

EUROPOINT BRNO

Přestavba důležitého železničního uzlu

Přestavba železničního uzlu Brno se nyní po dlouhém hledání koncepční podoby přestavby dostává do stádia přípravy územního rozhodnutí. Postup přípravných prací je v souladu s pokračující integrací EU, která potvrzuje význam polohy města na křižovatce evropských multimodálních koridorů a je součástí Euroregionu CENTROPE s trojúhelníkem měst Vídeň – Bratislava – Brno.

Evropské souvislosti

Není náhodné, že dnes dochází v Evropě k obnově historických dopravních a obchodních cest – jedná se o západovýchodní podunajskou civilizační osu a severojižní směr vedený moravskou bránou od Pobaltí k Jadranu. Tyto základní směry se kříží ve středoevropském prostoru, který zasahuje území čtyř států – Rakouska, Slovenska, Maďarska a Česka. Máme zde na mysli trasy 4. a 6. multimodálního koridoru a aktivizující se Euroregionu CENTROPE, který zahrnuje kolem 6 milionů obyvatel na ploše 58 000 km² a má ambice stát se modelovým projektem nové Evropy.

Potenciál prostoru mezi městy Brno, Bratislava, Trnava, Győr, Sopron, Eisenstadt, St. Pölten a Wien je daný zejména jeho jedinečnou geografickou polohou. Přirozeným jádrem CENTROPE je město Vídeň, vytvářející

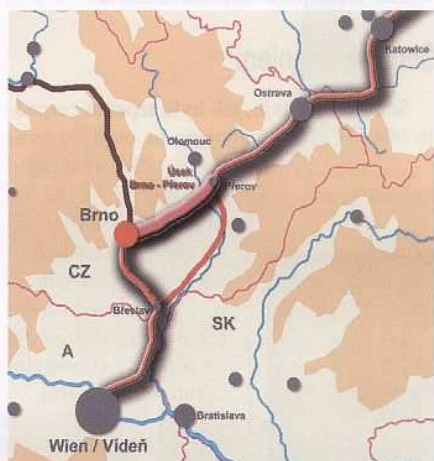
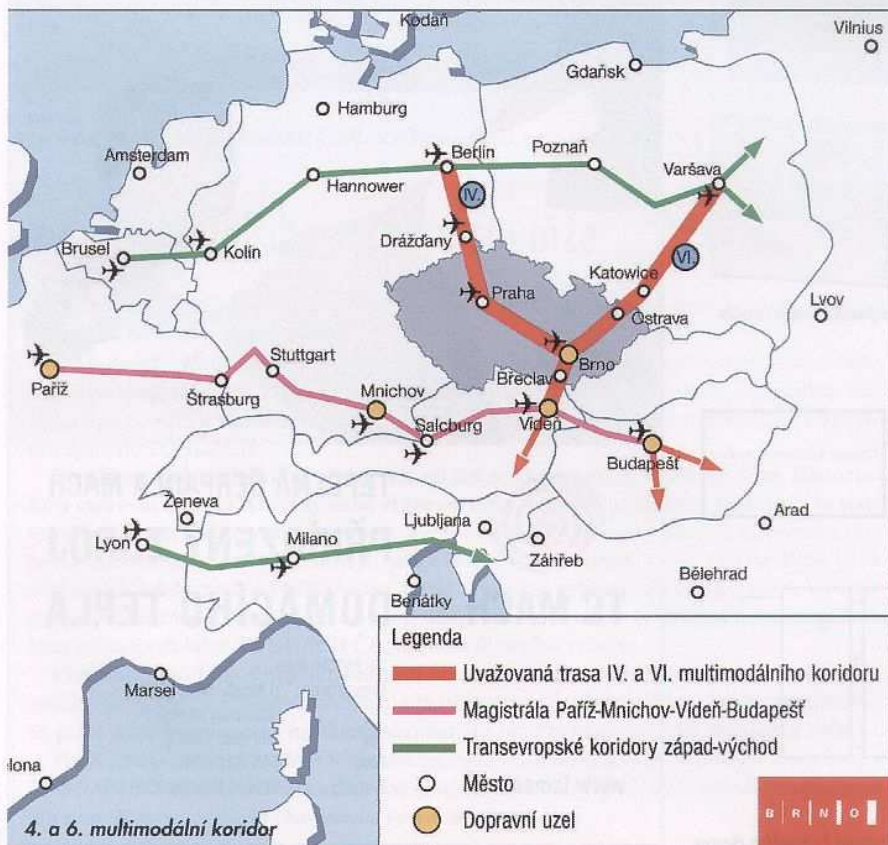


Schéma průběhu projektu přes Českou republiku ukazuje význam modernizace tratě Brno – Pířerov



spolu s Bratislavou Twin-City Wien-Bratislava. Brno pak tvoří vrchol geografického trojúhelníku a je prvním významným hospodářským a dopravním uzlem ve směru na sever.

Unikátní poloha města Brna ve sjednocující se Evropě je podtržena jeho umístěním na spojnici dvou ze 30 vybraných dopravních projektů EU – Trans-European Transport Network (TEN-T) priority axes and projects, No. 22, 23. Je jediným evropským městem, které se objevuje na trase dvou z těchto 30 vybraných projektů. I to je důvod pro nový název přestavby železničního uzlu – EUROPOINT Brno.

Pro úspěch zapojení města do transevropského systému je ovšem nutné realizovat nejenom přestavbu uzlu na jeho území a v bezprostředním okolí. Má-li se město stát plnohodnotnou součástí projektu 23 (Gdaňsk, Warszawa, Vídeň), je nutné modernizovat stávající zastaralou rychlíkovou trať Brno – Pířerov. Bez tohoto kroku by přestavba uzlu v Brně zůstala torzem velkorysého záměru.

Soulad zájmů

Ne vždy se při přípravě tak rozsáhlých projektů podaří dosáhnout souladu zájmů všech účastníků projektu a současně vyvážit rozvoj všech funkcí v dotčeném území. Do značné míry k tomu přispěly hlavní cíle projektu EUROPOINT Brno. Z pohledu EU je to rozvoj transevropské železniční sítě TEN. V rámci Euroregionu CENTROPE se sleduje propustnost uzlu Brno ve všech směrech, zejména sever – jih – západ. ČD jsou v Brně považovány za kapacitní, ekonomický a bezpečný uzel. Jihomoravský kraj vidí v modernizaci tratě Brno – Pířerov další rozvoj integrovaného dopravního systému. Samotné město Brno předpokládá zásadní zjednodušení železničního uzlu, nové osobní nádraží, nové možnosti rozvoje města v jeho jižním segmentu.

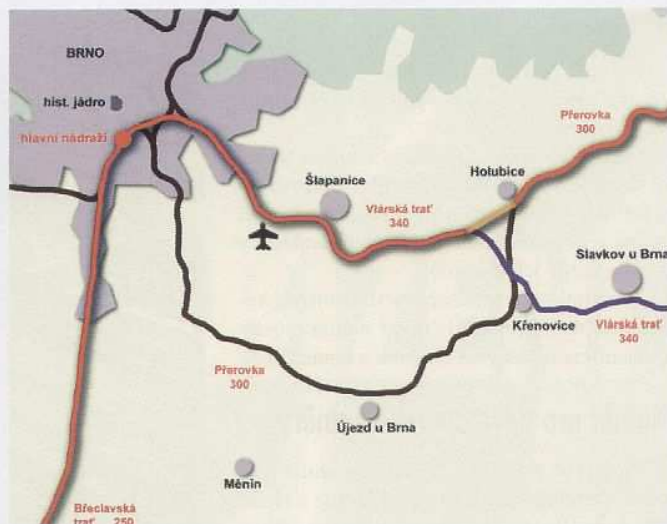
Pozoruhodný je také soulad rozvoje jednotlivých funkcí, které jsou součástí projektu: urbanismus – uvolnění bariér v jižní části města Brna, otevření nových rozvojových ploch, ekonomický impuls pro celý region, dále doprava – modernizace a optimalizace provozu, větší konkurenceschopnost železnice, a konečně životní prostředí – konkurenční nabídka vůči automobilové dopravě, eliminace negativních dopadů dopravy, rozvoj územního systému ekologické stability.

Základní pojetí projektu

Jak vyplývá z evropských a regionálních souvislostí projektu, hlavním cílem je dosáhnout komfortní propustnosti uzlu ve směru sever – jih. To ovšem není možné při současné poloze osobního nádraží, do kterého nemůže



Schéma stávajícího stavu železničních tratí na území města Brna a okolí



Návrh nového řešení

vlárská trať zajišťet přímo, ale musí využít spojek přes Komárov a vjet do osobního nádraží souběžně s tratí přerovskou.

Proto je základem přestavby uzlu přesun stávajícího osobního nádraží z dnešní polohy o zhruba 800 m směrem na jih do prostoru dnešního nákladního nádraží Brno – Dolní. Odsunutá poloha umožňuje přímé zapojení přerovské a vlárské trati ze severovýchodu a nabídne tak hladký průjezd osobním nádražím všem tratím na území města ve všech směrech.

Popsaný manévř má další pozitivní přínosy pro město – zjednodušení uzlu, redukce ploch zabíraných drážními zařízeními, odstranění urbanistických bariér, uvolnění ploch pro rozvoj jižního segmentu města a dokončení sekundárního prstence zástavby kolem historického jádra.

Urbanistická koncepce

Základním motivem urbanistického řešení je komunikační a urbanistická osa – bulvár –

spojující nově vzniklé náměstí pod Petrovem s novým osobním nádražím. Bulvár se před nádražím láme a pokračuje přes řeku Svratku k M-paláci, kde se připojuje do ulice Heršpické. Vzniká tak nová logická páteř území napojená na dnešní urbanistickou strukturu. Bulvárem je vedena nová tramvajová trasa, která se spojuje před osobním nádražím s linkou z ulice Plotní. Tramvajové linky jsou doplněny nekolejovou hromadnou dopravou (autobusy a trolejbusy). Společně s kapacitními parkovišti je tak zajištěna dokonalá obslužnost nového nádraží.

Dalším charakteristickým prvkem urbanistického návrhu je prostupnost nádražního tělesa. Koleje jsou umístěny asi 7,5 m nad terénem, což umožňuje vedení veřejných komunikací příčně pod tělesem a otevření obou stran nádraží pro veřejnost, jednak integraci odbavovací haly pro cestující včetně komerčního zázemí do drážního tělesa. Současně se otevírá příležitost umístit pod kolejisti 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 části městské čtvrti Komárov, která je dnes od centra města izolována.



Schéma funkční a prostorové regulace centrální části území s novými městskými čtvrtěmi

Zrušení trati severně od nového nádraží umožní využití území pro nové městské čtvrti na obou stranách řeky Svratky a její zapojení do struktury města. Na části ploch bývalých tratí vzniknou městské parky, navazující na dnešní brněnský „ring“ a propojující jej s pobřežní zelení řeky.

V území tak můžeme sledovat v zásadě čtyři nové městské čtvrti:

- čtvrť Trnitá v centrální části kolem bulváru a ulice Opuštěné, kde se předpokládá zástavba metropolitními objekty, polyfunkčními správními a komerčními objekty o průměrném počtu šesti podlaží,

Přehled ploch a orientační rozložení funkcí pro developerské záměry

Celková plocha řešeného území	192,3 ha
Nabídka ploch pro developerskou činnost	58,4 ha
Rozděleno dle funkcí:	
Bydlení	7,1 ha
Smíšená (obchod a služby)	36,8 ha
Výroba	4,0 ha
Občanská vybavenost	2,9 ha
Sport a rekreace	7,6 ha
Odhad hrubých podlažních ploch navrhovaných objektů	779,1 tis. m²
Rozděleno dle funkcí:	
Bydlení	209 tis. m ²
Obchod a služby	131 tis. m ²
Administrativa	325 tis. m ²
Výroba	49 tis. m ²
Občanská vybavenost	20 tis. m ²
Sport a rekreace	46 tis. m ²

– čtvrť Nové sady, věnovaná převážně obytné zástavbě mezi novými městskými parky a ulicí Nové sady,

– čtvrť Vodařská – Pražákova, v jejíž severní části se předpokládá vznik sportovního a volnočasového areálu ve vazbě na pobřežní zeleň, v jižní části pak podnikatelské aktivity – sídla firem, lehká výroba,

– revitalizace městské čtvrti Komárov navazující na stávající uliční síť nabízí plochy pro smíšenou zástavbu obytnou a komerční.

Námět pro developerské záměry

Přestavba železničního uzlu zasahuje rozsáhlé území města i jeho určité funkce a okolí. Mluvíme-li o oblasti zajímavé z hlediska developmentu, jedná se o plochu asi 200 ha. Zde bude realizována podstatná část výstavby drážních zařízení, městské infrastruktury. Městská infrastruktura řeší obsluhu osobního nádraží a nových ploch, a to jak komunikacemi, tak inženýrskými sítěmi. Nejnáročnější je vybudování páteřních komunikací a nových tramvajových tras, zahlobení dnešního středního městského okruhu (ulice Opuštěná) v místě křížení s bulvárem a realizace nových ploch zeleně.

Takto vymezená uliční síť a přiléhající veřejné prostory určí v území plochy, které mohou být nabízeny podnikatelské sféře. Pro základní funkční a prostorovou regulaci atraktivních ploch byla dokončena v říjnu 2005 urbanistická studie v podrobnosti regu-



Perspektivní pohled na nové osobní nádraží s odbavovací halou od Komárova

lačního plánu (Arch.Design, s.r.o.), která formuluje očekávání města v jeho jižním segmentu. Nabídka téměř 800 000 m² brutto podlažních ploch ukazuje na rozsah velkorysého záměru, který ovšem předpokládá pružný přístup a průběžnou aktualizaci při dodržení základní koncepce. Zejména plochy v jádrovém území lemující nový bulvár od náměstí pod Petrovem po nové osobní nádraží jsou nesmírně zajímavé a lze si představit jejich využití pro evropské nebo regionální instituce.

Charakter stavby

Projekt EUROPOINT Brno je členěn na celkem šest staveb, z nichž 1. část odstavného nádraží je vedena samostatně a má již pravomocné územní rozhodnutí, ostatních pět staveb je součástí Studie souboru staveb (SUDOP Brno s.r.o.), na něž je v současné době zahájeno územní řízení.

Základem etapizace stavby je zajistit realizaci s minimálním dopadem na život města, souběžné a postupné otevírání ploch pro development tak, aby se území naplňovalo plynule

a nevznikla zde po dobu výstavby mrtvá oblast. Navržený postup výstavby uvedené teze naplňuje. Nespornou předností je realizace především drážních zařízení na plochách dlouhodobě dráhami využívaných (nákladní nádraží Brno – Dolní, nákladní průtah, komárovská spojka).

S podobným záměrem je připravována i etapizace městské infrastruktury, která by měla umožnit plnohodnotnou obsluhu území hromadnou dopravou již ve 2. etapě stavby.

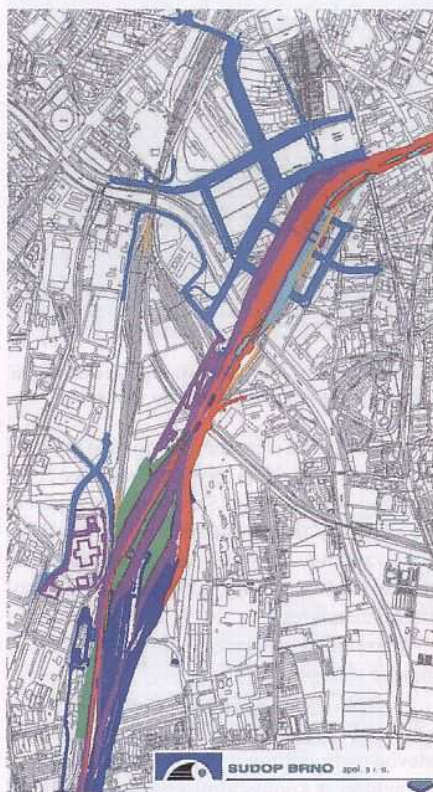
Jak se ukazuje, máme nyní šanci realizovat přestavbu železničního uzlu jako součást integračních evropských procesů, rozvoje evropské dopravní infrastruktury a propojování přeshraničních regionů. Přínos projektu EUROPOINT Brno pro rozvoj České republiky, regionu a města bude tedy zcela určitě v mnoha aspektech dlouhodobý a zásadní.

V článku jsou použity materiály Evropské unie, Euroregionu CENTROPE, města Vidně, Magistrátu statutárního města Brna – odboru územního plánování a rozvoje, společnosti SUDOP Brno, s.r.o., a Arch.Design, s.r.o.

Ing. arch. JAROSLAV DOKOUPIL
Arch.Design, s.r.o.

Členění stavby a její etapizace

Etapa	Stavebník	Stavba	Popis stavby	Realizace
1.	SŽDC, s.o.	01	1. část odstavného nádraží	09. 2006 07. 2008
2.	Statutární město Brno	06	městská infrastruktura	11. 2006 12. 2012
		02	1. část osobního nádraží	10. 2007 12. 2011
		03	modernizace průjezdu	03. 2006 12. 2010
3.	SŽDC, s.o.	04	2. část odstavného nádraží	03. 2012 09. 2013
4.		05	2. část osobního nádraží	07. 2012 12. 2015



Situční schéma etap