



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Generální ředitelství  
Odbor přípravy staveb  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

DS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne

22901/2018-SŽDC-GŘ-O6 / 27.3.2018

Naše značka

47/2018-910-IZD/17

Vyřizuje / linka

Rubek Lumír, Ing. / 225131046

Věc: Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

Výše uvedeným dopisem byla investorem, Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, v souladu se směrnicí V-2/2012 (Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, dále jen „Směrnice V-2/2012“), předložena „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“.

Zpracování Studie proveditelnosti (dále jen „SP“) bylo provedeno na základě požadavku Vlády ČR daného usnesením č. 525 z roku 2015 k přestavbě železničního uzlu Brno. Železniční uzel Brno (dále „ŽUB“) je velmi významnou součástí železniční sítě České republiky. Z hlediska zatížení železniční dopravou představuje ŽUB jednu z nevíce vytížených částí infrastruktury na síti Správy železniční dopravní cesty, s. o. (dále jen „SŽDC“). Propojují se v něm trati evropského významu sítě TEN-T a další celostátní dráhy. ŽUB sestává z železničních tratí, stanic, zastávek, vleček a dalších dopravních objektů dráhy. Z provozního hlediska jsou v tomto železničním uzlu provozovány spoje dálkové železniční dopravy celostátní i mezinárodní, spoje regionální železniční dopravy a spoje tranzitní a místní nákladní dopravy.

### Cíl studie proveditelnosti

Hlavním předmětem a úkolem zpracování SP bylo nalezení a posouzení návrhů řešení přestavby či modernizace ŽUB, které dokáží splnit základní požadavky na kvalitní, bezpečnou a spolehlivou železniční dopravu. Řešení ŽUB souvisí s napojením brněnského hlavního nádraží na městskou hromadnou dopravu, ovlivňuje provozní koncepci MHD

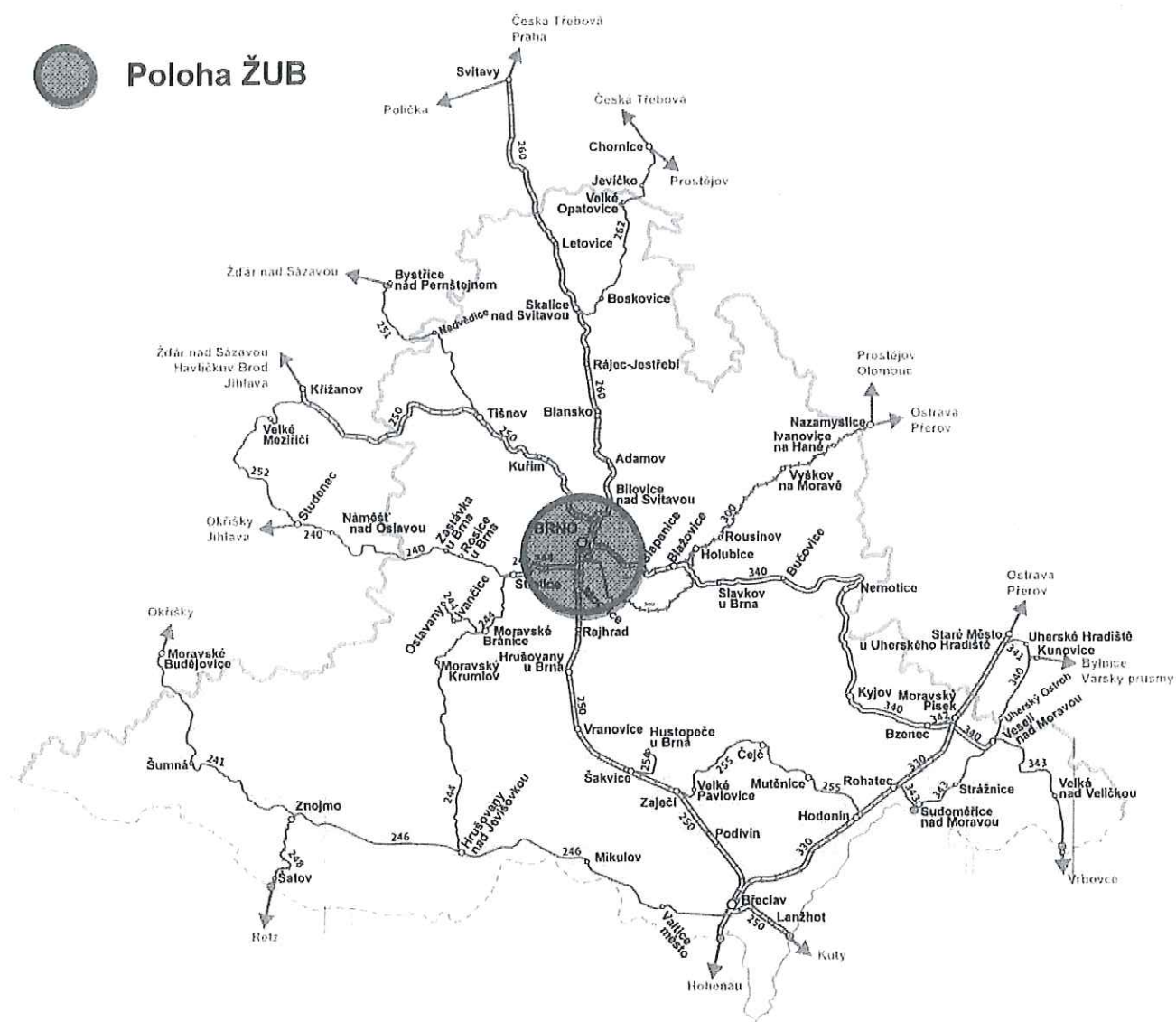


na části území města Brna a vyžaduje variantně i výstavbu nové městské dopravní infrastruktury. V širším kontextu má řešení ŽUB vliv i na neželezniční veřejnou hromadnou dopravu Jihomoravského kraje. Ovlivňuje též území, které je dostupné pěší docházkou z jednotlivých železničních stanic a zastávek, především z ŽST Brno hl. n. SP je proto pojata komplexně, nejen pro železniční dopravu, ale postihuje také dopady na změny koncepce MHD v Brně a VHD v Jihomoravském kraji a dopady do související dopravní infrastruktury. Poloha ŽUB v rámci okolní železniční sítě je znázorněna na následujícím obrázku.

### Řešená oblast



### Poloha ŽUB



Socioekonomické cíle SP:

- Zkrácení celkových cestovních dob ve veřejné hromadné dopravě
- Zvýšení počtu cestujících ve veřejné hromadné dopravě přesunem z individuální automobilové dopravy
- Snížení negativních účinků dopravy
- Zlepšení podmínek provozu nákladní dopravy
- Snížení nákladů na provozuschopnost železniční infrastruktury
- Zlepšení podmínek pro rozvoj území Trnitá – Heršpická
- Zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti dopravy
- Zvýšení komfortu cestujících
- Zvýšení atraktivity okolí železniční infrastruktury
- Zvýšení prestiže města Brna

Provozní cíle SP:

- Dosažení technické úrovně a parametrů železniční infrastruktury odpovídající soudobým legislativním a normovým požadavkům
- Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury
- Vytvoření vhodných podmínek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- Zlepšení přestupních vazeb mezi železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou
- Zvýšení kapacity železničního uzlu pro osobní a nákladní železniční dopravu
- Dosažení koordinace se souvisejícími záměry rozvoje železniční infrastruktury
- Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická
- Vytvoření podmínek pro budoucí realizaci zaústění vysokorychlostních tratí

**Navržené varianty:****Varianta Bez projektu**

Varianta Bez projektu představuje scénář, kdy nebude realizována přestavba ŽUB. Kolejové schéma zůstává stávající s výjimkou demontáže postradatelných kolejí a úprav vyvolaných touto demontáží. Parametry stávající železniční infrastruktury tak zůstanou



stávající, jak z hlediska řešení železničních tratí, tak i z hlediska řešení železničních stanic a zastávek.

### Projektové varianty

První projektová varianta je označována jako **Varianta A – Řeka**. Tato varianta vychází z platného územního plánu SM Brna a spočívá v řešení průtahu I. TŽK ve společném koridoru pro osobní i nákladní dopravu ve stopě stávajícího nákladního průtahu. Stávající osobní průtah je zrušen a hlavní nádraží je nově umístěno přibližně v místě stávajícího Dolního nádraží poblíž řeky Svratky.

**Variantu A** je možné realizovat ve čtyřech možných alternativách lišících se zapojením trati od Chrlic do hlavního nádraží a uspořádáním tratí od Břeclavi a od Střelice do hlavního nádraží. Každá z konkrétních alternativ v sobě vždy kombinuje jednu možnost zapojení trati od Chrlic a jednu možnost zapojení tratí od Břeclavi a od Střelice. **Varianta A** uvažuje zapojení trati od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přímknutím k průtahu I. TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží. Zapojení tratí od Střelice a od Břeclavi je řešeno v traťovém uspořádání, čemuž je odpovídajícím způsobem přizpůsobeno i kolejové řešení hlavního nádraží. Technické řešení ve **variantě Aa** je navrženo zapojení trati od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím v parametrech regionální tratě, kde je ukončena jako hlavová stanice s kusými kolejemi. Zároveň se uvažuje stejné zapojení tratí od Břeclavi a od Střelice, jako v předchozí variantě. Ve **variantě Ab** je uvažováno zapojení trati od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přímknutím k průtahu I. TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží, tedy stejně jako ve variantě A. Zapojení tratí od Břeclavi a od Střelice je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží. Technicky je toto řešení umožněno realizací bezkolizního mimoúrovňového styku obou uvedených tratí v jižní části ŽUB. V oblasti hlavního nádraží a v následném úseku ve směru Brno-Židenice jsou navrženy odpovídající úpravy kolejíště. **Varianta Ac** představuje poslední možnou kombinaci zapojení tratí od Chrlic, Břeclavi a Střelice, tedy zapojení trati od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím a zapojením tratí od Břeclavi a od Střelice ve směrovém uspořádání. Tyto alternativy se liší výhradně v návrhu řešení železniční infrastruktury a provozním řešením železniční dopravy. Koncepce řešení městské dopravní infrastruktury, provozu MHD, možností rozvoje území Trnitá - Heršpická a výhledového řešení VRT je společná pro všechny alternativy varianty A.

varlanta	CIN bez VRT /mil. Kč/	CIN vč. VRT /mil. Kč/	CIN městská infrastruktura /mil. Kč/
A	39 794	63 010	2 264
Aa	41 882	65 212	2 264
Ab	40 816	63 712	2 264
Ac	43 122	66 113	2 264

#### Celkové investiční náklady variant A

Variantá	A	Aa	Ab	Ac
Celkem prov. nákl. železnice	6 851 177	6 852 696	6 845 417	6 824 118
Náklady na provoz vlaků	-643 067	-618 421	-643 067	-618 421
Úspory z cestovních dob	12 825 851	13 041 118	12 825 851	13 041 118
Náklady na údržbu a reinv. Ml	-129 712	-129 712	-129 712	-129 712
Úspora silniční dopravy	-256 638	-256 638	-256 638	-256 638
Externí účinky	914 008	924 883	914 008	924 883
Úspora z dopravních omezení v BP	4 617 635	4 617 635	4 617 635	4 617 635
Ostatní přínosy	7 082 222	7 082 222	7 082 222	7 082 222
Zůstatková hodnota	9 556 792	9 810 300	9 560 451	9 952 716
<b>Celkové diskontované příjmy</b>	<b>40 818 267</b>	<b>41 324 081</b>	<b>40 816 166</b>	<b>41 437 919</b>
Celkem inv. náklady stavby	31 179 940	32 616 515	31 937 342	33 534 989
<b>Celkové diskontované náklady</b>	<b>31 179 940</b>	<b>32 616 515</b>	<b>31 937 342</b>	<b>33 534 989</b>
<b>Diskontní cash flow</b>	<b>9 638 328</b>	<b>8 707 566</b>	<b>8 878 824</b>	<b>7 902 931</b>
<b>ERR</b>	<b>7,13%</b>	<b>6,86%</b>	<b>6,93%</b>	<b>6,64%</b>
<b>BCR</b>	<b>1,31</b>	<b>1,27</b>	<b>1,28</b>	<b>1,24</b>

#### Výsledky ekonomické analýzy variant A

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis - CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“, MD ČR 03/2016 a „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivity investic projektů železniční infrastruktury“, MD ČR 2013.

Jako největší rizika varianty A lze jmenovat tato:

- Nedokončení včasné realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a neuvedení těchto staveb včas do provozu.
- Zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury.
- Nezajištění investování pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury.



**Druhá projektová varianta** je označována jako **Varianta B – Petrov**. Tato varianta spočívá v řešení průtahu I. TŽK v podobě oddělení koridoru pro osobní a nákladní dopravu v principu dle stávajícího uspořádání. Hlavní nádraží je umístěno na koridoru osobního průtahu přibližně ve stávající poloze při úpatí brněnského vrchu Petrova. Zapojení tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou je umožněno v několika alternativách.

#### **Základní koncepce řešení variant B1, B1a, B1d**

Skupina těchto tří alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou v podobě realizace dvou nových dvojkolejných tratí vedených od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště Tuřany a následně zapojených do navazujících traťových úseků. V těchto alternativách je zrušena Komárovská spojka a jedna větev Černovického trianglu. Trať od Černovického trianglu po Šlapanice je optimalizována a je na ní realizována nová zastávka Brno-Černovická terasa. Ve **variantě B1** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navržen výjezd z uzlu v oblasti Komárova jako čtyřkolejný - dvěma samostatnými dvoukolejnými tratěmi. Obě tratě kříží dálnici D1 v oblasti výhledového nadjezdu ulice Průmyslová a prochází územím ve vzájemném souběhu severně od plánovaných logistických center. U Ponětovic dochází k napojení na navazující budoucí trať Brno – Přerov a k propojení nové regionální dvoukolejné trati se stávající dvoukolejnou tratí ve směru Veselí nad Moravou. Zastávka Letiště Brno-Tuřany je navržena v úrovni výhledového letištního terminálu. Ve **variantě B1a** je stejně jako u předchozí varianty navržen výjezd z uzlu ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou v podobě dvou dvoukolejných tratí, avšak územím prochází jižně od VLC a BALP. Obě tratě jsou vedeny pod stávajícími objekty letiště a v rozvojových plochách letiště. Za nově navrhovanou zastávkou Letiště Brno-Tuřany jsou obě dvoukolejné tratě napojeny na vedení tratí totožné jako ve variantě B1 včetně napojení na trať Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou. Ve **variantě B1d** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navrženo vedení dvou dvoukolejných tratí jako ve variantě B1 s tím rozdílem, že trať do Veselí nad Moravou je v oblasti budoucích logistických center oddělena a napojena do stávající trati ještě před Šlapanicemi.

#### **Základní koncepce řešení variant B1b, B1c**

Skupina těchto dvou alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení tratí ve směru Přerov v podobě realizace nové dvojkolejné trati vedené od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště

Tuřany a následně zapojené do navazující trati Brno – Přerov. Zapojení trati od Veselí nad Moravou je pak řešeno optimalizací stávající trati od Černovického trianglu po Šlapanice. Na tomto traťovém úseku se realizuje nová zastávka Brno-Černovická terasa. Samotné zapojení této trati do hlavního nádraží je pak řešeno ve dvou alternativách. Ve **variantě B1b** je trať ve směru Veselí nad Moravou vedena z hlavního nádraží dvoukolejně až za navrhovanou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k rozvětvení kolejí - jednokolejně ve směru na Chrlice a jednokolejně ve směru na Černovice (po stávající Komárovské spojkce). V návrhu je počítáno s rekonstrukcí jednokolejné Komárovské spojky. Ve **variantě B1c** je trať ve směru na Veselí nad Moravou vedena přímo z hlavního nádraží v podobě jednokolejné spojky vedené na mostní estakádě s dvojím křížením řeky Svratky na stávající Dolní nádraží a dále je vedena jednokolejně až k Černovicím, kde dochází ke zdvoukolejnění. Pro potřeby možného křížování vlaků je v oblasti dolního nádraží navržena nová výhybna a zastávka Brno-Trnitá a dále je navržena nová zastávka Brno-Černovice na mostním objektu přes ulici Olomouckou. Ve směru na Chrlice je pro regionální dopravu navržena dvoukolejná trať vedená z uzlu až za novou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k navázání do stávající jednokolejné trati. Zbývající část železničního uzlu je pak obdobná pro všechny varianty alternativy varianty B.

### **Základní koncepce řešení varianty B1f**

**Varianta B1f** je poslední alternativou řešení varianty B. Motivací pro návrh této alternativy bylo maximální využití stávajících železničních koridorů na území města Brna. Z tohoto důvodu není navrhována žádná nová trať ve směru Přerov a Veselí nad Moravou a navrhováno je pouze zkapacitnění stávajících tratí. Obě trati jsou při napojení hlavního nádraží řešeny jako dvoukolejné a společně pro trať ve směru Chrlice. V oblasti Komárova jsou obě tyto trati vedeny dále již jako společná tříkolejná trať, která je realizována jako zkapacitnění stávající jednokolejné Komárovské spojky a části traťového úseku od Černovického trianglu. V úseku mezi Černovickým trianglem a železniční stanicí Brno-Slatina je tato tříkolejná trať rozvětvena na dvě dvoukolejné trati procházející železniční stanicí Brno-Slatina, kdy je následně dvoukolejná trať ve směru Přerov realizována v nové stopě mimo Šlapanice s následným zapojením do navazující trati Brno – Přerov a trať do Veselí nad Moravou je vedena stávajícím koridorem přes Šlapanice. Součástí této alternativy je i realizace nové železniční zastávky Brno-Černovická terasa a na trati Brno –



Prerov i zastávky Letiště Brno-Tuřany. Zbývající části železničního uzlu jsou pak řešeny obdobně pro všechny alternativy varianty B.

### **Možnosti řešení hlavního nádraží**

Návrh řešení hlavního nádraží byl navržen ve dvou možnostech, kdy v prvním případě byla kladena větší váha na minimalizaci zásahu do okolní zástavby a v druhém případě byla naopak kladena větší váha maximalizaci úrovně komfortu a bezpečnosti cestujících. Jednotlivé možnosti řešení hlavního nádraží jsou dle použitého minimálního poloměru nástupišť označeny jako B300 v případě první uvedené možnosti, a v případě druhé uvedené možnosti jako B500.

**V řešení B300** je kolejiště navrženo tak, aby se maximalizovalo využití stávajících drážních ploch, minimalizovaly zábory okolních ploch a eliminovaly se zásahy do budovy OD TESCO. Při návrhu směrového řešení byly využity technickými normami minimálně přípustné poloměry nástupišť o hodnotě 300 metrů. Celkově se v tomto řešení nachází pouze přibližně 7 % délek všech nástupištních hran v přímých úsecích a dalších 48 % délek nástupištních hran pak v poloměru větším než 500 metrů. Zbývajících 45 % délek nástupištních hran se nachází v poloměru menším než 500 metrů. Směrově je toto řešení charakteristické výrazným tvarem „S“, podobným současnému stavu. Z důvodu nedotknutelnosti budovy OD TESCO je nutné tři nástupištní hrany realizovat kuse v poloviční délce. Územně tak nedochází k nutnosti demolice budovy OD TESCO, ovšem směrové řešení kolejiště výrazně snižuje komfort a bezpečnost cestujících při nástupu a výstupu z vlakových souprav.

**V řešení B500** je kolejiště navrženo tak, aby se maximalizovala úroveň komfortu a bezpečnosti cestujících a přiměřeně zasahovalo do okolních ploch a zástavby. V tomto případě byla přípustná i demolice budovy OD TESCO. Při návrhu směrového řešení byl kladen důraz na maximalizaci přímých délek nástupištních hran a v případě návrhu nástupišť v poloměru uvažovat minimální hodnoty 500 metrů. Celkově v tomto řešení bylo dosaženo přímých nástupištních hran 43 % z celkové délky všech nástupištních hran a u zbývajících 57 % bylo dosaženo poloměru většího než 500 metrů. U žádné nástupištní hrany není v tomto řešení dosahováno hodnot menších než 500 metrů. Tvar kolejiště je celkově přímější a všechny nástupištní hrany průběžné v délce přesahující 400 metrů. Toto řešení však vyžaduje demolici budovy OD TESCO.



Jako největší rizika varianty B lze jmenovat tato:

- Dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení. Požadavky na vyšší prostupnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu.
- Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací.
- Politizace věcných a odborných otázek

varianta	CIN bez VRT /mil. Kč/	CIN vč. VRT /mil. Kč/	CIN městská infrastruktura /mil. Kč/
<b>B1 300</b>	53 962	101 438	705
<b>B1a 300</b>	57 416	104 891	705
<b>B1b 300</b>	48 696	96 171	705
<b>B1c 300</b>	49 957	97 433	705
<b>B1d 300</b>	52 494	99 970	705
<b>B1f 300</b>	42 873	90 349	705
<b>B1f 500</b>	44 479	91 955	705

#### Celkové investiční náklady variant B

Varianty	B1b	B1c	B1d	B1f	B1	B1a
Celkem prov. nákl. železnice	4 902 663	4 892 803	4 872 599	4 650 271	4 849 820	4 833 763
Náklady na provoz vlaků	-341 573	-325 483	-385 587	-498 189	-335 663	-335 663
Úspory z cestovních dob	17 644 552	17 644 552	16 726 025	17 917 302	16 726 025	16 726 025
Náklady na údržbu a reinv. MI	-46 305	-46 305	-46 305	-46 305	-46 305	-46 305
Úspora silniční dopravy	674 841	674 841	532 726	582 476	532 726	532 726
Externí účinky	1 538 389	1 560 586	1 303 359	1 010 425	1 310 413	1 305 235
Úspora z dopravních omezení v BP	-1 662 774	-1 662 774	-1 733 995	-2 092 503	-1 733 995	-1 733 995
Ostatní přínosy	6 305 295	6 420 629	6 466 161	4 681 157	6 422 843	6 422 843
Zůstatková hodnota	17 722 122	17 975 198	17 571 715	15 198 897	17 586 923	18 138 911
<b>Celkové diskontované příjmy</b>	<b>46 737 211</b>	<b>47 134 047</b>	<b>45 306 699</b>	<b>41 403 530</b>	<b>45 312 788</b>	<b>45 843 540</b>
Celkem inv. náklady stavby	34 005 941	34 885 847	36 854 662	29 587 979	37 938 076	40 473 803
<b>Celkové diskontované náklady</b>	<b>34 005 941</b>	<b>34 885 847</b>	<b>36 854 662</b>	<b>29 587 979</b>	<b>37 938 076</b>	<b>40 473 803</b>
<b>Diskontní cash flow</b>	<b>12 731 270</b>	<b>12 248 200</b>	<b>8 452 036</b>	<b>11 815 551</b>	<b>7 374 713</b>	<b>5 369 737</b>
<b>ERR</b>	<b>6,81%</b>	<b>6,71%</b>	<b>6,15%</b>	<b>6,91%</b>	<b>5,99%</b>	<b>5,69%</b>
<b>BCR</b>	<b>1,37</b>	<b>1,35</b>	<b>1,23</b>	<b>1,40</b>	<b>1,19</b>	<b>1,13</b>

#### Výsledky ekonomické analýzy variant B

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis - CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční

infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“, MD ČR 03/2016 a „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, MD ČR 2013.

V souladu se Směrnicí V-2/2012 byla SP ŽUB projednána v Centrální komisi MD dne 17. dubna 2018 s následujícím závěrem:

*Centrální komise MD rozhodla, že projednávání „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ přerušuje a ukládá SŽDC, s. o. projednání vznesených připomínek.*

Následně byla SP ŽUB projednána v Centrální komisi MD dne 30. května 2018 s následujícím závěrem:

- *Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.*
- *Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.*
- *Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.*
- *Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:*
  - *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
  - *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
  - *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

Na základě výše uvedeného posouzení předložené „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“

**Ministerstvo dopravy tuto studii proveditelnosti schvaluje**



a v dalších stupních přípravy a realizace staveb **upřednostňuje sledování varianty Ab za podmínek, že:**

- 1) SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti. Při prověření se zaměří zejména na posouzení:
  - a) Kolizní průjezd ve směru seřaďovací stanice Brno-Maloměřice - ŽST Modřice (dle GVD 2018 je 16 pravidelných vlaků denně a 15 pravidelných vlaků v určité dny v týdnu (vše ČD Cargo) s předpokladem dalšího růstu do budoucna. Jedná se o výchozí vlaky z ŽST Brno-Maloměřice ve směru Modřice, Břeclav a tranzitní vlaky z České Třebové / Havlíčkova Brodu ve směru Břeclav, které jsou vedeny přes vjezdové kolejiště ŽST Brno-Maloměřice z důvodu zpracování vlaku a technologických prohlídek. Dále se k těmto vlakům předpokládá další postupný přírůstek do roku 2030 až dalších 25 vlaků denně (všichni dopravci; z důvodu vyššího využití volné kapacity tratě Kolín - Havlíčkův Brod - Brno a jejímu zatraktivnění, mj. pomocí Infrastrukturní postrkové služby) ve směru Břeclav s nutností odstupu postrkové lokomotivy v ŽST Brno-Maloměřice. Tyto vlaky jsou rozloženy do celého období 24 hodin denně, včetně ranní a odpolední špičky a musí jim v té době být umožněn dostatečný průjezd.
  - b) Posouzení obsluhy posvitavských vleček pravidelnými vlaky kategorie Mn z ŽST Brno- Maloměřice.
  - c) Posouzení obsluhy Terminálu Brno, tj. přetah souprav vlaků a skupin vozů ze ŽST Brno-Maloměřice do Terminálu Brno
  - d) Provozní spolehlivost navrženého technického řešení varianty Ab
- 2) Technicko-ekonomické prověření bude před zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
- 3) Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD na základě výsledků samostatně zpracovávané studie proveditelnosti.

V Praze dne 10. července 2018



**Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.**  
1. náměstek ministra

### **Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě**

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **109354061-182484-180711100825**, skládající se z **11** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **JANA KUČEROVÁ**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**  
Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**  
**V Praze dne 11.07.2018**



109354061-182484-180711100825