



V BRNĚ, 9. 1. 2018

## Městský architekt doporučuje nádraží u řeky

**Kam přesunout brněnské nádraží? Městský architekt a jeho tým mají jasno, doporučují variantu u řeky. Tato varianta je podle nich výhodnější pro Brno. Lze ji postavit rychleji, levněji, bez letitých výluk a staveniště přímo v centru. Zároveň se uvolní bariéra kolejí, která desítky let brání rozvoji jižní části města. Své odborné stanovisko představila Kancelář architekta města v úterý 9. ledna a bude sloužit jako jeden z podkladů pro rozhodování brněnských zastupitelů o poloze nádraží.**

*„Nádraží na stávajícím místě je už dvacet let na hranici kapacity, nestačí pro vlaky ani cestující, jeho plocha není nafukovací. Jestli chceme, aby se Brno rozvíjelo, aby nestagnovalo, tak musíme postavit nové nádraží u řeky. Postavíme ho o deset let dříve, levněji a s nejmenšími dopady na život města během stavby,“ říká městský architekt Michal Sedláček.*

Stanovisko Kanceláře architekta města vychází z analýzy Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, kterou v říjnu 2017 zveřejnila Správa železniční dopravní cesty. Studie vyhodnocuje základní varianty „Řeka“ (A) a „Petrov“ (B), postavit nové nádraží lze podle ní v obou polohách. Podle týmu městského architekta je ale varianta Řeka výrazně výhodnější z hlediska proveditelnosti, dopravy a financí.

*„Stavba nádraží u řeky může začít už v roce 2020 a je v souladu s platným Územním plánem města Brna. Začátek stavby pod Petrovem odhaduje studie proveditelnosti na rok 2026, to ale není jisté. Petrov totiž vyžaduje vypracování nového územního plánu, vydání územního rozhodnutí a dalších povolení, to je proces nejméně na dalších deset až patnáct let,“ vysvětluje Sedláček.*

Varianta Řeka počítá se stavbou nového nadzemního nádraží v poloze stávající stanice Dolní nádraží, podél ulice Rosické. Osobní a nákladní tratě se tady sjednotí do jednoho koridoru, zároveň se tak uvolní rozsáhlé plochy po kolejích v centru města. *„Po téměř sto letech zmizí bariéra, která brzdila rozvoj jižní části města, také tím získáme o 38 hektarů nové plochy navíc. Vyrostě tady moderní atraktivní městská čtvrť hned vedle historického centra a řeky Svratky, kde budou nové byty a pracovní příležitosti pro lidi, vzniknou tu promenády a parky, z tohoto hlediska nerozhodujeme jen o nádraží, ale o budoucnosti celého Brna,“* zdůrazňuje hlavní architekt.

Podle studie proveditelnosti vyjde stavba Řeky na 43 miliard korun, Petrova na 56 miliard korun. Výše uvedené částky nezapočítávají náklady na zavedení tratí pro rychlé vlaky. Jejich napojení ve variantě Petrova znamená vybudovat soustavu tunelů pod centrem města, to je podle Studie proveditelnosti dvakrát dražší než u Řeky. Rozdíl je přes 25 miliard korun.

Docentka Jana Korytářová, vedoucí Ústavu stavební ekonomiky a řízení z Fakulty stavební VUT dále upozorňuje: „*Studie proveditelnosti posuzovala pouze investice do městské infrastruktury, které mají přímou návaznost na přestavbu železničního uzlu Brno. Studie nezohlednila vliv rozvoje území Jižního centra na ekonomiku celého města. Ve variantě Řeka bude v Jižním centru dvojnásobný počet bytů, více parků a méně železničních tratí. Podle naší analýzy ekonomické přínosy pro město u Řeky značně převýší přínosy Petrova.*”

Častým argumentem proti nádraží u řeky je, že pro lidi bude dál. „*Někomu nádraží u řeky cestovní dobu zkrátí, někomu prodlouží. Vypočítali jsme, že na každého Brňana se cesty po Brně prodlouží v průměru o jednu minutu týdně,*” říká dopravní specialista Kanceláře architekta města Martin Všečetka.

Nové nádraží u řeky podle něj naopak zrychlí cestování veřejnou hromadnou dopravou. „*Úspora cestovní doby je ve variantě Petrov o 20 % větší, ovšem varianta Řeka může být v provozu o 10 let dříve a způsobí méně výluk – tento náskok dožene varianta Petrov nejdříve po roce 2085,*” doplňuje Všečetka.

Městský architekt plánuje seznámit se svým stanoviskem brněnskou veřejnost. V únoru a březnu uspořádá celkem osm diskuzních setkání pro obyvatele městských částí.

### **Varianta Řeka**

Počítá s novým nadzemním nádražím v poloze stávající stanice Dolní nádraží, podél ulice Rosické. Osobní, vysokorychlostní a nákladní tratě jsou sjednoceny do jednoho železničního koridoru. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá z jihovýchodu podél dálnice D1. Stávající hlavní nádraží a trať přes něj je zrušena. Zaústění modernizované trati Brno – Přerov je do stanice Brno-Slatina řešeno pomocí novostavby dvoukolejně trati podél letiště Brno-Tuřany s případnou zastávkou k obsluze letiště. Varianta Řeka má ve Studii proveditelnosti 4 podvarianty, které se liší jednak zapojením tratě od Chrlic a jednak uspořádáním výjezdu směr Střelice a Břeclav.

### **Varianta Petrov**

Počítá s modernizací současného hlavního nádraží a jeho rozšířením do oblasti Nových Sadů a tzv. Malé Ameriky. Osobní tratě jsou zachovány ve stávající trase. Nové nádraží pro vysokorychlostní vlaky je podzemní v oblasti Malé Ameriky. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá od západu soustavou tunelů pod historickým centrem města, Kraví horou, oborou Holedná a Podkomorskými lesy. Nákladní vlaky využívají stávající průtah přes dolní nádraží. Varianta Petrov má ve Studii proveditelnosti 6 podvariant lišících se zaústěním tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou – od letiště do Komárova buď přímo, nebo stávající trasou, nebo kombinací obou. Samotné hlavní nádraží má dále 2 podvarianty s různou křivostí kolejí.

### **Kontakt pro média:**

Jana Běhalová, 725 428 893, [behalova.jana@kambrno.cz](mailto:behalova.jana@kambrno.cz)