



NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV  
ÚZEMNÍ ODBORNÉ PRACOVISŤE  
V BRNĚ



# BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ

nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží



PAMÁTKOVÁ PÉČE NA MORAVĚ  
*MONUMENTORUM MORAVIAE TUTELA*



# BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ

nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží



NÁRODNÍ PAMÁTKOVÝ ÚSTAV  
ÚZEMNÍ ODBORNÉ PRACOVIŠTĚ  
V BRNĚ





ISBN 978-80-86752-76-1





## OBSAH

<b>Stavební vývoj výpravní budovy nádraží v Brně</b>	5
Mgr. Martin Číhalík, Mgr. Barbora Číhalíková, Mgr. Eva Staňková, Mgr. Tomáš Vícha	
<b>Třetí alternativa nádraží</b>	15
PhDr. Iloš Crhonek	
<b>Rekonstrukce železničního uzlu v Brně a nového osobního nádraží</b>	26
Ing. arch. Zdeněk Michal	





Brněnské hlavní vlakové nádraží a jeho poloha jsou již několik let aktuálním praktickým, politickým, ale hlavně sporným tématem. Protože z historického hlediska nejde zdaleka o spor první, rozhodlo se brněnské pracoviště Národního památkového ústavu připravit drobnější publikaci, jejímž úkolem je informovat o historických souvislostech vzniku brněnského nádraží a jeho postupného napojování na ostatní železniční síť, o jeho rozvoji, rozšiřování a o desítkách změn a problémů, které existenci železniční dopravy v Brně provázely po celá desetiletí až do současnosti. Předkládá rovněž prezentaci návrhu rekonstrukce železničního uzlu v Brně, který stojí mezi oběma medializovanými krajními variantami – odsunout nebo neodsunout.

Doufáme, že publikace napomůže svým dílem k řešení respektujícímu zachování historických souvislostí a urbanistických vazeb na rozvoj města Brna při současném uznání potřeby zrychlování a modernizace osobní i nákladní dopravy po železnici i do budoucna.



# Stavební vývoj výpravní budovy nádraží v Brně

Martin Číhalík, Barbora Číhalíková, Eva Staňková, Tomáš Vícha

## Teoretická východiska staveb nádražních budov

Severní dráha císaře Ferdinanda byla první parostrojní dráhou u nás. Již zpočátku se ukázal nedostatek zkušeností při zakládání železnic; na jedné straně došlo k přílišnému opatření stanic budovami, na straně druhé byly málo zakládány koleje a složitá se ukázala též organizace práce jednotlivých profesních skupin, zaměstnaných u dráhy. Zastávky byly od sebe vzdáleny nejvýše 4 něm. míle. Například na trase Praha – Olomouc vzniklo v krátkém čase 26 staničních budov.

Stavby staničních a ostatních nádražních budov byly uloženy oddělení architektů ředitelství nádražních staveb v čele s architektem Antonínem Junglingem. Pro nádražní budovy I. třídy (městské výpravní budovy) byl vytyčen vlastní prostor na periferii města, zpravidla při jeho historických hradebních systémech v blízkosti celního a poštovního úřadu.

V rané fázi nádražní výstavby (asi 40. léta 19. století) mívala výpravní budova dispozici obdélníku, s vestibulem a odbavovacím prostorem, na ni někdy pravouhle přiléhalo křídlo s dvoranou příjezdu. Později byly stavě-

ny staniční budovy s odděleným prostorem pro vestibul, výdejnu jízdenek a čekárnu. V patrech hlavních budov nádraží byly často umísťovány úřady a byty. V bezprostředním dosahu nádraží pak stály sklady zboží, vozovny, kotelny a dílny. Zpravidla pět kolejí bylo vyhrazeno přepravě osob, stejný počet byl určen pro nákladní dopravu.

Při návrhu vlastních výpravních budov, vystavěných v přísném stylu pozdního klasicismu se zdůrazněním prvku oblouků (nadokenní římsy, zakončení oken, apod.), sehrála důležitou úlohu symetrie a výsledný umělecký dojem. Symbolický motiv dvou věží signalizoval, že nádraží bylo chápáno především jako spojení bran města se světem.

Vybavení nádraží II. a III. třídy bylo určeno víceméně jednotnou směrnici. Staniční budovy obsahovaly odbavovací prostor, dvě čekárny pro cestující, byty pro personál, mechanizované dílny atd. Při větších stanicích byla zřízena depa lokomotiv. Nádraží IV. třídy měla vlastní čekárnu, kasu a dva byty. Dispoziční řešení těchto budov nebylo úplně typizováno.

Architektonické řešení staničních budov I. třídy po první polovině 19. století všeobecně zachovávalo trojkřídlé založení se zvýšenou střední částí budovy, hladce omítnutou fasádou, formálně členěnou, s orámováním oken.

## Charakteristika objektu

Osu komplexu nádražních budov tvoří hala odbavovací budovy flankovaná hranolovými hodinovými věžemi (západní dnes neexistuje) o čtyřech patrech. Hala s velkými obdélnými okny je kryta neckovou střechou s vikýři ve tvaru volských ok, ukončenou atikovým nástavcem. Okenní fronta je po stranách akcentována dvojicemi sloupů nesoucími průběžně trojdielné kladí a na nárožích alegorická figurální sousoší ženských postav s atributy slávy a pokroku obklopujících symbol železniční dopravy – okřídlené kolo. Po bocích haly vyběhají protáhlá dvoupatrová křídla s valbovými střechami, na něž po obou stranách navazují další patrové objekty. Fasády všech budov pokrývá štukový dekor převážně vegetabilního charakteru s maskarony a hlavami.



Celkový pohled na siluetu Brna s Petrovem a Špilberkem, viadukt v popředí, asi 1860. Foto Archiv města Brna.



Interiéry jsou zdobeny štukovým dekorem pouze v místech přístupných veřejnosti, tzn. přízemí. V patrech je uprostřed situována centrální chodba, z které vedou dveře do prostých kanceláří, bez výzdoby. Přízemí postranních budov bylo vyneseno na litinových sloupech, stejných jako jsou na viaduktu na Křenové. Tyto sloupce se zachovaly buď ve zdivu a nebo jsou prezentovány.

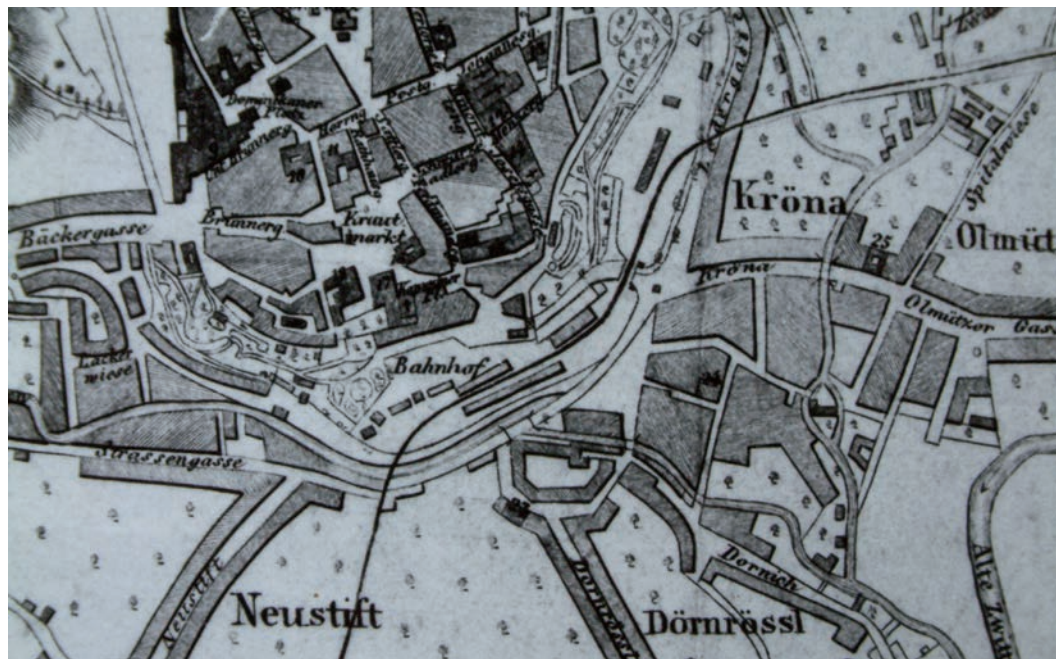
#### Vznik dráhy, lokalizace nádraží vzhledem k urbanismu města

Významným stavebním počinem rané výstavby brněnské okružní třídy se stala stavba železniční Severní dráhy císaře Ferdinanda, která byla povolena císařem 4. března 1836. Dráha byla financována akciovou společností s nadpolovičním podílem bankovního domu barona Salomona M. Rothschilda ve Vídni a vystavěna firmou bratří Kleinů podle projektu vrchního inženýra Severní dráhy Karla von Ghegy. „Luxus“ výstavby nádraží v těsném sousedství města přímo na pozemcích fortifikačních vedl k neobyčejně rozsáhlým terénním úpravám. Byl přeložen svratecký náhon

a vybudován 637 m dlouhý viadukt o 72 obloučích, který překlenul celé inundační pásmo řeky Svratky. Ghegův viadukt byl dobovým tiskem obdivován a srovnáván s římskými viadukty. Dlouhou dobu byl srovnatelný pouze s železničním viaduktem, kterým na vzdálenost tří kilometrů spojil v letech 1841–1846 Tommaso Meduna Benátky s pevninou. V původním stavu se zachoval pouze v nevelkých úsecích, protože při rozšiřování kolejíště v 90. letech 19. století byl z větší části zasypán a je skryt v mohutném náspu. Patnáct cihelných oblouků je zachováno pod kolejemi a přístupno z budovy skladiště „Amerika“, další jsou viditelné v ulici Nové Sady.

Podle původního projektu z roku 1834 měla být koncová budova postavena mezi VI. a VIII. bastionem, ale nakonec byla zvolena přijatelnější poloha jižně pod špicí VI. bastionu, kde byla v této souvislosti postavena Ferdinandova brána (1835–1836) a zřejmě k vazbě na nádraží vznikl blok domů s hotelem Padovec (1838–1840). Židovská brána v ústí Masarykovy ulice byla zbořena roku 1836. Výstavba nádraží v těsné blízkosti města byla ojedinělá. Jak v Břeclavi, tak i v dalších městech (Olomouc,

Situační plán Brna, 1860 (Fr. Doležal). Foto Archiv města Brna.



Prostějov) bylo nádraží položeno daleko od centra a jeho poloha vyvolávala potřebu dalších urbanistických kroků.

Potvrzení císaře Ferdinanda o zachování opevnění z roku 1840 nebylo v praxi dodržováno, neboť již po roce 1845 dochází k výstavbě skladištních a celních prostor od Ferdinandovy k Nové bráně (od silnice na Křenovou až po silnici na Cejl).

Výstavba nového nádraží roku 1849, resp. tratě na Českou Třebovou, si vyžádala zrušení již hotových parkových úprav mezi IV. a VI. bastionem a výrazné zvýšení terénu v celé ploše, z níž nová trať vycházela rovněž viaduktem o 40 obloučích v délce 354 m. Dochovaly se pouze některé na Vlhké ulici.

V letech 1894–1897 bylo na nových pozemcích kolem viaduktu k řece Svatce vybudováno rozsáhlé nákladní nádraží se třemi svážnicemi na uhlí a skladištěm „Amerika“.

V privilegiu z roku 1886 si stát vyhradil právo převzít od roku 1904 kdykoliv do svého majetku hlavní železniční síť s tím, že nahradí společností Severní dráha císaře Ferdinanda ušlý zisk za ta léta, kdy ještě měla právo užívání svých tratí (podle udělené koncese do roku 1940). Státní správa využila tohoto práva a hned v roce 1905 zahájila jednání, jež vyústilo v dohodu o zestátnění Severní dráhy k 1. lednu 1906. Společnost vedla podnik na účet státu do 1. ledna 1907. Majetek přešel na stát se všemi vedlejšími a místními tratěmi, budovami a pozemky. Společnost rovněž odevzdala veškerá dopravní zařízení (601 lokomotiv, 515 tendrů,

**Detail situace v prostoru před nádražím, vymezeným hradbami, bastiony a Ferdinandovou bránou, 1862. Foto Archiv města Brna.**



26 sněžných pluhů, 1293 osobních vozů, 462 zavazadlových vozů, 6455 nákladních krytých vozů, 14630 nákladních nekrytých vozů a 172 vozů pro zvířata) a všechny zásoby paliva. Náhrada byla stanovena na roční rentu 30 537 000 K do roku 1940 a roční rentu 1 616 166 K do roku 1972. Společnosti zůstaly důlní podniky, soukromý majetek a některé fondy.

K definitivnímu sloučení obou sítí a staničních úřadů v jeden administrativní celek došlo až 1. dubna 1919. Do té doby podléhalo státní nádraží provoznímu inspektorátu v Brně a severní nádraží ředitelství státních drah v Olomouci. Od 1. února 1920 bylo horní i dolní nádraží sloučeno pod název Brno. Propojeny byly rovněž řídicí systémy a roku 1927 zprovozněna společná telegrafní kancelář. V témže roce byla rovněž dostavěna komárovská spojka. Páté nástupiště bylo uvedeno do provozu 15. května 1928, šesté až koncem 50. let v souvislosti s konáním veletrhů.

**Prostor mezi nádražím a Ferdinandovou bránou, 1864. Foto Archiv města Brna.**





### První nádražní budova, 1839–1849

7. července 1839, rok po otevření hlavní trati, bylo vystavěno soukromou společností Severní dráha císaře Ferdinanda první brněnské nádraží a do Brna přijel první osobní vlak až z Vídně. Výletní vlaky ovšem jezdily v hotovém úseku Brno – Rajhrad již od 15. prosince 1838. Slavnostnímu příjezdu ozdobené lokomotivy „Moravia“ z Rajhradu dodala lesk účast arcivévodky Karla Ferdinanda. Krátký úsek byl potom provozován zejména o víkendech a svátcích. Provoz nákladní dopravy začal 4. března 1840.

Jak již bylo zmíněno výše, budovu její stavitelé situovali kolmo k nároží VI. bastionu městských hradeb, kterým procházela tzv. Ferdinandova brána. Místo v hradebním příkopu a na kolišti vyčlenil z fortifikačních pozemků císař svým výnosem. Šlo o koncové nádraží odbočky hlavní tratě z Břeclavi do Brna. Nádraží mělo vratnou podobu s čelním postavením budovy vůči kolejišti (cca 70 metrů dlouhá), které bylo ukončeno čtyřmi kolejemi, z nichž jedna procházela budovou skladiště, po stranách kolejiště stály dvě točny. Zvolení koncového uspořádání bývá vysvětlováno tím, že původní plán výstavby severní dráhy ze dne 4. března 1836 počítal pouze s tratí z Vídně do Bochnie u Krakova s odbočkami do Brna, Olomouce a Opavy. Tento vratný systém nebyl ojedinělý, spíše při výstavbách evropských nádraží prevažoval. Ukončena takto byla velká nádraží v Praze, Vídně, Berlíně, Paříži i Londýně, což v praxi znamenalo, že nešlo městem projet bez přestupu. První stavební úpravy byly provedeny již roku 1840, kdy byla zbourána vozová remíza, rozšířen počet dopravních kolejí a vybudováno nové větší skladiště.



Prostor před hlavní budovou nádraží, 1867. Foto Archiv města Brna.

Jak již bylo popsáno výše budova stála kolmo ke kolejišti pod VI. bastionem. Podle dochovaných pohledů byla patrová, obdélná, údajně zhruba 70 metrů dlouhá. Z uličního průčelí vystupoval v ose mělký rizalit v přízemí členěný dvěma okenními osami po stranách a třemi vchody. Krajiní fasády jsou prolomeny 4 okenními osami. Patro je okny děleno ve stejném rytmu jako přízemí. Rizalit je ukončen trojúhelníkovým štítem s kulatým okénkem. Parter měl pásovou bosáž a všechny otvory obdélné se segmentovým zakončením. Patro bylo odděleno masivnější kordonovou římsou, fasády hladké a okna obdélná. Počet okenních os a ukončení spodních oken a vchodů není na dochovaných vyobrazeních jednotný.

Významnou stavbou Severní Ferdinandovy dráhy byl již zmiňovaný viadukt.

### Spojené budovy dvou drážních společností, 1849–1901

Problém koncového, neboli vratného umístění nádražní budovy vůči kolejišti se stal v Brně zásadním již v první polovině 40. let 19. století, tedy jen pár let od slavnostního uvedení do provozu prvního nádraží. Severní dráha, za významné lobistické podpory brněnského magistrátu a obchodníků, se totiž začala roku 1842 ucházet o koncesi k trasování a vybudování velmi obtížné trati z Brna do Prahy přes Žďár nad Sázavou, Čáslav a Kolín. Vláda barona Kübecka (prezident dvorské komory) ovšem tento návrh zamítla s tím, že celou trať pražsko-olomouckou, včetně odbočky z České Třebové do Brna postaví svým nákladem jako c. k. severní státní železnici. Záměr byl dotažen do konce v roce 1845 a přes velké stavební obtíže zejména v okolí Brna a Blanska došlo k zahájení provozu nové trati 10. ledna 1849.

Spory mezi oběma společnostmi, zástupci zemských orgánů, města a vojenské správy, které začaly složitými jednáními roku 1843, se táhly několik let. O poloze nového nádraží a demolici stávající budovy musel vzhledem ke stálému oddalování stavby vydat císař dne 16. prosince 1846 dekret s následujícími podmínkami:

- nádraží Severní dráhy císaře Ferdinanda i Společnosti státních drah na sebe budou navazovat a umožní průjezd vlaků
- společnost státní dráhy zbourá stávající nádražní budovu kolmo ke kolejišti a postaví ještě novou podél kolejiště, vzhledem jednotnou, vnitřně však rozpůlenou
- provoz na nádraží zůstane prozatím přísně oddělen

Z let 1844–1845 se dochovala poměrně obsáhlá korespondence, dokládající výkup pozemků i domů v celém prostoru budoucího nádraží

od mlýnského náhonu, Skenovy ulice, Ferdinandovy brány až po předměstí „Krona“. Před branami města se díky nové výstavbě nádražních budov a dalšímu rozšiřování brněnského nádraží měnila podoba původní městské zástavby. Mezi jinými byl demolován Czikanův dům před Ferdinandovou branou č. 420. Na vedení stavby se uskutečnilo bezpočet jednání o zajištění pořádku v dopravě a nehluchosti při objektu, který zajišťovala policie.

Od roku 1845 bylo vypracováno několik plánů, po posouzení různých projektových variant, jež byly limitovány fortifikačním systémem, kterého se armáda nechtěla vzdát, bylo přistoupeno ke stavbě nové budovy. Novostavba, dokončená po čtyřech letech, byla postavena podle návrhu architekta Antonína Jünglinga s rovnoběžným postavením vůči městu. (Podle zprávy inspektora Kopa byly výdaje za práce na nádražní budově v roce 1848 vyčísleny na cca 7 000 zlatých.) Obě tratě tedy byly spojeny v jedno průjezdní nádraží. Původní budova z roku 1839 byla demolována. Výpravní budova byla složena ze dvou samostatně fungujících dvoupatrových budov Severní a Státní dráhy, které byly spojeny jednopatrovou halou s jednou hodinovou věží uprostřed a společným jedním peronem, přiléhajícím k jižní fasádě (zastřešen byl až v roce 1864) a pokračujícím na viadukt na Křenovou. Otcem myšlenky společné budovy byl vrchní stavební inženýr Josef Esch. Společná budova byla ovšem to jediné, co obě společnosti sdílely. Naprosto oddělena zůstala veškerá provozní zařízení. Každá dráha má vlastní kolejíště (celkem tři průjezdné koleje), vestibul, čekárny a pokladny. To vedlo z dnešního pohledu ke kuriozním situacím, kdy v jednu chvíli vjížděly na jednu kolej dva vlaky z různých směrů současně. Tento způsob příjezdu vedl roku 1895 ke srážce vlaků z Vídně a České Třebové přímo v prostoru nádraží. Navíc Státní dráha neměla žádné vyspělejší bezpečnostní zařízení pro manipulaci s výhybkami a návěstími.

Budova byla postavena v pozdně empírovém stylu a byla tvořena dvěma stejnými dvoupatrovými stavbami spojenými patrovou budovou s čtvercovou hodinovou věží ve vrcholu střechy. Budovy jednotlivých společností byly obdélné dvoupatrové s mělkými nárožními a středovým rizalitem, fasády v celé ploše zdobeny pásovou bosáží. V přízemí členěny 9 okenními osami a třemi vchody. První patro je členěno dvanácti okenními osami. Okna jsou obdélná zakončená segmentem. Druhé patro je členěno obdobně jako první, ale okna jsou obdélná. Střední budova má v přízemí 9 otvorů z toho 3 střední jsou vchody. Patro je členěno 13 okenními osami. Přízemí všech tří budov je od patra odděleno prů-

běžnou kordonovou římsou a okna v prvním patře mají nadokenní římsy. Hodinová věžička nad střední budovou byla čtvercového půdorysu zakončená stanovou stříškou. Boční fasády měly stejný rytmus ovšem pouze o třech okenních osách. Podle dochované dobové fotodokumentace byla okna dvojitá s vně otvíravými vnějšími křídly.

Současně se stavbou nové budovy docházelo průběžně k úpravám prostoru mezi nádražím a Ferdinandovou branou až po předměstí „Krona“. Žádost o povolení nového dláždění chodníků a ulic byla podána 28. listopadu 1847.

Na stavební odbor brněnské městské rady byla 25. března 1849 podána žádost o povolení zřízení plynového osvětlení u nádražní budovy Společnosti státních drah. V první splátce bylo za práce hrazeno 3 074 zlatých 17 krejcarů. O měsíc později proběhlo jednání o oplocení nového nádraží plotem ze železnými mřížemi vysokými 8 stop.

Jelikož výstavbou nádraží zanikla přímá cesta z Dornychu k Ferdinandově braně, postavila státní dráha na četné žádosti občanů a magistrátu podchod pod nádražím známý jako „myší díra“.

S rozvojem dopravy v průběhu druhé poloviny 19. století se ovšem Brno proměnilo ze stanice průjezdní na několikanásobnou stanici připojovací a znovu vyvstala otázka stavební úpravy kolejíšť a ukončování nově budovaných tratí v brněnském nádraží. Po dokončení nové dráhy z Rosic bylo postaveno v roce 1855 menší nádraží zv. dolní na pozemcích za řekou Svratkou. Roku 1869 přibyla trať severní dráhy z Brna do Nezamyslic a Přerova s odbočkou do Olomouce. Následujícího roku byl zahájen provoz Státní dráhy Brno – Vídeň; tato společnost roku 1855 odkoupila od státu úseky tratí Praha – Olomouc a Česká Třebová – Brno. Státní dráha



Prostor před hlavní budovou nádraží, 1897. Foto Archiv města Brna.

dále postavila a zprovoznila úseky Brno – Vlárský průsmyk (1884), Brno – Tišnov (1885), Brno – Okříšky (1886). Státem provozovaná společnost musela ovšem výrazně ustupovat společnosti Severní dráhy císaře Ferdinanda a dvě nutná křížení byla vedena nadjezdem a podjezdem s tím, že státní vlaky musely z bezpečnostních důvodů vyčkat přejezdu ostatních spojů. V roce 1870 byla dokončena spojka mezi dolním nádražím a hlavním nádražím (v místě dnešního Tesca) pro možnost jízdy vlaků od Střelic, které měly již vybudováno spojení s Vídní (odstraněna byla až v souvislosti s výstavbou obchodního domu Prior v roce 1970). V předcházejícím roce byla zaústěna do nádraží trať od Přerova. Svitavská pobřežní dráha byla zprovozněna 10. ledna 1890. Poslední brněnská místní dráha byla v úseku Brno – Líšeň dokončena roku 1905.

Podle centrální směrnice pro stavby Společnosti rakouských státních drah ze dne 4. května 1861 bylo nařízeno zřízení současné osobní haly na



Prostor před hlavní budovou nádraží, 1902. Foto Archiv města Brna.



Kolejiště a hl. budova od ulice Dornych, 1902. Foto Archiv města Brna.

brněnském nádraží, podle usnesení měly být pro novou osobní halu vypracovány detailní plány, jež měly být předloženy stavebnímu oddělení.

Ještě v následujícím roce 1862 se v této věci koresponduje, že stávající osobní hala obou nádraží „nesplňuje náročné požadavky cestujících na provoz, při probíhajícím rozvoji průmyslu a obchodu ve městě“. Téhož roku došlo v budově státních drah k zvětšení staničních kanceláří při stávajícím světlíku. Dále probíhala jednání ve věci demolice haly a vystavění markýzy.

Dne 25. srpna 1864 byl městské radě předložen projekt k vystavění proskleného peronu před přijímací nádražní budovou. Projekt zastřešeného peronu při přijímací budově se dochoval z 12. září 1862. Na plánech je patrna nová přístavba před nádražní budovou, na níž při pravé straně navazuje prosklená železná konstrukce peronu. „*Takto zastřešená plocha peronu plní funkci slunečníku a zároveň je ochranou proti dešti a větru. Při realizaci budou zohledněny velké lampy při objektu. Železnou konstrukci peronu budou nést lehle sloupy, navzájem vzdálené 20 stop.*“

Od roku 1869 plánuje Společnost státních drah postavit velkou nákladní budovu podle předložených plánů při severním nádraží. V srpnu bylo městské radě předloženo ke schválení 5 plánů adaptace k prodloužení přijímací budovy nádražní Společnosti státních drah. K dokumentaci bylo podotknuto, že přístavba na stávající přijímací budově bude předcházet adaptaci staré části budovy. Při renovaci nového vestibulu budou vystaveny nové poštovní prostory. V říjnu povoluje Stavební komise městské rady provést v opěrné zdi nádraží 11 nových obchodů podle předložených plánů. V plánech zachyceno též vystavení 1 záchodu a pisoáru v dřívějším menším prodejním prostoru a při nové budově v blízkosti viaduktu rovněž zřízení nového veřejného záchodu. Při obchodech bude vystavěn nový chodník.

V prosinci 1870 stavební komise města povoluje v prostoru nádraží tyto stavební aktivity na horním nádraží:

- druhý nákladní odbavovací magazín,
- druhý strážní domek,
- přístavbu administrativní budovy při markýze na spodním nádraží,
- spěšný magazín a domek finančního úřadu,
- druhou kůlnu pro lokomotivy
- budovu potravinového úřadu.

V červnu 1888 byl předložen projekt přestavby nádraží. Dodnes se dochovala plánová dokumentace pro přestavbu přízemí spojené nádražní budovy. Městská rada však na konci července toho roku zaujala k před-

loženému projektu (Severní dráhy a Společnosti rakousko-uherských státních drah) zamítavé stanovisko, pro „samotnou neúčelnost, ale i plánované omezení stávajícího, např. omezení komunikační plochy před budovou. Co se týče příjezdního prostoru před budovou pro vozy a osobní dopravu, projekt obnáší zvýšení terénu spolu s chodníkem. Podle projektu měl být podstatně zvětšen prostor před nádražím státních drah spolu s vestibulem, kasami a s proskleným vystavěným koridorem, další plochy jako čekárny I., II. a III. třídy, restaurace a jí přidružené prostory zůstávají, nově byl plánován výstupní vestibul pro obě nádraží“. Na plánu lze vysledovat rovněž zvětšení prostoru poštovního úřadu brněnské výpravní budovy. V prosinci byly ukončeny práce na novém dláždění před nádražní budovou (Bahnring).

Roku 1890 (5. srpna) byl předložen projekt Severní dráhy (K. K. priv. Kaiser Ferdinands Nordbahn) pro rozšíření brněnského nádraží. Diskuze k posouzení návrhu proběhla v zimě za účasti svob. p. prof. v. Lichtenfelse, vrchního inženýra Eplera, okresního přednosty Kindla a profesora Prokopa.

V dubnu roku 1891 projednávala městská rada projekt rozšíření brněnského nádraží. Pro zlepšení úrovně cestování proběhla jednání o sjednocení postupu při rozšiřování obou nádraží – nákladního i osobního, se současnými změnami v okolí nádraží. Nové podoby objektů měly splňovat moderní nároky na cestování, pohodlí a čistotu.

Co se týká projektu na renovaci části budovy společnosti Severních drah, poukazuje se zejména na rozšíření prostoru pokladen, čekáren pro cestující, restaurace a jejího zázemí. Dále oddělení vestibulu a vchodu od východu, vhodné situování úschovny zavazadel, podchodu, vystavění a řešení prostoru pro přijíždějící a odjíždějící vlaky a odstranění poštovní manipulace z peronu. Projekt nakonec nebyl městskou radou schválen.

K 31. prosinci 1892 byl vypracován již třetí projekt na zvětšení a přeměnu brněnského nádraží s vystavěním nového nákladního nádraží při budově Severní dráhy. Podle úřední zprávy městská rada souhlasí s projektem pro neudržitelný stav stávajících objektů ve jmenovaném prostoru. Podmínkou bylo, že změna nákladního nádraží nesmí předstihnout projektované rozšíření hlavního osobního nádraží.

Roku 1893 započala Severní dráha s přestavbou nákladního nádraží, pro které byl využit celý viadukt až k řece Svatce a nově zakoupená plocha po jeho městské straně. Nákladní doprava byla rozdělena na uhelnou část (tři svážnice po vzoru vídeňského nádraží), dále na nádraží pro zboží kusové, pro zboží hromadné a rychlozboží. Rozšíření bylo dokončeno

v roce 1897 a měla následovat radikální přestavba výpravní budovy osobního nádraží Severní dráhy.

### Secesní přestavba výpravní budovy, 1902–1904

Poslední decennium 19. století a počátek 20. století lze právem nazvat epochou nádražních přestaveb. S výrazným rozvojem průmyslu, obchodu a cestovního ruchu musela většina menších nádraží ustoupit, případně byla radikálně přestavěna. Ve větších městech nezůstal ze staničních budov zpravidla kámen na kameni.

Výnosem ministerstva železnic ze dne 19. října 1898 byly plány Severní dráhy navazující na dokončenou obnovu nákladního nádraží pozastaveny a nařízeno oběma společnostem, aby při plánované přestavbě výpravní budovy postupovaly jednotně a vypracovaly společný projekt. Na základě tohoto výnosu vypracovala Státní dráha se souhlasem Severní dráhy projekt, který předložila ke schválení 29. ledna 1900. Zde ovšem udělilo ministerstvo železnic koncesi pouze pro přestavbu kolejíště a nařídilo přepracování projektu pro přestavbu výpravní budovy. Toto pozastavení projektu zapříčinilo zejména vedení města Brna, které mimo jiné žádalo demolicí stávajících budov a výstavbu úplně nové výpravní budovy. Nový projekt byl zhotoven a předložen komisi ke schválení 10. prosince 1901 s tím, že všechny výhrady města akceptoval, ovšem až na úplnou demolicí budov.

Secesní přestavbu provedl brněnský stavitel Josef Nebehosteny podle projektu, který údajně vypracovala architektonická kancelář Společnosti státní dráhy pod vedením Adolfa Paula. Autorem návrhu dekorativních



Prostor před hlavní budovou nádraží, 1915. Foto Archiv města Brna.



prvků fasády byl snad architekt Společnosti státní dráhy Franz Uhl. Na dochované kresbě průčelí, která je označena jako „*Project für ein gemeinschaftliches Aufnahmes – gebäude in Brünn*“ je u dolního okraje čitelná signatura H. (F.) Ochm; vzhledem k tomu, že autoři projektů bývali rovněž zdatnými kreslíři, je možné, že jde přímo o jméno architekta. Bohužel se nám v době zpracování elaborátu nepodařilo tuto signaturu identifikovat s žádnou konkrétní osobou. Alegorické sochy odlité v zinku byly pravděpodobně dovezeny z Vídně.

Pro příjezd a odjezd všech vlaků Severní i Státní dráhy bude vystavěno šest průběžných kolejí se čtyřmi perony, z nichž dva budou tzv. ostrovní. První nástupiště zůstalo společné pro obě dráhy, 2. bylo určeno výhradně pro vlaky Severní dráhy, 3. a 4. pouze pro spoje Státní dráhy (délka peronu 190 metrů).

Střední budova měla být podle plánu demolována a vystavěna nová vysoká vstupní dvorana, ozdobená dvěma nízkými věžemi. Ze středu haly povedou schody do podchodu vedoucího na vzdálenější nástupiště. Příchod na první nástupiště nebyl plánován přímo z nové haly, ale přes čekárny. Vchod z haly na nástupiště byl neprakticky přehrazen stolem pro odbavení zavazadel.

Po obou stranách haly bylo počítáno s pěti pokladnami, které byly nově rozděleny ne podle směrů, ale podle tříd. Cestující tedy nemusel vyhledávat v seznamech měst, ke které pokladně má přistoupit. Přímo u stolu pro odbavení zavazadel byly dvě pokladny zavazadlové. Čekárny byly umístěny v levé adaptované budově a k nim byla přistavěna samostatná chodba. Do čekárenské chodby byl rovněž přístup přímo z ulice



Nádražní zahradní restaurace, 20. léta 20. století. Foto Archiv města Brna.

a z každé čekárny vedly dveře na 1. peron. Protože plánované prostory určené veřejnosti pohltily téměř celé stávající přízemí obou budov, bylo nutné přistavit další, o jedno patro nižší křídlo vedoucí až k poště a po jeho uliční straně zřídit loubí na litinových sloupech. V podstatě šlo o obdobu zastřešení peronu. Čekárny tedy byly v křídle patřícím Státní dráze, v přístavku vznikla restaurace a přízemí křídla Severní dráhy bylo využito jako příjezdové haly. Fasády starších budov byly pokryty štukovým dekorem a nad rizality vystavěny atikové štíty s litinovým zábradlím. Rovněž bylo osazeno litinové zábradlí na terase. Podezdívka byla podle dokumentace členěna pásovou bosáží. Litinová zábradlí na terase údajně pocházející z návrhů O. Wagnera byla zhotovena již v roce 1898 v Blansku.

Již před započítáním stavby byl tento plán kritizován a bylo poukazováno zejména na následující nedostatky:

- Perony nebudou k budově v žádané poloze. Měly by se posunout asi o 100 metrů směrem východním tak, aby podchod ústil v jejich středu. Vzhledem k viaduktu na Křenové by ovšem tento posun vyžadoval výrazný nárůst rozpočtu. Pokud by měla být stavba provedena dokonale, bylo by nutné odstranit rovněž výškové rozdíly, které nutí cestující sejít a vyjít asi 20 schodových stupňů při příchodu k vlaku.
- Malá šířka nádraží (pouze 54 metrů široké kolejiště) neumožňuje vystavění ani tolika kolejí, z kolika směrů (7) přijíždějí vlaky do Brna.
- Výstavba jednoho, relativně úzkého podchodu, bude mít za následek přeplnění podzemí cestujícími odjíždějícími a přijíždějícími, kteří se budou vzájemně promíchávat. Například ve Štrasburku při přestavbě nádraží bylo postaveno pět tunelů pro cestující.

Doboví kritici tak usuzovali, že další radikální přestavba je v relativně krátké budoucnosti nevyhnutelná.

### Stavební úpravy do konce 2. světové války, 1905–1945

Z doby Československé republiky nemáme o stavební činnosti žádné konkrétnější informace, vyjma již uvedených o administrativním sjednocení tratí a stavbě kolejových spojek, případně V. nástupiště. Podle relativně bohaté dobové fotodokumentace jsme však schopni časově zařadit výraznější stavební úpravy exteriéru. Zejména jde o přístavbu pokladen chodby vedoucí k čekárnám a restauraci. Přístavba je snahou o architektonické včlenění nového prvku do secesně upravené fasády a lze ji zařadit na počátek 20. let 20. století. Fotografie rovněž ukazují velmi špatný stav fasády celé budovy. Předpokládáme tedy, že v nedlouhé době po dostavbě pokladen byl obnoven vnější plášť, a to





v dvoubarevném pojetí, kdy aktivní prvky byly pojaty bíle a pasivní plocha v tmavém odstínu.

K 1. červnu 1932 stavitel Arnošt Valenta navrhl pro nájemce restaurace Horáka a Vaška plán prodejny pro cestující autobusové linky, situované do prostoru mezi novou přístavbu pokladen a východní věž. Stavební povolení bylo sice vydáno, ale žádný takto navržený přístavek se na dobové dokumentaci neobjevuje.

Na základě povolení Ředitelství státních drah ze dne 21. října 1934 jsme informováni o vestavbě bufetu v suterénních prostorách před viaduktem na Křenové. Projekt pro nájemce Josefa Kubce zpracoval stavitel Ing. František Zatloukal. Bufet byl situován do dvou místností, klenutých valenou klenbou na pasy a na traverzy. Stávající dlažba byla vytrhána a nahrazena šamotovou, omítka otlučena a nová opatřena olejovou barvou. Stěny do výše 1,5 m obloženy šamotovým obkladem. Vytápění zajišťovala stáložárová kamna. Bufet byl pro veřejnost přístupný pouze z ulice, drážní zaměstnanci mohli přicházet přes chodbu v interiéru.

Při kopání základů pro stavbu provizorního nádražního poštovního úřadu (měl stát na prostranství mezi budovou pošty a tzv. přerovským nástupištěm) byly v roce 1937 dělníky objeveny neznámé podzemní prostory. „Chodby jsou postavené z cihel a jsou z větší části zasypány struskou a škvárou. Vrchol klenby je asi 40 cm pod povrchem země. Výška chodeb je asi 4 m, šířka cca 2 m. Zřejmě vedly k první budově nádraží z roku 1839.“

### Stavební úpravy od konce 2. světové války, 1945–2004

Těžké kobercové nálety a osvobozovací boje na sklonku války (duben 1945) zanechaly na brněnském nádraží výrazné stopy. Kromě zničených komunikačních zařízení dráhy byla vážně poškozena výpravní budova. Zcela destruována byla západní věž a o její obnovu se vedou diskuse v podstatě do dnešních dnů.

Obnova věže tedy nebyla provedena, pouze došlo k opravě její přízemní části a prolomení velkého okna do vstupní haly.

V roce 1940 bylo provedeno statické zajištění hlavního pilíře haly u I. nástupiště betonováním.

V roce 1953 došlo k „estetickým“ úpravám odjezdové haly, kdy v plochách mezi secesním dekorem byla provedena sgrafita s dělnicko-rolnickými motivy (Jaroslav Dvořáček, Rudolf Gajdoš). Tato tematika gradovala v sochařské výzdobě v životní velikosti v duchu socialistického realismu. Opravu interiéru zajišťovalo Družstvo Stavba, na řemeslných obnovných pracích se podíleli mimo jiné p. Leviček, Moudrý, Kachlík.

Koncem 50. let, kdy vzrostla návštěvnost Brna v souvislosti s konáním strojírenských veletrhů, bylo vystavěno již zmiňované VI. nástupiště a pro usnadnění pohybu přijíždějících cestujících byl zbudován nový podchod, vedoucí z nástupiště do příjezdové haly. S výraznou úpravou odjezdové haly souvisela i vestavba dalších pokladen v místě původního stolu pro odbavení zavazadel.

V roce 1984 byl vypracován Projektový úkol pro generální opravu stávající výpravní budovy v letech 1984–1991. Projekt byl rozvržen do sedmi etap: I. – realizace sociálních zařízení a výměňkové stanice, zřízení provizorního stravovacího zařízení; II. – adaptace restaurace II. tř. na čekárnu matek s dětmi, sociální zařízení na příjezdu, sklad CO, strojovna a výtah; III. – rekonstrukce veřejných WC, stávající kulturní místnost na kuchyň a samoobsluhu; IV. – definitivní provedení restaurace II. tř., podej a výdej zavazadel, chodba mezi halou a restaurací, provizorní pokladny v čekárně a stávající úpravy v patrech; V. – uzavření odbavovací haly, dokončení opravy haly a restaurace II. tř.; VI. – rekonstrukce části B od přízemí do patra, příjezdový tunel a jeho propojení s městským tunelem, propojení příjezdové a odjezdové haly v přízemí; VII. – rekonstrukce všech úprav v části A, úpravy v přednádraží a na terase. Současně budou opravovány střechy a celá fasáda. Takto rozsáhlá rekonstrukce byla vůbec první generální opravou od dokončení secesní přestavby v roce 1904. Rozpočet byl odhadnut na 106,5 mil. Kčs.

### Výstavba nového dopravního uzlu, plány z 20. a 30. let 20. století

Problém výstavby úplně nového železničního uzlu vyvstal již ve 40. letech 19. století při stavbě dvojnádraží. Rovněž se objevil názor, že vzhledem k umístění mezi okolní hustou zástavbou se v budoucnu projeví nedostatek prostoru pro další rozšíření. Navíc obě společnosti budovaly nezávislé dopravní cesty a provozní zařízení, což vedlo postupně k tomu, že město bylo téměř opředeno různými kolejovými spojkami. Teprve po státním zásahu a velkorysé přestavbě výpravní budovy do stávající podoby na počátku 20. století mohl brněnský dopravní uzel kapacitně vyhovovat. Podle předložených podkladů nejméně 50 let, ale již v roce 1918 bylo zjištěno, že osobní nádraží nevyhovuje postupně se zvyšující dopravní frekvenci a roku 1924 byla vyhlášena soutěž na regulaci vnitřního města, jejíž součástí bylo i řešení železniční otázky. Pouze jediný projekt však posunul nádraží k jihu (arch. A. Kubiček a arch. M. Urban z Prahy projekt „Střed republiky“), ostatní uvažovaly o stávající poloze. Výsledek soutěže zklamal a ukázal, že tuto otázku je nutné řešit v širším kontextu.



Další regulační soutěž se uskutečnila v letech 1926 až 1927. Zněla na získání ideových návrhů pro zastavovací a regulační plán města Brna za současného řešení otázky nádraží a rekonstrukce železniční sítě širšího okolí, tzn. v celém území Velkého Brna. Na ceny bylo určeno celkem 450.000 Kč. Návrh této soutěže měl vyřešit mimo síť železniční rovněž i síť elektrických pouličních drah a dále všechny hlavní průběžné komunikace, jak radiální, tak i tangenciální. Celkem se sešlo 14 projektů, které posuzovala komise s 21 členy, jejímž předsedou byl náměstek starosty J. Máša. První cena udělena nebyla. Druhou cenu 90.000 Kč získal projekt „Tangenta“ autorů B. Fuchse, J. Peňáze a F. Sklenáře. Třetí cenu 60.000 Kč získali B. Mráz a M. Kopriva za projekt „11.55“. Dvě čtvrté ceny byly uděleny projektům „Rozvoj“ J. Kumpošta a „Pax“ A. Liebschera a A. Mazáče.

Projekt „Tangenta“ se snažil dokázat, že myšlenka rekonstrukce nádraží v současné poloze je pro rozvoj města a samotnou dráhu naprosto nepřijatelná. Klade tedy výpravní budovu asi o 700 m jižněji od města.

Projekt „11.55“ navrhuje nové osobní nádraží v místech tzv. dolního nádraží (rosického), s hlavní třídou směrem k Petrovu.

Autor projektu „Rozvoj“ umísťuje osobní nádraží po obou březích Svratky jako kombinaci nádraží průběžného s hlavovým. Dominantním znakem je nová třída od jihovýchodu na severozápad – od letiště k výstavišti.

Projekt „Pax“ předpokládá nové osobní nádraží na ploše dolního nádraží jako nádraží průběžné.

Jednání o možných variantách na počátku 30. let nevedla k cíli a roku 1933 byla vypsána další komunikační soutěž, která vycházela z ukončené velké komunikační soutěže v Praze. Na odměnění nejlepších návrhů bylo určeno 245 000 Kč. Porota dostala k posouzení nakonec 10 návrhů. První cena udělena nebyla. Druhou obdržel návrh B. Fuchse, J. Kumpošta a F. Sklenáře. Třetí ceny byly uděleny dvě, a to projektu J. Krohy s A. Mazáčem a projektu J. Koprivy s B. Mrázem. Čtvrtou cenu získal návrh V. a A. Kuby, F. Hrušky, S. Brouсила a J. Klegy. Ze zakoupených návrhů byl nejpozoruhodnější projekt F. Müllera a J. Součka. Projekty je možné rozdělit do tří okruhů: a) železniční řešení beze změny nebo pouze s malou úpravou, b) ponechání nynějšího nádraží na původním místě a pokus o jeho rekonstrukci, c) pokus o nalezení nového řešení vyhovujícího městské regulaci.

V roce 1935 byl návrh Fuchse, Kumpošta a Sklenáře po doplnění detailní dokumentace a rozpočtů zaslán na Ministerstvo železnic do Prahy. Projekt zde ovšem nebyl projednán a další pokus byl přerušen válkou.

Městské regulační oddělení ještě vypracovalo návrh rekonstrukce osobního nádraží, který vycházel z projektu Hruška, Kuba, Brousil a držel

se tří zásad: a) dvě nové výpravní budovy spojené širokým tunelem, b) komunikace ve dvou patrech odlehčují přednádražnímu prostoru, c) připojuje nádraží na jižní sektor a přiřazuje k němu autobusové nádraží. Dále navrhuje rozšíření počtu peronů na sedm a jejich prodloužení. Ovšem ani tento projekt nebyl realizován.

Pro širší veřejnost se v roce 1946 uskutečnila výstava „Brno a železnice“. Další expertizy a projekty byly prováděny v 50. a 60. letech. Nakonec bylo roku 1966 dojednáno, že rekonstrukce železničního uzlu bude provedena v pěti etapách a přesun výpravní budovy bude uskutečněn v letech 1980–1987. Práce ale zůstaly po provedení první etapy v roce 1976 zastaveny a v 80. letech proběhla již zmiňovaná rekonstrukce stávající výpravní budovy.



Prostor před hlavní budovou nádraží, 1962. Foto Archiv města Brna.





Prostor před hlavní budovou nádraží, 1931. Foto Archiv města Brna.







Prostor před hlavní budovou nádraží, 1959. Foto Archiv města Brna.



## Třetí alternativa nádraží

Iloš Crhonek

Slavnostně vyzdobená novostavba nádraží, tisíce občanů, hudba a výstřely z hmoždířů vítaly dne 7. července 1839 před 11. hodinou příjezd prvních vlaků z Vídně do Brna, tažených lokomotivami Bruna, Herkules, Gigant a Bucefalus. Původní příčně postavené klasicistní nádraží i pozdější budovy, vybudované na barokních fortifikacích, skrývaly v sobě obtížně řešitelný urbanistický problém. Po polovině 19. století, kdy došlo k postupnému rušení hradeb a centrum města splývalo s předměstími, byla na jihovýchodě trvalá překážka. Způsobům jejího překonání ve prospěch sjednocení města a začlenění železnice do jeho organismu byly věnovány četné návrhy. Ověřována byla možnost přestavby nádraží i varianty jeho nového umístění. Přes rozsáhlé projekční práce, přes pokročilou stavební přípravu v současnosti, trvají pochybnosti o správnosti řešení problému odsunem nádraží. Objevují se od roku 1924, kdy byla myšlenka přeložení poprvé graficky vyjádřena. Příčina vleklé rozepře spočívá zřejmě jak v problému nádraží, tak ve vztahu železnice a města, v tom, jakého vzájemného urbanistického a dopravně funkčního souladu bude dosaženo. Žádný ze soupeřících návrhů, ať prosazoval tu či onu variantu, nepřinesl nezpochybnitelné řešení. Jestliže v průběhu osmi desetiletí, za různých ekonomických a technických podmínek spolu neúspěšně soupeřily dvě vyhraněné koncepce, vnučuje se otázka, zda dnes prosazovaná varianta je optimálním výsledkem možností, zda pokrokové dopravní systémy současnosti neumožňují pro Brno jinou, třetí alternativu.

Od roku 1839, kdy sem přijel první vlak, dodnes plní nádraží na okraji centra své městotvorné poslání. Zatímco v historickém období byla vývojovým ohniskem křižovatka obchodních cest, která dala vzniknout náměstí Svobody, v 19. století převzalo tuto urbanistickou iniciativu nádraží. Pod jeho vlivem se proměnila Ferdinandova třída v obchodní tepnu, v rámci asanačního programu zde bylo znovu postaveno 32 domů. V centru a na jeho okraji vyrostly hotely, nájemné domy, někde s palácovými fasádami, většinou s obchodním přízemím. Na opačné straně se vliv nádraží neprojevil. Dále zde působily textilní továrny a koželuzna, nově vyrostla strojírna Friedricha Wanniecka.

Vývojově stagnovaly obce Trnitá a Dornych, které se proměnily v průmyslovou zónu Brna.

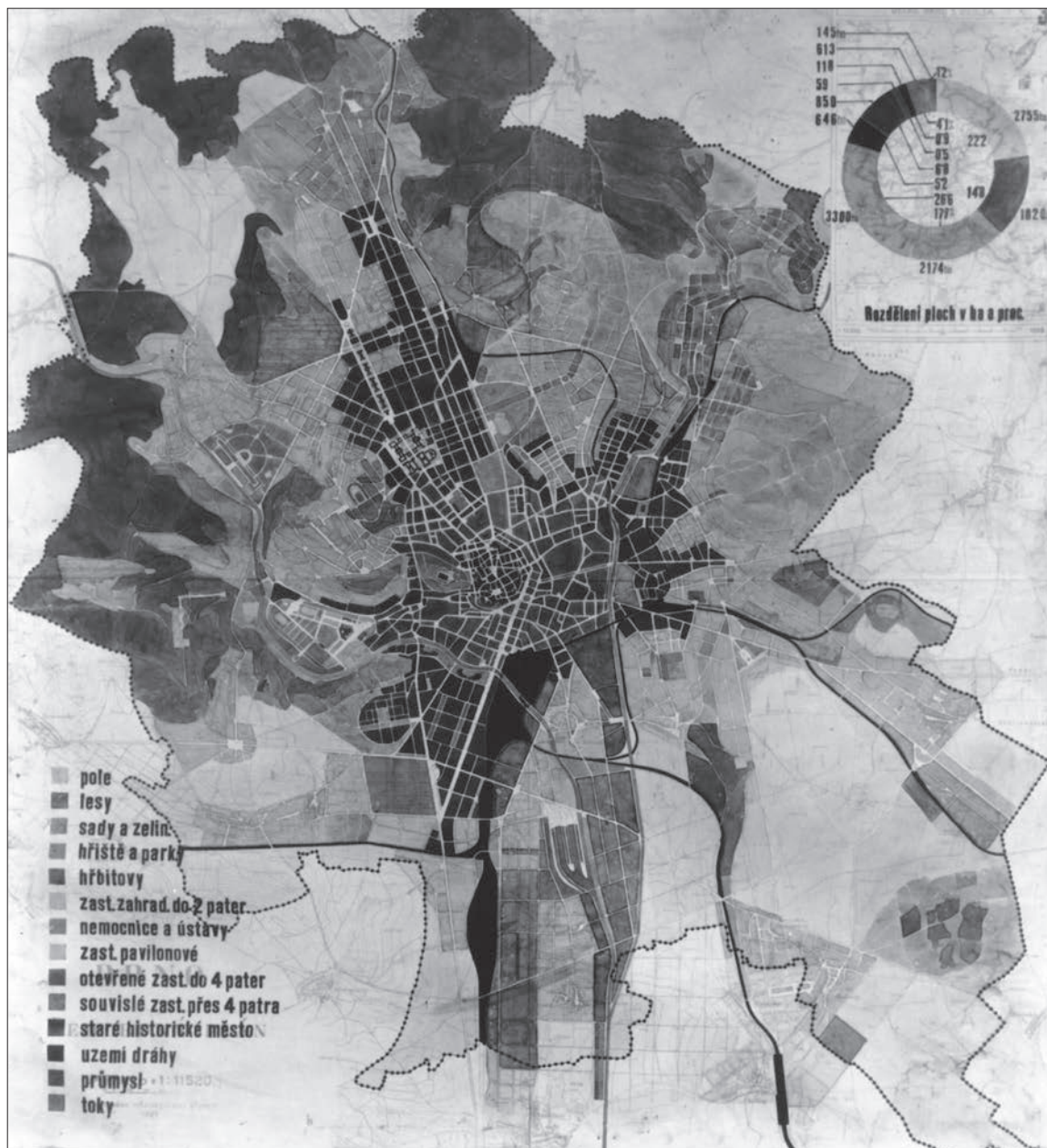
Se zavedením tramvajové dopravy v roce 1869 (nejprve tažené koňským spřežením) se začal utvářet přednádražní prostor v přestupní dopravní uzel. Koncem století umožňoval spojení do 320 brněnských továren, z toho 70 textilních a do 1500 obchodních a řemeslnických podniků a dílen. Předpokladem proměny barokního Brna v moderní průmyslové velkoměsto 19. století nebylo jen zrušení městské pevnosti, odstranění hradeb a vytvoření jedinečné okružní třídy, ale také dynamicky se rozvíjející železniční doprava a nádraží, tento novodobý chrám měšťanské společnosti. Velkorysostí interiéru haly a monumentalitou vnějšího řešení je vyjádřením jeho kulturně společenského významu, obdivu k technickým možnostem vrcholícího „období páry“. Souborem svých budov a přílehlým náměstím vytvořilo hodnotnou prostorovou dominantu s dopravou, přirozeně navazující na ostatní části Brna. Tím byl vytvořen trvale platný dopravní skelet, rozvíjející a současně sjednocující celek města v živý organismus. Je zřejmé, že odsunutí nádraží přinese těžko předvídatelné obtíže a naruší osvědčené dopravní vazby. Ovlivní městské centrum, které bude ochuzeno o stěžejní urbanizující zdroj 19. století, z kterého po dlouhá desetiletí vycházely podněty jeho utváření.

Stavební proměna Brna přelomu století, která se rozešla s jeho středověkým původem, neměla oporu v regulačním plánu z roku 1863. Ten se nevztahoval na vnitřní město ani na jeho vnější území. Soustředil se na řešení hradebního pásu zrušené městské pevnosti. Mnohé stavební změny a dílčí regulační zásahy probíhaly nekonceptně, přestavbu centra provázely kritické výhrady k rozsáhlým a často podnikatelsky vynuceným asanacím, které probíhaly v letech 1895 až 1916. Potřeba regulačního plánu Brna, který by usměrňoval důležité přestavbové období jeho vývoje byla naléhavá. Soutěž na získání návrhu na generální a regulační plán města proběhla v letech 1901 až 1902. Byla vypsaná pro rakouské architektky a inženýry německé národnosti, ale účastnili se jí také odborníci němečtí. Ze třinácti obesaných návrhů získal nejvyšší ocenění vídeňský architekt



1  
Návrh „Tangenta“ ze soutěže na získání ideových návrhů  
pro zastavovací a regulační plán města Brna  
za současného řešení otázky železniční, 1927.  
Nejvyšší druhá cena:  
Bohuslav Fuchs, Josef Peňáz, František Sklenář.  
*Repro: Archiv Muzea města Brna, fond Bohuslava Fuchse.*







Eugen Fassbender. V řešení, vycházejícím z radiální osnova centra, zdůraznil veřejné prostory a vytvořil jednotně koncipovaný městský celek. Soutěž porotovali spolu s brněnskými architekty Camillo Sitte a Cornelius Gurlitt, účastnili se jí přední osobnosti stavby měst. Přinesla návrhy, vyjadřující myšlení soudobého evropského urbanismu. Přesto výsledky soutěže nebyly použity a téměř neovlivnily další vývoj Brna. Nádraží, které bylo v době průběhu soutěže přestavěno do své monumentální podoby, bylo v návrzích akceptováno na stávajícím místě, s nezměněnou podobou železniční sítě.

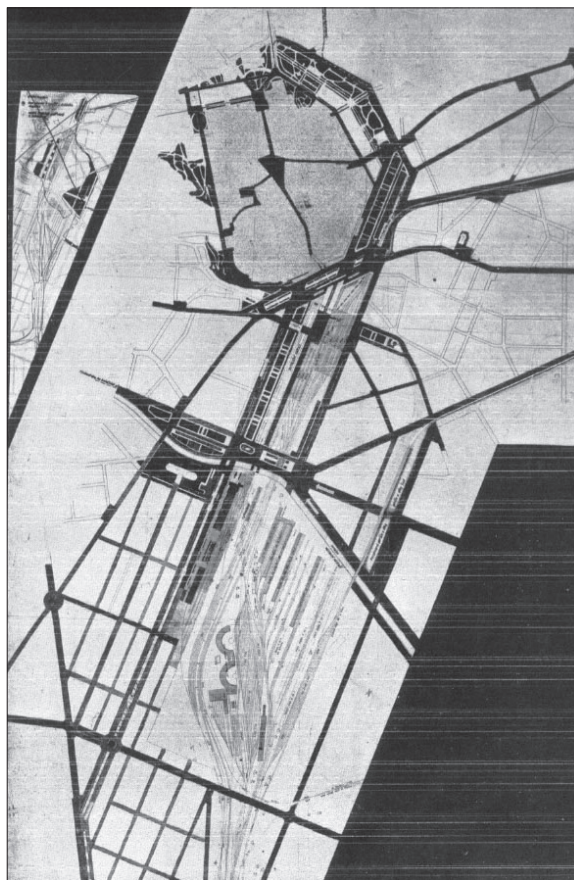
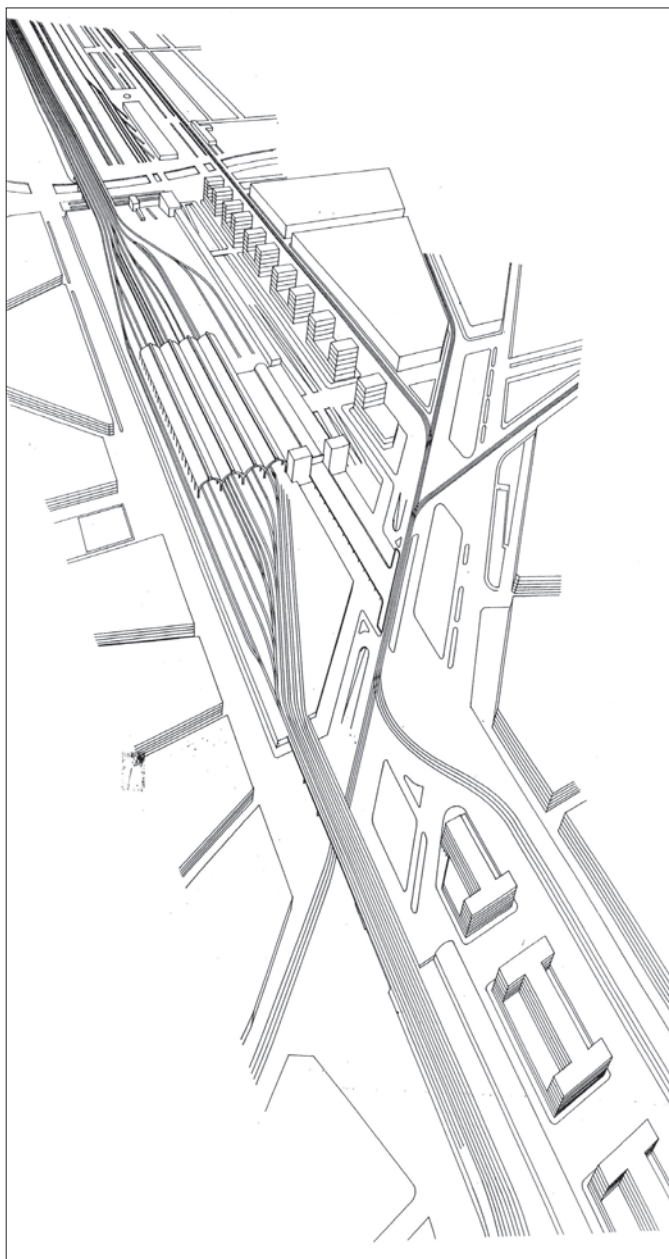
Připojením 23 obcí k městu zákonem z dubna 1919 vzniklo tzv. Velké Brno. Urbanistické zvládnutí územního prostoru o rozsahu 1 300 ha s 221 758 obyvateli vyžadovalo zhotovení nového regulačního plánu. Nepříznivou okolností byla absence státní regulační komise s výkonnou pravomocí, která by zajišťovala stavební rozvoj města obdobně, jak tomu bylo v Praze. Po projednání vládou, rozpočtovým a dopravním výborem byl návrh na zřízení komise předán ke konečnému schválení: „Poslanecká sněmovno, račiž se usnísti: Ministerstvu veřejných prací se ukládá, aby urychleným způsobem předložilo osnovu zákona, kterým se zřizuje státní regulační komise pro Brno a okolí“. Poslanecká sněmovna návrh schválila dne 8. února 1921. Na brněnské radnici si však věc rozmysleli a ustavili tzv. regulační sbor, podléhající vedení města. Ustaven byl obecním zastupitelstvem dne 30. 1. 1923. Kromě zástupců vedení radnice v něm zasedali jednou měsíčně stavební ředitel Jaroslav Zikmund, architekti Jindřich Kumpošt, Emil Králík, K. H. Kepka, Vincenc Baier a Jaroslav Šyříš, ing. A. Tichý a ing. Bortsch.

Regulační sbor, který průběžně zpracovával dílčí odborná stanoviska a posudky pro jednání rady, připravil situační a výškové plány a další podklady pro vypsání soutěže na regulační plán města. Nejprve byla vypsána soutěž na regulaci vnitřního Brna s termínem od 1. 2. 1924 do 1. června, který byl prodloužen do 15. září 1924. Obesláno bylo jen osm návrhů, nejvyšší třetí ceny byly uděleny návrhu „Střed republiky“ Aloise Kubíčka a Maxe Urbana, a návrhu „Oja“ Vincence Baiera. Výsledek soutěže nebyl podle soudobého mínění uspokojivý. Autoři měli řešit přetížení dopravy a uspořádání centra, ale bez širší návaznosti. Součástí soutěžních podkladů byl schematický návrh úpravy nádraží na stávajícím místě, zpracovaný ředitelstvem státních drah v Brně. Většinou soutěžících byl vnímán jako závazný. Jen Max Urban a Alois Kubíček navrhli regulaci s nádražím odsunutým do prostoru Rosického nádraží. Tím poprvé graficky vyjádřili myšlenku, dříve jen diskutovanou, která byla v následujících letech ověřována v mnoha soutěžních návrzích a urbanistických plánech. Přeložením nádraží usilovali oba autoři o propojení izolovaného jihovýchodu s centrem. Navrhli nádražní bulvár s pohledovou dominantou Petrova, ale nedosáhli přesvědčivé vazby nově zastavovaného prostoru s radiální osnovou historického města. Prokázali však nezbytnost celkového urbanistického projektování města Brna v souvislosti s řešením problému železnice a nádraží.

ložením nádraží usilovali oba autoři o propojení izolovaného jihovýchodu s centrem. Navrhli nádražní bulvár s pohledovou dominantou Petrova, ale nedosáhli přesvědčivé vazby nově zastavovaného prostoru s radiální osnovou historického města. Prokázali však nezbytnost celkového urbanistického projektování města Brna v souvislosti s řešením problému železnice a nádraží.

Obraz podoby Brna vyrůstal ve 20. letech z poznání a schopnosti nastupující mladé generace architektů, ale také pod vlivem mezinárodních tendencí. Moderní urbanismus města a jeho plánovitý rozvoj byl ovlivňován působením Mezinárodního svazu stavby měst. Ten obnovil válkou přerušenu činnost sjezdem v Göteborgu v roce 1923, pokračoval jednáním v Amsterdamu v roce následujícím a v New Yorku v roce 1925. Vídeňského kongresu se v roce 1926 účastnili Alois Kubíček a brněnský Miloš Laml. Vedle architektury a výstavby byl projednáván pro Brno aktuální vztah dopravy a historických měst. Dne 3. července 1926 byla vypsána soutěž „na získání ideových návrhů pro zastavovací a regulační plán města Brna za současného řešení otázky železniční“ v termínu od 1. října 1926 do 31. prosince 1927. Soutěž nebyla vypsána s mezinárodní účastí, jak ji původně připravoval městský stavební úřad. Byla tím ochuzena o zkušenosti z přestavby železnice a nádraží realizované v té době v Karlsruhe, Stuttgartu, a Bielu ve Švýcarsku. Vzhledem k závažnosti soutěže bylo vypisovatelem doporučeno zpracování návrhů skupinami odborníků, nejlépe ve složení železniční inženýr, architekt a geometr. Potřeba jednoty drážním náspem rozděleného města, rozšíření jeho centra, důraz na modernizaci železnice, umístění nádraží a jeho napojení na síť městské hromadné dopravy, byly úkoly, uloženy soutěžícím v rozsahu a významu mimořádném. Soutěž byla obeslána 14 návrhy, které posuzovala 21 členů porota. Nejvyšší cenu získal projekt „Tangenta“ od Bohuslava Fuchse, Josefa Peňáze a Františka Sklenáře. V návrhu řešili autoři urbanisticko-dopravní problém rozšířením historického centra úměrně ke zvětšení města připojením obcí v roce 1919. Předpokládali, že přeložením nádraží o 700 m jižněji bude možné rozšířit centrum až na dvojnásobek jeho plochy. Železnice v návrhu přestává být hradbou dělící město, pouze se ho dotýká obloukem v místě, kde je situováno nádraží. Na ně navazuje v prodloužení dnešní Benešovy třídy 50 m široký velkoměstský bulvár, který se odpoutává od oválu historického centra, prolamuje schéma jeho radiálně vedených komunikací a vytváří výraznou dopravní a urbanistickou páteř předpokládané výstavby. Velkoryse vedená, tři kilometry dlouhá tangenciální přímka komunikace překračuje řeku Svratku





2

Návrh ze soutěže na dopravně komunikační plán, jakož i na získání návrhů pro sestavení hospodářského plánu Brna, 1934.

Nejvyšší druhá cena:

**Bohuslav Fuchs, Jindřich Kumpošt, František Sklenář.**

*Repro: Archiv Muzea města Brna, fond Bohuslava Fuchse.*



a ústí do ulice Vídeňské. Zástavba po obou stranách bulváru je organizována šachovnicovým systémem, inspirovaným výstavbou amerických měst. Brněnská soutěž nepřinesla jen objemná řešení pro město, ale také dlouhodobě platnou metodiku urbanistického plánování, vycházející z racionálních principů funkcionalismu.

V soutěžních návrzích zřetelně dominoval obtížný problém vzájemného vztahu železnice a města. Proto porota doporučila, aby vedle městské regulační kanceláře byla zřízena studijní městská železniční kancelář, která by řešila sporné otázky s ohledem na požadavky dráhy a současně v zájmu vývoje Brna. Porota doporučila situování nového nádraží v místě někdejšího nádraží Rosického, protože shledala toto místo jako výhodné pro obě strany. Zástupci ministerstva železnic seznámili dne 27. listopadu 1929 představitele města s hlavními zásadami konečného řešení brněnské železnice ve smyslu výsledků soutěže z roku 1927. Zavázali se, že železniční projekt bude s městem konzultován, aby byl v souladu s jeho urbanistickým utvářením. Tato dohoda nebyla naplněna. Ředitelství státních drah vypracovalo nový návrh, tzv. úřední železniční schéma, odlišné od výsledků soutěže a dosavadních ujednání. K této překvapivé skutečnosti zaujalo město prostřednictvím svého regulačního poradního sboru odmítavé stanovisko. V něm bylo uvedeno, že úřední projekt je v rozporu s městskou komunikační regulací a předpokládaným umístěním nádraží. Výhrady byly vysloveny k vedení jednotlivých tratí, k umístění technického zařízení železnice a ústředního nákladového nádraží. Obě řešení, městský regulační plán i návrh železniční správy, byly zpracovány zcela samostatně, bez vzájemné koordinace, což ztěžovalo jejich vzájemné splynutí. Vyhraňovaná stanoviska obou partnerů vyústila v kolizi, která ohrožovala další pokračování spolupráce. Protože nebylo možné dosáhnout shody, byla vypsána v roce 1933 Společností brněnských elektrických drah nová soutěž „na dopravně komunikační plán, jakož i na získání návrhů pro sestavení hospodářského plánu Brna“.

Soutěžní úkol byl rozsáhlý a obtížný. V době trvající hospodářské krize se očekávaly od soutěžících náměty k revitalizaci města, investiční programy, podklady pro řešení silniční a městské veřejné dopravy. Pro řešení železnice byl závazným podkladem schválený generální projekt železniční správy. Jeho případné změny a doplňky měly být koncipovány tak, aby přispěly k optimálnímu začlenění železnice do rámce města.

Soutěž byla obeslána devíti návrhy. Na jednání dne 6. dubna 1934 udělila šestičlenná porota po třech měsících posuzování nejvyšší druhou cenu návrhu Bohuslava Fuchse, Jindřicha Kumpošta a Františka Sklenáře „za zvlášť cenné náměty v řešení železničním a pozoruhodné náměty pro hospodářský plán města v rámci regionálním“.

Vítězný návrh obsahoval analýzu železniční otázky a všech navazujících dopravně komunikačních možností. Autoři předložili tři rozdílné varianty úkolu, po jejichž vzájemném porovnání dospěli ke konečnému výsledku. Studii označenou písmenem A prokázali, že úřední železniční projekt se dostal s regulačním plánem města do neřešitelné kolize. V dalších dvou studiích B a C ověřovali ponechání nádraží na stávajícím místě a jeho přeložení do prostoru nádraží Rosického. Variantu D označili jako „definitivní řešení železniční otázky“.

Zatímco úřední železniční návrh umísťoval nádraží do vzdálenosti 1 km, studie D ověřila možnost jeho maximálního přiblížení centru. Navrženo bylo v prostoru za ulicí Uhelnou (U severní dráhy), ve vzdálenosti 150 m od historické budovy. Tím byly současně vytvořeny podmínky pro rozšíření přednádražního prostoru a propojení okružní komunikace radiálního systému Brna.

Město zamítlo úřední, direktivně určenou polohu nádraží „jako nevýhodnou a nákladnou“. Nedostatky byly spatřovány v odtržení od centra, v přerušení dopravních vazeb a v nutnosti vybudovat nákladné dopravní spojení s novým nádražím. Závažné bylo zjištění, že náklady na úřední variantu jsou o 30 % vyšší než na variantu D. Diference mezi oběma koncepcemi nepramenily jen z odlišného umístění nádraží. Zatímco železniční návrh preferoval technicko-provozní principy, město usilovalo o komplexní utváření svého organismu.

Soutěžní porota ocenila v návrzích B. Fuchse, J. Kumpošta a F. Sklenáře objemné situování nádraží v přesvědčivé urbanistické souvislosti. Doporučila podrobné rozpracování návrhů a jejich předložení ministerstvu železnic „jako podklad jednání o dohodě souladného včlenění železničních úprav do regulačního plánu města“. Návrhy, doplněné F. Sklenářem byly v roce 1935 předány ministerstvu železnic ČSR. Přes četné urgencye nedošlo k jejich projednání. Obsáhlý elaborát, mimořádně důležitý pro vývoj města byl odložen.

Projekční práce, hledající další varianty řešení nádraží, pokračovaly i v politicky vyhocené době přelomu 30. a 40. let. Možnost jeho úpravy na stávajícím místě, obsažená v návrhu soutěže z roku 1934 (Hruška, Kuba, Brousil, Klega) byla znovu ověřována městským regulačním oddělením. Navrženy byly dvě výpravní budovy po obou stranách rozšířeného kolejíště, určené pro dálkovou a lokální dopravu a spojené širokým podchodem.

Nadměrný provoz v přednádraží byl redukován jeho převedením do dvou etáží s eskalátory. Na jižní straně navazovalo na výpravní budovu autobusové nádraží, navržené jako součást náměstí při vnějším komu-

nikacním okruhu. Předpokládána byla úprava viaduktu na Křenové za účelem jeho snazší průjezdnosti. V návrhu bylo dosaženo diference jednotlivých funkcí bez jejich vzájemného křížení, avšak bez východiska trvalého významu.

V roce 1942 zpracovalo ředitelství státních drah koncepční řešení železnice za předpokladu uzavřené cirkulace osobních vlaků. Umístění nádraží, jeho technického zázemí a nákladového nádraží bylo v rozporu s regulačními záměry města.

Zřejmě jako odezvu na tento návrh zpracovalo regulační oddělení města dispoziční schéma s nádražím v blízkosti historické budovy. Umožňovalo asanaci zchátralých částí jihovýchodu města a regulaci území obdobně jak to doporučoval vítězný návrh soutěže z roku 1934. Toto uspořádání bylo pokládáno ve 40. letech za nejvýhodnější. Současně však bylo konstatováno, že podélně umístěná výpravní budova neumožňuje dokonalé začlenění do komunikační sítě a dopravních okruhů. Proto bylo zvažováno, aby k průběžně vedenému kolejišti byla navržena výpravní hala, umístěná příčně pod ním. Tím mělo být dosaženo prostorového uvolnění, lepšího začlenění a zjednodušení provozu.

Poválečné úsilí se opět soustředilo na jihovýchod města. „Nádražní otázka, která je do jisté míry stabilizovaná, podle tehdejších názorů, ale ne vždy k prospěchu města a k jeho urbanistickým potřebám, klade nádraží opět do odsunuté polohy“ (B. Fuchs).

Studie na využití prostoru před novým nádražím byla prvně zpracována v roce 1945 městským plánovacím úřadem a později rozvedena ve dvou variantách ateliérem Stavoprojektu. O dva roky později byl zhotoven v Zemském studijním a plánovacím ústavu pod vedením B. Fuchse plán regionální obnovy Zemského hlavního města Brna. Jeho součástí byla i koncepce železnice s nádražím posunutým jižním směrem.

V letech 1950–1952 byl zpracován nový územní plán Brna (Bohumil Tureček, Vilém Zavřel, Maxmilián Chlad). Prosazoval šíření města jižním směrem v závislosti na plochách, určených železnici a průmyslu. Dominantou území bylo odsunuté nádraží, umístěné na novém komunikačním okruhu, vycházejícím z radiálního systému Brna.

Státní projektový ústav Stavoprojekt zhotovil směrný plán města v roce 1956 (František Kočí, Zdeněk Chlup, Zdeněk Kubíček). Byl koncipován s důrazem na komplexní řešení dopravy, která byla chápána jako funkční skelet veletřního města. Vývojový posun byl očekáván od výsledků současně probíhající expertizy, která měla shrnout a vyhodnotit práce, věnované železnici. Přinesla šest alternativních řešení s umístěním

nádraží ve třech různých polohách. Rozhodujícího výsledku dosaženo nebylo. Do směrného územního plánu se prosadila varianta s odsunutou polohou nádraží a současně bylo navrženo dočasně ponechat nádraží v nezměněné podobě. Silniční schéma bylo společné pro obě alternativy. V návrhu bylo zřejmé vědomí souvislosti centra s nově koncipovaným jihovýchodním územím. Setkání nového řešení s tradicí je patrné jak ve směrném plánu navrženém skupinou F. Kočího, tak v souborném návrhu asanačního plánu historického jádra (1957), zpracovaném kolektivem B. Fuchse. Problematika vztahu nové výstavby a pokusů o rozšíření centra města vyvolaly zvýšenou potřebu jeho památkové ochrany. V roce 1984 bylo historické centrum Brna vyhlášeno městskou památkovou rezervací, která zahrnovala na jihovýchodě přednádražní prostor, soubor budov nádraží včetně nástupišť a podjezdů na Křenové a Nových sadech.

Urbanistické projekty byly v té době zaměřeny vedle nové výstavby na demoliční přestavbu zastaralých území. Radikálně a na pokleslé úrovni byla uskutečněna proměna Starého Brna. Přestavbovým územím bylo vyhlášeno jihovýchodní předměstí. Jeho ztvárnění bylo předmětem ideologické interpretace, preferovány byly návrhy založené na historizující monumentalitě pohledových os, s bulvárem, pohledově končícím petrkými věžemi.

Dne 15. 5. 1966 vypsala rada MěstNV v Brně soutěž na urbanisticko-dopravní řešení přednádražního prostoru. Měla soustředit návrhy na úpravu a snížení dopravního zatížení místa. Stavební realizace která následovala nepřinesla očekávaný výsledek. Ve stejné době ověřoval architekt Jindřich Kumpošt možnost rekonstrukce železnice za předpokladu umístění nádraží v tzv. přisunutě poloze při ústí Hybešovy třídy. Prokázal možnost plynulého zaústění železničních tratí. Analyzoval a kriticky se vyjádřil k návrhu odsunuté polohy nádraží, „která je nesmírně nákladná a problematická, neboť vytváří mnoho komplikací dopravních i stavebních, a je nejnáročnějším řešením z hlediska postupu výstavby podle každé navržené varianty“.

V roce 1970 na společném jednání představitelů železnice a města byla akceptována navržená koncepce železničního systému včetně situování nádraží v nové poloze a současně bylo přijato i urbanistické pojetí jihovýchodu, tzv. „sektor centrální oblasti města“.

Směrný územní plán z roku 1982 (Miloš Kramoliš, Jaroslav Hlavsa, Zdeněk Kubíček, Antonín Hladík) ovlivňoval stavební vývoj města dvanact roků. Do jeho programu byly zařazeny i výsledky ujednání politických zástupců města a představitelů železnice z roku 1970.

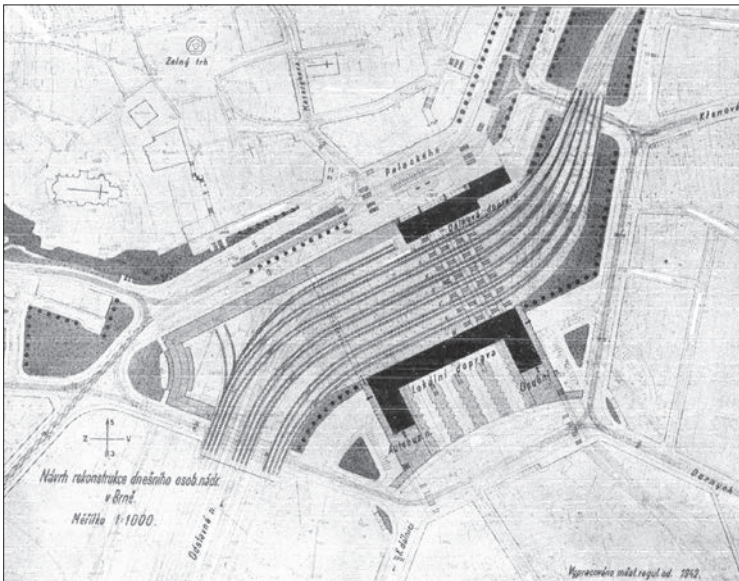


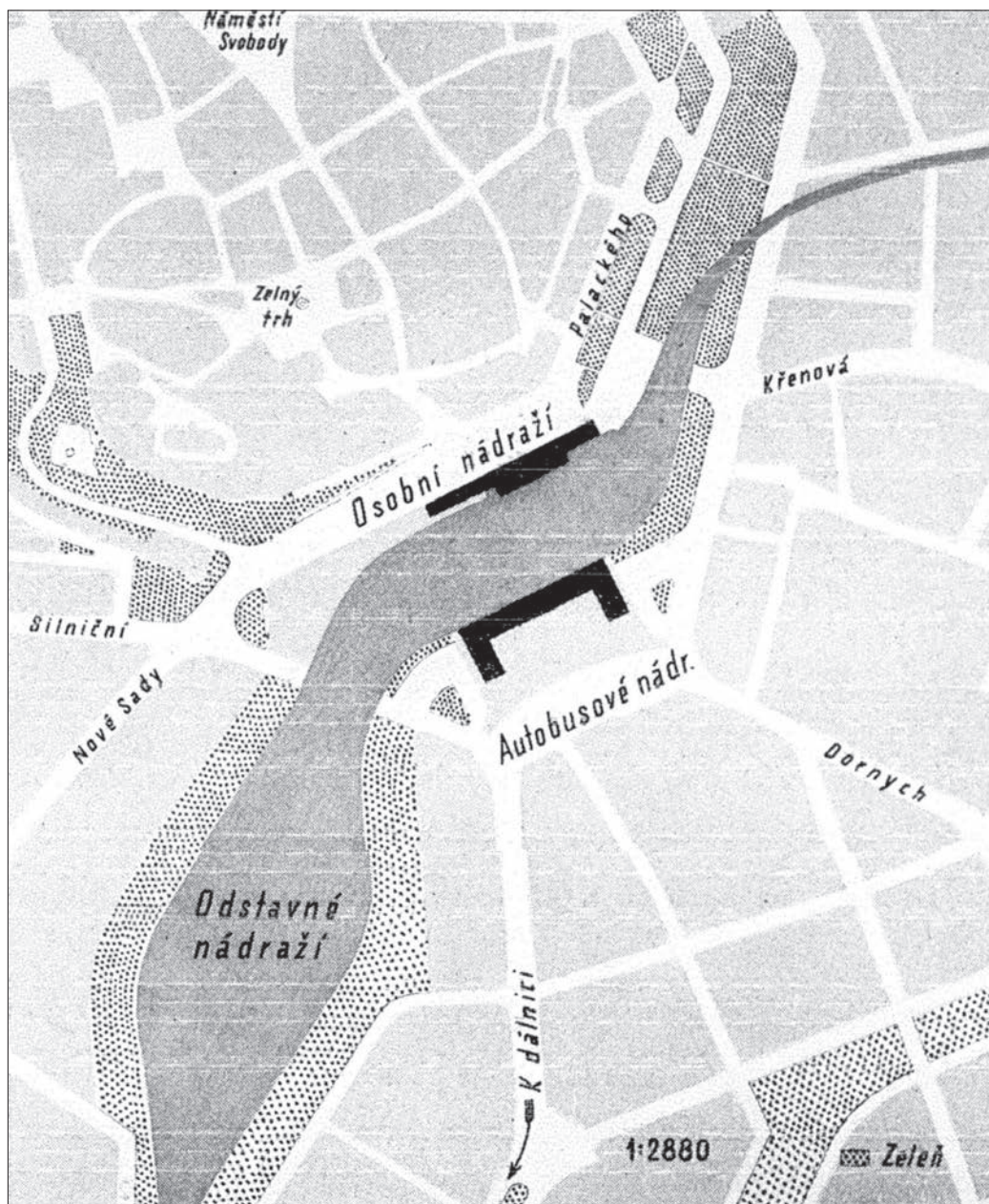


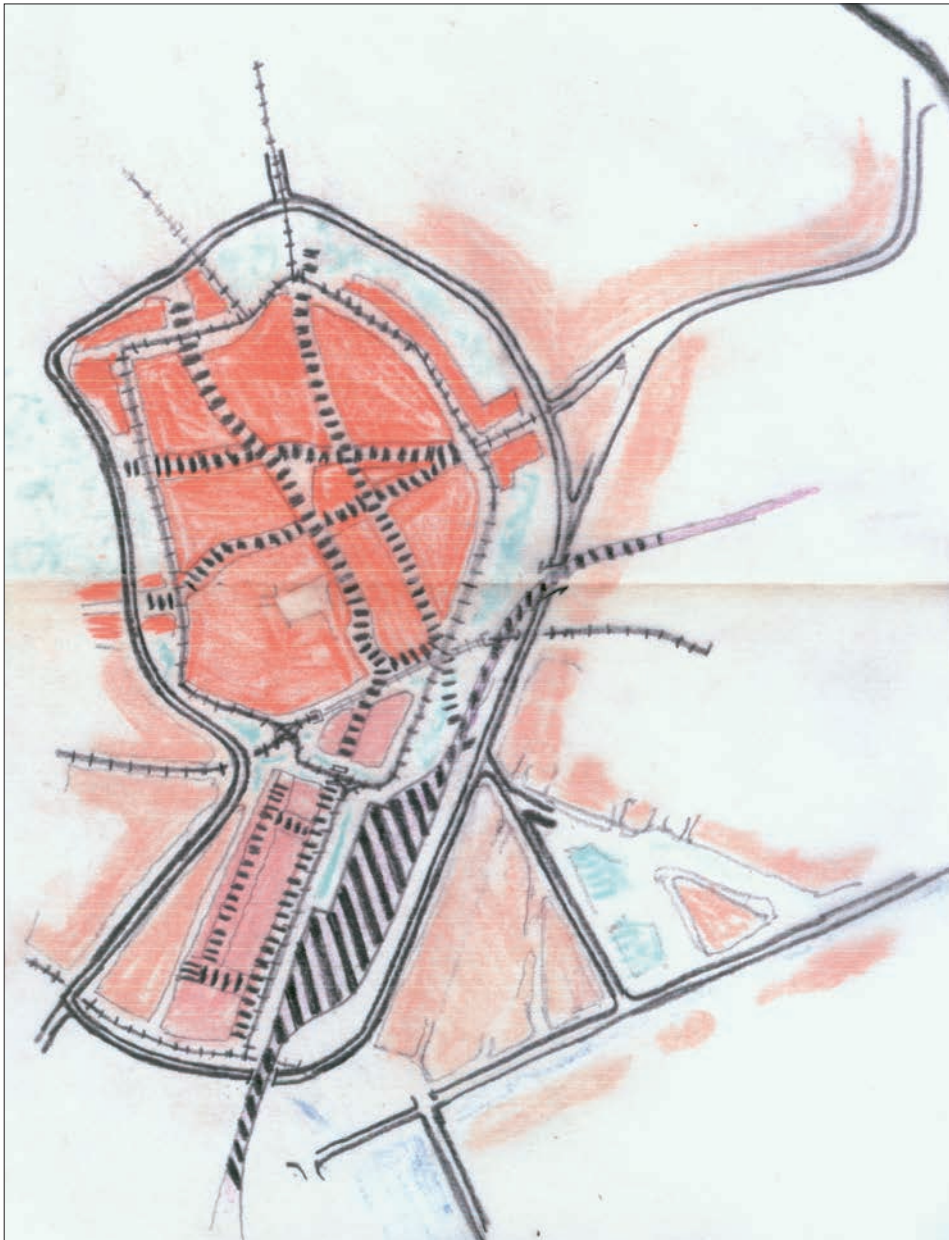
3

Návrh rekonstrukce osobního nádraží s regulací, 1942,  
Městská regulační kancelář.

Repro: Vztah železnice k regulaci města Brna. Josef Peňáz, Brno, 1946.







4  
Studie nádraží v tzv. prísunuté  
poloze, 1966, Jindřich Kumpošt.  
*Repro: Archiv Muzea města Brna,  
fond Jindřicha Kumpošta.*





Idea rozšíření městského centra s předpokládaným odsunutím nádraží našla své pokračování v soutěži, vypsané v roce 1992 s omezující podmínkou odsunutí polohy nádraží. Nejvýše byly oceněny porotou dva zcela odlišné návrhy. Kolektiv A. Buriana, G. Křivinky ad. přinesl řešení pevného racionálního řádu s výraznou uzavřenou zástavbou domovních bloků, evokující urbanistické koncepce minulosti. Proti tomu návrh kolektivu Petra Hurníka řešil úkol jako organicky rostlou strukturu města, vycházející z jeho vlastních podnětů a potřeb.

Nový směrný plán města vznikl v roce 1994, v rozjitřené době a za odlišných politických podmínek. Ještě před jeho dokončením schválilo zastupitelstvo města Brna v roce 1993 předloženou variantu přestavby železničního uzlu v Brně s odsunutou polohou nádraží. Tím byl dán souhlas vrcholného politického orgánu města k zahájení prací na přestavbě železnice a urbanizaci jihovýchodu Brna.

Přes pokračující práce neutuchají pochybnosti o správnosti tohoto rozhodnutí. Vycházejí z přesvědčení, že nebyly vyčerpány a ověřeny všechny možnosti řešení, zejména ty, které poskytují moderní technické poznatky. Kritická nedůvěra se netýká přestavby železničního systému, ale umístění nádraží. Vyhraněný vztah k jeho staré budově mají občané, odborníci je vnímají jako ústřední bod, od kterého se odvíjí dopravní systém města. Jeho odsunutí nebylo „snem“ meziválečné generace architektů, jak se někdy účelově uvádí. Usilovali o skloubení železnice a města, o vytvoření urbanistického souboru s dokonalou vyvážeností funkcí a forem. Opírajíce se o principy racionálního funkcionalismu přinesli poznatky mimořádné hodnoty, které jsou projevem vrcholné invence a svobodné individuální tvořivosti.

Přesto že myšlenka odsunutí polohy nádraží je konzervativní, měla relativní opodstatnění v době parního pohonu, stabilizovala se v projektování města. Dilema „ponechat či odsunout“ se vyhrloilo natolik, že bylo v roce 2004 hledáno rozhodnutí v referendu občanů. Bylo však zřejmé, že v tak závažné otázce nelze rozhodnout hlasováním, ani politickým rozhodnutím, nýbrž projekční prací.

Právě v tomto roce vzniklo ze soukromé iniciativy zcela odlišné řešení, tzv. „třetí alternativa“. Jejím autorem je ing. arch. Zdeněk Michal CSc. Východiskem a oporou jeho práce byl pronikavý vývoj dopravních technologií posledních let, domácí zkušenosti a příklady četných realizací podzemních železnic v zahraničí.

Osou dopravně urbanistického systému města určil v návrhu diametr, prvořadou páteň komunikaci železničního typu, procházející pod mēs-

tem severojižním směrem v délce 5 km. Vlaky jsou přiváděny do příjezdové a odjezdové haly kolmo na dnešní železniční násep. Ten přestává být bariérou rozdělující město. Na dosavadní vlaková nástupiště jsou přemísťeny tramvajové linky MHD z přednádražního prostoru, který se stává klidným náměstím bez dopravy. Studie důmyslně využívá výškových rozdílů terénu a diferencuje jednotlivé druhy provozu. Podzemní nástupiště, příjezdová a odjezdová hala jsou navzájem propojeny eskalátory. Přínosem je jednotný koordinovaný systém, který umožňuje pěší dostupnost všech druhů dopravy celostátní, lokální a městské. V nezměněné podobě návrh ponechává a pro účely železnice a městské hromadné dopravy využívá památkově chráněný soubor budov historického nádraží včetně nástupišť, funkcionalistickou poštu a viadukty na Křenové a Nových sadech. Podzemní železniční komunikace umožňuje snadné spojení rozvíjejících se severních oblastí s městem a s obchodními centry na jihovýchodě. Není však jen dopravní tepnou, která usnadní cestu do zaměstnání, dostupnost služeb, obchodu a kultury. Omezí veřejnou a individuální dopravu, urychlí integraci příměstských obcí, přispěje k vyrovnání sociálních rozdílů a k vytvoření jednotného celku moderního velkoměsta.

Studie nabízí pokrokové řešení dlouhodobého problému železnice a města, je východiskem i příslibem jeho dopravně urbanistického vývoje. Nedoporučuje rozsáhlou a násilnou proměnu jihovýchodu Brna, snaží se o vytvoření předpokladů pro jeho postupný vývoj. Místu na okraji centra ponechává jeho živou funkci a současně zachovává jeho kulturně historickou podobu. Proporcemi a měřítkem dopravního souboru budov navazuje na starší zástavbu a radiální osnovu města. Stává se její součástí a současně spojnicí mezi historickým centrem a jihovýchodem. Návrh, zpracovaný na úrovni studie je nepochybně závažným přínosem. Je však třeba, aby byl rozpracován nezávislou projekční organizací a ověřen technicky a ekonomicky. Také konečná podoba souboru bude věcí obsáhlé projekční práce, která určí jeho moderní výraz a architektonicko výtvarné začlenění do obrazu města.

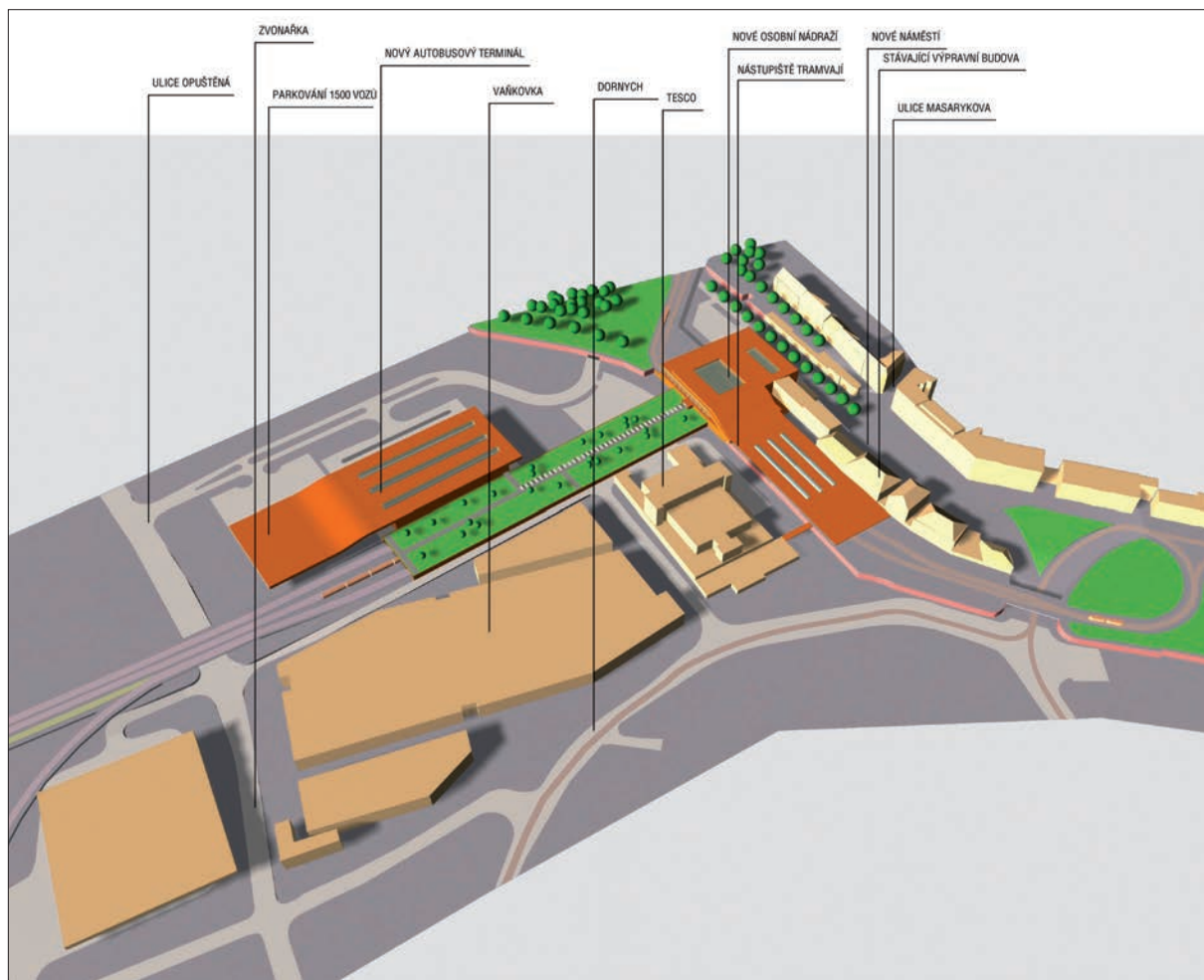
#### *Prameny a literatura:*

Archiv Bohuslava Fuchse a Jindřicha Kumpošta v Muzeu města Brna  
Popis města Brna k soutěži na regulační plán. Redakce Josef Peňáz, Brno, 1926  
Soutěž na dopravně komunikační plán města Brna. František Sklenář, Brno, 1934  
Cesta k hospodářské obrodě ČSR. Bohuslav Fuchs, Jindřich Kumpošt, Brno, 1935  
Vztah železnice k regulaci města Brna. Josef Peňáz, Brno, 1946



# Rekonstrukce železničního uzlu v Brně a nového osobního nádraží

Zdeněk Michal



Vizualizace – pohled od východu.





V oficiální verzi rekonstrukce brněnského železničního uzlu je soustředěna železniční doprava dálková, meziměstská, doprava regionální a doprava nákladová do společného železničního tělesa, které se přemísťuje jižním směrem téměř kilometr od historického jádra města.

V tomto prostoru má vzniknout nové nádraží, které soustředí všechny druhy železniční dopavy. Nové nádraží má být umístěno na mostní konstrukci o rozloze 350 x 130 m a výšce přes 2 m. Mostní konstrukce má být podpírána stovkami sloupů kotvených do hlubinných pilot.

Na této konstrukci má být umístěno ve výšce 7 m nad terémem 15 kolejí s krytými nástupními peróny. Perónní hrany mají dosahovat délky 400 m.

Je zřejmé, že tato obrovská mostní konstrukce nového nádraží musí být bariérou při pohledu na siluetu města od jihu. Měřítko nového nádraží ztratí vztah k měřítku zástavby města Brna a změní jeho historickou hodnotu.

Železniční regionální doprava, podporovaná integrovaným dopravním systémem, rozšiřuje a urychluje spojení obyvatel velké části kraje s Brnem.

Poměr mezi dopravou dálkovou a dopravou regionální na území Brna je takový, že více než 90 % cestujících dojíždí a odjíždí denně z regionu do města a zpět a necelá desetina cestujících využívá dálkovou a mezistátní železniční dopravu. Část cestujících dálkové dopavy městem pouze projíždí.

Tento poměr cestujících na území města jednoznačně ukazuje na převahu cestujících z regionu, pro které odsun železničního nádraží kilometr jižněji bude znamenat narušení dosavadních vazeb a dostupnosti do historického jádra a zkomplikování nenahraditelných přestupních vztahů s městskou hromadnou dopravou.

Uvedené hlavní negativní dopady přesunutí nádraží jižně od centra města nás vedly k tomu, že jsme v létě roku 2004 předložili Magistrátu města Brna novou koncepci řešení rekonstrukce železničního uzlu v Brně s novým osobním nádražím průjezdného typu.

Prioritou nové koncepce je rychlé a komfortní propojení mezi železniční osobní dopravou a městskou hromadnou dopravou pro převažující počet cestujících z regionu.

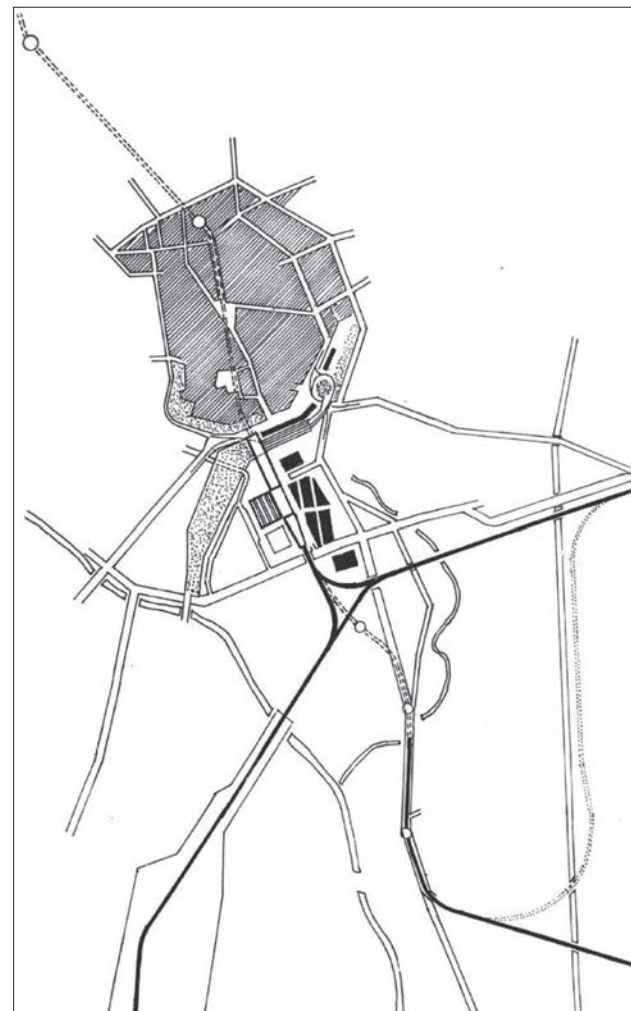


Schéma rekonstrukce ŽU Brno.





Dálková doprava je v novém řešení oddělena od železniční dopravy regionální.

Dálková železniční doprava je ponechána v trase předpokládaného osobního nádraží a je vedena na mírně vyvýšeném terénu. Železniční těleso je redukováno na minimální počet kolejí. Železniční stanice pro dálkovou dopravu Brno – Zvonařka má mimoúrovňové napojení na zastávku kolejového podzemního severojižního diametru. Toto řešení umožňuje rychlé spojení cestujících s centrem města, s hlavními přestupními uzly MHD a s regionálními vlaky.

Regionální vlaky se do stanice dálkových vlaků Brno – Zvonařka neapojují, ale mimo tuto stanici jsou naváděny do severojižního diametru.

Severojižní diametr byl původně koncipován pro rychlou tramvaj. V návrhu je řešen pro železniční dopravu, která prochází severojižním směrem od stanice Tišnov po stanici Sokolnice a Slavkov.

Vybudování diametru s parametry železnice, který v historické části Brna bude procházet v podzemí, umožňuje začlenit do jeho provozu regionální vlaky včetně kratších rychlíkových souprav. Četnost průjezdů vlaků v centrální oblasti města se zvýší a intervaly obsluhy jednotlivých stanic diametru se sníží až na 5 minut.

Vlaky přijíždějící od severu se napojují na diametr v železniční stanici Tišnov. Až do Řečkovice je diametr veden po stávající železniční trati, odkud pokračuje v nové trase pod historickým jádrem v podzemí.

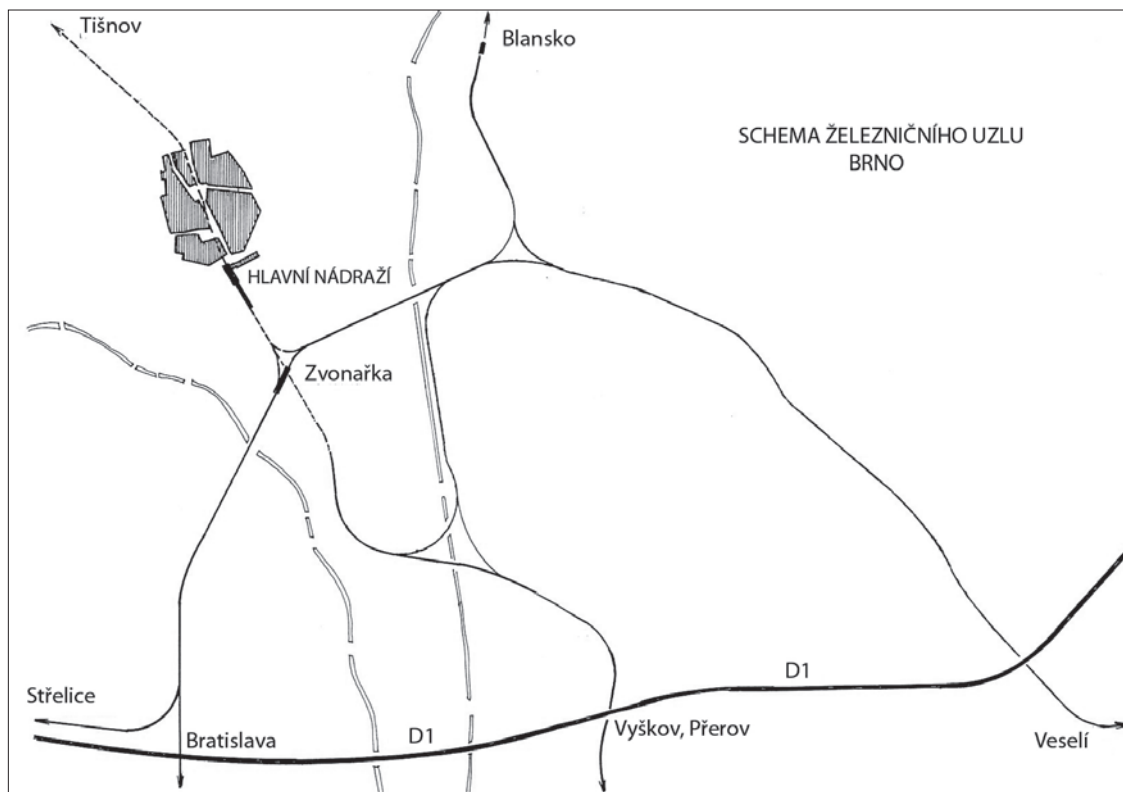


Schéma železničního uzlu Brno.



V záplavovém území Komárova se vynořuje z podzemí a až po Chrlice pokračuje po estakádě. V jižní části Komárova se napojuje na přerovskou trať a končí ve Slavkově. Nejvýznamnější přestupní uzly na diametru v úseku Brna jsou stanice Zvonářka s mimoúrovňovým přestupem na železniční stanici dálkových vlaků, hlavní nádraží Brno-střed, Moravské náměstí, Konečného náměstí a Šumavská.

Severojižní kolejový diametr vyloučí pro regionální vlaky přijíždějící od severu dnešní závlak na stávající trase přes Královo Pole, Lesnou, Maloměřice, Židenice až po nádraží Brno – střed v délce 7,5 km. To přispěje k urychlení dopravní obsluhy, provozní ekonomice a ke zlepšení životního prostředí v uvedeném území. Regionální vlaky od Přerova se napojí na diametr od jihu novou spojkou v Komárově. Regionální předměstské vlaky od Střelice a Břeclavi projíždějí po stávajících železničních trasách a novou spojkou se napojují na severojižní diametr.

Vlaky z vlárské tratě od Kyjova a regionální vlaky od České Třebové přijíždějí do Brna po stávajících železničních tratích a pomocí spojky v prostoru Zvonářky se napojují do severojižního kolejového diametru. Tato trasy využívá i rychlé spojení brněnského letiště s novým osobním nádražím v centru města. Příjezd regionálních vlaků od východu a jihu nenaruší památkovou zónu Masné burzy.

Předměstské vlaky přijíždějící do Brna ze všech sedmi směrů regionu projíždějí novým osobním nádražím, které je hlavním přestupním uzlem na trase severojižního diametru.

Průjezdny typ hlavního osobního nádraží Brno – střed umožňuje redukovat počet kolejí na minimum. Projíždějící vlaky novým osobním nádražím končí na koncových stanicích diametru podle časových potřeb přepravní poptávky.

Zapojení regionálních tratí v nové koncepci rekonstrukce železničního uzlu Brno do severojižního diametru a vedení dálkové a mezistátní dopravy je zakresleno na schematickém náčrtku.

Nová koncepce nahrazuje klasickou železnici moderním řešením s dominantním prvkem kolejového severojižního diametru. Jako páteřní trať umožní v centru města krátké intervaly mezi stanicemi při současné schopnosti zachování provozu na stávajících železničních tratích.

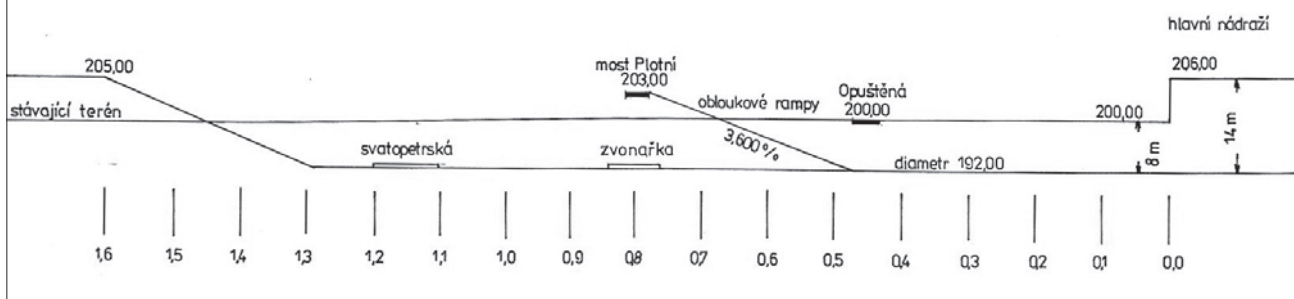
Tato modernizace vyžaduje nejen nový přístup k organizaci dopravy, ale i náhradu zastaralého vozového parku novým s technickými parametry nízkého průjezdného profilu, nízké váhy, dostatečného počtu nástupních dveří a s dostatečnou akcelerací. Taková vozidla jsou již dnes na světovém trhu.

V této variantě má hlavní nádraží kolejíště na kótě 192,00 m, tj. 14 m pod úroveň dnešního nádraží.

Oboustranné kolejové rampy od západu a východu z tratě Praha – Bratislava jsou zapuštěny z úrovně kolejíště 203,00 m do podzemí a v délce 300 m se napojují před ulicí Opuštěnou na podzemní diametr na úrovni 192,00 m.

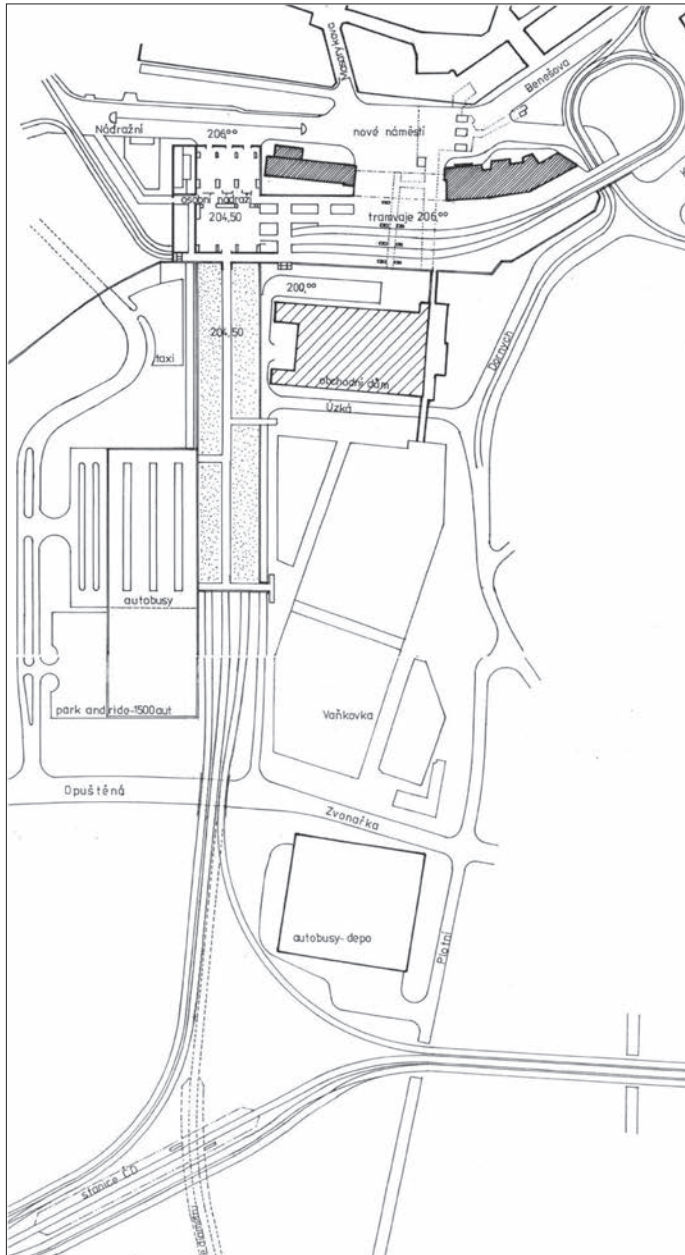
Tato varianta – nenarušuje stávající zástavbu ulice Trnitě

- zapuštění severojižního diametru a obou nájezdových kolejových ramp ještě před jižním okrajem ulice Opuštěné umožňuje zachovat stávající terén pro jakoukoliv urbanizaci území
- nové hlavní nádraží se zapuštěným kolejovým napojením od jihu nenaruší stávající prostředí a opticky nebude vnímatelné



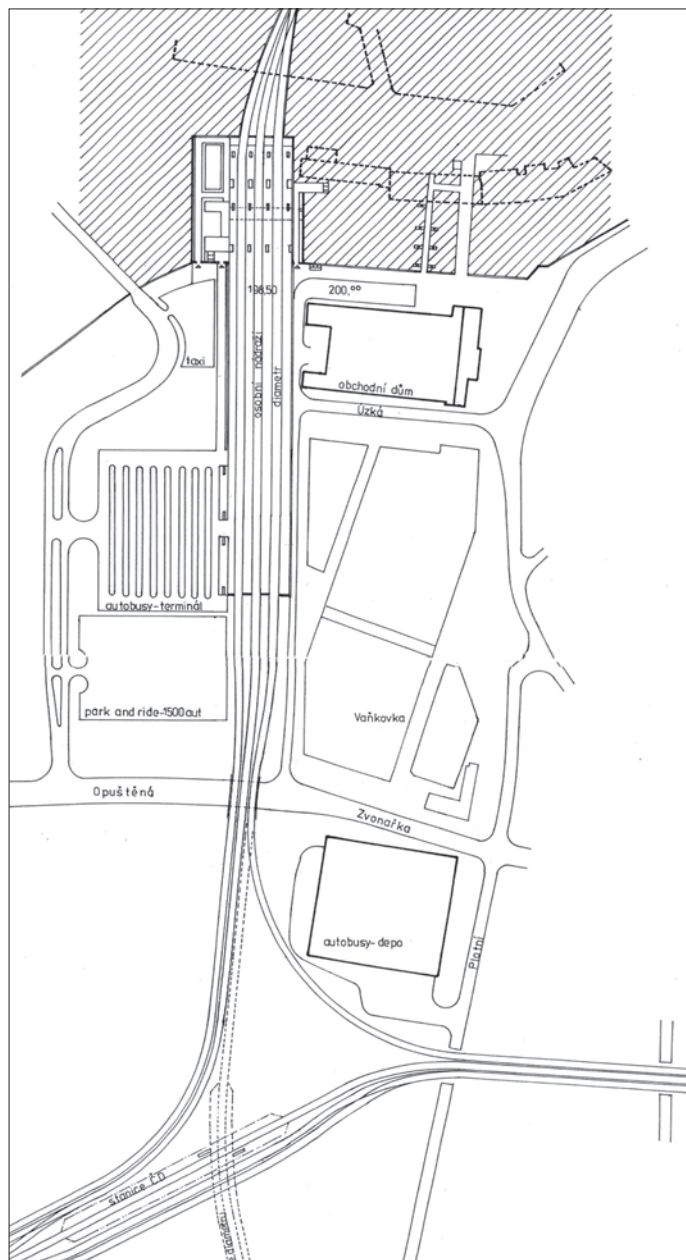
Variantu hlavního nádraží Brno – střed s kolejovým napojením od jihu na kótě 192,00 m.





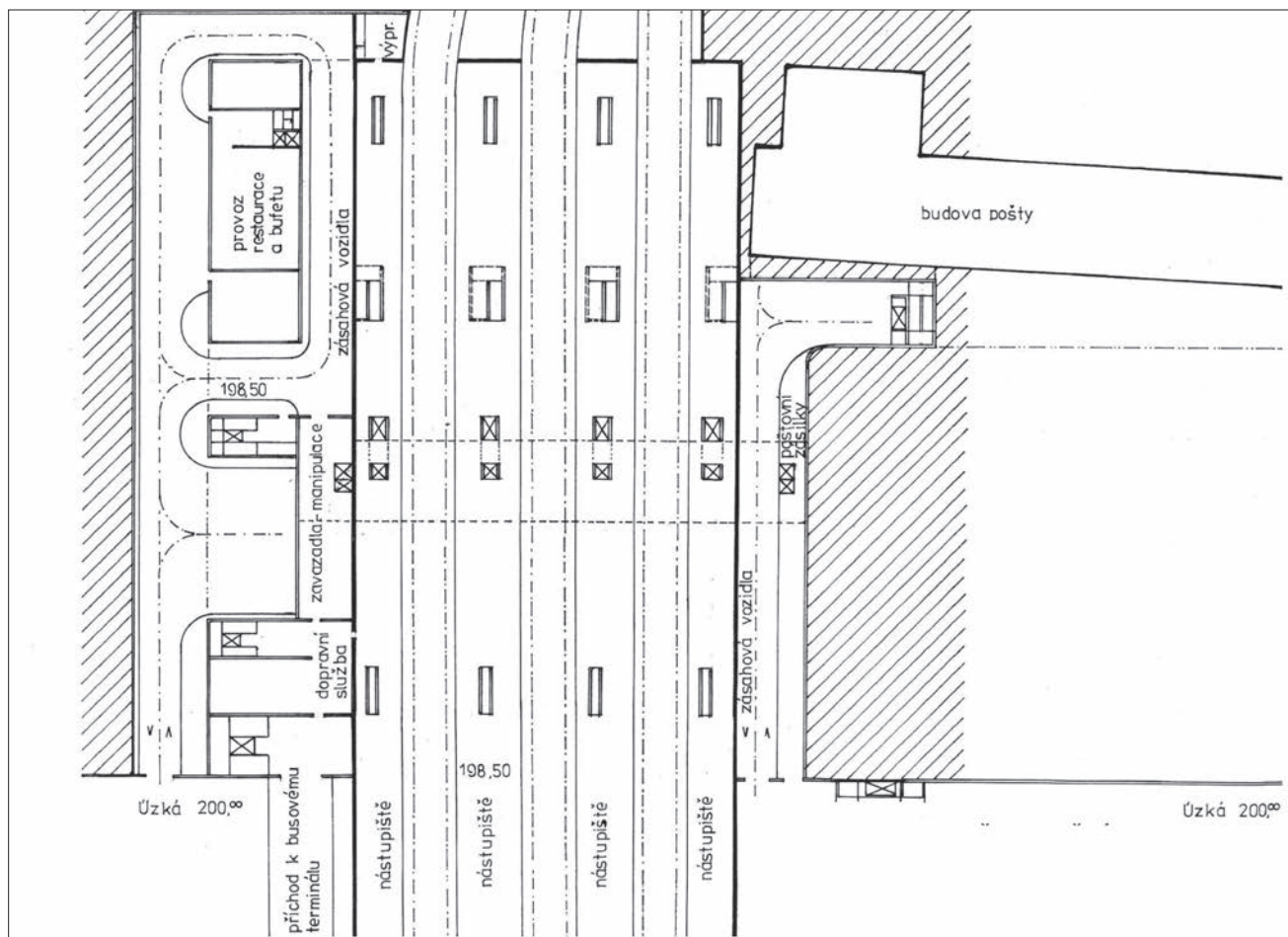
Zapojení regionálních tratí do diametru,  
rekonstrukce území kolem nového nádraží.





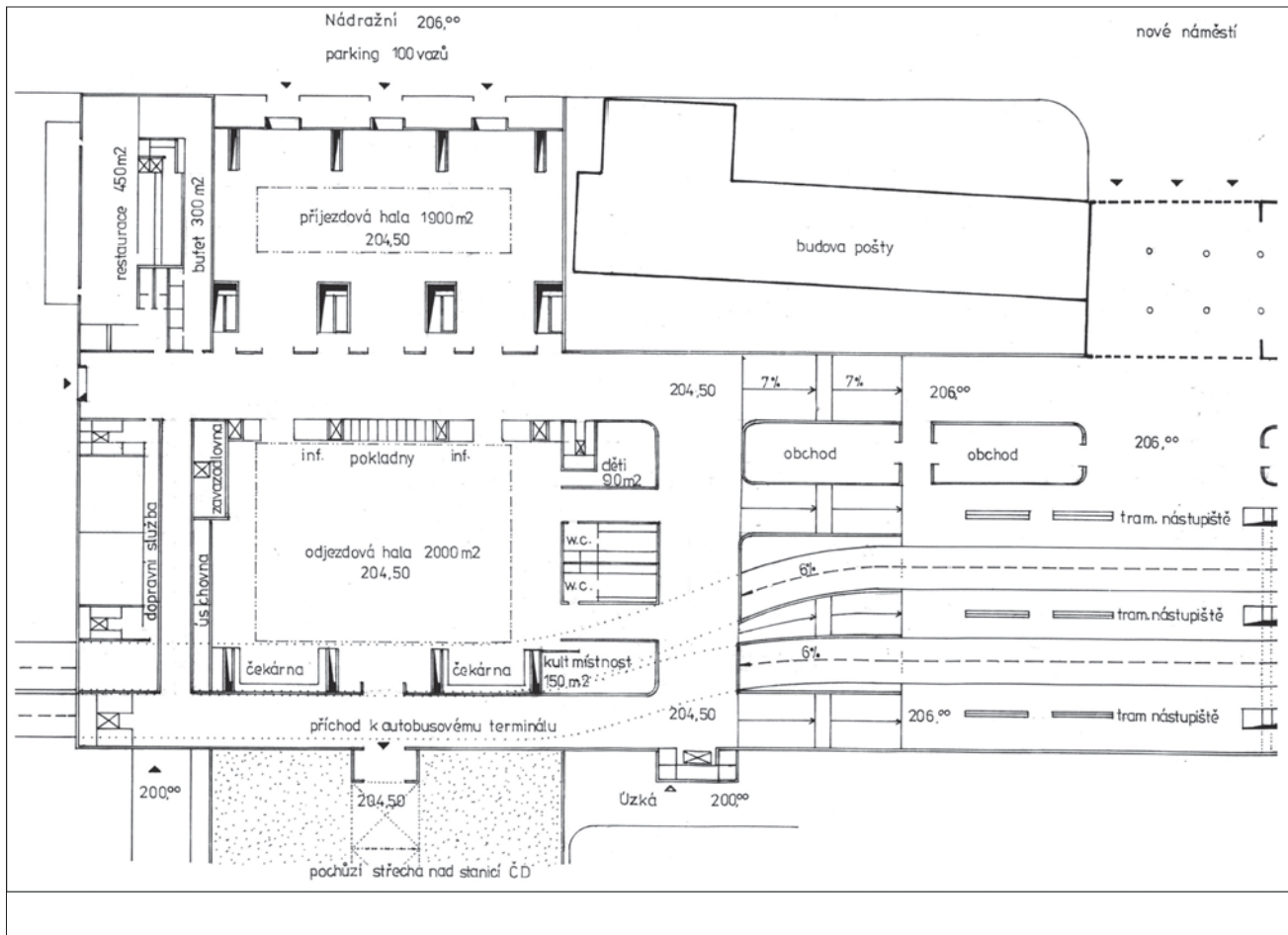
Kolejiště nového osobního nádraží.





Nové osobní nádraží v úrovni nástupiště.





Nové osobní nádraží, hala a tramvajová nástupiště.



Nové osobní nádraží Brno – střed je umístěno na trase kolejového severojižního diametru kolmo na stávající hlavní nádraží vedle budovy dnešní pošty od B. Fuchse.

Kolejový diametr ze stanice Zvonařka nadjezdem přechází ulici Opuštěnou, pokračuje v prostoru ulice Trnité a vniká do železničního valu z ulice Úzká. Směrem k severu diametr pokračuje podzemní trasou pod historickým středem Brna. Průjezdový typ nového osobního nádraží umožňuje redukovat počet kolejí na šest. Perony nástupišť jsou propojeny s technickou obsluhou nádraží a pošty.

Při zachování požadované kapacity a objemu osobního nádraží, technického a provozního vybavení, je možno realizovat budovu nádraží Brno – střed díky redukcí kolejíšť na ploše, která minimálně zasahuje do plochy dnešního nádraží. Výstavba nového nádraží nebude proto problematická a může probíhat po částech, aniž by došlo k přerušení provozu na železnici, k nadbytečným stavebním nákladům a podstatnému zhoršení životního prostředí.

Vedení trasy diametru v prostoru od Zvonařky k novému osobnímu nádraží Brno – střed umožňuje i variantu výškového situování na kótě 192,00 m, která je 14 m pod úrovní dnešního nádraží.

V této variantě prochází nejen diametr, ale i obě rampy regionálních vlaků od západu a východu pod úrovní ulice Opuštěná. V ulici Trnité je diametr zapuštěn 8 m pod terénem.

Zapuštění severojižního diametru a obou ramp ještě před jižním okrajem ulice Opuštěné dovoluje zachovat stávající terén pro jakoukoliv urbanizaci mezi touto ulicí a novým nádražím. Nové osobní nádraží se zapuštěným kolejovým napojením od jihu nenaruší stávající prostředí a nebude vnímatelné.

Kolejiště osobního nádraží jsou přístupná schodišti a eskalátory s nástupním, čekárenským a odbavovacím prostorem, členěným na příjezdovou a odjezdovou halu. Obě haly jsou přístupny z ulice Nádražní, z ulice Úzké a z prostoru nástupiště tramvají. Před příjezdovou halou na ul. Nádražní je pohotovostní parkoviště pro 100 vozů a při Úzké stanoviště taxi.

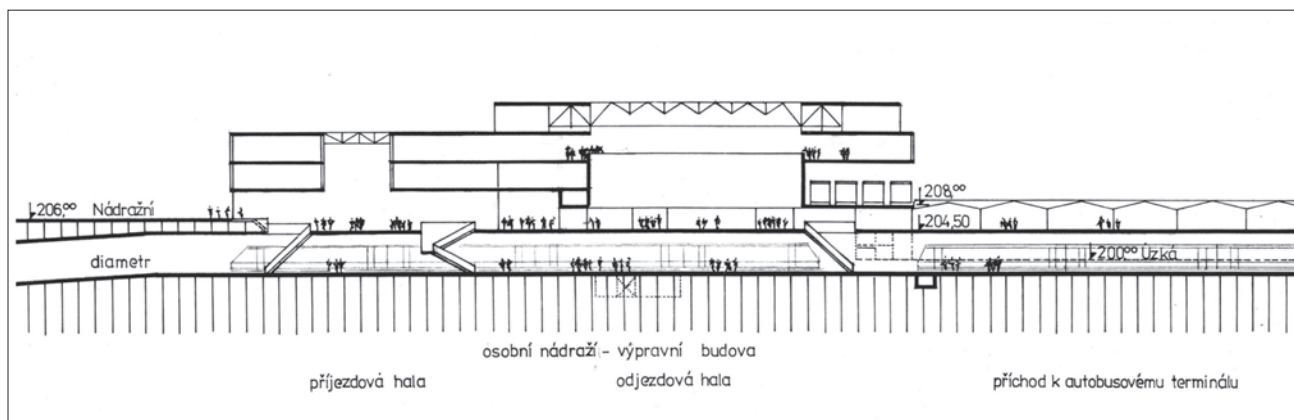
Pro komplexní dopravní obsluhu cestujících jsou při novém osobním nádraží soustředěny další druhy hromadné dopravy.

Jižně od nádraží je umístěn autobusový terminál, který bude taktovým způsobem odbavovat cestující. Dnešní autobusové nádraží na Zvonaře bude sloužit pro tento terminál jako depo a odstavné shromáždění autobusů.

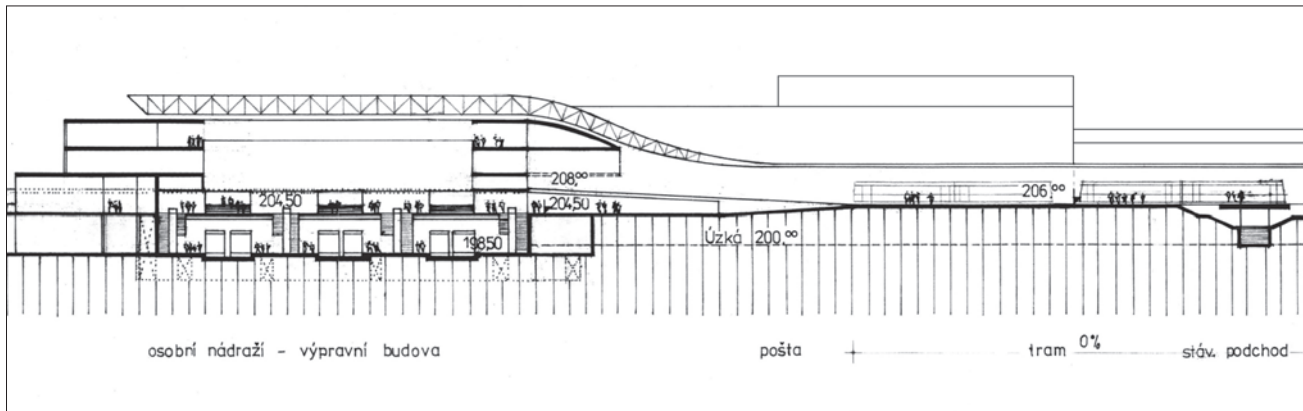
Autobusový terminál je napojen na nové osobní nádraží krytým příchodem s pohyblivým chodníkem, vedeným po terase nad kolejíštěm nádraží.

V blízkosti autobusového terminálu je navržen parkovací dům jako odstavné parkoviště pro 1500 osobních aut příjezdících z regionu, jejichž uživatelé pokračují po městě hromadnou dopravou.

Významným prvkem nové koncepce je řešení tramvajového uzlu v prostoru nového osobního nádraží Brno – střed.



Nové osobní nádraží, příčný řez výpravní budovou.



**Nové osobní nádraží, podélný řez výpravní budovou a tramvajovou stanicí.**

Po vybudování nádraží a diametru bude možno přeložit tramvajovou dopravu z dnešního přednádražního prostoru na kolejiště současného hlavního nádraží. Při využití dnešního systému kolejíšť, nástupních peronů a podchodů pro cestující dojde k propojení přestupů tramvajové dopravy s podzemním železničním kolejevým diaemetrem pod jednou střechou.

Pro město to bude znamenat odstranění urbanistického a dopravního chaosu z přednádraží a možnost rozšířit památkovou a pěší zónu o nové klidové náměstí.

Vložení tramvajového rondelu na volné ploše při ulici Benešově zajistí zachování rozptylu tramvají ve směru na Královo Pole, Zábrdovice, Křenovou a Dornych. Západním směrem tramvaje projíždí odděleným prostorem nádražní budovou a pokračují ve směru na ul. Husovu, Pisárky a Modřice.

Odstavné železniční nádraží a jeho zapojení do železničního systému je totožné s koncepcí odsunuté polohy nádraží. Jeho rozsah je možno redukovat převážně pro centrální mytí a údržbu s možností odstavovat část souprav na koncových stanicích diametru a jejich nevyužitých kolejích.

Zahájení rekonstrukce železničního uzlu výstavbou odstavného nádraží, nákladového průtahu a tratí dálkových vlaků nevyklučuje pokračovat rekonstrukcí regionálních tratí, výstavbou nádraží Brno-střed a první etapu severojižního kolejevého diametru podle této nové koncepce.

Ve prospěch ekonomické bilance nové koncepce řešení rekonstrukce železničního uzlu a nového osobního nádraží v Brně jdou především

miliardové úspory na nadbytečné doprovodné investice, bez kterých však odsunutá poloha nádraží není realizovatelná. Jde o přeložky tramvaje z ulice Dornych, vybudování náhradní tramvajové linky v délce 2 km, tramvajový most přes Svatku a ulici Opuštěnou, vybudování bulváru pro spojení města s odsunutým nádražím.

Jen tyto ušetřené investice pokryjí investiční náklady na vybudování 1. etapy diametru od nového osobního nádraží Brno-střed po Mariánské náměstí v Komárově včetně napojení na přerovskou trať. Další ušetřené miliardové náklady na mostní konstrukci odsunutého nádraží, hlubkové piloty a sloupy pod mostní konstrukcí, náklady na 7 m vysoké zemní násypy pod kolejiště, je možno vložit do výstavby severojižního kolejevého diametru pod historickým jádrem v celkové délce 5 km.

Lze předpokládat, že náklady na rekonstrukci železničního uzlu podle nové koncepce nepřevyšují uvažované náklady na výstavbu nádraží v odsunutém poloze.

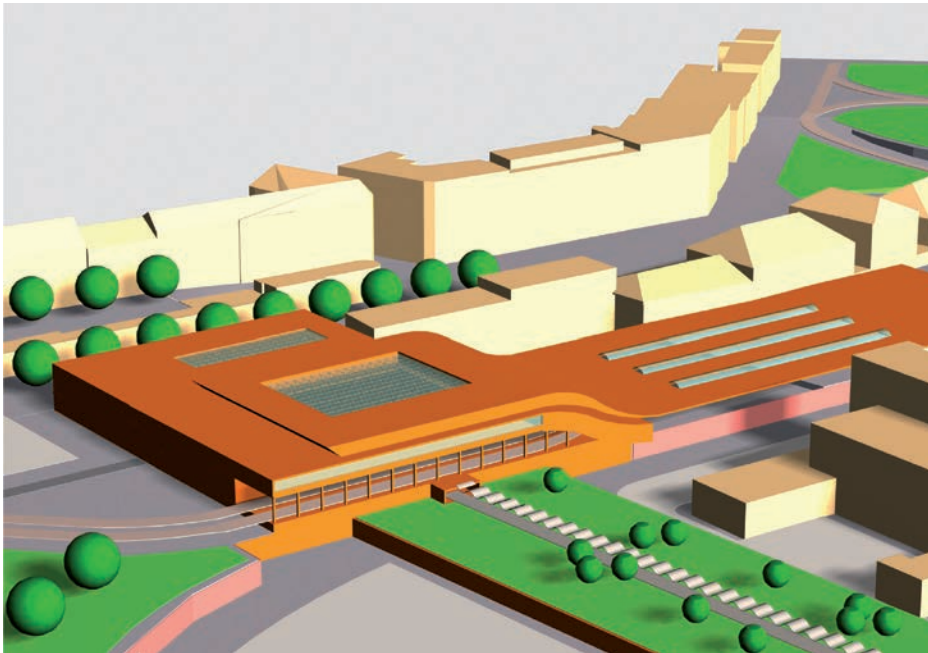
Nová koncepce rekonstrukce železničního uzlu zachovává přímý kontakt s historickým jádrem Brna a odstraňuje bariéru železničního tělesa mezi městem a nedobudovaným jižním územím.

Kolejevým diaemetrem s regionální železniční dopravou vytvořil severojižní dopravní páteř Brna, která zajistí vyšší hybnost obyvatel v širokém okolí města a kvalitnější, bezpečnější a rychlejší hromadnou dopravu sníží počet jízd osobními automobily městem.





Vizualizace – pohled od jihovýchodu.



Vizualizace – pohled od jihozápadu.





Vizualizace – pohled od severovýchodu.

Z urbanistického hlediska je nová koncepce impulsem pro další rozvoj města, jeho rozšíření a integraci s regionem. Při nezbytné rekonstrukci železničního uzlu nenarušuje urbanistické a historické hodnoty města, zachovává areál současného nádraží pro moderní rekonstrukci komfortního přestupního uzlu a rozšiřuje pěší zónu o nové náměstí.

Urbanistické a architektonické koncepce rekonstrukce železničního uzlu v Brně včetně nového osobního nádraží byla zaregistrována v roce 2004 Českou komorou architektů a byla kladně přijata řadou urbanistů a dopravních inženýrů.

*Autor návrhu Rekonstrukce železničního uzlu v Brně  
a nového osobního nádraží  
Ing. arch. Zdeněk Michal, CSc.*

*Konzultant stavebně historického vývoje města  
Iloš Crhonek, historik umění  
Konzultant železniční dopravy  
Ing. Milan Záhorský, CSc.*

*Vizualizace  
Ing. arch. Tomislav Herman*







## BRNĚNSKÉ NÁDRAŽÍ

nové pojetí rekonstrukce železničního uzlu a osobního nádraží

# PAMÁTKOVÁ PÉČE NA MORAVĚ

*MONUMENTORUM MORAVIAE TUTELA*

14/2008 TECHNICKÉ PAMÁTKY  
zvláštní příloha

Odpovědná redaktorka: Bohdana Fabiánová  
Grafická úprava a sazba: Jarmila Marvanová  
Tisk: Grafex, s.r.o.  
Brno 2009

ISBN 978-80-86752-76-1

