

Šance pro Brno

1. Přestavba železničního uzlu je šancí pro Brno.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Přestavba ŽUB je jeho uvedením do technických parametrů, odpovídajících soudobému vývoji technologií, a přizpůsobením poloh železničních tratí v Brně a blízkém okolí potřebám rozvoje města.

2. Železnice je dopravou budoucnosti v Evropě a jednou z mála účinných zbraní v boji proti záplavě aut a kamionů.

Výrok hovoří pro zachování polohy nádraží v centru města, atraktivní pro cestující.

Právě pro zachování konkurenceschopnosti železnice by nádraží mělo zůstat v centru města, v poloze, která nejvíc vyhovuje cestujícím. Největší počet uživatelů železnice (přes 80 %) jsou denně dojíždějící obyvatelé regionu. Pokud nově zvolená poloha nádraží povede k prodloužení doby dojezdu do zaměstnání, lidé začnou více používat automobily a dnešní záplava aut v ulicích města se ještě zvýší. Veřejná doprava může konkurovat pouze rychlostí, ve všech dalších ohledech, jako jsou pohodlnost a cena, zatím prohrává.

3. Evropu protnou nové multimodální koridory a území, kterými projdou, bude mít větší šanci v tvrdé ekonomické konkurenci.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat. Navíc nelze objektivně prokázat, zda je výrok pravdivý či nikoliv.

Poslední odborné studie o vztahu ekonomického rozvoje a dopravní infrastruktury tuto roli dopravy hodnotí jako méně důležitou, než se nyní uvažovalo. Výtah z těchto studií, převážně odborných institucí britského ministerstva dopravy, naleznete na internetové adrese <http://cde.ecn.cz/doprava/dalregio.htm>.

4. Brno má šanci stát se křižovatkou multimodálních koridorů, nabídne-li kvalitní železniční uzel, tj. křižovátku tratí — v nejužším slova smyslu nádraží odpovídající všem parametrům XXI. století.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Moderní nádraží a železniční uzel (navazující tratě) lze vybudovat nezávisle na poloze nádraží, je to záležitost technická.

5. Brno má šanci stát se budoucí křižovatkou plánovaných evropských tras vysokorychlostních tratí — přestavba železničního uzlu je základním předpokladem pro přivedení plánovaných vysokorychlostních tratí do Brna.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Vysokorychlostní tratě je možné zapojit do železničního uzlu s nádražím v kterékoli poloze, avšak v různých polohách nádraží bude vedení tratí po území města jiné.

6. Nevyužije-li Brno tuto šanci, velmi ráda se jí chopí jiná města — o multimodální koridory usiluje např. Olomouc, Přerov, Břeclav, ale také Slovensko pro trasu Povázím. Brno by se tak mohlo ocitnout v pozici měst v XIX. stol., která odmítla železniční dopravu a výsledkem byl jejich hospodářský i významový pokles, a celkový úpadek se všemi důsledky které to pro občany přináší. Dnes to znamená zejména nezáměr o investování, stěhování dosud prosperujících firem jinam, prudký nárůst nezaměstnanosti, bída, nízký příjem do rozpočtu města, jenž neumožní starat se o všechny potřeby občanů atd.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat. Navíc nelze objektivně prokázat, zda je výrok pravdivý či nikoliv.

Multimodální koridory půjdou přes výše uvedená města tak jako tak, nemění to proto nic na tom, zda se Brnu podaří uchopit tuto šanci. Tato šance závisí především na schopnostech a aktivitách manažerů ve městě Brně, ať už to budou manažeři ve veřejném nebo soukromém sektoru. Dopravní trasa totiž není natolik zásadním předpokladem ekonomického rozvoje, jak se všeobecně soudí, má roli pouze podružnou. Více viz <http://cde.ecn.cz/doprava/dalregio.htm>.

Navíc pro Brno nejsilnější dopravní směr je na Prahu, nikoli na Ostravu nebo Vídeň. Podstatné tedy je, kudy bude do nádraží zapojena trať do Prahy, aby se přes Brno do Vídně a do Ostravy nemuselo jezdit úvratí.

7. Rozhodnutí o přestavbě železničního uzlu Brno — dále jen „ŽUB“ — uvolní nejistoty ve velké části centrální oblasti města.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Přestavba ŽUB se zachováním nádraží ve stávající poloze rovněž dá vlastníkům pozemků jistotu, a to okamžitě, zatímco při výstavbě nového nádraží bude budoucnost pozemků nejistá až do doby dokončení celé stavby a převedení osobní dopravy na nové nádraží.

8. Ke své šanci se město Brno (po důkladném prostudování všech souvislostí) přihlásilo již v roce 1994, kdy byl Zastupitelstvem města Brna schválen územní plán města Brna s nádražím v tzv. odsunutě poloze.

Výrok je zavádějící, neúplný, neobjektivní. Různé odsunutě polohy nádraží byly schváleny různými orgány již mnohokrát předtím, poprvé ve 20. letech 20. století, ale k realizaci nikdy nedošlo.

V době, kdy Zastupitelstvo města Brna rozhodovalo o územním plánu s odsunutou polohou nádraží, nebylo vůbec známo, kolik bude stavba stát a z jakých zdrojů bude financována. Převážily argumenty urbanistů, a to navíc jen z jednoho názorového směru. Zastupitelé byli ubezpečováni, že nové nádraží bude napojeno na plnohodnotný uzel MHD, ale dosud není známo, jak bude nové nádraží obsluženo veřejnou dopravou.

V platném územním plánu je dodnes severojižní tramvajový diametr jako nedílná součást přesunu nádraží. Město Brno o něj již nemá zájem a Jihomoravský kraj proto nyní na svůj účet pracuje na myšlence zapojení diametru do regionu. České dráhy i jiné instituce se při přípravě územního plánu vyjadřovaly k odsunutě poloze negativně.

9. Přestavba železničního uzlu v Brně není žádná novinka

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Železniční uzel se systematicky přestavoval od přelomu 19. a 20. až do 40. let 20. století s cílem mít jedno centrální nádraží ve stávající poloze.

10. Železniční uzel Brno se vyvíjel chaoticky od poloviny XIX. stol.

Výrok je zavádějící, neúplný, neobjektivní.

Železniční uzel se rozvíjel z dnešního pohledu „chaoticky“ pouze ve svých počátcích do 90. let 19. století, kdy tratě stavěly různé soukromé společnosti, které si spolu konkurovaly. Ve své době však nešlo o chaotismus, ale o konkurenci jednotlivých soukromých stavitelů tratí, která vyplývala z dobového prostředí.

Na přelomu 19. a 20. století, kdy byla potřeba konkurence nahrazena potřebou kooperace a železnice se postupně zestátnovala, byl železniční uzel systematizován a „odchaotizován“ tím, že bylo vybudováno centrální nádraží pro všechny směry v dnešní poloze a dolní nádraží se přestalo pro osobní dopravu využívat. Veškerá další výstavba spojovacích tratí apod. jednoznačně a systematicky podporovala koncepci s nádražím ve stávající poloze a snažila se nesystematické prvky železničního uzlu postupně odstranit, což se však nepodařilo zcela dokončit díky poválečným rozhodnutím o odsunu nádraží.

11. O nutnosti jeho přestavby se hovoří již devadesát let a po celou tu dobu se prověřovaly různé varianty přestavby, včetně polohy nového nádraží – pokaždé však se stejným výsledkem, který znamenal, že: výhodnější je ta varianta, která je charakterizována nádražím v odsunutě poloze, tedy asi o necelých 700 metrů jižněji, než je současný stav, do míst dřívějšího „rosického nádraží“.

Výrok je nepravdivý. Předně rosické nádraží je 900 m, nikoli 700 m jižněji než je současný stav.

O poloze nádraží bylo zodpovědnými orgány či regulačními plány rozhodnuto popř. expertními komisemi doporučeno takto:

- ❖ ve stávající poloze – 1902 (regulační plán), 1939 (dtto);
- ❖ na dolním nádraží (nyní prosazovaná poloha) – 1967, 2000 (město Brno);
- ❖ podél Opuštěné – 1924 (výsledek regulační soutěže), 1927 (dtto), 1946 (město Brno), 1947 (posudek ČVUT), 1992 (zastupitelstvo města Brna);
- ❖ podél Uhelné (na její východní straně) – 1934 (výsledek regulační soutěže);

Nelze tedy v žádném případě hovořit o tom, že byla vždy konstatována největší výhodnost osobního nádraží v poloze rosického nádraží. Verdikty a doporučení různých instancí se naopak velice lišily.

12. Dlouhodobě odkládaný problém přestavby ŽUB způsobil, že velká část centrální oblasti města – od současného nádraží až po Komárov – získala charakter neudržované zpuštělé periferie.

Nelze objektivně prokázat, zda je výrok pravdivý či nikoliv.

Polemizovat lze o tom, zda:

- ❖ vůbec, a pokud ano, tak do jaké míry, je zpuštělý stav skutečně způsoben dlouhodobým odkládáním přestavby ŽUB – do území se např. po dlouhá léta neinvestovalo vinou města Brna (chyběly inženýrské sítě, tramvaje apod.);
- ❖ to není právě setrvávání na finančně a organizačně mimořádně náročném projektu odsunu nádraží, které se stalo překážkou rozvoje dané oblasti;
- ❖ jde o centrální oblast města – objektivně jde o lokalitu, jejíž poloha vůči „centru města“ je srovnatelná s Cejlem, Křenovou, Novými sady, Pekařskou, Údolní, Veveří či Lidickou – tyto lokality leží na vnějším prstenci okolo centra – lepší označení by bylo „vnitřní část města na prstenci okolo jeho centra“ nebo „širší střed města“.

13. Přestavba železničního uzlu Brno je nutnost.

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Železniční uzel je po technické stránce zanedbán, mj. i proto, že se stále čekalo, že už „brzy“ bude vybudován ŽUB s nádražím v odsunutě poloze. Některé železniční tratě na území města brání jeho rozvoji a je proto potřeba je přemístit.

14. Rozhodnutím příslušných evropských orgánů leží Brno na trase dvou mezinárodních železničních koridorů (z celkového počtu devíti!):

IV. koridor: Hamburk – Berlín – Praha – Brno – Vídeň

VI. koridor: Pobaltí – Varšava – Ostrava – Přerov – Brno – Bratislava – Budapešť

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Druhý uvedený koridor však vychází z již překonaného dokumentu TINA, který byl letos nahrazen sítí TEN-T, rozšířenou do nových členských zemí EU. Tento dokument počítá s trasou Pobaltí – Varšava – Ostrava – Brno / Pováží – Vídeň, jejíž zavlečení do Brna je geograficky méně nepřírozené než v případě původní trasy do Budapešti.

15. Na těchto, převážně již modernizovaných, tratích je nutná postupná rekonstrukce všech větších železničních uzlů, tedy i železničního uzlu Brno.

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Žádný z uvedených uzlů se však nepřestavuje tak, že by se přitom měnila poloha nádraží.

16. V současné době končí technická životnost ŽUB a jeho přestavba je tak jako tak nezbytná!

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Železniční uzel s obnovenou technickou životností lze vybudovat s kteroukoliv polohou nádraží.

17. Přestavba ŽUB není jen přesun hlavního nádraží. Jde o přestavbu a zjednodušení celého chaoticky rozvětveného systému železničních tratí na území Brna a o zrušení některých z nich jako zbytečné a nežádoucí bariery v území (např. zrušení tzv. přerovky na jihu umožní jednodušší výstavbu velkého městského okruhu a odvedení automobilové dopravy dál od středu města, či zrušení trati v radiálním směru mezi ulicí Křenovou a Cejlem vytvoří možnost realizace nového městského bulváru lemovaného zelení atp.)

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Železniční uzel zasahuje tratě na rozsáhlém území města, tj. nejen mimo hlavní nádraží.

Při stávající poloze nádraží lze dosáhnout výhodnějšího vedení tratí na území města než při odsunuté poloze nádraží.

Zjednodušení rozvětveného systému železničních tratí a zrušení některých z nich lze dosáhnout v kterémkoliv poloze nádraží, avšak konkrétní trasování některých tratí bude jiné při stávající než při odsunuté poloze nádraží. To platí i o přerovské trati, kterou lze při stávající poloze nádraží rovněž přeložit do míst, kde nebude vadit ostatnímu rozvoji města.

Při stávající poloze nádraží je možné odstranit (přemístit) dokonce i nákladní průtah a dolní (rosické) nádraží, takže by mohlo dojít ke srůstu Komárova se zanedbaným mezilehlým územím tzv. Jižního centra. Toho při odsunu nádraží dosáhnout nelze.

Odstranění tratě mezi Křenovou a Cejlem a vytvoření bulváru na jejím místě při stávající poloze nádraží není možné, avšak není to na závadu, protože tato trať se převážně nachází mezi průmyslovými areály nebo na rozhraní průmyslových areálů a obytných bloků. Průmyslové areály jsou samy o sobě obtížně prostupnými a mnohonásobně významnějšími překážkami pro rozvoj uliční sítě než liniová železniční trať, která je navíc 6 až 8 m nad úroveň terénu a skýtá proto možnosti pro zřízení podjezdů na všech potřebných místech. Ulicí podél této železniční tratě lze z velké části vybudovat i pokud tam trať zůstane.

(Pozn: argumentovat plány na vytvoření bulváru lemovaného zelení je poněkud ironické, když zastupitelstvo/magistrát nechalo zeleň v posledních letech velmi výrazně zredukovat a Brno tak přišlo o titul „zeleného města“...)

18. Současné hlavní nádraží v Brně je na samém pokraji technické způsobilosti, neodpovídá požadavkům na bezpečnost provozu a je vyčerpána jeho kapacita.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Technicky způsobilé nádraží, odpovídající požadavkům na bezpečnost provozu a s dostatečnou kapacitou, je možné získat i přestavbou nádraží ve stávající poloze.

České dráhy i státní orgány již mnohokrát projevily snahu uvést nádraží ve stávající poloze do vyhovujícího stavu, avšak bylo jim v tom zabráněno městem Brnem s poukazem na to, že „brzy“ bude vybudováno nádraží v odsunuté poloze. Tento odpor města Brna trvá několik desítek let, a nese tudíž na stávajícím stavu nádraží významný podíl odpovědnosti.

19. Přivedení VI. koridoru na nádraží ve stávající poloze není vůbec možné!

Výrok je nepravdivý.

Byl by pravdivý tehdy, pokud by bylo použito formulace „provedení VI. koridoru nádražím bez úvratě není možné“.

Železniční trať VI. multimodálního koridoru lze přivést do nádraží v kterémkoliv poloze.

Rozdíl je pouze v tom, že v odsunuté poloze vlaky jedoucí po VI. koridoru odjedou opačným koncem nádraží, než do kterého přijely, kdežto ve stávající poloze odjedou z nádraží stejným koncem, kterým přijely, takže budou „couvat“ (pojedu přes úvratě).

VI. multimodální koridor sítě TINA Polsko – Ostrava – Brno – Bratislava – Budapešť, popř. nyní sledovaná trasa sítě TEN-T Polsko – Ostrava – Brno – Vídeň, však vede přes Brno geograficky nepřirozeně, závlakem, a nákladní a noční vlaky proto budou trvale jezdit po trati přes Otrokovice, která je výrazně kratší. Počet vlaků v těchto směrech bude mnohem menší než na relacích Praha – Vídeň / Budapešť a Praha – Ostrava.

20. Železniční trať včetně většiny mostů od řeky Svatky až po nádraží v Židenicích vedoucí přes hl. nádraží ve stávající poloze pochází z let 1839–1851 a bylo by nutné (pokud by mělo nádraží zůstat ve stávající poloze) ji za provozu úplně přestavět!

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat. Nepravdivé jsou údaje o rocích vzniku tratí a mostů.

Přestavba mostů je plně reálná i při silném provozu, který na tomto úseku panuje. Prokazuje to uskutečněná rekonstrukce za provozu na srovnatelně frekventovaných úsecích hlavní železniční tratě mezi Prahou a Českou Třebovou.

Významná část kolejí a mostů vznikla i výrazně později než v roce 1851, protože se postupně přidávaly koleje a některé mosty se vyměňovaly (např. mosty přes Svitavu na trati do Židenic). Doba vzniku mnoha objektů se klade hluboko do 20. století. Pisatel je zjevně nepoučen o historii vzniku jednotlivých objektů železničního uzlu. Pravdou je, že i novější objekty vyžadují přinejmenším opravu.

Proč je přestavba železničního uzlu s nádražím v odsunuté poloze výhodná

21. Umožní vybudovat kapacitní nádraží s prostorovými a technickými rezervami, které ob stojí i v budoucnosti. Náležitě dimenzovaná parkoviště, navázaná na kapacitní, centrum neobtěžující komunikace, zajistí komfort i těm, kteří k nádraží přijdou vlastními vozidly.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Kapacitní nádraží s prostorovými a technickými rezervami, které ob stojí i v budoucnosti, a náležitě dimenzovaná parkoviště lze vybudovat i při přestavbě nádraží ve stávající poloze, což je prokázáno několika studiemi (např. SUDOP Brno 1999, různé autoři v soutěži Českého svazu stavebních inženýrů 1991).

Kapacitní komunikace pro automobilovou dopravu k hlavnímu nádraží není třeba budovat, protože naprostá většina železničních cestujících se po městě dopravuje MHD a naprostá většina automobilové dopravy v centru města je proto doprava vnitroměstská, která s dopravou železničních cestujících nijak nesouvisí.

22. Bez realizace nádraží v odsunutě poloze by Brno patrně nemohlo ležet na VI. koridoru přivádějícím mezinárodní dopravu od Přerova po trati, kterou nelze do dnešní polohy nádraží přivést.

Výrok je nepravdivý. Viz bod 20.

23. Během přestavby ŽUB s nádražím v odsunutě poloze bude zachován plný a nerušený provoz na stávající železnici – tím se umožní odsun hlavního stavebního ruchu dál od dnešního malého městského centra. Cestující až do doby dokončení nového nádraží v odsunutě poloze vůbec nepoznají, že je budováno nové nádraží, protože budou zcela neobtěžováni stavební činností používat stávající.

Výrok je nepravdivý. I při přestavbě ŽUB s nádražím v odsunutě poloze pod vlivem výstavby nastanou rušení provozu, i když v podstatně menším rozsahu než při úplné přestavbě stávajícího nádraží.

Cestující na kterémkoliv nádraží jsou nuceni strpět rušení provozu, pokud je odůvodněno nutností toto nádraží rekonstruovat. Cestující potřebují brněnské hlavní nádraží tam, kde je. Když je tam teď, tak je určitě technicky možné, aby tam zůstalo – víc cestujícího nezajímá. Lze proto s velkou jistotou tvrdit, že cestující budou vysoce ochotni strpět rušení provozu, aby nádraží zůstalo ve stávající poloze.

Po dobu budování nového nádraží bude nezbytné provádět opravy stávajícího nádraží, protože některé jeho části a systémy jsou již téměř v havarijním stavu a nevydrží bez oprav a údržby po celou dobu stavby nového nádraží (asi 15 let). Tyto nutné udržovací investice však nebudou ekonomicky rentabilní, jelikož budou muset být vyřazeny z provozu velmi brzy před uplynutím své životnosti – ve chvíli zprovoznění odsunutého nádraží.

Přes hlavní nádraží budou po určitou dobu muset jezdit i nákladní vlaky, což bude plynulost provozu také narušovat.

24. Výstavba nádraží v odsunutě poloze se bude odbývat na území, které je k tomu připravené, pozemky jsou většinou v majetku ČD.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Rovněž výstavba moderního nádraží ve stávající poloze by se odehrávala na pozemcích většinou v majetku ČD a z malé části na pozemcích jiných vlastníků, které jsou nyní zanedbány.

25. Železniční tratě vč. mostů procházející Brnem, které vedou dopravu do této polohy, byly za tímto účelem rekonstruovány v šedesátých letech XX. stol.

Výrok je nepravdivý.

Tratě a mosty rekonstruované v 60. letech byly rekonstruovány pro nákladní dopravu a pro vedení všech osobních vlaků z odsunutého nádraží nebudou stačit. Projekt přestavby ŽUB s odsunutou polohou nádraží proto zahrnuje rozšíření těchto tratí na 5 až 6 kolejí ze stávajících 2, které zůstávají zachovány pro účely nákladního průtahu.

26. Přestavba ŽUB s přesunem hlavního osobního nádraží o necelých 700 m na jih od dnešního centra zlepší cestovní komfort pro obyvatele i návštěvníky Brna.

Výrok je zcela nepravdivý. Vzdálenost mezi vstupem do odbavovací haly stávajícího a odsunutého nádraží není necelých 700 m, ale vzdušnou čarou asi 900 m a pěšky nebo dopravou dokonce více než 1 km.

Odsun nádraží do uvažované polohy významně zhorší cestování od nádraží do velké části Brna.

Jízda tramvají z odsunutého nádraží bude asi do čtyř pětín města trvat až o 10 minut déle než nyní a na polovině směrů přibude jeden přestup navíc. Nové tramvajové tratě k odsunutému nádraží přitom budou stát několik miliard (oficiální údaje dosud neexistují) – stávající stav je mnohem lepší i zadarmo. Časová dostupnost zůstane zachována pouze do směrů Pisárky, Komárov a Stará osada. Možná i směr Česká – Veveří – Hradecká, pokud bude vybudován tzv. severojižní diametr, tedy tramvajová nebo železniční trať zčásti v tunelu pod městem. Náklady na jeho první etapu však mají být min. 11 mld. Kč. V rozpočtovém výhledu města Brna ani ve finančním plánu do roku 2014 se však s financemi na severojižní diametr nepočítá.

Okrajové části Brna, do kterých se přestupuje na řídce jezdící autobusy, na tom budou ještě hůře. Od vzdálenějšího nádraží jedoucí tramvaj pojedou do přestupní zastávky autobusu déle a cestující z ní mnohdy odjedou o spoj později. Prodloužení cestovní doby bude podle intervalu přípojné linky – zpravidla o 15 nebo 20 minut.

27. Samozřejmostí je přivedení tras městské hromadné dopravy k novému nádraží.

Výrok je zavádějící, neúplný a neobjektivní. Je formálně pravdivý, ale výsledná kvalita jeho provedení z hlediska cestujícího bude mnohem horší než stávající stav.

I při přivedení tras MHD v maximálním možném rozsahu za mnoho miliard korun odsun nádraží významně zhorší cestování od nádraží do velké části Brna a naopak. Dopravně-urbanistické studie zpracované 5 autorskými kolektivy na zakázku města v soutěži v roce 2002 ukazují, že přivedení stejně komfortního spojení MHD není ani technicky možné a sami jejich zpracovatelé připouštějí, že zopakovat jedinečný uzel MHD před stávajícím nádražím není reálné.

Na železnici již nelze pohlížet jako na samostatný cizorodý prvek ve městě, ale jako na součást integrovaného regionálního systému hromadné dopravy. Z toho pohledu je velkou výhodou železnice, že přiveze cestujícího až do centra města. Převážet cestujícího z odsunutého nádraží do centra další MHD zvýší provozní náklady na celý systém a bude cestujícího nutit k dalším přestupům. Tím klesne atraktivita dopravního systému jako celku a následně počet cestujících, kteří používají veřejnou dopravu. Nutno vzít v úvahu také ten fakt, že cestující zpravidla mají zavazadla – jakékoliv další přestupování a prodloužení cesty do centra znamená další komplikace a jen další důvod proč příště rovnou použít auto (samozřejmě na úkor železnice)...

Také viz předchozí bod.

28. Jen k odsunutému poloze lze přivést již započatou trasu městské nadzemní rychlodráhy západ – východ.

Výrok je nepravdivý. Zmíněnou trať lze v daném území vybudovat i v případě zachování stávající polohy nádraží, avšak nebude to nutné. Potřeba její výstavby je nevýhodou odsunutého položení nádraží.

Pod výše uvedeným názvem je skryto přesměrování tramvajových tratí od Líšně a Pisárka, které zavádí tyto tramvajové radiály mimo směry, kam potřebují jet vnitroměstští cestující. Provozovaná síť MHD bude rozsáhlejší a provozní náklady se zvýší, anebo budou poškozeni vnitroměstští cestující, neboť kapacita linek odkloněných k novému nádraží bude chybět na stávajících směrech do centra.

Při zachování stávající polohy nádraží by byla výstavba této rychlodráhy zbytečná, protože kapacitně postačí autobus nebo trolejbus.

29. Dopravní obsluha tohoto území rozšířeného městského centra (tzv. „Jižního centra“) prostředky městské hromadné dopravy je ostatně nezbytností v každém případě.

Výrok je zavádějící, neúplný, neobjektivní. Je formálně pravdivý, ale v případě ponechání stávající polohy nádraží bude síť MHD méně rozsáhlá.

V případě, že se v obsluhovaném území Jižního centra nebude nacházet nádraží, pak pro obsluhu Jižního centra bude oproti stávajícímu stavu potřeba jen jedna nová tramvajová trať od stávajícího centra a směry na západ a na východ obslouží trolejbusy nebo autobusy. Při odsunutém nádraží by tramvajové tratě musely být nejméně ve třech směrech.

Při zachování stávající polohy nádraží také nebude z hlediska dojížděky na nádraží nutné budovat nákladný severojižní diametr, bez něhož je odsunutá poloha nádraží nemyslitelná.

Při zachování stávající polohy nádraží bude výstavba tratí MHD do Jižního centra mnohonásobně levnější než v případě odsunutí nádraží, protože bude nutné budovat jen zlomek kolejových tras, které jsou nejnákladnější.

30. „První vlašťovkou“ (rozvoje MHD v Jižním centru – pozn. red.) je právě začínající stavba přemístění tramvajové trati z ulice Dornych do ulice Plotní.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Teprve připravovaná, nikoli začínající stavba přemístění tramvajové trati do ulice Plotní slouží především pro obsluhu autobusového nádraží Zvonařka a z tohoto pohledu má zpoždění asi 25 let (= ostuda města). Musí být vybudována bez ohledu na to, kde bude vlakové nádraží.

Pro obsluhu odsunutého nádraží je trať v Plotní nepoužitelná, protože leží 400 m, tj. jednu zastávku, od plánovaného vstupu odbavovací budovy nádraží. Z Plotní by se k odsunutému nádraží musela vybudovat odbočka.

31. Přestavba ŽUB s nádražím v odsunutém poloze umožní zároveň přestavbu a revitalizaci velké části centrální oblasti Brna.

Nelze objektivně prokázat, zda je výrok pravdivý či nikoliv. Empirické zkušenosti z jiných měst poukazují, že výrok je velmi pravděpodobně nepravdivý.

Nádraží umístěné srovnatelně daleko od centra města nebylo nikde impulsem ke spontánnímu vyplnění mezilehlého území kvalitní zástavbou podobnou centru města. Mezi nádražím a centrem leží buď životu a obchodu nepříznivá čtvrť (např. Liberec), běžná městská čtvrť s jednou obchodní ulicí (České Budějovice) či uměle naordinovaný obchodní dům bez přirozených vazeb do okolního území (Plzeň – lidově zvaný Dům hrůzy).

Potenciál rozvoje „Jižního centra“ mezi stávajícím a odsunutým nádražím je jen velmi málo závislý na poloze nádraží. Ke spontánní zástavbě volného území dochází zpravidla kolem dopravních tras mezi dvěma sídly a povaha zástavby závisí na době vzniku i na podobě dopravní trasy. Tak např. v 19–20. století vznikla zástavba okolo nové tramvajové tratě z Brna do Králova Pole. Odsunutá nádraží je příliš jednotvárným a slabým zdrojem pro vznik rozvojové osy zanedbaného území. Pro většinu cestujících bude mezilehlá čtvrť jen obtížným územím, které bude nutno překonat MHD nebo pěšky.

32. V rámci projektu „Jižní centrum“ již započala výstavba rozšířeného centra města, které tak postupně bude přivedeno až k významnému krajinnému prvku, jakým je řeka Svatka. Nezanedbatelným přínosem bude rovněž kvalitní urbanizace tohoto území, která změní zdevastovaný prostor na okraji zájmu v atraktivní rozšířené městské centrum.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat. Viz předchozí bod.

Výstavbu Jižního centra a mj. jeho přivedení ke Svatce lze uskutečnit bez ohledu na polohu nádraží a kvalitně tak urbanizovat cenné území.

Pokud by zůstalo nádraží ve stávající poloze a do jiné polohy byl přesunut nákladní průtah, došlo by ke srůstu Jižního centra s Komárovem a stupeň kvality urbanizace by byl mnohem vyšší než v případě zachování jizvy výstavbou odsunutého nádraží v místě dnešního nádraží dolního, byť nad úroveň terénu.

Je diskutabilní, zda půjde o rozšíření městského centra. Spíše půjde o čtvrť na prstenci okolo skutečného centra, která bude plnit podobné funkce jako např. Veverčí či Příkop.

33. Je třeba zdůraznit, že při této variantě nedojde v žádném případě k demolici nedávno opravených budov dnešního hlavního nádraží. Tyto budovy (snad kromě pošty, která zřejmě zůstane sloužit původnímu účelu) získají nové, atraktivní využití!

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Atraktivita nového využití je proklamativní a do její realizace o ní lze jen polemizovat. Dosavadní návrhy na jejich nové využití (např. urbanistické studie 5 autorských kolektivů, objednané městem v roce 2002) však podle mnoha názorů číší bezradností.

Proč je přestavba železničního uzlu s nádražím v současné poloze nevýhodná

34. Přestavba ŽUB s nádražím v současné poloze mimo jiné znamená nejméně deset let železničního provozu na obrovském staveništi přímo v centru Brna se všemi důsledky, jako je zhoršené životní prostředí či zhoršený komfort cestování daný nutností řady výluk a omezení nejenom na železnici.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Cestující na kterémkoliv nádraží jsou nuceni strpět rušení provozu, pokud je odůvodněno nutností toto nádraží rekonstruovat.

K takovému nutnému zlu dochází při všech stavbách, nejen dopravních. Takový je prostě život.

35. Přestavba směrových a výškových parametrů kolejiště je technicky téměř nepředstavitelná.

Výrok je nepravdivý. Několik studií prokázalo, že potřebných směrových parametrů nádraží lze dosáhnout v obou polohách. Jde např. o studii na objednávku města od firmy SUDOP Brno z roku 1999, v dřívější době o studie různých autorů, které se porovnávaly v soutěži Českého svazu stavebních inženýrů v roce 1991, například řešení Dr. Ing. Rudolfa Nedvěda.

Výškové parametry lze označit za problém jen v případě mostů přes Hybešovu a Křenovou, avšak vedou se polemiky o tom, zda jde o skutečný problém. Nyní tudy projedou všechna vozidla, která tudy potřebují jet, a jiná, která jsou vyšší (např. kamiony), nemají v centrální části města co dělat.

V ostatních místech lze potřebných výškových parametrů dosáhnout v plné výši dle současných norem.

36. Za tuto cenu (finančně téměř shodnou s přestavbou nádraží v odsunutě poloze) by však Brno získalo pouze požadovaným parametrům obtížně vyhovující „opravené nádraží“.

Výrok je nepravdivý.

Zpracované studie (viz výše) prokazují, že nádraží, které lze na místě stávajícího vybudovat, bude mít parametry odpovídající všem základním potřebám. Některé parametry sice nebudou dodrženy ideálně a na několika místech budou zachovány stávající parametry (zejm. poloměry oblouků) nevyhovující dnešním zpřísněným normám. To však není zásadní překážkou provozu, protože nyní platné normy pro železniční tratě jsou výrazně přísnější než technické možnosti železničních vozidel, protože ty odpovídají tratím existujícím. A především nádraží zůstane tam, kde ho cestující potřebují. Technické parametry (zejm. poloměry oblouků) hluboko pod požadavky dnešních norem zůstávají v rámci rekonstrukce tranzitních železničních koridorů přes Českou republiku zachovány i na mnoha jiných místech.

(pozn: některé oponentní studie poukazují na záměrné výrazné předražení rozpočtu opravy stávajícího nádraží tak, aby se zdálo, že výstavba nového je levnější. Ve skutečnosti naopak do stavby nového nádraží nejsou započítány některé nezanedbatelné související náklady...)

37. Přestavba současného nádraží by znamenala mít nádraží na samé hranici technických parametrů bez možnosti jakéhokoliv budoucího rozvoje.

Výrok je nepravdivý. Viz předchozí bod.

Potřebu budoucího rozvoje nad míru stávajících předpokladů jednak nelze prokázat, jednak existuje možnost umístit regionální dopravu a vysokorychlostní trať na Prahu do podzemí, čímž se snižuje počet potřebných kolejí na povrchovém hlavním nádraží.

38. Tato varianta by rovněž znamenala (s největší pravděpodobností) nákladnou a velmi obtížnou přestavbu železniční tratě od řeky Svatky až po železniční nádraží v Židenicích.

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Nákladná a velmi obtížná přestavba se provádí na mnoha jiných úsecích tranzitních železničních koridorů a není to nutně důvodem pro přemístění nádraží.

Nákladná a velmi obtížná by byla i přestavba tratě přes odsunutě nádraží, protože ke dvěma stávajícím kolejím by musely být přistavěny tři až čtyři další.

39. Brno by patrně nemohlo ležet na VI. mezinárodním koridoru.

Výrok je nepravdivý. Viz bod 20.

40. Závěrem je třeba zdůraznit, že varianta přestavby ŽUB s nádražím ve „stávající poloze“ neznamená zachování současného nádraží. Parametry nezbytné pro železniční provoz vyžadují prodloužení kolejiště buď východním (vybourání ulice Křenové až téměř ke kostelu), nebo západním směrem (až do prostoru Nových sadů).

Výrok je zavádějící, neúplný a je zcela neobjektivní. Na objednávku města byla firmou SUDOP Brno v roce 1999 zpracována i studie varianty, která nádraží rozšiřuje do prostoru ulice Uhelné k OD Tesco, tedy bez dvou zásahů uvedených ve výroku.

Prodloužení směrem na Nové sady vyhoví vytčeným požadavkům, aniž by bylo nutno bourat památkově chráněnou budovu Ameriky, a má tu výhodu, že by zmizely nehodnotné a ošklivé zadní trakty, které zbyly po vybourání uliční řady domů při Nových sadech, když se tato ulice rozšiřovala. Navíc by se zvětšila volná plocha přilehlá k Jižnímu centru v prostoru ulice Uhelné.

Prodloužení nádraží směrem do ulice Křenové je skutečně nepřijatelné kvůli nepřiměřeně velkému demoličnímu zásahu do území (i když není „až téměř ke kostelu“, ale podstatně blíže) a proto je taky nikdo neprosazuje.

41. S tím je spojen výkup cizích pozemků!

Výrok neznamená nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Stavba probíhá na pozemcích v majetku jiné osoby než Českých drah i v případě odsunutě polohy nádraží.

42. Historicky zažitá poloha nádražní budovy, včetně přestupního uzlu na MHD (uváděné často jako výhoda této varianty), by tak stejně byla ztracena.

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat. Je formálně pravdivý, ale nový stav bude srovnatelný se stávajícím.

Odbavovací hala a těžiště nádraží se přesunou do prostoru pošty a začátku V. nástupiště, což je vzhledem k ústí ulice Masarykovy srovnatelné se stávajícím vstupem do nádraží. Nádraží budou moci obsloužit zastávky MHD Nové sady pod Petrovem.

Variantně je také možné stávající zastávky Nové sady a Hlavní nádraží na ulici Nádražní nahradit dvěma zastávkami v zajímavějších polohách: jedny, pro vnitroměstskou dopravu, by byly okolo trolejbusové smyčky, takže by se významně zkrátily přestupy mezi linkami MHD, a druhé, klíčové pro přestup na vlaky, by byly na Nádražní u Čedoku, hned u Masarykovy třídy.

Jízdní doby navazující MHD po městě by však v každém případě zůstaly zachovány, což je naprosto zásadní pro železniční cestující.

43. V každém případě by zde vzniklo jiné nádraží s jinou odbavovací budovou.

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Vznik nového (byť o několik desítek metrů posunutého) nádraží na stávajícím místě lze jen uvítat. Jiná odbavovací budova není na závalu, protože dojíždka MHD po městě a docházka do centra by se výrazně nezměnila.

Jak bude přestavba ŽUB financována?

44. Přestavba se jistě bez peněz státu a města neobejde.

Výrok neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat.

Například za první Zemanovy vlády asi v roce 1998-99 tehdejší ministr dopravy Ing. Antonín Peltrám nabízel finanční částku asi 6 mld Kč na rekonstrukci průtahu tratě Břeclav – Praha územím města Brna včetně rekonstrukce nádraží ve stávající poloze.

45. Tím však, že Brno se při nádraží v „odsunutém“ poloze stává křižovatkou dvou (z celkem devíti) evropských multimodálních koridorů, lze s jistotou říci, že převážná část financí bude pocházet ze zdrojů Evropské unie. Totéž ovšem nelze říci, pokud by bylo přistoupeno k variantě „opraveného“ nádraží ve stávající poloze.

Výrok je nepravdivý.

Orgány EU financování odsunutého poloze nádraží velmi pravděpodobně nepřiznají, protože bude obtížné prokázat ekonomickou efektivitu projektu. Do nákladů totiž nejsou zahrnuty vyvolané investice, takže není splněna návratnost 33 let, proklamovaná na základě studie proveditelnosti, která navíc byla vrácena k dopracování. Pokud nebude nádraží napojeno na kapacitní MHD s přijatelnými jízdními dobami, nebude naopak splněn předpoklad navýšení počtu cestujících. Projekt proto musí být posuzován jako nedělitelný celek včetně vyvolaných investic.

Navíc zatím nebyl městem věrohodně zjištěn názor veřejnosti, neproběhla otevřená a férová veřejná debata, a tu orgány EU při financování projektů vyžadují.

Ve stávající poloze lze vybudovat nádraží nejen „opravené“, jak pisatelé nepravdivě uvádějí, ale „moderní“ a to navíc v mimořádně atraktivní poloze pro cestující.

(Pozn: podle dosavadních informací EU nemá o spolufinancování přesunu nádraží zájem...)

Přehled povahy výroků uvedených v dokumentu Šance pro Brno

Výroky, které hovoří pro zachování polohy nádraží v centru města, v poloze atraktivní pro cestující: 1 (2).

Výroky, které neznamena nutnost nádraží odsunout ani nemožnost stávající nádraží modernizovat: 25 (1, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 24, 30, 32, 33, 34, 38, 41, 42, 43, 44).

Výroky, které jsou zavádějící, neúplné, neobjektivní: 5 (8, 10, 27, 29, 40).

Výroky, o nichž nelze objektivně prokázat, zda jsou pravdivé či nepravdivé: 2 (12, 31).

Výroky nepravdivé: 12 (11, 19, 22, 23, 25, 26, 28, 35, 36, 37, 39, 45).

Otevřené prohlášení kolegia expertů k přesunu brněnského nádraží

Apelujeme na zodpovědné orgány, aby upustily od záměru přemístění nádraží ze stávající polohy (dále jen odsunu nádraží) v rámci přestavby Železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB). Pod vlivem posledních kroků města Brna jsme se rozhodli vystoupit a veřejnosti a politikům otevřeně sdělit, že pro změnu polohy nádraží neexistují racionální důvody. Je nezbytné, aby si každý uvědomil negativní důsledky připravovaného projektu.

Odsunem nádraží železnice ztratí na atraktivitě

- ❖ Hodnocení, která byla podkladem pro rozhodnutí o odsunu nádraží, kladla nepřiměřeně nízkou váhu primárnímu dopravnímu účelu hlavního nádraží - jeho funkcím hlavního (i jediného) přestupního terminálu na MHD a vstupní brány k nejdůležitějším částem města, dosažitelným pěšky.
- ❖ Dosud žádnému řešiteli se nepodařilo k odsunutému nádraží navrhnout takový systém MHD, který by zajistil stejně kvalitní jízdní doby, četnosti spojů, nabídku linek a počty přestupů.
- ❖ Občané brněnského regionu, kteří vlakem dojíždějí za prací, na úřady, za zdravotnictvím, kulturou aj. budou v případě odsunu nádraží hledat rychlejší a jednodušší druhy dopravy se všemi z toho plynoucími důsledky.

Přestavba ŽUB s odsunem nádraží je dražší kvůli vyvolaným investicím

- ❖ Odsun vzdaluje nádraží od těžiště zástavby města a mimo stávající trasy MHD. Vyžaduje proto rozsáhlejší a nákladnější systém MHD než poloha stávající, a to i při respektování potřeb rozvoje tzv. Jižního centra (zejm. východozápadní tramvajová trať a severojižní kolejový průměr).
- ❖ Tyto vyvolané investice navyšují celkovou cenu odsunu nádraží přinejmenším o několik desítek procent, přesto do ní dosud nikdy nebyly zahrnuty a předloženy politikům a veřejnosti. Předkládání cen přestavby ŽUB se dvěma polohami nádraží bez vyvolaných investic vede politiky i veřejnost k neobjektivním závěrům až podnes.

Ve stávající poloze lze vybudovat moderní nádraží a zapojit do něj i vysokorychlostní tratě

- ❖ Víceero studií prokázalo, že při koncepčně inovativním pojetí ŽUB lze i ve stávající poloze vybudovat moderní nádraží, které splní požadavky cestujících i všechny stanovené podmínky technické, technologické a kapacitní a bude schopno plnohodnotně přijímat a odbavovat vlaky všech kategorií, včetně vysokorychlostních vlaků ze všech směrů.
- ❖ Zapojení vysokorychlostních tratí do ŽUB je srovnatelně výhodné v obou polohách nádraží. Tři budoucí vysokorychlostní tratě vždy vytvoří v Brně vidlici, takže v každé z poloh nádraží přes ně jedna relace bude muset jezdit úvratí - v odsunuté poloze to bude nejméně frekventovanější relace Praha - Ostrava, ve stávající poloze nejslabší relace Varšava - Vídeň.
- ❖ Problém přestavby ŽUB není v hledání jiné polohy nádraží, ale v pochopení jeho funkce, která musí vlakovou dopravu co nejvíce přiblížit potřebám cestujících.

Moderní nádraží ve stávající poloze není horší pro rozvoj města

- ❖ Veškeré dosavadní úvahy o odstranění bariér železničních tratí vůči rozvoji komunikační sítě v jižním segmentu města nalézaly východisko v přestavbě ŽUB s odsunutým nádražím, ačkoliv přinejmenším stejných cílů lze dosáhnout i při stávající poloze nádraží, i když konkrétní vedení železničních tratí bude jiné.
- ❖ Zkušenosti z mnoha jiných měst dokládají, že umístění nádraží kilometr od centra samo o sobě nemůže být dostatečně silným impulsem pro rozvoj území mezi ním a historickým centrem. Pro rozvoj tzv. Jižního centra je nutno zvolit jiné impulsy.
- ❖ Zrušením stávajícího nádraží nezanikne žádná bariéra v území, protože nádraží a navazující tratě se ve vnitřním městě nacházejí zpravidla v souběhu s jinými významnými bariérami, které odstranit nelze (např. velké bloky zástavby, průmyslové areály, skála pod Petrovem, památkově chráněné objekty).

Přestavba ŽUB s odsunutým nádražím má vážné koncepční a technické nedostatky

- ❖ Odsunutým nádražím bude např. veden i nákladní průtah ve směru jednoho z hlavních evropských nákladních koridorů. Brno se tak stane naprostou raritou v kategorii měst této velikosti a významu.

Veškerá odborná hlediska poukazují na to, že odsun nádraží ze stávající polohy by byl mimořádně nezodpovědným krokem pro město Brno i jeho region.

My, níže podepsaní, požadujeme, aby příprava přestavby ŽUB s odsunutým nádražím byla pozastavena. Zároveň žádáme, aby bylo zajištěno vypsaní veřejné soutěže na přestavbu ŽUB s nádražím ve stávající poloze.

Otevřené prohlášení kolegia expertů k přesunu brněnského nádraží z dubna 2004 potvrzují níže podepsaní:

Prof. Ing. Arnošt Höing, DrSc., rektor VUT Brno v letech 1990-91

Prof. Ing. arch. Ivan Ruller, CSc., děkan fakulty architektury VUT Brno v letech 1990-94, laureát Ceny města Brna z roku 1994

Prof. Ing. František Příbyl, CSc., děkan fakulty stavební VUT Brno v letech 1980-85

Prof. Ing. Jiří Pošvář, CSc., vedoucí katedry dopravních staveb fakulty stavební VUT Brno v letech 1973-79

Doc. Ing. Břetislav Havíř, CSc., vedoucí katedry dopravních staveb fakulty stavební VUT Brno v letech 1973-79

Ing. arch. Viktor Rudíš, architekt a urbanista, laureát Ceny města Brna z roku 1998

Ing. arch. Martin Borák, architekt, hlavní inženýr projektů

Ing. Petr Herzog, generální ředitel Dopravního podniku města Brna v letech 1990-97

Ing. Stanislav Prokeš, vedoucí odd. koncepce dopravy Dopravně-inženýrské organizace (Útvaru dopravního inženýrství) Brno v letech 1972-92

Ing. Vladimír Novotný, viceprezident Českého svazu stavebních inženýrů

Ing. Miroslav Janáček, samostatný projektant, člen Českého svazu stavebních inženýrů

Ing. Vladimír Chalupník, ředitel Projektové správy Dopravních staveb Olomouc v letech 1970-84

Ing. Jiří Dukát, zástupce státních drah v Jihomoravském kraji

Ing. Václav Čermák, náměstek primátora města Brna v roce 1990

Ing. František Menšík, specialista na mostní stavby ŘSD ČR

Ing. Mojmír Krejčíř, stavební inženýr

Ing. František Palčík, projektant specialista

Mgr. Antonín Žiška, sociolog, tajemník komise dopravy Rady města Brna v letech 1990-92

Josef Šumbera, technický poradce v oblasti dopravy a životního prostředí

Adresováno:

Členové Rady města Brna, Magistrát města Brna, Malinovského náměstí 3, 601 67 Brno

Členové Rady Jihomoravského kraje, Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

Ministr dopravy ČR Milan Šimonoušský, nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1

Ministr financí ČR Bohuslav Sobotka, Letenská 15, 118 10 Praha 1

Ministr pro místní rozvoj ČR Pavel Němec, Staroměstské náměstí 6, 110 15 Praha 1

Generální ředitel Českých drah, a. s., Petr Kousal, nábřeží Ludvíka Svobody 12, 110 15 Praha 1

Generální ředitel Správy železniční dopravní cesty, s. o., Jan Komárek, Prvního pluku 367/5, 186 00 Praha 8

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI), Sokolovská 278, 180 44 Praha 8

Na vědomí:

Ministr životního prostředí Libor Ambrozek, Vršovická 65, 100 10 Praha 10

Parlament České republiky

Poslanecká sněmovna, Sněmovní 4, 118 26 Praha 1 - Malá Strana

Hospodářský výbor - Podvýbor pro dopravu a výstavbu infrastruktury (17 členů)

Výbor pro veřejnou správu, regionální rozvoj a životní prostředí - Podvýbor pro regionální rozvoj (21 členů)

Senát, Valdštejnské náměstí 17/4, 118 01 Praha 1

Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu (12 členů)

Výbor pro územní rozvoj, veřejnou správu a životní prostředí (11 členů)

Citace z článků

Nádraží funguje dobře, městu jde jen o zisk

Jan Kratochvíli, MF Dnes, 7. 5. 2004, Jižní Morava, str. 3

Pod tíhou faktu, že město Brno za posledních dvacet let nedokázalo Zvonařku dostatečně napojit na MHD, je záměr na vybudování nového přestupního uzlu hromadné dopravy před novým nádražím hrozivě pochybný. Amputace srdce a jeho vložení na jiné místo není vůbec triviální operace. Hlavním argumentem ortodoxních zastánců přesunu nádraží je dogma železniční bariéry. Železniční

doprava brání rozvoji města jižním směrem, za současnou podobu Jižního centra vděčíme železnici a tak dále. Tyto bulíky si můžeme od nosů klidně ustříhnout. Jižním centrem prochází velký městský okruh a ústí do něho bratislavská radiála. O špatném dopravním napojení nemůže být ani řeč.

Jen plebiscit

Karel Škrabal, MF Dnes, 29. 4. 2004, Jižní Morava, str 1

Nervozita politiků a úředníků, kteří se považují za jediné „odborníky přesunu“, sílí. Na to, jak chci, aby vypadalo moje město, však nepotřebuji jinou kvalifikaci než v něm žít. A to ještě nemohou hlasovat ti, kteří mají „kvalifikaci“ uživatelů nádraží. Nemějme z referenda strach. Když přijde více než polovina voličů, bude platným vyjádřením přání Brňanů. A když ne, tak také.

Brno by chtělo na jih

Pavla Hobstová a Eliška Bártová, Respekt 12/2004, str. 4

„Ano, tramvaj v tom není, ale to nevadí – město ji prostě nějak zaplatí ze svého rozpočtu,“ říká náměstek primátora Petr Zbytek (ODS). Podle odborníků z krajského úřadu by ovšem tramvajová trať přišla na polovinu tohoto, co přesun nádraží. „Stálo by to zhruba 10 miliard korun,“ říká Michal Franek z krajského odboru dopravy. „Ale my už jsme slíbili, že do projektu dáme miliardu, takže teď musíme tu jejich linii držet. Přitom z hlediska kraje jsou to velké peníze a nikdo není schopen říci, z čeho a na úkor čeho se to bude financovat. Přitom jen na opravu silnic bychom potřebovali tak dvě miliardy, ale na to samozřejmě v rozpočtu není.“ Se stejnou skepsí se k přesunu staví i představitelé Českých drah. „Pro nás je to marketingově zcela nepřijatelné – ztratíme dobré umístění v centru a přijdeme tak o cestující,“ říká člen dozorců rady ČD Jaromír Dušek.

Krátké zprávy z dopravy

Centrum dopravního výzkumu, červen 2004

Nešťastným se mi zdá způsob projednávání a rozhodování o výsledné podobě projektu. Město Brno zvolilo tu nejhorší možnou alternativu, která spočívá v preferování pouze jedné varianty (zahrnující odsun nádraží) a v jednostranné komunikaci s veřejností. O podobě projektu se nevedla na podnět města žádná široká veřejná diskuze, město Brno vydává za finance svých občanů propagační materiály, které zmiňují pouze výhody varianty odsunu nádraží a pouze nevýhody varianty bez odsunu.

Brněnský železniční uzel zůstává utážen

Stavební fórum, 8. 6. 2004

Stačí však jmenovat kauzy, jako jsou Velký špalíček, rychlostní komunikace R 43, rekonstrukce vily Tugendhat, nebo Vaňkovka, a sečíst pokuty, které město dostalo od Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže. Nelze se proto divit odpůrcům projektu, že zpočybňují cíl i cesty, jak se k němu dobrat.

Zvažte odsun brněnského nádraží (rozhovor s Jiřím Oplatkem)

Era 21, květen 2004

I kdyby mělo tedy TGV přijít – města se přece nedají stavět podle poloměrů zatáček! Takovou dominanci dopravního inženýrství jsme v této zemi snad překonali.

Vyhoďme ho z centra ven: Spor o přesun brněnského nádraží trvá

Radana Císařová, EkoList, 23. 4. 2004

Ve Výhledu kapitálových nákladů města Brna do roku 2008 byly škrtnuty investice na budování cyklistických stezek, obnovu parků, investice do tramvajových tratí, rekonstrukce náměstí Svobody, rekonstrukce hradu Špilberk a parku pod ním, do rozvoje a modernizace brněnské ZOO, oprav poliklinik, divadel a základních škol.

Co všechno má být škrtnuto?

Stavby, které se do letošního rozpočtu města nedostaly (byly škrtnuty), nebo odsunuty na další léta (dl), což znamená odsun na neurčito:

Rekonstrukce náměstí Svobody, náklady 137 mil, měla se dělat od roku 2006

Cyklistická stezka (CS): Ikea - soutok Svitavy a Svratky, 8 mil - odsun na dl

CS Valchařská - Babická, 17 mil. odsun na dl

CS Kaštanová - soutok, 21 mil., odsun na dl

CS Křenová-Cejl, urgentní stavba, 17 mil., odsun na dl

prodloužení tramvaje Merhautova-Lesná, 220 mil. odsun na dl

Retenční nádrž na Medláneckém potoce v Medláncích, 46 mil., odsun na dl

ZŠ Čejkovická, dostavba 38 mil, odsun na dl

ostatní školy automatický odsun na dl bez ohledu na střednědobou koncepci,

Nástupní dvorana Městského divadla, 69 mil., odsun na dl

Loutkové divadlo Radost, 3. etapa, 28 mil., odsun na dl

Rekonstrukce Janáčkova divadla, vnitřní část, 526 mil., plánuje se dávat 20 mil. ročně, (takže za 25 let by to snad mohlo být hotové).

Rekonstrukce hradu Špilberk, 112 mil., odsun na dl,

Poliklinika Zahradníková, rekonstrukce, 235 mil., odsun na dl (stav budovy je už nyní kritický)

Dokončení rozšíření hřbitova Řečkovice, 4,5 mil., odsun na dl,

Dokončení hřbitova Líšeň, 19 mil., odsun na dl,

Rozvoj ZOO Brno, odsun na dl,

Provozní zázemí ZOO, 53 mil, odsun na dl

Rekonstrukce stálé akvarijní výstavy Radnická, 20 mil., odsun na dl

Biocentrum Horní Heršpice, 3,5 mil., odsun na dl

Rekonstrukce parku pod hradem Špilberk, 81 mil., odsun na dl.

a další...

Brno, město netušených možností

Milan Valach, Britské listy, 29. 3. 2004

Brněnské referendum, a vlastně již samotná kampaň za jeho vypsání, jsou něčím mimořádné. Poprvé v dějinách ČR se jedná o referendum v tak velkém městě. Jeho význam jako příkladu, zesílený jeho medializací, v případě tak velké akce zcela jistě, může proměnit politickou atmosféru v celé zemi. Pasivní a zcela zklamaní občané, jejichž velká část deklaruje svou nechuť k politice, nechodí k volbám a ztrácí veškerý zájem o věci veřejné, zde náhle mohou uvidět světlo na konci tunelu.

Plánovaný přesun brněnského hlavního nádraží z centra je technicko-ekonomický nesmysl

Miroslav Zikmund, Dopravní noviny, 25. 3. 2004

I kdyby se někdy v budoucnosti měla nějaká VRT přes Brno stavět, nebude potřeba budovat nové nádraží za desítky miliard Kč. Vlak může zastavovat na předměstském nádraží s dostatečně dlouhým nástupištěm, například v Brně-Židenicích, odkud se cestující do centra města přepraví přípojným příměstským vlakem. Podobné řešení přijali například v německém Kasselu.

Proč neodsouvat nádraží

Jiří Dukát, týdeník Železničář 18/2003

Zastánci odsunu nádraží uvádějí, že dnešní nádraží tvoří nepříznivou bariéru, která zásadně omezuje rozvoj centra města. To je pouhý uměle živený mýtus. Podíváte-li se na letecké snímky nebo podrobné plány velkých evropských měst: Mnichova, Budapešti, Frankfurtu nebo raději třeba Curychu a Norimberku, která svou velikostí zhruba odpovídají Brnu, uvidíte, že nádraží tam je vždy přilepeno přímo k městskému jádru a tvoří plošně i urbanisticky obrovitou bariéru – opticky to je doslova nůž násilně vražený do městského organismu. A přesto nikoho ani ve snu nenapadne tvrdit, že nádraží překáží – takže pryč s ním!