

Odbor strategie

č.j.: 44380/2014-O26

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Technicko ekonomická studie Dopracování variant řešení ŽU Brno

1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Technicko ekonomická studie (TES)

Název akce: TES Dopracování variant řešení ŽU Brno

Rok zpracování: 2014

Řešená lokalita: Železniční uzel Brno

Kraj: Jihomoravský

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SZDC), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, Česká republika

Zhotovitel: IKP Consulting Engineers, s.r.o., Jankovcova 1037/49, 170 00 Praha 7 - Holešovice, Česká republika

2. Účel dokumentace

Cílem studie je umožnit porovnání koncepčního řešení ŽUB v dosud sledované „odsunuté“ variantě s řešením „v centru“ podle návrhu organizace Občanská koalice Nádraží v centru (dále jen OK NvC).

Úkolem studie je dopracování materiálu zpracovaného organizací OK NvC do odborné úrovně, umožňující technicko-technologické srovnání s materiálem řešícím odsunutou variantu. Dále je úkolem studie také verifikace „odsunuté“ varianty při zahrnutí vlivu koncepce Rychlých spojení (RS) Ministerstva dopravy (MD), aby obě řešení splňovala stejné požadavky z pohledu kapacity dráhy, a byla tedy dle ostatních hledisek porovnatelná. Jedním z důležitých úkolů je také kvalitní shrnutí předpokládaného vývoje poptávky po přepravě a možných provozních konceptů na straně nabídky ve výhledovém období, neboť jeden z nejvýznamnějších železničních uzlů České republiky je vzhledem k rozsahu jeho přestavby nutno dimenzovat tak, aby vyhovoval i v dlouhodobém časovém horizontu. Dostupné koncepční materiály jsou přitom často ovlivněny krátkodobými ekonomickými vlivy. Navržené řešení musí respektovat legislativní pravidla ČR i EU, zejména technické specifikace pro interoperabilitu. Tato TES se stane podkladem pro návaznou studii proveditelnosti, jejímž cílem je zejména ekonomické posouzení jednotlivých variant.

Pojmem „rychlá spojení“ (RS) se rozumí systém infrastruktury a vozidlového parku, který s využitím vysokorychlostních tratí (VRT – novostavby s rychlostí přes 250 km/h s maximální traťovou rychlostí až 350 km/h ve smyslu TSI), úseků novostaveb pro smíšený provoz (konvenční tratě s traťovou rychlostí do 200 km/h ve smyslu TSI) a tratí modernizovaných (s traťovou rychlostí dle možností v jednotlivých případech) přinese radikální zlepšení nejen do oblasti dálkové dopravy, ale také do segmentu meziregionální či aglomerační dopravy.

3. Obsah dokumentace

Studie byla zpracována podle následující osnovy:

1. Aktualizace výhledového rozsahu dopravy

Zpracovat stručný úvod k problematice přestavby železničního uzlu Brno. Popsat problémy současného řešení, cíle přestavby a postupný vývoj navrhovaného řešení.

Na základě aktuálních koncepčních dokumentací stanovit požadovaný rozsah dopravy vč. provozních ramen (a nutných odstupů/nástupů souprav) pro horizonty:

- krátkodobý výhled (doba výstavby), cca rok 2016
- střednědobý výhled (provoz před RS), cca rok 2025
- dlouhodobý výhled (s provozem RS), po roce 2040

Stanovit celodenní rozsah a rozsah pro 2 hod špičku v optimálním rozsahu pro běžný provoz a zvlášť v minimálním rozsahu pro výlukové období. Projednat a uzavřít rozsah s objednateli dopravy a zadavatelem studie. Zpracovat komentář k požadavkům objednatelů (např. zda jsou podloženy průzkumy či zpracovanými prognózami dopravy, zda mají vazby na další koncepční materiály, apod.), popř. navrhnout pro účely studie revizi těchto požadavků s ohledem na historickou zkušenost ve vztahu predikce rozsahu dopravy a realizované skutečnosti, resp. se zohledněním očekávaných budoucích vlivů, v požadavcích objednatelů nezohledněných.

2. Verifikace dopravně technologické koncepce odsunuté varianty

Ověřit dopravně technologické řešení odsunuté varianty pro výhledový rozsah dopravy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu, příp. doplnit dopravně technologickou část o další potřebné výpočty. Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy.

3. Zpracování dopravně technologické koncepce varianty v centru

Vypracovat dopravně technologické výpočty pro výhledový rozsah dopravy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy.

4. Dopracování technického řešení varianty v centru

Provéřit technické řešení ve smyslu platných normálí a dopracovat je na základě výstupů dopravně technologické koncepce. Řešit problematiku týkající se kolejového uspořádání a GPK, nástupišť a přístupu na ně včetně vazeb na přednádraží prostor, umístění návěstidel, napájení a dělení trakčního vedení a rozsahu a uspořádání umělých staveb. Přepracovat nevyhovující či doplnit chybějící technická řešení.

5. Dopracování technického řešení napojení odstavného nádraží pro variantu v centru

Zpracovat rámcovou verifikaci koncepce odstavného nádraží z hlediska plynulosti provozu a kapacity jednotlivých procesních skupin. Vypracovat technický návrh spojovacího kolejiště.

6. Zpracování rámcového postupu výstavby varianty v centru

Zpracovat rámcový plán organizace výstavby. Rozdělit stavbu do etap, umožňujících výstavbu za omezeného, ale nepřerušovaného drážního provozu. Návrh na postupné uvádění stavby do provozu, časový plán výstavby, popis výstavby rozhodujících objektů.

7. Podrobné dopravně technologické posouzení řešení varianty v centru

Ověřit dopravně technologické řešení pro výhledový rozsah dopravy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy.

Vypracovat dopravně technologické posouzení pro období výstavby (blízký horizont) pro rozhodující stavební postupy (hlavní výluky). Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy.

Navrhnout a projednat se zadavatelem parametry modelových plánovaných či mimořádných výluk pro zajištění provozuschopnosti dráhy. Vypracovat dopravně technologické posouzení pro období střednědobého a dlouhodobého horizontu pro plánované či mimořádné výluky během provozu.

Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy.

Navrhnout a projednat se zadavatelem parametry běžných provozních poruch vyskytujících v reálném provozu. Provést ověření stability navrženého řešení při zohlednění běžných poruch pomocí simulační metody. Vyslovit závěr o dopravně technologické stabilitě navrženého řešení.

8. Úprava technického řešení odsunuté varianty na základě dopravně technologické koncepce

Na základě výstupů dopravně technologické koncepce upravit nevyhovující či doplnit chybějící technická řešení. Výstupy dokladovat obdobně jako u varianty v centru.

9. Podrobné dopravně technologické posouzení řešení odsunuté varianty

Pro upravené řešení odsunuté varianty ověřit dopravně technologické řešení pro výhledový rozsah dopravy ve střednědobém a dlouhodobém horizontu. Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy.

Vypracovat dopravně technologické posouzení pro období střednědobého a dlouhodobého horizontu pro plánované či mimořádné výluky během provozu. Vyslovit závěr o dostatečné kapacitě řešení, příp. doporučit potřebné úpravy. Provést ověření stability navrženého řešení při zohlednění běžných poruch pomocí simulační metody. Vyslovit závěr o dopravně technologické stabilitě navrženého řešení.

10. Úprava návaznosti městského komunikačního systému u varianty v centru

Upravit řešení přednádražního prostoru v návaznosti na dopracování technického řešení varianty v centru. Posoudit dostatečnost kapacity přestupních vazeb a příp. navrhnout opatření. Výstupy zahrnout do souhrnné technické zprávy, podle potřeby doplnit výkresy ve vhodném měřítku.

11. Vyhodnocení dopadů na Severojižní kolejový diametr

Vypracovat rámcový popis dopadů a navrhnout případné nutné úpravy diametru v úseku dotčeném řešením varianty v centru. Výstupy zahrnout do souhrnné technické zprávy, podle potřeby doplnit výkresy ve vhodném měřítku.

12. Řešení vlivu varianty v centru na životní prostředí

Vypracovat popis vlivu varianty v centru na jednotlivé složky životního prostředí (ochrana přírody, zeleň, vodoteče a vodní zdroje, zemědělský a lesní půdní fond, kulturní památky a archeologie, hluk a vibrace, emise).

Vypracovat návrh opatření k eliminaci negativních vlivů. Zvláštní pozornost věnovat hlukové zátěži, pro vybrané lokality zpracovat orientační hlukovou studii.

13. Vyhodnocení varianty v centru vůči územnímu plánu města Brna

Vypracovat zakres ploch pro železniční dopravu do aktuální územně plánovací dokumentace. Členit na plochy stávající, nově zabírané, opouštěné a potřebné pro výstavbu.

14. Projednání navrženého řešení varianty v centru s rozhodujícími institucemi

Předložit zpracovaná technická řešení vybraným institucím (budou specifikovány zadavatelem) k prostudování, získat jejich stanoviska a zpracovat k nim komentář.

15. Návrh rámcové objektové skladby pro variantu v centru

Zpracovat zásady pro způsob rozčlenění stavby na provozní soubory a stavební objekty (PS a SO) s ohledem na postupné předávání různým správcům do provozu, zpracovat předběžný seznam PS a SO včetně návrhu budoucího vlastníka, provozovatele a správce.

16. Zpracování odhadu investičních nákladů v aktuální cenové hladině pro variantu v centru

Zpracovat odhad nákladů pro jednotlivé PS a SO podle agregovaných ukazatelů, zpracovat odhad ostatních nákladů pro určení odhadu CIN.

17. Zpracování odhadu investičních nákladů v aktuální cenové hladině pro variantu odsunutou

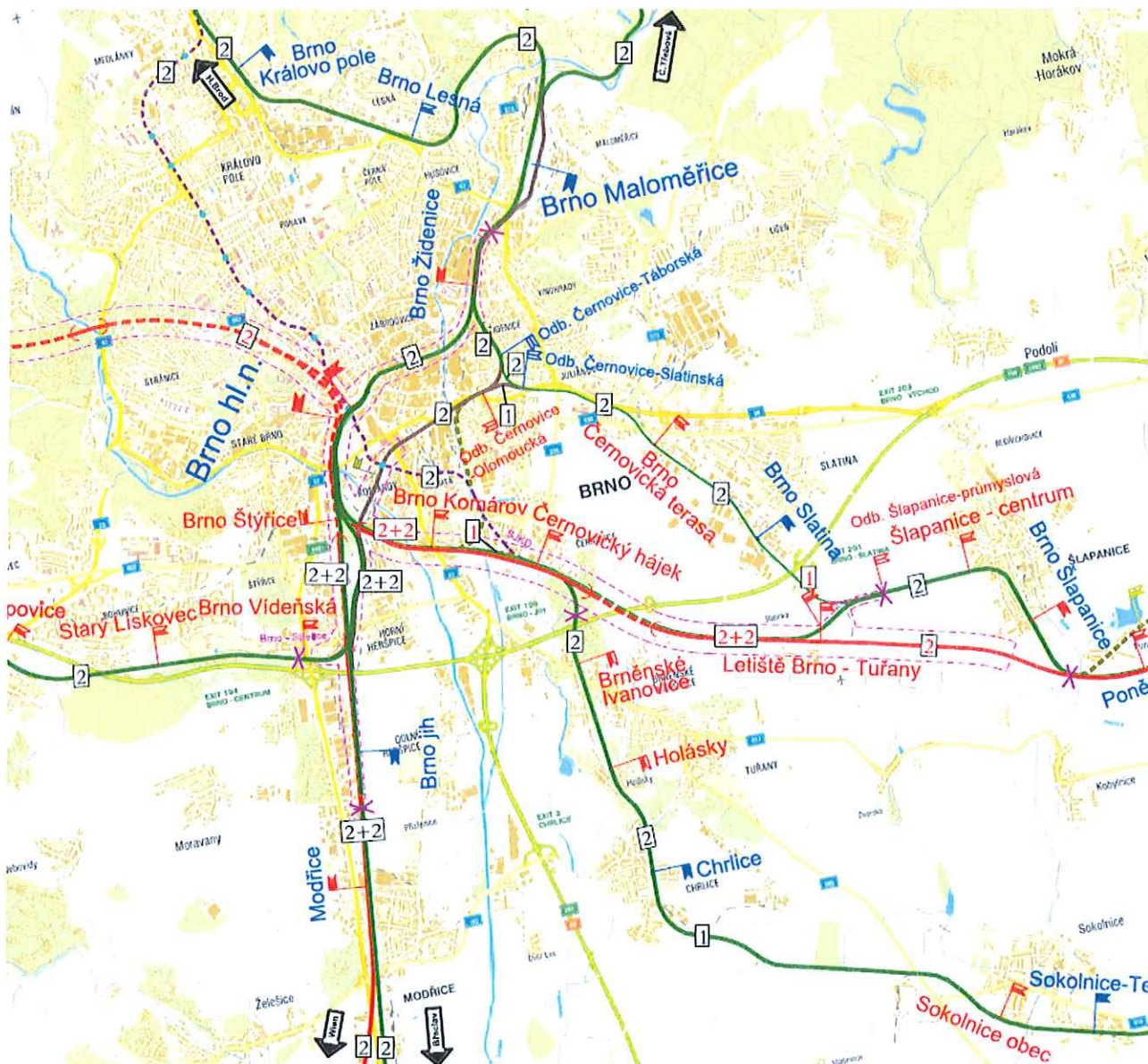
18. Čistopis dokumentace

4.2 Varianta B – Petrov

Alternativní návrh podle dokumentace „Koncepce přestavby železničního uzlu Brno varianta Pod Petrovem s nádražím v poloze při ulici Nádražní“, studie z roku 2007 s aktualizací v r. 2013, zpracovaná Občanskou koalicí Nádraží v centru.

Hlavní ideou varianty je přestavba hlavního nádraží v dnešní poloze s vybudováním samostatné podzemní kolejové skupiny v prostoru tzv. Malé Ameriky.

Označována je jako „Petrov“, případně „Pod Petrovem“, z důvodu umístění hlavního nádraží v blízkosti této brněnské dominanty.



4.3 Zájmová oblast

Vymezení zájmové oblasti studie je stanoveno tak, aby pokrylo všechna variantní řešení v uzlu i na přírodních tratích. Vyznačení zájmové oblasti je vyznačeno fialovými křížky. VRT směrem na Prahu je do zájmové oblasti zahrnuta až do invariantního bodu v blízkosti obce Domašov (mimo zobrazenou oblast).

5. Výstupy z dokumentace

- byl sestaven aktualizovaný výhledový rozsah dopravy pro krátkodobý (2016), střednědobý (2025) a dlouhodobý (2040+ se zahrnutím vlivu Rychlých spojení) časový horizont,
- podrobeny zkoumání byly dopravně technologické koncepce a určena problémová místa původních řešení obou variant,
- a obě zadané varianty byly ve stejné podrobnosti upraveny do podoby, že splňují stejné požadavky z pohledu železničního provozu a jsou tedy podle ostatních hledisek porovnatelné.

5.1 Výhledový rozsah dopravy

Výhledový rozsah dopravy vyjadřuje maximální poptávku, kterou zadavatel jako provozovatel železniční infrastruktury v budoucnu očekává a hodlá uspokojit.

V krátkodobém horizontu odpovídá současnému provozu (jen pro hodnocení období výstavby).

Ve střednědobém horizontu rozsah dopravy zhruba odpovídá přípravné dokumentaci z roku 2005.

V dlouhodobém horizontu dochází k nárůstu ve všech segmentech, nejvíce pak v dálkové osobní dopravě vlivem provozu RS. Špičkový počet osobních vlaků v uzlu vzrostl oproti přípravné dokumentaci o 29 %, nákladní doprava v celodenním součtu o 19 %.

Rozsah dopravy v dálkové osobní dopravě byl, oproti požadavkům MD, zvýšen o 12 % z důvodu prověření schopnosti uzlu absorbovat další rozšíření počtu vlaků v časových horizontech sahajících za rok 2050 avšak bezpečně v době životnosti investice do uzlu. Striktní vymezení kapacity uzlu na dnes předpokládanou objednávku osobní dopravy není strategické řešení. Navýšení rozsahu dopravy bylo během zpracování řádně projednáno.

5.2 Problémová místa varianty A – Řeka

Rozhodujícími problémovými místy výchozího řešení varianty A – Řeka jsou:

- kapacitní přetížení zhlaví žst. Brno hl. n. úroňovým zapojením tratí a kapacitní přetížení úseku Brno hl. n. – Brno-Židenice, způsobené společným provozem všech segmentů dopravy a uspořádáním traťových oddílů,
- nemožnost využívat nákladní objezd podél sudé skupiny kolejí. Nákladní vlaky musí být vedeny středem stanice po kolejích č. 1 a 2 (bez nástupišť),
- nedostatečný počet nástupištních hran pro vlaky RS,
- nedostatečná kapacita dvojkolejného zapojení silně zatížené magistraly Brno – Přerov.

5.3 Problémová místa varianty B – Petrov

Rozhodujícími problémovými místy výchozího řešení varianty B – Petrov jsou:

- nedostatečná kapacita podzemní skupiny kolejí osobního nádraží pro provoz vlaků RS,
- ve střednědobém horizontu nedostatečná kapacita středního zhlaví osobního nádraží,
- podvázání funkčnosti varianty v dlouhodobém horizontu vybudováním Severojižního kolejového diametru (SJKD) již před výstavbou RS a uvažování koncepce regionální dopravní obsluhy odlišné od představ jejího objednatele,
- poloha podzemní stanice částečně v rozměrných ražených tunelech v geologicky nevhodných poměrech pod zástavbou v okolí Zelného trhu.

Pro zajištění porovnatelnosti bylo u obou variant dále shodně uvažováno s možností, že SJKD nebude realizován a vlaky od Chřelic budou odbavovány v kolejisti hlavního nádraží.

5.4 Upravené řešení varianty A – Řeka

Při návrhu úprav byl dodržen charakter současného připravovaného řešení, minimalizovány zásahy do vazeb mezi kolejovými skupinami a do návazných řešení městské infrastruktury.

Hlavní změny řešení lze shrnout do následujících oblastí:

- posílení kapacity úseku Brno hl. n. – Brno-Židenice změnou organizace provozu na traťové uspořádání (dvě dvojice tratí):
 - segregace jednotlivých segmentů dopravy (regionální versus dálková osobní a nákladní),

- rozdělení kolejiště žst. Brno hl. n. na tři provozní celky a úprava konfigurace kolejiště pro zkrácení zhlaví a zrychlení vlakových cest,
- nezvyšování traťové rychlosti nad 100 km/h a překonfigurování traťových oddílů pro zábrzdnu vzdálenost 700 m,
- zapojení další traťové koleje od Přerova a úprava zastávky Brno-Černovice,
- související úpravy v Brně-Židenicích a Brně-Slatině,
- v dlouhodobém horizontu pak samostatné zapojení nových tratí RS až do žst. Brno hl. n. včetně úprav zhlaví,
- realizace dalšího nástupiště v žst. Brno hl. n. (vyžaduje rozšíření prostoru stanice),
- vytvoření jazykových nástupišť pro směr Chrlice pro případ, že nebude (včas) realizován Severojižní kolejový diametr.

Pro upravené řešení bude nutná dílčí lokální úprava územního plánu, příp. bude v podrobnější dokumentaci nalezeno řešení nevyžadující úpravu.

Nové dopravně technologické posouzení upraveného řešení prokázalo dostatečnou kapacitu infrastruktury.

Simulace budoucího provozu ukázala, že upravené řešení je přiměřeně robustní a vstupní zpoždění vlaků v uzlu vzrůstá jen zanedbatelně, tedy že infrastruktura běžné provozní odchylky zvládá, ale nedokáže je tlumit. Vzhledem k tomu, že výhledový rozsah dopravy byl stanoven jako maximální, je takový závěr v pořádku a značí, že infrastruktura není předimenzovaná (pro daný rozsah dopravy).

Časový plán předpokládá možnost dokončení (1. části) stavby v roce 2021, resp. 2022.

Odhad investiční nákladnosti řešení varianty A je 51 mld.Kč (mezi invariantními body na přírodních tratích).

5.5 Upravené řešení varianty B – Petrov

Při návrhu úprav byla zachována hlavní myšlenka návrhu OK NvC přestavby současného hlavního s vybudováním samostatné podzemní kolejové skupiny a zapojením tratě RS Praha – Brno tunely pod městem, resp. s novou tratí směrem Přerov v nové stopě kolem letiště.

Naopak, původní koncepce vyžadující zprovoznění Severojižního kolejového diametru před výstavbou RS a v odlišných provozních a technických parametrech, než sleduje Jihomoravský kraj a město Brno, byla opuštěna a řešení upraveno tak, aby nebylo závislé na SJKD podobně jako varianta A.

Hlavní změny řešení lze je shrnout do následujících oblastí:

- zvýšení kapacity podzemní části stanice rozšířením na celkem 6 kolejí,
- posun podzemní části stanice jižně tak, aby byla celá realizována v hloubené jámě; pod zástavbou města zůstávají jen traťové tunely, podzemní část podchází řeku Svatku a vystupuje na povrch až na jejím pravém břehu,
- zvýšení kapacity nadzemní části stanice; kromě již uvažovaných dvou dalších průjezdných kolejí oproti dnešnímu stavu jde o přidání tří kusých staničních kolejí s novým nástupištěm. Kusé koleje slouží též pro vlaky směr Chrlice pro případ, že nebude realizován SJKD.

Další významné změny reagující na průběh zpracování řešení jsou následující:

- směr Brno – Přerov řešen jako dvě oddělené 2kolejné tratě (příměstská přes Šlapanice a novostavba RS),
- nákladní průtah stoupá na úroveň +1 kvůli křížení s novou tratí Brno – Přerov a novými komunikacemi VMO,
- potřeba zvýšit počet a prodloužit délky odstavných kolejí v odstavném nádraží.

Varianta B neodpovídá sledované urbanistické koncepci města a bude vyžadovat významnou změnu územního plánu.

Nové dopravně technologické posouzení upraveného řešení prokázalo dostatečnou kapacitu infrastruktury.

Pro provoz v horizontu 2025 jsou zpracovány dvě alternativy: pouze nadzemní část stanice v plné konfiguraci, anebo nadzemní část bez kusých kolejí a podzemní část s (dočasně) pouze 4 kolejemi. S ohledem na časové souvislosti výstavby se však střednědobý horizont nemusí uplatnit a závisí na postupu výstavby sítě RS.

Simulace budoucího provozu ukázala, že upravené řešení je robustní a systematicky utlumuje vstupní zpoždění vlaků, provoz je dlouhodobě velmi stabilní.

Časový plán předpokládá možnost dokončení stavby v roce 2030, resp. 2032.

Odhad investiční nákladnosti řešení varianty B je 62 mld.Kč (mezi invariantními body na přírodních tratích).

6. Stanoviska k závěrečnému odevzdání

Došlá vyjádření jednotlivých institucí a jejich odborů jsou uvedeny v přílohách tohoto dokumentu. Přehled došlých vyjádření a závěrů z nich plynoucích včetně jejich vypořádání je uveden níže. Vypořádání je uvedeno **červeným textem**.

Vzhledem ke skutečnosti, že je v současné době zadávána návazná Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (SP), budou relevantní připomínky vypořádány v této SP.

6.1 Magistrát města Brna

- Plná podpora varianty A: **Konstatování, není připomínka.**
- Varianta B:
 - Nejasné označení směrů RS: **V SP bude upřesněno.**
 - Nejasnosti v bilančních tabulkách ploch: **V SP bude upřesněno.**
 - Sporné vyznačení některých záborů: **V SP bude upřesněno.**
 - Nejasné funkční využití opuštěných ploch: **V SP bude upřesněno.**
 - Nejasné řešení záborů ploch pro bydlení v lokalitě Nové Sady: **V SP bude upřesněno.**
 - Nutná zpracování nového ÚP: **SP toto bude respektovat.**
 - Upozornění na urbanistické aspekty některých částí var. B: **Není připomínka.**
 - Upozornění na využití území komerčními rozvojovými záměry: **Není připomínka.**
 - Upozornění na kolizi navrženého řešení s vedením trasy Velkého městského okruhu: **Bude v SP prověřeno.**
 - Kolize trasy s VLC Letiště Tuřany a s BALP: **Bude prověřeno v SP.**
 - Otázka životnosti Pražského viaduktu: **Bude prověřeno v SP.**
 - Nejasnost modernizace nákladního průtahu v celé délce: **Nákladní průtah bude modernizován v celé délce.**
 - Do nákladů etapy varianty B je nezbytné zahrnout část (stavební připravenost) podzemní skupiny: **Bude zahrnuto v SP.**
- Pro obě varianty řešení:
 - Požadavek na podrobné rozdělení položek nákladů včetně měrných jednotek: **Bude zpracováno v SP, je ale nutné upozornit, že atypické konstrukce nelze oceňovat dle měrných jednotek.**
 - Etapa Varianty B se na rozdíl od varianty A neobejde bez stavební připravenosti pro zapojení RS: **Není pravda, i etapa var. A obsahuje stavební připravenost, ale v menším rozsahu než var. B. Etapa bez RS bude prověřena v SP.**
 - Upozornění na pozdější realizaci varianty B z důvodu nutnosti pořízení nového ÚP: **Není připomínka.**
 - ŽU Brno musí být připraven pro realizaci RS. A řešení ŽUB nelze uvažovat až s RS: **SP s tímto počítá.**

6.2 Odbor dopravy Magistrátu města Brna

- Varianta A, požadavky na úpravy (např. nadbytečnost zast. Brno-Vídeňská): **Bude prověřeno v SP.**
- Varianta B, požadavek na podrobné posouzení vlivu na navazující dopravu a městský komunikační systém, upozornění na kolize technické infrastruktury, prověření hlukové zátěže: **Bude prověřeno v SP, případně v dalších stupních dokumentace.**
- Požadavek na respektování všech nákladů a rizik a vliv na délku stavby obou variant: **Bude v SP respektováno.**
- Požadavek na průběžnou konzultaci projektových prací: **Bude respektováno v SP.**

6.3 Odbor územního plánování Magistrátu města Brna,

- Varianta A vychází je v souladu s ÚP, je potřeba dílčích lokálních úprav ÚP: **Konstatování, vliv na změnu ÚP bude zahrnut do SP.**
- Varianta B má zcela zásadní dopad na urbanistickou koncepci města, vyvolá nový územní plán, riziko nezákonnosti nového ÚP v případě nedostatečně odůvodněné změny využití funkčních ploch: **Vliv na pořízení nového ÚP a jeho dostatečné odůvodnění bude zahrnut do SP.**

6.4 Jihomoravský kraj, Krajský úřad JMK, odbor dopravy

- Kolize trasy nové přerovské trati se stavbou logistického centra: **Bude řešeno v SP.**
- Nesrovnalosti v rozsahu výhledové regionální dopravy: **Rozsah dopravy bude v rámci SP verifikován.**
- Prověření zaústění chrlické trati rovnou do SJKD v úseku Staré Černovice – nové hlavní nádraží: **TES nepředpokládala existenci žádné části SJKD, tedy ani úsek Staré Černovice – nové hlavní nádraží. Existence SJKD a jeho vliv na technické řešení bude prověřeno v SP.**
- Nejasné vedení linek regionální dopravy přes zastávku Letiště: **Linkové vedení a zastavovací politika bude verifikována v rámci SP.**
- Upozornění na rizika schvalovacího procesu ÚP a jeho sladění s projektovou přípravou var. B: **Bude prověřeno v SP.**
- Nesrovnalosti v POV var. B: **Bude prověřeno v SP**
- Nutnost větší opravy viaduktu Křenové ve var. B: **Bude prověřeno v SP.**

6.5 Ministerstvo dopravy - souhrnné stanovisko příslušných odborů

- TES z formálního i věcného hlediska splnila všechny náležitosti. Studii považuje za kompletní a umožňující její formální dokončení: **Není připomínka.**
- Nerespektování výchozích podkladů, zejména výhledového rozsahu dálkové dopravy: **Zpracovatel navýšil rozsah dálkové dopravy o cca 12 %, tento postup byl schválen na řídicím výboru. V SP bude provedena verifikace výhledového rozsahu dopravy.**
- Ocenění vysoké technické úrovně TES: **Není připomínka.**
- Doporučuje TES formálně dokončit a předložit k projednání v Centrální komisi MD. **Bude respektováno v SP.**

6.6 Občanské koalice Nádraží v centru

- Požadavek učinit nepostradatelné úpravy řešení varianty B: **Bude prověřeno v SP.**
- Řešení varianty B je příliš nákladné, je možné jej upravit a zlevnit: **Dvě navržené úpravy „malá“ a „velká“ znamenají výraznou změnu technického řešení varianty B, ve svém důsledku ale nebudou mít podstatný vliv na přepravní proudy a investiční a provozní náklady. Vznikly by tak pouze další technické alternativy varianty B, které by zbytečně zatížily náročnost zpracování SP. Do SP proto nebudou alternativní řešení zahrnuta. V případě kladného výsledku SP ve prospěch varianty B bude otázka alternativních řešení této varianty otevřena pro další stupeň dokumentace.**
- Doložení nevýhod varianty A: **Není připomínka.**
- Posouzení variant z pohledu cestujícího (návazná MHD): **Bude prověřeno v SP.**

6.7 SŽDC, O6 - Odbor přípravy staveb

- Nepřijatelné řešení spojky 47-48 u var. B: **Bude vyřešeno v SP.**
- Problematika zábrzdne vzdálenosti: **V SP bude uvažováno s jednotnou zábrzdou vzdáleností 1000 m. Zatím nelze použít rozdílnou zábrzdou vzdálenost viz. Vyhl. č. 177/1995 Sb, Stavební a technický řád drah. Přípravuje se změna této Vyhlášky, nicméně v současné době platí jednotná zábrzdou vzdálenost. Případné důsledky této změny budou v SP promítnuty do technického návrhu v SP.**
- Problematika provádění dlouhých vlaků: **Požadavek Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 na délku vlaku 740 m bude do SP zpracován.**
- Verifikace výhledového rozsahu dopravy: **Bude součástí SP.**

6.8 SŽDC, O7 - Odbor investiční

- Bez připomínek.

6.9 SŽDC, O12 - Odbor základního řízení provozu

- Nebyla důsledně uvažovaná délka nákladních vlaků 740 m: **Bude zapracováno v SP.**
- Drobné připomínky k textaci TES: **Berou se na vědomí.**

6.10 SŽDC, O13 - Odbor traťového hospodářství

- Nepříjemná přerušení nástupištní hrany v místě výhybky: **Bude zapracováno v SP (souvisí s kolejovou spojkou 47-48 ve var. B, řešení viz odst. 7.2 této zprávy).**

6.11 SŽDC, O14 - Odbor automatizace a elektrotechniky

- Upozornění na problematiku použití zábrzdne vzdálenosti 700m, které neumožňuje vybudovat traťovou část národního vlakového zabezpečovače. **Bude v SP respektováno.**
- Požadavek na detailnější rozpracování popisu navrženého staničního zabezpečovacího zařízení: **Bude zapracováno v dalších stupních dokumentace.**
- Nutnost implementace ETCS úrovně 2 do projektu v časovém horizontu před výstavbou VRT: **Bude v SP zapracováno.**
- Dopracovat koncepci dálkového ovládání uzlu: **Bude v SP zapracováno.**
- TNS Černovice projektovat se dvěma trakčními transformátory: **Bude prověřeno v SP.**

6.12 SŽDC, Stavební správa východ

- Varianta A - změna rozsahu stavby směr Přerov oproti původní dokumentaci ve vztahu k SP Brno – Přerov: **Rozsah obou staveb je vzájemně koordinován.**
- Varianta B - upozornění na prodloužení přestupních dob, složitost budování podzemní skupiny, možný vliv na ekosystém řeky Svratky, zvýšení intenzity dopravy v centru města, problematické budování nádraží za provozu, dostatečnou kapacitu autobusového terminálu, omezení rozvoje OD Tesco a nutnosti přebudování části již vybudované 1. části odstavného nádraží: **Bude prověřeno v SP.**

6.13 SŽDC, Oblastní ředitelství Brno

- Vzhledem ke stavu infrastruktury preferují tu variantu, která bude realizována co nejdříve a v co nejkratším možném období: **Preference varianty bude dána výsledkem SP, technický stav infrastruktury i doba výstavby bude zohledněna.**
- Doporučuje, vzhledem k rostoucímu trendu objednávky osobní dopravy uvažovat s naddimenzovaností infrastruktury: **Výhledové počty vlaků a případná naddimenzovanost infrastruktury bude součástí prověření v SP.**

7. Reakce zpracovatele na stanoviska

Došlé připomínky se ve velké části shodují s připomínkami došlými v prvním kole připomínek ke studii. Je to dáno i tím že byl zvolen způsob vypořádání připomínek komentářem bez zapracování do studie na návrh zadavatele, jelikož by si to vyžádalo přepracování významných částí studie.

V rámci tohoto dokumentu jsou okomentovány připomínky, které mají svým významem zásadní dopad na možné řešení a připomínky které se opakují u více zpracovatelů připomínek.

7.1 Rozsah dopravy

Zpracovatel uznává, že navýšení rozsahu dopravy oproti stanovisku příslušných odborů MD bylo provedeno. Nebylo však provedeno svévolně, ale bylo projednáno na řídicích výborech ke studii. Odráží zkušenosti z již dříve realizovaných staveb, např. v okolí Prahy, kde je po dokončení některých staveb problém s kapacitou, neboť první návrhy dopravní technologie v počátcích formování řešení prvními stupni dokumentací počítaly s nižším počtem vlaků, než který se po realizaci stavby skutečně na trati objednal. Již z podkladů objednatelů dopravy je vidět výrazný posun v pohledu na objednávanou dopravu. Rozdíl mezi uvažovaným rozsahem dopravy pro přípravnou dokumentaci pro variantu A - Řeka z roku 2005 ukazuje výrazný názorový posun z hlediska objednávané dopravy.

	Počet párů vlaků/2h na vstupu do uzlu	Navýšení oproti PD 2005	Navýšení studie ŽUB
PD 2005	82		
objednatel 11/2012	98	+20%	
studie ŽUB	110	+34%	+12%

V případě vlaků linky IC12, která doplňuje linku R12 i vkládaných linek R32, R34 a R33 se jedná o vlaky, které využívají volné koleje, případně jejich dělené části, které by nebyly obsazeny jiným vlakem. Nedochozí tedy úmyslně k navýšování požadavků na infrastrukturu, ale k efektivnějšímu využívání infrastruktury, prostoru a ploch pro železnici nutných k provozu objednateli potvrzených vlaků. Vypuštěním výše uvedených linek nedojde k úspoře kolejí nebo nástupních hran, ale ke snížení zatížení vybraných prvků na zhlaví. Zavádění integrálního taktového jízdního řádu se systémovými uzly vlaků po vzájemné přestupy mezi vlaky má právě vysoké nároky na železniční uzly, aby byl budovaný systém a koncept železniční dopravy konkurenceschopný a efektivní. Do ŽUB jsou přímo zaústěny tratě ze šesti směrů + ve výhledu VRT Praha – Brno a Brno - Vranovice, směrů do kterých je nutné uvažovat vedení přímých linek je ovšem minimálně 10.

Z pohledu zatížení traťových úseků redukce dopravy o uvedené linky nepovede v ŽUB ke změně nároků na infrastrukturu. V případě vypuštění uvedených linek dojde ke snížení hodnoty stupně obsazení traťových kolejí. Časové polohy linek v uzlu vycházejí ze zohlednění konfigurací ostatních časových uzlů na okolní síti. Obecně lze na navržené GVD v ŽUB nahlížet jako na soubor tras na trati, které lze mimo ŽUB vést kterýmkoliv směrem. Z pohledu kapacity ŽUB není relevantní, která konkrétní linka je na dané trati vedena v konkrétní čas, ale její existence a vedení z/do ŽUB, protože v budoucnu je možná její prostá záměna za linku jiného směru.

Zpracovatel si je vědom skutečnosti, že názor na linkové vedení, časovou polohu i četnost vlaků se mění. Vlivů je mnoho, požadavky na provoz jsou dány koncepcí obsluhy území, stavem okolní navazující infrastruktury s mnohdy dalekosáhlými dopady i např. množstvím prostředků, které mohou objednatelé vydat na zajištění dopravní obslužnosti. Železniční uzly by vůči těmto vlivům měly být robustní a umožnit oboustranné výkyvy poptávky po dopravě. Změna koncepce, která zcela jistě nastane v dalších stupních dokumentace, přinese opět jiný náhled na rozsah dopravy a infrastrukturu a bude odpovídat stavu poznání v danou chvíli. ŽUB je však stavba, která by měla vydržet bez zásahu minimálně 50 let a dalších 50 let by se měla pohybovat v území pro železnici vymezenou plochami v ÚP města Brna. Případné další nároky na plochy pro železniční budou v budoucnu velmi komplikované, neboť nyní se formuje nová podoba železnice v Brně na dlouhou dobu dopředu. Proto by nebylo prozíravé podřizovat nároky na infrastrukturu požadavkům dopravy, které vycházejí pouze z dnešního pohledu na danou problematiku, v budoucnu by případná dnešní redukce infrastruktury znamenala komplikace a případné dodatečné úpravy by byly nákladnější, než realizace v předstihu. Návrh infrastruktury byl navržen tak, aby v co největší míře, při daném stupni poznání, umožnil i jiné alternativní varianty provozu a umožnil změnu koncepce dopravy bez vlivu na infrastrukturu. Například z vyjádření OŘ Brno je patrná podpora navýšeného počtu vlaků ze studie.

Uvedené počty vlaků ve studii je tedy lepší spíše chápat jako maximální množství tras na jednotlivých tratích a v uzlu, které mají garantovanou kvalitu, četnost, rychlost a přiřazenou nástupištní hranu ve stanicích a naplněním všech uvedených katalogových tras nedojde v budoucnu k přetížení infrastruktury. Možnosti přidání dalších tras do budoucna na omezené infrastrukturu by mohlo vést k přetížení některých prvků a ovlivnění již zavedených tras. Většina z takto nabízených tras je přitom právě již v současnosti ve studii kryta požadavky objednatelů. Redukce dopravy, která by vedla např. ve var. A k nekládání nástupišť mezi koleje bývalého nákladního objezdu na východní straně stanice žst. Brno hl. n. dle původního návrhu PD z r. 2005, by vedla k nenaplnění požadavků objednatelů dopravy pro tuto studii.

Doporučujeme projednat rozsah dopravy s objednateli v kontextu obou navržených variant zvlášť. V regionální dopravě například není ve větší míře zohledněna možnost zavedení rychlé regionální dopravy v budoucnu zavedením spěšných vlaků. Pokud by tento požadavek v budoucnu nastal, případný redukovaný návrh infrastruktury by vyvolal odmítnutí tohoto požadavku z důvodu omezené kapacity.

7.2 Kolejové řešení ve variantě B

Kolejové řešení ve variantě B s kolejovou spojkou bylo na základě připomínek prověřováno, jak bylo uvedeno v dokumentu B-002. Kolejovou spojkou je možno vytvořit z jednoduchých výhybek J 1:9-300, v koleji č. 6 to vyvolá maximální směrový posun v místě výhybky č. 47 o 1,35 m. Dodrženy jsou navržené délky kolejí i nástupišť u kolejí 5 i 6a. V kolejích 5 a 6 je změněn poloměr směrového oblouku na 350 a 340 m. Změna spojky nemá vliv na zhlaví

a neznamená tedy znemožnění realizace. Změna vyvolá posun kolejí 7, 8, 9, 10 a 11 o max. 1,5 m v závislosti na poloze výstupů na nástupiště. Případný zábor a rozšíření tělesa o max. šíři 1,5 m je možné uvažovat u koleje č. 11 v posledních cca 70 m u konce koleje, nemá tedy vliv na rozšíření u koleje č. 8.

7.3 Zábrzdná vzdálenost 700 m

Zpracovatel se snažil najít schůdné řešení pro variantu A, které umožní provézt požadovaný počet vlaků a splnit požadavky KORDISu na řešení příměstské dopravy při respektování stávajících možností předpisu D1 bez nutnosti aplikovat zde již od počátku systém ETCS. Jelikož se jedná především o úsek Brno hl. n. – Brno-Židenice s maximální rychlostí omezenou směrovými poměry na 90 km/h bylo zvoleno řešení se zábrzdnou vzdáleností 700 m, která vyhoví do 100 km/h. Limity, které vedly k tomuto rozhodnutí, jsou:

- pouze 6 kolejný úsek Brno hl. n. – Brno-Černovice,
- zastávka Brno-Černovice je vzdálena 1,5 km od místa zastavení v žst Brno hl. n.
- nutnost dodržet časové intervaly mezi následnými vlaky linek S2 a S3, které ještě umožní jejich vzájemný přestup systémem hrana-hrana v žst. Brno hl. n.,
- požadavek na odjezd na návěst volno u druhého odjíždějícího vlaku z žst. Brno hl. n. ve směru Brno-Černovice se dvěma oddíly na zábrzdnou vzdálenost,
- směrové vedení tratě s malými poloměry oblouků (až $R=350$ m), které komplikují možnosti osazení návěstidel po 1000 m i s ohledem na umístění zastávky Brno-Černovice.

Výše uvedené limity se nepodařilo současně splnit nasazením zabezpečovacího zařízení s návěstidly umístěnými po 1000 m. Proto bylo navrženo řešení se zábrzdnou vzdáleností 700 m. Na úsecích se zábrzdnou vzdáleností není možné uvažovat s vybavením stacionární části národního vlakového zabezpečovače.

Pokud není užití zábrzdné vzdálenosti 700 m možné, zbývá již jen prověření řešení s nasazením systému ETCS s optimalizovaným rozmístěním balíz, tak aby byly splněny výše uvedené požadavky. Řešení se systémem ETCS doporučujeme řešit v dalším stupni dokumentace.

7.4 Nákladní průtah

Ve variantě B jsou uvedeny náklady na modernizaci nákladního průtahu v těch částech, kde je to s ohledem na stavební zásahy nezbytné. V částech, které nebylo nutné stavebně upravovat, jsou ponechány beze změny, neboť již přímo nesouvisí s modernizací uzlu. V celém úseku je však uvažována modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Je na zvážení v dalších stupních dokumentace, zda tyto úseky zahrnout do modernizace uzlu, nebo je řešit jako běžnou údržbu stávajících tratí, jak bylo uvažováno, neboť ve stávajícím stavu svoji funkci plní.

7.5 Provázení nákladních vlaků ve variantě A

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 vstoupilo v platnost průběhu zpracování studie až po uzavření návrhu infrastrukturních úprav. Vzhledem k zadání měla studie zasahovat do řešení varianty A minimálně. Od počátku úprav infrastruktury bylo zřejmé, že se nepodaří vzhledem ke stísněným poměrům nové stanice Brno hl. n. ve variantě A daným směrovými poměry a umístěním odstavného nádraží zajistit na kolejích 1 a 2 pro nákladní dopravu požadovanou délku kolejí ani tehdy uvažovanou 650 m, když řešení varianty A umožní v prostoru nástupiště délku koleje pouze 530 m. V souladu se zadáním byly v maximální míře respektovány plochy pro umístění železničních staveb definované v PD z r. 2005. Týká se především tělesa trati v úseku Brno hl. n. – Brno-Černovice, kde bylo v PD navrhováno těleso pro šest kolejí. Prodloužení kolejí je možné prakticky pouze ve směru Černovice, neboť na modřickém zhlaví je omezeno možností napojení odstavného nádraží. Z těchto důvodů byl navržen GVD, který možní nákladním vlakům přes Brno hl. n. průjezd bez zastavení. V rámci zohlednění požadavku na vedení dlouhých nákladních vlaků byl zpracován způsob a možnosti jejich zastavení v různých provozních situacích.

Je-li striktní požadavek na možnost zastavení vlaků délky 740 m, je nutné uvažovat s popsáním řešením prodloužení délky kolejí č. 1 a 2 ve směru Černovice na 780 – 800 m. Toto opatření vyvolá nutnost posunout odjezdová návěstidla až za směrový oblouk kvůli dosažení potřebné délky koleje a viditelnosti návěstidel, což znamená posun zhlaví o cca 200 m ve směru Černovice. Pro zachování nezávislého provozu na kolejích 9 a 19 pro příměstskou dopravu by bylo nutné provést rozšíření tělesa na severní straně u koleje 19. Jinak by docházelo k časové kolizi využití koleje č. 9 vlaky Ex35 a R19 s linkami S2 a S3 jedoucími ve směru Židenice. Současně je však nutná úprava zhlaví nebo rozšíření tělesa o další koleje pro možnost oddělení předjízdových kolejí sudé skupiny a umožnění nezávislého provozu

osobní regionální dopravy, která využívala staniční koleje č. 4 a 8 a traťovou kolej 902 v úseku Brno hl. n. – Brno-Černovice, s provozem osobní dálkové dopravy na kolejích 806 a 808.

Úpravy zhlaví bez rozšíření tělesa mají za následek změnu v rozmístění návěstidel, umístění kolejových spojek a mají vliv na možnosti současně realizovatelných vlakových cest. Případná rozšíření tělesa, která nebyla dle zadání studie žádoucí, je nutné projednat s magistrátem města Brna, neboť již značně přesahují plochy určené UP pro umístění železničních staveb. Zábory pro rozšíření kolejiště doporučujeme jako přednostní řešení, neboť povedou ke zlepšení stavu.

7.6 Poloha podzemní kolejové skupiny ve variantě B

Návrh podzemní kolejové skupiny ve variantě B prošel složitým vývojem. Rozsah je doložen dopravní technologií a návrh je podložen posouzením geologických poměrů ve zkoumané oblasti. Rovněž byla vzata v úvahu možnost realizace stavby podzemní stanice a její umístění, pokud možno na pozemcích ve stávajícím stavu využívaných železnicí. Spolu s nadzemní částí kolejiště, se kterou se doplňuje, tvoří kompaktní provozní celek a jednotlivé části kolejiště jsou schopny v případě mimořádností i částečné vzájemné zastupitelnosti, pokud to bude z provozního hlediska nutné. Návrh byl zkoumán i z pohledu vztahu ke stávajícímu komunikačnímu systému města Brna i jeho předpokládané budoucí podobě dle územního plánu. Navržené řešení bylo zkoumáno i z hlediska vlakové dynamiky. Kritizovaný podchod Svratky nahrazuje výjezdovou rampu o sklonu 25 ‰ navazující bezprostředně na nástupiště, jak bylo navrženo v původním materiálu OK NvC, která ovšem znamenala snížení nivelety ulice Poříčí/Opuštěná v místě dnešního viaduktu přes Svratku. Bylo zvoleno řešení, které umožní fungování stávající silniční i nové železniční infrastruktury. V návrhu byly zohledněny všechny komunikace v ÚP Brna, které mají pro danou lokalitu význam a bude zřejmé, že je jejich existence potřebná a odůvodněná, např. VMO, propojení Rosická – Bidláky apod. Poloha nástupišť zohledňuje jak geologické podmínky v místě stavby tunelů zejména s ohledem na jejich velikost a množství, které je nutné do území umístit. Rozsah tunelových staveb je pod historickým centrem minimalizován. Nástupiště jsou umístěna tak, aby byl umožněn rychlý a bezpečný přístup cestujících na/z nástupišť i v případě mimořádných událostí. Součástí návrhu v dalších stupních musí být detailní řešení protipovodňové ochrany stanice, která se předpokládala uzavřením ohrožených vstupů do podzemních prostor. Přesto by podzemní kolejiště mohlo fungovat s přístupem přes vstup z ulice Nádražní, který již není v ohroženém pásmu.

Směrové posuny kolejiště západním směrem nepovažujeme za vhodné, neboť již zasahují do pozemků nově zastavovaných soukromými investory. Posun nástupišť do části ražených tunelů není dle projektanta tunelové části z geologických a stavebnětechnických důvodů možný. Jedná se o místo na kraji výběžku masivu, na kterém je umístěna Katedrála sv. Petra a Pavla. V tomto místě nejsou předpoklady pro zastížení tak kvalitní horniny, která by umožnila ražbu tunelů takových velikostí, které umožní umístění průjezdného průřezu železnice a nástupištních tunelů typu hluboko ražených stanic metra, s relativně nízkým nadložím zatíženým stávající historickou zástavbou. Navíc jsou tak prodlužovány přestupní vzdálenosti mezi povrchovou a podzemní částí stanice. Návrh kolejiště i plán obsazení kolejí byly navrženy koordinovaně tak, aby očekávané nejzatíženější přestupní relace byly realizovány v jednom místě bez zbytečných dlouhých přestupů. Většina vlaků povrchové skupiny má místo zastavení na jižním konci nástupišť, v podzemní části stanice naopak v části severní, čili vše na úrovni ulice Hybešova/Úzká, tak aby vzájemný přestup mezi vlaky i na návaznou MHD byl co nejkratší.

Zvolené místo pro umístění kolejiště podzemní stanice se nachází v převážné většině na drážních pozemcích s minimálním počtem inženýrských sítí. Pozemky nejsou zatíženy novou zástavbou, kterou je nutné respektovat, ta se nachází na sousedních pozemcích. Zvolená lokalita je proto vhodná pro realizaci takovéto stavby a přesun stavby proto nedoporučujeme.

Z pohledu ochrany životního prostředí v průběhu výstavby je nutno uvést, že stavba podzemní části kolejiště se předpokládala metodou top-down. Uvažováno bylo s vybudováním svislých pilotových stěn pro ochranu stavební jámy a následným vybudováním stropní desky. Tato fáze realizace bude prováděna na povrchu za běžného, byť omezeného provozu na pozemních komunikacích. Po vybudování stropu je možné ostatní práce na hloubení stanice a navazujících tunelů provádět již pod ochranou stropní desky a tedy s vyloučením vlivu na běžný provoz na povrchu. Přístup na staveniště je z prostoru bývalého uhelného nádraží, kde je kolejové napojení. Odvoz a dovoz materiálu je tedy možné ve velké míře realizovat po železnici a nezatěžovat tak komunikační systém města. Příjezd na staveniště je možný z ulice Uhelná nebo Křídlovická, tedy z ulice přímo napojených na páteřní komunikace Opuštěná a Heršpická, které tvoří páteř komunikační sítě a provoz těžké techniky umožní a staveništní dopravou bude. Podstatná část dopravy se však má realizovat po železnici, aby dopad na život města byl minimální. Plochy určené stavbou nejsou v současné době využívány veřejností v takové míře, aby jejich zabor pro stavbu měl fatální dopad na běžný život města.

Posun podzemní stanice jakýmkoliv směrem nedoporučujeme z důvodu složitosti stavby území, rozsahu inženýrských sítí a staveb na okolních pozemcích. Znamenalo by to hledání nového řešení, které přípravu stavby pouze oddálí. Nutnosti a vhodnost změn navrženého řešení vyplynou již v průběhu možného dopracování navrženého řešení na základě podrobnějších průzkumů a dopracování.

7.7 Tunelové stavby

Tunelové stavby se týkají především varianty B. Jejich rozsah byl minimalizován s ohledem na možnosti jejich stavby v geologicky složitém území a zvoleny tak, aby byla možná jejich realizace. S ohledem na nutnost zřídit pro podzemní část kolejiště ve variantě B zhlaví v tunelech byl zvolen systém budování NRTM, protože nasazení razicích štítů není vhodné z hlediska geologie a nutnosti zřídit atypické prostory pro možnost větvení kolejiště ve zhlaví, které jsou metodou razicích štítů nerealizovatelné. Tento návrh plně zohledňuje i uspořádání podzemní části kolejiště žst. Brno hl. n. ve variantě B. Výjezd z tunelu „Staré Brno“ u ulice Žabovřeská byl prověřován i z hlediska stability skalního masivu. Realizace portálu tunelu Staré Brno by neměla být tímto znemožněna, naopak by mohla mít i příznivý vliv. Upozorňujeme na skutečnost, že tímto masivem je plánován tramvajový tunel souběžně s ul. Žabovřeská. Metodu budování ostatních tunelů je možné upřesnit na základě podrobných průzkumů.

7.8 Řešení MHD ve variantě B

Studie se zabývala především posouzením návrhu ŽUB v obou variantách z železničního hlediska, tak aby obě varianty byly rovnocenné z pohledu provozního konceptu a rozsahu dopravy. Řešení MHD v okolí stanice Brno hl. n. nebylo téžiskem studie. Navržené řešení uličního prostoru v okolí stanice Brno hl. n. bylo vybráno z několika variant na základě zkušeností projektanta z podobných staveb jako jedno z možných a realizovatelných. Prověření kapacit křižovatek nemůže být argumentem pro odsouzení jedné nebo druhé varianty přestavby železničního uzlu Brno. Kapacity křižovatek je jistě nutné zkoumat, ale až v další fázi řešení při hledání možných technických řešení. Komunikační systém i systém vedení tramvajových tratí vychází ze současného stavu a z územního plánu Brna, kde je existence křižovatek zřejmá. Ve variantě B uvedené možné propojení pod kolejištěm povrchové kolejové dopravy, které propojuje ulice Hybešova a Dornych s vazbou na ul. Křenová je nutno chápat jako možnou alternativu ke stávajícímu vedení ulicí Nádražní. Jeho realizace není nutná, je však zmíněna jako možnost k prověření pro zlepšení dopravní obslužnosti města Brna.

Počty stání navrženého autobusového nádraží jsou oproti stávajícím stavům dnešního ÚAN Zvonařka a nádraží u hotelu Grand nižší. Nelze je však nutně chápat jako počty konečné. Prostor bývalého uhelného nádraží umožní umístit další potřebná stání nebo odstavné plochy pro BUS na úkor navrženého parkoviště. Další místa pro odstavení je možná realizovat nad kolejištěm podzemní části stanice v podzemním podlaží. Uvedené řešení je nutné chápat jako první návrh s doložením, že tento je možný z pohledu dosažitelnosti, dostupnosti a realizovatelnosti. Technické řešení a detaily (např. odvětrávání, únikové východy, požární bezpečnost) jsou již řešením standardní jako u jiných staveb podzemních garáží apod. Prostor nad kolejištěm podzemní části stanice může být zastavěn parkovacím domem, obchodním centrem, obytnými budovami nebo zde může být realizován park, pokud to konstrukce podzemní části stanice umožní, nebo bude s tímto požadavkem koordinována. Vše záleží na požadavcích řešení prostoru. Studie definovala tu část v území, která má být v dané variantě užívána železnicí. Další postup je v jednání na úrovni města, vůči SŽDC, státu kraje a dalším organizacím a veřejnosti.

Oběma variantám ŽUB dle našeho názoru odpovídá rozsahem i obdobná síť MHD. MHD neplní jen funkci „napaječe“ k nádraží, ale plní především funkci plošné obsluhy území a má i městotvornou funkci. Bez ohledu na polohu nádraží by měl být v dalších stupních předpokládán funkční systém MHD pro plošnou obsluhu území jižního centra v obou variantách ŽUB.

7.9 Zásahy a střety s ÚP města Brna

Ve variantě A jsou navržené střety s platným územním plánem Brna minimální a jejich projednání na úrovni města by nemělo být komplikované. Je to dáno především požadavkem zadání o minimalizaci zásahů do původní PD z roku 2005. Návrh se snažil v maximální míře respektovat plochy, které jsou vymezené v PD 2005 a ÚP Brna pro umístění železničních staveb. Ne vždy to bylo možné, ale tato rozšíření byla lokálního charakteru. Dodržení této zásady dané i zadáním studie, následně vyústilo v návrh úprav v oblasti Černovic a navržení systému střídavého využívání kolejí v úseku Brno hl. n. – Brno-Černovice z důvodu silného zatížení zejména přerovské tratě.

Komplikací, která ovšem může mít vliv na rozsah ploch potřebných pro železnici, bude prodloužení kolejí 1 a 2 ve stanici pro možnost zastavení nákladního vlaku délky 740 m. Tento požadavek může mít vliv na rozšíření tělesa na židenickém zhlaví žst. Brno hl. n. Jisté změny ÚP se tedy dají předpokládat i ve variantě A, která již oporu v ÚP má.

Ve variantě B je faktem, že koncepce ŽUB neodpovídá platnému ani připravovanému ÚP a nemá ani oporu v ZÚR JMK. Proto bude muset být přistoupeno k pořízení nového ÚP a ZÚR JMK.

Jako příklad je zmiňována např. kolize vedení přerovské trati s plánovanou výstavbou logistického terminálu u letiště Brno-Tuřany. Zpracovatel dotazoval odbory MMB s žádostí o seznam připravovaných staveb v zájmovém území pro vedení trasy varianty B, ale např. tento areál zde nefiguroval. Proto nemohl být zohledněn při aktualizaci trasy navržené OK NvC. Možné řešení této kolize je buď změnou trasování, nebo vzhledem ke konfiguraci terénu umístění trasy do překrytého zářezu s následným umístěním logistického centra nad stropem tunelu. Jde o stanovení priorit a možnosti podřízení jednotlivých stavebních zásahů v území a hledání kompromisu při dosažení cíle. Železniční trať jako liniová stavba má svá omezení v podobě možností trasování a tomu odpovídajících problémů při umísťování do území. Na druhou stranu stavba budov a zpevněných ploch je do jisté míry variabilní a umožní částečnou modifikaci řešení. Ve variantě B byla respektována, pokud možno, všechna komunikační napojení, která vyplývají z platného ÚP i jeho dalších návrhů, což původní návrh OK NvC nereflektoval. Funkční využití území nemůže být detailně řešeno jako součást železniční studie. Pokud jde o využití jižního centra, nevidíme problém s úpravou návrhu platného ÚP a zachováním využití území dle platného ÚP. Trasa stávajícího nákladního průtahu jde na pozemcích, které jsou určeny pro využití železnic ve stávajícím i navrhovaném stavu dle ÚP. Rozsah železniční dopravy je v tomto místě nižší než ve variantě A a odpovídá stávajícímu stavu.

7.10 SJKD

Alternativní zaústění chrlické tratě, budoucí části SJKD, pod kolejiště žst. Brno hl. n. bylo zmiňováno jako možná varianta řešení stanice Brno hl. n. Toto řešení však je pouze nastíněno a nebylo však uvažováno, neboť SJKD zatím nemá oporu ze strany SŽDC. Zpracovatel toto řešení nevylučuje, upozorňuje však na pravděpodobnou možnost zachování kolejového napojení chrlické tratě na žst. Brno hl. n. nebo ve směru Brno-Židenice, aby chrlická trať nebyla napojena pouze z Blažovic v případě dočasného ukončení pod kolejištěm Brno hl. n.

V návrzích obou variant zaujal zpracovatel k SJKD shodný postoj. SJKD může, ale nemusí být realizován, a proto jsou obě varianty ŽUB připraveny na zapojení chrlické tratě a provoz vlaků s ukončením v žst. Brno hl. n.

V dalších stupních doporučujeme prověřit jaký je postoj SŽDC, MD ČR, JMK a MMB k problematice SJKD z pohledu možného budoucího financování stavby, vlastnictví, provozování a objednávání dopravy, z čehož vyplyne další postup při přípravě ŽUB.

7.11 Vedení linek

Linkové vedení a obsluha zastávek vychází z cílového horizontu 2050, který představuje jakýsi idealizovaný cílový stav. Zpracovateli je zřejmé, že než se k tomuto stavu dojde, budou se názory spolu s potřebami na obsluhu území vyvíjet a projdou řadou změn. Infrastruktura byla proto navržena tak, aby předpokládané požadavky dokázala akceptovat. Není však možné předkládat několik možných variant provozu a všechny podrobně zkoumat. Proto byla zvolena jedna varianta provozu, která se nejvíce blíží požadavkům, ale zároveň musí splnit podmínky, které jsou limitovány infrastrukturou a provozem na okolních tratích.

Objednatel uvažuje, že linka S1 (SJKD) až na jeden pár za hodinu nahradí spoje linky S3 v úseku Brno hlavní nádraží – Křižanov. Projektant je názoru, že zde může dojít výhledově k přehodnocení záměru a vedení přímých spojů linky S3 bude ponecháno v kratším intervalu. Požadované ukončení 3 spojů ze 4 je provozně bez problémů možné.

Pokud se týká obsluhy zastávky Letiště Brno Tuřany linkou S7 není problém v bližších horizontech přejezd vlaků na černovickém zhlaví do koleje č. 4 ve variantě A, pokud to umožní kapacita kolejí „rychlé“ přerovské trati a sestava GVD. Vedení linky S7 po této trati ve variantě je fyzicky možné, záleží opět pouze na sestavě GVD a kapacitě. Toto řešení vyloučené není.

U linkového vedení a zastavovací politiky byl problém, jak do detailu uplatnit podklady od zadavatelů ve variantě B. Podklady od zadavatelů byly ovlivněny znalostí a možnostmi stávajícího stavu nebo stavem varianty A, představované dokumentací PD 2005 na přestavbu ŽUB. Jejich aplikace na vedení tratí ve variantě B se tudíž nemohla plně shodovat s jejich názory a představami. Některé náměty byly konzultovány v průběhu prací, ale od určitého data nebylo již možné požadavky zapracovávat, tak aby mohla být studie uzavřena po technické i technologické stránce.

Zastavovací politiku a detailní vedení linek doporučujeme v další fázi projektové přípravy projednat pro každou variantu zvlášť s ohledem na různé vedení tratí v území různé možnosti linkového vedení obou variant.

7.12 Simulace železničního provozu

Na jednání konaném 21. 5. 2014 bylo vysvětleno, že vznik drobného zpoždění při provozu „bez poruch a bez nepravidelností“ je zapříčiněn také způsobem konstrukce grafikonu na SŽDC, kdy všechny technologické úkony jsou uváděny se zaokrouhlením na 0,5 minuty. V rámci operace zaokrouhlení přesně spočtené časové hodnoty pro technologii na určitém prvku infrastruktury může dojít k mírnému „posunutí“ spoje v čase a tím pak může dojít ke vzniku těsného konfliktu mezi dvěma spoji.

Simulací provozu bylo prověřováno období přepravní špičky. Smyslem druhé věty ve druhém odstavci Závěru je tvrzení, že není možné (na dané infrastruktuře, s danými vozidly) provázet prověřovaný provozní koncept po celý den, tj. provoz ve špičkách pracovních dnů musí být omezen pouze na požadovaná špičková období (tak jak požadují objednatelé) a nelze špičkový provoz doporučit jako provoz celodenní.

8. Závěr

Předložená Technicko ekonomická studie Dopracování variant řešení ŽU Brno odpovídá základním požadavkům SŽDC, s.o., a může sloužit jako podklad pro další koncepční a strategický dokumenty. **Vzhledem k tomu, že zadavatel TES a zpracovatel Posuzovacího protokolu k předmětné stavbě je jedna a tatáž osoba, je třeba Posuzovací protokol považovat současně za Schvalovací protokol.** Studie se doporučuje přijmout jako podklad pro připravovanou „Studii proveditelnosti železničního uzlu Brno“. V této návazné SP se doporučuje prověřit a případně zapracovat všechny relevantní připomínky k této SP, uvedené v kapitole 6 tohoto dokumentu. Jedná se zejména o:

- Verifikace výhledového rozsahu dopravy, ale s ohledem na případný další možný rozvoj a fakt, že takto zásadní modernizace uzlu je investicí na 50 až 100 let.
- Zohlednění vlivu řešení na návazný městský komunikační systém, a to jak z pohledu vlivu na MHD, tak i z pohledu předpokládaného rozvoje městské infrastruktury.
- Prověření vlivu na změnu, resp. nutného pořízení nového územního plánu města.
- Prověření vlivu na rozvojové záměry města i významných soukromých investorů.
- Zapracování požadavku na zřízení ETCS úrovně 2.
- Zapracování požadavku ujednání zábrzdné vzdálenosti 1000 m.
- Zohlednění délky souprav nákladních vlaků 740 m.
- Verifikace rozsahu odstavného nádraží.

Na základě výše uvedeného se doporučuje:

1. TES schválit jako podklad pro zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“.
2. Předložit TES včetně této zprávy Centrální komisi MD k projednání.
3. Zapracovat relevantní připomínky na konečné odevzdání TES do „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“.

Zpracovatel:

V Praze dne 14. října 2014

Ing. Jan Šulc

Studii schvaluji – neschvaluji

V Praze dne 14. října 2014



Bc. Marek Binko

ředitel Odboru strategie

Přílohy: Stanoviska ke konečnému odevzdání TES



STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
1. NÁMĚSTEK PRIMÁTORA
Mgr. Ing. Robert Kotzian, Ph.D.

V Brně dne 17. července 2014
č. j.: MMB/288118/2014

Vážený pane řediteli,

statutární město Brno obdrželo dne 26. 6. 2014 dopis se žádostí o stanovisko k technicko-ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, kterým jste požádal o vyjádření ke konečné verzi výše uvedené studie.

Sděluji Vám, že Rada města Brna schválila na své schůzi konané dne 16. 7. 2014 Stanovisko k technicko-ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“. Rada města Brna schválila Doplnění stanoviska statutárního města Brna k Dopracování variant řešení ŽU Brno, s tím, že Stanovisko statutárního města Brna k Dopracování variant řešení ŽU Brno schválené usnesením Rady města Brna ze dne 26. 3. 2014 zůstává v plném znění v platnosti.

V příloze zasílám souhrnné stanovisko statutárního města Brna, které tvoří stanovisko z 26. 3. 2014, předané zpracovateli studie, a doplnění stanoviska schválené 16. 7. 2014.

Vážený pane řediteli, žádám Vás o zohlednění všech vyjádření uvedených ve stanovisku i jeho doplnění při zadání a zhotovení studie proveditelnosti projektu přestavby železničního uzlu Brno.

S pozdravem

Přílohy:

1. Výpis Usnesení schůze Rady města Brna č. R6/144 konané dne 16. července 2014 (Stanovisko k technicko-ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ – RM6/11619
2. Stanovisko statutárního města Brna k Dopracování variant řešení ŽU Brno ze dne 26. března 2013

Vážený pan
Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie
Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1



Statutární město Brno

V Brně dne 16. 7. 2014

V Ý P I S

Usnesení schůze Rady města Brna č. R6/144
konané dne 16. července 2014

16. Stanovisko k technicko-ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ – RM6/11619


1.RMB bere na vědomí aktualizovanou technicko-ekonomickou studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ předloženou statutárnímu městu Brnu Správou železniční dopravní cesty, s. o., se žádostí o stanovisko.

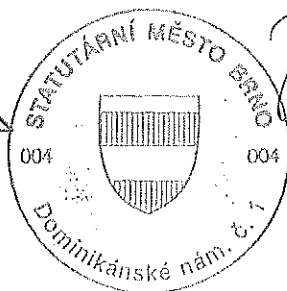
2.RMB schvaluje, v návaznosti na aktualizovanou technicko-ekonomickou studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, „Doplnění stanoviska statutárního města Brna k Dopracování variant řešení ŽU Brno“, které tvoří přílohu, s tím, že „Stanovisko statutárního města Brna k Dopracování variant řešení ŽU Brno“ schválené usnesením RMB na schůzi č. R6/134 konané dne 26. 3. 2014 zůstává v plném znění v platnosti.

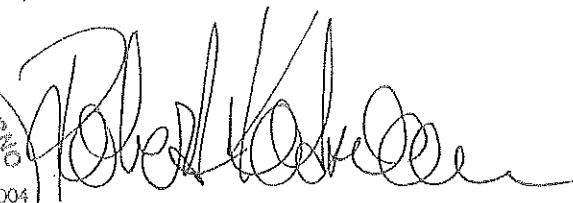
3.RMB pověřuje 1. náměstka primátora města Brna Mgr. Ing. Roberta Kotziana, Ph.D., podpisem výše uvedeného doplnění stanoviska a jeho předáním Správě železniční dopravní cesty, s. o.

Schváleno jednomyslně 9 členy.

* * * * *

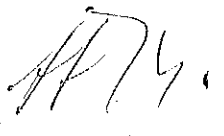
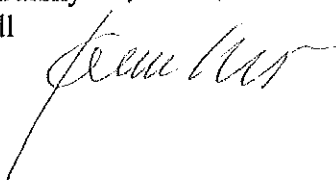

Bc. Roman Onderka, MBA
primátor




Mgr. Ing. Robert Kotzian, Ph.D.
1. náměstek primátora

Ověřovatelé:

MVDr. Vlastimil Žďárský
JUDr. Robert Kerndl

DOPLNĚNÍ STANOVISKA STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA K DOPRACOVÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ŽU BRNO

Dokumentace „Dopracování variant řešení ŽU Brno“

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Zpracovatel: IKP Consulting Engineers, s.r.o., aktualizace 06/2014

Stanovisko ani jeho doplnění nejsou vyjádřením dotčeného orgánu státní správy. Stanoviska Odboru územního plánování a rozvoje a Odboru dopravy Magistrátu města Brna, na něž se objednatel studie obrátil se žádostí o stanovisko, budou zaslána samostatně.

Stanovisko statutárního města Brna k technické dokumentaci Dopracování variant řešení ŽU Brno bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R6/134 dne 26. 3. 2014 a doručeno zpracovateli dokumentace.

Statutární město Brno (dále město Brno) potvrzuje své stanovisko ze dne 26. 3. 2014. Vzhledem k doplnění dokumentace a k žádosti objednatele o stanovisko ke konečné verzi studie, připojuje město Brno toto doplnění stanoviska ze dne 26. 3. 2014.

1. VARIANTA A - ŘEKA

1.1. Obecně k variantě A

Nosnou ideou výstavby je modernizace a zjednodušení celého železničního uzlu na území města Brna, nikoliv pouze přemístění hlavního nádraží, jak je uvedeno v úvodu k variantě A v průvodní zprávě. Přemístění hlavního nádraží do nové polohy je důsledkem koncepce, která umožňuje zásadní zjednodušení systému železničních tratí v Brně a přináší tak významné pozitivní dopady do městského území.

1.2. Vyjasnění potřeby lokální změny Územního plánu města Brna

Potřeba dílčí lokální změny Územního plánu města Brna (dále ÚPmB) uvedená v časovém plánu u varianty A se týká úseku od stávajícího mostu do Slatiny po komunikaci Švédské valy na železniční trati Brno-Černovice - Brno-Slatina navržené k rozšíření na tři koleje. Tento úsek není součástí Přestavby železničního uzlu Brno dle dokumentace pro územní řízení. **Projekt rekonstrukce železničního uzlu Brno ve variantě Řeka proto nevyžaduje změnu ÚPmB.** Uvedený úsek je předpokládán jako součást stavby Modernizace trati Brno - Přerov. Zmíněná potřeba lokální změny ÚPmB se tedy týká této stavby.

1.3. Vyjasnění stavu připravenosti navazující městské infrastruktury

V doporučení průvodní zprávy je zmíněna případná nepřipravenost navazující městské infrastruktury. Takové tvrzení je zavádějící. **Město Brno je připraveno realizovat stavbu městské infrastruktury jako součást Přestavby železničního uzlu Brno v rozsahu daném zatím nepravomocným územním rozhodnutím a bude žádat o spolufinancování tohoto projektu z evropských zdrojů ve stávajícím programovacím období.** Ve stávajícím programovacím období dochází k ojedinělé synergii dotačních titulů EU jak na modernizaci

železničního uzlu, tak i na výstavbu městské infrastruktury. Proto je nynější programovací období EU mimořádně vhodné pro uskutečnění projektu i navazující městské infrastruktury. Město Brno stavbu nadále majetkoprávně připravuje. Ve studii „Komplexní řešení dopravní obslužnosti po přestavbě ŽUB s nádražím u řeky“ byla navíc aktuálně prověřena obslužnost nového nádraží a rozvojového území. Prověřována je i navazující infrastruktura nad rámec stavby městské infrastruktury.

2. VARIANTA B - PETROV

2.1. Vyjádření k Vyhodnocení varianty B - Petrov vůči Územnímu plánu města Brna (část dokumentace E.9)

Tato část dokumentace podává informaci o trvalém a dočasném záboru zemědělského půdního fondu, ploch určených k plnění funkce lesa a „ostatních“ ploch v rozdělení pro přestavbu ŽUB a pro zapojení Rychlých spojení (RS).

Město Brno upozorňuje, že uvedená katastrální území Šlapanice u Brna a Veverské Knínice nespádají pod správní území města Brna a pravděpodobně jsou ve výčtu k.ú. uvedena nedopatřením.

Dále je v tabulkách technické zprávy uvedeno pouze označení „Rychlé spojení (RS) Praha – Brno“ a není zřejmé, zda jsou v této části uvažována i další spojení na území města Brna, „RS Brno – Břeclav“ a „RS Brno – Přerov“. Z hlediska výměr na k.ú. Tuřany a Brněnské Ivanovice pravděpodobně ano, ale takto podané informace nejsou zcela jednoznačné oproti např. části A, kde jsou popisována všechna RS jednotlivě.

Tab. 8 a Tab. 12 „Stávající plochy železnice – opouštěné“ jsou totožné jak pro kapitolu 3.2. ŽUB bez zapojení RS Praha – Brno, tak pro kapitolu 3.3. Celkový zábor a bilance ploch. K tabulkám není podrobnější vysvětlení významu publikovaných hodnot.

V přehledné situaci je v úseku mezi hlavním nádražím a Židenicemi vyznačen zábor pro železniční účely v omezeném rozsahu pouze koruny stávajícího tělesa. Město Brno upozorňuje na nepřesnost takto úzkého vymezení, neboť nelze říci, že zbytek ploch zemního tělesa podél železniční tratě může plnit plnohodnotnou funkci ploch městské zeleně v souladu s ÚPmB jako v případě zrušení provozu na této trati.

Ve výkresové části dokumentace jsou vyznačeny plochy pro železniční dopravu, vymezenou v ÚPmB, které jsou ve variantě B opouštěny oproti variantě A (např. opouštěné plochy podél nákladního průtahu, plocha sevřená řekou Svratkou a přerovskou a břeclavskou tratí). Současně však není stanoveno, jaké funkční využití je předpokládáno na opouštěných plochách a v navazujícím území (je ponechán podkres využití ÚPmB, což znamená, že např. kolem nákladního průtahu zůstávají vymezeny plochy pro železniční dopravu v rozsahu řešení nádraží dle varianty A).

Rovněž není stanoveno, jakým způsobem budou řešeny zábory vymezených návrhových ploch bydlení v lokalitě Nové sady, které jsou zabrány pro řešení varianty B, případně jaké funkční využití bude navrženo náhradou za zatížení způsobené provozem na železnici.

Takto složitý zásah do využití území a změny systémů nebude možné řešit dílčí změnou ÚPmB, ale bude nutné zpracování nového územního plánu, založeného na jiných předpokladech. Vzhledem k tomu, že je Přestavba železničního uzlu Brno rovněž předmětem prověření Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), je nutné před projednáním změny vyčkat na schválení ZÚR JMK (předpoklad vydání: přelom roku 2015/2016) a následně projednat změnu ÚPmB, resp. nový ÚPmB.

Z těchto důvodů se uvedená lhůta 2 let pro změnu ÚPmB resp. nový ÚPmB (v Tab. 5 průvodní zprávy) jeví jako nereálná. Dokladem je projednání změny ÚPmB „Aktualizace ÚPmB“, jejíž pořízení trvalo od roku 2009 do roku 2014 a při níž zůstala zachována stávající koncepce a nebylo zasahováno do koncepce dopravních systémů města Brna. Dvouletý předpoklad zahrnující jak změny územně plánovací dokumentace, tak proces EIA, je značně podhodnocen. Je nutno také konstatovat, že řešení s variantou A bylo z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceno jako nejvýhodnější.

2.2. Posouzení z územního hlediska, resp. z hlediska Územního plánu města Brna - doplnění

2.2.1. Urbanistická koncepce a koncepce dopravní infrastruktury

K návrhu řešení z urbanistického hlediska město Brno upozorňuje na:

- řešení nákladního průtahu v místě křížení s přerovskou, v tomto místě šestikolejnou tratí, prochází na mostním objektu ve výšce 14 m nad terénem. Na stávající niveletu trasa sklesá v oblasti ulice Plotní a délková úprava se projeví na cca 1 km každým směrem. Bez ohledu na možnost využití území je průtah řešen mohutnými násypovými tělesy s vložением mostů;
- průchod přerovské trati Komárovem je navržen v cca 11 metrových opěrných zdech – šířka 4 koleje včetně zastávky na regionální trati;
- zvýšení temene kolejnice o 1,0 m v délce cca 300 m v úseku od Hybešovy po „jižní podchod“ s přihlédnutím k normové výšce nástupní hrany dalších cca 0,6 m zvedá řešení komunikačních ploch v nejhorším případě o cca 1,6 m oproti stávajícímu stavu, což může mít vliv na stávající zástavbu a řešení komunikačních ploch.

Výše uvedené příklady nelze považovat za městotvorné a je otázkou, jaký dopad na okolí bude mít toto řešení stavby s ohledem na stávající a navrhované funkční využití dle ÚPmB. Velkou neznámou je rovněž dopad těchto vlastností varianty B na průběh správních řízení souvisejících s povolováním příslušných staveb.

2.2.2. Využití území

Z hlediska realizovaných a připravovaných záměrů město Brno upozorňuje, že v území bylo dokončeno administrativní centrum Titanium na Nových sádkách a záměr investora je pokračovat v další výstavbě a využití návrhových ploch v souladu s ÚPmB. V blízkosti stávající stanice Brno hl.n. je na pozemcích vlastníka z pozice vlastníka a investora objektu intenzivně připravován záměr dostavby obchodního domu Tesco.

2.2.3. Informace o zpracovaných územních studiích

Město Brno upozorňuje, že v průběhu období 2011 až 2013 byly Odborem územního plánování a rozvoje Magistrátu města Brna zpracovány dvě rozsáhlá územní prověření, která se týkají:

- a) úpravy vedení trasy Velkého městského okruhu (VMO) v jihovýchodní části města s úpravou vedení přeložky sil. I/41 (Bratislavská radiála) a
- b) prověření umístění veřejného logistického centra (VLC) v prostoru mezi dálnicí D1 a letištěm Brno-Tuřany.

a) Úprava vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna

Cílem územní studie bylo územně prověřit nové umístění dopravní trasy, vyhodnotit územně technické podmínky v území související se změnou úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna, navrhnout odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města.

Při zpracování podkladové dokumentace variant dopravního řešení vedení VMO v území Brno-jih pro posouzení vlivů na životní prostředí její zpracovatel obecně vyhodnotil problematiku dalšího rozvoje s ohledem na zpoždění financování a realizace nejvýznamnějších dopravních staveb v jižní části města (přestavba ŽUB, rozšíření dálnice D1, vedení VMO) a s ohledem na další vlivy (např. dopady řešení Generelu odvodnění města Brna na odvedení dešťových vod z VMO).

Územní studie prověřila nové vedení trasy VMO variantně; z prověřovaných řešení byly hodnoceny varianta F (vedení VMO po terénu) a varianta G (vedení VMO na estakádě). Nově je navrhováno prověření odklonu trasy Bratislavského přivaděče od ulice Hněvkovského do prostoru ulice Ráječek a Hájecké s přestavbou mimoúrovňové křižovatky Faměrovo náměstí.

Navržené řešení varianty B rozšířením koridoru přerovské trati na 2+2 koleje (vedení stávající dvojkolejné a nově navržené vysokorychlostní trati) s ponecháním všech stávajících železničních tratí v centrální a jihovýchodní části území komplikuje realizaci sledovaných a prověřených řešení vedení VMO v jihovýchodním sektoru města Brna.

b) Umístění veřejného logistického centra (VLC) – lokalita u letiště Brno-Tuřany

Cílem územní studie bylo prověřit lokalitu Brno-Tuřany pro umístění VLC celostátního významu ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR ve variantách, vyhodnotit územně technické podmínky v území, vymezit odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města. Varianty řešení byly vyhodnoceny z hlediska jejich výhodnosti a bylo navrženo jejich připojení na technickou a dopravní infrastrukturu. Současně z hlediska výhodnosti studie rovnocenně posoudila lokalitu u letiště Brno-Tuřany a v Horních Heršpicích.

Účelem pořízení územní studie bylo zhotovit územně plánovací podklad pro ZÚR JMK a ÚPmB.

Závěry ÚS jednoznačně potvrdily výhodnost umístění VLC u letiště Brno-Tuřany oproti lokalitě v Horních Heršpicích, z navržených variant umístění je mírně výhodnější varianta „C“ (rovnoběžně se vzletovou dráhou) oproti variantě „A“ (souběžně s Brno Airport Logistic Park).

Navržené řešení varianty B vedením vysokorychlostní trati středem území mezi dálnicí D1 a letištěm Brno-Tuřany dělí plochu pro Veřejné logistické centrum a znemožňuje jeho umístění. Zároveň je v kolizi s vydaným územním rozhodnutím a stavebním povolením na stavbu Brno Airport Logistic Park (BALP), jehož stavba již byla zahájena.

2.3. Vyjádření k Rámcovému postupu výstavby varianty B – Petrov (část dokumentace E.3)

V rámcovém postupu výstavby je uvedena možnost realizace objektů etapy 1 před schválením změn územně plánovací dokumentace. Vzhledem k platnému usnesení Vlády ČR č. 457/2002 a předpokladu zpracování nové dokumentace pro rozsah modernizace celého průjezdu 1. tranzitního železničního koridoru Brnem při rozhodnutí pro variantu B je nezbytný soulad přestavby celého železničního uzlu Brno s ÚPmB. Tyto souvislosti jsou popsány výše.

V rámcovém postupu výstavby je uvedena výstavba bez doložení realizovatelnosti navazujícího úseku Rychlých spojení z podzemní části nádraží ve směru Praha. Koncepce přestavby uzlu ve variantě B vyžaduje navržené vedení trati RS. Na náročnou stavbu tunelu pod historickým jádrem města a portálu tunelu v nestabilním svahu navazuje most přes údolí Svratky a další tunel. **Je nezbytné, aby řešení včetně naplnění bezpečnostních požadavků, možností zásahů IZS i protipovodňové ochrany bylo detailně prověřeno před rozhodnutím o variantě.**

Ve svém stanovisku z 26. 3. 2014 poukazuje město na řadu problematických míst navrženého řešení ve variantě Petrov. Jedná se mj. o vyvolané investice na inženýrských sítích města (kolektor, kmenová stoka, další technické sítě). Ve studii je uvedeno, že inženýrské sítě musí být na výstavbu předem připraveny. Z etapizace ani odhadu investičních nákladů není zřejmé, zda a jak byl zohledněn čas a náklady na realizaci těchto zásahů podmiňujících stavbu.

2.4. Vyjádření k Technickému řešení varianty B – Petrov (část dokumentace E.1)

V technické zprávě je uvedena hodnota sklonu přeloženého úseku nákladního průtahu a porovnávána se současnými (vyššími) hodnotami. Korektnější by bylo srovnání s niveletou dle varianty A.

V technické zprávě je pro řadu stávajících mostů navržena rekonstrukce stávající konstrukce (nová izolace, sanace a další práce). Jedná se také o tzv. Pražský viadukt z roku 1849. V úvodu studie je zmíněn koncepční přístup pro provozování modernizované infrastruktury na dalších 80-100 let. Město Brno konstatuje, že je nezbytné prověřit, jaké životnosti dosáhnou takto sanované stávající mostní i další stavební objekty a vyhodnotit následnou provozní a investiční náročnost pro zajištění jejich dlouhodobého provozování.

Z dokumentace není zřejmé, zda je trasa nákladního průtahu modernizována v celé délce, což je pro dosažení interoperability nezbytné. Obdobně není zřejmý rozsah modernizace úseku Odbočka Tábořská - Brno-Slatina - Odbočka Šlapanice-průmyslová.

3. PRO OBĚ VARIANTY ŘEŠENÍ

3.1. K Odhadu investičních nákladů variant (část dokumentace G)

Vzhledem k rozsahu řešení po invariantní body navrhované infrastruktury obou variant je zřejmý poměr nákladů na celkové řešení v dlouhodobém horizontu. Odhad nákladů (částky bez DPH) pro variantu A - Řeka činí 41,859 mld. Kč, odhad nákladů pro variantu B - Petrov činí 51,054 mld. Kč. Při očištění těchto nákladů o infrastrukturu Rychlých spojení ve směrech Praha a Vranovice a nákladů na úpravy střelické trati v úseku Střelice - Brno-Vídeňská, činí odhad nákladů pro variantu A - Řeka 19,581 mld. Kč, odhad nákladů pro variantu B - Petrov 31,052 mld. Kč. Takto očištěný odhad nákladů pro variantu B - Petrov počítá s plnou realizací podzemní části stanice. Při odečtu nákladů na realizaci podzemní části stanice a výjezdů z ní, odložené do doby zapojení RS, by činil odhad nákladů pro tuto variantu 21,440 mld. Kč. Lze nicméně předpokládat, že určitá míra stavební připravenosti podzemní části nádraží bude muset proběhnout současně s výstavbou nadzemní části. Proto v závislosti na zvolené míře stavební připravenosti podzemní části bude odhad nákladů pro variantu B - Petrov variovat od 21,440 mld. Kč do 31,052 mld. Kč. Pro úplnost je třeba dodat, že stavební sekce 13 ve variantě A bude součástí modernizace trati Brno - Přerov. Stavební sekce 8 a 10 ve variantě B jsou funkčně nezbytné pro provoz modernizovaného brněnského železničního uzlu.

Stavební náklady jsou podrobně odhadovány pro celý rozsah, pro jednotlivé uvedené stavební sekce jsou již jen souhrnně uvedeny položky bez měrných jednotek. **Pro účely rozhodování je vhodné pro všechny stavební sekce zpracovat podrobné rozdělení položek včetně měrných jednotek.** Město Brno doporučuje, aby byl doložen odhad nákladů pro jednotlivé sekce a komentována podrobnost zpracování podkladů, zvláště u sekcí, jejichž stabilizace v území není dostatečně podrobná. Zejména pro trať RS Praha – Brno, kde by měl být pro variantu A prověřen a případně upraven rozsah umělých staveb. Pro Rychlá spojení se nyní připravuje studie příležitostí, nicméně je zřejmá změna pojetí funkce vysokorychlostních tratí. Proto město Brno upozorňuje na nadbytečnost spojky mezi tratěmi Praha – Brno a Brno – Vranovice v k. ú. Horní Heršpice a Dolní Heršpice.

Město Brno konstatuje, že zatímco přestavbu ŽUB ve variantě A lze realizovat i bez Rychlých spojení a následně je do uzlu přivést, ve variantě B patrně bude muset být železniční uzel modernizován již včetně určité míry stavební připravenosti podzemní části nádraží pro Rychlá spojení. Podzemní a nadzemní části nádraží ve variantě B jsou vzájemně stavebně tak úzce propojeny, že zcela oddělená realizace, s ohledem na cíl státu zajistit připravenost pro Rychlá spojení již v roce 2030, se jeví jako prakticky nedosažitelná. V odhadu nákladů by měla být vedle výkupu pozemků kalkulována i bilance přínosů z uvolněných pozemků podle variant. Demolice opuštěných částí kolejí (např. oblast Brno dolní nádraží) by měla být kalkulována i ve variantě B.

Město Brno upozorňuje na riziko, které může nastat v souvislosti s výkupy (vyvlastněním) pozemků a požadavky investorů na případně zmařené investice v území, kde v současné době jsou vymezeny ÚPmB funkční plochy pro rozvoj bydlení (lokalita Jižního centra, oblast Nových sadů) a které by řešením varianty B – Petrov byly zabrány na plochy pro železniční dopravu a vlivem zatížení od železničního provozu by došlo k omezení využití navazujících funkčních ploch.

Rovněž bude zapotřebí zohlednit náklady vyplývající z omezení provozu během výstavby, jak železniční dopravy, tak důležitého dopravního uzlu pro městskou hromadnou dopravu.

4. ZÁVĚR

Město Brno opakovaně, v souladu s původním stanoviskem, upozorňuje na neodkladnou potřebu modernizace brněnského železničního uzlu. Město Brno v minulých letech učinilo kroky k zařazení přestavby železničního uzlu Brno a modernizace trati Brno - Přerov do seznamu předem identifikovaných projektů Nástroje pro propojení Evropy v období 2014-2020. Jsou tak vytvořeny jedinečné podmínky pro efektivní spolufinancování projektu z prostředků Evropské unie. Vzhledem k nejasnosti financování v dalších plánovacích obdobích EU je nezbytné v součinnosti pokračovat v přípravě projektu směřující k realizaci v období 2014-2020. S ohledem na nutnost zpracování a schválení nového Územního plánu města Brna v případě zvolení varianty B – Petrov město Brno konstatuje, že není reálné využít spolufinancování z prostředků EU v tomto období.

Pro dopravní dostupnost a další rozvoj města je v dlouhodobém horizontu zásadní kvalitní napojení Brna v systému Rychlých spojení. Město Brno konstatuje v souladu se závěry studie, že modernizovaný brněnský železniční uzel musí být bezpodmínečně připraven pro zapojení tratí Rychlých spojení. Řešení vlastního železničního uzlu tedy nelze uvažovat teprve při realizaci Rychlých spojení.

V rámci zadání a zhotovení studie proveditelnosti město Brno požaduje zohlednit všechna vyjádření uvedená ve stanovisku ze dne 26. 3. 2014 i v tomto doplnění. Současně doporučuje definovat náklady na vlastní přestavbu železničního uzlu.

Toto stanovisko bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R6/144 dne 16. 7. 2014.

V Brně dne:

.....
Mgr. Ing. Robert Kotzian, Ph.D.

1. náměstek primátora statutárního města Brna



Robert Křivánek

17/4.

STANOVISKO STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA K DOPRACOVÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ŽU BRNO

Dokumentace „Dopracování variant řešení ŽU Brno“

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Zpracovatel: IKP Consulting Engineers, s.r.o., 03/2014

Stanovisko je zpracováno na základě vyjádření Odboru dopravy MMB, Odboru územního plánování a rozvoje MMB, Odboru životního prostředí MMB a Odboru vodního a lesního hospodářství a zemědělství MMB.

Stanovisko není vyjádřením dotčeného orgánu státní správy.

1. VARIANTA A - ŘEKA

1.1. Posouzení z územního hlediska, resp. z hlediska Územního plánu města Brna

Řešení s nádražím v odsunuté poloze vychází z dlouhodobě sledované koncepce rozvoje města (zakotveno ve všech poválečných územních plánech); z hlediska územně plánovacího je v souladu s Územním plánem města Brna (ÚPmB).

Řešení varianty A je součástí základní koncepce rozvoje města, jeho plošného a prostorového uspořádání i koncepce veřejné infrastruktury (ve smyslu § 43 odst. 1 stavebního zákona), nevyvolává zásadní dopady do platného ÚPmB, ale pouze dílčí lokální změnu. V prostoru Černovické terasy, v úseku od stávajícího mostu do Slatiny po komunikaci Švédské valy je nutno změnou ÚPmB vymezit plochy pro dopravu - pro rozšíření železniční trati.

1.2. Posouzení z hlediska koncepce dopravy a dopadů na infrastrukturu

Řešení varianty A - Řeka je provedeno na základě údajů získaných z podrobně provedených průzkumů, měření, výpočtů a jednání s dotčenými orgány, majiteli přílehlých nemovitostí a technické infrastruktury. Na základě těchto podkladů je zpracována přesná objektová skladba varianty se stanovením nákladů jednotlivých objektů.

Přestavba železničního uzlu ve variantě A s nádražím u řeky Svratky je dlouhodobě sledované a připravované koncepční řešení rozvoje dopravní infrastruktury města Brna. V minulosti byla tato varianta mnohokrát z různých hledisek prověřena. Má oporu v územně plánovacích i strategických dokumentech a je způsobilá naplnit požadavky transevropské dopravní sítě v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

S ohledem na dosažitelnost realizace je varianta A de facto jediná do takové míry připravená, že je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, s Dopravními sektorovými strategiemi II. fáze a s pracovním návrhem Operačního programu Doprava 2014-2020. Tyto strategické dokumenty předpokládají modernizaci železničního uzlu Brno od roku 2018 se spolufinancováním z evropských zdrojů v programovacím období EU 2014-2020 včetně využití Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Modernizace železničního uzlu Brno bez ohledu na polohu hlavního nádraží je součástí seznamu předem identifikovaných projektů pro období 2014-2020 v Nařízení Evropského

parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy.

Pro variantu A předkládaná dokumentace navrhuje několik úprav technického řešení, které vyplývají ze změněného konceptu technologie dopravy v novém hlavním nádraží. Projekt po úpravách navržených zpracovatelem vyhoví požadovanému nárůstu především dálkové dopravy v dlouhodobém výhledu.

Navržené úpravy zásadně nemění charakter projektu. Statutární město Brno (dále „město Brno“) v souvislosti s těmito úpravami upozorňuje na:

- a) V případě realizace železniční zastávky Brno Starý Lískovec jako terminálu integrovaného dopravního systému je realizace železniční zastávky Brno Vídeňská nadbytečná. Zastávka Brno Starý Lískovec je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí stavby Elektrizace trati včetně předelektrizačních úprav Brno – Zastávka u Brna.
- b) V prostoru hlavního nádraží je navržena realizace nových jazykových nástupišť pro směr Chrlice. Vzhledem k předpokládanému etapovému zapojení úseku Severojižního kolejového diametru, který z nádraží odvede dopravu ze směru Chrlice, je možné v dlouhodobém horizontu zvážit nutnost realizace těchto jazykových nástupišť.

Nad rámec vyjádření k předložené dokumentaci je třeba uvést, že jedním z hlavních motivů přestavby železničního uzlu Brno s přemístěním osobního nádraží do polohy u řeky je vedle modernizace úseku I. tranzitního železničního koridoru (též koridor Východní a východostředomořský transevropské dopravní sítě) také zajištění plynulého průjezdu městem Brnem ve směru od severu k jihu (Baltsko-jadranský koridor) s odstraněním dnešního závleku přes Komárov a úvratě v rámci tratí zapojených do železničního uzlu.

Varianta A řeší výše zmíněné problémy železniční infrastruktury, zásadně zjednodušuje vedení železničních tratí v centrální zóně města a zajišťuje kompletní modernizaci železničních tratí na území Brna. Modernizací železničního uzlu je dosažena interoperabilita provozu a dostatečná kapacita i s výhledem na zapojení vysokorychlostních tratí (systém Rychlých spojení).

Ve variantě A vznikne multimodální dopravní uzel, který na jednom místě v přehledném prostorovém uspořádání nabídne rychlé přestupy mezi spoji železniční dopravy vzájemně a mezi nimi, prostředky MHD, regionální a dálkovou autobusovou dopravou a individuální dopravou. Je počítáno s kapacitními parkovacími plochami pro krátkodobé i dlouhodobé stání. Řešení počítá s napojením na cyklistickou stezku a je vstřícné i k pěším uživatelům. Podobně zajistí vazby mezi regionální železniční a dalšími druhy veřejné dopravy terminály IDS, které budou realizovány v rámci projektu v jiných částech města. Dopravní uzel s vysokou intenzitou všech druhů dopravy nebude ve variantě A umístěn v bezprostřední blízkosti historického jádra. Kvalitní dopravní napojení nádraží na páteční systém komunikací bez nutnosti jízdy do centrální části města přispěje k uvolnění centra od automobilů.

Projekt ruší úsek železniční tratě Židenice - stávající hlavní nádraží - Horní Heršpice včetně ploch odstavných skupin, kde jsou nyní významná konfliktní místa - podjezd Křenová, podjezd Hybešova - Uzká. Projekt ruší stávající úsek „Přerovky“ od hlavního nádraží ke Svitavě s konfliktními místy - podjezd Kšírova a křížení se stávajícím nákladním průtahem. Délka rušených úseků dvojkolejných tratí na území města je cca 7 km. Řešení přestavby uzlu ve variantě A zjednodušuje vedení tratí na území města a nabízí tak velký rozsah ploch uvolněných pro další rozvoj.

V řešení navazující infrastruktury ve variantě A je město v pozici aktivního spoluinvestora, který v souvislosti s výstavbou nového nádraží zajistí jeho obsluhu díky navrženým kapacitním komunikacím v rámci projektu městské infrastruktury a vytvoří základní podmínky pro novou výstavbu. V centrální zóně města budou přestavbou železničního uzlu uvolněny dosud nevyužívané plochy (tzv. brownfields) pro vznik nové plnohodnotné městské čtvrti s podílem bydlení. To přispěje k zachování kompaktnosti města jako jedné ze základních podmínek jeho udržitelného rozvoje a potlačení z ekologického hlediska negativního záboru nových ploch mimo strukturu města a rozšiřování města na úkor okolní krajiny.

Nová městská čtvrť bude vhodně urbanisticky doplněna plochami městské zeleně vzniklými na místě ve variantě A již nevyužitého železničního tělesa. Nová čtvrť bude atraktivnější, pokud bude z jedné strany lemována parkem, nikoliv z obou stran železničními tratěmi s intenzivním provozem. Dojde k propojení parků hradebního okruhu se zelení při řece Svatce. Řeka je jedním z nosných prvků struktury města a díky revitalizaci břehů řeky Svatky bude v blízkosti nového nádraží využit potenciál nábřeží jako veřejného prostoru.

Od počátku přípravy varianty A – Řeka jsou do projektu zahrnuty objekty zajišťující protipovodňovou ochranu dotčeného území, případně s touto ochranou přímo související.

Dopravní skelet území bude vytvářen v prostoru nikoliv stávající, ale teprve budoucí zástavby města. Budované objekty lze tedy koncipovat již s ohledem na daný systém komunikací.

1.3. Posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí

Varianta A byla z hlediska ochrany přírody již prověřena. Odbor životního prostředí Magistrátu města Brna vydal pro územní řízení souhlasné stanovisko č.j. MMB/0321209/2012/Zah s datem 12. 12. 2012 a MMB/0425354/2012/Zah s datem 12. 12. 2012; souhlasná závazná stanoviska z hlediska ochrany ovzduší č.j. MMB/0404403/2012/HBJ s datem 23. 11. 2012 a MMB/401623/2012/HBJ s datem 23. 11. 2012; a souhlasné závazné stanovisko z hlediska ochrany přírody č.j. MMB/0425513/2012/Folt s datem 12. 12. 2012.

1.4. Posouzení z hlediska vodního a lesního hospodářství a ochrany zemědělského půdního fondu

Odbor vodního a lesního hospodářství a zemědělství MMB vydal k přestavbě železničního uzlu ve variantě A v minulých letech několik vyjádření, souhlasů a závazných stanovisek, z nichž některá byla v rámci územního řízení napadena a následně Krajským úřadem Jihomoravského kraje potvrzena.

V rámci ochrany zemědělského půdního fondu je před vydáním územního rozhodnutí nutné požádat o vydání souhlasu k dočasnému a trvalému odnětí zemědělské půdy. K variantě A vydalo k odnětí zemědělské půdy Ministerstvo životního prostředí souhlasné závazné stanovisko, které je stále v platnosti.

2. VARIANTA B - PETROV

2.1. Posouzení z územního hlediska, resp. z hlediska Územního plánu města Brna

Navrhované řešení má zásadní dopad na schválenou urbanistickou koncepci města, jeho plošné a prostorové uspořádání, podstatným způsobem ovlivní koncepci systémů dopravy a technické infrastruktury. Dopady navrhovaného řešení varianty B s největší pravděpodobností nebude možno řešit změnou platného Územního plánu města Brna, ale budou vyžadovat nový územní plán založený na nové koncepci uspořádání města.

2.1.1. Urbanistická koncepce a koncepce dopravní infrastruktury

Řešení varianty B má zásadní dopady do urbanistické, tj. do základní koncepce rozvoje města a do jeho plošného a prostorového uspořádání. Představuje popření některých stěžejních principů, na nichž je urbanistická koncepce založena (dobudování zeleného hradebního pásu kolem historického jádra, tzv. Ringu, rozšíření centra města jižním směrem, uvolnění přestavbového území přiléhajícího bezprostředně k historickému jádru aj.).

Rovněž dopady do koncepce dopravní infrastruktury jsou zásadní - nejen do systému železniční dopravy, ale především do koncepce silniční dopravy, kde bude nutno nově řešit celý jižní segment VMO, zásadní dopady bude mít i do systému městské hromadné dopravy.

2.1.2. Využití území

Řešení varianty B znamená, že všechny návrhové plochy umístěné územním plánem na stávajících plochách železnice a určené pro různé městské funkce bude nutno opětovně vymezit pro dopravu. Dále bude nutné nově vymezit další nebo rozšířit stávající plochy pro dopravu např.:

- a) v trase VRT Žebětín – Kohoutovice – Brno hl. n. – povrchové řešení u Žebětína;
- b) pro rozšíření stávající „Přerovky“ na uspořádání 2 + 2 koleje;
- c) pro trať na letiště, která je vedena v nové trase přes Černovickou terasu blíže letišti Tuřany;
- d) v souvislosti s úpravou systémů dopravy bude nutné vymezit nové koridory (např. nové vedení tramvajové trati mezi stávajícím nádražím a obchodním domem Tesco, úprava řešení sítě komunikací Hybešova – Bulvár).

Varianta B rovněž vyžaduje v území navazujícím na železniční koridor, především v lokalitách „Nové sady“ a „Jižní centrum“, přehodnotit využití území s ohledem na dopady železniční dopravy, tzn. nově stanovit jiné využití, jehož hlavním účelem nebude bydlení. Rozsah dopadů na funkční využití a důsledky pro život města vyloučením bydlení v poměrně rozsáhlém území v centrální oblasti města lze stěží odhadnout.

2.1.3. Technická infrastruktura

Řešení varianty B znamená:

- a) kolizi s hlavní stokou B02 podél ulice Opuštěné, s hlavními stokami vedenými po obou stranách ulice Nové Sady a se systémem stávajících i plánovaných primárních kolektorů v řešeném území;
- b) dopady do návrhu protipovodňových opatření kolem řeky Svratky (oblast nových mostů) – hráze, objekty protipovodňové ochrany na kanalizační síti.

2.1.4. Památková péče

Podpovrchový úsek železnice prochází pod Městskou památkovou rezervací. S ohledem na složité geologické podmínky lze očekávat významné problémy při jeho realizaci. Dále k problematice viz kapitolu 2.2.2.

2.1.5. Právní dopady

S ohledem na § 102 stavebního zákona lze očekávat nárůst nákladů na kompenzaci majetkové újmy při změně využití území. Stavební zákon v § 102 uvádí: „vlastníkovi pozemku, kterému vznikla prokazatelná majetková újma v důsledku zrušení určení pozemku k zastavění na základě změny územního plánu nebo vydáním nového územního plánu, náleží náhrada vynaložených nákladů na přípravu výstavby v obvyklé výši, zejména na koupi pozemku, na projektovou přípravu výstavby nebo v souvislosti se snížením hodnoty pozemku, který slouží k zajištění závazku. Tato náhrada náleží též vlastníkovu pozemku nebo osobě, která byla před změnou nebo zrušením regulačního plánu anebo před změnou nebo zrušením územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní rozhodnutí podle § 94 odst. 3 oprávněna vykonávat práva z nich vyplývající (dále jen "oprávněný"), pokud uvedenou změnou nebo zrušením bylo zrušeno určení k zastavění a vznikla mu prokazatelná majetková újma“.

2.2. Posouzení z hlediska koncepce dopravy a dopadů na infrastrukturu

Varianta B sice formálně naplňuje požadavky na budování transevropské dopravní sítě v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Není však v takové fázi připravenosti, aby byla realizována do roku 2030 tak, jak nařízení stanovuje u staveb na hlavní transevropské dopravní síti.

Navržená varianta B - Petrov není v souladu s územně plánovacími dokumentacemi a nebyla dosud posouzena z hlediska dopadů do dopravní infrastruktury města, na kterou zjevně bude mít zásadní vliv.

U varianty B je i přes poměrně podrobné zpracování vysoká pravděpodobnost, že v dalších stupních dokumentace a na základě podrobných průzkumů dojde k dalšímu navyšování nákladů souvisejících s přeřešením dopravní infrastruktury, viz dále.

2.2.1. Obecně k navrženému řešení

V případě dalšího rozpracování varianty B bude nutné komplexně řešit a v odhadu nákladů i v časovém harmonogramu zohlednit modernizaci stávajícího nákladního průtahu, jehož funkce bude ve variantě B zachována. Je rovněž nutné vyhodnotit vazby navrženého řešení ve variantě B na stávající infrastrukturu (komunikace a sítě), rozsah jejich dotčení, úprav a přeložek, které budou představovat vyvolané investice na vrub investora drážních staveb.

Dále je nutné zohlednit:

- a) finanční, organizační a technickou náročnost vlastní realizace stavby za současného zachování provozu železniční dopravy, zachování provozu MHD a minimálního omezení IAD v dotčeném území;
- b) finanční a technickou náročnost zapojení tunelu VRT od Prahy realizovaného v dlouhodobém horizontu do podzemní stanice vybudované ve střednědobém horizontu při zachování provozu;

c) finanční náročnost a proveditelnost rekonstrukce stávajících mostních objektů v úseku hlavní nádraží – Židenice pro dosažení požadovaných parametrů provozu a technických norem.

2.2.2. Podzemní nádraží u Nových sadů

Řešení varianty B umísťuje část kolejí hlavního nádraží do podzemní stanice podél ulice Nové sady. S ohledem na realizaci stavby v podzemí město Brno doporučuje ve studii proveditelnosti vyhodnotit a zohlednit:

- a) finanční náročnost nutné protipovodňové ochrany podzemní části nádraží nacházející se pod hladinou povodňových vod a protipovodňové ochrany celého dotčeného území;
- b) umístění stavby podzemní stanice v oblasti se zvýšenou hladinou podzemní vody, rovněž s ohledem na její proudění kolmo ke stanici (bývalý mlýnský náhon);
- c) slučitelnost záměru a jeho realizace se zachováním památkové ochrany objektu skladiště Malá Amerika, viaduktu a dalších dotčených staveb;
- d) potřebu zabezpečení objektů v Městské památkové rezervaci Brno ohrožených ražbou tunelů a stělnými pracemi;
- e) kolizi kolektoru Nádražní s podzemní železniční stanicí.

Dále není možné opomenout, že se stavby zejména v centrální části města mohou nacházet na území archeologických zájmů, což může vést k významnému prodloužení doby realizace a zvýšení nákladů.

S ohledem na obecnou provozní náročnost podzemních staveb je třeba upozornit na:

- a) nákladnost provozu a údržby železniční infrastruktury, zvláště její podzemní části, včetně zvýšených nároků na trakční energii pro napájení vlaků při výjezdu z podzemní stanice a řešení napájení stanice a podzemního úseku tratě;
- b) nutnost zajištění dostatečného odvětrání podzemních prostor, včetně výjezdu autobusů a automobilů z odstavných stání, resp. parkoviště P&R, umístěných v podzemní části nádraží;
- c) nutnost zajištění únikových cest z podzemních prostor v souladu s bezpečnostními normami.

2.2.3. Úsek hloubených tunelů od podzemní stanice pod řeku Svratku a za ní

Řešení varianty B navrhuje vyústění trati z podzemní části nádraží jižně od řeky Svratky s nutností stavby hloubených tunelů pod korytem řeky. Město Brno upozorňuje na:

- a) zásah do kanalizace při stavbě hloubeného úseku tunelů pod řekou Svratkou;
- b) nutnost zachování provozu kmenové stoky pod ulicí Opuštěná při stavbě hloubeného úseku tunelů pod řekou Svratkou;
- c) potřebu řešení protipovodňové ochrany dotčeného území;
- d) zásah do dopravního provozu ulice Opuštěná, součásti stávajícího velkého městského okruhu (I/42);
- e) možné negativní dopady hloubeného úseku tunelů za Svratkou na statiku výškového objektu Spielberg Office Centre (Tower B);
- f) finanční a technickou náročnost výstavby tunelů jižně od řeky Svratky (vyústění tunelů Staré Brno), kdy tunel ve směru Přerov podchází celý kolejový svazek od jihu.

2.2.4. Podzemní vedení trasy VRT na území města Brna

Zapojení vysokorychlostní tratě od Prahy (systém tzv. Rychlých spojení) je ve variantě B řešeno trasou dosud územně nechráněnou. Trasa vede na území města Brna systémem tunelových a mostních objektů a na západě prochází cennou přírodní krajinou tvořící

rekreační zázemí města. Dopady vedení této trasy je nutné vedle vlivu na přírodní prvky vyhodnotit také z následujících hledisek:

- a) technická a finanční náročnost řešení mostu přes řeku Svratku v oblasti Žabovřeských luk: portál tunelu Staré Brno (202. km) je umístěn v sesuvném svahu Wilsonova lesa. Rovněž je v tomto místě nutné respektovat stavbu Velký městský okruh Žabovřeská I s plánovaným tramvajovým tunelem;
- b) ohrožení obyvatel MČ Brno-Žebětín hlukem způsobeným provozem železniční trati vedené v blízkosti obytné zástavby a nutnost výstavby odpovídajících protihlukových opatření, včetně eliminace tlakových rázů projíždějících vlaků v portálech tunelů.

Pro všechny tunelové stavby je nutné vyřešit způsob přesunu a uložení značného množství hornin vytěžených při stavbě tunelů, zejména pak v centrální části města, a zohlednit finanční náročnost tohoto postupu. V prostoru stavby podzemní stanice, který již řadu desítek let slouží dopravním a skladovacím účelům, lze předpokládat kontaminaci zeminy ropnými a dalšími nebezpečnými látkami.

2.2.5. Oblast jižně od hlavního nádraží

V území jižně od řeky Svratky město Brno upozorňuje na kolizi navrhovaných železničních tratí s plánovanou trasou velkého městského okruhu v jeho jižním segmentu. Trasu VMO v tomto území umístěnou pod úrovní terénu není možno gravitačně odvodnit, je proto nutné vyhodnotit technické a provozní náklady jiného způsobu odvodnění.

Současné město doporučuje vyhodnotit možnou kolizi navržené koncepce železničních tratí s připravovaným projektem odkanalizování lokality Heršpická (odkanalizování realizovaných staveb a komunikací v této lokalitě).

2.2.6. Zapojení tratí od Přerova

Řešení varianty B navrhuje zapojení tratí od Přerova do hlavního nádraží čtyřkolejnou tratí vedenou zčásti mimo plochy územně vymezené pro dopravu. Město upozorňuje na zásadní skutečnosti, které je nutné v další fázi přípravy projektu zohlednit a vyhodnotit:

- a) rozšíření a mimoúrovňové křížení tratí v oblasti přírodní rezervace Černovický hájek;
- b) finanční náročnost umístění portálu tunelu Černovice v geologicky nestabilním svahu u ulice Vinohradská a vedení trasy přes nestabilní prostory historických skládek v blízkosti D1;
- c) při výstavbě hloubeného tunelu šikmo podcházejícího dálnici D1 je pravděpodobné významné omezení provozu na dálnici, proto je nutné posoudit dopady těchto omezení do území (objízdne trasy apod.);
- d) nutnost respektovat záměr rozšíření D1;
- e) kolize navrhovaných tratí s ochranným pásmem plynovodu VTL v oblasti jižně od D1.

V oblasti letiště Brno-Tuřany je vhodné upozornit také na kolizi navrhovaných tratí se záměrem výstavby Brno Airport Logistic Park (BALP), který již má vydané územní rozhodnutí o umístění stavby.

Z hlediska provozu železniční dopravy město Brno doporučuje znovu prověřit nutnost zrušení jedné traťové koleje v úseku žst. Brno-Slatina - odbočka Šlapanice s ohledem na vedení nákladní dopravy i obsluhu Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa osobní dopravou.

2.2.7. Návaznosti městského komunikačního systému

V předkládané dokumentaci technického řešení návaznosti městského komunikačního systému u varianty B chybí prověření kapacity stávající sítě komunikací v prostoru ulic Nádražní, Hybešova, Nové sady, Uhelná a Úzká. Toto prověření je zásadní pro posouzení navrženého řešení, proto město Brno doporučuje zahrnout do dalšího dopracování varianty B prověření technického stavu a kapacitních možností komunikací a křižovatek s ohledem na jejich budoucí zatížení.

Vzhledem k tomu, že urbanistické řešení území je v předkládané dokumentaci navrženo v pěti variantách, je obtížné komplexně posoudit jejich realizovatelnost, přičemž je nutné zdůraznit, že žádná z těchto variant není v souladu s Územním plánem města Brna. V konkrétních případech město Brno upozorňuje na:

- a) nutnost prověřit variantní zaústění tramvajové trati do ulice Dornych s ohledem na dodržení normové vzdálenosti mezi křižovatkami;
- b) potřebu dodržení podjízdny výšky a založení rozšířeného mostu přes ulici Koliště;
- c) v autobusovém terminálu není prokázán dostatečný počet autobusových stání pro linkové autobusy a autobusy pro náhradní dopravu pro plnohodnotný integrovaný dopravní uzel (je navrženo 18 odjezdových a příjezdových stání, dnešní stav je 45 stání v současném ÚAN Zvonařka a 9 stálých stání na autobusovém nádraží Grand);
- d) kolizi nadzemní části železniční stanice se záměrem rozšíření obchodního domu Tesco včetně obslužných komunikací a parkovacího domu (včetně souvisejících majetkoprávních otázek).

Zpracovatel navrhl řešení související městské infrastruktury varianty B, která navazuje na stavby městské infrastruktury dle varianty A, zahrnuté nyní jako VI. stavba v projektu Přestavba železničního uzlu Brno. Urbanistická koncepce území ve variantě B, zvláště vedení bulváru, však nezohledňuje polohu nádraží, kdy bulvár při nerealizaci nádraží u řeky ztrácí svůj cíl.

2.3. Posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí

Město Brno upozorňuje na následující skutečnosti:

Nové řešení je nutné projednat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) včetně nového posouzení na lokalitu NATURA.

Ve variantě B budou zájmy ochrany přírody dotčeny vedením vysokorychlostní trati (VRT) směr Praha, která vede tunelem pod Evropsky významnou lokalitou Hobrtenky (NATURA) a západní portál tunelu je situován v této evropsky významné lokalitě. VRT dále západněji vstupuje do dalšího tunelu na okraji přírodního parku Podkomorské lesy, který je vyhlášen z důvodu ochrany krajinného rázu. Bude proto nutné posoudit vliv portálů tunelů, mostů a tratí mimo zastavěné území na krajinný ráz. Na nové trasování není zpracováno biologické hodnocení.

Geologické podmínky pro tunelové stavby jsou stanoveny pouze obecně a až na základě podrobných geologických a hydrogeologických průzkumů bude možné stanovit technologii, a tím i finanční náročnost stavby.

2.4. Posouzení z hlediska vodního a lesního hospodářství a ochrany zemědělského půdního fondu

Navrhované řešení varianty B bude v projednávání z hlediska vodního hospodářství a z hlediska ochrany lesa a zemědělského půdního fondu poměrně náročné a v některých případech těžko průchodné.

2.4.1. Vyjádření podle ust. § 18 vodního zákona

Navržená železniční trať je vedena také pod povrchem v tunelech. Vlastní návrh je třeba posoudit oprávněnou osobou (hydrogeologem) z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, a to jednak z hlediska kvality, tak i z hlediska ovlivnění hladiny a proudění podzemních vod v daném území. Proto je problematická zejména podzemní část tratě v úseku navrhovaného hlavního nádraží.

Trasa železniční tratě se částečně nachází ve stanoveném záplavovém území vodních toků Svratka a Svitava. Stavbu je nutné posoudit z hlediska ovlivnění odtokových poměrů v daném území, dokumentaci je nutné doplnit o návrh případných protipovodňových opatření vzhledem k ochraně dotčeného území a dále navrhnout technická protipovodňová opatření pro rozsáhlou stavbu tunelů v záplavovém území.

Veškerá křížení tratě s vodními toky (nadměrní, podzemní) je nutné posoudit a navrhnout z hlediska převedení povodňového průtoku Q_{100} , dostatečného krytí podzemních tunelů a odsouhlasit se správcem vodních toků.

Navržené železniční tratě kříží nebo jinak zasahují do stávající městské infrastruktury, zejména do vedení stávajících vodovodních řadů a kanalizací (dojde k dotčení kmenových stok). Dokumentace neřeší případnou rekonstrukci nebo přeložky těchto sítí.

Dokumentace neřeší problematiku odvedení povrchových (srážkových) vod.

2.4.2. Vyjádření z hlediska státní správy lesů podle lesního zákona

Z předložené dokumentace je zřejmé, že dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa a dotčení území ve vzdálenosti do 50 m od kraje lesa.

Z hlediska územního plánování je příslušným orgánem státní správy lesů Odbor životního prostředí, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který uplatňuje stanovisko k územním plánům obcí s rozšířenou působností a vyjadřuje se k návrhům tras celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součástí.

Následně, pro vydání územního rozhodnutí, je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů. Tento souhlas je vydáván formou závazného stanoviska.

Před vydáním stavebního povolení je nutné požádat o souhlas s odnětím dotčených pozemků plnění funkcí lesa. V příslušném rozhodnutí budou stanoveny podmínky pro realizaci stavby a výše poplatku za odnětí.

2.4.3. Vyjádření z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu

U předložené varianty B mají být dotčeny zemědělské pozemky nad rozsah stávajícího Územního plánu města Brna a z toho důvodu je nutné projednat jeho změny. Po schválení

změn ÚPmB, musí být dále návrh trasy opatřen souhlasem orgánu ochrany ZPF. Příslušným bude Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat o vydání souhlasu k dočasnému a trvalému odnětí zemědělské půdy. Souhlas k odnětí se vydává formou závazného stanoviska. Žádost se podává na Odbor VLHZ MMB, který jej se svým stanoviskem postoupí prostřednictvím Odboru životního prostředí KÚ JMK na Ministerstvo životního prostředí, které bude příslušné k vydání souhlasu k odnětí (dotčení ZPF nad 10 ha). Po vydání územního rozhodnutí bude vydávat Odbor VLHZ MMB příslušná rozhodnutí o stanovení výše odvodů za trvalé a dočasné odnětí zemědělské půdy.

3. ZÁVĚR

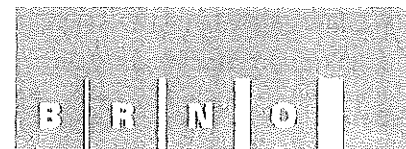
Všechny skutečnosti uvedené ve stanovisku statutárního města Brna k rozpracované dokumentaci statutární město Brno doporučuje při zpracování studie proveditelnosti zohlednit v odhadu nákladů, rizik při realizaci a prodloužení délky stavby, a to započítáním příslušné rezervy do odhadu nákladů a časového harmonogramu realizace projektu.

Statutární město Brno upozorňuje na nutnost neodkladné komplexní modernizace brněnského železničního uzlu.

Toto stanovisko bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R6/134 dne 26. 3. 2014.

V Brně dne:

.....
Ing. Robert Kotzian, Ph.D.
1. náměstek primátora statutárního města Brna



ODBOR DOPRAVY MMB, ZÁKLADNÍ ÚŘAD, KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

VÁŠ DOPIS ZN.: 26402/2014-O26
ZE DNE: 2014-06-23
NAŠE ZN.: MMB/0261574/2014
SP.ZN.: 5440/OD/MMB/0261574/2014

VYŘIZUJE: Ing. Zdeňka Šamánková
TEL.: 542 174 207
FAX: 542 174 114
E-MAIL: samankova.zdenka@brno.cz

DATUM: 2014-07-21
POČET LISTŮ: 006

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

026

Společnost	
Posl	25. 07. 2014
Obs	32 556/14
Č.j.	

6

11289/2014

Stanovisko k technicko – ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“

Vážení,

Dne 27. 6. 2014 byl Odbor dopravy Magistrátu města Brna požádán o stanovisko k:

Dokumentace „Dopracování variant řešení ŽU Brno“

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Zpracovatel: IKP Consulting Engineers, s.r.o., 06/2014

Odbor dopravy MMB je na základě Statutu města Brna a dle Organizačního řádu města Brna pověřen v samostatné působnosti mimo jiné zpracováním koncepce rozvoje jednotlivých dopravních systémů města v návaznosti na Územní plán města Brna, zpracováním koncepcí realizace dopravních staveb; zajišťuje rozvoj dopravní infrastruktury města. Podílí se na zpracování programu rozvoje města i jeho aktualizaci z pohledu koncepce všech druhů doprav včetně dopravy železniční, zajišťuje ve spolupráci s Odborem územního plánování a rozvoje MMB, Odborem dopravy Jihomoravského kraje a dalšími orgány státní správy tvorbu koncepce dopravních systémů města ve vztahu k regionu a státu.

V přenesené působnosti plní mimo jiné i funkci drážního správního úřadu, vydává závazná stanoviska k dopravně organizačním úpravám a stavebním zásahům při výstavbě a rekonstrukcích na dopravní síti města a vydává stanoviska k investičním záměrům z hlediska dopravní obslužnosti města Brna.

Z titulu své působnosti byl Odbor dopravy MMB seznamován s předkládanou dokumentací v rozpracovanosti a zpracovával i dlejší stanovisko pro vyjádření vedení města Brna k pracovní verzi této dokumentace z března 2014.

Připomínky obsažené ve výše vyjádření jsme porovnali s předkládanou dokumentací, případně doplnili o další reakce na předkládané řešení, které bude následně prověřeno a zapracováno do pozastavené studie proveditelnost přestavby železničního uzlu Brno.

Celkově jsme posoudili navrhovanou komplexnost dopravního systému u obou porovnávaných variant ŽU Brno a z hlediska zachování a rozvoje dopravní obslužnosti města i vlastní realizace a provozu železničního systému v řešeném území k předložené dokumentaci uvádíme:

1. VARIANTA A - ŘEKA

1.1. Posouzení z územního hlediska

Řešení s nádražím v odsunuté poloze vychází z dlouhodobě sledované dopravní koncepce vycházející z koncepce rozvoje města, a je v souladu s Územním plánem města Brna (ÚPmB).

Představuje právní jistotu obyvatel, vlastníků i investorů soukromého a veřejného sektoru ve stabilitu a spolehlivost územního rozvoje města.

1.2. Posouzení z hlediska koncepce dopravy a dopadů na infrastrukturu

Při porovnání variant řešení ŽU Brno je nutno vzít v úvahu, že řešení varianty A - Řeka je provedeno na základě údajů získaných z podrobně provedených průzkumů, měření, výpočtů a jednání s dotčenými orgány a majiteli přilehlých nemovitostí, provozoven a technické infrastruktury. Na základě těchto podkladů je zpracována přesná objektová skladba varianty se stanovením nákladů jednotlivých objektů.

Přestavba železničního uzlu ve variantě A s nádražím u řeky Svratky je dlouhodobě sledované a připravované koncepční řešení rozvoje dopravní infrastruktury města Brna. V minulosti byla tato varianta mnohokrát z různých hledisek prověřena. Má oporu i ve strategických dokumentech města Brna i Jihomoravského kraje a je součástí nejdůležitější vrstvy evropské dopravní sítě s dopady na všechny úrovně dopravy – evropskou, celostátní, regionální i městskou.

Předpokládaná realizace varianty A je v souladu s cíli Dopravní politiky ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, Dopravních sektorových strategií II. fáze a s pracovním návrhem Operačního programu Doprava 2014-2020. Tyto strategické dokumenty předpokládají realizaci uzlu od roku 2018 s předpokladem spolufinancování z evropských zdrojů v programovacím období EU 2014-2020 včetně využití Nástroje pro propojení Evropy (CEF), kde byla modernizace ŽUB zařazena mezi předem identifikované projekty pro období 2014-2020.

K části dokumentace Verifikace dopravně technologického řešení variant je kompetentní se vyjádřit Krajský úřad Jihomoravského kraje jako objednatel regionální železniční dopravy. V této souvislosti je třeba upozornit na důležitost zachování pozice města Brna v osobní dopravě na Baltsko-jadranském koridoru. Předpokládané výhledové intenzity v dálkové dopravě byly předané zadavatelem práce.

V řešení dle varianty A – Řeka je město v pozici aktivního spoluinvestora, který v souvislosti s výstavbou nového nádraží nejenže zajistí jeho bezproblémovou a komfortní obsluhu díky navrženým kapacitním komunikacím v rámci projektu městské infrastruktury, ale vytvoří i základní podmínky pro odpovídající zástavbu v dosud zanedbané části města. Varianta A předpokládá, že v centrální zóně města uvolněné od železničních tratí vznikne nová městská čtvrť a nový park, což umožní nenásilné propojení nové čtvrti s historickým jádrem, a novým osobním nádražím.

Dopravní skelet území je řešen v prostoru nikoliv stávající, ale teprve budoucí zástavby města. Budované objekty lze tedy koncipovat již s ohledem na daný systém komunikací. Při opačném postupu by bylo jen obtížně možné anebo vůbec nemožné nalézt řešení, které by bylo průchodné z pohledu zajištění přijatelného zatížení životního prostředí.

Pro variantu A předkládaná dokumentace navrhuje několik úprav technického řešení, které vyplývají ze změněného konceptu technologie dopravy v novém hlavním nádraží. Tyto úpravy zásadně nemění charakter projektu.

V souvislosti s navrženými úpravami upozorňujeme na tyto skutečnosti:

- realizace železniční zastávky Brno Vídeňská se v případě realizace železniční zastávky Brno Starý Lískovec jako terminálu IDS jeví nadbytečná. Zastávka Brno Starý Lískovec je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí stavby Elektrizace trati vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna;
- vzhledem k etapovému zapojení Severojižního kolejového diametru v dlouhodobém horizontu je možné zvážit nutnost realizace navržených nových jazykových nástupišť na hlavním nádraží pro směr Chrlice;

ODBOR DOPRAVY MAGISTRÁTU MĚSTA BRNA, KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

- trať č. 340 směrem na Slatinu, Šlapanice a Blažovice nebyla v původní dokumentaci k přestavbě ŽUB přestavována, byla součástí rekonstrukce trati Brno – Přerov. Rozšíření této trati v území od bývalých kasáren Slatina ÚPmB předpokládá. Pokud bude nutné rozšíření trati již od tzv. černovického železničního trianglu, území to umožňuje;
- vedení trasy VRT západně od Brna je v dokumentaci převzato z předchozích prací poplatných době svého vzniku (projednávání přechodu VRT přes Kraj Vysočina) a nebylo znovu prověřováno, zda je v souběhu s dálnicí D1 skutečně nezbytné trasování VRT v tunelech - což značně ovlivňuje výši investic.

2. VARIANTA B - PETROV

2.1. Posouzení z územního hlediska

Navrhované řešení má zcela zásadní dopad na urbanistickou koncepci města, plošné a prostorové uspořádání, podstatným způsobem ovlivní koncepci systémů dopravy a technické infrastruktury. Lze konstatovat, že dopady z navrhovaného řešení varianty B s největší pravděpodobností nebude možno řešit změnou platného ÚPmB, ale budou vyžadovat nový územní plán založený na nové koncepci uspořádání města.

Řešení varianty B má zásadní dopady do koncepce dopravní infrastruktury, nejen do systému železniční dopravy, ale především do koncepce silniční dopravy, kde bude nutno nově řešit celý jižní segment VMO, s tím související i navazující komunikační síť v celém území města Brna. Zásadní dopady budou i do systému městské hromadné dopravy.

Řešení varianty B znamená, že všechny návrhové plochy umístěné územním plánem na stávajících plochách železnice a určené pro různé městské funkce bude nutno opětovně vymezit pro dopravu. Dále bude nutné nově vymezit další nebo rozšířit stávající plochy pro dopravu např.:

- v trase VRT Žebětín – Kohoutovice – Brno hl. n. – povrchové řešení u Žebětína;
- trať na letiště je vedena v nové trase přes Černovickou terasu blíže letišti Tuřany;
- v souvislosti s úpravou systémů dopravy bude nutné vymezit nové koridory (např. nové vedení tramvajové trati mezi stávajícím nádražím a OD Tesco, úprava řešení sítě komunikací Hybešova – Bulvár, kvalitní přístup po Nových sadech);

Rozsah dopadů na funkční využití a důsledky pro život města s vyloučením bydlení v poměrně rozsáhlém hlukově zatíženém území v centrální oblasti města lze v současnosti stěží odhadnout.

2.2. Posouzení z hlediska koncepce dopravy a dopadů na infrastrukturu

Navržená varianta B nebyla doposud posouzena z hlediska dopadů do dopravní a technické infrastruktury města, na niž bude mít zásadní vliv.

U varianty B - Petrov je i přes poměrně podrobné zpracování vysoká pravděpodobnost, že v dalších stupních dokumentace a na základě podrobných průzkumů dojde k dalšímu navyšování nákladů zapříčiněného nejrozličnějšími vlivy, které v současném stupni přípravy lze stěží specifikovat.

2.2.1. Obecně

Pro objektivní závěrečné vyhodnocení variant je nutné komplexně posoudit a v odhadu nákladů i v časovém harmonogramu zohlednit celkovou modernizaci železničního uzlu, tedy i stávající trasy nákladního průtahu, který je ve variantě B dále využíván. Je nutné vyhodnotit vazby navrženého řešení na stávající infrastrukturu (komunikace a sítě), rozsah jejich dotčení, úprav a přeložek, které budou představovat vyvolané investice na vrub investora drážních staveb.

Předkládaná dokumentace dostatečně nezohlednila:

- finanční náročnost realizace stavby za současného zachování provozu železniční dopravy;

- finanční náročnost realizace stavby za současného zachování provozu MHD a minimálního omezení IAD v dotčeném území;
- finanční a technickou náročnost zapojení tunelu VRT od Prahy realizovaného v dlouhodobém horizontu - do podzemní stanice vybudované ve střednědobém horizontu při zachování provozu nového hlavního nádraží;
- finanční náročnost a technickou proveditelnost rekonstrukce stávajících mostních objektů v úseku hlavní nádraží – Židenice pro dosažení požadovaných parametrů provozu a technických norem.

2.2.2. Podzemní nádraží u Nových sadů

Řešení varianty B umísťuje část kolejí hlavního nádraží do podzemní stanice podél ulice Nové sady. S ohledem na realizaci stavby v podzemí město Brno nebylo vyhodnoceno a finančně zohledněno následující:

- komplikovanost dopravní obsluhy dalšími druhy doprav (autobusová regionální i dálková, IAD, zásobování apod.) ve stísněných prostorových podmínkách lokality Nové Sady – Nádražní. (pozn. - z důvodu nezapojitelnosti lokality na kvalitní komunikace bylo již v minulém století přemístěno autobusové nádraží z lokalit Grand a Úzká – Uhelná na lokalitu Zvonářka);
- vytvoření nového multimodálního přestupního centra s dopadem do statické dopravy;
- umístění stavby podzemní stanice v oblasti se zvýšenou hladinou podzemní vody, finanční náročnost protipovodňových zařízení, od řeky Svratky i od podzemních proudů kolmo ke stanici (bývalý mlýnský náhon);
- potřebu zabezpečení objektů v Městské památkové rezervaci Brno ohrožených ražbou tunelů.

Z hlediska dopadů do infrastruktury nadále upozorňujeme na:

- kolizi kolektoru v ul. Nádražní s podzemní železniční stanicí;
- nákladnost provozu a údržby železniční infrastruktury, zvláště její podzemní části, včetně zvýšených nároků na trakční energii pro napájení vlaků při výjezdu z podzemní stanice a řešení napájení stanice a podzemního úseku tratě;
- nutnost zajištění dostatečného odvětrání podzemních prostor, včetně výjezdu autobusů z podzemního nádraží.

2.2.3. Podzemní vedení trasy VRT na území města Brna

Zapojení vysokorychlostní tratě od Prahy (systém tzv. Rychlých spojení) je ve variantě B řešenou trasou dosud územně nechráněnou. Trasa vede na území města Brna systémem tunelových a mostních objektů a na západě prochází cennou přírodní krajinou tvořící rekreační zázemí města. V dokumentaci by mělo být zohledněno:

- technická a finanční náročnost řešení mostu přes řeku Svratku v oblasti Žabovřeských luk: portál tunelu Staré Brno (202. km) je umístěn v sesuvném svahu Wilsonova lesa. Rovněž je v tomto místě nutné respektovat stavbu Velký městský okruh Žabovřeská I s plánovaným tramvajovým tunelem;
- ohrožení obyvatel MČ Brno-Žebětín hlukem způsobeným provozem železniční trati vedené v blízkosti obytné zástavby a nutnost výstavby odpovídajících protihlukových opatření, včetně eliminace tlakových rázů projíždějících vlaků v portálech tunelů.

2.2.4. Oblast jižně od hlavního nádraží

V území jižně od řeky Svratky dále upozorňujeme na kolizi navrhovaných železničních tratí s plánovanou trasou velkého městského okruhu v jeho jižním segmentu, v kolizi zůstává i odkanalizování lokality Heršpická (odkanalizování již realizovaných staveb a komunikací v této lokalitě).

2.2.5. Zapojení tratí od Přerova

Řešení varianty B navrhuje zapojení tratí od Přerova do hlavního nádraží čtyřkolejnou tratí vedenou zčásti mimo plochy územně vymezené pro dopravu.

Mělo být vyhodnoceno a zohledněno:

- rozšíření a mimoúrovňové křížení tratí v oblasti přírodní rezervace Černovický hájek;
- finanční náročnost umístění portálu tunelu Černovice v geologicky nestabilním svahu u ulice Vinohradská a vedení trasy přes nestabilní prostory historických skládek komunálního odpadu v blízkosti D1;
- nutnost respektovat záměr rozšíření D1;
- kolize navrhovaných tratí s ochranným pásmem plynovodu VTL v oblasti jižně od D1.

V oblasti mezinárodního letiště Brno-Tuřany upozorňujeme na přetrvávající kolizi navrhovaných tratí se záměrem výstavby Brno Airport Logistic Park (BALP), který již má vydané územní rozhodnutí o umístění stavby a na nutnost dořešení dopravní obsluhy letiště – vlečka, IAD, VHD.

2.2.6. Návaznosti městského komunikačního systému

V předkládané dokumentaci technického řešení návaznosti městského komunikačního systému u varianty B nadále chybí prověření kapacity stávající sítě komunikací v prostoru ulic Nádražní, Hybešova, Nové sady, Uhelná a Úzká. Toto prověření je zásadní pro posouzení navrženého řešení s ohledem na kapacitní možnosti komunikací a křižovatek.

Vzhledem k tomu, že urbanistické řešení území v předkládané dokumentaci není v souladu s ÚPmB, upozorňujeme na možné prostorové kolize:

- potřebu dodržení podjízdne výšky a založení rozšířeného mostu přes ulici Koliště;
- v autobusovém terminálu není prokázán dostatečný počet autobusových stání pro linkové autobusy a autobusy pro náhradní dopravu pro plnohodnotný integrovaný dopravní uzel (je navrženo 18 odjezdových a příjezdových stání, dnešní stav je 45 stání v současném ÚAN Zvonařka a 9 stálých stání na autobusovém nádraží Grand);
- nadzemní části železniční stanice kolidují se záměrem rozšíření obchodního domu Tesco včetně obslužných komunikací a parkovacího domu;
- nutnost prověřit variantní zaústění tramvajové trati do ulice Dornych s ohledem na dodržení normové vzdálenosti mezi křižovatkami.

Geologické podmínky pro tunelové stavby jsou stanoveny pouze obecně a až na základě podrobných geologických a hydrogeologických průzkumů bude nutné stanovit technologii a tím i finanční náročnost stavby. Pro všechny tunelové stavby není řešen způsob přesunu a uložení značného množství vytěžených hornin, zejména pak v centrální části města, což se projeví v celkové finanční náročnosti.

Ekonomické porovnání obou prověřovaných variant:

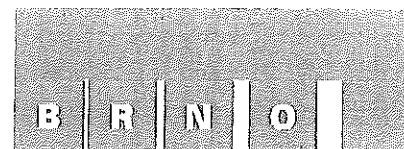
Podle zpracovatele je potřebná investice ve zkratce:

Varianta A

Stavby železničního uzlu Brno.....	20,6 mld Kč
Vysokorychlostní tratě	21,2 mld Kč
celkem	41,9 mld Kč

Varianta B

Stavby železničního uzlu Brno.....	21,7 mld Kč
Vysokorychlostní tratě	29,4 mld Kč
celkem	51,1 mld Kč



Je však nutno podotknout, že variantu B o polovinu prodražuje budoucí zaústění VRT. Studie ale počítá s tím, že podzemní část železničního nádraží v oblasti Nové Sady bude využita do doby proražení tunelu VRT na Prahu i pro regionální dopravu. Protože podzemní část stanice, včetně vyústění, se musí realizovat najednou s výstavbou nadzemní části, pak by bylo vhodné započítat potřebnou podzemní část hlavního nádraží přímo do stavby železničního uzlu. Pak tento výpočet vychází asi takto:

Varianta B

Stavby železničního uzlu Brno.....	31,3 mld. Kč
Vysokorychlostní tratě	19,8 mld. Kč
celkem	51,1 mld. Kč

3. ZÁVĚR

Všechny skutečnosti uvedené ve stanovisku Odboru dopravy statutárního města Brna k předané dokumentaci je nutné zohlednit v následující studii proveditelnosti, zejména v odhadu nákladů, rizik při realizaci a prodloužení délky stavby, a to započítáním příslušné rezervy do odhadu nákladů a časového harmonogramu realizace projektu.

S ohledem na důležitost a zásadní význam této stavby pro město Brno i jeho region je nezbytné, aby veškeré projektové práce související s přestavbou železničního uzlu Brno byly průběžně konzultovány se zástupci Statutárního města Brna a případné nerespektování připomínek odůvodněno.

Odbor dopravy MMB důrazně upozorňuje na nutnost neodkladné komplexní modernizace brněnského železničního uzlu, který se blíží havarijnímu stavu a přitom je klíčový pro fungování dopravní obslužnosti města i regionu.

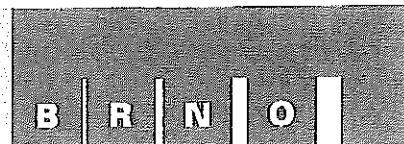
S pozdravem

STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor dopravy
Kounicova 67
601 67 BRNO
-001-

Ing. Vladimír Bielko
vedoucí odboru

Na vědomí:

- Mgr. Ing. Robert Kotzian Ph.D. - 1. náměstek primátora města Brna
- OÚPR MMB – Ing. Mgr. Kateřina Leopoldová, zde
- OD MMB – Oddělení koncepce dopravy, spis



ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE, KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

VÁŠ DOPIS ZN.: 26402/2014-O26
ZE DNE: 2014-06-23
NAŠE ČJ.: MMB/0253960/2014/Map
SPIS. ZN.: 4100/OÚPR/MMB/0253960/2014

VYŘIZUJE: Ing. Petr Matoušek
TEL.: 542 174 118
FAX: 542 174 425
E-MAIL: matousek.petr@brno.cz

DATUM: 2014-07-15
POČET LISTŮ: 7

Správa železniční a dopravní cesty, s.o.
Odbor strategie
Ing. Jan Šulc
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA

Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 4
Datum dne:	16. 07. 2014	průběh -
Č. j.:	31266/14	listů průběh
(1)		

106495/2014

Vyjádření k technicko – ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“

Magistrát města Brna, Odbor územního plánování a rozvoje, jako místně příslušný úřad územního plánování a dotčený orgán podle ust. § 6 odst. (1) písm. e) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění, obdržel žádost o stanovisko, jehož přílohu tvoří technicko – ekonomická studie „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, zpracovaná firmou IKP Consulting Engineers, s.r.o. v červnu 2014.

Vyjádření úřadu územního plánování obvykle představuje poskytnutí informace o podmínkách stanovených pro území, ve kterém se má požadovaný záměr uskutečnit. Obsah vyjádření úřadu územního plánování není závazný pro výrokovou část územního rozhodnutí - je jedním z podkladů, které musí stavební úřad v územním řízení vyhodnotit a toto vyhodnocení pak zdůvodnit v rámci odůvodnění územního rozhodnutí. Úřad územního plánování v rámci svého vyjádření sděluje stavebnímu úřadu, zda pro dané území je zpracována platná územně plánovací dokumentace, jaký způsob využití je pro danou plochu, popř. pozemek, stanoven (tzn. způsob využití určený jako hlavní, přípustný, podmíněně přípustný, nepřípustný, apod.), jaké jsou podmínky pro využití ploch nebo pozemků. Vyjádření úřadu územního plánování pak nezabývá stavební úřad jeho působností, která je založena v ust. § 90 stavebního zákona, tj. že stavební úřad sám posuzuje soulad záměru z hledisek zde uvedených. Stavební úřad v konečné fázi sám posuzuje a v odůvodnění územního rozhodnutí zdůvodňuje soulad záměru se schválenou nebo vydanou územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, zejména s charakterem území atd.

V úvodu upozorňujeme, že v současné době z hlediska platného Územního plánu města Brna (ÚPmB) je sledováno řešení dle varianty A „Řeka“. Řešení dle varianty B „Petrov“ nemá oporu v ÚPmB.

V dokumentaci k variantě B je zpracována příloha E.9 (podrobněji viz. níže), která se zabývá zábory ploch, není však řešeno, jaké funkční využití je možné např. na opouštěných plochách a jestli je možné tyto plochy dopravně obsloužit. V dokumentaci varianty B není graficky vyznačeno předpokládané funkční využití území pro realizaci varianty B. Zákres je nad stávajícím ÚPmB (např. na návrhových smíšených plochách nebo plochách bydlení je navrženo kolejíště, naopak na plochách nepotřebných pro využití železnicí je plocha pro železniční dopravu). Rovněž nejsou vyhodnoceny dopady nového řešení na stávající, již vymezené funkční plochy bydlení a smíšené v oblasti řešení varianty B.

Nelze také předpokládat, že v území se stávajícím železničním provozem, které je vymezeno režimem dočasného využívání všech stávajících ploch železnice, zůstane i nadále využití pro železniční dopravu. Dle koncepce dopravy platného ÚPmB je z hlediska řešení cílového stavu předpokládáno se zrušením provozu v takto vymezeném území.

Z tohoto důvodu jsou pro porovnání z hlediska ÚPmB obě varianty vzájemně nesouměřitelné a nelze se k nim vyjádřit ve shodné podrobnosti.

Za uvedených právních okolností vydává úřad územního plánování jako pořizovatel územního plánu podle ust. § 6 odst. (1) písm. a) stavebního zákona a v případě budoucího územního řízení stavby dle varianty B jako dotčený orgán podle ust. § 6 odst. (1) písm. e) stavebního zákona a podle ust. § 136 odst. (1) písm. b) a § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů toto vyjádření k předmětné aktualizované studii:

Varianta A „Řeka“

Řešení s nádražím v odsunutě poloze vychází z dlouhodobě sledované koncepce rozvoje města (zakotveno v poválečných územních plánech); z hlediska územně plánovacího je v souladu s Územním plánem města Brna (ÚPmB).

Upozorňujeme, že pouze v prostoru Černovické terasy, v úseku od stávajícího mostu do Slatiny po komunikaci Švédské valy je potřeba upravit dílčí změnou ÚPmB vymezení plochy pro dopravu - pro rozšíření železniční trati. Dobu projednání je v tomto případě možné předpokládat přibližně 1 - 2 roky.

Shrnutí varianty A:

Řešení varianty A je součástí základní koncepce rozvoje města, jeho plošného a prostorového uspořádání i koncepce veřejné infrastruktury (ve smyslu § 43 odst.1 stavebního zákona), nevyvolává tudíž dopady do platného ÚPmB, popř. pouze dílčí lokální změnu.

Řešení varianty A představuje právní jistotu obyvatel, vlastníků i investorů soukromého a veřejného sektoru ve stabilitu a spolehlivost územního rozvoje města.

Varianta B „Petrov“

1. Urbanistická koncepce a koncepce dopravní infrastruktury

Řešení varianty B má zásadní dopady do urbanistické koncepce, tj. do základní koncepce rozvoje města a do jeho plošného a prostorového uspořádání; představuje popření některých stěžejních principů, na nichž je urbanistická koncepce založena (dobudování zeleného hradebního pásu kolem historického jádra tzv. ringu, rozšíření centra města jižním směrem, uvolnění přestavbového území přiléhajícího na východě bezprostředně k historickému jádru a vytvoření podmínek pro novou páteřní osu tzv. novou městskou třídu, aj.).

Rovněž dopady do koncepce dopravní infrastruktury jsou zásadní - nejen do systému železniční dopravy, ale především do koncepce silniční dopravy, kde bude nutno nově řešit celý jižní segment Velkého městského okruhu (VMO), a do systému městské hromadné dopravy.

K návrhu řešení z urbanistického hlediska upozorňujeme na:

- Řešení nákladového průtahu v místě křížení s přerovskou, v tomto místě 6ti kolejnou tratí, prochází na mostním objektu ve výšce 14 m nad terénem. Na stávající niveletu trasa sklesá v oblasti ulice Plotní a délková úprava se projeví cca na cca 1 km každým směrem. Bez ohledu na možnost využití území je průtah řešen mohutnými násypovými tělesy s vložením mostů.
- Průchod přerovské trati Komárovem je navržen v cca 11ti metrových opěrných zdech – šířka 4 koleje včetně zastávky na regionální trati.
- Zvýšení temene kolejnice o 1,0 m v délce cca 300 m v úseku od cca Hybešovy po „jižní podchod“ s přihlédnutím k normové výšce nástupní hrany dalších cca 0,6 m zvedá řešení komunikačních ploch v nejhorším případě o cca 1,6 m oproti stávajícímu stavu, což může mít vliv na stávající zástavbu a řešení komunikačních ploch.

Výše uvedené příklady nelze považovat za městotvorné a je otázkou, jaký dopad na okolí bude mít toto řešení stavby s ohledem na stávající a navrhované funkční využití dle ÚPmB.

2. Využití území

Řešení varianty B znamená, že všechny návrhové plochy umístěné územním plánem na stávajících plochách železnice a určené pro různé městské funkce bude nutno opětovně vymezit pro dopravu. Dále bude nutné nově vymezit další nebo rozšířit stávající plochy pro dopravu:

- a) v trase VRT Žebětín – Kohoutovice – Brno hl. n. – povrchové řešení u Žebětína
- b) rozšíření stávající „Přerovky“ na uspořádání 2 + 2 koleje
- c) trať na letiště je vedena v nové trase přes navrhované regionální biocentrum Ráječek u Černovického hájku a Černovickou terasu blíže letišti Tuřany.

Varianta B rovněž vyžaduje v území navazujícím na železniční koridor, především v lokalitách „Nové sady“ a „Jižní centrum“, přehodnotit využití území s ohledem na dopady železniční dopravy, tzn. nově stanovit jiné využití, jehož hlavním účelem nebude bydlení. Rozsah dopadů na funkční využití a důsledky pro život města vyloučením bydlení v poměrně rozsáhlém území v centrální oblasti města lze stěží odhadnout.

V souvislosti s úpravou systému dopravy bude nutno vymezit nové koridory (např. nové vedení tramvajové trati mezi stávajícím nádražím a OD Tesco, úprava řešení sítě komunikací Hybešova – Bulvár).

Z hlediska realizovaných a připravovaných záměrů upozorňujeme, že v území bylo dokončeno administrativní centrum Titanium na Nových sadech a záměr investora je pokračovat v další výstavbě a využití návrhových ploch v souladu s ÚPmB. Rovněž je intenzivně připravován na pozemcích vlastníka z pozice vlastníka a investora objektu záměr dostavby OD Tesco v blízkosti stávající stanice Brno. hl.n.

3. Technická infrastruktura

Řešení varianty B znamená

- a) kolize s hlavní stokou B02 v dotčení ulice Uhelné, s hlavními stokami vedenými po obou stranách ulice v oblasti ulice Nové Sady a existence systému stávajících i plánovaných primárních kolektorů v řešeném území
- b) dopady do návrhu protipovodňových opatření kolem řeky Svratky (oblast nových mostů)
– hráze, objekty protipovodňové ochrany na kanalizační síti

4. Památková péče

Průchod podpovrchového úseku železnice prochází pod Městskou památkovou rezervací.

5. Právní dopady

Dle § 102 stavebního zákona „vlastníkovi pozemku, kterému vznikla prokazatelná majetková újma v důsledku zrušení určení pozemku k zastavění na základě změny územního plánu nebo vydáním nového územního plánu, náleží náhrada vynaložených nákladů na přípravu výstavby v obvyklé výši, zejména na koupi pozemku, na projektovou přípravu výstavby nebo v souvislosti se snížením hodnoty pozemku, který slouží k zajištění závazku. Tato náhrada náleží též vlastníkovi pozemku nebo osobě, která byla před změnou nebo zrušením regulačního plánu anebo před změnou nebo zrušením územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní rozhodnutí podle § 94 odst. 3 oprávněna vykonávat práva z nich vyplývající (dále jen „oprávněný“), pokud uvedenou změnou nebo zrušením bylo zrušeno určení k zastavění a vznikla mu prokazatelná majetková újma.“

6. Zpracované územní studie

V průběhu období 2011 – 2013 byly z pozice OÚPR MMB zpracovány dvě rozsáhlé územní prověření týkající se:

- a) úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města s úpravou vedení přeložky sil. I/41 (Bratislavská radiála);
- b) prověření umístění veřejného logistického centra (VLC) v prostoru mezi dálnicí D1 a letištěm Brno-Tuřany.

a) Úprava vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna (v prostoru ul. Ráječek – Hájecká, k.ú. Brněnské Ivanovice)

Při zpracování podkladové dokumentace variant dopravního řešení vedení VMO v úseku Brno - jih pro posouzení vlivů na životní prostředí, její zpracovatel obecně vyhodnotil problematiku dalšího rozvoje s ohledem na zpoždění financování a realizace nejvýznamnějších dopravních staveb v jižní části města (přestavba ŽUB, rozšíření dálnice D1, vedení VMO) a dalšími vlivy (např. dopady řešení Generelu odvodnění města Brna na odvedení dešťových vod z VMO).

Všechny doposud sledované varianty vedení trasy VMO počítaly s realizací významných dopravních staveb v horizontu nejbližších let a až následně s realizací VMO a Bratislavského přivaděče. Vzhledem k předpokládanému zpoždění realizace přestavby ŽUB a výstavby VMO bylo nutno hledat opatření, která mohou zlepšit současný stav a umožnit postupný rozvoj území, ale i cílová řešení, která budou mít dlouhodobý horizont realizovatelnosti. Proto byla zpracovaná Územní studie – Prověření územních dopadů úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna (11/2013, Sdružení UAD Studio/PK Ossendorf), řešící úpravu vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna.

Cílem územní studie bylo územně prověřit nové umístění dopravní trasy, vyhodnotit územně technické podmínky v území související se změnou úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna, navrhnout odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města.

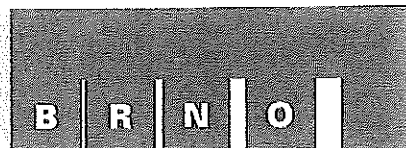
Funkčnost návrhu úpravy vedení trasy VMO byla ověřena dopravním modelem v rámci samostatné zakázky „Variantní územní dopady úprav vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna, časový horizont 2030“ (pořizovatel: OD MMB, zpracovatel Brněnské komunikace a.s, 05/2013).

Účelem územní studie bylo vytvořit územně plánovací podklad, který prověří trasy komunikací a vyhodnotí územní dopady, způsobené úpravou vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna. Vyplyne-li z výsledků projednání podnět k pořízení změny ÚPmB, bude územní studie sloužit jako podklad k této změně.

Územní studie prověřila nové vedení trasy VMO variantně; z prověřovaných řešení byly hodnoceny varianta F (vedení VMO po terénu) a varianta G (vedení VMO na estakádě). Nově je navrhováno prověření odklonu trasy Bratislavského přivaděče od ulice Hněvkovského do prostoru ulice Ráječek a Hájecké s přestavbou mimoúrovňové křižovatky Faměrovo náměstí.

S předpokládanou úpravou vedení trasy VMO v oblasti Brno – jih souvisejí i změny vazeb a další dopady do území – do prostoru Ráječku, navrhovaného regionálního biocentra ÚSES Černovický hájek (RBC 210) a území řízeného rozlivu dle Koncepce protipovodňové ochrany. Prověření vyvolaných dopadů do území s návrhem náhradních ploch RBC 210 na jihu města bude prověřeno v navazující územní studii, jejíž pořízení je v současné době připravováno.

Navržené řešení varianty B rozšířením koridoru přerovské trati na 2+2 koleje (vedení stávající dvojkolejné a nově navržené vysokorychlostní trati) s ponecháním všech stávajících železničních tratí v centrální a jihovýchodní části území komplikuje realizaci sledovaných a prověřených řešení vedení VMO v jihovýchodním sektoru města Brna.



b) Umístění veřejného logistického centra u letiště Brno - Tuřany

Cílem územní studie bylo prověřit lokalitu Brno – Tuřany pro umístění VLC celostátního významu ve smyslu PÚR ČR ve variantách podle velikosti plochy (z hlediska disponibilních ploch/ kapacity komunikační sítě), vyhodnotit územně technické podmínky v území, vymezit odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města. Varianty řešení byly vyhodnoceny z hlediska jejich výhodnosti.

Účelem pořízení ÚS „Umístění veřejného logistického centra – lokalita u letiště Brno – Tuřany“ bylo zhotovit územně plánovací podklad pro Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK) a Územní plán města Brna (ÚPmB).

Územní studie navrhla a prověřila možnost umístění logistického centra celostátního významu ve variantách. Prověřila dopady do území z hlediska urbanistického při zohlednění platné územně plánovací dokumentace a v odůvodněných případech vymezila změny v uspořádání funkčních ploch v řešeném území. Navrhla připojení na technickou infrastrukturu, dopravní infrastrukturu - na dopravu silniční, leteckou a železniční a na veřejnou hromadnou dopravu v rámci navržených variant. Zohlednila rovněž dopravu pěší a cyklistickou.

Současně z hlediska výhodnosti rovnocenně posoudila lokalitu u letiště Brno-Tuřany a v Horních Heršpicích.

Závěry ÚS jednoznačně potvrdily výhodnost umístění VLC u letiště Brno-Tuřany oproti lokalitě v Horních Heršpicích, z navržených variant umístění je mírně výhodnější varianta „C“ (rovnoběžně se vzletovou dráhou) oproti variantě „A“ (souběžně s „BALP“).

Navržené řešení varianty B vedením vysokorychlostní trati středem území mezi dálnicí D1 a letištěm Brno-Tuřany dělí plochu pro Veřejné logistické centrum a znemožňuje jeho umístění. Zároveň je v kolizi s vydaným územním rozhodnutím a stavebním povolením na stavbu Brno Airport Logistic Park (BALP), jehož stavba již byla zahájena.

7. Část dokumentace E.9 – vyhodnocení varianty B-Petrov vůči Územnímu plánu města Brna

Tato část dokumentace podává informaci o trvalém a dočasném záboru zemědělského půdního fondu (ZPF), ploch určených k plnění funkce lesa (PUPFL) a „ostatních“ ploch v rozdělení pro přestavbu ŽUB a pro zapojení rychlých spojení (RS).

Upozorňujeme, že uvedené k.ú. Šlapanice u Brna a Veverské Knínice nespádají pod správní území města Brna a pravděpodobně jsou ve výčtu k.ú. uvedeny nedopatřením.

Dále je v tabulkách uvedeno pouze označení „Rychlé spojení (RS) Praha – Brno“ a není zřejmé, zda jsou v této části uvažovány i další spojení na území města Brna - „RS Brno – Břeclav“ a „RS Brno – Přerov“. Z hlediska výměr na k.ú. Tuřany a Brněnské Ivanovice pravděpodobně ano, ale takto podané informace nejsou zcela jednoznačné oproti např. části A, kde jsou popisována všechna „RS“ jednotlivě.

Tab.8 a Tab.12 „Stávající plochy železnice – opouštěné“ jsou totožné jak pro kapitolu 3.2. ŽUB bez zapojení RS Praha – Brno, tak pro kapitolu 3.3 Celkový zábor a bilance ploch. K tabulkám není popsáno podrobnější vysvětlení významu publikovaných hodnot.

Upozorňujeme, že pouze prosté vyznačení záboru koruny stávajícího tělesa mezi Hlavním nádražím a Židenicemi na využití pro železniční účely je nepřesné. Nelze říci, že zemní těleso bude plnit plnohodnotnou funkci ploch městské zeleně, jako v případě zrušení provozu.

Ve výkresové části dokumentace jsou vyznačeny plochy pro železniční dopravu, vymezenou v ÚPmB, které jsou ve variantě B opouštěny oproti variantě A (např. opouštěné plochy podél nákladního průtahu, plocha sevřená řekou Svratkou a přerovskou a břeclavskou tratí).

Současné však není stanoveno, jaké funkční využití je předpokládáno na opouštěných plochách a v navazujícím území (je ponechán podkres využití ÚPmB, což znamená, že např. kolem nákladního průtahu zůstávají vymezeny plochy pro železniční dopravu v rozsahu řešení nádraží dle varianty A).

Rovněž není stanoveno, jakým způsobem budou řešeny zábory vymezených návrhových ploch bydlení v lokalitě Nové sady, které jsou zabrány pro řešení varianty B, případně jaké funkční využití bude navrženo náhradou za zatížení způsobené provozem na železnici.

Takto složitý zásah do využití území a změny systémů nebude možné řešit dílčí změnou, ale bude nutné zpracování nového územního plánu, založeného na jiných předpokladech. Vzhledem k tomu, že je Přestavba železničního uzlu Brno rovněž předmětem prověření ZÚR JMK, je nutné před projednáním změny vyčkat na schválení ZÚR JMK (předpoklad vydání přelom roku 2015/ 2016) a následně projednat změnu ÚPmB, resp. nový ÚPmB.

Z tohoto důvodu se uvedená lhůta 2 let pro změnu ÚPmB resp. nový ÚPmB (v Tab.5 části A – Průvodní souhrnná zpráva) jeví jako nereálná; příkladem je projednání změny ÚPmB „Aktualizace ÚPmB“, jejíž pořízení trvalo od roku 2009 do roku 2014 a při níž zůstala zachována stávající koncepce a nebylo zasahováno do koncepce dopravních systémů města Brna.

8. Část dokumentace G – Odhad investičních nákladů

V úvodu je konstatováno, že předmětem odhadu nákladů nejsou výkupy nemovitostí. Upozorňujeme na riziko, které může nastat v souvislosti s výkupy (vyvlastněním) pozemků a požadavky investorů na případně zmařené investice v území, kde v současné době jsou vymezeny ÚPmB funkční plochy pro rozvoj bydlení (lokalita Jižního centra, oblast Nových sadů), a které by řešením varianty „B“ byly zabrány na plochy pro železniční dopravu a vlivem zatížení od železničního provozu by došlo k omezení využití navazujících funkčních ploch.

Rovněž bude zapotřebí zohlednit opatření omezení provozu během výstavby, jak železniční dopravy, tak důležitého dopravního uzlu pro městskou hromadnou dopravu (v dnešním stavu 4 průjezdné koleje pro páteřní tramvajové linky), kdy při výstavbě podzemní části nádraží (cca 3 roky) bude omezen provoz na povrchu.

Shrnutí varianty B:

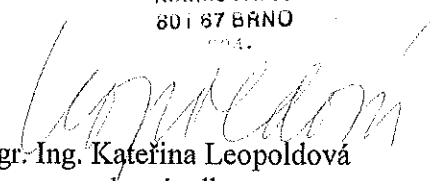
Z výše uvedeného vyplývá, že navrhované řešení má zcela zásadní dopad na urbanistickou koncepci města, jeho plošné a prostorové uspořádání a podstatným způsobem ovlivní koncepci systémů dopravy a technické infrastruktury. Lze konstatovat, že dopady z navrhovaného řešení varianty B nebude možno řešit změnou platného Územního plánu města Brna, ale budou vyžadovat nový územní plán, založený na nové koncepci uspořádání města, který bude možné začít pořizovat až po vydání nových ZÚR JMK, a i v tomto případě není zárukou, že by různým subjektům nevzniklo právo na kompenzaci z důvodu stanovení jiného funkčního využití v novém územním plánu. Lze tak usuzovat nejen z ust. § 102 odst. 2 stavebního zákona, ale rovněž i z názoru správního soudu vyřčeného v rozsudku Krajského soudu v Hradci Králové ze dne 30. května 2013, č. j. 30 A 1/2013 – 120. Krajský soud judikoval, že nový územní plán by měl být zrušen v části funkčního využití území, které bylo neodůvodněně změněno oproti stavu, který byl

ODBOR ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE, KOUNICOVA 67, 601 67 BRNO

platný za účinnosti předchozí územně plánovací dokumentace.¹ Tzn., že územní plán by mohl být shledán nezákonným, pokud by v něm nebylo (bez dostatečně vážných důvodů) respektováno dosavadní funkční využití, kterým se různé subjekty doposud řídily a vložily v souladu s ním do pozemků značné prostředky.

S pozdravem

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA
Odbor územního plánování a rozvoje
Kounicova 67
601 67 BRNO


Mgr. Ing. Kateřina Leopoldová
vedoucí odboru

Na vědomí:

ÚT MMB – Ing. Juříček

ÚRM MMB – Ing. Nováková

OD MMB – Oddělení koncepce dopravy

OÚPR MMB – Referát územní koncepce dopravy, Ing. Pelikánová, Ing. Kukátková, Ing. Fischerová

SPIS – D-železniční



¹ Rozsudek KS v Hradci Králové č. j. 30 A 1/2013 – 120 byl sice zrušen rozsudkem Nejvyššího správního soudu ze dne 30. 5. 2014, č.j. 6 AOs 3/2013 - 29, nicméně uvedený názor soudu nižšího stupně jako takový vysloveně zpochybněn nebyl, a tudíž je třeba na tento možný budoucí názor soudu brát zřetel.



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Odbor dopravy
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 26402/2014-O26
Ze dne: 23.06.2014
Č. j.: JMK 76639/2014
Sp. zn.:
Vyřizuje: Franek
Telefon: 541 651 314
Počet listů: 2
Počet příloh/listů: -
Datum: 23.07.2014

Správa železniční dopravní cesty
Odbor strategie

Studie Dopracování variant řešení ŽUB

Předali jste nám konečnou verzi technicko - ekonomické studie Dopracování variant řešení ŽUB, datované jako aktualizace 12.6. 2014. K vybraným částem konceptu studie jsme se vyjadřovali naším č.j. JMK 35994/2014 ze dne 10.4. 2014. Nyní předaná aktualizovaná studie obsahuje mj. i komentář zpracovatele k tomuto vyjádření. Naše připomínky z vyjádření č.j. JMK 35994/2014 nebyly zapracovány a mnohde ani komentovány. Uplatňujeme je tedy znovu i k aktualizovanému vydání studie.

V reakci na komentář zpracovatele komentujeme či upřesňujeme vybrané připomínky takto:

1. Trasy nové přerovské a vlárské tratě na výjezdu z Brna jsou vedeny po pozemcích o celkové výměře 21 ha, pro něž je vydáno pravomocné územní rozhodnutí a stavební povolení pro logistické centrum. Stavba centra již byla zahájena pokládkou inženýrských sítí. Domníváme se, že závažnost tohoto střetu měla mít nějaký odraz v aktualizované studii. Je nekonzistentní, jestliže je řešení v této části studie navrhováno bez ohledu na územní plán či dokonce na zahájenou stavbu a na druhé straně se v komentáři k vyjádření obhajuje neprověření mimoúrovňového přesmyku tratí jeho případným přesahem přes plochy vymezené územním plánem.
2. Přetrvává rozdílné vedení regionální dopravy. Spoje SJKD (S1) nahradí spoje linky S3, nebudou vloženy navíc, jak uvádí studie. Z linky S3 zbude v její trase jeden pár spojů ve špičkové hodině Křižanov - Brno. V úseku Tišnov - Křižanov a Tišnov - Nedvědice se ve špičkové hodině uvažuje s jedním párem spojů, na R4 správně má být 1 pár Sp za špičkovou dvouhodinu; studie na rozdíl od předaných podkladů uvádí dvojnásobný počet. Naopak chybí Sp na lince R2. Na lince S37 se uvažuje až se 2 páry za špičkovou hodinu. Protažení linky S31 z Tišnova do Brna nebylo součástí podkladů od JMK; do zprovoznění SJKD jej však nevylučujeme. Pokud projektant upravil uvažovaný rozsah dopravy oproti podkladům, mělo to být ve studii odůvodněno. Ani v aktualizaci nebylo opraveno chybné linkování SJKD (zpracovatel zřejmě zkombinoval vedení linek po 1. etapě a v cílovém stavu).
3. Již v průběhu zpracování studie vnesl zástupce JMK podnět k prověření alternativního zaústění chrlické tratě rovnou do trasy SJKD v úseku Staré Černovice - nové hlavní nádraží. Tento záměr nebyl prověřen a nebyl ani komentován.
4. V komentáři k vyjádření č.j. JMK 35994/2014 projektant polemizuje s vedením linek S6, R6, S7 po nové přerovské trati přes zastávku Letiště. Nicméně v příl. 3 D-001 tyto linky tam stále uvádí. Navíc JMK nepožadoval vedení linky S6 touto tratí, naopak linka musí zůstat na vlárské trati pro obsluhu Blažovic,

Ponětovic, Šlapanic. JMK požadoval prověřit vedení linky S7 příp. R6 (umožní-li to kolejové řešení v prostoru Blažovic).

V komentáři projektanta uváděný argument, že vedení linek ve var. B po trati přes Letiště by neumožnilo obsluhu zastávky Komárov, je nerelevantní. Zastávku Komárov obslouží linka S6 (viz výše) a u linky S7 je prioritnější cestovní doba na hl.n. než obsluha jedné zastávky.

Nezतोžňujeme se ani s tvrzením, že vedení linek přes Letiště ve var. A neumožňuje obsluhu zastávky Černovice. Je to otázka fyzické a kapacitní možnosti nastavení cesty pro linku S7 z tratě přes Letiště na vlárskou trať na jednom ze zhlaví stanice Slatina. V této souvislosti připojujeme i připomínku z našeho vyjádření ke studii proveditelnosti tratě Brno - Přerov: *Výhledy dálkové dopravy nové přerovské tratě uvádějí celkem 324 vlaky za 24 hod. To představuje celodenní takt hustší než 10 min. a kapacitu cca 100 tis. cestujících. Podle našeho názoru je dosažení takové frekvence záležitostí desítek let. Bylo by asi málo hospodárné nevyužívat při nižším objemu dálkové dopravy novou trať i pro regionální linku.*

K nově doloženým přílohám přidáváme následující připomínky:

5. V POV var. B se předpokládají práce PO výběru varianty PŘED schválením změny ÚP. V případě var. B půjde o zásadní urbanistickou změnu. Pomineme-li možnost, že taková musí být reflektována ne změnou ale novým ÚP, je tu okolnost další, a to možné neschválení změny ÚP s variantou B. S tímto rizikem musí investor počítat. Je proto spíše pravděpodobné, že začátek prací by v harmonogramu měl být posunut až PO schválení změny v ÚP tj. o dva roky. Pokud se toto nepromítne do další aktualizace studie, měla by to vstoupit v potaz studie proveditelnosti ŽUB (SP) a to buď uvedeným posunem nebo zatížením v rizikové analýze.
6. V POV var. B se uvádí výstavba nového mostu přes Koliště, který není ale v technické části doložen. Naopak z technické části vyplývá realizace mostu pod kolejíštěm celé jižní části hl.n., aniž je tento most zmíněn v POV. Mezi mosty přes Koliště a přes Svratku POV vypráví pouze o pokládce a odstraňování kolejí či nástupišť. Není zřejmé, jak se do provozu promítne rekonstrukce mostů mezi hl.n. a mostem přes Svratku. Tyto mosty nejsou uváděny ani v E.1-001, přičemž podklady k var. B je navrhuji k opravě.
7. Ve SP je třeba se dostatečně věnovat provozním a investičním nákladům variant. Ve var. B se např. neobjevuje rekonstrukce viaduktu Křenová, s tím, že oprava proběhla 2013-14. Tato oprava ovšem nezajistila funkčnost na dobu srovnatelnou s novým mostem nebo stavem po generální rekonstrukci. Je otázkou, zda se studie (zejména u historických mostů) neměla zabývat posouzením, není-li ekonomicky i provozně vhodnější do nich významně investovat již při přestavbě ŽUB. Vzhledem k nutnému časovému odstupu zprovoznění var. B tak dojde ještě v období hodnoceném SP k potřebě vložení opětovných prostředků k zajištění funkčnosti. Obdobně tomu může být i u dalších stávajících mostů. Var. B tedy zřejmě dostává do vínku nižší vstupní hodnotu mostních staveb, a tím také dobře vypadající nižší investiční náklady. Odůvodnění tohoto přístupu chybí.

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický v.r.
vedoucí odboru

Za věcnou správnost: Ing. Michal Franek v.r.

ved.odd.organizačního a rozvoje dopravy

Na vědomí:

- Kordis JMK
- KrÚ JMK OUPŠŘ



Ministerstvo dopravy

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

Stamp: Ministerstvo dopravy, 11. 08. 2014, 34773/14, 118796/2014

SŽDC, s.o.

Bc. Marek Binko

ředitel odboru strategie

Dlážděná 1003/7

Praha 1

110 00

Váš dopis značky / ze dne
26402/2014-O26

Naše značka
63/2014-130-KR/1

Vyřizuje / linka
Ilík Jan, Mgr. / 225131035

Praha
5.8.2014

Věc: Dopracování variant řešení ŽU Brno - souhrnné stanovisko

Vážený pane řediteli,

Vášm dopisem ze dne 23. 6. 2014 nám byla předložena k vyjádření závěrečná verze studie „Dopracování variant řešení ŽU Brno“. V této souvislosti nám dovoluete zaslat koordinované stanovisko věcně příslušných odborů Ministerstva dopravy (MD) k tomuto materiálu. Stanovisko MD se s ohledem na fakt, že jde o závěrečnou verzi dokumentu, soustředí především na následující aspekty:

1. Splnění zadání a účelu zpracování studie.
2. Způsob zpracování předcházejících připomínek ke studii.
3. Výsledky studie a její další využití v procesu projektové přípravy.

1. Splnění zadání a účelu zpracování studie.

Cílem zadané studie bylo především vytvoření alternativního návrhu k doposud sledované variantě řešení železničního uzlu Brno (v nové poloze), tak aby vznikly dvě plně vzájemně porovnatelné varianty. Základem se stal návrh varianty řešení přestavby ŽU Brno v tzv. poloze v centru, jež byl v únoru 2012 předložen ministru dopravy občanským sdružením „Klub za udržitelnou dopravu – Děti Země“. Studie měla ověřit realizovatelnost předmětné varianty a je tak možné a účelné její podrobné prověření ve studii proveditelnosti.

Současně byla v rámci studie pro obě varianty řešení přestavby ŽU Brno verifikována dopravně technologická koncepce s ohledem na výhledový objem dopravy a při zahrnutí vlivu konceptu Rychlých spojení.

Z formálního a věcného hlediska studie splnila všechny výše uvedené i další dílčí požadované náležitosti. Studii tedy považujeme za kompletní a umožňující její formální dokončení.

2. Zpracování předcházejících připomínek ke studii.

Ke všem dříve uplatněným připomínkám MD byl zpracovatelem proveden návrh jejich vypořádání. Vzhledem k tomu, že většina připomínek měla charakter požadavku podrobnějšího doložení uvažovaného rozvoje okolní infrastruktury a rozsahu železniční dopravy, bereme toto vypořádání na vědomí.

Problematickým z pohledu MD však nadále zůstává nerespektování výchozích podkladů, které zpracovatel obdržel od věcně příslušných složek státní správy a samosprávy. Tyto totiž byly zpracovatelem modifikovány a to bez konzultace s příslušnými složkami. Výhledový rozsah dálkové



železniční dopravy, se kterým studie pracuje, je tak oproti výhledovému rozsahu dopravy, který zpracovalo MD O190 vyšší. Konkrétně lze v případě střednědobého výhledu uvést, že zpracovatel navýšil střednědobý rozsah dopravy o linku IC 12 Brno – Olomouc (60'). V dlouhodobé perspektivě (viz str. 13 a 14 části A, str. 27 až 31 části D) nad rámec navrhovaný Ministerstvem dopravy rozšířil rozsah dopravy o linky IC 12 Brno – Olomouc (60'), R 32 Brno – Znojmo (60', ve špičce 30'), R 33 (Praha –) Jihlava – Brno (takt 60') a R 34 Brno – Mikulov na Moravě (– Břeclav) (takt 60'). Toto navýšení není zanedbatelné, a proto se přirozeně promítá do modelových grafikonů a následně také do náročnosti technického řešení ŽUBu. Vliv vyplývající se zavedení těchto linek není s ohledem na absenci dopravního modelování a ekonomického hodnocení znám, avšak bude muset být v navazujících stupních přípravy patřičně vyhodnocen a případně přehodnocen. Ve vztahu k návrhovým jízdním řádům není rovněž zřejmé (viz část D-003 se ve zjednodušeném fragmentu modelového grafikonu koleje č. 808), proč se předpokládá odjezd linky IC 12 ze žst. Brno hl.n. v poloze X:15, zatímco odjezd vlaků linky R8 je zpracován v méně výhodné poloze (X:37).

Všeobecně lze konstatovat, že oproti původnímu odevzdání byly ve studii uspokojivě dpracovány veškeré části. Stojí rovněž za zmínku, že všechny věcně příslušné odbory MD ocenily **vysokou technickou úroveň předloženého materiálu**. Určitou nejednotnost vyvolala pouze kapitola „7 – Doporučení“ (viz „A.001 Průvodní a souhrnná technická zpráva), která byla do dokumentace doplněna a do určité míry přesahuje pravomoci zpracovatele. Je zřejmé, že poznámky zpracovatele k průběhu i obsahu díla jsou v případě tak rozsáhlého projektu velmi cenné, nicméně bychom preferovali, pokud by kapitola byla pojmenována poněkud obecněji – např. „Závěrečné postřehy zpracovatele“ a nikoliv pouze „Doporučení“. Domníváme se rovněž, že otázka (zvýšeného) výhledového rozsahu dopravy, která je zde mj. diskutována by měla být patřičně zdůvodněna v odpovídající části textu a nikoliv zde „na konci“ jako ex post argumentace pro obhajobu aplikovaného rozsahu. Toto s ohledem na výše uvedené snižuje celkovou důvěryhodnost dokumentu. Naopak třeba část doporučení věnovaná časovým souvislostem realizace varianty A či B může být považována za zajímavou závěrečnou souvislost, která práci zasazuje do širšího kontextu.

3. Vyhodnocení výsledků studie a její další využití v procesu projektové přípravy

Hlavním výstupem je prokázání technické realizovatelnosti navrhované varianty v centru. Oproti původnímu návrhu však bylo nutné provést několik změn technického řešení, základní koncepce ovšem zůstala nezměněna (umístění osobního nádraží v centru, povrchová a podzemní část, samostatný nákladní průtah). Tyto změny byly řádně zdůvodněny a byl popsán jejich dopad na celkové vlastnosti této varianty. V této souvislosti byla vyhodnocena oproti původním předpokladům výrazně vyšší investiční náročnost, výrazně vážnější střety v území a nedostatky v návrhu dopravní technologie. I ve variantě odsunutě byly při analýze dopravní koncepce zjištěny nedostatky v dopravní technologii a navrženy dílčí úpravy.

Závěr

Doporučujeme studii formálně dokončit a předložit ji společně se stručnou zprávou o výsledcích studie a jejím dalším využitím k projednání v Centrální komisi MD.



Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drah, železniční a kombinované dopravy

1x NM 1x SSV
1x OPS
1x O2G

y. J. 11.8.

Julc

Občanská koalice Nádraží v centru

korespondenční adresa: Bc. Martin Robeš martin.robesh@centrum.cz
Dobrovského sady 4/21, 289 22 Lysá nad Labem

N17

Správa	2
Dokl.	2
07. 08. 2014	2
G.J. 34502/2014	2

Ministerstvo dopravy
Karel Rudolecký, náměstek ministra
nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

V Brně 6. srpna 2014

026
34743/2014 717594/2014

Stanovisko občanské koalice Nádraží v centru ke studii IKP Consulting Engineers, s. r. o., *Dopracování variant řešení ŽU Brno*

Občanská koalice Nádraží v centru (OK NvC) Vám zasílá své závěrečné stanovisko ke studii Dopracování variant řešení ŽU Brno, kterou zpracovala IKP Consulting Engineers, s. r. o., v roce 2014.

1. Jsme velmi potěšeni tím, že studie vznikala odborně a nezávisle na „politických“ tlacích a že nestraničila žádné z variant. Věříme, že takto bude pokračovat i následné posuzování (studie proveditelnosti zadaná SŽDC), protože všestranná důvěra je základním předpokladem k tomu, aby závěry studií nebyly žádnou ze stran zpochybňovány a aby bylo posléze možné přistoupit ke skutečné realizaci modernizace ŽUB.
2. Studie IKP CE prokázala, že **ponechání hlavního osobního nádraží v uživatelsky optimální poloze u uzlu městské hromadné dopravy v centru města je technicky řešitelné za přijatelných investičních nákladů.**
OK NvC oceňuje kvalitu i odbornost zpracování varianty B firmou IKP CE.
3. Za nepostradatelné považujeme **úpravy několika detailů řešení IKP CE**, které jsou popsány v příloze 1. Jde o drobnosti, ale podstatné.
4. IKP CE pod vlivem nových geologických zjištění navrhlo a kvalitně a s plnou péčí rozpracovalo řešení varianty B, které je značně odlišné od řešení OK NvC z roku 2006: vysunulo nástupišť podzemní skupiny osobního nádraží z ražené do hloubené části tunelu (s nákladným podtunelováním památkově chráněné budovy Malé Ameriky), což si vynutilo návrh dlouhých hloubených tunelů pod řekou Svatkou a v území okolo ní.

Toto řešení IKP CE je technicky proveditelné, částečně však nesplňuje cíle, které si vytkla OK NvC při zpracování svého řešení, kterými jsou zejména minimalizace investičních nákladů už při návrhu technického řešení a maximální projednatelnost s dotčenými subjekty. Konkrétně tyto firmou IKP CE navržené hloubené tunely výrazně zvyšují investiční náklady varianty (o jednotky miliard Kč) a podle názoru OK NvC nepředstavují nejekonomičtější možné řešení, které lze ve složitém území nalézt.

OK NvC chápe, že od určité doby před dokončením technického řešení IKP CE již nebylo z časových důvodů možné zpracovávané řešení měnit tak, aby to znamenalo úplné přepracování návrhu, tj. opuštění výše popsaného technického řešení. OK NvC však ze svých hledisek navrhuje a bude nyní usilovat o urychlené úpravy varianty B tak, aby byla levnější

a stavebně jednodušší. Za tím účelem SŽDC jako objednatel studie OK NvC žádá o poskytnutí řešení IKP CE v editovatelném formátu.

OK NvC navrhuje dvě možné úpravy řešení IKP CE:

- ❖ „Malá úprava“ řešení IKP CE: posunutí podzemní skupiny na pozemcích dráhy a města západním směrem tak, aby nebylo nutné podtunelovávat dvoupodlažní část budovy Malé Ameriky a kolejiště povrchové skupiny.
- ❖ „Velká úprava“, neboli kompromisní řešení spojující výhody řešení IKP CE a OK NvC: podzemní skupina s částí délky nástupišť v ražených tunelech, ale položená více na západ tj. výhradně ve tvrdé skále; nástupiště a severní zhlaví povrchové skupiny podle IKP CE; úprava společného jižního zhlaví; přerovka podle IKP CE; směr jih vzájemně přehozená poloha VRT (RS) s tratěmi břeclavskou a střelickou.

Blíže jsou obě navrhovaná řešení popsána v příloze 2. Na rámcovém technickém řešení uvedených návrhů v současné době pracuje projektant Ing. Jiří Kalčík, po dokončení tyto návrhy dodáme SŽDC.

5. Studie IKP CE jednoznačně doložila nevýhody varianty A z hlediska vlastního řešení železničních zařízení:

- a) Ve variantě A nelze odstranit úvrat' na nejméně frekventovanější mezinárodní relaci VRT (RS) Praha – Vídeň / Bratislava, tj. hrozí objíždění Brna vlaky uvedených relací: v horším případě bez zastavení v Brně, v lepším případě se zastavením na předměstí Brna, se všemi z toho plynoucími negativními dopady na komfort končených uživatelů – cestujících.
- b) Ve variantě A je kilometricky delší variantní úsek Velká Bíteš – Brno, jehož součástí je navíc pomalý 4km úsek mezi bývalou odb. Státní silnice a odsunutým hlavním osobním nádražím. Proto je jízdní doba nejvyššího segmentu VRT (RS) v úseku Velká Bíteš – Brno ve variantě A o jednotky minut delší než ve variantě B, tj. aby byla dosažena systémová jízdní doba Praha – Brno pod 60 minut, bude nutné v případě výběru varianty A ŽUB realizovat VRT (RS) s vyšší traťovou rychlostí a tedy s vyššími investičními i provozními náklady v úseku Praha – Velká Bíteš.
- c) Podobná situace je ve variantě A na výjezdu ze ŽUB po Šlapanice / Ponětovice. I zde je jízdní doba o jednotky minut delší než ve variantě B, což bude znamenat delší jízdní dobu, tj. menší ekonomické benefity plynoucí z úspor času a nižší ekonomickou efektivitu výstavby VRT (RS) v celém úseku Brno – Ostrava.
- d) Variantní úsek VRT (RS) Brno – Ostrava je ve variantě A navržen, na rozdíl od varianty B, se železniční zastávkou Brno-Letiště Tuřany v nepříjemné docházkové vzdálenosti od terminálu letiště Brno-Tuřany.
- e) Nákladní železniční doprava je ve variantě A centrální částí ŽUB vedena nese segregated od osobní dopravy, což má dopady jak na kulturu cestování na vlastním osobním nádraží (hluk projíždějících nákladních vlaků), tak zejména na obtíže, které studie IKP CE doložila v oblasti propustnosti ŽUB a zotavitelnosti GVD v případě zpoždění. U varianty B je nákladní průtah segregated od osobního nádraží i provozu a zotavitelnost GVD ve variantě B je podle studie IKP CE výrazně lepší.
- f) Varianta A vykazuje významný negativní vliv na obytné prostředí městské části Brno-Židenice kvůli tomu, že je u ní nutné rozšíření dvoukolejných tratí na náspu v obytné zástavbě na trať čtyřkolejnou, což vyvolává značný odpor obyvatelstva kvůli obtížně kompenzovatelnému hluku a vysokým opěrným zdem v blízkosti oken rodinných domů. U varianty B naopak zůstávají dvě dvoukolejné tratě, bez zhoršení stávajícího stavu v obytné zástavbě.

Výše uvedených 6 nedostatků varianty A vyplývá z polohy odsunutého nádraží v území a studie IKP CE prokázala, že je nelze odstranit žádnými úpravami technického řešení varianty A. Ve variantě B podobné nevýhody nejsou.

6. Výběr varianty řešení ŽUB není možné provést izolovaně pouze s ohledem na železniční podmnnožinu celé problematiky. Je potřeba řešení posuzovat komplexně včetně návazností na území města Brna, a to jak z hlediska dopravního, tak urbanistického i ekonomického. Aby se dalo hovořit o účelně vynaložené investici, je **primárně nutné pohlížet na projekt okem koncového uživatele, tedy cestujícího**. Jeho zájmem je, aby návazná MHD byla dostatečně kapacitní a byla schopna ho do cílového místa dopravit v co nejkratším čase.

Dle názoru OK NvC nelze přijmout řešení, aby investice, která je v řádu desítek miliard korun a která vede ke zkrácení jízdních dob na železnici, byla znehodnocena prodloužením cestování v návazné MHD, tedy aby došlo k prodloužení celkové cestovní doby vůči stávajícímu stavu.

Tato odpovědnost je sdílená mezi více subjektů veřejné správy včetně Ministerstva dopravy, které je jako jediný garantem řádného fungování dopravní soustavy České republiky. OK NvC považuje za nezbytné, aby Ministerstvo dopravy tento svůj úkol v případě ŽUB plnilo s plnou odpovědností, neboť jde o distribuci železničních cestujících na území města Brna a o ekonomickou návratnost budoucích velkých investic na železnici včetně VRT (RS) Praha – Brno – Ostrava / Bratislava / Vídeň.

Pro upřesnění problematiky: OK NvC dlouhodobě upozorňuje na principiální nedostatky návaznosti varianty A na MHD, které vyplývají z odsunuté polohy hlavního osobního nádraží: na prodloužení cestovních dob MHD od odsunutého nádraží do cílů cestujících na území města (způsobené nejen prodloužením vzdáleností, ale i zvýšením počtu přestupů), na nedostatečnou kapacitu několika klíčových křižovatek pozemních komunikací a tramvajových tratí, ale i na problematické přelinkování sítě MHD, která je nyní organicky přimknuta hlavním přestupním bodem k současnému hlavnímu nádraží a posun nádraží o kilometr by z tohoto důvodu znamenal značný zásah do chodu celého města.

Je proto nezbytné, aby v následné studii proveditelnosti byl zahrnut zejména tento faktor a aby bylo konstatováno, o kolik se ve variantě A prodlouží průměrná doba jízdy do cílového místa v důsledku posunu nádraží kilometr jižně od uzlu MHD v centru města a kolik to bude stát všechny veřejné rozpočty, z nichž se provádí úhrada objednávky veřejné dopravy. **Uživatelé nezajímá pouze doba jízdy vlakem, ale celková cestovní doba, a teprve tehdy, pokud bude celková cestovní doba kratší či nejvýše stejná než dnes, bude možné hovořit o opodstatněnosti investice modernizace ŽUB.**

K uvedenému jsme Vám již, spolu s požadavky na zadání navazující studie proveditelnosti, zaslali několik dřívějších studií poukazujících na kapacitní nedostatky Varianty A v návazné MHD a na prodloužení cestování MHD v celém Brně v důsledku nutného navýšení počtu linek obsluhujících nové nádraží (na úkor intervalů a kapacity linek stávajících).

Současné Vás informujeme, že Statutární město Brno zadalo nedávno studii, která má výše uvedené aspekty prozkoumat a konstatovat, zda je MHD v případě realizace varianty A kapacitně dostačující a jak se to projeví v celkovém fungování systému brněnské MHD. Výsledky (či i průběh) této studie, by měla studie proveditelnosti SŽDC vzít v potaz. Zjištěné údaje je potřebné vyčíslit i finančně, zejména pokud jde o prodloužení celkové cestovní doby vlak + MHD.

Děkujeme za možnost účastnit se porad během zpracování studie.

S pozdravem za OK NvC


Bc. Martin Robeš

Přílohy 1 a 2: Náměty na úpravy řešení ŽUB-B v dalších fázi přípravy

Příloha 1: Nepostradatelné detailní úpravy řešení IKP CE

1. V odb. Brno-Horní Heršpice doplnit spojku pro jízdu z odb. Brno-Vídeňská do koleje 903 směr hl. n. Je nezbytná vždy, když není možné jezdit po střelické spojce k nákladnímu průtahu.
2. V zast. Brno-Štýřice z nástupiště vybudovat schodiště přímo k chodníku v podjezdu a šikmou rampu nahradit výtahy. Stávající návrh podchodu „za roh“ je ideálním místem pro přepadení, vandalismus apod. a cestující tam budou chodit s odporem a strachem. Šikmá rampa je investičně násobně dražší než výtah a neakceptovatelně prodlužuje bezbariérovou přístupovou trasu. V zast. Brno-Komárov výtah navržen je, tedy musí být možné ho navrhnout i v zast. Brno-Štýřice.
3. Most přes ulici Bidláky u zast. Brno-Štýřice navrhnout tak, aby bylo možné přímo pod ním zřídit tramvajové popř. busové zastávky. Nelze si představit, že by v přestupním uzlu příměstských vlaků měli cestující při přestupech na MHD chodit přes křižovatku a na delší vzdálenost, než je nutná délka schodišť z vlakových nástupišť a na ně přímo navazujících přechodů pro chodce.
4. Zřejmě lze z návrhu IKP CE vypustit zastávku Brno-Štýřice na VRT (RS) Vranovice. Vzhledem k závazku ČR vybudovat do roku 2030 VRT (RS) Vranovice nebude tato zastávka využívána po dokončení stavby ŽUB, neboť k němu dojde ve srovnatelné době jako k dokončení VRT (RS).
5. Naopak je nezbytné doplnit nástupiště zast. Brno-Štýřice na střelických kolejích přeložených okolo odstavného nádraží, pokud budou v návrhu varianty B zachovány (viz níže).
6. Rozšířit a přeprojektovat chodníky v křižovatce Hybešova – Nové sady podle přirozenosti chodce chodit v otevřeném směru po nejpřímější spojnici. Návrh projektanta IKP CE absurdně ruší přímý chodník severně od Hybešovy směrem k Nádražní a nahrazuje jej nesmyslným a navíc příliš úzkým chodníkem vedeným oklikou podél oblouku křižovatky.
7. Jižně od křižovatky Hybešova – Nové sady chodník do nynějšího odbočovacího pruhu neposouvat, ale rozšířit (tj. stávající chodník nerušit). Tomu přizpůsobit místo vyústění schodiště z podzemní stanice. U východu ze stanice bude chodit příliš lidí na to, aby stačil úzký chodník.
8. Navržené autobusové nádraží podél budovy Malé Ameriky vypustit a místo něj zřídit 3 nástupní zastávky bus IDS v novém podjezdu prodloužená Husova (směrem od Nádražní do Úzké). Výstupní zastávka bude u tramvajových zastávek v prodloužené Hybešově, autobusy se budou otáčet pravotočivě. V cílovém stavu IDS JMK postačí u hlavního nádraží nejvýše 3 nástupní zastávky, neboť z centra Brna do regionu zůstanou jezdit pouze autobusy 601, 701 a 702, všechny ostatní budou výhledově nahrazeny železnici nebo ukončeny u vlaků mimo Brno. Zbytkové dálkové autobusy nejezdí v závazku veřejné služby a proto zůstanou na ÚAN Zvonařka.
9. Nový podchod v žst. Brno-Židenice prodloužit i na opačnou stranu, tj. napříč celým náspem. Na východní straně je kromě Kauflandu také výstupní zastávka autobusu.

Příloha 2: Významné úpravy návrhu určené k podrobnějšímu prostudování

1. Zvážit prohození kolejí břeclavské tratě a VRT (RS) Vranovice v jejich souběžném úseku a díky tomu vypustit z návrhu dvoukolejnou přeložku střelické tratě okolo ON. To by znamenalo:

- ❖ Břeclavské koleje na místě navržených kolejí VRT (RS) Vranovice, v Horních Heršpicích úrovně odbočující dvoukolejná spojka k zast. Brno-Vídeňská.
- ❖ VRT (RS) Vranovice v jižním zhlaví povrchové skupiny hl. n. zapojena do střelických kolejí dle stávajícího návrhu, VRT (RS) z podzemní skupiny zapojena mezi nyní břeclavské koleje a přes Horní Heršpice na místě nyní navržených břeclavských kolejí.
- ❖ Nákladní průtah od severu zapojen dvoukolejně do žst. Brno-jih. Na jejím jižním zhlaví, mezi přejezdem (budoucím mostem) v Přízřenicích a žst. Modřice, nákladní průtah úrovně zapojen do břeclavské trati, přičemž VRT (RS) Vranovice přes toto místo přejede nadjezdem mezi dvěma krátkými strmými rampami (na VRT (RS) je možný 3x větší sklon než na nákladní trati).
- ❖ V Modřicích břeclavské koleje u stávajícího ostrovního nástupiště. Oplocené koleje VRT (RS) Vranovice mezi nimi a staniční budovou, úrovně nástupiště se zruší. U staniční budovy kolej vlečky uhelných skladů, zapojená do jižního zhlaví žst. Brno-jih, společně s vlečkou Fruta.
- ❖ Jižně od nedávno vybudovaného, již dostatečně širokého podjezdu pod silnicí v Modřicích toto uspořádání umožní nezasahovat do zahrad západně od tratě, jak bylo dosud uvažováno. Odpadá tak hloubený tunel VRT (RS) Vranovice pod těmito zahradami a pod žst. Modřice.
- ❖ Jižně od Modřic VRT (RS) vystoupá do úrovně +1 a v samostatné stopě překročí břeclavskou trať, R52 a další komunikace.

Základní klady a zápory navrženého řešení spočívají ve výsledné úspoře investičních nákladů díky tomu, že úspory převýší náklady na vícepráce:

vícepráce (obsahuje navíc)	úspory (není nutné realizovat)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Spojka mezi odb. Brno-Vídeňská a Brno-Horní Heršpice musí být dvoukolejná. 2. Je nutné protažení nákladního průtahu přes žst. Brno-jih. 3. Je nutná mimoúrovňová rampa VRT (RS) Vranovice přemostňující spojku nákladního průtahu z jižního zhlaví žst. Brno-jih do severního zhlaví žst. Modřice. 4. Je nutná rampa VRT (RS) jižně od Modřic pro překročení břeclavské tratě. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Spojka z odb. Brno-Vídeňská na nákladový průtah postačí jednokolejná, pokračování přeložky střelické tratě okolo ON úplně odpadá. 2. V Modřicích se všech 5 kolejí vejde do stávajícího koridoru mezi zahradami, není nutné budovat hloubený tunel VRT (RS) Vranovice pod zahradami západně od tratě ani pod žst. Modřice.

2. Musela-li být z návrhu varianty B podle IKP CE vypuštěna žst. Brno-Žebětín na VRT (RS), lze do návrhu doplnit odbočku z VRT (RS) do žst. Brno-Kamechy, která dopravně obslouží lidnaté sídliště, umožní obracet končící vlaky z východní Moravy jinde než na drahé podzemní skupině hlavního osobního nádraží a zvýší využitost a tím ekonomickou efektivitu takto využívaného úseku VRT (RS).
3. Je nezbytné prostudovat možnosti eliminace půdorysného překryvu podzemní a povrchové skupiny hl. n. v prostoru Malé Ameriky vyplývající z toho, že jednopodlažní rampa, která je součástí budovy Malé Ameriky, je demontovatelná. Tj. před stavbou podzemní skupiny by se demontovala a po stavbě znovu postavila na stropě podzemní skupiny.

Disponibilní prostor mezi západní hranicí obvodu dráhy a západní stěnou nedemontovatelné části budovy Malé Ameriky má v nejužším místě šířku cca 51 m mezi milánskými stěnami a umožňuje tedy vybudování všech 6 kolejí a nástupišť. Šířky nástupišť by sice byly malé, ale jde převážně o jižní poloviny nástupišť, u nichž budou zastavovat téměř výhradně pouze zdvojené soupravy, což vzhledem k předpokládané skladbě délek vlaků znamená, že tuto část stanice bude používat pouze cca 5 % cestujících.

Důsledkem výše nastíněného řešení je výrazný pokles investičních nákladů a výrazné zjednodušení a zkrácení výstavby, protože by nebylo nutné podtunelování budovy Malé Ameriky, k ní přilehlého historického viaduktu ani demolice a znovupostavení půdorysně se překrývajících částí mostů Hybešova a z Uhelné do uhelného nádraží.

3. Prostudovat možnosti návratu k vylepšenému technickému řešení OK NvC s podzemní skupinou hl. n. upravenou tak, aby měla 6 nástupištních hran a aby se ražená část stanice nacházela západněji, ve tvrdé hornině. Ražené části nástupišť (cca třetina jejich délky) by se nacházely ve třech ražených dvoukolejných tunelech s postranními nástupišti šířky 4,3 m, tj. celková šířka tunelu by byla 17 m, což je jen o 4 m více než je šířka prostého dvoukolejného tunelu.

Rampa z upravené podzemní skupiny k přemostění Svratky by měla sklon cca 35 ‰ (namísto původně navrhovaných 25 ‰), čímž by se vyloučila nutnost zahlubovat ulici Poříčí. Tento sklon je podle vyjádření zástupce výrobce vozidel, která budou pojíždět vysokorychlostní trať (Siemens, Ing. Pohl), možný pro všechny typy užívaných vozidel i v bezprostřední blízkosti nástupišť, kde zastavují všechny vlaky.

Návratem k upravenému řešení OK NvC by bylo možné eliminovat nutnost nákladné výstavby dlouhých hloubených tunelů a ramp pod Svratkou a jižně od ní, bez snížení kapacity ŽUB.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 26402/2014-O26

Ze dne:

Naše zn.: 26402/14-O6

Vyřizuje: Ing. Veliš

Telefon: 9722 44368

E-mail: velis@szdc.cz

Datum: 25. 7. 2014

GŘ SZDC

O 26

Dopracování variant řešení uzlu Brno

K předložené dokumentaci (TES) a vypořádání připomínek k dílčímu odevzdání této studie máme následující stanovisko:

Všeobecně konstatujeme, že připomínky O6 a ostatních odborů GŘ SZDC nejsou uspokojivě vypořádány.

Ve variantě B se nadále předkládá kolejové řešení v prostoru kolejové spojky 47-48 v rozporu s platnou legislativou a je tedy nepřijatelné. Přitom řešení této připomínky má podstatný vliv buď na prostorové řešení celé příslušné části kolejíště nebo na dopravní technologii (nutnost vypuštění dané spojky či přerušení nástupní hrany a vznik dvou krátkých samostatných nástupních hran u kolejí č. 5 a 5a).

Zásadní problematiku zábrzdných vzdáleností vč. připomínek k tomuto parametru nelze vypořádat tvrzením, že „zábrzdná vzdálenost 700 m byla odsouhlasena řídicím výborem pro tuto studii“, zejména s ohledem k úzké vazbě na kapacitu vybraných částí uzlu Brno ve variantě A.

Za nedořešenou nadále považujeme problematiku provázení dlouhých nákladních vlaků přes centrální část železničního uzlu Brno ve variantě A. V prezentaci simulačního modelu se jako vstupní hodnota všech typů nákladních vlaků uvažovala hodnota 550 m, tedy o 190 m kratší než požaduje Nařízení č. 1315/2013. Ve vypořádání připomínek O12 se dokonce uvádí, že je „uvažováno s délkou vlaku 550 m jako průměrnou hodnotou“. Domníváme se, že pro návrh funkční infrastruktury nelze uvažovat s průměrnou hodnotou délky vlaku. Ve studii navržená opatření nepovažujeme za zcela dostatečná, protože s ohledem na typ stavby (prakticky se jedná o novostavbu osobního nádraží) mají spíše charakter nouzového řešení.

Bereme na vědomí výhledový rozsah osobní dopravy včetně zdůvodnění, jakým způsobem se k němu dospělo. Přesto se domníváme, že v rámci další projektové přípravy (studie proveditelnosti) bude nezbytná verifikace výhledového rozsahu osobní dopravy podle výsledků přepravní prognózy. Výhledový rozsah osobní dopravy má zásadní vliv na potřebný rozsah infrastruktury a investiční náklady, což se projevilo zejména ve variantě B.

Pokud se studie již nebude opravovat a doplňovat, navrhuje, aby v posuzovacím protokolu byly specifikovány výše uvedené problémy a další nedořešené připomínky ostatních posuzovatelů jako podklad pro zadání následné studie proveditelnosti.


Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odborů přípravy staveb



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 26402/2014-O26
Ze dne :
Naše zn. (č.j.): 32596 / 2014-O7
Počet listů :
Počet příloh :
Počet listů příloh :
Vyřizuje: Mgr. Petr Pšenička
Telefon: 725 115 888
E-mail: psenickap@szdc.cz
Datum: 25.7.2014

SŽDC, O26
Ing. Marek Binko


Věc: TES Dopracování variant řešení ŽU Brno

Vážený pane řediteli,

k předložené dokumentaci „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, která se týká provozně-technologického řešení, nemá odbor investiční odborné kapacity k relevantnímu posouzení. Odborné posouzení technické správnosti díla je v gesci věcně příslušných odborným složek SŽDC.

Po zapracování všech připomínek si Vás dovoluujeme požádat o zaslání finální verze dokumentu, která bude vstupním podkladem pro zadání „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“.

S poděkováním za spolupráci a pozdravem


Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka Odboru investičního



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 26402/2014-O26

Zde dne: 23.6.2014

Naše zn.: 31794/2014-O12

Vyřizuje: Ing. Jan Louženský; Ing. Krýže, Ph.D.

Telefon: 972 544 542; 972 241 580

Mobil:

E-mail: louzensky@szdc.cz, kryze@szdc.cz

Datum: 24.7.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie (O26)

- Z D E -

„Dopracování variant řešení ŽU Brno“, vyjádření k technicko-ekonomické studii

K předložené technicko-ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

- 1) V rámci odevzdání posledního dílčího plnění této studie jsme připomínkovali uvažovanou délku vlaků nákladní dopravy a nedostatečně dlouhé užitečné délky kolejí č. 1 a 2 v ŽST Brno hl.n. ve variantě A. Do dokumentace byl jako příloha doplněn rozbor řešení situace při zastavení vlaků dlouhých 740 metrů v ŽST Brno hl.n. Změny související s takto dlouhými nákladními vlaky se ale nepromítly do všech částí dokumentace, zejména do části F.1 **Úprava technického řešení varianty A – Řeka, Technická zpráva, 5.2. ŽST Brno hlavní nádraží**, kde je uveden původní text a chybí alespoň odkaz na kapitolu F.2 Podrobné dopravně technologické posouzení varianty A – Řeka, příloha č. 9. Není pravdivé také konstatování uvedené v této kapitole, že: „Standardní délka vlaků nákladní dopravy však je až 650 m, uvažuje se s jejím prodloužením na délku 750 m.“ Dle Nařízení evropského parlamentu a rady EU č. 1315/2013 z 11.12.2013 je zde nutné zajistit možnost provozování vlaků o délce 740 metrů.
V např. i v části **Verifikace dopravně technologické koncepce varianty A – Řeka, 1.3.1. Sestava modelových souprav** pro potřeby výpočtu je pro nákladní vlaky Nex, Rn, Pn stále uváděn stanovený normativ délky jen 550 metrů.
- 2) **Ověření dopravní technologie varianty A simulací provozu (část F.2) a Ověření dopravní technologie varianty B simulací provozu (část E.4)**
 - Kap. 6.1, 2. odstavce: používá se pojem „zatížení“, správně má být „stupeň obsazení“.
 - Kap. 9: v použitých pramenech je uvedena literatura „Railway Traffic & Timetable“. Nejedná se o knihu „Railway Timetable & Traffic“ od stejných autorů?
- 3) **Ověření dopravní technologie varianty A simulací provozu (část F.2)**
 - Kap. 6, Simulace „bez poruch a bez nepravdivostí“: vzhledem k povaze této části nesmí z principu docházet k jakémukoliv nárůstu zpoždění. Na jednání konaném 21.5.2014 bylo zpracovatelem vysvětleno, že zpoždění vznikají v důsledku rozdílných způsobů výpočtu jízdních dob v SW FBS a OpenTrack. Proto z nárůstu zpoždění linky Ex3 nelze (v rámci této kapitoly) vyvozovat doporučení na prověření této linky. Požadujeme tuto kapitolu náležitě upravit.
 - Kap. 8, Závěr: není nám zřejmý význam 2. věty ve 2. odstavci, tj. „Stabilní a trvalý provoz takového systému, ve smyslu například celodenního provozu, však není možné doporučit.“ Žádáme o vysvětlení, resp. o úpravu této věty.
 - Příloha 5: v nákresech jízdních řádů chybí zelená trasa, tj. trasa vlaku podle jízdního řádu.

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 26402/2014-O26

Ze dne: 23.6.2014

Naše zn.: 32479/2014-O13

Vytizuje: Trejtnar Radek, Ing.;

Telefon: 972341194

Mobil: 724 753556

E-mail: trejtnar@szdc.cz

Datum: 25.7.2014

SŽDC, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor strategie

Stanovisko ke konečné verzítechnicko – ekonomické studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“

Připomínky O13 GR SŽDC uplatněné k dílčímu odevzdání 1/2014 nebyly zpracovány. Výsledné řešení je tedy v rozporu s normou ČSN 73 4959 a předpisem SŽDC S3 díl XVI kap. VII. Navrhované řešení přerušení nástupní hrany v místě výhybky není přijatelné. Zpracovatelem bylo konstatováno, že připomínky O13 budou řešeny v následujícím stupni. Dáváme ke zvážení zadavateli studie, zda li je to akceptovatelné.

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 26 402/2014-O26
Zde dne: 23.06.2014
Naše zn.: 32 319/14-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek
Telefon: 972 244 572
Mobil: 725 501 661
E-mail: Jelínek@szdc.cz

Datum: 24.07.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

O26

- zde -

Studie Dopracování variant řešení ŽU Brno

Vyjádření O14

Na základě vašeho dopisu čj. 26 402/2014-O26 zasíláme níže připojené vyjádření k studii „Dopracování variant řešení ŽU Brno“.

Obecné (zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

A. Průvodní a souhrnná technická zpráva, str. 20, bod 4., odst. 1 Studie obecně je dokumentem, který je podkladem pro další přípravu stavby nebo staveb. Druhá věta odstavce „Zpracovatel studie předpokládá, že členům studie je tento návrh v zásadních rysech znám.“ dle našeho názoru do studie nepatří a takovýto přístup lze považovat za chybný, nebyl-li připuštěn v zadání zadavatele studie.

1. Zabezpečovací zařízení (zpracoval: Ing. Jelínek, 972 244 572)

D-003, str. 27, bod 4.1., Nutné úpravy, odr. 2. a 4. V uvedených odrážkách je uvedena zábrzdňá vzdálenost 700 m a zmíněno omezení rychlosti na 100 km/h, což je z technického hlediska bez připomínek. Nicméně na základě zkušeností z projednávání problematiky zábrzdňých vzdáleností v rámci železničního uzlu Praha požadujeme pro jednoznačnost a úplnost ve studii doplnit, že na úsecích se zábrzdňou vzdáleností 700 m nebude funkční subsystém národního vlakového zabezpečovače – resp. takového úseky nebudou vybaveny jeho traťovou (stacionární) částí.

D-002, D-003, body 4.1. a 4.2., Návrhy infrastrukturních úprav na základě hrubého zkoumání pro horizont 2025, 2040. Posouzení uvedených úprav v takovém časovém předstihu a bez situačních schémat (ve smyslu TNŽ 34 2620), která nejsou zpravidla součástí studií, nelze objektivně provést.

E.1-001, str. 65, bod 7.3.3., Návrh technického řešení, odst. 3

F.1-001, str. 58, bod 7.3.2., Návrh technického řešení, odst. 1

Záměr formulovaný textem „Pro obvod železniční stanice Brno hl.n. se uvažuje s nasazením staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo, jehož zařízení bude umístěno vzhledem k rozsáhlosti zabezpečené stanice ve třech objektech, a to v budově PTO na odstavném nádraží, v provozní budově v žst. Brno hl.n. a na zastávce Brno-Židenice. SZZ bude s kolejovými obvody zajišťující přenos kódu VZ.“ doporučujeme detailněji rozpracovat z hlediska profese zabezpečovacího zařízení.

Systém ETCS (min. L2) je zmíněn pouze v souvislosti s rychlými spojeními (VRT). Výstavba ETCS v řešené oblasti však bude muset být řešena bez ohledu na existenci či přípravu VRT. V rámci studie je nutno navrhované řešení z hlediska ETCS popsat a alespoň rámcově navrhnout počet RBC v závislosti na počtu vlaků dle aktuálního konceptu výhledové dopravy.

Pro úplnost by měl být do studie rozpracován uzel Brno z hlediska koncepce dálkového ovládání a v obou variantách je nutno dopracovat zapojení do systému dálkového ovládání, resp. CDP Přerov.

2. Sdělovací zařízení (zpracoval: Ing. Husník, 972 244 421)

Bez připomínek.

3. Elektrotechnika a energetika (zpracoval: Dalešický, 972 244 479)

TNS Černovice je určena pro trvalé napájení dvou kolejí směr Slatina a jedné koleje směr Přerov, včetně napájení žst. Židenice a žst. Maloměřice. Nová TNS Černovice je projektována s jedním transformátorem. O14 doporučuje vybudovat provozní zálohu, ta je dána druhým trakčním transformátorem. (Dalešický)



Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Průběh 2
Dat: dne:	29. 07. 2014	Průběh 1
Č. j.:	36 924/14	Průběh 1

VÁŠ DOPIS ZN:
ZE DNE:

NAŠE ZN: 6232/2014-SSV
VYŘIZUJE: Ing. Hloušek Jan
TEL.: 724 932 338
FAX:
E-MAIL: HloušekJan@szdc.cz
DATUM: 24.07.2014

SŽDC, s.o.
Odbor strategie

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

112322/2014

POČ. LISTŮ:
POČ. PŘÍLOH:
POČ. LISTŮ PŘ.:

Věc: Studie dopracování variant řešení ŽUB – vyjádření.

Dopisem jste nás požádali o vyjádření ke zpracované studii: Dopracování variant řešení ŽUB Brno zpracované společností IKP Consulting Engineers s.r.o. ze dne 12.6.2014.

Předložená studie dopracovává varianty „U řeky“ (var. A) a „Petrov“ (var. B) do stupně porovnatelného ve studii proveditelnosti. Ke zpracování studie byly nově stanoveny výhledové intenzity dopravy v železničním uzlu, ze kterých se následně odvíjelo technické řešení v návaznosti na navrženou dopravní technologii.

Z odhadu nákladů uvedených v závěru studie vyplývá, že náklady varianty U řeky jsou 51 mld. Kč a u varianty Petrov jsou 62 mld. Kč. Přitom ale náklady na RS činí u var. A 48% a u var. B 38% z celkových nákladů.

K jednotlivým variantám sdělujeme následující připomínky:

Varianta U řeky:

- projekt Přestavby ŽUB řešil úpravy kolejí ve směru na Brno-Slatinu pouze po napojení kolejí navazujícího na černovický triangl. Uvažovaný úsek od černovického triangu je předmětem stavby Brno – Přerov, případné změny územního plánu musí předcházet této stavbě.

Varianta Petrov:

- hlavní nádraží je rozděleno na dvě části nadzemní a podzemní, čímž dochází k prodloužení přestupů mezi nimi a snížení komfortu pro cestující (rozdíl výšky až 20m)
- složitost budování RS směrem na Prahu novými tunely pod historickou částí Brna
- dojde k ohrožení ekosystému řeky Svratky budováním trati pode dnem řeky postupem otevřeného výkopu
- přivedením autobusové dopravy dojde ke zhuštění dopravy ve střední části města – bude nutné zpracovat dopravní studii
- problémy s budováním nádraží za provozu a lokalizací náhradní autobusové dopravy v okolí nádraží

Obchodní firma: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Praha 1, Dlážděná 1003/7, PSČ: 110 00

Zápis v obchodním rejstříku: Městský soud v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 70 99 42 34



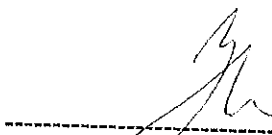
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

- není patrné zda navrhovaný autobusový terminál kapacitně vyhovuje požadavkům objednatelů dopravy
- řešení významně zasahuje do prostoru a okolí OD Tesco a omezí jeho uvažovaný rozvoj, což může vyvolat problémy se získáním vlastnických práv k pozemkům potřebným pro stavbu tohoto řešení
- dojde k potřebě částečné přestavby vybudované 1.části odstavného nádraží. Dojde ke změně ve směrovém uspořádání os odstavných kolejí. Pro dobudování odstavného nádraží nebude možné využít pravomocného územního rozhodnutí pro odstavné nádraží a zpracované dokumentace

Závěr:

Stavební správa nemůže objektivně posoudit správnost navržené dopravní technologie. Varianta U řeky, tak jak uvádí studie, má předpoklady zahájit stavbu v roce 2018 a dobu realizace 4 roky, kdežto varianta Petrov dle časového harmonogramu uvažuje se zahájením v roce 2025 a dobu výstavby 7,5 roku. Všechny aspekty variant však vyhodnotí, včetně ekonomické analýzy, navazující studie proveditelnosti.

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa východ
772 58 Olomouc, Nerudova 1
IČ: 70994234 DIC: CZ70994234
(7)



Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ

Váš dopis zn.: 26402/2014-O26
Ze dne: 23. 06. 2014
Naše zn.: 12386/2014-OŘ BNO-ÚT

Vyřizuje: Ing. Jakub Maršalík
Telefon: +420 972 625 983
Mobil: +420 702 211 871
E-mail: marsalkja@szdc.cz

Datum: 18. 07. 2014

SŽDC, s.o., Generální ředitelství
Odbor strategie
Ing. Jan Šulc
Dlážděná 1003/7
Praha 1
110 00

Dopracování variant řešení ŽU Brno

- souhrnné stanovisko k technicko – ekonomické studii

Oblastní ředitelství Brno preferuje variantu s nejkratší dobou výstavby a co nejmenším omezením provozu a to především s ohledem na současný stav a náročnou údržbu stávajícího brněnského hlavního nádraží, jejíž náročnost postupem let stále narůstá.

Vzhledem ke krátké době nejsme schopni vyčíslit náklady na budoucí údržbu obou variant a tím konstatovat, která varianta je pro nás, z hlediska budoucího správce, výhodnější. Předpokládáme, že náročnost údržby bude u jednotlivých variant rozdílná, preferujeme proto přiklonit se k variantě s menší náročností údržby.

Obě varianty jsou z technického hlediska velmi náročné, jak mostní objekt pro variantu A, tak tunely a vestibul nádraží pro variantu B. V obou variantách požadujeme do ekonomického hodnocení zahrnout náklady na rušení stávajících kolejí, včetně jejich zůstatkových hodnot. Dále upozorňujeme na fakt, že ve variantě B „Petrov“ není řešen nákladní průtah. Je nutné počítat s provedením rekonstrukce celého nákladního průtahu.

Tunely – počet a délku hloubených částí je třeba omezit, hlavně v zastavěném území, na minimum. Vzhledem k délce tunelů je vhodnější nasazení razicích štítů. Tunely pod hladinou Q100 musí být zcela vodotěsné a veškeré vstupy do nich umístěny nad hladinou Q100.

Posun nástupišť v žst. Židenice, který je navržen v obou variantách, se nám jeví finančně náročný a technicky komplikovaný, možná i zbytečný.

S ohledem na současný stav žst. Brno hlavní nádraží preferujeme, z pohledu budoucího správce, variantu realizovatelnou v co nejkratším časovém horizontu.

Z hlediska provádění prací a současného provozování drážní dopravy jsme posoudili dokumentaci podrobněji – viz níže.

Připomínky úseku náměstka pro řízení provozu:

Varianta A - ŘEKA

Z pohledu řízení provozu je tato varianta v mnoha ohledech přijatelnější. Jak je v technicko – ekonomické studii (TES) uvedeno, délka výstavby nebo přemístění hlavního nádraží do zcela nové lokality je přepočítána na 7,5 až 10 let. U výstavby nového nádraží v této variantě předpokládáme v maximální míře zachování rozsahu dopravy přes stávající hlavní nádraží. Výlukové činnosti by svým rozsahem neomezovaly provoz tak, jako je navrženo u varianty B.

Varianta A neobsahuje podrobný harmonogram nebo technické řešení průběhu výstavby jako varianta B – část E. Lze se však domnívat, že nejobtížnější výlukové činnosti by se realizovaly ve druhé polovině výstavby, kdy bude třeba napojit nové hlavní nádraží postupně do všech navazujících tratí, stávajících i nově budovaných (VRT). Pokud by však v této době ještě bylo možné plnohodnotně nebo i

v omezeném rozsahu využívat stávající nádraží, nebyl by dopad výstavby na plynulost a plnění reálného GVD pravděpodobně nijak významný. Ve studii není zapracováno, do jakého okamžiku lze využívat (popřípadě s menším omezením) odstavných nádraží, zejména odstavné A, B a F. Předpokládáme, že v úvodu výstavby bude dostavěno nové odstavné nádraží v lokalitě Brno-Horní Heršpice, čímž by se technologie odstavování a přístavby souprav značně zjednodušila. Když by tomu tak nebylo, vznikl by zřejmě problém kam a jak odstavovat soupravy. Očekáváme, že tyto záležitosti budou ještě řešeny v dalších stupních PD.

Varianta B - PETROV

Obecně můžeme říci, že z pohledu řízení provozu je tato varianta daleko obtížnější na realizaci. Uvažovaná doba výstavby v této variantě je cca 8 let. Po celou tuto dobu by byl v jistém rozsahu omezen provoz na stávajícím nádraží. V TES části E je popsán harmonogram výstavby, který potvrzuje fakt, že omezení dopravy by bylo v každé z fází výstavby. TES popisuje i variantní využití odstavného nádraží pro jízdy vlaků. Tato varianta však s sebou nese obrovské limitující faktory. Ve stávajícím odstavném nádraží neumožňuje ZZ žádné vlakové jízdní cesty (pravděpodobně tak musí dojít k vybudování provizorního ZZ pro zabezpečení jízdy vlaků). Avšak tímto způsobem nejde splnit GVD. Na odstavných nádražích je velký rozsah posunu, který by byl případnou jízdou osobních vlaků téměř zcela znemožněn.

V TES je dále uvedeno, že podstatná část vlaků osobní dopravy bude vedena pouze do okrajových nádraží Brna s tím, že cestující dále využijí MHD. Toto je nepostradatelná podmínka, neboť jakékoliv snížení počtu traťových kolejí z dopraven sousedících se stávajícím hlavním nádražím neumožní provedení potřebného počtu vlaků.

Jak je v TES popsáno, nevyhnutelnou podmínkou k realizaci této varianty je vybudování nebo dobudování odstavného nádraží v první fázi. Přestože bude část vlaků osobní dopravy v průběhu výstavby končit jízdu mimo Brno hl.n., bude nezbytné zajistit komplexní servis a údržbu souprav.

Vlaky dálkové dopravy by zřejmě byly částečně vedeny přes Brno dolní nádraží. Toto nádraží by se dalo využít i pro více vlaků, ale je potřeba rozšířit počet nástupišť.

Celá realizace této varianty by měla velký dopad na rozsah osobní dopravy prakticky v celém Jihomoravském kraji, zejména pak na dopravu v rámci IDS JMK. V dalších stupních PD bude vhodné doplnit všechny limitující faktory, které v průběhu realizace ovlivní rozsah dopravy.

Do obou variant by bylo účelné doplnit, jakým způsobem bude v době realizace organizována jízda nákladních vlaků přes Brno. TES sice sděluje, že budou realizovány odklony, ale vše se nedá řešit odklonem. Otázka je, zda i místní obsluha Mn vlaky CDC bude nějak omezena apod. Nelze opomenout i skutečnost, že naprostá většina zátěže je dnes řazena a zpracovávána v seřadovacím nádraží Brno-Maloměřice náležitostmi CDC. Pokud by byla zátěž odkloněna v nějakém větším rozsahu, bylo by třeba změnit i vlakotvorbu.

Dle dostupných informací je ze strany zadavatele objednávky osobní dopravy nadále vzrůstající trend, doporučujeme tedy počítat s předloženými *naddimenzovanými* návrhy v TES, abychom se vyhnuli případným komplikacím, přestože se k dnešnímu dni mohou jevit jako neopodstatněné.

S pozdravem

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Oblastní ředitelství Brno
Kounicova 26, 611 43 Brno
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
(28)
Ing. Pavel Šprdlík
Ing. Miroslav Konečný
pověřený výkonem funkce
ředitele Oblastního ředitelství Brno

Příloha: