



STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
601 67 BRNO, Kounicova 67

Odbor územního plánování a rozvoje

PŘESTA VBA ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO
NÁVRH KONCEPCE

OBSAH:

1. Údaje o předkladateli návrhu koncepce
2. Údaje o návrhu koncepce
 - 2.1 Název
 - 2.2 Obsahové zaměření
 - 2.3 Charakter
 - 2.4 Zdůvodnění potřeby pořízení
 - 2.5 Základní principy a postupy řešení
 - 2.6 Hlavní cíle
 - 2.7 Přehled uvažovaných variant řešení
 - 2.7.1 Varianta A – odsunutá
 - 2.7.2 Varianta B – prisunutá
 - 2.7.3 Varianta C – ÚPmB 94
 - 2.7.4 Varianta D – nulová
 - 2.8 Vztah k jiným koncepcím
 - 2.9 Předpokládaný termín dokončení
 - 2.10 Návrhové období
3. Závěr a doporučení

PŘILOHA:

1. Přehledný výkres variant
- 2.A – 2.D Přehledná situace jednotlivých variant

1. Údaje o předkladateli návrhu koncepce

Předkladatel koncepce:	STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO Dominikánské náměstí 1 601 67 Brno IČ: 44992785
Kontaktní adresa:	Magistrát města Brna Odbor územního plánování a rozvoje Kounicova 67 601 67 Brno
Oprávněný zástupce předkladatele:	Ing. Dana Wendscheová, Ph.D vedoucí Odboru územního plánování a rozvoje Magistrátu města Brna

2. Údaje o návrhu koncepce

- 2.1 **Název:** Přestavba železničního uzlu Brno
- 2.2 **Obsahové zaměření:** Dopravní koncepce
- 2.3 **Charakter:** Přestavba
- 2.4 **Zdůvodnění potřeby pořízení**

Koncepce je pořizována s cílem rozhodnout o konečné podobě přestavby železničního uzlu Brno s ohledem na požadavky železničního provozu a urbanistické požadavky města Brna. Od roku 1990 je přestavba ŽUB definována jako absolutní priorita rozvoje města, neboť řešení přestavby ŽUB ovlivňuje řešení všech územních systémů:

- trasování VMO (zejména v jižní části města) včetně tvarů křižovatek na něm,
- řešení komunikační sítě města obecně,
- řešení systému MHD v jižní části města,
- řešení technické infrastruktury v jižní části města,
- záměr revitalizace jižní části města a části posvitavské průmyslové zóny.

2.5 Základní principy a postupy řešení

Potřeba přestavby železničního uzlu Brno je řešena na územně – plánovací úrovni již od 20. let 20. století, tedy již po dobu asi 80 let. Živelný a nekoordinovaný vznik železničních nádraží, zařízení a tratí (patřících tehdy různým vzájemně si konkurujícím společnostem) v průběhu 19. století vedl ke vzniku složitého dopravního uzlu, který postupně zabral rozsáhlé území jižně od centra města Brna. Tento stav přetrvává až do současné doby.

Důsledkem uvedeného stavu je dominance železničních zařízení v území a z toho vyplývající obtížná urbanizace prostoru. V území jižně od centra města Brna se nachází převážně extenzivně vzniklé plochy výrobní, dopravní, částečně i obytné a plochy ladem ležící. Prostor není atraktivní pro investory (přestože v posledních letech se objevilo několik výjimek, z nichž největší je společnost ECE s výstavbou obchodního a společenského centra Vaňkovka). Fakta o obtížném rozvoji území, která byla známa urbanistům již před 80 lety, se v dnešní době projevují ve zřetelném světle.

Řešení uvedeného nevyhovujícího stavu je do značné míry závislé na vyřešení podoby železničního uzlu Brno. Ten bude i nadále plnit svoji dopravní funkci. Zároveň by

měl přestat být překážkou rozvoje území. Spolu s přestavbou železničního uzlu bude probíhat revitalizace území a vytvoření jeho urbanistické struktury a související infrastruktury (inženýrské sítě, městská hromadná doprava).

Přestavba železničního uzlu Brno je proto součástí komplexního přístupu k urbanistickému řešení území, nejde tedy o pouhý "odsun nádraží".

2.6 Hlavní cíle

Hlavní cíle přestavby železničního uzlu Brno jsou definovány následovně:

- q odstranění bariér v rozvoji jižního segmentu města Brna,
- q získání nových rozvojových ploch,
- q dokompletování struktury města,
- q soustředění železničních zařízení a tratí na minimální plochy,
- q možnost řešení nádraží na nejvyšší technické úrovni včetně zapojení vysokorychlostních tratí,
- q rozvoj integrovaného dopravního systému,
- q realizace zázemí potřebného pro provoz železničního uzlu,
- q zvýšení kultury cestování,
- q vytvoření impulsu pro rozvoj města v příštích desetiletích,
- q využití výhodné polohy města Brna v síti evropské infrastruktury

2.7 Přehled uvažovaných variant řešení

Jsou uvažovány tyto varianty řešení:

- q varianta A, tzv. "odsunutá" (přestavba s odsunutou polohou osobního nádraží)
- q varianta B, tzv. "přisunutá" (přestavba s přisunutou polohou osobního nádraží)
- q varianta C, tzv. "ÚPmB 94"
- q varianta D, tzv. "nulová".

Tyto varianty jsou diskutovány již po několik let. Přestože úroveň projekčního zpracování jednotlivých variant (tj. i dostupné podklady k nim) jsou v různých úrovních (od ideového námětu až po provedené studie), představují nejúplnější soubor uvažovaných řešení.

Přehled polohy jednotlivých variant je zřejmý z mapové přílohy tohoto návrhu koncepce.

2.7.1 Varianta A – odsunutá

Osobní nádraží je umístováno do "odsunuté" polohy v prostoru stávajícího nákladního nádraží "Brno – dolní", asi 700 metrů od jižního okraje historického jádra města. Kolejiště a provozní objekty stávajícího nádraží jsou likvidovány (resp. určeny pro jiné využití), prostor je uvolňován pro řízenou urbanizaci.

Tato varianta je předmětem (v samostatném procesu) projednávané změny Územního plánu města Brna, vyvolané přestavbou ŽUB.

2.7.2 Varianta B – přisunutá

Osobní nádraží je umístováno do "přisunuté" polohy podél ulice Nové sady na hranici Městské památkové rezervace, přibližně do prostoru ulice Uhelné, stávajícího V. a VI. nástupiště a skladiště "Malá Amerika". Varianta částečně využívá prostoru kolejiště stávajícího hlavního nádraží, které zásadně představuje a využívá některé jeho provozní objekty, opouští stávající nádražní budovu a novou odbavovací halu situuje k ulici Hybešově. Nákladní průtah trasou přes "Brno – dolní" zůstává zachován.

2.7.3 Varianta C – ÚPmB 94

Osobní nádraží je umístováno podél ulice Opuštěné. Kolejiště a provozní objekty stávajícího nádraží jsou likvidovány (resp. určeny pro jiné využití), prostor je uvolňován pro řízenou urbanizaci. Nákladní průtah trasou "Brno – dolní" zůstává zachován.

Tato varianta odpovídá stávajícímu platnému Územnímu plánu města Brna z roku 1994. Varianta je podobná variantě A, na rozdíl od ní (kromě částečně jiné polohy) však ponechává přerovskou trať a nákladní průtah trasou "Brno – dolní".

2.7.4 Varianta D – nulová

Osobní nádraží je ponecháváno ve stávající poloze při jižním okraji historického jádra města, podél ulice Nádražní. V zásadě jde o zachování stávajícího stavu, předpokládají se pouze nutné opravy, modernizace a přestavby dosluhujících staveb a zařízení a dále modernizace kolejového vedení. Nákladní průtah trasou "Brno – dolní" zůstává zachován.

Jde o variantu tzv. "nulovou", reprezentující myšlenku ponechat nádraží ve stávající poloze.

2.8 Vztah k jiným koncepcím

Koncepce přestavby železničního uzlu Brno má úzkou vazbu na Územní plán města Brna. Přestavba železničního uzlu je jeho přímou součástí.

2.9 Předpokládaný termín dokončení

Dokončení přestavby železničního uzlu Brno se předpokládá v roce 2015.

2.10 Návrhové období

Návrhové období koncepce není stanoveno.

Dokončení přestavby železničního uzlu Brno ovlivní dopravní a urbanistické řešení města Brna na mnoho desítek let dopředu.

3. Závěr a doporučení

Statutární město Brno, jako předkladatel dopravní koncepce, preferuje přestavbu železničního uzlu Brno s odsunutou polohou osobního nádraží (variantu A). Tato varianta je zároveň předmětem (v samostatném procesu) projednávané změny Územního plánu města Brna, vyvolané přestavbou ŽUB.

Hlavní důvody pro výběr varianty A, jako nejvýhodnějšího způsobu přestavby železničního uzlu Brno:

- Uvolnění prostoru kolem Svatky ve prospěch rekreace a oddechu.
- Výstavba nové městské čtvrti a revitalizace Komárova – formou intenzivního využití území, které odpovídá intenzitou centrální oblasti města, jako lepší varianta k extenzivnímu rozvoji města do zeleně na severu Brna.
- Možnost jednodušší a levnější výstavby velkého městského okruhu na jihu města (zrušení Přerovky umožňuje výstavbu VMO a bratislavské radiály na terénu, nikoliv na estakádě ve II. úrovni nad terénem) včetně jejich mimoúrovňové křižovatky.
- V odsunuté poloze lze vybudovat nádraží s lepšími technickými parametry a s možností budoucího rozvoje (prostorové důvody), nádraží s kapacitou vyhovující pro zavedení taktového systému v IDS a pro zapojení vysokorychlostních tratí.

- Možnost vybudovat dobrý přestupní uzel mezi všemi druhy dopravy ve městě Brně včetně individuální automobilové dopravy (IAD) a regionální busové dopravy (těsná vazba na autobusové nádraží Zvonařka).
- Možnost realizovat nové nádraží, aniž by se přerušil provoz na stávajícím nádraží, s menšími provozními problémy v průběhu stavby, s minimálním dotčením cestujících (výstavba na „zelené louce“).
- Možnost zjednodušit systém tratí, některé tratě zrušit a tím umožnit lepší využití dotčeného území.
- Snadnější možnost vybudování dnes neexistující komunikační sítě pro celý jižní segment města.
- Možnost vzniku nové městské třídy mezi Cejlem a Křenovou s cílem lepšího zpřístupnění území, které přispěje k revitalizaci zanedbaných průmyslových areálů a současně zlepší spojení centra města s východně položenými městskými částmi Židenice, Vinohrady a Líšeň.