

# Odsun nádraží – z bláta do louže

Jedním z bolavých míst současného nádraží je jeho nedostatečná kapacita, která brání posílení dopravy a vedení vlaků v optimálních časech podle potřeb cestujících. Modernizace uzlu spojená s odsunem nádraží však tento problém nevyřeší.

## Europoint – zahozená šance na zlepšení

Evoluce brněnské železnice od samostatných nádraží soupeřících společností do současné podoby byla spletitá, avšak výsledek usnadňuje cestujícím přestupy i dosažení centra a nákladní vlaky vede po samostatné trase tak, aby nepřekážely vlakům osobním. To vše činí železnici atraktivnější a efektivnější.

Současné uspořádání kolejí v Brně ale nedovoluje další rozvoj železniční dopravy. Železniční uzel je přetížen provozem, což potvrdí jak železničáři, kteří jen s vypětím sil zvládají provést tudy všechny vlaky bez zpoždění, tak i teoretici, kterým ve výpočtech vycházejí čísla za hranici doporučených hodnot. Je proto nutné změnit uspořádání kolejí, zvýšit počet nástupišť a vytvořit podmínky pro bezchybný provoz většího

množství vlaků. To znamená smířit se i s vysokými náklady, za které ovšem musíme získat zcela novou kvalitu.

„Nová kvalita“, nazývaná Europoint Brno, chce po 170 letech změnit směr vývoje: osobní vlaky zavést dále od centra a spojit se s vlaky nákladními do jednoho nádraží, kde se jejich trasy budou křížit! To na tak vytižených tratích vypadá stejně podivně, jako by silniční projektant navrhl křížení dálnic úrovnňovou křižovatkou se semaforem.

Odborníci z Centra dopravního výzkumu doložili, jak se kolejiště nového nádraží nevyrovná s očekávaným provozem. Vyšla jim čísla srovnatelná s kriticky přetíženým stávajícím nádražím. Za mnoho peněz při „odsunu“ tak dostaneme zase jen nekvalitu, a jako bonus prodloužení cesty skoro o kilometr. No nekupte to!

## Rychlovlakem za hodinu v Praze?

Příprava tratí pro vlaky, spojující největší česká města mezi sebou i se zahraničím dvakrát rychleji, než to dokážou auta na dálnici, se vleče. Brno se však nevzdává naděje, že rychlé spojení do Prahy, Vídně a dalších měst

zvýší jeho prestiž, atraktivitu pro investory i obyčejné lidi, a upevní postavení regionálního centra, protože rychlé tratě využijí i vlaky na střední vzdálenosti do Jihlavy či Zlína.

Přitom není pravda, že na současné nádraží nemohou přijíždět moderní rychlé vlaky. Mohly by, ale museli bychom se vzdát jiných vlaků, kterými denně přijíždí tisíce lidí z regionu. Kapacita stávajícího uzlu limituje počet vlaků. Na vině je nejen nedostatek nástupišť, ale i počet kolejí, které do hlavního nádraží z okrajů Brna vedou.

Varianta modernizace uzlu s odsunutým nádražím nabízí sice dostatek nástupišť, ale už ne dostatek a vhodné uspořádání kolejí a výhybek. I po modernizaci bychom museli omezovat počet vlaků – tak, jako dnes. Navíc část plánovaného kolejiště by se musela při zapojování vysokorychlostních tratí znovu nákladně přestavět.

Přitom modernizace železničního uzlu podle občanské koalice Nádraží v centru počítá s vedením rychlostní dálkové dopravy i uvnitř města po samostatných kolejích. A to bez omezení kapacity a bez rizika zpoždění, zaviněném překážejícími si vlaky.

Investiční náklady na modernizaci železničního uzlu Brno (ŽUB) s nádražím	odsunutým	v centru
Dokončení odstavného nádraží	1,9 miliardy Kč	1,9 miliardy Kč
Modernizace průjezdu 1. tranzitního železničního koridoru Brnem, včetně hl. nádraží (u varianty s nádražím v centru včetně nákladového průtahu)	22,5 miliardy Kč	14,7 miliardy Kč
Zapojení tratí z Přerova do uzlu Brno (úsek Ponětovice – Brno je ve variantách řešen odlišně)	2,4 miliardy Kč	6,9 miliardy Kč
Městská infrastruktura nutná pro fungování hlavního nádraží	3,6 miliardy Kč	pod 0,1 miliardy Kč
Investiční náklady celkem – cenová úroveň (CÚ) 2010	30,4 miliardy Kč	23,6 miliardy Kč

Zdroj: Přehledy investičních nákladů variant v multikriteriální analýze (2007), přepočteno do CÚ 2010 dle indexu ČSÚ pro stavby silnic a železnic; pro náklady varianty s odsunutým nádražím převzaty hodnoty z návrhu rozpočtu SFDI 2011

# Moderní nádraží podporuje rozvoj města

Nádraží v centru netvoří bariéru rozvoje města, je zcela průchozí a přístupné ze všech stran. Je samo atraktivní obchodní zónou a podněcuje rozvoj svého okolí.

## Nádraží jako obchodní pasáž

Dnešní nádraží je průchozí jen podchodem z ulic Josefské a Nádražní k obchodnímu domu TESCO. Vinou špatného uspořádání přednádraží je podchod obtížně přístupný z hlavní pěší trasy – Masarykovy ulice. Nové nádraží v centru bude průchozí na dalších pěti místech, z pohledu chodce vlastně téměř kdekoliv. Klíčová bude přímá návaznost jednoho z podchodů na přechod v ústí Ma-

sarykovy. Uvolnění a diverzifikace pěších tras umožní také rozšíření a zkulturnění obchodních ploch a jejich sortimentu, aby se nádraží stalo důstojnou branou města.

## Nádraží nemá mít předek ani zadek

Moderní dopravní terminál se nesmí k nikomu otáčet zády. Nádraží v centru je otevřené cestujícím přicházejícím z historického centra, stejně jako těm z nové čtvrti na jižní straně. Dnes musí všichni cestující, s výjimkou přichozích na stranou umístěná nástupiště 5 a 6, projít historickou nádražní budovou nebo pod ní. To přetěžuje přednádraží prostor, který utrpěl nevhodnou modernizací

v 80. letech. Nádraží přístupné ze všech stran a z pěti zastávek MHD nebude nutit cestující shlukovat se na jednom místě.



## Autoři, odborní garanti a konzultanti projektu

Návrh byl zpracován týmem odborníků spolupracujících s občanskou koalicí Nádraží v centru:

- Technické a provozně-technologické řešení – Ing. Jiří Dukát, doc. Ing. Otto Plášek, Ph.D., Ing. Václav Cermák, Tomáš Alter, Martin Robeš a Ing. Jiří Kalčík
- Urbanisticko-architektonický návrh – Ing. arch. Ivan Lejčar, Ing. arch. Petr Lédl
- Investiční náklady – Ing. Jiří Kalčík

Realizovatelnost projektu byla ověřena a potvrzena:

- Technické posouzení – firma Chládek a Tintěra, Pardubice, a. s.
- Technologie železničního provozu – Institut Jana Pernera, o. p. s.
- Železniční mosty – Ing. František Menšík
- Podzemní stavby – doc. Ing. Vladislav Horák, ČSČ.

Vznik návrhu iniciovaly a za jeho prezentaci odpovídají tito členové občanské koalice Nádraží v centru: Hnutí DUHA, Český a Slovenský dopravní klub, Děti Země Brno, ZO ČSOP Veronika, NESEHNUTÍ Brno, Ekologický právní servis a Klub Bicybo.

Vydání letáku zajistily Děti Země Brno v rámci svého projektu podpořeného Nadací Partnerství a NESEHNUTÍ Brno jako součást aktivit podpořených Nadací Open Society Fund v rámci programu Posilování role práva (březen 2011). více: [www.nadrazivcentru.cz](http://www.nadrazivcentru.cz)



# Informační noviny

# NÁDRAŽÍ



# CENTRU

# občanské koalice

# Odsunuté nádraží nelze realizovat

Uplynulých sedm let od referenda bylo ve znamení marné snahy Správy železniční dopravní cesty, s. o., a Statutárního města Brna připravit k realizaci projekt modernizace železničního uzlu s odsunutým hlavním nádražím. Jak dlouho budou ještě ztrácet čas i peníze nás všech?

## Odsun způsobí dopravní komplikace

Rychlý rozvoj IDS udělal plánům odsunu nádraží čáru přes rozpočet. Kvalitnější doprava přitáhla nové cestující – i na železnici. Pokud by se nádraží odsunulo, bylo by nutné pro jeho obsluhu v dopravní špičce nastavit tak krátké intervaly tramvají, že by došlo k ucpaní křižovatek na malém městském okruhu.

Kraj jako organizátor IDS trvá na řešení tohoto problému pomocí severojižního kolejového diametru (podzemní dráhy, která přivede některé příměstské vlaky až pod centrum města). Doplnění diametru do projektu způsobuje další zdržení. Přitom není vůbec jasné,

kdo by stavbu podzemní dráhy za další desítky miliard korun financoval. Hrozí tedy nezájistištěm dostatečné návaznosti na MHD – podobně jako dnes u Ústředního autobusového nádraží (ÚAN), popř. úplný kolaps dopravy.



## Evropa nepodpoří špatný projekt

U záměrů, které mají být prostřednictvím Operačního programu Doprava podpořeny Evropskou komisí, se požaduje splnění řady podmínek. Rekonstrukce ŽUB s odsunutým nádražím jich řadu neplní: neumožňuje budoucí nárůst přeprav, zhoršuje dostupnost

regionů prodloužením cestovních časů i zvýšením nákladů, nemá podporu veřejnosti – v referendu (2004) hlasovalo 86 % zúčastněných pro nádraží v centru. Podle loňských průzkumů jsou stále asi 2/3 obyvatel Brna proti rekonstrukci uzlu s odsunutým nádražím. Bez evropských dotací přitom projekt nemá šanci na realizaci.

## Odsun porušuje práva občanů

Přestože je připravován už mnoho let, zatím se nepodařilo vyřešit konflikty záměru s právy občanů. Nejzávažněji je to v Židenicích, kde demolice domů, hluk a další negativa dopadnou na lidi bydlící v okolí trati. Tyto vlivy se zatím nepodařilo omezit na přijatelnou míru.

Ignorování i těchto problémů bylo jednou z příčin zrušení územního rozhodnutí soudem v prosinci 2008. V nové dokumentaci jsou však řešeny stále v rozporu s legislativou, takže soudní zrušení druhého územního rozhodnutí je vysoce pravděpodobné.

# Lepší nádraží v centru

Připomínáme náš projekt modernizace brněnského hlavního nádraží v jeho stávající poloze – v centru města, podél ulice Nádražní. Nejde jen o výstavbu nové odbavovací haly. Projekt je součástí komplexní přestavby železničních tratí na území Brna a zapadá též do záměru rozvoje města na jih od jeho historického centra. Tato varianta byla v multikriteriální analýze (Fakulta dopravní ČVUT a Cityplan, 2007) vyhodnocena jako výhodnější než projekt rekonstrukce železničního uzlu s odsunutým nádražím.

## Vlaky, autobusy, MHD i parkování – vše na jednom místě

Tato varianta rekonstrukce železničního uzlu nabízí všem cestujícím, obyvatelům i návštěvníkům Brna, komfortní přestupní uzel přímo v centru města. Cestující zde budou moci pohodlně přestoupit na většinu z tramvajových linek, a také na příměstské i dálkové autobusy. Přístup na vlaková nástupiště bude umožněn z celkem pěti různých zastávek MHD. Tím dojde k uvolnění přetíženého prostoru před historickou nádražní budovou. V těsné blízkosti nádraží je navržen také parkovací dům pro čtyři stovky automobilů.

## Nové byty a více pracovních příležitostí

Brněnské nádraží se stane mostem mezi historickým centrem a nově vznikající městskou čtvrtí na jihu. Podpoří oživení okolí, které se stane atraktivní obchodní zónou. Vznikne tu řada nových pracovních míst

i příležitostí pro dobré bydlení. Nádraží tak bude sloužit živému historickému centru na jedné straně i nové moderní městské čtvrti na straně druhé.

## Za méně peněz lepší nádraží

Komplexní návrh připravený týmem odborníků umožňuje modernizaci železničního uzlu i rozvoj města na jih provádět po etapách, přizpůsobit je možnostem veřejných rozpočtů. Dokončení každé etapy přinese

okamžitý užitek, nebude třeba čekat do doby kompletního dokončení celého díla jako u varianty s odsunutým nádražím.

## Bez radikálních změn územního plánu

Z urbanistického hlediska projekt s nádražím v centru nepřináší žádné revoluční změny. Naopak – některým prvkům dává nový smysl, jako například vyústění bulváru na dopravně klidném náměstí pod Petrovem, hned vedle nové odbavovací haly nádraží.



Letecký snímek Brna se zázresem nádraží v centru u Nových sadů a s budoucími linkami MHD.

## Desatero přínosů modernizace nádraží v centru

- 1) Komfortní přestupní uzel mezi vlakem, autobusem a většinou linek brněnské MHD
- 2) Snadná pěší dostupnost centra města i nové čtvrti na jihu pro všechny cestující
- 3) Levnější řešení především pro městskou pokladnu
- 4) Vznik atraktivní obchodní zóny přiléhající k historickému centru města
- 5) Přivedení budoucích evropských vysokorychlostních vlaků do města
- 6) Výstavba po etapách, které budou krok za krokem zvyšovat komfort cestování
- 7) Impuls k postupnému rozvoji města směrem na jih
- 8) Zachování oddělené osobní železniční dopravy od dopravy nákladní
- 9) Zlepšení kvality bydlení v okolí tratí, například v Židenicích
- 10) Pracovní příležitosti i atraktivní bydlení v rozvojové zóně na jih od centra

**Občanská koalice NÁDRAŽÍ V CENTRU představuje projekt nového brněnského hlavního nádraží v jeho stávající poloze – v centru podél ulice Nádražní.**

Jak sami vidíte, nejde jen o výstavbu nové odbavovací haly. Projekt je součástí komplexní modernizace železničních tratí na území města Brna a zapadá též do záměru rozvoje města jižním směrem od jeho historického centra. Varianta rekonstrukce železničního uzlu, kterou vám představujeme, nabízí všem cestujícím, obyvatelům

i návštěvníkům Brna komfortní přestupní uzel přímo v centru města. Bez nutnosti překonávat dlouhé vzdálenosti budou moci cestující pohodlně přestoupit přímo na většinu z brněnských tramvajových linek, a také na městské i dálkové autobusy.

V těsné blízkosti nádraží je navržen také prostor pro parkování až 400 automobilů. Brněnské nádraží se stane spojovacím prvkem mezi historickým centrem města a moderní čtvrtí na jihu. Jeho rekonstrukce bude impulsem k oživení okolí, které se díky tomu jistě stane atraktivním místem pro bydlení a nové pracovní příležitosti.

## Finanční dopady nejsou jen náklady na stavbu

**Analýza užitku a nákladů odpovídá na otázku, co komu realizace určitého projektu přináší a co komu zase bere. Za dobu životnosti stavby to mohou být částky v řádu miliard korun.**

Součástí multikriteriální analýzy variant přestavby železničního uzlu Brno (Fakulta dopravní ČVUT a Cityplan, 2007) byla i ana-

lýza užitku a nákladů pro obě varianty. Vedle investičních nákladů obou variant bylo do analýzy zahrnuto zvýšení nákladů dopravního podniku vyvolané nutností dostatečné obsluhy nového odsunutého nádraží, a také ocenění újmy cestujících vyvolané prodloužením doby přepravy.

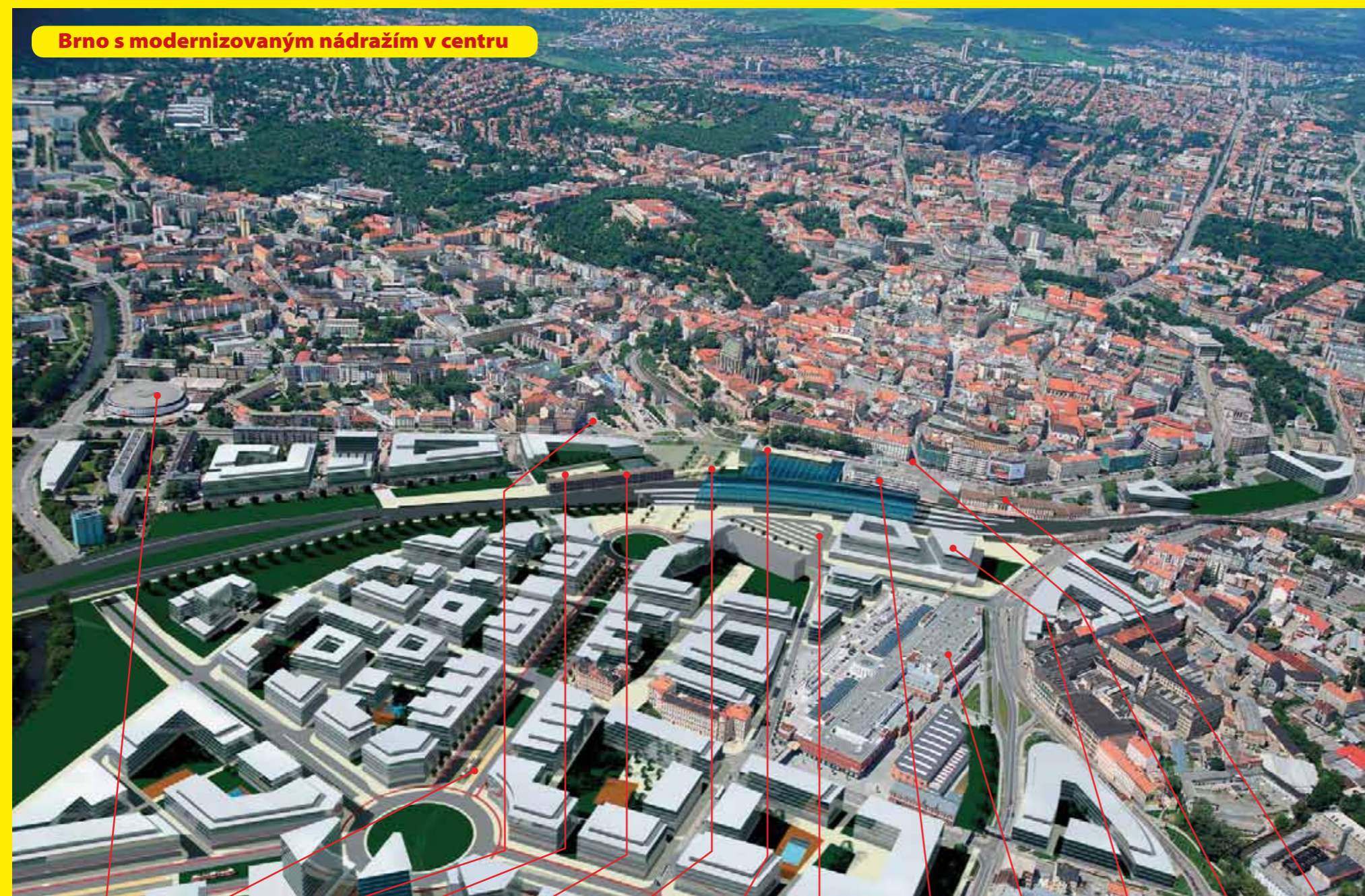
Analýza vyčíslila rozdílný dopad variant na cca 280 milionů korun ročně v neprospěch

varianty s odsunutým nádražím, s ohledem na diskontování výdajů, což je zjednodušeně řečeno příznání faktu, že hodnota měny za 30 let bude nižší než dnes, je to za 30 let 4,3 miliardy Kč. Při zohlednění rozdílu v investičních nákladech ve výši 6,8 miliardy Kč to znamená, že za třicetiletou dobu životnosti ušetří varianta s nádražím v centru 11,1 mld. Kč vůči variantě s odsunutým nádražím.

Kritérium	Odsunutě nádraží	Nádraží v centru
<b>Kapacita nového nádraží</b>	12 průjezdných kolejí s nástupišti	12 průjezdných kolejí s nástupišti (z toho 4 dočasné kusé)
<b>Podzemní kolejový diametr</b>	umožňuje jeho realizaci dle územního plánu	umožňuje jeho realizaci dle územního plánu
<b>Kvalita přestupního uzlu</b>	3 tramvajové tratě (6 linek ze 16), trolejbusy, městské i dálkové autobusy	<b>7 tramvajových tratí (8 linek ze 13), trolejbusy, městské i dálkové autobusy</b>
<b>Možnost přivést vysokorychlostní vlaky do Brna</b>	souběh s regionální dopravou od hranic uzlu omezí rychlost i četnost vysokorychlostních vlaků	<b>bez omezení</b>
<b>Délka cestování</b>	kvůli přestupům se cestování prodlouží v průměru o 7 minut, mimo špičku ještě více	<b>zůstává bez prodloužení, přináší dílčí zlepšení (směr jih, Vyškov)</b>
<b>Pěší dostupnost města</b>	rozvojová oblast na jih od historického centra a Komárov	<b>oblast historického centra i rozvojová oblast na jih od něj</b>
<b>Dostatek parkovacích míst v blízkosti nádraží</b>	parkovací stání v prostoru pod kolejištěm nového nádraží	podzemní veřejné garáže s kapacitou 400 míst, 100 m od nové haly nádraží
<b>Koncepční řešení železniční dopravy v Brně</b>	osobní i nákladní doprava jsou svedeny do jednoho koridoru přes nové nádraží	<b>nákladní doprava zůstává oddělena od osobní na stávající trati mimo hlavní nádraží</b>
<b>Investiční náklady celkem</b>	30,4 mld. Kč	<b>23,6 mld. Kč</b>
<b>Získání evropských dotací</b>	nesplňuje podmínky	<b>splňuje podmínky</b>
<b>Složitost výstavby</b>	staví se v dopravně méně frekventovaném prostoru	staví se po etapách, zčásti v dopravně frekventovaném prostoru
<b>Potřeba vykupovat pozemky</b>	je třeba vykoupit rozsáhlé pozemky pro výstavbu	<b>až na výjimky se staví na současných drážních pozemcích</b>
<b>Vliv na historické památky</b>	nutnost zbourat části vzácných, památkově chráněných budov Městských jatek a Masné burzy	<b>není třeba bourat žádné památkově chráněné budovy</b>
<b>Rozvoj města na jih od centra a nové pracovní příležitosti a byty</b>	budou vytvořeny v rozvojové zóně na jih od historického centra	budou vytvořeny v rozvojové zóně na jih od historického centra

Nádraží v centru – rychlé a pohodlné cestování			
Zastávka MHD	Cestovní doba z nádraží v centru	Cestovní doba z odsunutého nádraží	Časový rozdíl
Bystrc, zoologická zahrada	29 min.	40 min.	+11
Starý Lískovec, Osová	19 min.	29 min.	+10
Bohunice, Nemocnice Bohunice	23 min.	23 min.	0
Královo Pole, Skácelova	24 min.	32 min.	+8
Lesná, Čertova rokle	29 min.	32 min.	+3
Zábřovice, Tkalcovská	13 min.	21 min.	+8
Komárov, konečná tramvaje	15 min.	13 min.	-2
Veverí, Konečného náměstí	16 min.	24 min.	+8

Tabulka cestovních dob – od vystoupení z vlaku po příjezd na vybrané zastávky MHD – názorně dokládá, že nádraží v centru šetří čas cestujícím.



**Brno s modernizovaným nádražím v centru**

- hala Rondo
- nový Bulvár
- Hybešova ulice
- podzemní veřejné parkoviště
- Malá Amerika
- podzemní nástupiště regionálních vlaků
- nová hala nádraží
- nové autobusové nádraží
- budova hlavní pošty
- Galerie Vaňkovka
- obchodní dům Tesco
- Masarykova ulice
- stará hala nádraží