

Prohlášení nezávislých odborníků k aktuálním otázkám Železničního uzlu Brno (leden 2012)

Vážení adresáti a čtenáři tohoto textu,

my, kteří se po celý život věnujeme dopravě či urbanismu a architektuře, si dovoluujeme upozornit na několik aspektů připravované modernizace železničního uzlu Brno (ŽUB). Vycházíme ze dvou základních návrhů – přemístění nádraží dle projektu *Sdružení Projekt ŽUB* (MORAVIA CONSULT Olomouc, a. s., SUDOP Brno, spol. s r. o., a SUDOP Praha, a. s.) – a modernizace stávajícího nádraží dle *Občanské koalice Nádraží v centru*. Danou problematiku bereme – z více důvodů – za natolik zásadní, že jsme se rozhodli zvolit formu otevřeného dopisu. Za podstatné považujeme zejména:

- 1) **přestavbu uzlu s přemístěným nádražím nelze realizovat a používat po částech a z ekonomických důvodů není racionální stavbu zahájit kvůli vysokému riziku, že bude přerušena,**
- 2) **je nezbytné zvolit takovou variantu přestavby uzlu, která má šanci na získání podpory z EU; z předložených variant je to pouze modernizace s nádražím v centru,**
- 3) **podle multikriteriální analýzy přinese modernizace nádraží v centru v třicetiletém horizontu úsporu 8,807 miliard Kč (roční úspora téměř 477 mil. Kč),**
- 4) **pro omezení automobilismu je nutné zachovat či zlepšit atraktivitu veřejné dopravy pro cestující, přesun nádraží však prodlouží pěší přesuny a zhorší dostupnost většiny území města pro vlakové cestující, v některých případech i pro cestující MHD,**
- 5) **zlepšení stavu přednádražního prostoru je možné už dnes, nové nádraží v centru umožní nové možnosti přestupů a celkové odlehčení uzlu MHD,**
- 6) **přesun nádraží nepřinese dostatečnou kapacitu nádraží, ale zhorší dostupnost vlaků, tím přispěje k nárůstu automobilové dopravy, zásadně zhorší propustnost ŽUB pro nákladní dopravu vůči stávajícímu stavu,**
- 7) **z urbanistického pohledu nelze po přesunu nádraží očekávat přesunutí centra města na jih,**
- 8) **obě varianty umožní v budoucnu vybudovat podzemní kolejový diametr, jen nádraží v centru však může uspokojivě fungovat i bez něj,**
- 9) **varianta s nádražím v centru je připravena pro budoucí zapojení vysokorychlostních tratí, varianta s přesunutým nádražím by i po nutném přebudování nabízela horší rychlostní a kapacitní parametry pro vysokorychlostní dopravu.**

Tolik tedy k aktuálním otázkám přestavby Železničního uzlu Brno, které dále v příloze, jež je nedílnou součástí tohoto otevřeného dopisu, rozvádíme, s upřesněním, že se nevěnujeme podrobnostem řešení kolejového uspořádání obou variant. Věříme, že Vám bude po přečtení tohoto textu jasnější, proč s přemístěním nádraží nemůžeme souhlasit. O všech předestřených i neuvedených problémech ŽUB jsme s Vámi připraveni diskutovat.

Cítíme zároveň potřebu vyjádřit své znepokojení nad úrovní diskuze, která v debatách o budoucnosti ŽUB panuje. Zmíněné problémy jsou z části názorovou věcí (preferenze veřejné dopravy před osobní automobilovou) a z části jednoznačně doložitelnými fakty (prodloužení doby cestování, vynucené přestupy, negativní dopady na celou brněnskou MHD v případě přesunu hlavního nádraží). O názorech je legitimní a potřebné diskutovat. Fakta je potřeba respektovat.

Kontakt: Občanská koalice Nádraží v centru, <http://www.nadrazivcentru.cz>

Prohlášení nezávislých odborníků podporují:

Ing. arch. Martin Borák	architekt, hlavní inženýr projektů Kovoprojekta Brno
doc. Ing. arch. Dagmar Glosová, CSc.	emeritní vedoucí ústavu navrhování FA VUT v Brně
doc. Ing. arch. Karel Havliš	vedoucí ústavu navrhování FA VUT v Brně
Ing. Miroslav Jandásek	samostatný projektant, člen Českého svazu stavebních inženýrů
Ing. Mojmír Krejčířík	stavební inženýr a železniční historik
Ing. František Menšík	specialista na mostní stavby
Ing. arch. Josef Myslivec	architekt a urbanista, hlavní inženýr projektů
Ing. Vladimír Novotný	stavitel dopravních staveb, emeritní viceprezident Českého svazu stavebních inženýrů
Ing. arch. Eva Rozehnalová	urbanistka, výzkumná pracovnice
Ing. arch. Viktor Rudiš	nositel ceny města Brna 1998, nositel státní ceny 1967 emeritní děkan fakulty architektury VUT v Brně 1990 – 1994, nositel ceny města Brna 1993, nositel státního vyznamenání - udělení medaile za zásluhy o stát v oblasti umění 2003
prof. Ing. arch. Ivan Ruller	vedoucí ústavu urbanismu FA VUT Brno 1975 - 1985
prof. Ing. arch. Silvestr Vágner, CSc.	děkan FA VUT
doc. Ing. Josef Chybík, CSc.	ústav teorie FA VUT
doc. Ing. arch. Jaroslav Drápal, CSc.	ústav teorie FA VUT
prof. Ing. arch. Jan Koutný, CSc.	projektant dopravních staveb
Ing. Jiří Kalčík	dopravní specialista
Jindřich Berounský	dopravní urbanista
Ing. arch. Ivan Lejčar	dopravní specialista
Ing. Bohumil Pokorný	projektový specialista
Ing. Pavel Blažek	systémový specialista
Ing. Jan Hrabáček	systémový specialista
Ing. Josef Bosáček	odborný asistent
Ing. Petr Nachtigall, Ph.D	dopravní specialistka, členka mezinárodních pracovních skupin a orgánů v dopravě
Ing. Danuše Marusičová	zakládající člen DFJP UP, proděkan fakulty 1993 – 97, vedoucí katedry technologie a řízení dopravy 1993 – 2007
Prof. Ing. Vlastislav Mojžíš, CSc.	logistika, kombinovaná doprava, generální ředitel firmy Metrans, a.s.
Ing. Jiří Samek	provoz na železnici, výkonný ředitel firmy Metrans Rail s.r.o.
Petr Šimral	

Příloha prohlášení nezávislých odborníků k aktuálním otázkám Železničního uzlu Brno – podrobné argumenty k předloženým skutečnostem (leden 2012)

A. Financování přestavby ŽUB

1. není to poplatnost frázi „peníze až na prvním místě“, že uvádíme aspekt financování přestavby ŽUB jako první bod. Bez zajištěného financování celého projektu ztrácí debata o realizaci dopravní stavby smysl. Ať modernizace nádraží v centru, nebo výstavba odsunutého nádraží jsou projekty mimořádně finančně náročné. Železniční uzel Brno s odsunutým nádražím vyžaduje jako podmínku zprovoznění investice v řádu tří desítek miliard korun (vezmeme navíc v potaz, že takřka všechny velké dopravní stavby v ČR se v průběhu výstavby významně prodražily). Pokud by došly během stavby peníze, pro uživatele železnice i pro železniční provoz by nenastal žádný posun oproti dnešnímu stavu. Vzhledem k současné a očekávané situaci rozpočtu SFDI a k výše uvedenému aspektu podhodnocování reálných cen, hrozí značná **rizika nezhájení či – ještě hůře – zastavení již rozestavěné stavby**. Oproti tomu varianta modernizace nádraží v centru je realizovatelná po jednotlivých etapách v řádu jednotek miliard Kč, z nichž dokončení každé znamená okamžitý užitek pro cestující i železniční provoz. Nehrozí (jako v případě varianty s odsunutým hlavním nádražím), že při investování např. 10 mld. Kč by stále neexistoval žádný přínos. Návratnost investice je v případě modernizace nádraží v centrální poloze daleko kratší. Pro poskytovatele finančních prostředků bude tento aspekt klíčový v rozhodování, zda stavbu podpořit či nepodpořit.

2. další finanční stránkou věci je zdroj peněžních prostředků. Stát a státní investor, SŽDC, s. o., spoléhají na **kofinancování z evropských fondů**. Zde je důležité si uvědomit, že čerpání z těchto fondů má přísné podmínky pro přidělení dotace. Není nám známo – a budeme rádi za doložení opaku – že by kdy Evropská komise podpořila projekt, jenž je ze dvou variant dražší, přinese uživatelům méně užítka a nemá podporu obyvatel. Připomínáme, že doposud všechny průzkumy názoru veřejnosti, zejména referendum z října 2004, vycházejí pro nádraží v centru s výraznou podporou (výsledek referenda: 86 % pro nádraží v centru; poslední průzkum, od agentury SC&C pro předvolební Otázky Václava Moravce Speciál, z října 2010: 38 % pro odsun nádraží a 62 % proti – viz <http://www.ceskatelevize.cz/porady/1126672097-otazky-vaclava-moravce/210452801380016-otazky-vaclava-moravce-special/>, 21.17)

Dle našeho názoru je nedůstojné pokoušet se přesvědčit EK o opaku. A to ani nynějším tvrzením uváděným představiteli Brna, že lidé ve volbách 2010 volili většinově politické strany prosazující odsun nádraží, a tedy prý chtějí „odsouvat“. Voliči se při ale volbách rozhodují dle mnoha kritérií, rozhodují zde osobní sympatie/antipatie, celostátní obliba stran apod. Pokládáme za nezbytné, v případě dalšího prosazování odsunu nádraží, sdělit veřejnosti, z jakých zdrojů a v jakém objemu budou pocházet finance pro realizaci projektu. Modernizace nádraží v centru naopak požadavek EU splňuje – má nezpochybnitelnou, mnohonásobně potvrzenou podporu veřejnosti, je levnější i dopravně a urbanisticky výhodnější. Pokud si přiznáme, že v současném období pro čerpání strukturálních fondů EU (tj. do roku 2015) není možné stavbu stihnout a tedy evropské dotace čerpat, **pokládáme o to víc za nezbytné zhodnotit šance na získ evropských peněz v budoucích obdobích a na základě toho změnit připravovaný záměr přestavby ŽUB**.

3. mimo to je třeba započítat, jaké jsou nezbytné vyvolané investice i navýšení či úspory provozních nákladů v případě realizace té které varianty (např. na přizpůsobení provozu MHD), je třeba kalkulovat s časovým rozdílem, který vznikne cestujícím v případě realizace jedné nebo druhé varianty. Teprve takto získaná výsledná částka je rozhodující z hlediska porovnávání, která varianta je levnější.

Na základě multikriteriální analýzy FD ČVUT a firmy CityPlan spol s r. o., kterou si Statutární město Brno objednalo u těchto subjektů v roce 2007, plyne, že **v třicetiletém horizontu přinese modernizace nádraží v centru úsporu 8,807 miliard Kč** (roční úspora téměř 477 mil. Kč). To uvádíme zejména jako reakci na to, že potřeba pokračovat v započatém projektu odsunu nádraží se odůvodňuje již vynaloženými několika stamiliony korun do projekčních prací. V porovnání s výše uvedenou rozdílovou částkou je to minimální položka.

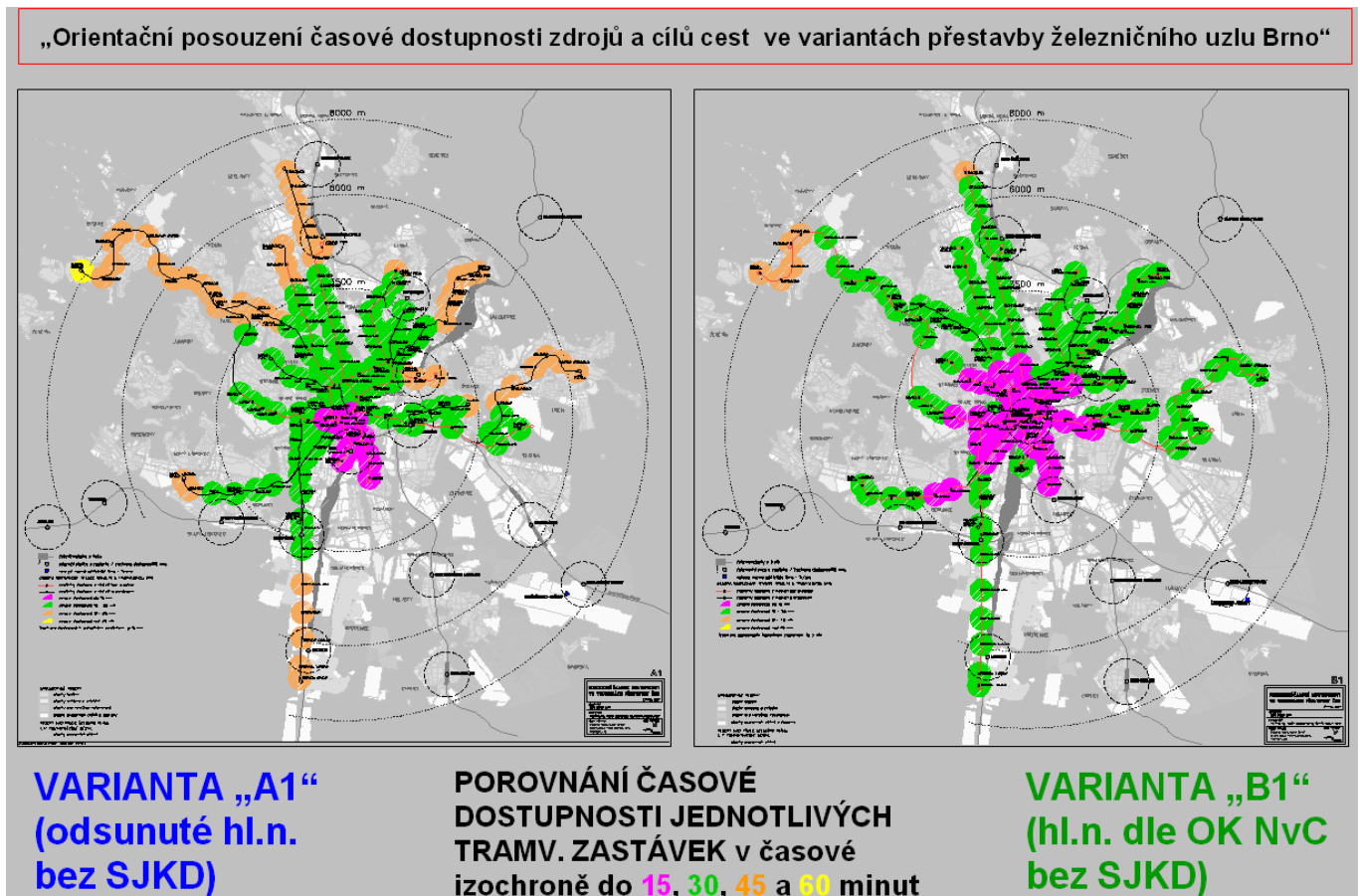
B. Dopravní obslužnost města Brna

4. současný evropský trend v dopravě, vyvolaný zejména uvědoměním si principiální **kapacitní nedostatečnosti pozemních komunikací**, směřuje k **posilování role veřejné hromadné dopravy**. Problémy se stálými dopravními zácpami a nedostatkem parkovacích míst jsou nejvýraznější ve městech a v městských částech, jejichž uliční síť vznikla již dávno, bez možnosti kapacitního rozšíření odpovídajícího současným a budoucím dopravním nárokům. Zkušenosti ukazují, že problém přehlcení dopravních komunikací automobily se nevyřeší pouhou výstavbou nových kapacit. **Nové komunikace totiž indukují další dopravu** a po krátké době bývá překročena i jejich kapacita. Chce-li zůstat město věrno svým původním, převážně nedopravním funkcím, musí se vydat cestou regulace automobilové dopravy a rozvojem dopravy veřejné. Ze statistik plyne, že zatímco pro přepravu např. šesti set cestujících potřebujeme čtyři sta automobilů (průměrná obsazenost automobilu činí 1,5 osoby), jede-li stejné množství cestujících v autobusech, potřebujeme jich asi dvanáct, tramvaje čtyři a příměstský vlak stačí jeden. Z výše uvedených čísel je zřejmé, že **nejvíce kapacitním druhem dopravy je doprava železniční**. Protože (mimo jiné v důsledku suburbanizace) dopravní potřeby, zejména v aglomeracích a v jejich okolí, neustále rostou, je nezbytné směřovat dopravní proudy ve větší míře právě na kapacitní železnici, tedy učinit železnici pro cestující atraktivnější, rychlejší, dovézt cestující tímto kapacitním prostředkem co nejbližší cílům jejich cest. Kromě výstavby nových zastávek na železničních tratích uvnitř městské aglomerace to znamená přivedení (v případě Brna zachování) vlakové dopravy přímo do centra města. Zde leží obvykle, i v případě Brna, nejvíce potenciálních cílů cest. Ty může cestující dosáhnout z dobře umístěného nádraží pěšky, což má výrazný přínos nejen pro atraktivní dobu cestování, ale i na nižší potřebu obsluhy návaznou MHD (nižší provozní náklady). U hlavního nádraží by měl být i hlavní městský uzel MHD s co největším podílem obsluhujících městských linek, což snižuje potřebný počet přestupů a dále přispívá k atraktivitě veřejné dopravy.

I při zblžném pohledu na mapu Brna je vidět, že již dnešní nádraží je umístěno excentricky – jižně od geometrického středu města. Větší část na železnici návazné dopravy tedy již nyní směřuje severním směrem. Odsunem nádraží by se tato excentricita ještě zvýraznila, což bude mít negativní vliv na prodloužení průměrné cestovní vzdálenosti, zhoršení časové dostupnosti i na zvýšené nároky na počet vozidel MHD a na kapacitu komunikací. I v případě vybudování nových železničních zastávek na území Brna (s nimiž počítají obě varianty) tak dojde k celkovému zhoršení dopravní obslužnosti. Značně horší časová dostupnost v případě varianty s odsunutým hlavním nádražím je způsobena:

- prodloužením tras většiny tramvajových linek,
- vynucenými přestupy – k odsunutému nádraží pojedou méně tramvajových linek (dle odborné studie 6 ze 16) než k současnému nádraží (8 ze 13), cestující se tedy dostane bez přestupu do výrazně nižšího počtu cílů,
- celkovým zpomalením dopravy ve městě a prodloužením intervalů tramvajových linek, neboť do stávající tramvajové sítě, která je v kritických místech již dnes kapacitně přetížená, budou muset být přidány nové linky od odsunutého hlavního nádraží: hrozí tedy prodloužení intervalů u ostatních tramvajových linek,
- prodloužením přestupní pěší trasy – vzdálenosti mezi vlakovými a tramvajovými nástupišti.

Dopady na časovou dostupnost cílů cest jsou nejlépe vidět v následujícím porovnání:



Ve špičkové hodině je pak jisté, že tramvajové spoje jedoucí od odsunutého nádraží k hlavnímu přestupnímu uzlu před současné hlavní nádraží, resp. od odsunutého nádraží do centra města a dál na sever, **nebudou kapacitně schopny přepravit potřebný počet cestujících**. A to z důvodu přetížení křižovatek (především na Nových Sadech a na Křenové u železničního viaduktu). Reálně lze očekávat, že část cestujících bude muset ve špičkové hodině, tj. tehdy, kdy většina cestujících právě jet potřebuje (do škol, zaměstnání, na úřady, k lékařům), chodit zhruba čtvrthodinovou trasu od nádraží směrem k centru města pěšky.

5. skutečnost, že samotné brněnské hlavní nádraží a zároveň hlavní přestupní uzel MHD má dnes výjimečně výhodnou polohu ještě neznamená, že tato současná podoba je vyhovující. Nevyhovující až odstrašující estetickou úroveň zejména přednádražního prostoru lze výrazně a relativně levně zlepšit už při současném uspořádání nádraží, problémem ale v takovém případě zůstane jeho přehlcení automobily i tramvajemi a především pěšimi. Stávající tramvajová zastávka totiž plní zároveň dvě přestupní role – slouží přestupujícím mezi vlaky a tramvajemi, ale také přestupujícím mezi jednotlivými tramvajovými linkami. Vše je soustředěno v minimálním prostoru.

Na rozdíl od možného zlepšení estetické úrovně přednádražního prostoru lze limity omezující železniční provoz (jen šest průběžných kolejí, malé poloměry oblouků, výrazně nižší počet kolejí do stanice zaústěných vůči počtu traťových kolejí vedoucích do Brna ze všech směrů) odstranit jen celkovou modernizací železničního uzlu. V případě varianty modernizace ŽUB s nádražím v centru dojde k odstranění těchto nedostatků a k posunutí osy nádraží (polohy středu vlakových nástupišť) blíže k současné tramvajové zastávce Nové Sady (vzdálenost ústí Masarykovy ulice od vstupu do nové odbavovací haly bude přitom přibližně stejná, jako od současného vstupu do dvorany v historické nádražní budově).

Tato zastávka (po svém rozšíření) tak spolu s novou odbavovací halou převezme roli hlavního přestupního uzlu mezi vlaky na straně jedné a tramvajemi, trolejbusy, dálkovými autobusy a osobními automobily na straně druhé. Tím dojde k odlehčení prostoru zastávky Hlavní nádraží. Ta bude i nadále sloužit menší části železničních

cestujících (přestupujících přes/pod historickou výpravní budovu do tramvají směrů Benešova, Křenová a Dornych), převáží zde však role přestupů mezi tramvajovými linkami a role obsluhy okolí (ulice Masarykovy apod.). Nově vybudované podchody umožní otevření nádraží i z jižní strany, takže pro část přestupujících bude výhodnější použít tramvajové zastávky Soukenická a Úzká. Modernizované nádraží lze tedy z hlediska proudů cestujících principiálně přirovnat ke stanici metra s více vestibuly.

6. v případě **varianty modernizace ŽUB s odsunutým hlavním nádražím** bude kapacita pro vlaky i nadále omezena. Cestující budou z vlaků vystupovat téměř kilometr od historického centra města a mimo hlavní přestupní uzel MHD. Před výpravní budovou je sice navržen dostatečný prostor, přestupující ale jistě neocení prodloužení vzdálenosti k tramvajovým zastávkám až na dvojnásobek. Z výše uvedených důvodů – v případě přemístění hlavního nádraží – tak železnice namísto příspěvku ke zlepšení dopravní obsluhy Brna vyklidí pozice a nepomůže obsloužit nejdůležitější části města. Cestující budou nuceni vícekrát přestupovat, **atraktivita veřejné dopravy poklesne. To povede k dalšímu přesunu dojíždějících do automobilů a způsobí výrazné zhoršení dopravních problémů souvisejících s kapacitou komunikací a s parkováním.**

Varianta modernizace Železničního uzlu Brno spojená s přemístěním hlavního nádraží tak znamená paradoxně nárůst individuální automobilové dopravy v Brně, tedy docílení přesného opaku, než byl původní záměr této největší dopravní investice v ČR.

7. z hlediska urbanistického konstatujeme, že názor, podle kterého se centrum Brna přesune po vzniku nového jižního centra výrazně na jih, je lichý. Rozdíl v počtu obyvatel i pracovních příležitostí mezi prostorem severně a jižně od stávajícího, natož pak přemístěného nádraží bude vždy výrazný, s tradičně dominujícím severem. Tuto tezi jsme schopni odůvodnit množstvím podkladů a zkušeností.

C. Souvislosti variant modernizace železničního uzlu Brno z hlediska dlouhodobého výhledu

8. současným dopravním trendem je dnes v řadě evropských měst trasování příměstské (regionální) železnice tunelem se zastávkami přímo pod centrálními oblastmi. Důvod je jasný: je to nejrychlejší a nejkapacitnější způsob dopravní obsluhy. I v Brně je plánováno vybudování takového spojení, tzv. **Severojižního kolejevého diametru**, od Řečkovic do Komárova. Jeho realizace by do určité míry kompenzovala negativa odsunu nádraží. Při enormních finančních nákladech potřebných na samotné odsunutí nádraží (včetně investic přemístěním nádraží vyvolaných) je však v tomto a pravděpodobně i v příštím desetiletí realizace SJKD vyloučena (jedná se o desítky miliard Kč). Počítá s ním i varianta modernizace s nádražím v centru, není však pro ni nezbytné jeho zprovoznění v co možná nejkratším termínu v souvislosti s kapacitním nedostatkem navazující MHD, jako je tomu v případě varianty s přemístěným nádražím.

9. o **vysokorychlostních tratích a vlacích** panují mnohé mýty a pověry: že jsou svou cenovou úrovní určeny jen pro luxusní klientelu, že po takovýchto tratích budou jezdit pouze mezinárodní vlaky, možná jen několikrát denně. Opak je pravdou: aby vůbec mělo smysl o výstavbě vysokorychlostních tratí (VRT) uvažovat, je třeba navrhnout takový provozně-ekonomický model, který zajistí návratnost vložených investic svými celospolečenskými přínosy. Tuto podmínku lze splnit jen tehdy, bude-li VRT kapacitně maximálně využívána. Podíváme-li se na dopravní proudy, mezistátní osobní doprava není ani zdaleka dominantní. Podstatná je doprava vnitrostátní. Současný koncept vysokorychlostní železnice v ČR proto počítá nejen s propojením evropských velkoměst, ale hlavně nejdůležitějších vnitrostátních aglomerací (Plzeň, Praha, Brno, Ostrava), navíc s mnoha odbočkami, propojujícími VRT s tratěmi konvenčními. To umožní i zrychlení spojení do jednotlivých regionálních center přímými vlaky, které v části své trasy pojedou po vysokorychlostní trati.

Cílem investice do VRT musí být převedení ne nepodstatné části dopravy ze silnic a dálnic na železnici a z toho plynoucí úspora nákladů vynakládaných státem na neustálé zkapacitňování sítě pozemních komunikací. Tohoto cíle lze dosáhnout jen tehdy, bude-li železniční doprava automobilům časově konkurenceschopná a bude-li přepravovat velké množství cestujících. To mj. předpokládá provoz vlaků ve velmi krátkých intervalech. Zde jsme opět u brněnského problému: pokud bude nádraží odsunuto od centra města (historického či geometrického), ztrácí cestující cenné minuty až desítky minut. Ty již mohou znamenat, že se cesta časově

nevyplatí (u dopravy vlakem je třeba přičíst čas na cesty k a od nádraží). Stejně jako by v případě odsunu nádraží byly – z úhlu pohledu brněnských cestujících – zmařeny investice řádu desítek miliard korun do 1. tranzitního železničního koridoru Děčín – Břeclav, kde by se naspořené minuty jízdní doby „zásluhou“ odsunu nádraží anulovaly. Hrozí tak i VRT znehodnocení investic.

Problematické by bylo i samotné zaústění VRT do brněnského uzlu s odsunutým nádražím. V současnosti navržené kolejiště není jednak kapacitně dostačující pro jízdu plánovaného ekonomicky rentabilního počtu vysokorychlostních vlaků, jednak počítá na frekventované trase Berlín – Praha – Brno – Vídeň/Budapešť v Brně s úvratí. Úvrať znamená několikaminutovou časovou ztrátu i pro cestující Brnem tranzitující a zároveň dvojnásobnou jízdu téhož vlaku mezi hlavním nádražím a Horními Heršpicemi (dvojnásobné obsazení kapacity potřebné pro další vlaky).

I při výstavbě VRT v ČR se počítá s finanční pomocí fondů EU. Výše uvedená negativa spojená s variantou s přesunutým hlavním nádražím budou jistě znamenat komplikace při vyjednávání i o této finanční podpoře. Varianta modernizace ŽUB s nádražím v centru umožní jízdu vysokorychlostních vlaků přímo do podzemní kolejové skupiny v prostoru hlavního nádraží po samostatných, výhradně pro ně určených, kolejích (nepřekáží si tak s vlaky ostatních segmentů). Toto řešení umožňuje bezúvratový provoz v hlavních budoucích přepravních trasách Mnichov/Norimberk – Plzeň – Praha – Brno – Ostrava – Varšava/Krakov i Berlín – Praha – Brno – Vídeň/Budapešť. Chce-li se někdy město Brno skutečně stát důležitým centrem mezinárodního významu, mělo by udělat vše pro to, aby bylo na zapojení do systému VRT připraveno co nejlépe. Varianta modernizace uzlu s odsunutým hlavním nádražím však vyhovující zapojení VRT svým připravovaným umístěním i konkrétním, dosud plánovaným, provedením přímo vylučuje.