

VÍDEŇSKÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ - CESTOVNÍ ZPRÁVA

Dne 1. 12. 2011 uspořádala OP ČSSI Hradec Králové, OK ČKAIT Hradec Králové, SPS Královéhradeckého a Pardubického kraje a CA GABI odborný zájezd do Vídně na staveniště nového evropského železničního uzlu nazývaného Wien Hauptbahnhof.

Nové nádraží se staví na místě bývalého Jižního nádraží. Tomuto konečnému umístění předcházela desetiletí výběru mezi stávajícími vídeňskými nádražími, až konečná volba padla na nádraží Wien Südbahnhof. V konečné fázi řešení vznikne průjezdné nádraží, kde se budou střetávat vlaky směřující se severu na jih Evropy a z východu na západ. Denně zde zastaví 350 dálkových a 650 příměstských vlaků a projede tudy až 100 tisíc lidí. Každou minutu bude odbaven 1 vlak. Spolu s nádražím vznikne na ploše 109 hektarů celá nová městská čtvrť. Součástí prohlídky staveniště byla i návštěva informačního centra Bahnorama a vyhlídkové věže vysoké 66,72 m.

Největší současná stavba ve střední Evropě si vyžádá náklady ve výši 4,4 mld € z prostředků rakouských drah, města Vídně a Evropské unie, částečné zprovoznění 4 kolejí se předpokládá v prosinci roku 2012, další kolej v roce 2014 a provoz nádraží v projektované podobě má být zahájen v roce 2015. Bytová výstavba, která je součástí komplexu, by měla být celkově dokončena až v roce 2019.

Wien Südbahnhof bylo prakticky po celou svou historii nejvýznamnějším vídeňským nádražím, položení základního kamene se datuje do roku 1841. Železniční infrastruktura, která se za půldruhého století okolo něj rozvinula (odstavná nádraží, depa, dílny aj.), se však zasadila o to, že se ze Südbahnhofof stala brzda urbanistického rozvoje města, neboť uměle oddělovalo centrum města od jeho jihovýchodních čtvrtí. Proto byla již do územního plánu v roce 2004 zahrnuta přestavba nádraží a jeho blízkého okolí, v roce 2006 vznikla dokumentace pro územní řízení a v roce 2008 byla schválena EIA. Stavba vlastního nádraží byla zahájena v listopadu 2009, některé přidružené investice byly zahájeny již dříve.

Rozloha celého areálu činí 109 ha, z čehož bylo 50 ha vyhrazeno potřebám nového nádraží a zbývajících 59 ha neželezničním účelům. Pro porovnání lze uvést, že rozloha chystaného developerského projektu na drážních plochách v pražských Bubnech je kolem 90 ha, přesun hlavního nádraží v Brně se má spolu s novou zástavbou odehrát na cca 130 ha. Řešené území je rozděleno na část nádraží, čtvrť obchodu a služeb, průmyslovou zónu, obytnou čtvrť a park. Mezi nimi se do oblouku rozkládají koleje nového nádraží.

Celkem bude položeno na 100 km nových kolejí a cca 300 moderních výhybek a křížení. Obyvatelé v okolí nádraží budou ochráněni 8 km protihlukových stěn. Koleje povedou z větší části na vyvýšené estakádě, která se již při pohledu z vyhlídkové věže rýsuje. Přístup na nástupiště bude zajištěn pevnými i pohyblivými schody a výtahy. Na estakádě bude položeno celkem 12 kolejí a 2 z nich budou bez nástupních hran. Cestujícím tak bude k dispozici pět ostrovních nástupišť. Velký důraz při řešení železničního nádraží byl kladen na navazující druhy dopravy. Přímé zakomponování linky metra U1 do podzemní stanice, bezprostřední umístění zastávek městských tramvajových a autobusových linek a vybudování terminálu regionálních autobusů je toho důkazem. Neméně důležité bylo svést k nádraží individuální dopravu. Proto se budou na zemi nacházet parkovací místa pro osoby se sníženou pohyblivostí, taxi a Kiss & Ride stanoviště a dále tři garáže pro 1 150 kol. Pod zemí vznikne parkoviště pro více než 630 vozidel.

Při pohledu z ptačí perspektivy zaujme řešení zastřešení. Ocelová konstrukce váží 4 700 t. Střeška je na jižní straně nástupišť složená ze 14 kosočtvercových 76 m dlouhých dílů, které se po 38 metrech opírají o dvojici podpěr. Ve středu každého dílu je umístěn světlík o rozměrech 6 x 30 m, aby mohlo na nástupiště směřovat přímé sluneční světlo. Ztvárnění této 120 m široké a 210 m dlouhé dynamické konstrukce, umístěné ve výšce až 15 m nad úrovní nástupišť, má připomínat diamant. „Diamantová střeška“ přejde na východní straně nástupišť v systém přístřešků konvenčního typu o celkové rozloze 11 000 m². Celé zastřešení tak nakonec zabere plochu téměř 40 000 m². Stavět se má po etapách až do 25. února 2014. Dodavatelem oceli je rakouská skupina Unger Steel Group.

K tak složité stavbě patří i velký projektový tým. Za celkovým naplánováním projektu vídeňského hlavního nádraží stojí tzv. „Wiener Team“, který se skládá z projekčních kanceláří Werner Consult Ziviltechniker GmbH, ISP Ziviltechniker GmbH, Stoik & Partner ZT-GmbH, Tecton Consult Ziviltechniker GmbH a Ingenieurbüro Pistecky. Jménem *Wiener Teamu* bylo

architektonické plánování rozděleno mezi několik dalších subjektů. V oblasti osobní stanice jej prováděly společnosti Theo Hotz AG, Prof. Dipl.-Ing. Ernst Hoffmann ZT-GmbH a Albert Wimmer ZT-GmbH, jižní a východní prostranství dostalo na starost architektonické studio Zechner & Zechner ZT-GmbH, zatímco technická zařízení budov a naplánování prostředků železničního prostranství případly společnostem TB Eipeldauer + Partner GmbH a GAWAPLAN Haustechnische Anlagen Ges.m.b.H. Inspirací pro návrh nádraží byly nedávno vybudovaná nádraží v Hamburku, Lutychu a Berlíně.

Zajímavým počinem je propagace celé stavby. Nedaleko budoucího sídla koncernu rakouských drah vyrostla před rokem rozhledna, která dostala název „bahnorama“. Jedná se o 66,72 m vysokou dřevěnou věž, která je tvořena 150 tunovou konstrukcí ze 160 m³ smrkového dřeva. Jedná se tak o nejvyšší dřevěnou rozhlednu v Evropě. K věži s vyhlídkovou plošinou umístěnou ve výšce 40 m náleží budova s jedním patrem. V přízemí budovy je zasazena informační přepážka se spousty letáků, kavárna „café bahnorama“, servisní místnosti a automat, který, byť jakoby z oka vypadnul těm nainstalovaným na zastávkách tamní MHD, prodává vstupenky na rozhledu. Jednorázová vstupenka na věž stojí 2,50 eur, nabízeny jsou ale i jiné varianty. V prvním patře je zřízena výstava věnovaná výstavbě nového nádraží, která je bezplatná. Součástí výstavy okupující plochu 550 m² je například dětský úsek či kinosál. Z prvního patra je také vyvedena krátká chodba spojující budovu se samotnou věží. Na vyhlídkovou plošinu se dá dostat dvěma po boku věže jedoucimi prosklenými výtahy poté, co člověk překoná turniket, který se uvolní po označení v přízemí zakoupené vstupenky. Samotné výtahy bohužel nedisponují odvětráváním, a za horkého počasí se proto i při nevyčerpané kapacitě 8 osob stává 30sekundová jízda nepříjemným zážitkem. Středové kovové schodiště slouží pouze jako únikový východ, a výtah je tudíž nutné využít i při cestě dolů, která nicméně nekončí v prvním patře, ale až v přízemí věže. Do dnešního dne navštívilo věž podle počítačícího zařízení již přes 150 000 lidí.

Návštěva staveniště vídeňského hlavního nádraží je inspirativní pro každého. Tak velký rozsah výstavby nevidí odborná veřejnost každý den a bude zajímavé sledovat postup realizace, zda skutečnost bude odpovídat naplánovaným předpokladům. Zvláště důležitou by byla návštěva stavby osobami zainteresovanými na přesunu vlakového nádraží v Brně.

Více informací a fotografií z výstavby naleznete na www.k-report.net/clanky/wien-hauptbahnhof/, odkud čerpal i autor této zprávy.

Zpracoval Ing. Havlišta, prosinec 2011