

## Stanovisko odborníků k poloze a modernizaci hlavního nádraží v Brně (červen 2015)

Že otázka polohy brněnského hlavního nádraží je sporem po desítky let, je známo. Nápad změnit polohu se objevil již před 90 lety, ale důvodem, proč se nestal realitou, byl odpor vždy větší, než jeho podpora. To platí o obyvatelstvu ale i o nezanedbatelné a reprezentativní části odborné obce. Prvotní důvody, které vedly ke zrodu představy o přesunu, již dávno pominuly a je na místě připomenout, že doslova **žádné město v Evropě neprovedlo obdobnou změnu polohy** nádraží, jaká je navrhována v Brně.

Ve zdůvodnění odsunu v posledních letech dominuje tvrzení, že *dosavadní poloha nádraží nedovoluje příjezd souprav rychlé železnice (nad 200 km/h.) a má-li Brno zůstat na trase důležitých evropských železničních cest pro vysoké rychlosti, musí nabídnout zbrusu nové nádraží, maximalistických a nereálně idealizovaných rozměrů.*

Ve skutečnosti obě polohy (současná, v centru i 980 m dál od centra) jsou z hlediska průjezdu (a zastavení) souprav rychlé železnice uvnitř brněnského uzlu (mezi stanicemi Brno–Židenice a Brno–Dolní Heršpice) rovnocenné, až na malý rozdíl v jednom doprovodném aspektu. **Vztah k rychlé železnici tedy není obhajitelným faktorem ani pro jednu z variant jeho polohy.**

Osobní nádraží byla historicky nejvíce umísťována, bylo-li to jen trochu možné, do poloh největší koncentrace a pohybu osob, do center měst. Tak tomu bylo i v Brně od roku 1839. Brno mělo velké štěstí, že jeho centrum bylo méně obestavěno než u bouřlivě rostoucí Vídně. Přineslo mu to historicky neopakovatelnou výhodu, kdy nádraží je přímo v ohnisku – u nejžádanějších cílů. Přesně tam, kde má být. A slouží cestujícím ve veřejné dopravě, jak to jen nejlépe jde.

Osobní železniční nádraží ve městech by měla mít co nejkratší vazby na přirozené tepny pěšího pohybu a též hustou, účinnou a atraktivní síť městské hromadné dopravy. Dnes i přijatelnou vazbu na individuální automobilovou dopravu. **Jen tehdy slouží železnice a jejich nádraží do důsledků – ve spojení s další infrastrukturou,** kterou nezbytně potřebují a činí veřejnou dopravu atraktivní a preferovanou veřejností.

Rozhodující vlastností dosavadního osobního nádraží v Brně je jeho neobyčejně příznivá poloha, ležící na obvodu centra města – jeho historického jádra s největší koncentrací důležitých veřejných cílů i značnou hustotou obyvatel. To umožňuje dosažení převahy hierarchicky důležitých a cestujícími sledovaných cílů – pěšky a snadno.

Další naprostou většinu cílů na území města lze dosáhnout pohodlným přechodem a na krátkou vzdálenost do husté sítě tramvajové i trolejbusové dopravy, která projíždí přednádražním prostorem a je dále „geneticky“ vrostlá ve struktuře města. Na jižní hraně nádraží v ulici Úzké to posiluje velká nabídka autobusových spojů. Dosavadní poloha má ještě značné rezervy a modernizace může umožnit zlepšení návaznosti na individuální dopravu.

Odsunutá poloha osobního železničního nádraží, vzhledem k její velké distanci, žádné pěší vazby na historické jádro města i jiné důležité cíle nemá a v reálném životě je neposkytuje a jen je ruší. Postrádá též skutečně fungující a pro cestující atraktivní vazbu na městskou tramvajovou soustavu. Jedna jediná reálně navržená a dosažitelná větev ve vzdálené poloze je jen zlomkem dosavadního stavu.

Dosud předložená řešení napojení odsunutého osobního železničního nádraží na tramvajovou síť jsou nepřesvědčivá hlavně, pokud jde o zajištění blízké návaznosti (vlak–tramvaj, a vlak–trolejbus). V poloze u řeky toho ani při vynaložení mimořádných nákladů **nelze uspokojivě dosáhnout.**



Vymyká se to přirozené urbanistické struktúře města. Nová poloha je též slabá v nabídce spojů tramvaje a jejich rozvedení dále do různých částí města. Navíc tramvajový okruh okolo historického jádra už není z kapacitních důvodů schopen přijmout další hustý tramvajový provoz z nové tramvajové radiály – Bulváru, jejíž zapojení do prostoru uzlu Hybešova – Nové Sady – Nádražní – Husova je velmi problematické.

Odsun osobního železničního nádraží na jih do neurbanizovaného prostoru je mimořádně nezodpovědným krokem jak pro město Brno, tak i pro integrovaný systém dopravy Jihomoravského kraje (IDS JMK), **jehož páteří je regionální železnice, která dokáže dopravit deseti tisíce cestujících denně přímo do centra města** a zajistit jim krátkou přestupní vazbu na hustou znamenitě dobře fungující síť tramvajové dopravy – páteře MHD v Brně.

Toto jedinečné uspořádání dlouhodobě budované spolu s městem a bezvadně fungující je nutné zachovat pro další generace. Vnitrostátní a mezinárodní železniční doprava má v Brně celou řadu variantních řešení, která musejí být dále prověřována a vyhodnocována.

Současné nádraží je bezesporu zanedbané, dlouho neupravované. **Je však potřeba reflektovat, že je na místě, kde je potenciál zásadní modernizace a je možná taková úprava stavu, která zachová nenahraditelnou výhodu polohy a přinese vlastnosti komfortního moderního provozu, včetně vjezdu rychlé železnice.** Znamená to i úpravu geometrie současných kolejíšť.

Obtíže při realizaci takového podniku v živé části města nechceme bagatelizovat, prošlo jimi ale velké množství evropských měst a všechna takovou nepříjemnou anabázi přestála. **Stojí to za zachování té největší výhody.**

#### **Seznam podporujících osob:**

- 1) Doc. Ing. Petr Holcner, PhD., dopravní inženýr
- 2) Akad. arch. Jan Sapák, architekt a urbanista
- 3) Prof. Ing. arch. Ivan Ruller, architekt a urbanista, emeritní děkan fakulty architektury, nositel medaile za zásluhy, laureát ceny města Brna
- 4) Akad. arch. Ladislav Kuba, architekt a urbanista
- 5) Ing. arch. Vlado Milunič, architekt a urbanista
- 6) Doc. Ing. arch. Zdeněk Jiran, architekt a urbanista
- 7) Ing. Arch. Viktor Rudiš, Dr.h.c., laureát ceny města Brna
- 8) Doc. Ing. Petr Kučera, PhD., emeritní děkan fakulty zahradnické a krajinné architektury
- 9) Ing. Roman Antl, architekt a urbanista
- 10) Doc. Ing. arch. Jiří Löw, architekt a urbanista
- 11) Ing. arch. Petr Valenta, architekt a urbanista
- 12) Ing. arch. Jindřich Škrabal, architekt
- 13) Ing. arch. Ludvík Grym, architekt a urbanista
- 14) Ing. František Kozubík, stavební inženýr
- 15) Prof. Ing. arch. Miroslav Masák, poradce prezidenta Václava Havla
- 16) Doc. Ing. Jan Pavlíček CSc. dopravní inženýr, emeritní vedoucí katedry dopravních staveb a bývalý vedoucí odboru dopravy JmK
- 17) Doc. Ing. Otta Plašek, PhD., dopravní inženýr, vedoucí katedry železničních staveb
- 18) Doc. Ing. Jůza CSc. dopravní inženýr
- 19) Ing. Rostislav Košťál, dopravní inženýr, expert systému tramvajové dopravy v Brně
- 20) Ing. Martin Kvizda, PhD. Dopravní ekonom, proděkan fakulty ekonomicko-správní MU
- 21) RNDr. Daniel Seidenglanz, PhD., dopravní geograf, přírodovědecká fakulta MU
- 22) Doc. Ing. Dr. Michal Varaus, dopravní inženýr, vedoucí katedry dopravních staveb VUT Brno.
- 23) RNDr. Karel Stránský, ekonomický geograf
- 24) Ing. Martin Smělý, dopravní inženýr