

# HISTORIE PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

**Radoslava Cicvářková**

*Dne 15. ledna 2005 Brno ústy svého primátora veřejně deklarovalo realizaci přestavby železničního uzlu Brno s nádražím v tzv. odsunutě poloze. Co tomu předcházelo v průběhu minulého roku je známo (včetně neúspěšného referenda), nicméně historie celého problému je natolik zajímavá, že neuškodí si ji připomenout. Jak tomu tedy s brněnskou železnicí bylo?*

Přirozená krajina brněnského okolí byla od konce 18. století a v průběhu první poloviny 19. století poznamenána čtyřmi zásahy, které zásadní měrou přispěly k pokroku a rozvoji města:

- tzv. císařské silnice vybíhaly z Brna do všech čtyř světových stran, mířily v dlouhých přímkách krajinou do Jihlavy, Vídně, Olomouce a přes Černou Horu do Prahy a spojily tak Brno v té době nejrychlejším způsobem se světem;
- od roku 1810 byly postupně uvolňované plochy opevnění brněnské pevnosti parkově upravovány jak pro okrášlení a reprezentaci města, tak pro zábavu a procházky tehdejší společnosti;
- v letech 1848 – 1851 byly regulovány obě hlavní brněnské řeky – Svatka a Svitava. Tyto práce byly akutní již od roku 1827, zejména pak v souvislosti s přípravou Státní dráhy do Prahy, která měla být vedena údolím Svitavy;
- v roce 1839 byla otevřena Ferdinandova dráha z Vídně do Brna jako první parní železnice na našem území. Pro trať, přivedenou od jihu na dlouhém viaduktu, bylo vybudováno nádraží přímo v prostoru hradeb mezi raveliny. Postupný vznik dalších tratí, nádraží a výtopen a jejich vzájemné propojení postupně vytvořilo složitou zábranu rozvoje města především na jihu.

Všechna tato inženýrsky náročná díla, která vedla k rozsáhlým úpravám a vel-

kým stavbám, podnikaných státem, zemí a městem, však nebyla vedena jednotným obrazem rozvoje města a tedy nebyla ani vzájemně koordinována. Projevilo se to samozřejmě i na železniční dopravě. A chyba se stala hned na začátku – a jako téměř vždy za ní stály osobní i městské finanční zájmy.

V 19. století, kdy se stavěla železnice z Vídně do polské Bochnie se rozhodlo, že se postaví zároveň odbočka do Brna, protože tehdy bylo Brno považováno za předměstí Vídně, s rychle se rozvíjícím průmyslem a obchodem. 4. března 1836 byla ustanovena společnost Severní Ferdinandovy dráhy, celý projekt podpořil finančně bankovní dům S. Rothschilda, návrhy a plány vypracoval ing. Carlo Gegh a realizaci převzali bratři Kleinové. Pro umístění nádraží při městských hradbách existují dvě verze.

Podle první Severní Ferdinandova dráha hodlala ukončit svou trať z Vídně hned za řekou Svatkou v místech dnešní Křídlovické ulice, na katastru předměstí Novosady. Přišla ovšem s nabídkou: uhradí-li město náklady na dostavbu trati až k městským hradbám, pak to není problém. Tehdejší brněnský starosta Ritschel přesvědčil obecní zastupitele, aby město uvolnilo požadovaných 300 000 zlatých především argumentem, že pokud by nádraží zůstalo v původně plánované poloze, veškeré příjmy z daní, cel a dalších poplatků, které se na nádraží vyberou, poplynou

do pokladny podolského panství, jemuž tehdy předměstí Novosady náleželo.

Druhá verze patrně pouze doplňuje první. Pro lokalizaci nádraží byly navrženy dvě varianty: jedna umísťovala nádraží s celým technickým zázemím mezi dnešní ulice Uhelnou, Úzkou a Trnitou, kde byl výhled na další



*Hlavní nádraží – současný stav*

možné rozšiřování v návaznosti na další potřeby průmyslu i osobní dopravy, druhá varianta, náhradní, počítala s umístěním do prostoru mezi výběžky opevnění (raveliny), vybíhající z městských hradeb, a to jako řešení provizorní, jež bude dostačovat právě jen té odbočce z Břeclavi do Brna a nikam dál. Bohužel tehdy ovlivnil rozhodnutí městské rady továrník Karel rytíř z Offermannů, který měl v blízkosti nově plánované železnice na ulici Trnité svou továrnu, vedle ní obytnou vilu, krásné a pěstěné zahrady a sad, který by byl stavbou železnice dotčen. O toto vše samozřejmě nechtěl přijít, byť by dostal královskou náhradu. A tak jednal, dnešním jazykem, podle tzv. NIMBY syndromu (not in my back yard – volně přeloženo: ne na mém prahu). Přes mou zahradu nic nepovede, ať to vede přes sousedovu! Nakonec městská rada ustoupila a zvolila onu variantu náhradní.

Ať již důvody byly jakékoliv, byla nakonec železnice zaústěna do těsné blízkosti vnitřního bastionového pásu, což si ovšem vyžádalo rozsáhlé terénní úpravy, přeložení Svrateckého náhonu a především vybudování 637 metrů dlouhého viaduktu o 72 obloucích, který začínal ještě před řekou Svatkou a současně překlenul celou pravidelně zaplavovanou svrateckou nivou (viadukt se později „ukryl“ v náspu rozšířeného kolejiště). Toto směrové vedení bylo jedině možné, chtěla-li se železnice přiblížit těsně k mostu, neboť



*Hlavní nádraží od jihovýchodu – historická fotografie*

jinde již plochu zabírala předměstská zástavba, jež navíc nebyla součástí města. Vyvýšení plochy nádraží bylo zdánlivě sice nutné z jakýchsi obranných důvodů stále ještě existujícího pevnostního města, ale zapříčinilo vcelku ojedinělé situování tohoto – spolu s Břeclaví – nejstaršího nádraží parní železnice v českých zemích, neboť všude jinde se pak stalo pravidlem spíše značné oddálení nádraží od vlastního města. Stavba nádraží tedy v Brně nevyvolala a ani nemohla vyvolat žádný následný tvůrčí urbanistický počín, obvyklý v jiných městech, kde se nový rozvoj vždy soustředil především na reprezentativní výstavbu třídy spojující město a nádraží. Z hlediska urbanistické kompozice naopak tato brněnská poloha nádraží zneumožnila případnou následnou realizaci parkové okružní třídy po jižní straně města.

Pokud jde o odbavovací budovu, postavilo se docela malé nádražičko, navíc ještě „na štorc“, aby se vůbec mezi vybíhající špice ravelinů nějak vešlo a pak již následoval slavnostní příjezd prvního osobního vlaku 7. července 1839 z Vídně (zkušební jízdy proběhly už v roce 1838). V té době všichni doufali, že nikomu nenapadne železnici z Brna někam prodlužovat. Tato naděje však nepřežila ani rok. Již v roce 1840 bylo rozhodnuto ve Vídni, že se zbuduje trasa Vídeň-Praha, jež povede přes Brno a situace se zkomplikovala. Navíc pro novou trasu vznikla i nová společnost rakousko-uherských státních drah a naše dnešní problémy byly na světě. A stačilo přitom tak málo: totiž prosadit onu výhodnější a prozíravější variantu už tehdy a dnes by nebylo co řešit. Ale pokračujme dále.

Postupně došlo k rozšiřování tratí do všech směrů: v roce 1851 na Prahu, v roce 1886 byla vybudována trať od Střelic, která byla ukončena na nově vytvořeném tzv. Dolním nádraží (dnes Brno-dolní nádraží), v roce 1869 na Přerov, v roce 1870 byla vybudována spojka mezi Dolním nádražím a hlavním nádražím pro možnost jízdy vlaků od Střelic, v roce 1885 trať od Tišnova a v letech 1883 až 1888 byla postavena tzv. vlárská trať se zaústěním do Dolního nádraží. V roce 1887 pak byla uvedena do provozu tzv. židenická spojka, odbočující z vlárské trati do Židenic. Umožňovala přímé jízdy z Dolního nádraží na Českou Třebovou. V roce 1890 byla dobudována tzv. Svitavská pobřežní dráha, která propojila tišnovskou trať s Dol-

ním nádražím, v té době již pouze nákladním.

Brněnský železniční uzel nevznikl tedy najednou a plánovitě, nýbrž byl utvořen postupně a zcela náhodně podle záměrů jednotlivých soukromých společností. Byl tak vlastně vytvořen železniční uzel se dvěma nádražími: horním a dolním. Pro zjednodušení vzájemných provozních vazeb byla mezi nimi vybudována spojovací smyčka a židenická spojka. Celý železniční systém se tak stal v průběhu dalších let těžkopádným, chaotickým a byl závažnou překážkou rozvoje města.

A pokud jde o samotné brněnské nádraží: k rozhodnutí, že „Priv. Österr.- ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft“ bude provozovat trať z Brna do České Třebové, patřilo i to, že bude potřeba nového nádraží. Společnost si proto postavila malou nádražní budovu až u ulice Křenové a komická situace byla na světě. Návaznost kolejističky nebyla za dané situace možná, a proto se už v půli čtyřicátých let 19. století začala rýsovat nutnost větší přestavby celého areálu. Obě stávající linie tratí (Vídeň-Brno a Brno-Česká Třebová) byly propojeny v jedno nádraží (pořád ještě ne to, co tam stojí dnes). Stará příčná nádražní budova byla zbourána a nová byla situována souběžně s kolejemi, nicméně stále to byly dvě, byť vzájemně propojené budovy, z nichž každá navíc patřila jiné společnosti (mimochodem, tato správní dvojkojnost se udržela až do konce 1. světové války). V letech 1893 – 1897 si toto rozporuplné brněnské nádraží představovalo své technické zázemí nákladového a uhelného areálu, ale potřeba vyřešit nádraží osobní byla stále naléhavější.

V roce 1902 byla zahájena relativně velkolepá přestavba brněnské nádraží, jejíž základní rysy se dochovaly s většími či menšími úpravami dodnes. Výstavba nové nádražní budovy, kterou projektoval Josef Nebehosteny, byla dokončena v roce 1904. Ale již v témže roce prohlásili železniční a dopravní odborníci, že se nejedná o poslední přestavbu. A budoucnost jim dala za pravdu, protože první potíže se vyskytly v roce 1912, kdy se uvažovalo o elektrifikaci, což si žádalo otevření dalších koridorů na plánované trase Vídeň-Florisdorf-Schrick-Mikulov-Židlochovice-Brno a napojení dalších přípojek s těmi místy, která se zatím nacházela mimo hlavní tahy tratí. Ono totiž

tehdy nebylo technicky možné zakomponovat koleje s elektrickým trolejovým napájením do dosavadní kolejové sítě parní trakce a bylo proto třeba hledat nově vedené trasy, což opět vyvolávalo potřebu dalšího celkového přebudování areálu brněnské nádraží. A tehdy se také poprvé a zatím ještě nesměle vyslovila domněnka, zda to na stávajícím místě (i když se s ním stále ještě počítalo) bude vůbec možné, účelné a rozumné.

Mezitím byl v roce 1904 zahájen provoz po tzv. střelické spojce, která umožnila vjezd osobních vlaků od Střelic do hlavního nádraží mimo Dolní nádraží a v roce 1905 byla dokončena místní dráha Brno - Líšeň, která ovšem nebyla přímo zapojena do železničního uzlu.

V čase válečném se nic zásadního s nádražím nedělo, a tak se vrátíme opět k plánování města, tentokrát již v mladé Československé republice. Jedním z nepříznivých faktorů, který bránil plánovanému rozvoji Brna, bylo to, že město nemělo svoji státní regulační komisi, jež byla např. v Praze utvořena v roce 1920. Brno získalo podobný orgán až k 30. 1. 1923, kdy byl zřízen regulační poradní sbor, avšak bez jakékoliv výkonné moci. Regulační poradní sbor řešil v pravidelných měsíčních zasedáních celou řadu částečných regulací podle okamžité potřeby. Celková bezradná situace ve výstavbě a plánování města přiměla regulační poradní sbor v září roku 1923 k vypsání ideové soutěže na regulaci vnitřního Brna. Byla to první etapa soutěže na celkový ideový plán Velkého Brna a autoři se měli řídit především dopravními a hospodářskými podmínkami města. Důraz byl také kladen na nezasahování do stávajícího historického půdorysu města. Cílem soutěže bylo v první řadě vyřešit přetížený dopravní směr Masarykova – nám. Svobody – Rašínova ulice – Lažanského (Moravské) náměstí a navrhnout novou koncepci přilehlých území, zejména na jihozápadní straně. Podmínky soutěže byly shrnuty do devíti bodů, z nichž se jeden týkal i regulace nádražního území: ředitelství čs. Státních drah předložilo návrh regulace tohoto území, které počítalo se zrušením stávajících nákladových nádraží a s vybudováním ústředního nákladového nádraží na dolním tzv. Rosickém nádraží. Na Wilsonově náměstí (dnešní přednádražní prostor) mělo zůstat jen osobní nádraží rozšířené o nová nástupiště, vestibul a další účelové budovy podél Nádražní

třídý směrem k Heršpicím. Nová, čtyřpatrová budova ředitelství čs. Státních drah měla vzniknout na Palackého (dnešní Benešově) třídě. Přes tento návrh státních drah však mohli soutěžící navrhnout i jiné řešení železničního úseku.

Do soutěže bylo přihláшено celkem osm projektů, byla udělena pouze 3. cena a to projektům „Střed republiky“ Maxe Urbana a Aloise Kubíčka a „Oja“ V. Baira. Neuspokojivé výsledky soutěže ukázaly, že není možné řešit jen vnitřní část města bez návaznosti na jeho širší zázemí. I přes relativní neúspěch však soutěž rozvinula myšlenku odsunutí nádraží. Autoři nejlepšího projektu s názvem „Střed republiky“, Max Urban a Alois Kubíček přinesli jako první námět přeložení nádraží jižním směrem na druhý městský komunikační okruh do míst Rosického nádraží. Zároveň vytvořili od nového nádraží mohutný nádražní bulvár s pohledovou osou na Petrov. Tento návrh byl však podnětný spíše jen v myšlence a chyběla mu ujasněnost celkové koncepce: nerozvíjel jasně komunikační osnovu města a nevyužil dostatečně volný prostor, který by vznikl odsunutím nádraží a jenž by umožňoval rozšíření městského centra. Projekt „Oja“, ačkoliv také počítal s přesunutím nádraží, byl oproti vítěznému návrhu mnohem více konzervativní.

Vzhledem k tomu, že již v roce 1926 byl provozní a stavební stav nádraží a kolejí v Brně nedostatečný, bylo řešení přestavby brněnského železničního centra hodnoceno jako neodkladné. Odsunutí nádraží, jež se přimyká k historickému centru, a vyřešení celé železniční sítě na jihu Brna, se stalo jedním z ústředních motivů další soutěže, která byla vypsána v roce 1926 (1. 10. 1926 – 1. 1. 1928). Do soutěže bylo přihláшено 14 projektů, sedm z nich však bylo z různých důvodů vyloučeno. Pravděpodobně z finančních důvodů nebyla udělena první cena. Na druhém místě se umístil projekt Bohuslava Fuchse, Josefa Peňáze a Františka Sklenáře s názvem „Tangenta“, který spojoval práci architekta, geodeta a inženýra. Autoři vycházeli z dobového předpokladu, že nové větší Brno úměrně svému růstu potřebuje rozšířené centrum se sídly veřejných a kulturních institucí a obchody, ale i nové velké průmyslové podniky apod. Instituce a obchody byly situovány do nového, na pravidelné čtverce rozděleného území nové obchodní čtvrti, které vzniklo odsunutím nádraží asi o 600 metrů

na jih města směrem k nákladnímu Rosickému nádraží a bylo připojeno k historickému jádru širokou třídou. Vítězný návrh nejenže vyřešil rozšíření centra na uvolněné drážní plochy jako organické pokračování městské okružní třídy v tangenciální poloze k historickému městu, ale přehledně spojil nové nádraží jak s výstavištěm, tak s letištěm. Mimo jiné zdůraznil území mezi řekou, Vídeňskou ulicí a železnicí na jihu, které chápal jako rozvolněné linie domů v zeleném prostoru. V této souvislosti jsou zajímavé i ekonomické úvahy. Navrženým odsunutím nádraží by se podle autorů uvolnila velká plocha pro další předpokládaný stavební vývoj města. Jako velký argument odsunutí sloužily i úvahy, podle kterých mělo být odsunutí výrazně ekonomicky výhodnější než rekonstrukce stávajícího nádražního prostoru. Josef Peňáz v publikaci věnované osmdesátinám T.G. Masaryka Budoucí Brno uvedl, že hodnota stávajících nádražních zařízení, které by šly při rekonstrukci využít, je přibližně 48 milionů, zatímco přeložením nádraží se získají pozemky v hodnotě 90 milionů Kč. Při přesunutí nádraží počítá i s „vybudováním několika tisíc automobilových garáží, skladišť a krámů“ pod budoucím nádražím, které mají zvýšit ziskovost celého projektu. Dalším argumentem pak bylo i poukázání na nevhodné komunikační a zastavovací poměry, které by vyvolala pouhá rekonstrukce nádraží.

Nádraží v této soutěži odsunovaly i další autorské kolektivy. M. Kopriva a B. Mráz v projektu s heslem „11“ odsouvají nádraží asi o 700 metrů na jih do rovnoběžné polohy s odpovídající částí okružní třídy přibližně do stejných míst jako autoři „Tangenty“. Motiv tangenty, který je ukončen na břehu Svratky pohledem na část nádražní budovy, se objevuje i v projektu „Rozvoj“ skupiny Jindřicha Kumpošta. S přesunutím nádraží dále počítaly např. projekty s heslem „Pax“, či „Osvozené město“.

Z výsledků celé soutěže byl pak vyvozen závěr, že pro Brno je nejdůležitější přesunout nádraží asi o 600 m jižněji, což bude znamenat výhodnou investici do budoucího rozvoje města. Soutěž tak podle mínění poroty přinesla „...poznatek naprosté nutnosti přeložení nynějšího osobního nádraží... a myšlenkový základ, na němž lze bezpečně dále pracovat“. (Zpráva o výsledku veřejné soutěže na regulační plán města Brna.)

Zástupci ministerstva železnic sdělili 27. listopadu 1929 zástupcům města Brna hlavní směrnice pro konečné řešení brněnské železniční otázky, která respektovala výsledky soutěže z roku 1928. Ministerstvo také slíbilo, že železniční projekt bude dopředu dohodnut s městem, aby vyhovoval jak regulačním, tak i komunikačním zájmům. Město se následně snažilo tuto dohodu uskutečnit v několika jednáních v roce 1931 a 1932, které však nevedly k cíli. Ředitelství státních drah vypracovalo samo návrh tzv. úředního železničního schématu: místo stávajícího osobního nádraží bylo navrženo nové nádraží situované do míst severozápadně od Rosického nádraží. Nádraží mělo sedm nástupišť a dva samostatné tunely pro příchod a odchod cestujících. Hlavní nákladní nádraží bylo situováno mezi novým a Rosickým nádražím na obou stranách řeky Svratky. Pořádací nádraží bylo navrženo podél trati Brno – Břeclav mezi stanicí Horní Heršpice a Modřice. Úřední železniční schéma se však nesetkalo s pochopením regulačního poradního sboru města, ačkoliv se nejvíce blížilo projektu „Tangenta“.

Neujasněnost řešení jižního sektoru města a hospodářská krize vedly v roce 1933 k vypsání nové soutěže, tentokrát na dopravně komunikační plán a náměty k hospodářskému plánu pro zájmovou oblast Velkého Brna (27. 3 – 31. 10. 1933). Soutěžící měli vycházet jak z předloženého úředního železničního schématu ministerstva železnic, tak z náčrtu zastavovacího a komunikačního plánu města, který zpracovala Městská regulační kancelář na základě výsledku předešlé soutěže. Zejména se požadovalo přizpůsobit projekt co nejlépe a co nejúčelněji organismu města, přezkoušet úpravy sítě komunikací a přezkoušet plány zastavění vzhledem k celkové železniční síti. Soutěže se zúčastnilo deset autorských kolektivů a opět nebyla udělena první cena

2. cenu získal návrh, jehož autory byli bývalí protivníci Bohuslav Fuchs, Jindřich Kumpošt a František Sklenář, a který propojoval myšlenky projektů z předešlé soutěže. Porota tento návrh ocenila „za zvláště cenné náměty řešení železničního a pozoruhodné myšlenky pro hospodářský plán města v rámci regionálním“ (J. Peňáz: Vztah železnice k regulaci města Brna. In: Brno a železnice, Brno 1946). Projekt byl, na rozdíl od minulých,

pojat daleko více do hloubky. Autorům se jednalo nejen o komunikační zpřehlednění, ale i o celkovou analýzu brněnské železniční otázky. Vypracovali, kromě regulace k úřednímu řešení, ještě další tři alternativy, které rozebírali z různých hledisek. Analýza úředního železničního projektu vedla k závěru, že případná regulace podle něj by byla pro město příliš nákladná (nové řešení by bylo asi o 20 % levnější). Dalšími variantami byly širěji pojatá rekonstrukce a dostavba stávajícího nádraží, přesun nádraží na místo Rosického nádraží a nakonec varianta „definitivního řešení železniční otázky“. Osobní nádraží je zde posunuto těsně za stávající, s osou proti Masarykově a Palackého třídě. Budova nového nádraží je situována proti výpravní budově o 150 metrů dále jižním směrem. Tak autoři zavrhlí původní myšlenku z předcházejících soutěží přesunout nádraží alespoň o 600 metrů od stávajícího nádraží s tím, že blízkost nádraží je pro město výhodná. Nákladní nádraží je umístěno jižně pod řekou Svratkou. Autoři zdůrazňovali obzvláště finanční nenákladnost projektu a možnost provést celou výstavbu bez rušení provozu a bez prozatímních řešení. Při realizaci úředního železničního projektu autoři předpokládali náklady ve výši 366 mil. Kč, při širěji pojaté rekonstrukci na stávajícím místě 269 mil. Kč, v případě přeložení osobního nádraží na Rosické nádraží by to bylo 263 mil. Kč a náklady na definitivní řešení železniční otázky odhadovali na 275 mil. Kč.

Konečný návrh poroty pak zněl: „Pro budoucí zdárný vývoj města nejsou rozměry a dispozice zvláště dnešního osobního nádraží v Brně postačující. I za předpokladu možné rekonstrukce nádraží v nynější poloze nevyhovovalo by v budoucnosti Wilsonovo náměstí soustředěnému ruchu před výpravní budovou. Je tudíž velmi pravděpodobné, že vývoj města vynutí si přemístění osobního nádraží, jak již konstatovala porota posuzující soutěžní návrhy v roce 1928. Podle nových projektů jest třeba umístit a rozvrhnouti jednotlivé stavby a železniční zařízení účelně a hospodárně nejen pro železniční provoz, ale též pro vitální zájmy obyvatelstva města, ať již jde o otázky připojení nádraží k městu, nebo městských komunikací, či konečně o zastavění ploch a jejich osídlení, jakož i otázky hygienické“ (J. Peňáz: Vztah železnice k regulaci města Brna. In: Brno a železnice. Brno 1946, s. 19).

Pokud porovnáme soutěž ze třicátých let se soutěží předešlou, zjistíme, že se na nich přesně odrážela dobová situace. Z hlediska uměleckého je na první pohled jasné, že soutěž z roku 1926 se přiblížila spíše k ideálním ztvárněním projektů, které měly městu vtisknout specifický charakter, dnes bychom řekli „image města“. Jednotlivé projekty se snažily vytvářet nová charakteristická městská centra – nejen hlavní u nově přeloženého nádraží, ale i lokální na velkoryse zakládaných náměstích, a město vytvářet na principu funkčních, od sebe oddělených zón, jak to požadovala tehdy moderní funkcionalistická teorie. Celkově byli autoři ovlivněni hospodářskou konjunkturou. Ta způsobila nereálné vize o demografickém rozvoji města, jehož stávající kapacita nebude stačit populačnímu nárůstu obyvatel, jistý vliv měl i silný patriotismus, jenž byl podporován i úspěšnou výstavbou soliterních budov a celků moderní architektury (např. výstaviště) a celkovým kulturně-společenským rozvojem města. Projekty se proto nelekaly velkolepých vizí, které počítaly s rozsáhlými přestavbami jednotlivých městských částí a výstavbou nových čtvrtí. Přispěla k tomu i ta okolnost, že Brno mělo oprávněné ambice spočívající v jeho postavení hlavního města Moravy.

Projekty vzešlé z následující soutěže však již byly daleko více realističtější. Nelze se tomu však divit, vystřízlivění přišlo s hospodářskou krizí, která ukázala prozatímní nereálnost velkolepého rozvoje města. Je to například vidět i na řešení železniční otázky obou vítězných návrhů: obě počítají s odsunutou polohou, nicméně první je daleko více ideální a s realitou zachází volně. Proti tomu vítězný návrh z roku 1933, s tzv. definitivním řešením nádraží, působí jako úsporněji promyšlený a jasnější jak v návrhu nádraží a jeho bezprostředního okolí, tak v širší komunikační síti, která je obohacena o druhý městský komunikační okruh.

Ze všech soutěžních návrhů i z konečného rozhodnutí poroty bylo patrné, že současný stav a zvláště rozměry a dispozice osobního nádraží jsou nedostačující. Regenerace jihovýchodní a jižní části města, tolik potřebná pro stejnoměrný rozvoj, vyžadovala v konečném návrhu poroty „...zrušení spojky mezi horním a dolním nádražím, jakož i případné přeložení

železničních tratí v jihovýchodní části města a dále provedení účelných a dostatečně dimenzovaných podjezdů pod železničními tělesy v tomto městském sektoru. Posunutí osobního a nákladového nádraží a jejich oddělení od sebe tak, aby mezi nimi vznikla dostatečně široká objízdná a rozvodná komunikace, na níž by bylo lze navázati příčné uliční spoje s nitřním městem a jižním sektorem města; mimoto má tato komunikace rozvésti dopravu k nákladnímu a částečně i osobnímu nádraží“ (J. Peňáz: Vztah železnice k regulaci města Brna. In: Brno a železnice. Brno 1946, s. 19).

Jak se později ukázalo, zahájení prací na přestavbě železničního uzlu na seřazovacím nádraží v Maloměřicích po roce 1935 nebylo příliš šťastné. Mělo zde dojít k protnutí dosavadní železniční osy severjih novou příčnou osou od severozápadu k jihovýchodu. Tento projekt si vynutil velké zásahy do terénu v podobě zářezů a mohutných násypů. V této době se již železniční problém považoval za problém urbanistický, při kterém se regulační zájmy města braly na stejnou váhu jako zájmy železnice. Proto se všechny přípravné práce setkaly s negativním postojem městských orgánů, které prosazovaly zájmy regulačně komunikačního charakteru. Přesto v roce 1938 prohlásily železniční orgány projekt za „jediný možný“ a navíc „vojensky nezbytný“ (J. Peňáz: Vztah železnice k regulaci města Brna. In: Brno a železnice. Brno 1946, s. 22).

K důsledné realizaci myšlenek regulačních soutěží nedošlo, tj. především nebylo přeloženo nádraží. Plánovaný rozvoj města přerušila druhá světová válka. Jediné, co si vyžadovalo během války urychlené dořešení, byla železnice. Proto městské regulační oddělení v letech 1939 – 1945 opět přemýšlelo nad nedokončeným a chaotickým brněnským uzlem. Blízká poloha nádraží vzhledem k historickému centru se začala považovat za výhodnou. Vzhledem k tomu, že takový projekt nebyl dosud zpracován (snad s výjimkou nepropracovaného námětu Hrušky, Kuby, Brousila a Klegy z roku 1934), začalo regulační oddělení města pracovat na srovnávacím materiálu. Navržena byla rekonstrukce osobního nádraží výstavbou dvou výpravních budov navzájem spojených širokým tunelem pod kolejem. Projekt řešil odlehčení prostoru před nádražím pomocí dvouetážových komunikací a zavedením lokální dopravy na jižní



*Ideová studie hlavního nádraží*



*Ideová studie hlavního nádraží*

část kolejové trasy, která měla napojovat nádraží i na jižní část města. Sem bylo vloženo i autobusové nádraží, jež mělo svým průčelím tvořit severní frontu prostorného náměstí na vnějším komunikačním okruhu.

Problematikou rekonstrukce osobního nádraží se zabývalo v roce 1942 i ředitelství státních drah, které vypracovalo schéma řešení železniční dopravy s uzavřenou cirkulací osobních vlaků. Osobní nádraží umístí poblíž Křídlovické ulice a nákladní před řeku Svratku. Celkově však

město toto řešení považovalo za nepřijatelné. Městská regulační komise vypracovala proto ještě další dispozici osobního nádraží, tentokrát situovaného těsně za dnešním, což by umožnilo asanaci jižních oblastí města a vhodnou regulaci. (Tuto alternativu navrhla již v roce 1933 skupina Fuchse, Kumpošta a Sklenáře v soutěži na dopravně komunikační plán. Myšlenka měla výhody především v možnosti nerušeného provozu nádraží po dobu výstavby nového objektu a v neposlední řadě i v situování nedaleko městského centra.)

Město nakonec považovalo za nejvhodnější umístit nové nádraží jižně od starého, což navazovalo na výsledky soutěže z roku 1933 a zejména na zpracování zhotovené Ing. Sklenářem, které bylo zasláno v roce 1935 Ministerstvu železnic. (V podstatě od této doby se již nikdy neuvážovalo ve výhledech o jiné alternativě.) Korekce se týkala celkového vyznění nádraží, které mělo být sice průběžné, ale vzhledem ke stávající uliční síti mělo být pohledově koncipované jako koncové. Proto měla být zřízena velká nádražní hala napříč kolejemi.

V této fázi článku by bylo užitečné shrnout, co v období 1. republiky v brněnském železničním uzlu skutečně vzniklo. V roce 1927 byla uvedena do provozu tzv. komárovská spojka, která spojuje dodnes vlárskou trať s hlavním nádražím. V roce 1938 byla zahájena výstavba seřadovacího nákladního nádraží v Maloměřicích (ukončena byla v padesátých letech). A konečně v roce 1939 byla zahájena výstavba nové tišnovské trati, jež byla do provozu uvedena v roce 1953.

Po válce se veškerá pozornost a úsilí zaměřily na obnovu poničených částí města, ať se již jednalo o průmysl nebo o bytovou zástavbu. V roce 1945 byl v Brně iniciativou B. Fuchse a J. Kumpošta založen Zemský studijní a plánovací ústav Moravskoslezský, jehož cílem byla soustavná příprava moderních metod územního i regionálního plánování.

První poválečná studie územního rozvoje Brna, kterou tento ústav vydal, byla nazvána Plán regionální obnovy zemského hlavního města Brna. Pozornost ve studii byla soustředěna na tři základní problémy: dopravu, rozšíření zastavěných ploch (především průmyslu) a zezeň (rekreační plochy a hygienický filtr). Klíčem k řešení v té době bylo – kromě vyřešení železniční otázky – přemístění průmyslu na jih města. Plán navrhl rozvoj ve směru severojižním s dalekým přesahem právě na jih a jako určující pro strukturu města výrazně preferoval vybranou dopravní síť.

S novými souvislými plochami průmyslu se počítalo na východ od vídeňské železniční trati po obou stranách řek, což bylo vyvoláno úvahou přemístit sem průmysl z historické zóny ve městě, která byla silně devastována válkou. V silniční dopravě byl navržen ucelený „vnitroměstský okruh“ a soustava radiál, které by napojily město na dálnice na jihu a na

západě a v železniční dopravě bylo nádraží přemístěno dále na jih a byl zjednodušen průjezd městem do jediné společné trasy.

V roce 1950 byly ve Stavoprojektu zahájeny práce na novém územním plánu. Dokončen byl v roce 1952 včetně regulačních plánů některých částí města. Zpracován byl jako směrný podle legislativy po válce a ještě zřetelně navazoval na předválečné tendence. Plán navrhl ucelit město v tradičním území a nezasahoval do rozvoje okrajových obcí s výjimkou Slatiny a jihu, kde byla navržena průmyslová oblast. Město se rozšířilo jen na jih, kam byly soustředěny železniční a průmyslové plochy a kam měl být postupně přeložen závadný průmysl ze zastavěného území města.

Pro dopravní strukturu byl charakteristický důraz na radiálně – okružní systém města. Jeho uzlovým bodem bylo odsunuté nové nádraží, ležící na novém okruhu, systém radiál a jejich navázání na obě dálnice, z nichž jižní byla ještě vedena městem jako městská silnice. Na jihu Brna byl navržen přístav odbočky průplavu Odry – Dunaj a nové letiště u Tuřan.

Další Směrný plán města Brna byl dokončen v roce 1956 Státním projektovým ústavem Stavoprojekt a měl platit po dobu deseti let do vypracování nového plánu. Vznikal již v podmínkách plánovaného hospodářství, ale i v politickém entuziasmu, který vedl k nereálným představám rozvoje města a ani on neprošel schvalovacím řízením. Nicméně důsledně v něm byla řešena zejména doprava. A také zde bylo akceptováno přeložení nádraží na jih. Tento plán byl v letech 1962 – 65 podroben revizi, jejíž hlavní náplní bylo mimo jiné i řešení rychlého rozvoje železniční a silniční dopravy a vzájemné vazby etapové výstavby jejich zařízení, rozvoje městské hromadné dopravy a vazby dálniční sítě na městskou komunikační síť, stejně tak jako zajištění rezervních ploch pro další rozvoj města.

Výsledky této revize pak byly vtěleny do pokynů a podmínek pro zpracování konečného návrhu nového směrného územního plánu. Tento územní plán vznikl již v nově vytvořeném Útvaru hlavního architekta města Brna (ÚHA) pod vedením takových osobností, jakými byli Ing. arch. Zdeněk Chlup, Ing. arch. Jiří Gregorčík, Ing. arch. Zdeněk Kubíček nebo Ing. arch. Josef Škvařil a byl vládou schválen v roce 1970 s platností do roku 1980.



*Přestavba železničního uzlu Brno – pohled od jihovýchodu (ÚPmB 1994)*



*Přestavba železničního uzlu Brno – pohled od západu (ÚPmB 1994)*

Návrh územního plánu výrazně ovlivnil zákon „o ochraně zemědělského půdního fondu“ z roku 1966 č. 56 Sb., který omezil rozvoj města jižním směrem. Z toho důvodu byly rozvojové plochy navrženy v západní, severní a východní okrajové části města.

Dopravní řešení města posílilo založený radiálně-okružní systém: malý okruh byl rozšířen k novému přeloženému nádraží (ulice Opuštěná) a velký městský okruh předložil nové trasy na východě a jihu (ulice Gajdošova a v trase bývalé vlárské trati). Pro železniční nádraží

v nové upřesněné poloze bylo rozhodující, že navržené generální řešení přestavby brněnského železničního uzlu bylo v roce 1970 schváleno společně s orgány železnic i města a byla tak potvrzena koncepce uzlového rozvojového území města, tj. jižního sektoru centrální oblasti města. V řešení MHD byly navrženy podpovrchové úseky tramvaje, umožňující urychlené spojení centra s nádražím, výstavištěm a novými sídlišti na okrajích města.

Bohužel ze všech plánů se uskutečnilo jenom torzo. Vzhledem k politické situaci bylo Brno v těch letech několikrát odsunu-



*Přestavba železničního uzlu Brno – pohled od jihu, detail (ÚPmB 1994)*

to v přidělu státních peněz a z celkové koncepce odsunutého nádraží byl realizován pouze přesun autobusového nádraží Zvonařka, jenž měl přesunu vlakového nádraží předcházet. Ze železničních staveb byla realizována výstavba nákladového průtahu přes Brno-dolní. Silniční síť byla doplněna o propojení ul. Zvonařka s ul. Masnou a dále s ul. Olomouckou.

Další Územní plán města Brna z roku 1982 se zaměřil především na otázky konfliktu potřeb rozvoje města se zájmy ochrany zemědělského a lesního půdního fondu, rozvoj brněnského průmyslu, problematiku technické infrastruktury a ochranu a tvorbu životního prostředí, nicméně i v něm byla opětovně potvrzena myšlenka odsunutého nádraží. Celková koncepce územního rozvoje vycházela ze stanovených zásad nepřekročit trasu dálnice západ–východ na jihu, rozvoj navázat na dosud zastavěné území na západě, severu a východě města a výhledově počítat s rozvojem celoměstského centra směrem na jih, a to v prostoru před nově přeložené nádraží.

Nové společenské podmínky po listopadu 1989 vyvolaly velmi rychle diskusi o dalším rozvoji Brna a tedy i o novém územním plánu města. To automaticky znovu nastolilo otázku přestavby brněnského železničního uzlu, včetně polohy nádraží. Podmínkou jakéhokoliv řešení bylo vyhovět kapacitním a kvalitativním podmínkám současného železničního provozu s možností budoucího rozvoje a s vlastnostmi odpovídajícími náročným evropským parametrům.

České státní dráhy a Ministerstvo dopravy prověřily čtyři základní varianty řešení, které město projednalo v roce 1991. Společná komise ČSD, Ministerstva dopravy a spojů ČR a města doporučila rozhodnutí pro odsun nádraží jižním směrem do míst vedle nového autobusového nádraží do polohy rovnoběžné s ulicí Opuštěnou. Následně byla na přelomu let 1992 a 1993 vyhlášena urbanistická soutěž, která prokázala možnosti rozvoje urbanistické struktury centrální oblasti města ve vazbě na zvolenou dopravní koncepci, především na koncepci přestavby železničního uzlu Brno. Cílem bylo také zpřesnit zadání pro návrh územního plánu rozpracováním prvků, které se v soutěži objevily. Soutěže se zúčastnilo 21 autorových kolektivů. První cena udělena nebyla, zato byly uděleny dvě ceny druhé, z nichž jedna zastavila nové území pravidelnými domovními bloky a druhá varovala novou zástavbu v půdorysných tvarech historického jádra města. A tak se nádraží znovu dostalo do centra urbanistických projektů, jak tomu bylo již dříve.

V roce 1994 byl schválen zatím poslední Územní plán města s nádražím v „odsunuté poloze“, který přinesl i nové pojetí dopravy: kromě přestavby železničního uzlu Brno (ŽUB) byly poprvé zvažovány trasy vysokorychlostních tratí vytyčením jejích koridorů na jižní hranici města. Jejich přivedení do města a zaústění do hlavního nádraží vyžaduje v každém případě přestavbu ŽUB tak, aby byl poskytnut dostatečný kapacitní i kvalita-

tivně vyšší standard. Navržené zrychlené trasy městské hromadné dopravy počítaly s využitím tunelových úseků nejen pod Špilberkem pro spojení se Starým Brnem, ale i ze severu k novému nádraží v podobě námětu tzv. severojižního diametru. Tím se rozumí podzemní trasa nadstandardního dopravního prostředku městské hromadné dopravy budoucnosti. V Územním plánu města Brna je chápána jako prostorová rezerva pro dobu, kdy bude existence severojižního diametru účelná a nezbytná a kdy bude společnost dostatečně bohatá. Je zřejmé, že severojižní diametr technicky koresponduje s přestavbou železničního uzlu Brno a novým nádražím v odsunuté poloze. Jeho realizace však není podmínkou pro přestavbu ŽUB a není tomu ani naopak.

Usnesením č. 457 ze 6. května 2002 vláda České republiky souhlasila s přestavbou železničního uzlu Brno podle Územního plánu statutárního města Brna a dne 4. července 2002 byla uzavřena Smlouva o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu železničního uzlu Brno podle jednotlivých etap. Smlouvu podepsali ministr dopravy a spojů, hejtmán Jihomoravského kraje, primátor města Brna a ředitel Českých drah. Smlouva je závazná i pro nástupce ČD, s. o., stanovené zákonem č. 77/20032, tj. pro České dráhy, a. s. a pro Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci. Byla vypracována etapizace stavby do roku 2015. V roce 2004 byly vypracovány podklady pro územní rozhodnutí a byla zpracována EIA, která se týká vlivu stavby na životní prostředí a která bude v tomto roce předložena Evropské unii pro schválení dotace z tzv. kohezních fondů. Je velmi pravděpodobné, že tyto dotace budou poskytnuty ve výši několika miliard Kč.

*PhDr. Radoslava Cicvářková  
Magistrát města Brna*

#### **Prameny:**

*Zpracováno na základě interních materiálů Ing. arch. Zdeňka Kubíčka, promované historičky Mileny Flodrové, Ing. arch. Jaroslava Josýfka, Ing. Mojmíra Krejčířika, Ing. arch. Dušana Riedla a Mgr. Evy Gregorové.*

*Obrazová dokumentace © Magistrát města Brna*