Příloha otevřeného dopisu kolegia odborníků k řešení železničního uzlu Brno:

Železniční uzel Brno (dále jen ŽUB) s nádražím v odsunuté poloze má již od svého zrodu zakódovány zásadní vady, které jsou neodstranitelné:

- Zcela ignoruje skutečnost, že drtivá většina uživatelů nádraží (cca 85 % cestujících) jsou lidé každodenně dojíždějící, jejichž cíle z valné části leží v historickém jádru a severně od něho – přičemž nové nádraží se odsouvá přesně opačným směrem: na jižní okraj budoucího Jižního centra.

- Celková cestovní doba se tak pro prakticky všechny relace cestujících prodlužuje (v průměru o 7 min.; Studie Říha, Košťál) a pro mnohé z nich vznikají i další nežádoucí přestupy. Pro drtivou část cestujících tak bude efekt nového nádraží záporný. Železniční doprava (a veřejná doprava všeobecně) tím ztrácí na atraktivitě a nevzniká tak motivace, aby jí lidé v masové míře dávali přednost před dopravou individuální. To je u zcela nové dopravní investice takového formátu neodpustitelné!

- Město Brno proto bude muset v budoucnu nákladně řešit všechny známé problémy automobilové dopravy *(znečištění ovzduší, kongesce, nedostatek parkovacích míst, úpravy komunikací)* ve větší míře, než při modernizaci nádraží v přisunuté poloze. Přitom velká evropská města se naopak snaží význam železnice velmi nákladnými stavbami co nejvíce posílit – a to i tak, že vlaky účelně zapojují do dopravní obsluhy svého intravilánu.

  Zdůrazňujeme, že předložená koncepce ŽUB s nádražím v přisunuté poloze vychází právě z této premisy.

- Vedení nákladní dopravy, která je závažným zdrojem hluku, prašnosti a částečně i bezpečnostního rizika přes hlavní osobní nádraží metropolitního města je zcela v rozporu se záměrem v Brně vybudovat exklusivní Europoint, křižovatku tří vysokorychlostních tratí.

- Svedení osobních a nákladních vlaků (přičemž jde o jeden z hlavních evropských koridorů obou druhů dopravy) do jediné stopy vytváří neřešitelné kolizní body. Výsledkem je, že především severní zhlaví osobního nádraží je z hlediska propustné výkonnosti poddimenzované, což je u zcela nově budované železniční stanice absurdní. Na tomto zhlaví nákladní průtah úrovňově kříží výhledově mimořádně silně frekventovanou trať z Brna na východ, což je společná trasa budoucí vysokorychlostní dopravy, tratě Brno – Ostrava + Olomouc + Zlín, tratě Brno – Veselí nad Moravou a spojnice město – letiště. Navíc se zde kříží i vlakové cesty osobní dopravy. Přitom výpočet propustné výkonnosti byl proveden podle tuzemské metodiky, která je měkčí než normy používané na vyspělých železnicích EU. Podle evropské metodiky je takto navržené nádraží neakceptovatelné *(de facto zmetek).*

- Přestože tuto skutečnost, jednoznačně vůbec nejzávažnější, potvrdily odborné expertizy (Institut Jana Pernera Univerzity Pardubice, Dopravní fakulta ČVUT Praha, CityPlan Praha i další zpracovatelé), jsou tyto závěry ignorovány.

- Nové osobní nádraží neumožňuje důsledné oddělení vysokorychlostní, dálkové a regionální dopravy a tedy omezení obvyklých rušivých vlivů dopravy dálkové na vysoce citlivou dopravu regionální. Některé hlavní směry velmi frekventované dopravy regionální se zde nevhodně kříží. Tyto základní koncepční požadavky na moderní osobní nádraží jsou zcela přehlíženy.

- Nelogicky se preferuje mezistátní doprava a poloha nádraží se určuje tak, aby vyhověla těmto relacím, přestože podíl této dopravy je ze všech segmentů daleko nejslabší. Přitom se za klíčový prvek absurdně považuje možnost přímé jízdy vlaků relace Wien – Polsko, ačkoliv vedení těchto vlaků přes Brno je velmi sporné a každopádně půjde nanejvýš jen o několik párů spojů za den.

- Skutečnost, že v Brně bude po dokončení celého záměru ve směru sever-jih existovat jen jediná železniční trať, společná pro osobní i nákladní dopravu, vytváří nepřehlédnutelně vážné riziko, že v případě mimořádné události bude celý uzel (a to především v dopravně nejdůležitějším směru, což je transevropská osa Berlín – Praha –- Břeclav – Wien + Budapest) zcela neprůjezdný.

Nejbližší možnost objezdu bude buď až daleko na východě (Přerov) nebo až daleko na západě (Jihlava).

§ Trať vedená z nádraží v odsunuté poloze se nedokáže dostatečně přiblížit k brněnskému letišti, přestože vytvoření přímého společného přestupního terminálu vlak-letadlo je jednou hlavních priorit dopravní politiky na Moravě a bytostným zájmem města Brna (jde o vysoce efektivní způsob jak posílit význam brněnského letiště a současně i zvýšit využití železniční dopravy).

Trať vedená z nádraží v přisunuté poloze tento problém řeší bezchybně.

§ Na posílení MHD mezi dnešním a novým nádražím bude muset DPMB trvale vynakládat částku cca 150 milionů Kč ročně. Protože počet cestujících se zřejmě nezvýší, tyto vícenáklady se nutně promítnou do vyšší ceny jízdného nebo do trvale vyššího zatížení městského rozpočtu, určeného na MHD. Přitom dodnes nebyla vyčíslena částka na pořízení nových vozidel pro DPMB, nezbytných pro pokrytí dopravy mezi odsunutým a dnešním nádražím.

Řešení ŽUB s nádražím v odsunuté poloze má dále tyto vady:

§ Přestože se uvádí, že hlavním důvodem odsunu nádraží je kvalitní vedení vysokorychlostních tratí (VRT), ve skutečnosti se s nimi nikde nepočítá. Pro jejich pozdější zaústění nejsou vyčleněny ani segregované (samostatné) koleje, ani potřebný prostor. Přivedení těchto tratí do uzlu tedy bude možné jen po kolejích pro ostatní druhy dopravy s následným křížením směrů jízdy na osobním nádraží. Alternativou bude jen velmi nákladná rekonstrukce dotčené části ŽUB.

Řešení ŽUB s nádražím v přisunuté poloze problém budoucího prostorového i bezkolizního zaústění VRT řeší beze zbytku.

§ Jízdní doby tranzitních vlaků nejvyšších kategorií po nové trase přes odsunuté nádraží se nepodařilo proti dnešnímu stavu zkrátit, ačkoliv právě toto bylo vždy proklamováno jako hlavní cíl celé investice. Modernizované nádraží v přisunuté poloze dokonce z tohoto hlediska vychází lépe.

§ Předpokládaný nárůst osobní železniční dopravy všech tří segmentů vyžaduje v okolí metropolí budování dalších traťových kolejí pro oddělení dopravy dálkové a regionální. (Již dnes jsou kolizní problémy především na nejrychlejší trati Brno – Břeclav). Tento záměr je uveden i v koncepčních materiálech Ministerstva dopravy. Navržené řešení ŽUB však nic takového nepředpokládá – všechny zaústěné tratě jsou pouze dvojkolejné. A to i tam, kde by měly být v budoucnu zapojeny vysokorychlostní tratě. Dodatečné vkládání dalších kolejí přitom bude velmi nákladné, v některých případech zcela nemožné.

Řešení ŽUB s nádražím v přisunuté poloze problém segregace regionální a dálkové dopravy na tratích Brno – Praha, Brno – Břeclav a Brno – Letiště řeší beze zbytku, na trati Brno – Česká Třebová toto řešení výhledově umožňuje, avšak způsobem, jehož podoba překračuje řešení uzlu.

§ Koncepce ŽUB s nádražím v odsunuté poloze má i další velmi podstatné dopravně-technologické vady, které budou bránit plynulému provozu (např. napojení odstavného nádraží), jejich úplný výčet v této příloze však není možný. Zdůrazňujeme, že koncepce ŽUB s nádražím v přisunuté poloze tato slabá místa nemá.

Nejnovější varianta ŽUB s nádražím v centru, na rozdíl od variant historických, překračuje dosavadní konzervativní chápání funkce vlakové dopravy v tom, že železnici přisuzuje zcela novou roli v dopravní obsluze – nejen jako tradiční dopravy pouze svozové a rozvozové, ale umožňuje i její rozhodující spoluúčast na dopravě městské a to v nejsilnějším, páteřovém severojižním směru. Severojižní diametr, kterým pod centrem města jezdí všechny regionální vlaky vyjma směru od České Třebové, vytváří zcela novou kvalitu osobní dopravy na celé jižní Moravě, neboť umožňuje značné části každodenně dojíždějících dosáhnout skutečného cíle cesty bez přestupu a použití městské dopravy, čímž se hromadná doprava stává podstatně atraktivnější než v jakékoliv jiné variantě. To současně vytváří účinnou motivaci k omezení dojíždění do Brna osobními automobily.

Rovněž i dálkoví cestující budou moci použít moderně rekonstruované nádraží přímo v centru, v místě s tradičně výbornou návazností na MHD.

Argumenty, že na nádraží v dnešní poloze nemohou jezdit vysokorychlostní vlaky, byly vyvráceny reálnou skutečností: jezdí tudy soupravy Pendolino. Ani ostatní evropské vysokorychlostní soupravy vyšší nároky na průjezdnost nemají.

Kolejové řešení modernizovaného nádraží v přisunuté poloze je provedeno podle platných norem, což potvrdil audit firmy, specializované na železniční stavby (Chládek a Tintěra, Pardubice). Návrh rekonstrukce plně vyhovuje provozu vlaků všech kategorií.

Netradičním vyřešením kapacitních problémů nádraží v dnešní poloze vzniká ideální situace, kdy i přes omezený prostor budou moci vlaky všech kategorií v Brně používat jediné nádraží, což je rozhodující pro vytváření celosíťového efektu, charakteristického a nezbytného pro železnici, neboť jedině takto je možné vytvářet těsné a komfortní přestupové vazby a předpoklady pro dostatečné využívání vlaků nejvyšších kategorií.

Dogmatické tvrzení, že nádraží je bariérou rozvoje města bylo vyvráceno již mnohokrát, přímo v Brně například zájmem veřejnosti o areál Vaňkovka.

Veřejná doprava, zejména kolejová, je účinným nástrojem k zachování klasické urbanistické struktury města, tedy nástrojem udržitelného rozvoje.

Železnice se tak skutečně stává městotvorným prvkem a garantem prosperity historického jádra, které je právě v Brně postiženo přesunem obchodních aktivit mimo centrum. Proto si evropská města svá nádraží v centrech doslova hýčkají a snaží se, aby se stala nejen dopravním, ale i společenským střediskem. V tomto kontextu je záměr odsunout nádraží z centra naprostý anachronismus.

Nekonvenční řešení železničního uzlu Brno s nádražím v přisunuté poloze je naopak skvělým příkladem moderního, komplexního přístupu k problematice veřejné dopravy.