodu pod novým železničním nádražím a bariera tělesa současného nákladového průtahu.

Přisunutá poloha nevytváří podmínky pro zrušení úseku tratě v prostoru Koliště a pro odstranění části úseku Přerovky a Vlára. Oproti přisunuté poloze se nepropojí území mezi ulicí Hešpickou a nákladním nádražím Brno Dolní a zcela se neodstraní bariera mezi centrem a jihem města. Předností přisunuté polohy, na rozdíl

od polohy odsunuté, je bezprostřední návaznost osobního nádraží na centrum města a atmosféra prostoru, se kterou se občané sžili.

Ad 2) Obě polohy osobního nádraží umožňují všesměrné napojení tratí regionální, dálkové dopravy i vysokorychlostních tratí.

Výrazně méně komfortní je návaznost železničního uzlu v odsunuté poloze na síť městské hromadné dopravy, především kolejové dopravy. Projekt tramvajového podzemního severojižního diametru je problematický.

Efektivnost přesunutí nádraží, resp. vliv změny polohy nádraží na komfort cestování veřejnou dopravou se nedá hodnotit. Projekt modernizace železničního uzlu chybí komplexnost: nejsou vyjasněny vazby železnice na městskou hromadnou dopravu a na vnější autobusovou dopravu. U nového nádraží není dořešena vazba na pěší trasy. Není jasná představa o typu vlaků a o intervalech. Nebylo prokázáno jaký vliv bude mít odsun nádraží na rychlost a pohodlí cestování.

Ad 3) Nádraží v dnešní poloze a úseky železniční tratě navazující na nádraží potřebují zásadní přestavbu. Přestavba nádraží v obou polohách vyžaduje vynaložení velmi vysokých jednorázových finančních prostředků. Financování přesunu nádraží, severojižního tramvajového diametru a dalších vyvolaných investic se pravděpodobně nepodaří zajistit v nejbližší době. Náklady na všechny investice budou sumarizovány v připravované studii.

Odkládání realizace modernizace železničního uzlu a nemožnost řešit problém jižního sektoru města vážně poškozuje zájmy města Brna. Občané nevěří v reálnost záměrů brněnské radnice, v investorech tyto záměry vyvolávají nedůvěru. Území kolem stávajícího nádraží a na jihu města, které je v neutěšeném stavu a při tom je zainvestované, zůstává nevyužito.

Město by se mělo zabývat problémy organizační a finanční realizovatelnosti projektu, každá etapa by měla být řádně zdůvodněna. Nadějnější by bylo řešení po etapách, z nichž každá bude momentálně finančně reálná, bude mít svůj samostatný, zdůvodněný účel a zapadne do organismu města.

Ad 4) Odsunutá poloha na „zelené louce“ vytváří dostatečné podmínky pro rozvinutí požadovaných funkcí. Pokud by se měly vytvořit obdobné podmínky u přisunuté polohy, musí se nádraží posunout do prostoru Nových Sadů, tak, jak to předpokládá návrh Dr. Nedvěda a Ing. arch. Myslivce i návrhy SUDOP Brno. Posunutím nádraží se však částečně ztrácí výhody blízkosti centra města.

Ostatní problémy

V rámci této diskuse nebylo možné uzavřít otázku využití vysokorychlostních tratí. Stavba těchto tratí na našem území je dlouhodobější záležitostí evropského významu, která se bude odvíjet od další politické situace v Evropě. V současné situaci je potřebné připravit návrhy železničního uzlu tak, aby nádraží bylo možné napojit jak od severu tak i ze směru od dálnice.

Pro regionální funkci města je velmi důležité zlepšení funkcí regionální veřejné dopravy, především železniční. Z toho důvodu je třeba vyhodnotit návrh formulovaný Ing. Dukátem na převedení regionálních tratí ve směru severojižním pod městem a porovnat tento návrh se záměrem tramvajového diametru. S-bahnová varianta vyhovující i dálkovému provozu s nácestnými zastávkami významně změní strukturu městské i regionální dopravy. Veřejná doprava tak může úspěšně konkurovat individuální dopravě. Otázkou je, zda české dráhy budou schopny reagovat na tak radikální změnu dopravního systému.

Před politickými orgány města stojí velký problém, jak se vypořádají s velkou investicí významně zasahující do organismu města Brna. Jakým způsobem bude město postupovat při realizaci záměru přestavby železničního uzlu a městské hromadné dopravy tak, aby záměr byl reálný a občany města i brněnského regionu byl přijat? Nebylo by smysluplné všechny možnosti systémově prověřit a realizaci záměru krok po kroku probrat a zdůvodnit? Neúspěšných polovičatých projektů bylo v Brně začato dost. Promyšlený, reálný záměr, který bude přijat veřejností a který bude vehementně prosazován většinou politiků, má naději na úspěch.