

Přestavba železničního uzlu Brno

Autoři článku: *Ing. arch. Jaroslav Dokoupil, hlavní architekt Arch.Design Group, spoluautor současného urbanistického řešení ŽUB*
Ing. Michal Babič, do roku 2014 technický ředitel IKP Consulting Engineers, nyní Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.
Ing. František Mráz, 1990 – 2011 ředitel SUDOP Brno s.r.o., nyní místopředseda ČKAIT

V časopise *Stavebnictví 02/2008* vyšel článek s názvem *Přestavba železničního uzlu Brno a jeho možná podoba v roce 2015*. V té době se zdálo, že po získání územního rozhodnutí v roce 2006 nic nebrání rychlému dokončení projektové přípravy a zahájení realizace tak významného díla pro Brno, Jihomoravský kraj i Českou republiku. Bohužel, v polovině roku 2015 není termín zahájení stavby stále jasný.

Úvod

Poslední, již třetí územní rozhodnutí na dlouhodobě připravovanou variantu přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB), vydané 18. Zářím 2013, bylo znovu napadeno žalobami a není dosud pravomocné. Co je příčinou této patové situace? Přestavba železničního uzlu Brno se s blížící se realizací a přes dlouholetou kontinuální přípravu stala silným politickým tématem pro některé strany a občanské iniciativy, které vytvořily v roce 2002 občanskou koalici *Nádraží v centru (OK NvC)*. Tato koalice se snaží prosadit výstavbu nového osobního nádraží v poloze blízké stávajícímu umístění v návaznosti na historické centrum města. OK NvC se pokusila zastavit postup prací na dlouhodobě sledovaném řešení s polohou hlavního nádraží v odsunuté poloze již v roce 2004 neúspěšným referendem, její aktivity však dále pokračovaly.

Nezbytným krokem pro čerpání zdrojů na přestavbu ŽUB z evropských fondů je zpracování studie proveditelnosti porovnávající více variant. Vedle dlouhodobě připravované varianty v odsunuté poloze však jiná varianta po ukončení procesu posuzování v roce 2002 již nebyla sledována a studie OK NvC byla pro studii proveditelnosti nedostatečná. Současně se ukázalo, že investorem připravované řešení přestavby ŽUB má určité nedostatky, spojené zejména s konceptem zaústění vysokorychlostních tratí a Rychlých spojení do Brna. Vzhledem k tomu rozhodlo Ministerstvo dopravy a Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), přerušit v roce 2012 práce na studii proveditelnosti a zpracovat podklad pro objektivní porovnání obou variant a obě řešení dopracovat tak, aby rovnocenně splnila požadavky na výhledový rozsah dopravy.

Jako podklady pro novou studii proveditelnosti byly v období 2012–2015 vypracovány jak srovnávací studie dopravního řešení, tak studie územních dopadů a dopravní modely obslužnosti obou variant. Studie proveditelnosti by měla být dokončena v roce 2016.

Cílem článku je proto informovat odbornou veřejnost o stavu přípravy a současně využít nové dokumenty k představení koncepce obou variant jak z hlediska dopravního, tak urbanistického.

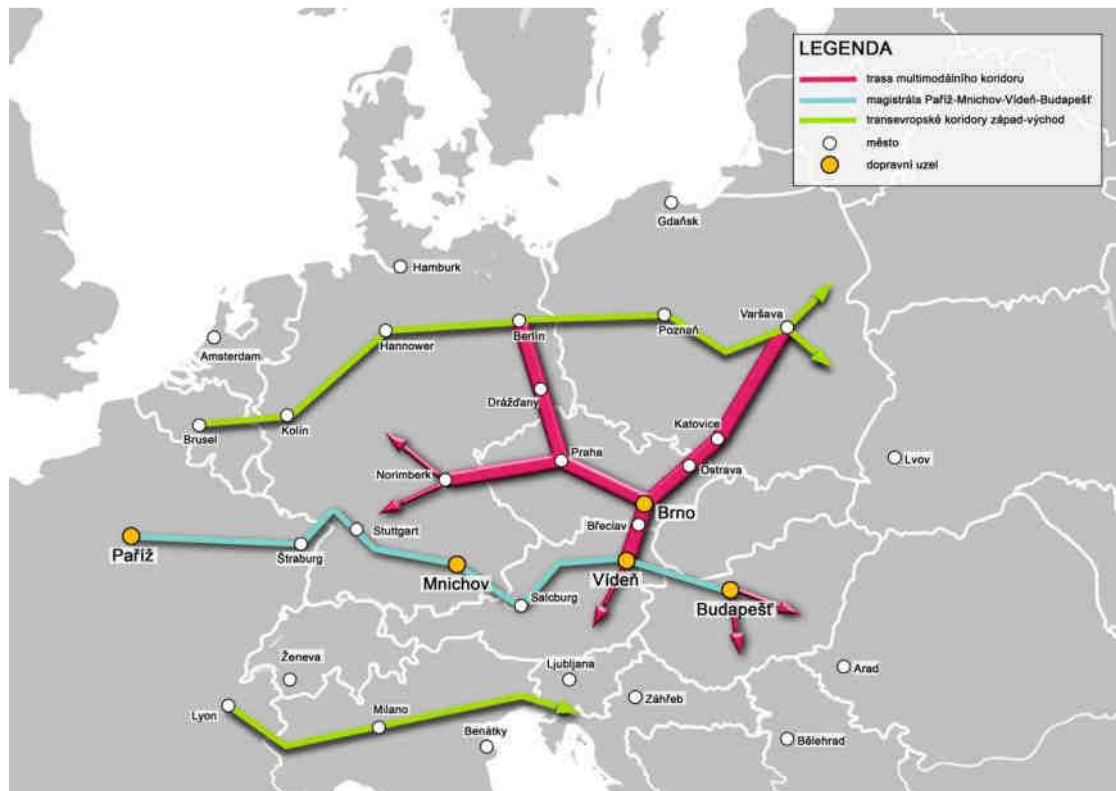
Historie železničního uzlu Brno

V úvodu je třeba připomenout, že železniční uzel Brno není pouze hlavní osobní nádraží, ale všechna zařízení a železniční tratě na území města, která slouží nejen osobní, ale také nákladní železniční dopravě. Železniční tratě zaústěné do Brna ze sedmi směrů (od České Třebové, Břeclavi, Havlíčkova Brodu, Jihlavy, Moravského Krumlova, Nezamyslic a Veselí nad Moravou) přivádějí osobní dopravu do hlavního nádraží. Nákladní vlaky buď železničním uzlem projíždějí, nebo končí v nákladním nádraží v Brně – Maloměřicích. Součástí železničního uzlu jsou především trasy zaústěných železničních tratí, zastávky a dopravní na těchto trasách, hlavní nádraží, odstavné nádraží a další zařízení.



*Letecký snímek
území přestavby
ŽUB*

V rámci evropských železnic je Brno začleněno do mezinárodních koridorů ve směrech od Děčína (z Německa) přes Prahu do Břeclavi (Rakousko, Slovensko) a od Břeclavi (Rakousko) do Přerova a Ostravy (Polsko). Tratě v těchto směrech jsou součástí multimodálních koridorů současně s ostatními druhy dálkové dopravy.



Brno na křižovatce evropských multimodálních koridorů

Železniční uzel Brno vznikl po dobu téměř dvou století a mnoho objektů spodních staveb i nadzemních staveb slouží dodnes. První železniční trať byla přivedena do Brna od Břeclavi v roce 1839 a spojovala město s Vídní. Následovalo vybudování železniční trati od České Třebové a Prahy v letech 1843 až 1849 s kusým ukončením kolejí v Brně. Obě historicky první tratě na území města byly budovány dvěma různými společnostmi a nebyly zpočátku vzájemně propojeny. K tomu došlo až o několik let později, v roce 1849. Dále následovalo připojení trati střelické (1856), přerovské (1869), tišnovské (1885) a vlárské (1888).

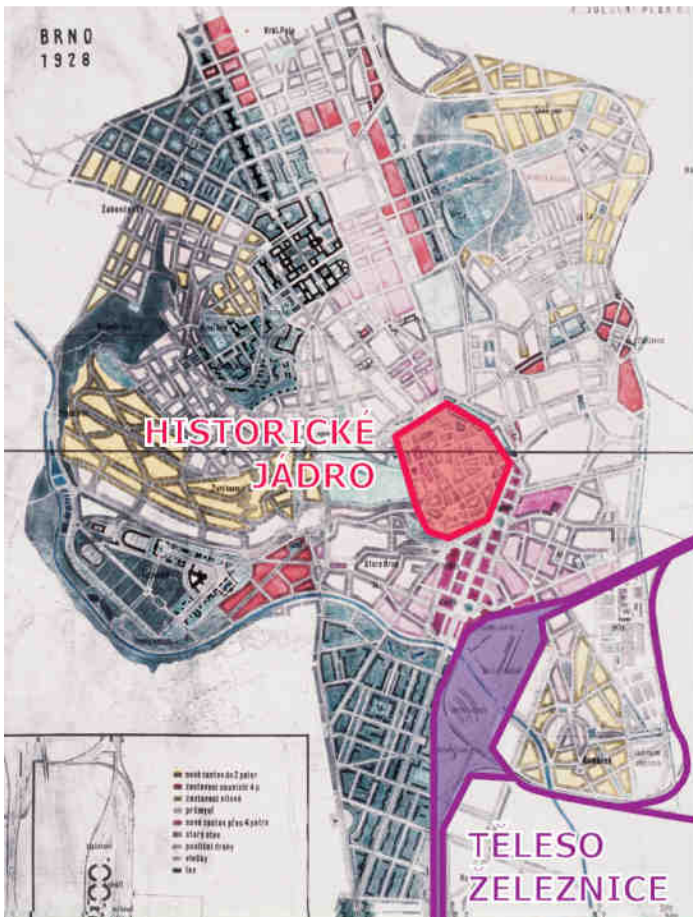
V roce 1970 byla dokončena první část budoucího průjezdu pro nákladní vlaky a v roce 2010 byla uvedena do provozu první část odstavného nádraží pro osobní vlaky.

Vývoj koncepce přestavby ŽUB 1926–1989

Nevyhovující stav brněnského železničního uzlu se dvěma cca 800 m vzdálenými nádražími v různé výškové úrovni, propojenými spojovacími tratěmi, byl způsoben především nedostatečnou koordinací záměrů různých společností v průběhu celého 19. století. První návrhy na přestavbu brněnského železničního uzlu se proto objevují již ve dvacátých letech 20. století. K návrhům přestavby vedly zejména následující důvody:

- nedostatečná kapacita osobního nádraží a jeho výpravní budovy;
- složité rozvětvení tratí na území města;
- malá kapacita odstavného nádraží;
- stísněný prostor v přednádražím prostoru;
- bariéra v rozvoji centrální oblasti města.

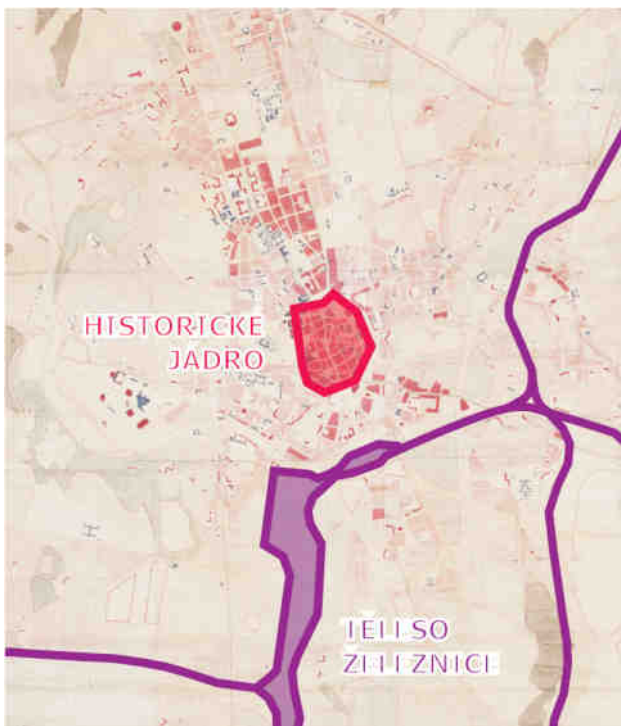
Počátky snah řešit nevyhovující stav železničního uzlu ve vztahu k městu se datují od 1. října 1926, kdy byla vypsána veřejná anonymní soutěž na získání ideových návrhů pro zastavovací a regulační plán města Brna, při současném řešení otázky nádražní a rekonstrukce železniční sítě v širším okolí. Porota v roce 1927 nejvýše ocenila návrh nazývaný Tangenta autorů Bohuslava Fuchse, Františka Sklenáře a Josefa Peňáze, který umístil nové osobní nádraží jižně od ulice Opuštěná, v prostoru tzv. dolního nádraží. Kromě urbanistických přínosů návrh také zjednodušil systém železničních tratí na území města a jejich zapojení do osobního nádraží.



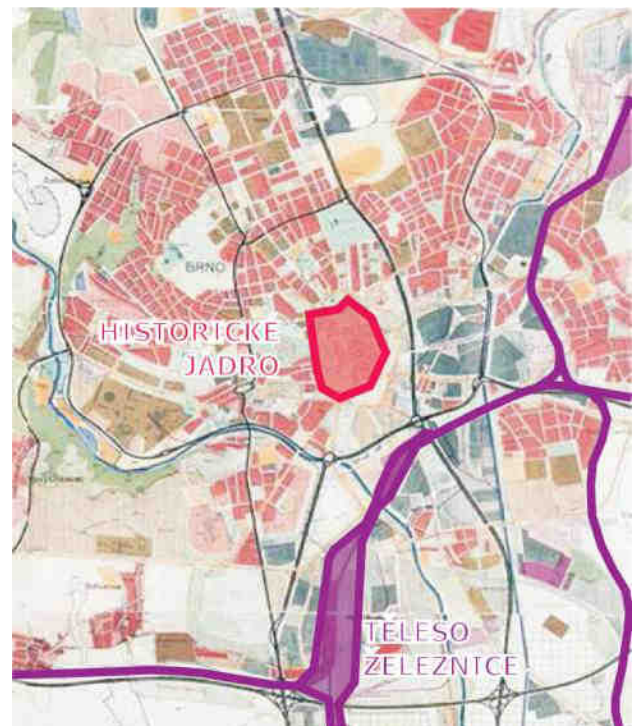
Soutěž na zastavovací plán 1926–1927, návrh nazývaný Tangenta od Bohuslava Fuchse, Františka Sklenáře a Josefa Peňáze

V roce 1933 město vypsalu novou soutěž na řešení železničního uzlu a jeho vlivu na území. Rovněž v této soutěži navrhovatelé řešili různé polohy nového osobního nádraží, výsledkem však bylo potvrzení varianty osobního nádraží jižně od ulice Opuštěná.

Také první poválečný Směrný plán města Brna (1952) respektoval polohu nového osobního nádraží v tzv. odsunuté poloze podél ulice Opuštěná. V dalších územních plánech (1957, 1968, 1982, 1994) se vždy objevuje odsunutá poloha osobního nádraží buď ve variantě podél Opuštěné, nebo v prostoru dolního nádraží. Myšlenka rekonstrukce osobního nádraží ve stávající poloze se nikdy do územních plánů přes opakované diskuze neprosadila, ať již z dopravních nebo urbanistických důvodů.



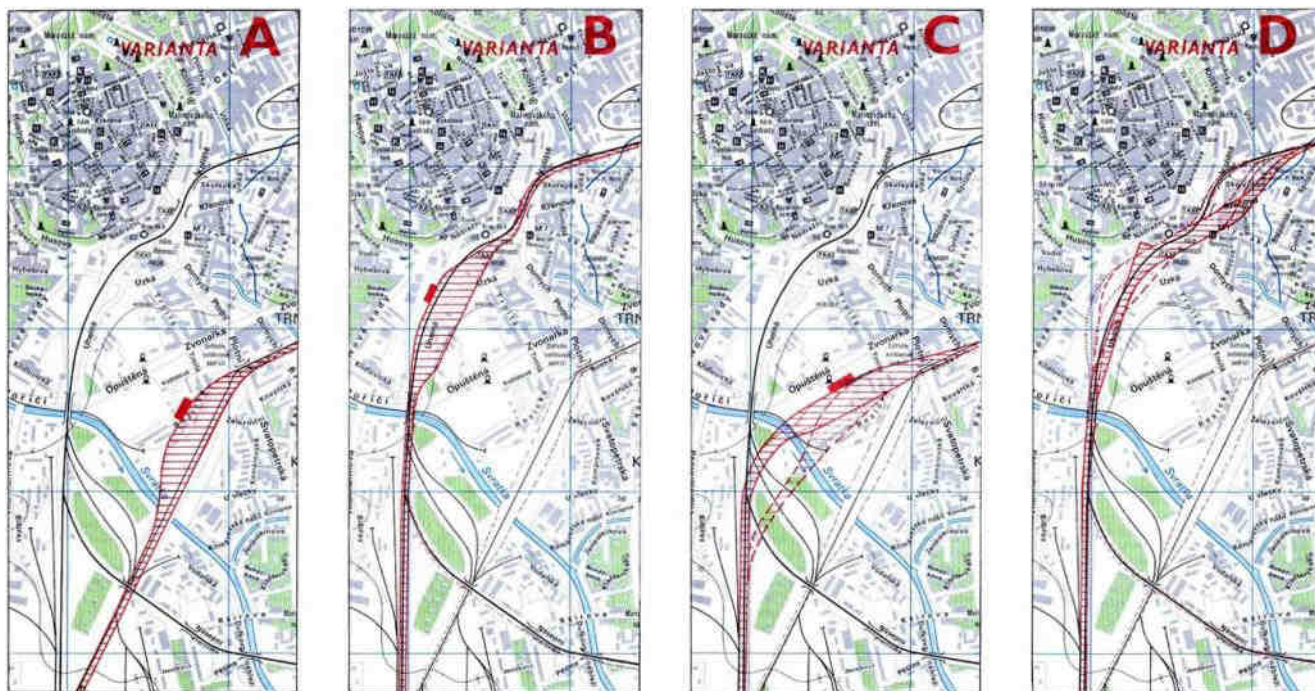
Směrný územní plán města Brna, 1956 (Stavoprojekt, Kočí, Veselý)



Směrný územní plán města Brna, 1968 (Útvar hlavního architekta města Brna, Alois Kubiček, Zdeněk Chlup)

Vývoj koncepce přestavby ŽUB 1989–2006

Významným bodem v přípravě přestavby železničního uzlu byla změna společensko-ekonomické situace po roce 1989. V letech 1990–1992 byly ve velmi otevřené atmosféře a za široké účasti veřejnosti zcela nově posuzovány všechny koncepční záměry města včetně přestavby ŽUB. V rámci studie, na které se podílely Dopravní rozvojové středisko ČR, a.s., Praha, SUDOP BRNO, spol. s r.o., bylo posuzováno celkem šestnáct variant, z nichž do závěrečného hodnocení byly dopracovány čtyři varianty A, B, C a D. Varianta A s osobním nádražím v poloze odsunutě jižně od Opuštěné, varianta C v poloze odsunutě jižně v prostoru Brno dolní nádraží, varianta B s osobním nádražím v prostoru Nových Sadů a varianta D jako přestavba nádraží ve stávající poloze.



Informační leták k veřejné diskuzi o variantách přestavby ŽUB, distribuovaný v roce 1991 do všech brněnských domácností

Výsledky studie hodnotila mezinárodní komise, která doporučila řešit přestavbu železničního uzlu Brno s osobním nádražím podle varianty C v tzv. odsunutě poloze podél ulice Opuštěná. Toto řešení bylo také vloženo do Územního plánu města Brna, schváleného v roce 1994.

Orientace nového osobního nádraží rovnoběžně s ulicí Opuštěnou sice umožnila ponechání přerovské a vlárské trati a její zapojení do osobního nádraží od jihu, tím se však územně stabilizovalo vedení nákladového průtahu a jeho mimoúrovňové křížení s touto železniční tratí se všemi bariérovými dopady na území jižně od nového nádraží. Územní rozvoj jižního segmentu města tak nedostal v novém územním plánu potřebný prostor.

V období mezi lety 1994–2002 byla proto ve spolupráci investora SŽDC a města Brna zpracována řada zpřesňujících dokumentací, které hledaly cestu k odstranění nedostatků odsunuté varianty, vložené do Územního plánu města Brna z roku 1994 a současně znovu posuzovaly variantu stávající polohy. Výsledkem bylo řešení blízké variantě A z roku 1991, která umísťuje osobní nádraží v prostoru stávajícího brněnského dolního nádraží se zrušením přerovské tratě v oblasti Komárova a jejím novým zapojením do severního zhlaví nového osobního nádraží.

Pětiletý proces pořizování a vyhodnocování variant byl uzavřen přijetím Usnesení vlády ČR č. 457 k přestavbě ŽUB (6. května 2002) a k vytvoření Smlouvy o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu ŽUB (4. července 2002). Na tato vrcholová rozhodnutí navázalo schválení změny Územního plánu města Brna v roce 2004. Územní rozhodnutí pak vydal Stavební úřad Brno – střed 27. listopadu 2006 a zahrnuje pět staveb drážních a jednu stavbu městské infrastruktury.

K významné akceleraci přípravy projektu přispěl jistě také vstup České republiky do Evropské unie a možnost čerpat významné investiční prostředky na realizaci modernizace průjezdu železničním uzlem Brno z kohezních fondů EU v návaznosti na modernizaci 1. železničního koridoru.

Po vydání územního rozhodnutí namísto intenzivní přípravy směřující k zahájení stavby ještě zesílila aktivita odpůrců přestavby. Došlo k opakovaným odvoláním, rušením a novému vydání územního rozhodnutí. Již třetí územní rozhodnutí vydané 18. září 2013 je stále nepravomocné, protože se k němu odvolala občanská sdružení i někteří další účastníci řízení. Hlavními důvody pro odvolání byly chybějící Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (tzv. krajský územní plán), chybějící závazné stanovisko k zásahu do krajinného rázu a kvalitnější hluková studie.

Souběžně s bojem proti územnímu rozhodnutí pokračovala OK NvC v práci na vlastní variantě přestavby ŽUB, řešící modernizaci hlavního nádraží s využitím kolejí stávajícího nádraží a výstavbou nové podzemní skupiny kolejí s nástupišti v poloze pod Petrovem cca 300 m západně od stávajícího hlavního nádraží.

Popis obou variant a vývoj jejich posuzování je popsán v následujících kapitolách.

Varianty přestavby železničního uzlu Brno

Důvody k modernizaci ŽUB

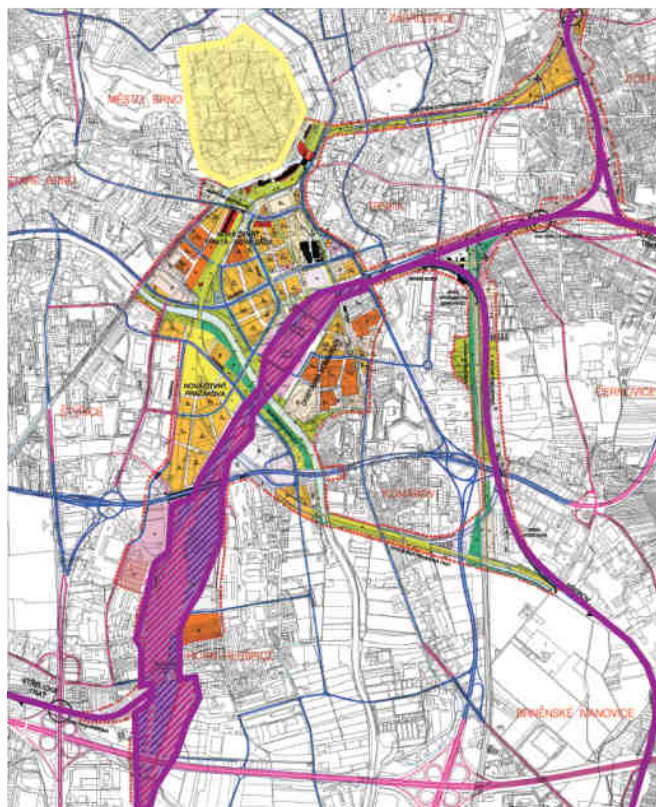
Správa železniční dopravní cesty, s.o. (SŽDC), v minulých dvou desetiletích modernizovala tranzitní železniční koridory v ČR (TŽK), které jsou součástí transevropské železniční sítě TEN-T. Města Brna se týká 1. koridor z Děčína přes Prahu, Českou Třebovou, Brno a přes Břeclav na Slovensko či Rakousko. Na této trase nejsou dosud modernizovány průjezdy některými železničními uzly, a to zejména železničním uzlem Brno.

Současný stav ŽUB je pro splnění požadavků objednatelů osobní dopravy, tedy kraje i státu, naprosto nevyhovující. Dlouhodobě je hlavní nádraží výrazným kapacitním hrdlem, které neumožňuje naplnit poptávku po rozšíření počtu regionálních vlaků. Výhledové záměry na rozvoj dálkové osobní dopravy, zejména při postupné realizaci systému tzv. Rychlých spojení (RS), železniční uzel v současné podobě ani při modernizaci stávajícího kolejiště v jeho současném rozsahu neumožní. Z toho důvodu varianta ponechání dnešní podoby železničního uzlu včetně zachování hlavního nádraží a modernizace pouze těch částí, které musí být nezbytně provedeny, není v Brně možná.

Významným prvkem řešení železničního uzlu a nového osobního nádraží je požadavek na budoucí zaústění vysokorychlostních železničních tratí do města. Podle koncepce RS s rychlostí až 350 km/h budou do Brna zapojeny nové železniční tratě z Prahy, Vídně a z Ostravy. Na území města se vysokorychlostní vlaky již nebudou pohybovat vysokými rychlostmi, budou však potřebovat dostatečně kapacitní infrastrukturu vedenou až do hlavního nádraží.



Územní plán města Brna, 1994 (UAD studio, spol. s r.o.)



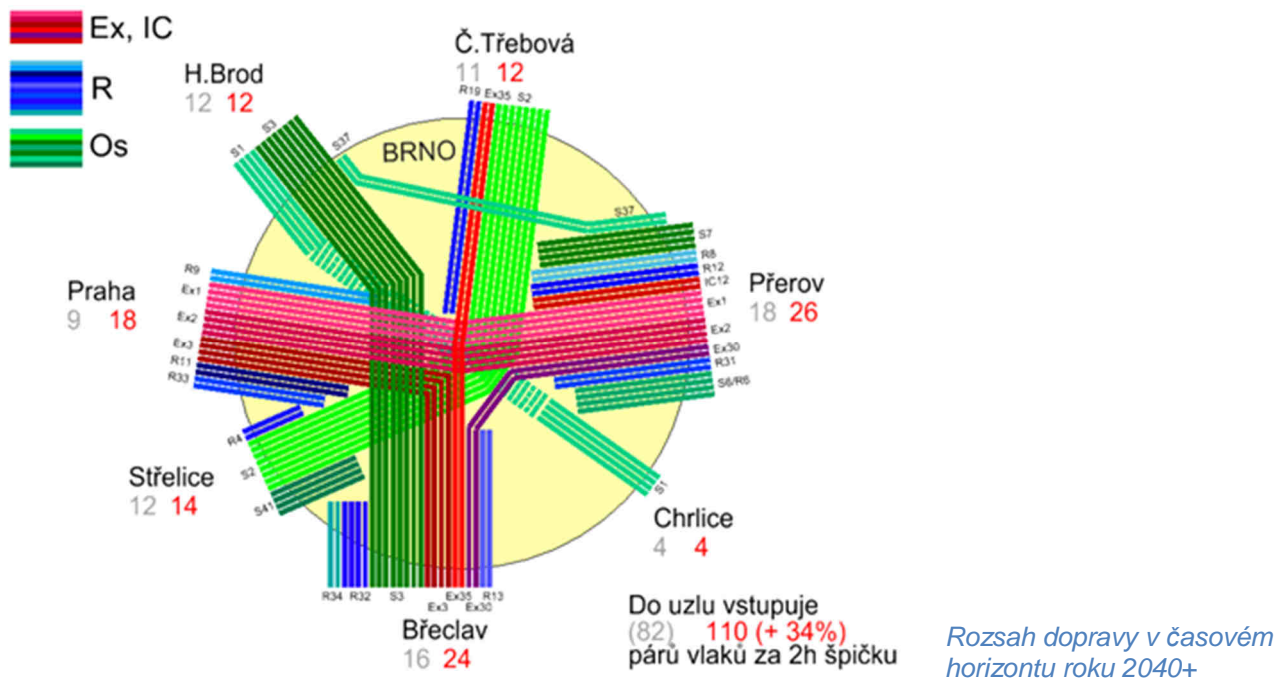
Změna Územního plánu města Brna pro přestavbu ŽUB, 2004 (Arch.Design, s.r.o.)

ŽUB se proto neobejde bez komplexní modernizace spojené s výrazným rozšířením kapacity osobního nádraží a navazujících traťových úseků. Modernizace ŽUB je podmínkou pro rozvoj nových tratí vysokých rychlostí v celé východní polovině ČR. Z dopravního pohledu musí ovšem strategické požadavky kladené na ŽUB splňovat jakákoliv varianta přestavby bez ohledu na polohu osobního nádraží.

Výhledový rozsah dopravy

Podkladem pro odhad rozsahu dopravy byly údaje rozhodujících objednatelů železniční dopravy, Ministerstva dopravy a Jihomoravského kraje. Výhledový rozsah dopravy vyjadřuje maximální poptávku, kterou provozovatel železniční infrastruktury (SŽDC) v budoucnu očekává a hodlá uspokojit. Ve střednědobém horizontu k roku 2025 rozsah dopravy již předpokládá dokončení modernizace ŽUB a modernizaci návazné infrastruktury, zejména pak železniční trati Brno – Přerov. Rozsah dopravy narůstá zejména v regionální dopravě ve všech směrech (interval 15 minut), v dálkové zejména ve směru na Přerov.

V dlouhodobém horizontu dochází k nárůstu ve všech segmentech, nejvíce v dálkové osobní dopravě vlivem postupného zprovoznování systému Rychlých spojení. Výhledově se uvažuje hodinový špičkový interval dálkových spojů s přímým mezinárodním spojením Prahy, Vídně, Budapešti a Varšavy a vnitrostátními linkami ve stejném intervalu pro spojení krajských měst.



Aktuálně sledované a porovnávané varianty řešení přestavby ŽUB

Srovnávací technicko-ekonomická studie (TES) s názvem Dopracování variant řešení ŽU Brno (TES, IKP Consulting Engineers, s.r.o, pořizovatel: SZDC) byla dokončena v roce 2014 a současně se v roce 2015 jako podklady pro nové posuzování dokončily Studie územních dopadů obou variant (UAD studio, spol. s r.o., a Dopravní modely v území (Brněnské komunikace a.s.).

V uvedených dokumentech se porovnávají dvě koncepční varianty přestavby, dříve nazývané přestavba s nádražím v odsunutě poloze a s nádražím v poloze tzv. v centru. Nyní jsou tyto varianty označovány jako Řeka a Petrov. Obě varianty znamenají stavbu nového osobního nádraží s novou výpravní budovou s odbavovacími prostory pro cestující, přístupovými komunikacemi k nástupištím a novou návaznou městskou infrastrukturou.

Rozdíly mezi variantami jsou zásadní jak z hlediska technického, tak z pohledu cestujících. Každá z variant znamená různou dostupnost hlavního nádraží z různých částí města a různými druhy dopravy (pěší, MHD i integrovaná autobusová doprava). Podstatný rozdíl je pak také z pohledu urbanistického.

Dopravně strategické aspekty jsou pro obě varianty téměř shodné. Obě varianty umožní požadované navýšení počtu spojů regionální i dálkové osobní dopravy a umožní také napojit do uzlu připravované vysokorychlostní tratě a dopravu z nich.

Rozdílně je řešen průjezd nákladních vlaků železničním uzlem Brno. Varianta Řeka (odsunutá) sleduje původní koncepci a soustředí severojižní nákladní průtah městem do jednoho koridoru (kolejiště) s osobní dopravou, což není z hlediska železniční dopravy optimální. Varianta Petrov (v centru) zachovává současnou segregovanou koncepci, kdy je nákladní průtah nadále veden přes Brno dolní nádraží a osobní doprava zůstává v trase přes současné brněnské hlavní nádraží. Obě varianty představují rozdílné technické i urbanistické řešení, ale vždy dostatečně kapacitní pro výhledový rozsah nákladní dopravy.

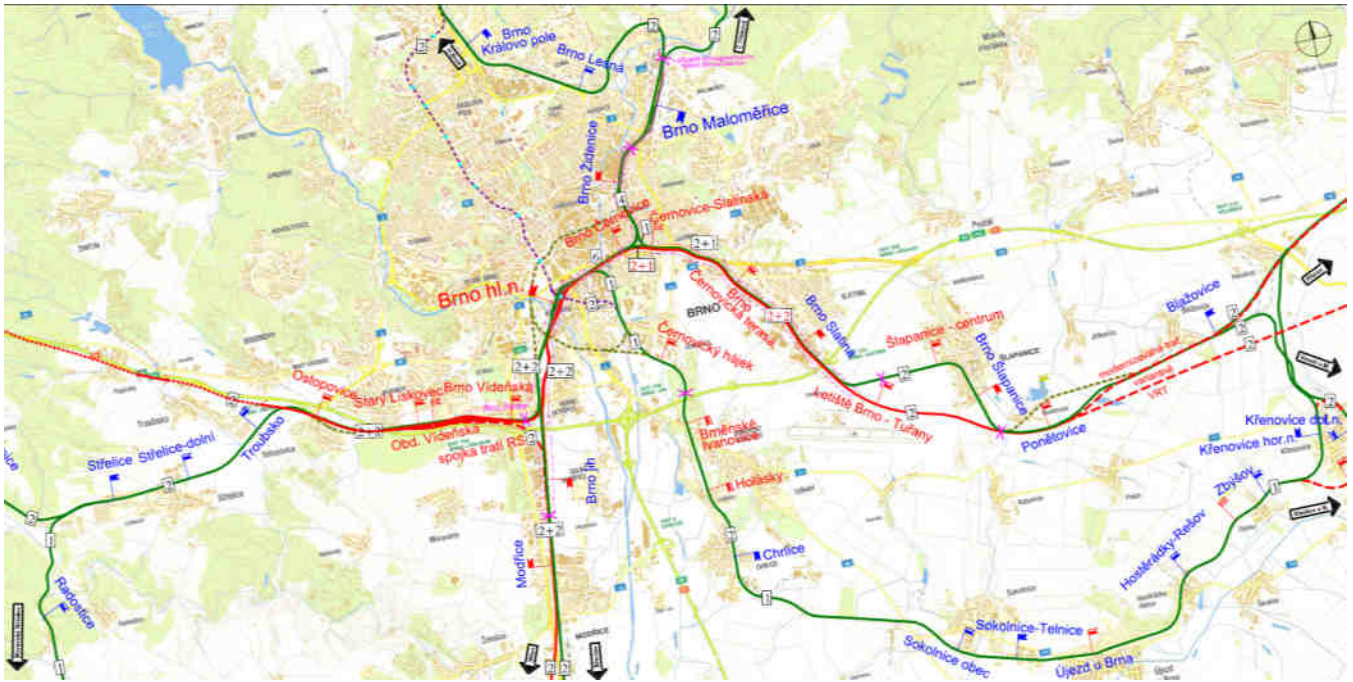
Pro zajištění objektivní porovnatelnosti vycházely obě varianty z předpokladu, že nebude realizován severojižní kolejový diametr (SJKD) a vlaky od Chrlic budou odbavovány v kolejišti hlavního nádraží.

Varianta Řeka

Podkladem pro TES byla schválená a dlouhodobě připravovaná varianta podle dokumentace Železniční uzel Brno – 1. část osobního nádraží. Přípravná dokumentace je z roku 2005 a zpracovalo ji Sdružení Železniční uzel Brno – osobní nádraží. Základní myšlenkou je přemístění hlavního nádraží cca 800 m k jihu, do prostoru současného dolního nádraží na trasu současného nákladního průtahu

a opuštění dnešního hlavního nádraží. Varianta Řeka umísťuje nové osobní nádraží v souladu s územním plánem města do území, které si město ve svém prostoru chrání desítky let. Vychází z principu soustředění železničních tratí v blízkosti centrální části města do jednoho koridoru. Nové osobní nádraží má být vybudováno na již založené trase průtahu pro nákladní vlaky v místě současného místního nákladového nádraží Brno dolní nádraží. Je navrženo nové zapojení tratí přerovské a vláarské do nového osobního nádraží od severu. Tak mohou být sneseny dnešní železniční tratě v Komárově zajišťující zapojení těchto tratí od jihu. Ostatní trati budou zapojeny směrově, stejně jako je tomu v současnosti v případě dolního nádraží, kudy zatím projíždějí jen nákladní vlaky. Výškově dojde k úpravě nivelety kolejí na jihu přizvednutím a dorovnáním na stejnou výšku, jako je niveleta kolejí v prostoru Horních Heršpic.

V prostoru této místní části je situováno odstavné nádraží pro čišťení a údržbu souprav osobních vlaků, jehož první etapa již byla vybudována.



Rozsah řešených tratí na území města – varianta Řeka

Rozsah stavby osobního nádraží je dán požadavky na výhledovou vlakovou dopravu. Rozhodující jsou především nároky na délku nástupištních hran (čtyři nejdelší mají mít 450 m) a počty nástupišť. Ve stavbě 1. části osobního nádraží se musí vybudovat šest ostrovních nástupišť s dvanácti průjezdnými kolejemi a třemi kusými kolejemi u těchto nástupišť a dále dvě průjezdné koleje pro nákladní dopravu.

Součástí posuzování variant musí být také možnost realizace stavby nového osobního nádraží za provozu, včetně provozu na připojených tratích. Díky tomu, že ve variantě Řeka je stavba umístěna mimo současné osobní nádraží, nejsou dopravní opatření po dobu výstavby náročná.

Dalším významným stavebním prvkem nového osobního nádraží je nová niveleta kolejí cca 7 m nad dnešním terénem dolního nádraží, řešená pomocí mostní konstrukce, pod kterou vznikne prostor pro odbavování cestujících, autobusový terminál a ostatní potřebné aktivity spojené s vlakovým nádražím.

Trasy VRT projíždějících železničním uzlem Brno jsou ve variantě Řeka navrženy od Prahy v souběhu s dálnicí D1, směrem na Ostravu, s průjezdem osobním nádražím a využitím stávajících tratí až po napojení na modernizovanou přerovskou trať u Šlapanic, směrem na Vídeň úvratí a po stávající trati na jih, na Břeclav. Po stávajících tratích a s průjezdem osobním nádražím je opět řešen směr Vídeň – Ostrava.

Varianta Petrov

Podklad pro TES představovala studie z roku 2007, zpracovaná Občanskou koalicí Nádraží v centru (OK NvC). Jako Petrov je označována z důvodu umístění hlavního nádraží v blízkosti této brněnské dominanty.

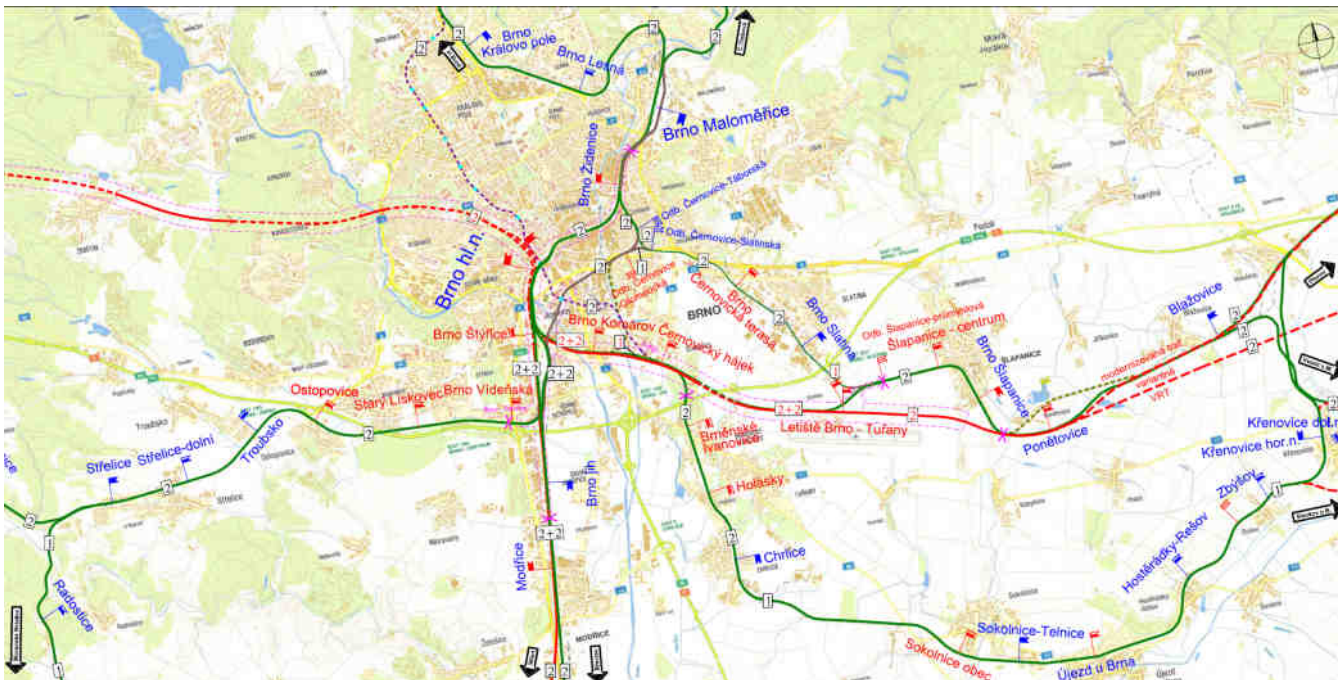
Základním prvkem původního návrhu OK NvC je modernizace a rozšíření kolejiště současné železniční stanice Brno hlavní nádraží o další koleje a vložení dalších nástupišť. Vzhledem k tomu, že současná poloha nádraží nepostačuje pro výhledový provoz počtem nástupišť a kolejí, je v prostoru od tzv. Malé Ameriky po Zelný trh navržena nová podzemní čtyřkolejná železniční stanice, sloužící ve střednědobém horizontu jako hlavové nádraží pro vlaky příměstské dopravy, v dlouhodobém horizontu pak jako průjezdná stanice pro vlaky Rychlých spojení.

Trasa vysokorychlostní trati Praha – Brno opouští u Ostrovačic společný koridor s dálnicí D1 a je přivedena do železničního uzlu od severu tunely pod Podkomorskými lesy, Holednou a centrem města, prochází podzemní stanicí a pokračuje jak směrem na Vranovice podél současné břeclavské tratě, tak směrem na Přerov novostavbou trati přes Brno – Komárov, pod dálnicí D1 a kolem letiště Brno – Tuřany. Toto uspořádání vylučuje úvratě jízdy vlaků v novém osobním nádraží na významné lince RS Praha – Vídeň/ Budapešť a ponechává úvrať ve směru Vídeň – Brno – Ostrava.

Úkolem TES bylo dopracování návrhu OK NvC do odborné úrovně, umožňující technicko-ekonomické srovnání s variantou Řeka. Problémovými místy se ukázala zejména nedostatečná kapacita podzemní skupiny kolejí osobního nádraží pro provoz vlaků RS a podvázání funkčnosti varianty v dlouhodobém horizontu vybudováním severojižního kolejového diametru. Problematická se rovněž ukázala poloha podzemní stanice hloubené v rozměrných ražených tunelech v geologicky nevhodných poměrech pod zástavbou v okolí Zelného trhu.

Hlavní změnou navrženou v TES je zvýšení kapacity podzemní části stanice rozšířením na celkem šest kolejí a její posunutí jižně tak, aby byla celá realizována v hloubené jámě. Pod zástavbou města

zůstávají jen traťové tunely. Nadzemní kolejiště bylo rozšířeno na osm průjezdných a tři kusé nástupištní koleje.



Rozsah řešených tratí na území města – varianta Petrov

Varianta Petrov neodpovídá současné urbanistické koncepci města a bude vyžadovat významnou změnu územního plánu. Potřebná změna územního plánu a projektová nepřipravenost této varianty povede k podstatně pozdějšímu reálnému datu dokončení stavby, než je tomu u varianty Řeka. Reálně tak hrozí, že se uzel Brno stane překážkou pro budování projektu vysokorychlostních tratí, jejichž první část má být zprovozněna podle evropských plánů již v roce 2030.

Koncepce urbanistického řešení variant

Hlavním cílem přestavby železničního uzlu Brno je zajištění hladké průjezdnosti tratí ve všech směrech, možnost zapojení vysokorychlostních tratí, redukce ploch železnice na území města a odstranění jejich negativních dopadů. Současně musí být zajištěna dokonalá obslužnost osobního nádraží jak veřejnou, tak individuální dopravou, rozvoj centra města jižním směrem a uvolnění potenciálu jižního a jihovýchodního segmentu města.

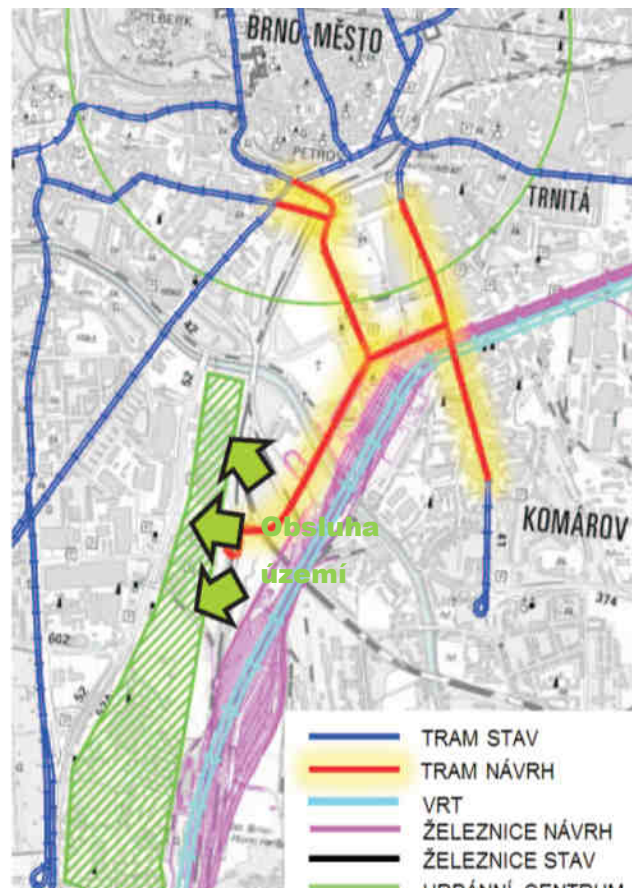
Varianta Řeka

Urbanistická koncepce se vytvářela více než devadesát let a je v současnosti zakotvena v platném Územním plánu města Brna i přilehlých obcí. Vychází z umístění nového osobního nádraží v prostoru dolního nádraží, jižně od ulice Opuštěná, cca 800 m od stávajícího nádraží.

Diagonální poloha nového osobního nádraží umožňuje jednoduché zapojení železničních tratí ze všech směrů a zrušení tratí do stávajícího nádraží od brněnských čtvrtí Heršpice po Židenice. Současně je zrušena stávající přerovská trať v prostoru Brna – Komárova a směr od Přerova je zapojen do severního zhlaví osobního nádraží obloukem z tzv. komárovské spojky od řeky Svitavy. Dochází tak k zásadní redukci železničních zařízení v centrální oblasti města. Současně je odstraněna největší bariéra v území, kterou tvoří mimoúrovňové křížení přerovské a vlárské trati s nákladním průtahem u řeky Svatky.

Odstranění popsaných bariér otevírá prostor pro přirozený postupný růst uvolněného jižního segmentu polyfunkční městské zástavby kolem historického jádra, který měl dosud v této části města díky izolaci železničními tratěmi periferní charakter.

Základním motivem urbanistického řešení nové městské čtvrti je komunikační a urbanistická osa – bulvár – spojující náměstí, které nově vznikne pod Petrovem, s novým osobním nádražím. Bulvár se před osobním nádražím zlomí a bude pokračovat přes řeku Svatku k M-paláci, kde se připojí do ulice Heršpické. Vznikne tak nová logická páteř území napojená na současnou urbanistickou strukturu. Bulvárem bude vedena nová tramvajová trasa, která se spojí před osobním nádražím s novou trasou z ulice Plotní a bude pokračovat až k ulici Heršpické, kde bude obsluhovat nové administrativně obchodní území. Tramvajové linky budou doplněny nekolejovou hromadnou dopravou (autobusy a trolejbusy). Společně s kapacitními parkovišti pro individuální dopravu tak bude zajištěna obslužnost nového nádraží.



Urbanistické řešení varianta Řeka, zpracováno v platném ÚPmB *Schéma obsluhy území kolejovou veřejnou dopravou, varianta Řeka*

Uvolnění prostoru stávajícího kolejíště od Břeclavi mezi řekou Svratkou a hradebním okruhem nabízí příležitost pro propojení hradebního okruhu s pobřežní zelení řeky Svratky rozsáhlým městským parkem. Společně s redukcí rozsahu železničních tratí to znamená významný přínos pro životní prostředí v této části města. Přes kvalitní napojení na kolejovou i nekolejovou veřejnou dopravu je zřejmé, že jízdní doba tramvají k osobnímu nádraží by se oproti stávajícímu stavu prodloužila o cca 5 minut. Záměrem integrovaného dopravního systému JMK však není dopravovat všechny cestující z regionu (cca 50 tisíc osob/den) na hlavní osobní nádraží a zatěžovat tak veřejnou dopravu v jednom místě, ale nabídnout možnost přestupu na veřejnou dopravu v nácestných zastávkách s přestupními uzly (Královo Pole, Lesná, Židenice, Černovice, Vídeňská, Starý Lískovec, Slatina).

Dalším charakteristickým prvkem urbanistického návrhu je prostupnost nádražního tělesa. Koleje budou umístěny cca 7 m nad terénem, což umožňuje jednak vedení veřejných komunikací příčně pod tělesem a otevírá tak obě strany nádraží pro veřejnost, jednak integrovat odbavovací halu pro cestující včetně komerčního zázemí do drážního tělesa. Současně lze umístit pod kolejíště autobusový terminál v přímé návaznosti na odbavovací halu nádraží a spojit tak všechna dopravní média včetně městské hromadné dopravy do jednoho prostoru. Oboustranná orientace odbavovací haly bude silným impulsem pro revitalizaci přilehlé městské čtvrti Komárov, která je v současnosti od centra města izolována.

Umístění celého kolejového systému v úrovni 7 m nad terénem umožňuje racionální rozvoj základního komunikačního systému v celém jižním segmentu města, zejména velkého městského okruhu (VMO) v úseku Komárov – Heršpická. Díky přizvednutí železničního tělesa je možné vést trasu VMO prakticky po terénu pod kolejovým svazkem a vystoupat přes ulici Pražákovu k mimoúrovňové křižovatce VMO – Heršpická.

Zapojení Rychlých spojení vychází z jižní varianty VRT, která přijíždí do brněnské aglomerace podél dálnice D1 a zapojuje se do osobního nádraží od jihu v souběhu s tratí od Střelice. Výjezd z osobního nádraží směrem na Ostravu je veden po stávající trati přes Slatinu na modernizovanou trať Brno – Přerov. Jižní varianta VRT je územně, technicky, ekologicky i ekonomicky nejvhodnější a umožňuje plynulý průjezd VRT uzlem v nejzatíženějších směrech Praha – Brno – Ostrava a Vídeň – Brno – Ostrava. Směr Praha – Brno – Vídeň bude realizován buď přes úvratě v osobním nádraží, nebo variantně bez úvratě obloukem ze střelické na breclavskou trať mimo osobní nádraží.

Vedle úplného souladu koncepce s platným Územním plánem města Brna je velkou předností varianty Řeka realizovatelnost stavby za provozu stávajícího osobního nádraží. Podstatná část stavby bude realizována na plochách současného dolního nádraží a zrušit provoz na stávajícím osobním nádraží bude možné až po převedení železniční dopravy do nového nádraží u řeky. Vliv výstavby na život města a veřejnou městskou dopravu tak bude minimální.

Varianta Petrov

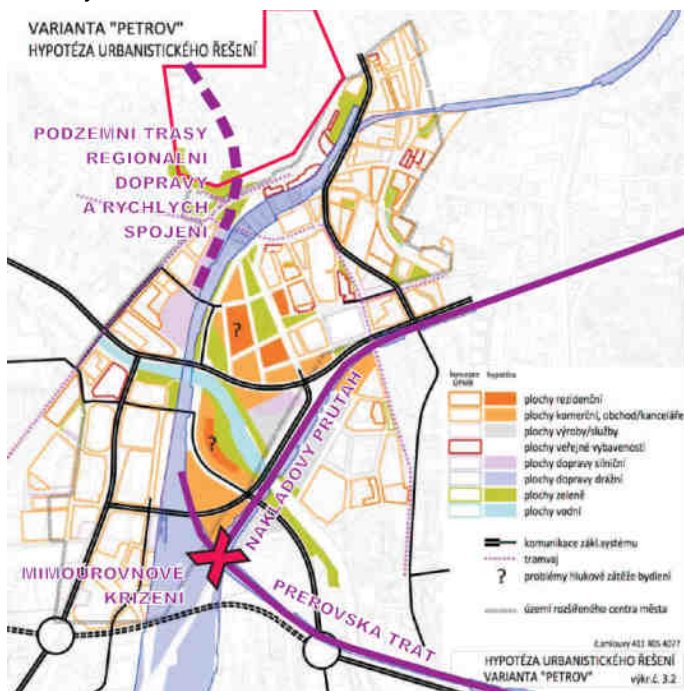
Varianta s novým osobním nádražím v prostoru Nové sady – Nádražní se objevila již v roce 1991–1992 jako jedna ze čtyř variant posuzovaných v rámci konečné fáze přípravy podkladů pro Územní plán města, nebyla však pro zapracování do územního plánu vybrána.

Urbanistické řešení varianty polohy Nové sady – Nádražní (nově Petrov) vypracoval v roce 2007 na objednávku občanské koalice Nádraží v centru architekt Aleš Lejčar. Technicko-ekonomická studie IKP, která dopracovala obě varianty v dopravní části na srovnatelnou úroveň, se podrobně nezabývala urbanistickým řešením. Proto popisujeme pouze základní charakteristické prvky a problémy, které vycházejí z hypotézy urbanistického řešení (UAD studio, spol. s r.o, Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB, 04. 2015).

Principem urbanistické koncepce je umístění nového osobního nádraží v prostoru Nové sady – Nádražní, cca 200–300 m západně od stávajícího osobního nádraží, v místě dnešní Malé Ameriky v návaznosti na kapacitní kolejovou veřejnou dopravu vedenou hradebním okruhem a radiálními Hybešova a Nové sady. Vzhledem k tomu, že kolejiště stávající stanice nemá dostatečnou kapacitu, je navržena v prostoru severně od Nových sadů pod masivem Petrova podzemní stanice, sloužící nejprve jako koncové nádraží regionální dopravy a posléze jako průjezdná stanice pro vlaky Rychlých spojení. Celý komplex osobního nádraží je tak navržen jako třípodlažní objekt, kde v úrovni 1.NP je hlavní stanice průjezdných tratí, na úrovni terénu komunikace pro hromadnou a individuální dopravu a v úrovni 1.PP podzemní stanice. Hlavní vestibul nádraží a podzemní stanice nejsou vertikálně nad sebou a budou propojeny systémem průchodů a vstupů v různých úrovních.

Přednádražní prostor bude orientován směrem do křižovatky ulic Hybešova – Nové sady – Nádražní – Husova, kde budou umístěny přestupní uzly hromadné dopravy. Umístění tramvajových přestupních uzlů mezi historickou budovou a novým osobním nádražím bude v omezeném prostoru dopravně náročné. Podmínky pro vytvoření kvalitního veřejného prostranství před nádražím jsou tak omezené.

Řešení nové čtvrti mezi novým nádražím a Opuštěnou může využít motiv bulváru k vytvoření zelené páteře území a hlavní veřejný prostor a zázemí pro obyvatele. Jasná návaznost na historické jádro města a ústí Masarykovy ulice však vzhledem k rozsahu železničního tělesa chybí, stejně jako napojení na zeleň podél řeky Svatky.



X = mimoúrovňové křížení nákladového průtahu a přerovské trati

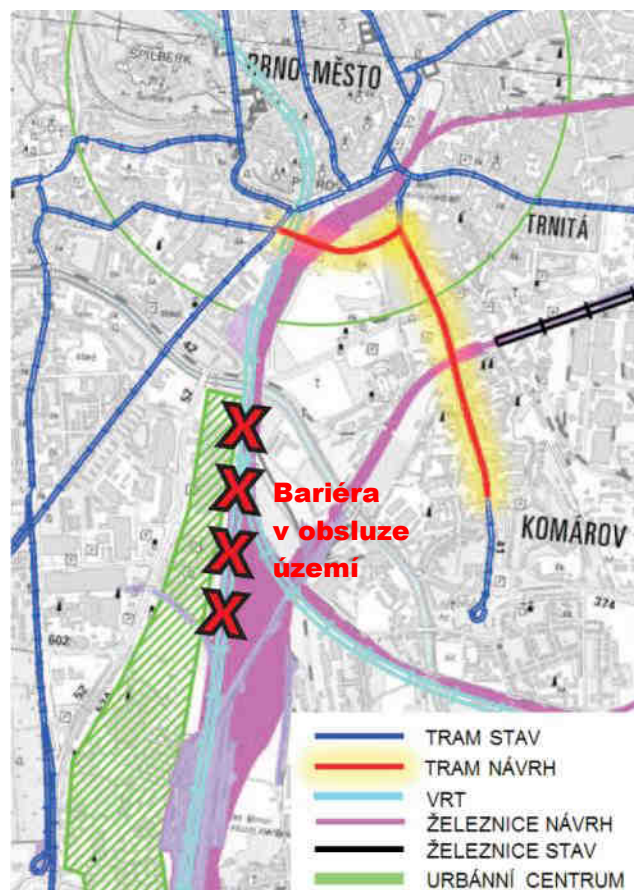


Schéma obsluhy území kolejovou veřejnou dopravou, varianta Petrov

Hypotéza urbanistického řešení, varianta Petrov

Z městotvorného hlediska je ovšem vedle popsaných nedostatků urbanistického detailu nového osobního nádraží pod Petrovem hlavním problémem ponechání všech stávajících železničních tratí na území města, zejména mimoúrovňového křížení přerovské a vlárské tratě s nákladním průtahem u řeky Svatky. Vedle dopadů na životní prostředí zastavěného území to negativně ovlivňuje možnost realizace základního komunikačního systému v jižním a východním segmentu města, především silnice I/42 VMO. Současně není možné obslužit kolejovou

veřejnou dopravou oblast Heršpická – Pražákova, která tak zůstává izolována – viz schéma obsluhy území kolejovou veřejnou dopravou.

Územně zcela nově je navržena trasa vysokorychlostní trati Praha – Brno, která je přivedena do železničního uzlu od severu tunely pod městem, prochází podzemní stanicí a pokračuje směrem na jih podél současné břeclavské tratě, směrem na Přerov novostavbou trati přes Komárov, tunelovým úsekem pod Černovickou terasou a kolem letiště Brno – Tuřany. Toto uspořádání vylučuje úvratě jízdy vlaků Rychlých spojení ve směru Praha – Brno – Vídeň/Budapešť a Praha – Brno – Ostrava, úvratě zůstává ve směru Vídeň/ Budapešť – Brno – Ostrava.

Nová západní trasa Rychlých spojení od Prahy má být v úseku od Ostrovačic vedena územím, které není územně pro takovou stavbu připraveno a vyvolává tak závažné dopady na krajinu a životní prostředí. Vyžaduje pět tunelových úseků o celkové délce více než 11 km pod Podkomorskými lesy, Holednou, centrem města, na jihu pod řekou Svratkou a ve směru na Ostravu pod černovickou terasou a dálnicí D1 u Tuřan. Tunelové portály zejména u Ostrovačic, Žebětína, Holedné a Juranky by poškodily krajinný ráz cenného rekreačního zázemí města, u Holedné dokonce zasahují evropsky významnou lokalitu Natura 2000 Hobrtěnky.

Z popsané urbanistické koncepce varianty Petrov je zřejmé, že pro územní a projektovou přípravu stavby budou nutné rozsáhlé změny územního plánu v centrální oblasti města a jižním a východním segmentu, které se promítnou do celoměstských systémů. Vzhledem k provázanosti územního plánu města se Zásadami územního rozvoje JMK a územními plány přilehlých obcí může tento proces znamenat prodloužení doby pro přípravu stavby o 10–15 let.

Otevřeným problémem varianty Petrov je dopad realizace stavby na provoz jak železnice, tak především život města. Stavba nového osobního nádraží a zejména podzemní kolejové skupiny pod Petrovem zasáhne při výstavbě náročných konstrukcí systém veřejné městské dopravy i další infrastruktury ve velmi citlivém místě na dlouhou dobu.

Závěr

Příprava infrastrukturních staveb je vždy složitá a v situaci, kdy s dopravní stavbou souvisí rozvoj velké části města, o to více. Vývoj přípravy přestavby ŽUB však trvá již déle než devadesát let a to není obvyklé.

Kde hledat příčiny? V období do roku 1989 můžeme hledat vysvětlení v hospodářské krizi na přelomu dvacátých a třicátých let 20. století, následných válečných přípravách, 2. světové válce a období poválečné obnovy, následně neochotě totalitní moci investovat do modernizace především osobní železniční dopravy a v závěru také její ekonomické slabosti. Akcelerace přípravy po pádu železné opony v Evropě a vstupu České republiky do EU přiblížila projekt k jeho zahájení. Přesto, a to zejména po vydání územního rozhodnutí v roce 2006, jsme však svědky permanentních obstrukcí ze strany oponentů a opakovaného prověřování již mnohokrát vyhodnocovaných variant, vedoucích zatím vždy k potvrzení dlouhodobě sledovaného řešení.

Co je příčinou tohoto stavu? Vedle snahy dílčích zájmových skupin využít téma pro realizaci svých ambicí a možná též přirozené potřeby nastupující generace inženýrů a architektů vyjádřit se nově k tak významnému záměru je to především nejasný postoj Brňanů k poloze nádraží, odrážející nedostatečnou vůli politické reprezentace průběžně a trpělivě vysvětlovat potřebu a přínosy projektu veřejnosti. Nemůže jít o jednorázovou kampaň, ale o permanentní práci přesahující rámec volebního období, podloženou vedle podrobné znalosti projektu také hlubokým osobním zaujetím a především vírou, že město má potenciál pro velkorysý rozvoj. Úzká spolupráce investora, kterým je stát zastoupený Správou železniční dopravní cesty, s.o., a statutárního města Brna je samozřejmě základní podmínkou úspěchu, nicméně nyní záleží na postupu města.

V roce 2016 bude dokončena další z mnoha studií proveditelnosti, tentokrát ovšem díky osvěcenosti SŽDC jako investora zpracovaná na podkladě vyvážených podkladů obou variant. Věřme, že výsledky budou přijaty s respektem a příprava vybrané varianty povede k rychlé realizaci stavby, která významně ovlivní život města i regionu na dlouhá desetiletí.

Použitá literatura:

V článku jsou použity materiály EU, SŽDC, JMK, statutárního města Brna a OK NvC, zejména:

[1] *Technicko-ekonomická studie Dopracování variant řešení ŽU Brno, objednatel: SŽDC, zpracovatel: IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2014.*

[2] *Studie územních dopadů obou variant, objednatel: OÚPR MMB, zpracovatel: UAD studio, spol. s r.o., 2015.*

[3] *Studie proveditelnosti stavby: Přestavba železničního uzlu Brno (ŽUB – Modernizace průjezdu a 1. část osobního nádraží), zpracovatel: SUDOP Brno, spol. s r.o., a FRAM Consult a.s., zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o., Stavební správa Olomouc, 2011.*

[4] *Mráz, F.: Návrh přestavby železničního uzlu Brno. Železniční technika, 3/1989.*

[5] *Mráz, F.: Přestavba železničního uzlu Brno a jeho možná podoba v roce 2015. Stavebnictví 02/2008.*