

Komunální volby 20. a 21. října – poslední šance rozhodnout

V komunálních volbách před čtyřmi lety nebyla otázka polohy nádraží diskutovaným tématem, politické strany se k ní ve svých programech vesměs nevyjadřovaly.

Referendum v roce 2004 jasně ukázalo, že 67 440 Brňanů si přeje modernizovat nádraží v centru. I přesto, že pro hlasovalo 86% zúčastněných, radní odmítli výsledky respektovat a odvoláním na zákon, který pro závaznost výsledků stanovuje hranici 50% účasti. Ta dosažena nebyla, hlasovalo 25% voličů.

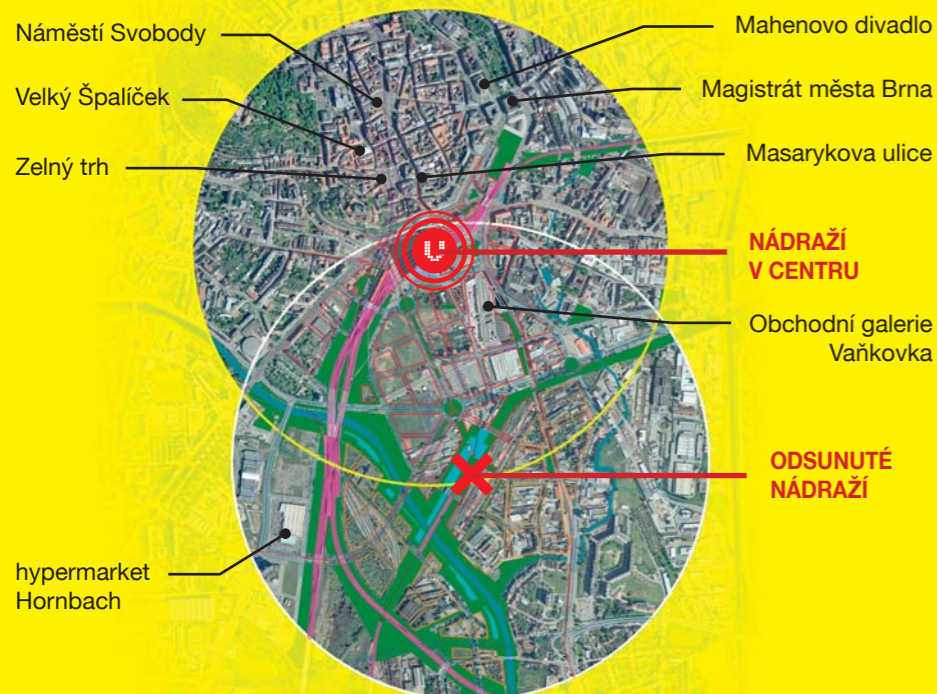
Nadcházející komunální volby jsou poslední příležitostí o poloze nádraží rozhodnout. Vzejde-li z voleb koalice, která si za svůj programový cíl vezme modernizaci nádraží v centru, pak je reálné tento projekt prosadit.

Podpořte zachování nádraží v centru. Přijďte k volbám a dejte svůj hlas některé ze stran, které modernizaci nádraží v centru podporují.

Nádraží v centru prosazují: Strana zelených, ČSSD, Brno 2006 - tým Jiřího Zlatušky
Odsun nádraží podporují: ODS, KDU-ČSL, KSČM
(údaje platné k 3. říjnu 2006)

Nádraží v centru je výhoda i pro rozvoj města na jih

Projekt modernizace brněnského železničního uzlu s nádražím v centru nabízí pro rozvoj města na jih větší příležitosti než oficiální varianta. Počítá totiž s vymístěním nákladního železničního průtahu mimo jižní centrum.



Aktuální názory jednotlivých kandidujících stran na polohu nádraží zjistíte z jejich volebních programů, internetových stránek nebo telefonickým či e-mailovým dotazem na jejich sekretariátu:

- ODS, Oblastní kancelář, tel: 542 214 893, email: kancelar@brno-ods.cz
- ČSSD, Městská organizace, tel: 542 213 749, 542 213 675, email: cssdbm@volny.cz
- KSČM, Okresní výbor, tel: 543 255 140, email: kscmbрно@quick.cz
- KDU-ČSL, Okresní kancelář, tel: 542 214 610, email: bm@brno.kdu.cz
- Strana zelených, tel: 608 631 134, email: sz.brno@zeleni.cz
- Brno 2006 – tým Jiřího Zlatušky, e-mail: Brno06@seznam.cz, www.brno2006.cz

Co byste si vybrali?

Představte si, že Vám někdo nabídne dvě možnosti dovolené u moře. Jednu s bytlením v obytně kilometr od pláže, druhou s bytlením v tříhvězdičkovém hotelu na pobřeží a cenou o čtvrtinu nižší. Co byste si vybrali? Zřejmě to druhé.

Tak proč váhat v otázce polohy nového nádraží? Vedení města Vám nabízí nové nádraží kilometr od centra s možností přímého přestupu na dvě tramvajové linky. Náš projekt přinese Brnu moderní nádraží přímo v centru s komfortním přestupním uzlem na autobusy i 8 ze 13 brněnských tramvajových linek. A to vše za cenu o čtvrtinu nižší.

Žluté kružnice označují hranice území o poloměru 1 km, kam lze během 15 minut pohodlně dojít pěšky z nádraží v centru a z nádraží v odsunutém poloze.

10 MÝTŮ O NUTNOSTI ODSUNU NÁDRAŽÍ

1/ Ve stísněném prostoru v centru nelze postavit dostatečně kapacitní nádraží.

Kapacita nádraží v centru bude podle projektu stejná jako má mít nádraží odsunutě. Nádraží na povrchu totiž doplní čtyři koleje pod zemí.

2/ V centru nelze postavit nádraží, které splní technické parametry pro nejnovější vlaky.

Projekt nádraží v centru byl posouzen odborníky, kteří potvrdili, že splňuje všechny potřebné technické normy a parametry.

3/ Na nádraží v centru by nemohly jezdit vysokorychlostní vlaky.

Rychlé vlaky jako pendolína bez problémů jezdí už na stávající nádraží. Pro vysokorychlostní vlaky budoucnosti budou na nádraží v centru vyčleněny speciální koleje v podzemní části.

4/ V okolí současného nádraží není prostor na parkovací místa pro automobily.

Projekt nádraží v centru počítá s vybudováním podzemního parkoviště pro 400 aut pouhých sto metrů od nové odbavovací haly.

5/ Vždyť i k odsunutému nádraží povede MHD.

Zatímco k odsunutému nádraží pojedou dvě tramvajové linky, před moderním nádražím v centru bude možné přestoupit na 8 ze 13 brněnských tramvajových linek. Nádraží bude snadno přístupné z pěti různých zastávek tramvají a trolejbusů.

6/ Mosty na stávající trati jsou špatné, je lepší postavit novou trať.

Jak potvrdila odborná studie, všechny mosty na železničním průtahu Brnem je možné opravit. Budovat novou trať znamená bourat domy a zhoršit kvalitu bydlení například v Židenicích.

7/ Postavit nové nádraží na „zelené louce“ je snazší než opravovat staré.

Odsunutě nádraží se nestaví na „zelené louce“ - musí se opravit a na dvojnásobnou kapacitu rozšířit stávající trať nákladního průtahu, vykoupení velké množství pozemků a postavit nové ulice a tramvajové tratě k odsunutému nádraží, které protínají frekventovanou dopravní tepnu – ulici Opuštěnou.

8/ Opravit staré nádraží je dražší než postavit nové.

V tomto případě je situace jiná: postavit nové nádraží totiž znamená, že místo opravy dvou tratí (osobní a nákladní) bude třeba jednu z nich úplně zrušit, druhou opravit a vedle opravené postavit novou. Proto je odsun nádraží dražší než modernizace stávajícího.

9/ Nebude-li postaveno nové odsunutě nádraží, přijde Brno o peníze z evropských fondů.

O peníze na investici do modernizace železnice v Brně nepříjeme. Naopak, projekt moderního nádraží v centru nenechá nikoho v Evropě na pochybách, že hlavním cílem je zatraktivnit veřejnou dopravu. Takový záměr má v EU mnohem větší šance získat finanční podporu.

10/ O odsunu nádraží už přece bylo rozhodnuto.

Nikoli. Potřebná povolení ke stavbě ještě nebyla vydána, stavět by se hned tak nezačalo. Navíc není dosud podepsána závazná smlouva o financování, takže nejsou ani jisté peníze. Skutečné rozhodnutí o poloze nádraží tedy učiní až vedení města, které vzejde z nadcházejících komunálních voleb 20. a 21. října 2006.



O poloze nádraží definitivně rozhodnou volby 20. – 21. října!

POSLEDNÍ ŠANCE ROZHODNOUT

Informační noviny koalice Nádraží v centru

NÁDRAŽÍ V CENTRU

Odsun ještě není jistý

Z vyjádření politiků ve vedení radnice člověk snadno nabude dojmu, že odsun nádraží je definitivně schválen a začíná se stavět každým dnem. Není to pravda.

Chybí důležitá povolení

Jediné, čeho radnice dosud dosáhla, je změna územního plánu. Navazující povolení potřebná ke stavbě zatím vydána nebyla. Územní řízení, které musí předcházet stavebnímu povolení, bylo fakticky zahájeno teprve o prázdninách a jeho uzavření je momentálně v nedohlednu. Desítky vlastníků pozemků dotčených plánovanou stavbou totiž hájí svá práva a město se s nimi musí dohodnout. Stavět se tedy hned tak nezačne.

Schází podstatná část peněz

Přestože již skoro rok hlásají internetové stránky radnice, že Europoint zná své zdroje financování, ani v tomto směru není dosud nic schváleno. Rámcová smlouva o financování přestavby uzlu mezi státními investorskými organizacemi, krajem a městem totiž dosud nebyla uzavřena. Ani žádost o spolufinancování z fondů EU, plánovaná původně již na rok 2004, ještě nebyla podána. Peníze na odsun nádraží jsou tedy stále nejisté. Termíny se posouvají a náklady rostou.

měsíc zveřejnění	slibované zahájení stavby	deklarované náklady
4/2004	2006	18,6 miliard Kč
9/2005	10/2007	19,8 miliard Kč
6/2006	6/2008	24,5 miliard Kč (vč. městské infrastruktury)

Rozhodne až nové vedení města

Je zřejmé, že o finální podobě projektu rozhodne až nové vedení města, které vzejde z komunálních voleb 20. a 21. října 2006. Vítězná koalice teprve s definitivní platností rozhodne, zda se nádraží bude stěhovat o kilometr na jih, nebo bude modernizováno v centru města. Nadcházející volby jsou tedy pro Brňany skutečně poslední šancí rozhodnout.

Jak je daleko příprava odsunu nádraží	
Změna územního plánu	✓
Architekt, soutěž na budovu odsunutého nádraží	✓
Územní rozhodnutí	✗
Výkupy pozemků a nemovitostí	✗
Zajištění financování projektu	✗
Stavební povolení	✗
Výběr zhotovitele	✗
Zahájení stavby	✗



Nová hala hlavního nádraží a bulvár vedoucí na jih od centra – pohled z vyhlídky pod Petrovem.

Nový projekt – modernizovat lze i bez odsunu

Představujeme vám nový projekt modernizace brněnského hlavního nádraží v jeho stávající poloze – v centru města, podél ulice Nádražní. Nejde jen o výstavbu nové odbavovací haly. Projekt je součástí komplexní přestavby železničních tratí na území Brna a zapadá též do záměru rozvoje města na jih od jeho historického centra.

Vlaky, autobusy, MHD i parkování – vše na jednom místě

Naše varianta rekonstrukce železničního uzlu nabízí všem cestujícím, obyvatelům i návštěvníkům Brna komfortní přestupní uzem přímo v centru města. Cestující budou moci pohodlně přestoupit přímo na většinu z brněnských tramvajových linek, a také na příměstské i dálkové autobusy. Přístup na nástupiště modernizovaného nádraží bude umožněn z celkem pěti různých zastávek MHD. V těsné blízkosti nádraží je navržen také prostor pro bezpečné parkování automobilů.

Nové byty a více pracovních příležitostí

Brněnské nádraží se stane mostem mezi historickým centrem a nově vznikající městskou čtvrtí na jihu. Rekonstrukce nádraží bude impulsem k oživení okolí, které se jistě brzy stane atraktivní obchodní zónou. Vznikne tu řada nových pracovních míst i příležitostí pro dobré bydlení. Nádraží tak bude moci perfektně sloužit živému historickému centru na jedné straně i nové moderní městské čtvrti na straně druhé. Vymístěním nákladního železničního průtahu se rozvojová zóna může v budoucnu rozšířit o další plochy.

Bez radikálních změn územního plánu

Z urbanistického hlediska projekt nepřináší kromě výhodnější polohy nádraží žádné revoluční změny. Naopak – některým prvkům dává nový smysl, jako například vyústění bulváru na dopravně klidném náměstí pod Petrovem, hned vedle nové odbavovací haly nádraží. Ta bude stát na současných drážních pozemcích, a není tedy třeba komplikovaných výkupů. Také všechny historicky cenné památky zůstanou nedotčeny.

Za méně peněz lepší nádraží

Komplexní návrh připravený týmem odborníků umožňuje rekonstrukci železničního uzlu i rozvoj města na jih provádět po etapách – dopady výstavby stejně jako finanční nároky tak budou pro město i jeho občany daleko lépe zvládnutelné. Navíc každá etapa přinese okamžitý užitek, na výhody nebude třeba čekat do doby kompletního dokončení celého díla. Takto pojetý návrh má maximální šanci získat podporu z fondů Evropské unie.



Současný pohled z vyhlídky pod Petrovem na stávající kolejové hlavního nádraží a dosud nevyužitou plochu na jih od centra Brna.

Desatero přínosů modernizace nádraží v centru

- Komfortní přestupní uzel mezi vlakem, autobusem a většinou linek brněnské MHD
- Snadná pěší dostupnost centra města pro návštěvníky Brna i cestující z okolí
- Levnější řešení pro městskou, státní i evropskou pokladnu
- Vznik atraktivní obchodní zóny přiléhající k historickému centru města
- Impuls k postupnému rozvoji města směrem na jih
- Přivedení budoucích evropských vysokorychlostních vlaků do města
- Výstavba po etapách, které budou krok za krokem zvyšovat komfort cestování
- Zachování oddělené nákladní železniční dopravy od osobní
- Zlepšení kvality bydlení v okolí tratí, například v Židenicích
- Pracovní příležitosti i atraktivní bydlení v rozvojové zóně na jih od centra

Autoři, odborní garanti a konzultanti projektu

Návrh byl zpracován týmem odborníků spolupracujících s koalicí Nádraží v centru:

- Dopravně-technologické řešení – Ing. Jiří Dukát, Ing. Otto Plášek, Ph.D., Ing. Václav Čermák, Tomáš Alter, Martin Robeš
- Urbanisticko-architektonický návrh – Ing. arch. Ivan Lejčar, Ing. arch. Petr Lédl

Realizovatelnost projektu byla ověřena a potvrzena těmito studii:

- Technické posouzení návrhu – firma Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.
- Technologie železničního provozu – Institut Jana Pernera, o.p.s.
- Železniční mosty – ing. František Menšík
- Podzemní stavby – doc. Ing. Vladislav Horák, CSc.
- Ekonomické náklady – Ing. Jiří Kalčík

Vznik návrhu iniciovaly a za jeho veřejnou prezentaci odpovídají tyto členské organizace občanské koalice Nádraží v centru: Hnutí DUHA, Český a Slovenský dopravní klub, Děti Země Brno, ZO ČSOP Veronika, NESEHNUTÍ Brno, Ekologický právní servis a Klub Bicybo.

Redakčně připravili: Martin Ander, Martin Robeš, Svatopluk Bartík, Lenka Sedláková, Jiří Štefl. Vydala občanská koalice Nádraží v centru jako jednorázový informační materiál v říjnu 2006.

Kritérium	Odsunutě nádraží	Nádraží v centru
Kapacita nového nádraží	12 průjezdných kolejí s nástupišti	8 průjezdných a 4 dočasně kuse (výhledově průjezdné) koleje s nástupišti, v budoucnu další 2 koleje podzemního diametru
Kvalita přestupního uzlu	Návaznost na dvě linky tramvají, trolejbusy, městské i dálkové autobusy	Návaznost na 8 linek tramvají, trolejbusy, městské i dálkové autobusy
Možnost odbavovat vysokorychlostní vlaky	Bez omezení	Bez omezení
Délka cestování	Kvůli přestupům se cestování v některých směrech prodlouží o 5–15 minut	Cestovní doba zůstane zachována
Pěší dostupnost města	Z nádraží pěšky dostupná rozvojová zóna na jih od centra a městská část Komárov	Z nádraží pěšky dostupné historické centrum města i rozvojová zóna na jih od centra
Dostatek parkovacích míst v blízkosti nádraží	Parkovací stání v prostoru pod kolejištěm nového nádraží	Podzemní veřejné garáže s kapacitou 400 míst 100 m od nové haly nádraží
Koncepční řešení železniční dopravy v Brně	Osobní i nákladní doprava jsou svedeny do jednoho koridoru přes nové nádraží	Nákladní doprava zůstává oddělena od osobní a je odvedena na jih po stávajících tratích mimo nádraží.
Cena	21,5 miliard Kč	16 miliard Kč
Termín výstavby	2008 – 2015	2010 – 2017
Složitost výstavby	Staví se v dopravně méně frekventovaném prostoru	Staví se po etapách, z části v dopravně frekventovaném prostoru
Potřeba vykupovat pozemky	Je třeba vykoupit rozsáhlé pozemky pro výstavbu	Až na výjimky se staví na současných drážních pozemcích
Vliv na historické památky	Nutnost zbourat části vzácných, památkově chráněných budov Městských jatek a Masné burzy	Není třeba bourat žádné památkově chráněné budovy
Rozvoj města na jih od centra	Rozvojová zóna sahá od historického centra až ke stávajícímu nákladnímu průtahu	Rozvojová zóna je větší, sahá od historického centra až ke stávající přerovské trati
Nové pracovní příležitosti a byty	Budou vytvořeny v rozvojové zóně na jih od centra	Budou vytvořeny v rozvojové zóně na jih od centra



BRNO S MODERNIZOVANÝM NÁDRAŽÍM V CENTRU

Náklady na přestavbu železničního uzlu s moderním nádražím v centru Brna

Modernizace železnice v úseku Obřany – Modřice: 6,5 miliardy Kč
 Nová hala nádraží a úpravy okolí: 2 miliardy Kč
 Odstavné nádraží: 4,5 miliardy Kč
 Přeložka a modernizace nákladního průtahu: 3 miliardy Kč

Celkem: 16 miliard Kč

Občanská koalice NÁDRAŽÍ V CENTRU představuje projekt modernizace brněnského hlavního nádraží v jeho stávající poloze - v centru města, podél ulice Nádražní.

Jak sami vidíte, nejde jen o výstavbu nové odbavovací haly. Projekt je součástí komplexní přestavby železničních tratí na území města Brna a zapadá též do záměru rozvoje města jižním směrem od jeho historického centra.

Varianta rekonstrukce železničního uzlu, kterou vám představujeme, nabízí všem cestujícím, obyvatelům i návštěvníkům Brna komfortní přestupní uzel přímo v centru města. Bez nutnosti překonávat dlouhé vzdálenosti budou moci cestující pohodlně přestoupit přímo na většinu z brněnských tramvajových linek, a také na příměstské i dálkové autobusy. V těsné blízkosti nádraží je navržen také prostor pro parkování automobilů.

Brněnské nádraží se stane spojovacím prvkem mezi historickým centrem města a moderní čtvrtí na jihu. Jeho rekonstrukce bude impulsem k oživení okolí, které se díky tomu jistě stane atraktivním místem pro bydlení a nové pracovní příležitosti.

Nádraží v centru – rychlé a pohodlné cestování

Zastávka MHD	cestovní doba z nádraží v centru	cestovní doba z odsunutého nádraží	časový rozdíl
Bystrc, zoologická zahrada	32 min.	37 min.	+5
Starý Lískovec, Osová	18 min.	25 min.	+7
Bohunice, Nemocnice Bohunice	25 min.	25 min.	0
Královo Pole, Purkyňova	22 min.	27 min.	+5
Lesná	24 min.	29 min.	+5
Žabrdovice, Tkalcovská	10 min.	18 min.	+8
Komárov, konečná tramvaje	17 min.	14 min.	-3
Veveří, Konečného náměstí	16 min.	21 min.	+5

Tabulka cestovních dob – od vystoupení z vlaku po příjezd na vybrané zastávky MHD – názorně dokládá, že nádraží v centru šetří čas cestujícím.

Hala Rondo, nový Bulvár, Hybešova ulice, Malá Amerika, Podzemní veřejné parkoviště, Nová hala nádraží, Podzemní nástupiště regionálních vlaků, Budova hlavní pošty, Nové autobusové nádraží, Galerie Vaňkovka, Masarykova ulice, Obchodní dům Tesco, Stará hala nádraží