



Foto: Z. Kolařík

Bourají letité stavby na Plotní ulici

Domy na Plotní ulici začali v závěru října bourat dělníci. Jedná se o součást nulté etapy souboru staveb s označením Tramvaj Plotní. Po ní budou následovat další etapy.

Cílem je do pěti let naprosto změnit dopravu v oblasti ulic Plotní a Dorných, obnova inženýrských sítí a oživení území, které má zásadní význam pro projekt Europoint Brno.

Dorných bude čtyřproudovou komunikací pro individuální dopravu jako vyústění Bratislavské radiály k centru. Po Plotní pak povede tramvaj do Komárova a bude po ní jezdit obslužná doprava. Stavba také umožní vytvoření nového tramvajového spojení do budoucího Jižního centra.

Nultou etapu stavby Tramvaj Plotní schválila před prázdninami Rada města Brna. Podle smlouvy ji má zhotovitel ukončit do poloviny roku 2014. Cena díla je 263 milionů korun.

(ik)

Hospodářská komora podporuje Europoint

„Krajská hospodářská komora jižní Moravy (KHK) plně podporuje modernizaci Železničního uzlu Brno a kompletní rozvoj Jižního centra. Tedy projekt Europoint Brno. Kvalitní dopravní infrastruktura je základem pro rozvoj regionů,“ zdůrazňuje ve svém stanovisku pro tento bulletin KHK. V následujícím textu pak komora upřesňuje důvody své podpory.

Město Brno intenzivně usiluje o dynamický rozvoj ve prospěch svých obyvatel. Z tohoto důvodu je významnou událostí modernizace železničního uzlu. V rámci tohoto projektu se připravuje vytvoření kompletního Jižního centra a jeho jednotlivých rozvojových území – Nové Sady, Trnitá, „nového nádraží“ a Pražákova. Rozvojové území Nové Sady není v dnešní době využito k celospolečenským potřebám. Jedná se o území bývalých uhelných skladů a navazujících skladových areálů. Z tohoto důvodu je zde plánována výstavba objektů sloužících pro bydlení, podnikání, veřejnou správu a služby vedoucí ke kvalitní občanské vybavenosti. Rozvojové území Trnitá propojuje historické jádro města Brna s lokalitou určenou pro komplex dopravních uzlů. Toto území těsně sousedí s Galerii Vaňkovka, která se stala branou do Jižního centra. Lokalita prochází dynamickým rozvojem vedoucím k atraktivnějšímu a lepšímu využití pro bydlení, kulturu a hospodářský

rozvoj města Brna. Nabízí mnoho variant pro uskutečnění podnikatelských záměrů.

Rozvojové území „nového nádraží“ je naprosto stěžejní záležitostí pro celé Jižní centrum. Vybudováním nového vlakového nádraží v těsném sousedství s autobusovým nádražím a rozšířenou sítí linek MHD se město Brno stane důležitým dopravním uzlem ve středoevropském regionu. To umožní městu Brnu využít z toho plynoucí podnikatelsko-ekonomické výhody pro hospodářský rozvoj regionu. Vyplynou z toho též nezanedbatelné sociálně-kulturní příležitosti.

A rozvojové území Pražákova? Díky přesunu vlakového nádraží se docílí možnosti využít lukrativní lokalitu v centru města, na které se v dnešní době rozkládá kolejště, pro rozvoj služeb, sportu a volnočasových aktivit, stravování, maloobchodu a drobné výroby.

V případě úspěšné realizace výstavby nového Jižního centra města Brna a s tím související modernizace železničního uzlu získá město Brno novou, moderní městskou část, která bude nabízet kvalitní bydlení, špičkové možnosti pro rozvoj podnikání a v neposlední řadě různorodé příležitosti pro volnočasové aktivity.

Zdroj: Krajská hospodářská komora jižní Moravy

SOUTĚŽ PRO ČTENÁŘE

Z jakého prostředku byl pořízen snímek na titulní straně tohoto bulletinu?

- Z dvoumístného letadla
- Z dálkově řízeného vrtulníku
- Z balonu
- Z dvoumístného vrtulníku

Odpověď můžete s uvedením svého jména i Vy zaslat na e-mail: europointbrno@brno.cz. Prvních třicet autorů správných odpovědí získá pánský deštník, tričko a čepici s logem Europoint Brno. Každý z nich bude vyrozuměn o způsobu předání těchto předmětů.

Nápovědu o způsobu pořízení fotografie najdete na www.europointbrno.cz.

Vydává:

Statutární město Brno
Dominikánské nám. 1, 601 67 Brno

Sestavil: Mgr. Ivo Klemes

tel.: 542 172 272
e-mail: klemes.ivo@brno.cz



Foto: MMB - SkyCam

Dvě podoby Jižního centra

Mezi historickým středem Brna a Opuštěnou ulicí má Jižní centrum dvě podoby. Východní část pulzuje životem. Denně jí procházejí desetitisíce lidí a dlouhé řadě obyvatel města i jeho okolí poskytuje pracovní příležitosti. Západní část čeká na své využití. Zatím na pozemcích vládne neudržovaná náletová zeleň. Přitom touto plochou má v budoucnu vést i část bulváru, který bude začínat pod Petrovem a bude směřovat k novému vlakovému nádraží a poté k Heršpické.

Ulice Opuštěná, Trnitá, Uhelna, Zvonařka, Košťálova, Rosická, Dorných i Plotní se s postupem doby změni v atraktivní místa. Přibu-

dou i další ulice, které zatím nemají jména, stejně jako například zmíněný bulvár.

Výstavba Jižního centra a modernizace brněnského železničního uzlu jsou součástí projektu Europoint Brno, o jehož aktuálním vývoji informuje tento v pořadí již šestý bulletin s názvem Brno staví nové město. Průběžné zprávy o vývoji projektu jsou mimo jiné k dispozici i na www.europointbrno.cz a zájemci o něm mohou získat přehled od začátku příštího roku také v informační kanceláři na Běhounské ulici 17, kam se přestěhovala z hlavního nádraží.

(ik)



Vážení čtenáři,

označení Jižní centrum vzniklo začátkem devadesátých let. V podstatě jako pracovní, a to pro část katastrálního území Trnitá, kde tehdy doznívala výroba ve velkých průmyslových provozech a současně byly i volné plochy. Územní plán navr-

hl tuto část Brna zcela přestavět na novou městskou čtvrť rozšiřující historické jádro. V dalším období prodělala Česká republika zásadní politické i ekonomické změny. Hospodářství se i v našem městě naprosto změnilo. Neefektivní provozy v tržním hospodářství nemohly obstát, takže svou činnost zcela skončila i řada průmyslových provozů na jihu Brna.

Vývoj Jižního centra však pokračoval. Zásadně jej ovlivnily restituční, které se nepochybně pokusily zmírnit necitlivé zásahy předlistopadového režimu. Na druhé straně však současně zkomplikovaly a prodloužily vývoj směřující k urovnání vlastnických vztahů v oblasti Jižního centra, aby se v něm mohly začít stavět plnohodnotné objekty, které by sloužily veřejnosti a zároveň nabídly Brňanům pracovní příležitosti. Což se nyní začíná dařit.

Jižní centrum nelze brát jako ostrov v rámci Brna. Je to území, které stále víc a víc ovlivňuje celé naše město. Denně jím proudí desetitisíce lidí, mnoho Brňanů zde našlo své pracovní uplatnění a hlavně se zde připravují další stavební akce, které zlepšují kvalitu života Brna a jeho centra.

Netvrdím, že v budoucnu se bude toto území jmenovat Jižní centrum. Může to být třeba Nová Zvonařka, Trnitá a podobně. Mým úkolem jako staronového primátora však je prosadit, aby toto území bylo důstojnou částí města. To znamená, aby v první řadě mělo kvalitní hromadnou dopravu a odpovídající množství parkovacích ploch. A také, aby zde byl vybudován kvalitní dopravní uzel, jehož základem by byl moderní železniční průjezd Brnem s naprosto novým nádražím v tzv. odsunuté poloze, které by sloužilo budoucím generacím k jejich plné spokojenosti.

Roman Onderka
primátor města Brna



Budoucí bulvár od nového nádraží pod Petrov.

Bulvár bude vizitkou města

Těžištěm koncepce nového Jižního centra, související s přemístěním nádraží do odsunuté polohy, je vytvoření nového městského bulváru, který má všechny předpoklady stát se novým městotvorným fenoménem tohoto území.

Je situován tak, aby byla využita osa spojující nové prostory železničního nádraží s dominantou historického centra – katedrálou svatého Petra a Pavla. Osa může být zvýrazněna i dominantní budovou nového nádraží. Bulvár také vhodně propojí prostory nového nádraží s historickým centrem města.

Při navržené šířce 50 metrů umožní umístění kapacitní městské hromadné dopravy – tramvajové trati v ose bulváru, oboustranných vozovek s podélným parkováním především pro místní obsluhu a pásů zeleně se čtyřřadým stromořadím umístěným jak mezi tramvajovým tělesem a vozovkami, tak

mezi vozovkami a chodníkem. Chodníky v šířce 4,5 metru umožní umístění městského mobiliáře a předzahrádek u zařízení v parteru budov a vytvoří tak podmínky pro aktivní pobyt v městském prostředí podpořený další nabídkou služeb v městském parteru. Budovy po obou stranách bulváru budou nabízet širokou paletu využití – služby, stravování, ubytování, kancelářské prostory i bydlení. Obchodní parter, který je podmínkou, ztraktivní tato místa nejenom pěším návštěvníkům na cestě k nádraží, ale všem, kteří budou využívat tento reprezentativní nástup do navazujících prostor Jižního centra. Bulvár, tak jak je navržen, bude vizitkou města a jeho velkorysé řešení přispěje k větší konkurenceschopnosti i ratingu města Brna.

Ing. arch. Radovan Herzán
Odbor územního plánování a rozvoje MMB



Nabídka pro developery

Nezastavěné plochy kolem ulic Opuštěné, Uhelné a Trnité jsou z velké části pokryté hustým porostem včetně náletových dřevin. Přitom se pozemky v tomto území nachází jen několik set metrů od historického centra Brna. Byl by hřích nenajít pro ně důstojnější využití, zvláště proto, že jsou součástí nově vznikající čtvrti, tzv. Jižního centra.

Brno již v této lokalitě vlastní velkou část pozemků. Jejich majitelem je městská akciová společnost JIŽNÍ CENTRUM BRNO (JCB), která letos vypsal nabídkovou řízení pro developery na dvě velmi atraktivní území.

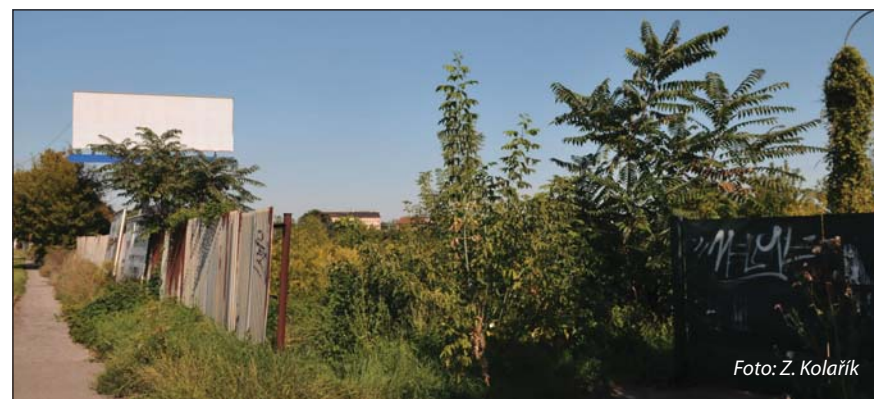
První nabídku na využití pozemků o celkové výměře 3 100 čtverečních metrů u křižovatky budoucího bulváru a ulice Opuštěné vyhlásila v polovině roku. Cílem je, aby zde vznikl v souladu s územním plánem kvalitní a architektonicky přitažlivý objekt. Uzávěrka byla 13. srpna. Podklady si vyzvedly čtyři firmy, z nichž dvě předložily své nabídky. Nyní se jedná se zájemci o možné budoucí podobě budovy a dalších podmínkách případného prodeje. Přízemí by mělo být využito především pro obchody a služby, v dalších poschodích jsou plánovány kanceláře a byty s tím, že by objekt mohl mít některá ustupu-

jící podlaží s dispozicí orientovanou do vnitrobloku, což by zajistilo snížení hluku z ulice na naprosté minimum.

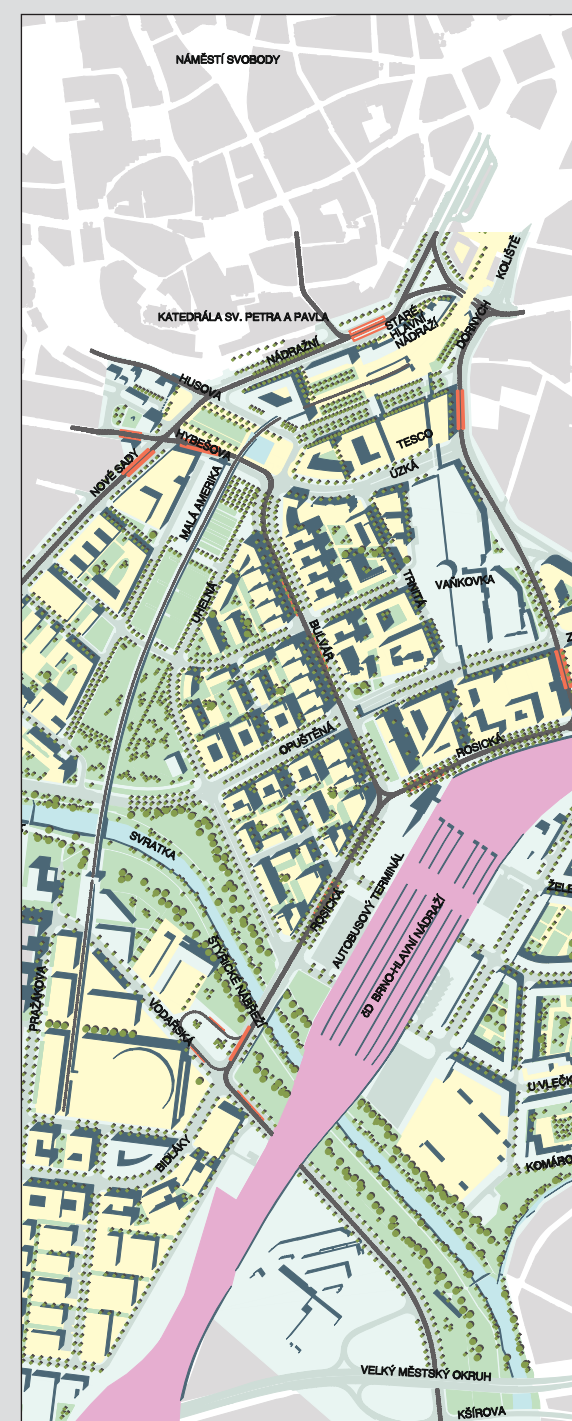
Právně je možno ošetřit celý proces nabytí pozemků například tak, že by zájemce uzavřel s JCB nejprve smlouvu o smlouvě budoucí, jejíž podmínkou by bylo získání stavebního povolení, teprve následně by mohlo dojít k uzavření kupní smlouvy. Tím by bylo zaručeno, že si město Brno prostřednictvím své společnosti udrží maximální kontrolu nad budoucí podobou projektu, který musí zapadat do celkového výrazu této části rozšiřujícího se centra Brna.

JCB vypsal na podzim za obdobných podmínek i druhé nabídkové řízení na pozemky o celkové výměře zhruba 6 900 čtverečních metrů mezi ulicemi Trnitá a Opuštěná v bezprostřední blízkosti komplexu Trinita a Galerie Vaňkovka. Opět zde dle územního plánu připadají v úvahu byty, prostory obchodu, služeb a administrativy, a samozřejmě také parkování. Hodnotící komise se bude zabývat předloženými návrhy s tím, že vlastní stavba by se mohla v případě výběru investora uskutečnit v příštím nebo přespříštím roce.

Ivo Klemes
Kancelář primátora města Brno
Zpracováno s přispěním JIŽNÍHO CENTRA BRNO



Neudržovaná náletová zeleň v Jižním centru. I tyto parcely čekají na proměnu.



Připravované rozvojové území Europointu Brno, který zahrnuje Jižní centrum a část nového železničního uzlu.

Jižní centrum: náletová zeleň, pronájmy i pulzující život

Jižní centrum i s navazujícími rozvojovými plochami zabírá téměř dvě stě hektarů. Část pozemků je i přes blízkost historického středu města opuštěná a nevyužívaná. Pro další část území jsou charakteristické pronájmy nemovitostí, z nichž asi nejvíce pozornosti přitahují pozemky s autobazary. Optimismus vzbuzuje ta část Jižního centra, kde především zásluhou Galerie Vaňkovka a komplexu Trinita pulzuje život.

Ulice Opuštěná rozděluje území Jižního centra na severní a jižní část. A právě vývoj vlastnických vztahů v jeho jižní části zásadně pokro-

čil. Kdo zde vlastní parcely? Devadesát tisíc čtverečních metrů mezi ulicemi Opuštěnou a Rosickou, železniční tratí nákladového průtahu a řekou Svratkou patří městu Brnu a jeho akciové společnosti JIŽNÍ CENTRUM BRNO (JCB). Navazující plochy jsou ve vlastnictví společnosti Aupark Brno, ČSAD Brno Holding a Českých drah.

Po majetkové stránce je tedy toto území z větší části připraveno k dalšímu využití, tedy ke své proměně. Nevzhledné budovy na ulicích Rosické a Košťálově byly zbourány v závěru loňského roku, aby zde vznikl prostor pro budoucí městskou infrastrukturu. JCB nyní připravuje demolici skleníků a dalších staveb v bývalém zahradnickém areálu Importflora a rekultivaci pozemků od Svratky směrem na vý-

chod. Společnost Aupark Brno hodlá stavět jižně od ulice Opuštěné obchodní a administrativní komplex.

Vlastníky větších nezastavěných pozemků severně od ulice Opuštěné jsou kromě Brna a jeho společnosti také stát, Jihomoravský kraj, akciové společnosti Getonix a Randora a rovněž v poměrně menší míře fyzické osoby. Cílem města je především získat pozemky pro komunikace a další městskou infrastrukturu, což se JCB postupně daří. Není to však vždy jednoduché. Například jednání o relativně malém pozemku o výměře 1 423 čtverečních metrů, který protíná bloky určené k výstavbě a plánovanou komunikaci spojující ulice Uhelnou a Trnitou, se dlouho vlekla. Tento „proužek“ vlastnila dříve desítky spoluvlastníků, zejména fyzických osob. Mnoho let trvalo vypořá-

dání restitučních a dědických nároků k této parcele. V současnosti ji vlastní společně s JCB již pouze stát a jedna fyzická osoba. JCB má smluvně zajištěno její získání do svého majetku. Přitom město Brno potřebuje jen její malou část, aby zde bylo možno postavit komunikaci propojující ulici Uhelnou, Trnitou a budoucí bulvár.

Nejvíce navštěvovanou částí Jižního centra je bývalý průmyslový areál Vaňkovka. Proudí sem denně desetitisíce lidí. Tato lokalita se tak stala vstupní branou do vznikajícího Jižního centra. Součástí areálu vedle obchodní galerie je i bývalá administrativní budova se strojírnou patřící městské firmě JCB, která zajistila jejich opravu a rekonstrukci a strojírnu nyní pronajímá WANNIECK GALLERY.

(ik)

Obdobné zařízení slouží ve Francii

Odborníci při projektování retenční nádrže mezi centrem Brna a Komárovem na Jeneweinově ulici museli řešit řadu problémů, museli stanovit optimální velikost retenční nádrže s ohledem na dešťové srážky v oblasti Brna, současnou situaci města a jeho budoucí vývoj. Vyhodnotili veškeré údaje, provedli nespočet výpočtů a mimo jiné také sestavili zmenšený fyzikální model nádrže, aby vše ověřili.

Jak optimálně upravit stav, kdy je kmenová stoka B před Komárovem hydraulicky seškrčená dvou-ramenným potrubím, tedy shybkou, která překonává Svitavský náhon? Jaké jsou vazby „béčka“ na další kmenové stoky? Jak bude reagovat samotná retenční nádrž na jednotné stokové síti, která neodděluje dešťovou a odpadní vodu města? Jak nádrž postavit, aby pořádně sloužila? Tedy zadržovala příval splašků při deštích, částečně je čistila, postupně je dál pouštěla do stoky B směrem na čističku v Modřicích a jen v krizových situacích čistá voda přepadávala do Svitavského náhonu a do Svatky. A konečně jak bude retenční nádrž reagovat při povodňové situaci?

Odborníci využili také poznatku ze zahraničí. Například ve francouzském Bordeaux již slouží podobně koncipovaná retenční nádrž. S jedním rozdílem. Francouzská má objem 40 000 krychlových metrů. Brněnská na Jeneweinově pak „jen“ 8 600 m³. Retenční nádrž není tedy pilotním projektem. V zahraničí je její provoz již ověřen. Jedná se o stavbu pečlivě připravovanou.

Projekt nádrže a zajištění její funkce neobsahuje žádná výjimečná nebo technicky abnormální řešení či složitá technologická zařízení. To má zásadní význam pro budoucnost, neboť k zajišťování běžného provozu nebude zapotřebí komplikovaného servisu, údržba a obsluha bude prováděna na základě schváleného provozního řádu.

(jk)



Fyzikální model retenční nádrže, kterou město postaví v jižní části Brna.

Retenční nádrž na jihu zásadně pomůže Brnu

Brno roste, vyvíjí se a rozvíjí. Ke své existenci mimo jiné potřebuje kvalitní městskou kanalizaci, tedy stokovou síť. Dokument Strategie pro Brno však současnou městskou kanalizaci charakterizuje jako kapacitně přetíženou a opotřebovanou. „Zhruba 25 procent stokové sítě je v havarijním stavu a vyžaduje rekonstrukce. Tato situace se v mnoha případech stává překážkou dalšího rozvoje města,“ uvádí doslova.

Město se svažuje směrem k jihu. Stejným směrem míří i kmenové stoky. Brno jich má šest pojmenovaných písmeny od A do F a čtyři označené písmenem a římskou číslicí, například AI. Celkem deset kmenových stok tvoří páteř stokové sítě odvádějící odpadní vody z nemovitostí a z veřejných prostranství do městské čistírny v Modřicích.

Brno si v průběhu let 2007–2009 nechalo zpracovat nový Generel odvodnění města Brna, který řeší odvodnění komplexně s vazbou na vodní toky a na čistírnu odpadních vod. Generel navrhuje nutné rekonstrukce a do- stavby stávající kanalizační sítě. Klade důraz na požadavky při nakládání s dešťovými vodami a samostatně řeší ochranu města před povodněmi.

V rámci prací na generelu odvodnění měření potvrdila, že město je významným znečišťovatelem vodních toků protékajících městem. Vzhledem k tomu, že Brno se chce dále rozvíjet, je nutné řešit kanalizační síť i z hlediska znečištění vody v tocích. Znečištění se dostává do vodních toků při dešťových událostech z jednotné

kanalizace přes odlehčovací komory. Odlehčovací komory jsou objekty, které umožňují přepadnutí směsi odpadní a dešťové vody při dešťových událostech.

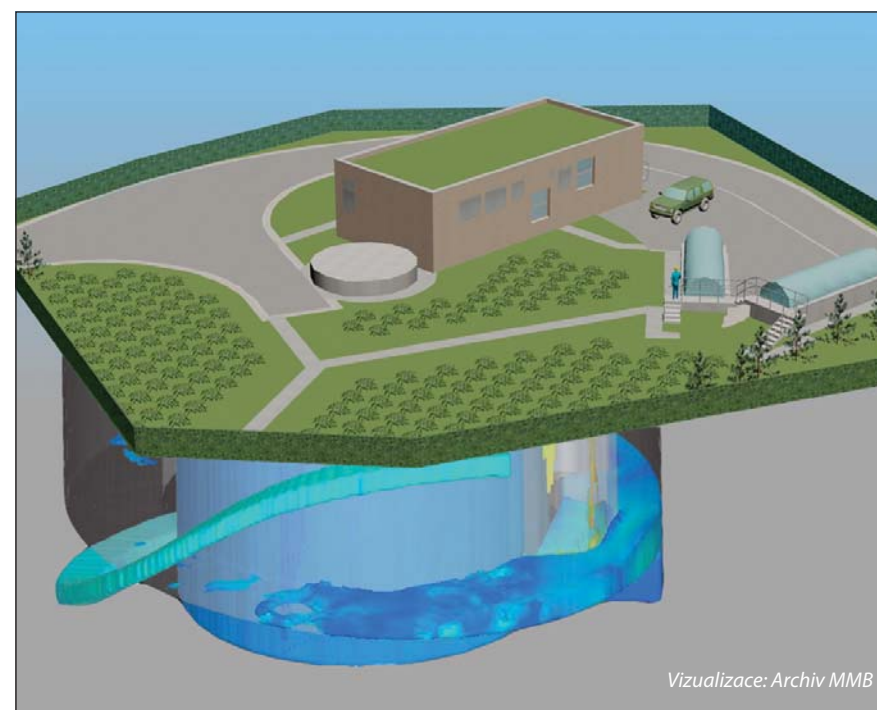
Generel odvodnění navrhuje opatření pro celkové zlepšení stavu čistoty ve vodních tocích a zároveň sleduje záměr zajistit další rozvoj města. Již v roce 2003 přijalo brněnské zastupitelstvo strategii ochrany čistoty vodních toků vybudováním retenčních nádrží na kmenových stokách jednotné kanalizační soustavy. Retenční nádrže jsou podzemní uzavřené objekty, které jsou vybaveny potřebným zařízením na přečerpávání odpadní vody zpátky do kanalizace po odeznění hlavního dešťového přívalu.

Jako velmi významná z hlediska rozvoje města byla generelem odvodnění vyhodnocena i retenční nádrž na kmenové stoce B při ulici Jeneweinova. Stoka B prochází řadou městských částí a bude sloužit i strategickému projektu Europoint Brno, který spočívá v přestavbě brněnského železničního uzlu a výstavbě Jižního centra.

Pokud by nebyla postavena retenční nádrž u Jeneweinovy ulice, Jižní centrum stejně jako některé další části Brna by se nemohly dále rozvíjet. Výstavba této retenční nádrže zásadním způsobem pomůže zlepšit stav čistoty vody ve Svatce a umožní, aby nebyla výstavba v souvislosti významné části Brna omezována.

Podle provedených hodnocení omezuje slabší úroveň vodohospodářské infrastruktury rozvoj Brna. Již zmíněná Strategie pro Brno tento stav charakterizuje takto: „Nové plochy pro bydlení a rekreaci, revitalizace brownfields (opuštěných průmyslových areálů – pozn. red.) a pro podnikání není možné realizovat bez zvýšené kapacity stávajícího systému odkanalizování a hospodaření s narůstajícím množstvím dešťových vod. V současnosti je podmíněn jakýkoli rozvoj města Brna investicemi do systému odvodnění území.“ Město Brno musí průběžně hledat dostatek investic pro zlepšení situace při nakládání s odpadními a dešťovými vodami.

(ik)



Vizualizace: Archiv MMB

Na povrchu nad budoucí retenční nádrží bude menší objekt a hlavně zeleň.

Stavba pro životní prostředí a pro rozvoj města

Brno se tedy připravuje na stavbu retenční nádrže. Podle již hotového projektu vybere v závěru letošního roku zhotovitele, tedy firmu, která toto dílo vybuduje.

Retenční nádrž jako součást kanalizačního systému umožní mimo jiné postavit plánované objekty nejen ve vznikajícím Jižním centru, ale realizace této nádrže otevírá možnosti výstavby v Žabovřeskách, v Komíně a její vliv zasahuje až do Bystrce.

Po dokončení stavby vznikne tam, kde je umístěna, upravený a ozeleněný prostor, který je sice nutné z bezpečnostních důvodů částečně oplotit, ale svým charakterem ani provozem nebude nijak obtěžovat okolí a bude fungovat nadále tak jak doposud, a to včetně cyklostezky a cest pro pěší.

V oblasti Jeneweinovy ulice bude postavena retenční nádrž o objemu 8 600 krychlových metrů. Bude zachycovat výkyvy v kanalizaci na patnáct kilometrů dlouhé kmenové stoce B, která lemuje v Brně levý břeh řeky Svatky. Vodu však nejen zachytí, ale oddělí její nejšpinavější část od poměrně čisté.

Podle dlouhodobého sledování v Brně pořádně zaprší v průměru pětaosmdesátkrát za rok. Na jihu Brna při větších deštích přetéká jednatřicetkrát ročně

voda či chcete-li splašky z kmenové stoky B do Svatky a do Staré Podávky či Svitavského náhonu. Voda sice postupně odtéče, nečistoty však zůstávají v korytech a životní prostředí tak trpí.

Po postavení retenční nádrže bude přetékat v tomto místě do Svatky vodní masa ze stoky jen při největších deštích. Pokud vycházíme z dlouhodobých přehledů srážek tak sedmkrát ročně. Ve srovnání se současnou situací s jedním zásadním rozdílem. Do zmíněného náhonu a řeky bude přepadat místo „klasické“ kanalizační směsi podstatně čistší voda.

Retenční nádrž Jeneweinova je navržena jako podzemní objekt hluboký dvacet metrů. Skládá se z vnitřní a vnější části o objemech 4 000 a 4 600 m³. Jak bude systém pracovat? Během větších srážek, kdy se ve kmenové stoce B se zvýší objem dešťových vod, začne tato vodní masa přepadávat do vnitřní nádrže. Voda začne rotovat. Největší znečištění se bude točit ve středu nádrže, odkud jej bude technika odčerpávat do kmenové stoky B. Další voda bude přepadávat do vnější nádrže, odkud ji budou po skončení srážek čerpadla čerpat také do kmenové stoky stoky B.

Ivo Klemeš
Kancelář primátora města Brna
s přispěním Odboru investičního a Odboru územního plánování a rozvoje MMB
a Brněnských komunikací

Nad podzemní nádrží bude i zeleň

Retenční nádrž Jeneweinova zamezí přetékání splašků ze strategické součásti brněnské kanalizace, tedy z kmenové stoky B do řeky Svatky, Svitavského náhonu a Staré Ponávky. Nečistoty z kanalizace nebudou zanášet koryta těchto toků. A samotná retenční nádrž je projektovaná tak, aby její provoz nejen nepoškodil kvalitu bydlení v této části, ale aby tam vznikl park.

Nádrž je totiž umístěna v podzemí. Na povrchu bude pouze malý provozní objekt a kolemjdoucí bude vidět také lapáky písku umístěné nad potrubím vedoucím k nádrži. Z bezpečnostních důvodů budou tyto malé stavby oploceny. Kolem však bude parková zeleň. Kontrastuje to tak se stávajícím stavem, neboť dlouhé roky tento prostor znehodnocovaly letité garáže a další zanedbané objekty.

Vlastní provoz nádrže pak v žádném případě nebude poškozovat kvalitu života obyvatel této části města. Představte si jeden z osmi desítek dešťových přívalů, které podle dlouhodobých sledování spadnou na Brno. Směs splašků z kanalizace a vody z nebes začne plnit mimo jiné také kmenovou kanalizační stoku B. Retenční nádrž v kritickém období splní svou funkci, tedy vodu zachytí, začne ji čistit, odborníci uvádějí pojem „předčistí“, a postupně ji pustí do stoky B směrem na čističku v Modřicích.

Čerpadla jsou navržena tak, že obsah retenční nádrže v Jeneweinově se do osmi hodin po skončení dešťové události vyprázdní. Pak nastane čištění nádrže. Na její stěny a dno začne proudit z trysek voda, která dosud byla ve speciálním zásobníku. Jeho objem je uzpůsoben na dvě oplachování. Poté je možné opět napustit tento zásobník z vodovodní přípojky a oplachování opakovat. Po těchto úkonech je nádrž vyčištěna a připravena na další dešťovou událost.

(ik)



Foto: Z. Kolářik

Současný nepořádek, tedy garáže na budoucím staveništi retenční nádrže.

Přestavba železničního uzlu v datech

■ 1992

Stanovena východiska pro přestavbu uzlu: devět variant řešení polohy nádraží. Mezinárodní expertíza k nádraží: nejvhodnější je odsunutá poloha.

■ 1994

Zastupitelstvo Brna schválilo územní plán města s nádražím v odsunuté poloze.

■ 1997–1998

Podrobná dopravně-urbanistická studie potvrdila odsunutou polohu nádraží.

■ 2002

6. 5. Vláda schválila přestavbu uzlu s nádražím v odsunuté poloze.

■ 2003–2005

Zpracování odborných studií k přestavbě uzlu, včetně posouzení vlivu na životní prostředí.

■ 2004

9. 10. Referendum o poloze nádraží nebylo závazné pro nízkou účast voličů (27,9 %).

■ 2006

Stavební úřad vydal územní rozhodnutí o přestavbě uzlu.

■ 2007–2010

Vybudování 1. části odstavného nádraží, úvodu pro přestavbu brněnského uzlu.

■ 2008

Projekční práce na dokumentacích pro stavební povolení.

Soud zrušil územní rozhodnutí o přestavbě uzlu a vrátil je k novému projednání.

■ 2010

9. 7. Stavební úřad vydal nové územní rozhodnutí o přestavbě uzlu. Není pravomocné. Odvolání podalo 23 občanů a pět právnických osob. Projednává je II. instance. Pokud vydá pravomocné rozhodnutí, může investor požádat o stavební povolení. 26. 9. Vláda schválila rozpočet SFDI pro r. 2011. Přestavba uzlu v něm není zahrnuta.

Financování projekčních prací je zajištěno, takže pokračují.

(ik)

V rozpočtu státního fondu není zahrnut uzel v Brně

Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na rok 2011 schválila v závěru září vláda České republiky s tím, že přestavba brněnského železničního uzlu v něm není zahrnuta. Návrh rozpočtu fondu předložila vláda spolu s návrhem státního rozpočtu Poslanecké sněmovně. Zastupitelský sbor je má projednat do konce letošního roku.

Finance pro projekční práce na přestavbu uzlu našťestí v seznamu SFDI jsou, takže alespoň takto může pokračovat příprava celého díla.

V rámci škrťů současné vlády není nic snadnějšího než dát zamítavé stanovisko pro financování přestavby brněnského uzlu. Tato rozsáhlá stavební akce s náklady 20,4 miliardy korun nemá totiž pravomocné územní rozhodnutí. Státní rozpočet tvoří zásadní pilíř plánovaných či předpokládaných financí pro tuto akci. Další neméně významný objem prostředků by měl přijít z unijních fondů a finančně se mají na přeměně uzlu podílet také město Brno a Jihomoravský kraj.

Dvacet miliard pro přestavbu uzlu je nepochybně velká částka. Pro představu o nákladech na dopravní stavby je vhodné uvést, že v závěru září otevřený silniční obchvat na jihozápadním okraji Prahy v délce 23 kilometrů stál 18 miliard korun bez DPH, Královopolské tunely v Brně mají rozpočet zhruba 8,1 miliardy a v květnu letošního roku dostavěná první část první etapy odstavného nádraží má hodnotu přesahující tři miliardy.

Brno má z hlediska silniční i železniční dopravy v rámci střední Evropy strategickou polohu. Průjezd železničním uzlem je však špatný. Železniční trať většinou stavěná v devatenáctém století vytvořily spletenec tras, a hlavně neumožňují vlakům jet rychlostí odpovídající potřebám 21. století. Brno má nádraží s výpravní budovou postavenou na začátku dvacátého století. Potřebuje kvalitní nádraží s rovnými nástupišti o délce 400 metrů, s bezbariérovými přístupy pro cestující, s parkovišti a s napojením na další druhy hromadné dopravy.

První vlak přijel do Brna v červenci roku 1839. Před téměř sto lety vznikla myšlenka sjednocení systému kolejí a vytvoření jednoho průjezdu Brnem. V devadesátých letech minulého století se začala hledat konkrétní cesta k rozpletení brněnského železničního uzlu. Vývoj je ve zkratce uveden v přehledu v levé části stránky.

Pro aktuální stav této akce je důležité, že na jaře letošního roku podaly státní organizace Správa železniční dopravní cesty a město Brno zastoupené svou akciovou společností Brněnské komunikace žádost stavebnímu úřadu Brno-střed o vydání územního rozhodnutí. V pořadí již druhého. Pokud nabude právní moci, mohou investoři požádat o stavební povolení. A především jednat o financích ze státního rozpočtu pro tuto stavbu.

Ivo Klemes

Kancelář primátora města Brna



Věda a výzkum potřebují i kvalitní dopravní spojení



Brno se má do budoucna stát centrem výzkumu a vývoje České republiky. Zdá se, že to není přehnané tvrzení vzhledem k počtu výzkumných a vývojových center, do nichž již plynou nebo budou plynout finanční prostředky z evropských strukturálních fondů, zejména v rámci Operačního programu „Výzkum a vývoj pro inovace“. Jako další argument lze použít i skutečnost, že poměr počtu vysokoškoláků studujících na brněnských vysokých školách ku počtu stálých obyvatel města je jednoznačně nejvyšší ze všech měst v republice.

Lze však tuto vizi jakéhosi českého „Silicon Valley“ dotáhnout k realizaci bez příslušné infrastruktury, zejména bezproblémového spojení se světem? Hluboko v paměti mám zakotvené vzpomínky na spolupráci s někdejším Státním výzkumným ústavem pro stavbu strojů v Praze-Běchovicích. Tento ústav byl součástí jakéhosi „Hvězdné

ho městečka“, v němž pracovaly stovky výzkumníků z celé Prahy. Spojení? Hrůza! Desítky autobusů vozily lidi do práce jednou denně tam a zpět. To ovšem bylo ještě v době, kdy český výzkum od světového oddělovala železná opona. Jednalo se tedy o jakýsi izolovaný „mikrosvět“. Jenomže pokud mají být dnes budovaná centra jako CEITEC, ICRC, NETME a další skutečně konkurenceschopná, je nezbytné vědce a výzkumníky nejen do Brna přilákat, ale zajistit jim i potřebný komfort, aby jim to zkrátka stálo za to.

A jak na tom jsme? O pravidelném leteckém spojení se světem se nedá mluvit. Dobře, budme realisty. Ve Vídni je rozhodně větší a frekventovanější letiště než v Praze, které nám ono spojení se světem zajišťují (navíc se tak vyhneme nevyzpytatelnému spojení po dálnici D1). I z Vídne se však musíme do Brna rychle a pružně dopravit. Z bližších měst okolních zemí může být železniční doprava i rychlejší než letecká. Ale jak ji zajistit s existujícím nádražím? Už se mi stalo několikrát, že kolegové ze zahraničí velmi vážili, zda s námi spolupracovat, když si na miskou vah položili tento problém. Myslím si, že věci se mají dělat buď pořádně, nebo vůbec. Kvalitní výzkum a vývoj bez kvalitního spojení se světem není v dnešní době možný. Když se tedy investují peníze do výzkumných a vývojových center, musí se investovat i do dopravní infrastruktury. Jinak se ty velké „výzkumné investice“ hodně znehodnotí.

prof. Ing. Petr Stehlík, CSc.

vedoucí projektu NETME Centre

(Centra nových technologií pro strojírenství)

www.netme.cz

Přestavět stávající nádraží: rána životnímu prostředí

Hlavním cílem připravované investice pod názvem Přestavba železničního uzlu Brno, vyplývajícím především ze snahy o naplnění mezinárodních dohod, je vybudování průjezdu městem Brnem. Mezinárodní dohody mají za úkol zrychlení a zvýšení komfortu přepravy osob a zboží v rámci tranzitních koridorů procházejících Českou republikou. Stavba propojí v minulosti k hranici města modernizované úseky tratí od České Třebové a Břeclavi. Na tomto průjezdu je potom navrženo moderní nové osobní nádraží. Na polohu osobního nádraží ve městě Brně se v minulých desetiletích zpracovávala celá řada studií, které doporučovaly výstavbu nádraží v nové poloze. Tyto studie zohledňovaly narůstající dopravu, finanční náročnost, vlastní technické řešení, životní prostředí a dopad na území. Výsledkem tedy bylo zapracování průjezdu a nové polohy nádraží do územního plánu tak, aby byl umožněn rozvoj celého území města, zejména jeho jižní části.

Jedno srovnání. Staré autobusové nádraží u hotelu Grand slouží v současné době pouze zájezdovým autobusům a některým soukromým autobusovým dopravcům. Těžko si lze představit, že by v současné době z tohoto autobusového nádraží jezdily ještě všechny autobusové spoje, které nyní jezdí na Zvonu.

Životní prostředí v oblasti starého autobusového nádraží by se ocitlo v katastrofálním stavu. Neustálý hluk, výfukové plyny, nedostatek parkovacích míst, nedostatek stání pro autobusy a mezi tím proudy cestujících by v dopravních špičkách způsobovaly totální kolaps.

A přesně taková situace by nastala, kdyby se nové nádraží postavilo v místě stávajícího. Malý prostor ohraničený na jedné straně historickým centrem a na druhé straně obchodním domem Tesco neumožní postavit nádraží v parametrech 21. století.

Je potřeba si uvědomit, že toto nádraží by se rekonstruovalo za provozu několik let, a to v závislosti na dostupných investičních prostředcích. Po dobu výstavby by se zde výrazně zhoršilo životní prostředí v kategoriích, jako jsou hluk, vibrace, prašnost. Neustálé objížděky a provizorní cesty pro pěší by tak po mnoho let obtěžovaly nejen cestující veřejnost, ale i ostatní občany města Brna. V drážním provozu by byl také zásadním způsobem narušen systém integrované dopravy.

Nádraží v nové poloze na modernizovaném průjezdu městem je stavba, která prakticky nevyžaduje téměř žádných provizorních stavů a z hlediska životního prostředí a vaze na okolí je daleko šetrnější a finančně podstatně levnější. Argument, že některá města mají nádraží v centru, lze vyvrátit protiargumentem, že jsou i jiná města, kde jsou nádraží mimo středy měst, jako např. Berlín, Drážďany, Košice, Vídeň, Ostrava nebo Sofie.

Ing. Jiří Molák

projektant staveb železniční infrastruktury

Připomenutí stavu v 60. letech

V první polovině šedesátých let minulého století vedly kolem výpravní budovy hlavního nádraží dva silniční pruhy jedním směrem. Projel s autem bylo relativně snadné a dokonce se dalo na rozdíl od dneška v těchto místech i zaparkovat. Kolik rodin se však tenkrát mohlo pochlubit tím, že vlastní vůz? Plocha také nebyla tak zahlcená cestujícími, kteří přestupovali z tramvají na vlaky a autobusy. Již tenkrát však byl v přednádražním prostoru větší provoz a poměrně velká frekvence lidí. Byl tedy nejvyšší čas hledat řešení, to znamená projektovat a začít stavět nový moderní přestupný uzel s novým vlakovým nádražím.

(ik)



Foto: archiv MMB

Myčka slouží železnici

V jižní části Brna postavilo v letech 2007 až 2010 sdružení firem pod názvem Brněnský drak úvodní část odstavného nádraží. Jedná se o tzv. nultou etapu přestavby brněnského železničního uzlu. V rámci této stavební akce vybuďovalo také myčku kolejových vozidel. Pracuje ekonomicky a ekologicky zároveň, neboť používá dešťovou vodu, do které přidává čisticí prostředky podle charakteru znečištění lokomotiv, vagonů a vlakových souprav. Železniční špínu pak odstraní filtry a myčka vodu buď vypustí do kanalizace, nebo použije k dalšímu čištění.

(ik)



Foto: Z. Kolařík