

Z7/36. zasedání Zastupitelstva města Brna
konané dne 27. 2. 2018

Název:

**Stanovisko statutárního města Brna
k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno**

Obsah:

- Důvodová zpráva (str. 2 - 7)
- Dopis náměstka generálního ředitele pro modernizaci dráhy SŽDC, s. o., Ing. Mojmíra Nejezchleba, č. j. 43110/2017-SZDC-O6 (str. 8 - 12)
- Návrh Stanoviska statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (str. 13 - 20)

Návrh usnesení:

Zastupitelstvo města Brna

s c h v a l u j e

Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, které tvoří přílohu č. ... těchto usnesení,

s o u h l a s í

s přípravou memoranda mezi statutárním městem Brnem, Jihomoravským krajem a Ministerstvem dopravy ČR, případně dalšími subjekty, k přípravě a realizaci záměru Severojižního kolejového diametru v návaznosti na řešení přestavby ŽUB, jehož obsahem by byla mj. podpora zpracování studijních a projektových dokumentací záměru, koordinace realizace záměru s výstavbou ŽUB a návrh způsobu financování záměru včetně zapojení uvedených institucí,

p o v ě ř u j e

Ing. Petra Vokřála, primátora města Brna a Mgr. Petra Hladíka, 1. náměstka primátora jednáním s Jihomoravským krajem a Ministerstvem dopravy ČR ve věci přípravy memoranda.

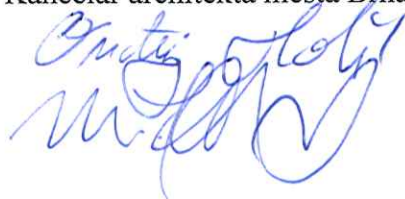
Stanoviska dotčených orgánů:

Rada města Brna projednala materiál na R7/158. schůzi konané dne 20. 2. 2018 a doporučila jej ke schválení.

Zpracováno dne: 20. 2. 2018

Zpracoval:

Kancelář primátora města Brna
Kancelář architekta města Brna, p. o.



Předkládá:

Rada města Brna

Důvodová zpráva

Přestavba železničního uzlu je komplexním projektem rozvoje dopravní infrastruktury, železniční i městské, zlepšení dostupnosti Brna a také rozvoje dosud zanedbaného území v centru města.

Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (dále studie proveditelnosti) zadaná Správou železniční dopravní cesty, s. o., (dále SŽDC) představuje svým rozsahem zpracování a šířkou řešené problematiky koncepční dokument, který přesahuje výrazně oblast železniční infrastruktury a má dopad do ostatních oblastí.

Náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy SŽDC, Ing. Mojmír Nejezchleb, adresoval primátorovi města Brna dopis (č.j. 43110/2017-SZDC-O6, doručen 30. 10. 2017), ve kterém požádal o vydání stanoviska k závěrům studie proveditelnosti. Spolu s tímto dopisem byla Magistrátu města Brna předána dokumentace studie proveditelnosti, která byla obratem distribuována členům Zastupitelstva města Brna. Předaná dokumentace obsahuje vyhrazené části důvěrného charakteru, pro veřejnost je dokumentace studie proveditelnosti k dispozici na stránkách projektu: <https://europointbrno.cz/ke-stazeni/> .

Vedení města následně požádalo SŽDC jako zadavatele studie proveditelnosti o představení zásad zpracování a cílů studie proveditelnosti, o rámcovou informaci o variantách řešení přestavby železničního uzlu Brno a především o představení závěrů studie proveditelnosti členům Zastupitelstva města Brna a zástupcům městských částí. Prezentace studie proveditelnosti, otázek zadavatele studie a dalšího postupu v projednávání studie se konala dne 29. listopadu 2017.

Odborným posouzením studie proveditelnosti a zpracováním návrhu odpovědi na otázky k závěrům studie proveditelnosti byla pověřena Kancelář architekta města Brna, příspěvková organizace.

Ponechání stávajícího stavu ŽUB je jak z hlediska dalšího rozvoje železniční dopravy, tak i z hlediska celkového rozvoje města Brna zcela nežádoucí a nepřijatelné.

Pro zachování srozumitelnosti odpovědí na otázky k závěrům studie proveditelnosti výše i ve stanovisku je text odpovědí vložen do otázek, které jsou odlišeny modrou barvou.

Hlasování v Radě města Brna:

117. Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – RM7/11111
Dotazy členů RMB zodpověděl doc. Ing. arch. Sedláček, ředitel KAM, p. o.,Všetečka + Kolegarová

Bylo hlasováno po delší rozpravě o jednotlivých úpravách přílohy a o jednotlivých částech usnesení samostatně.

Nejprve bylo hlasováno o novém vyjádření k otázce č. 5 ve znění:

„Varianta A objektivně trpí vysokými riziky plynoucími ze zpožděné realizace dopravních staveb, se kterými počítá studie proveditelnosti. Vzhledem k tomu, že město Brno nepočítá s realizací Nové městské třídy ve formě průtahu městem, vzhledem k neakceptovatelnému nárůstu

počtu spojů v přednádražním prostoru a na přilehlých křižovatkách - jak vyplývá ze studie proveditelnosti - a tedy vzhledem k tomu, že čísla o cestovních dobách a přínosech z úspory času budou zcela jistě jiné, než s kterými počítá studie proveditelnosti, nelze v tuto chvíli říci, že je město Brno schopno vlastními silami zajistit dostatečnou obsluhu varianty Řeka v dostatečné kvalitě. Z toho důvodu požaduje město Brno, aby v případě výběru varianty Řeka byl spojenou a nedílnou investicí Severojižní kolejový diametr, který představuje skutečné řešení dopravy v Brně. Bez něj není v současné době možné akceptovat realizaci varianty Řeka.“

Pro tuto úpravu hlasovali 2 členové, nikdo nebyl proti, 8 členů se zdrželo hlasování – tato část nebyla přijata.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
zdržel se	--	zdržel se	pro	zdržel se	zdržel se	zdržel se	pro	zdržela se	zdržel se	zdržel se

Následně bylo hlasováno o doplnění textu v rámci odpovědi na otázku č. 7, ve znění:

„Město Brno preferuje zaústění do samostatné podzemní skupiny v trase Severojižního kolejového diametru (SJKD), tzn. variantu Ac. A to s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD, jako prvku regionální dopravy, který zajistí adekvátní dopravní obslužnost území. Tato dopravní stavba bude spolufinancována ze strany kraje a města.“

Pro tuto úpravu hlasovalo 9 členů, 1 člen byl proti, nikdo se nezdržel hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	pro	proti	pro	pro	pro	pro	pro	pro

Dále bylo hlasováno o novém vyjádření k otázce č. 11, ve znění:

„Varianta s minimálním poloměrem nástupiště 300 m je akceptovatelná, jelikož rozdíl mezi vzdáleností nástupiště od dveří vlaku (nástupního stupínku) je cca 6 cm, což se neprojeví žádným závažným způsobem na ztrátě komfortu cestování a na druhé straně zkracuje docházkové vzdálenosti mezi vlaky a prostředky MHD. Naproti tomu varianta s minimálním poloměrem nástupiště 500 m je pro město akceptovatelná jen v případě, že bude dopracována do podoby nevyžadující posun ulice Úzké a tím vyvolanou demolici budovy Katastrálního úřadu.“

Pro tuto úpravu hlasovali 3 členové, nikdo nebyl proti, 7 členů se zdrželo hlasování – tato část nebyla přijata.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý

zdržel se	--	zdržel se	pro	pro	zdržel se	zdržel se	pro	zdržela se	zdržel se	zdržel se
-----------	----	-----------	-----	-----	-----------	-----------	-----	------------	-----------	-----------

Nato bylo hlasováno o novém vyjádření k otázce č. 13, které zní:

„Zapojení VRT do ŽUB považujeme za zcela nezbytné. Zapojení VRT od Prahy soustavou tunelů považujeme za provozně optimální, protože šetří čas cestujících a odstraňuje úvrat' na vytiženém směru Praha-Vídeň. Úvratové řešení ve variantě A naopak zvyšuje riziku situace, že VRT v budoucnu Brnu vyhne. Významným přínosem tunelového vedení je eliminace dopadů výstavby a provozu VRT na obyvatele. Očekáváme, že otázka zapojení VRT do ŽUB bude znovu prověřena studií proveditelnosti VRT Praha – Brno, která prověří trasování a zohlední námět SMB na umístění podzemní kolejové skupiny bez konfliktu s budovou Malé Ameriky.“

Pro tuto úpravu hlasovali 3 členové, nikdo nebyl proti, 7 členů se zdrželo hlasování – tato část nebyla přijata.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
zdržel se	--	zdržel se	pro	pro	zdržel se	zdržel se	pro	zdržela se	zdržel se	zdržel se

Následně bylo hlasováno o doplnění vyjádření k otázce č. 13, které zní:

„Pro město Brno je nepřijatelné nezapojení VRT do modernizovaného nádraží.“

Schváleno jednomyslně 10 členy.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro

Dále bylo hlasováno o doplnění závěru vyjádření k otázce č. 13, které zní:

„Město Brno doporučuje k realizaci variantu B1b300.“

Pro tento návrh hlasovali 3 členové, nikdo nebyl proti, 7 členů se zdrželo hlasování – tato část nebyla přijata.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
zdržel se	--	zdržel se	pro	pro	zdržel se	zdržel se	pro	zdržela se	zdržel se	zdržel se

Následně došlo k doplnění části Stanoviska týkající se celkového vyhodnocení, ve znění:

„Město Brno doporučuje k realizaci variantu Ac, s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD.“

Pro návrh usnesení hlasovalo 8 členů, 1 byl proti, 1 člen se zdržel hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	zdržel se	proti	pro	pro	pro	pro	pro	pro

Nato bylo hlasováno o doplnění závěru Stanoviska, ve znění:

„Město Brno považuje variantu Ab, B1b za akceptovatelnou.“

Pro tento návrh hlasovali 2 členové, 1 byl proti, 7 členů se zdrželo hlasování – tento návrh nebyl přijat.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
zdržel se	--	zdržel se	pro	zdržel se	zdržel se	zdržel se	pro	zdržela se	proti	zdržel se

Poté bylo hlasováno o dalším doplnění závěru Stanoviska, ve znění:

„Město Brno nedoporučuje variantu Ab, B1b, ale považuje je za akceptovatelné k realizaci.“

Pro tento návrh hlasovalo 7 členů, 1 byl proti, 2 členové se zdrželi hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	zdržel se	proti	pro	pro	pro	pro	pro	zdržel se

Také bylo hlasováno o doplnění závěru Stanoviska, ve znění:

„Město Brno považuje variantu B1b za akceptovatelnou.“

Pro tento návrh hlasovali 3 členové, nikdo nebyl proti, 7 členů se zdrželo hlasování – tento návrh nebyl přijat.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
zdržel se	--	zdržel se	pro	pro	zdržel se	zdržel se	pro	zdržela se	zdržel se	zdržel se

Nato bylo hlasováno o vypuštění závěru Stanoviska, ve znění:

„S ohledem na vysoké riziko nemožnosti realizace považuje město Brno také za neakceptovatelnou variantu B se všemi podvariantami.“

Pro tento návrh hlasovalo 9 členů, nikdo nebyl proti, 1 člen se zdržel hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	zdržel se

Také bylo hlasováno o vypuštění části Stanoviska ve znění:

„Město Brno sdílí obavu z rizik zapojení VRT od Prahy soustavou tunelů pod centrální částí města, toto navržené řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu ve variantě B proto považuje město Brno za stěží realizovatelné.“

Pro vypuštění této části hlasovali 3 členové, 4 byli proti, 3 členové se zdrželi hlasování – tento návrh nebyl přijat.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
proti	--	proti	pro	pro	zdržel se	zdržel se	pro	proti	proti	zdržel se

Následně bylo hlasováno o jednotlivých částech usnesení samostatně.

1. RMB bere na vědomí dopis náměstka generálního ředitele pro modernizaci dráhy SZDC, s. o., Ing. Mojmíra Nejezchleba, č. j. 43110/2017-SZDC-O6.

Schváleno jednomyslně 10 členy.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro	pro

2. RMB doporučuje Zastupitelstvu města Brna schválit Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno.

Pro návrh usnesení hlasovalo 8 členů, 2 členové byli proti, nikdo se nezdržel hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	proti	proti	pro	pro	pro	pro	pro	pro

3. RMB doporučuje Zastupitelstvu města Brna souhlasit s přípravou memoranda mezi statutárním městem Brnem, Jihomoravským krajem a Ministerstvem dopravy ČR, případně dalšími subjekty, k přípravě a realizaci záměru Severojižního kolejového diametru v návaznosti na řešení přestavby ŽUB, jehož obsahem by byla mj. podpora zpracování studijních a projektových dokumentací záměru, koordinace realizace záměru s výstavbou ŽUB a návrh způsobu financování záměru včetně zapojení uvedených institucí.

Pro návrh usnesení hlasovalo 9 členů, nikdo nebyl proti, 1 člen se zdržel hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	pro	zdržel se	pro	pro	pro	pro	pro	pro

4. RMB doporučuje Zastupitelstvu města Brna pověřit Ing. Petra Vokřála, primátora města Brna a Mgr. Petra Hladíka, 1. náměstka primátora jednáním s Jihomoravským krajem a Ministerstvem dopravy ČR ve věci přípravy memoranda.

Pro návrh usnesení hlasovalo 9 členů, nikdo nebyl proti, 1 člen se zdržel hlasování.

Ing. Vokřál	Mgr. Hladík	R. Mrázek	Bc. Hollan	Mgr. Ander	Ing. Kacer	M. Janíček	Bc. Kolářný	JUDr. Rusňáková	Ing. Staněk	Mgr. Suchý
pro	--	pro	pro	zdržel se	pro	pro	pro	pro	pro	pro



Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek generálního
ředitele pro modernizaci dráhy

čj. 43110/2017-SZDC-O6

Praha 30. října 2017

Vážený pane primátore,

dovoluji se na Vás obrátit se žádostí o vydání stanoviska k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno. Ve svém dopise čj. 36115/2017-SZDC-O6 ze dne 5. 9. 2017 jsem Vás seznámil se základními informacemi o předmětné studii proveditelnosti, o aktuálním stavu jejího zpracování, o způsobu jejího zpracování a projednání a o předpokládaném dalším postupu po jejím dokončení. Zároveň jsem Vás požádal o Vaše vyjádření k naplnění zadání pro zpracování studie proveditelnosti.

V úvodu tohoto dopisu bych Vás rád informoval o tom, že Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (dále SP ŽUB) již byla dokončena a její výsledná dokumentace byla ze strany zhotovitele předána zadavateli, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s.o. Hlavním účelem a cílem zpracované SP ŽUB bylo poskytnout odborným a politickým orgánům státní správy a samosprávy podklad, dle kterého bude možné rozhodnout o cílové koncepci řešení přestavby železničního uzlu Brno (dále ŽUB) a o dalších krocích a podmínkách návazné projektové přípravy a realizace projektu. Konkrétně pak SP ŽUB hodnotí dosavadní vývoj a aktuální stav přípravy a realizace projektu, dále vyhodnocuje aktuální koncepční, technické a další požadavky na řešení projektu spolu s vyhodnocením aktuálních problémů v železniční dopravě v dotčeném území. Na základě těchto vyhodnocení byly definovány konkrétní cíle projektu a následně navrženy konkrétní možnosti řešení projektu, tyto návrhy byly následně posouzeny a vyhodnoceny z hlediska dosažení očekávaných cílů i z hlediska posouzení dalších významných hodnotících kritérií. Na závěr jsou vysloveny zásadní závěry a doporučení, po jejichž vyhodnocení bude možné učinit konsenzus nad vhodným řešením přestavby ŽUB a definovat nezbytné následné kroky v projektové přípravě a realizaci.

Správa železniční dopravní cesty, s. o., zajišťuje nejen proces zpracování samotné studie proveditelnosti, ale rovněž i navazující proces jejího vyhodnocení a tvorby podkladů pro projednávání studie proveditelnosti v Centrální komisi Ministerstva dopravy (dále CK MD). Tento proces bývá završen vyhotovením posuzovacího protokolu, který je, spolu se samotnou dokumentací studie a případně dalšími dokumenty, podkladem pro závěrečné projednání v CK MD. Součástí tohoto procesu je rovněž i získání vyjádření dotčených institucí k výsledkům studie proveditelnosti, jejichž působnosti se řešená studie proveditelnosti dotýká. V případě SP ŽUB jsou se žádostí o vyjádření osloveny Ministerstvo dopravy, Jihomoravský kraj, statutární město Brno, Státní fond dopravní infrastruktury, JASPERS a interně i Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Vyjádření k výsledkům SP ŽUB by se mělo vázat na konkrétní zjištěné závěry a doporučení. V tomto ohledu byly dle závěrů a doporučení SP ŽUB definovány dotazy, na něž je nezbytné odpovědět, aby bylo možné sestavit výsledné doporučení pro CK MD. Tyto dotazy mají za cíl zjistit postoj k dílčím otázkám týkajících se řešení ŽUB a následně k celkové preferenci konkrétní varianty či variant vhodných k realizaci. Konkrétní otázky k Vašemu vyjádření jsou uvedeny v následujících bodech, včetně úvodního kontextu ve formě citace ze závěrů SP ŽUB. Jednotlivé otázky jsou uvedeny samostatně jako obecné a samostatně vázané na konkrétní variantu ŽUB.



Seznam otázek k vyjádření k závěrům a doporučením SP ŽUB

Otázky týkající se obecně řešení přestavby ŽUB:

1. *„Navržené projektové varianty plní většinu stanovených cílů a požadavků společnosti na funkční systém železniční dopravy s dobrou úrovní ekonomické efektivity a přijatelnou rizikovostí. Je proto nežádoucí ponechání stávajícího stavu a rezignace na přestavbu železničního uzlu Brno.“*

Souhlasíte s tímto závěrem a nedoporučujete ponechání stávající koncepce ŽUB jako výsledné řešení?

2. *„Velkým rizikem ovlivňujícím budoucí realizaci projektu je nedostatečná politická podpora projektu, nesouhlas veřejnosti s řešením projektu a změna odborných, politických a společenských požadavků na projekt. Je proto naprosto nezbytné vedení kultivované diskuze nad výběrem výsledného řešení projektu mezi odbornými a politickými institucemi a veřejností. Výsledná koncepce přestavby ŽUB by měla být potvrzena kladným stanoviskem hodnocení SEA a dohodou o spolupráci na přípravě a realizaci projektu.“*

Jaké doporučujete postupy a opatření, které povedou k zajištění dostatečné politické podpory a podpory veřejnosti realizovat přestavbu ŽUB?

3. *„Sporným přínosem spojeným s přestavbou železničního uzlu Brno je realizace některých nových železničních zastávek a zavedení některých železničních linek. V tomto ohledu je nutné důkladně zvážit smysluplnost a efektivitu realizace železniční zastávky na Letišti Tuřany a zavedení regionální železniční linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice z hlediska jejího přepravního vytížení a výrazného dopadu do stability železničního provozu. V jednotlivých variantách se liší přepravní význam jednotlivých železničních zastávek, proto je nutné dle konkrétních přepravních a územních specifik jednotlivých variant zvážit smysluplnost a efektivitu jejich realizace. Toto se týká zejména železničních zastávek Brno-Vídeňská, Brno-Černovická Terasa, Brno-Černovice, Brno-Komárov a Brno-Štýřice.“*

Považujete zavedení linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice za smysluplné? Považujete realizaci železniční zastávky na Letišti Tuřany za smysluplné? Které ostatní navrhované nové železniční zastávky považujete za smysluplné?

4. *„Všechny železniční stanice a zastávky je nutné v navazující projektové přípravě podrobně řešit tak, aby z hlediska jejich prostorového uspořádání, dimenzování prostor pro cestující a dostupnosti služeb pro cestující výsledná podrobná řešení odpovídala přepravnímu významu daného předpokládaným denním obratem cestujících.“*

Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování konkrétních podrobných řešení železničních stanic a zastávek?



Správa železniční dopravní cesty

Otázky týkající se řešení přestavby ŽUB ve variantě A

5. „V případě varianty A jsou jejími největšími riziky nedokončení včasné realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a neuvedení těchto staveb včas do provozu, zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury a nezajištění investování pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna a městských firem.“

Jaké navrhuje postupy a opatření pro eliminaci těchto rizik v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

6. „V případě varianty A je rovněž potřeba důkladně zvážit konkrétní provozní uspořádání kolejíště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem. Při výběru výsledného uspořádání kolejíště je nutné zohlednit výsledky hodnocení stability železničního provozu. V navazujících stupních projektové přípravy je nutné zvážit dílčí úpravy podrobného kolejového řešení s potenciálem zvýšení stability železničního provozu.“

Jaké preferujete řešení uspořádání kolejíště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB? Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování jeho konkrétního podrobného kolejového řešení?

7. „V případě varianty A je dále potřeba důkladně zvážit konkrétní způsob řešení zapojení trati od Chrlic, kdy je nutné vzít v úvahu riziko potenciálního střetu s památkově chráněnými objekty Masné Burzy v případě zapojení tratí do severní části kolejíště hlavního nádraží a výši investičních nákladů v případě zapojení trati do samostatné podzemní stanice.“

Jaké preferujete řešení zapojení železniční trati od Chrlic do hlavního nádraží v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Otázky týkající se řešení přestavby ŽUB ve variantě B

8. „V případě varianty B jsou jejími největšími riziky dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení, požadavky na vyšší propustnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu, nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací, politizace věcných a odborných otázek. Tato rizika jsou dána tím, že varianta B byla dosud zpracována pouze v podrobnosti studie. Při výběru výsledného řešení ŽUB a při jeho následném rozpracování v podrobnějších dokumentacích, včetně pořízení nového územního plánu Brna hrozí rozporování celkového řešení, či jeho jednotlivých částí. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna.“

Jaké navrhuje postupy a opatření pro eliminaci těchto rizik v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

9. „V případě varianty B je nutné zvážit nákladovost, přepravní opodstatněnost a ekonomickou efektivitu zapojení trati od Veselí nad Moravou novou tratí přes oblast letiště Tuřany. Toto řešení je výrazně nákladnější a přepravně méně výhodné oproti řešením se zapojením této trati přes oblast Černovické Terasy, což se projevuje výrazně nižší dosahovanou ekonomickou efektivitou.“

Považujete za smysluplné realizovat zapojení tratě od Veselí nad Moravou do železničního uzlu přes oblast Letiště Tuřany v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

10. „V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní způsob zapojení trati od Přerova a Veselí nad Moravou, přičemž je nutné vzít v úvahu klady a záporny jednotlivých řešení z hlediska investiční náročnosti, dopadů do území a na životní prostředí, spolehlivosti železničního provozu a dosahovaných přepravních a dopravních parametrů.“

Jaké řešení zapojení trati od Přerova a od Veselí nad Moravou do železničního uzlu Brno doporučujete, a jaké nedoporučujete, v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

11. „V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní směrové parametry kolejiště hlavního nádraží. V tomto ohledu je nutné zohlednit výši investičních nákladů, dopady do území a rizika spojená s bezpečností a spolehlivostí železničního provozu a rizika spojená s bezpečností a komfortem cestujících při nástupu a výstupu z železničních souprav a při jejich pohybu na nástupišťích.“

Jaké řešení hlavního nádraží preferujete v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

12. „V případě varianty B je nutné v navazujících projektových stupních podrobně stanovit podmínky pro řešení vazby nového hlavního nádraží na okolí a dle těchto podmínek nalézt vhodné funkční a proveditelné řešení. Pozornost je v tomto ohledu nutné věnovat zejména dopadům na okolní dopravní infrastrukturu pozemních komunikací, tramvajových a trolejbusových tratí, autobusového nádraží a zastávek, pěších a cyklistických tras. Dále dopadům do technické infrastruktury, památkově chráněných objektů, ostatních pozemních objektů a podobně.“

Jaké navrhujete navazující postupy pro zpracování konkrétních podrobných řešení návazné dopravní a technické infrastruktury v lokalitě hlavního nádraží v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

13. „V případě varianty B je nutné prověřit jiné možnosti řešení zapojení vysokorychlostních tratí. Uvažované řešení ve studii proveditelnosti se ukázalo jako investičně a technicky velmi náročné a rizikové. V budoucnu tak hrozí, že by nebylo možné zapojit vysokorychlostní tratě do železničního uzlu Brno. Je proto nutné technicky, územně a provozně prověřit jiné alternativy



Správa železniční dopravní cesty

zapojení vysokorychlostních tratí a následně zvážit jejich výhodnost v porovnání s řešením uvažovaným ve studii proveditelnosti.“

Považujete navržené řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu ve variantě B jako smysluplné? Jaké navrhuje alternativní řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu Brno v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Vyhodnocením odpovědi na výše uvedené otázky lze následně definovat skupinu variant vhodných k realizaci a také skupinu variant k realizaci zcela nevhodných. Vhodné varianty by měly být následně zváženy z dalších důležitých hledisek, a to: financování investice a finanční udržitelnosti v provozní fázi projektu, časového horizontu zahájení realizace, pozitivních i negativních vlivů na okolní území (územní prostupnosti tělesem dráhy), celkové ekonomické efektivity, potenciální rizikovitosti a podobně.

Dovolují si Vás proto požádat o celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB a o sdělení:

- **Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?**
- **Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?**
- **Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?**

Vaše odpovědi budou následně použity jako podklad pro jednání Řídicího výboru železničního uzlu Brno (dále ŘV ŽUB), který projedná všechny obdržené odpovědi jednotlivých institucí k výše uvedeným dotazům. Následně bude ze strany ŘV ŽUB vydáno doporučení pro rozhodnutí o výsledné koncepci řešení ŽUB a pro stanovení navazujícího postupu projektové přípravy a realizace.

Vážený pane náměstků, s ohledem na předpokládaný harmonogram vyhodnocení výsledků SP ŽUB, si Vás dovoluji požádat o **zaslání Vaší odpovědi do 31. 1. 2018**. Věřím, že je Vám tímto poskytnut dostatečný časový prostor pro zodpovědné a podrobné vyhodnocení studie proveditelnosti a sestavení odpovědi na výše uvedené dotazy. O dalším postupu vyhodnocení odpovědi na zaslání dotazy Vás budu v dostatečném předstihu informovat.

V příloze tohoto dopisu Vám posílám dokument „Souhrnné vyhodnocení projektu“, v němž naleznete výtah základních informací z podrobné dokumentace SP ŽUB. Podrobná dokumentace SP ŽUB byla předána osobně na Váš úřad pracovníky Správy železniční dopravní cesty, s. o.

S pozdravem

Vážený pan
Ing. Petr Vokřál
Primátor statutárního města Brna
Dominikánské náměstí 1
601 67 Brno

STANOVISKO STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA

K ZÁVĚRŮM STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Stanovisko statutárního města Brna (dále jen město Brno) sestává z odpovědí na otázky položené náměstkem generálního ředitele pro modernizaci dráhy Správy železniční dopravní cesty, s. o., Ing. Mojmírem Nejezchlebem v dopise č.j. 43110/2017-SZDC-O6 ze dne 30. října 2017, který byl adresován primátorovi města Brna.

Pro zachování srozumitelnosti odpovědí na otázky k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno ve stanovisku je text odpovědí vložen do otázek, které jsou odlišeny modrou barvou.

Otázky týkající se obecně řešení přestavby ŽUB

1. „Navržené projektové varianty plní většinu stanovených cílů a požadavků společnosti na funkční systém železniční dopravy s dobrou úrovní ekonomické efektivity a přijatelnou rizikovostí. Je proto nežádoucí ponechání stávajícího stavu a rezignace na přestavbu železničního uzlu Brno.“

Souhlasíte s tímto závěrem a nedoporučujete ponechání stávající koncepce ŽUB jako výsledné řešení?

Město Brno souhlasí s tím, že ponechání stávajícího stavu ŽUB je jak z hlediska dalšího rozvoje železniční dopravy, tak i z hlediska celkového rozvoje města Brna zcela nežádoucí a nepřijatelné.

2. „Velkým rizikem ovlivňujícím budoucí realizaci projektu je nedostatečná politická podpora projektu, nesouhlas veřejnosti s řešením projektu a změna odborných, politických a společenských požadavků na projekt. Je proto naprosto nezbytné vedení kultivované diskuze nad výběrem výsledného řešení projektu mezi odbornými a politickými institucemi a veřejností. Výsledná koncepce přestavby ŽUB by měla být potvrzena kladným stanoviskem hodnocení SEA a dohodou o spolupráci na přípravě a realizaci projektu.“

Jaké doporučujete postupy a opatření, které povedou k zajištění dostatečné politické podpory a podpory veřejnosti realizovat přestavbu ŽUB?

Projekt ŽUB má rozhodující vliv na budoucí rozvoj města Brna. Má významné dopady i na rozvoj Jihomoravského kraje a České republiky. Je tedy třeba docílit dohody všech zainteresovaných stran – Ministerstva dopravy, SZDC, Jihomoravského kraje, města Brna, městských částí, odborné veřejnosti, aktivní a široké veřejnosti.

Jako první krok k zajištění politické podpory a podpory veřejnosti pro realizaci přestavby ŽUB město Brno navrhuje deklaraci společného zájmu samospráv města Brna a Jihomoravského kraje v podobě memoranda. To by bylo jednoznačným vyjádřením společné vůle k realizaci projektu, včetně požadavku na kontinuitu spolupráce. Podobným aktem může být usnesení Vlády ČR k realizaci projektu.

Deklarace by obsahovala:

- dostatečnost/kompletnost SP ŽUB
- nutnost přestavby ŽUB
- potřebu dosažitelnosti/realizovatelnosti řešení
- dohodu o spolupráci a koordinaci
- zájem na rozvoji celého území, nikoli jen železniční a městské infrastruktury potřebné pro nádraží
- strategickou roli napojení ŽUB na VRT

Dalším krokem je seznámit odbornou, aktivní a širokou veřejnost s klíčovými body SP ŽUB – a to prostřednictvím tištěných publikací, sociálních sítí, médií, přednášek, kulatých stolů, výstavy, informačního centra a setkání s občany v místě bydliště.

Cílem této informační kampaně je nejen seznámit co nejvíce Brňanů s obsahem SP ŽUB, ale současně informovat a vysvětlit důvody rozhodnutí o poloze nádraží. Toto je rozhodující pro nalezení shody v rámci Brna, která je pro další postup v realizaci ŽUB rozhodující.

3. „Sporným přínosem spojeným s přestavbou železničního uzlu Brno je realizace některých nových železničních zastávek a zavedení některých železničních linek. V tomto ohledu je nutné důkladně zvážit smysluplnost a efektivitu realizace železniční zastávky na Letišti Tuřany a zavedení regionální železniční linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice z hlediska jejího přepravního vytížení a výrazného dopadu do stability železničního provozu. V jednotlivých variantách se liší přepravní význam jednotlivých železničních zastávek, proto je nutné dle konkrétních přepravních a územních specifik jednotlivých variant zvážit smysluplnost a efektivitu jejich realizace. Toto se týká zejména železničních zastávek Brno-Videňská, Brno-Černovická Terasa, Brno-Černovice, Brno-Komárov a Brno-Štýřice.“

Považujete zavedení linky S37 v trase Brno-Královo Pole – Šlapanice za smysluplné?

Linka S37 je pro stavební uspořádání ŽUB zcela okrajová a není nutné ji v této fázi posuzovat.

Provozování linky S37 považuje město Brno za otázku konkrétní organizace dopravy v konkrétním časovém období, která nemá přímý vliv na stavební uspořádání ŽUB, a tudíž v této fázi není třeba tuto věc rozhodnout.

Považujete realizaci železniční zastávky na Letišti Tuřany za smysluplné?

Ano, v případě rozvoje letiště Tuřany město Brno považuje zastávku u letiště za smysluplnou.

Železniční zastávka Letiště Tuřany je strategickým záměrem pro zkvalitnění dostupnosti města Brna a regionu leteckou dopravou i pro zkvalitnění vazeb mezi jednotlivými druhy veřejné dopravy. Zastávka by mohla být efektivní v případě návaznosti letecké dopravy na VRT – přinesla by zvýšení spádovosti brněnského letiště na oblast Prahy a Vídně, např. z důvodu vyčerpání maximální kapacity letišť v Ruzyni nebo Schwechatu. Z tohoto důvodu město Brno považuje za smysluplné takové uspořádání trati, které by v budoucnu umožnilo zřízení zastávky letiště, a to v délce pro VR soupravy.

Které ostatní navrhované nové železniční zastávky považujete za smysluplné?

Město Brno považuje všechny ostatní zastávky za smysluplné.

Ostatní jmenované zastávky (Vídeňská, Černovická Terasa, Černovice, Komárov (jen varianty B) a Štýřice (jen varianty B) město Brno považuje za smysluplné. Mezizastávková vzdálenost nebude při jejich realizaci mimořádně nízká (např. ve srovnání s Adamovem, Blanskem či Tišnovem); přepravní prognóza je na úrovni obratu, např. ve stanici Modřice; všechny jmenované zastávky mají potenciál napojení na MHD. Využitelné mohou být i při výlukách a mimořádnostech – i z toho důvodu město Brno doporučuje délku nástupních hran použitelnou i pro vlaky dálkové dopravy.

4. „Všechny železniční stanice a zastávky je nutné v navazující projektové přípravě podrobně řešit tak, aby z hlediska jejich prostorového uspořádání, dimenzování prostor pro cestující a dostupnosti služeb pro cestující výsledná podrobná řešení odpovídala přepravnímu významu daného předpokládaným denním obratem cestujících.“

Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování konkrétních podrobných řešení železničních stanic a zastávek?

Architektonické, urbanistické a dopravní řešení jednotlivých zastávek a stanic včetně přednádražního prostoru bude zadáno ve spolupráci SZDC a města Brna, a to co nejdříve po rozhodnutí o výběru varianty ŽUB.

Město již v současné době aktivně spolupracuje s investorem železničních zastávek (SZDC) na koordinaci konkrétního návrhu (např. u nádraží Brno-Královo Pole); v budoucnu by bylo třeba tuto spolupráci posílit a zkvalitnit, s vysokou pravděpodobností i založením samostatného odborného subjektu města, či pracovní skupiny pro výstavbu ŽUB. Současně by měla být ze strany města Brna prověřena dopravní a technická infrastruktura v navazujících územích, zejména MHD (VHD), individuální automobilová doprava, vazba na parkování (P+R, K+R, cyklodoprava, B+R). V částech řešení, které neodpovídají ÚPmB, bude zahájen proces změny územního plánu.

Otázky týkající se řešení přestavby ŽUB ve variantě A

5. „V případě varianty A jsou jejími největšími riziky nedokončení včasné realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a neuvedení těchto staveb včas do provozu, zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury a

nezajištění investování pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna a městských firem.“

Jaké navrhuje postupy a opatření pro eliminaci těchto rizik v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno bude realizovat projekty dílčích úprav dopravní infrastruktury v MHD mimo vlastní území dotčené přestavbou ŽUB ve všech variantách. Město Brno má standardní postupy a nástroje pro zabezpečení přípravy a realizace investičních záměrů, tedy i dopravních staveb. Řízení těchto projektů je zabezpečeno Odborem investičním MMB případně společnostmi s majetkovou účastí města (zde konkrétně Dopravní podnik města Brna a. s., Brněnské komunikace a. s.).

Pro městskou infrastrukturu ve vlastním území dotčeném přestavbou ŽUB je její projektová příprava a realizace zřejmá – městská infrastruktura byla připravována v koordinaci s železniční infrastrukturou ve stupni dokumentace pro územní rozhodnutí, město Brno (zastoupené na základě mandátní smlouvy spol. Brněnské komunikace a. s.) je spolu se SŽDC žadatelem o vydání územního rozhodnutí.

Závazek na realizaci těchto staveb vyplývá z dříve uzavřené smlouvy o spolupráci na realizaci projektu přestavby ŽUB. Po výběru varianty lze předpokládat aktualizaci smluvního vztahu mezi subjekty a stanovení další formy spolupráce, např. společného grémia řízení projektu, pracovních skupin apod.

6. „V případě varianty A je rovněž potřeba důkladně zvážit konkrétní provozní uspořádání kolejíště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem. Při výběru výsledného uspořádání kolejíště je nutné zohlednit výsledky hodnocení stability železničního provozu. V navazujících stupních projektové přípravy je nutné zvážit dílčí úpravy podrobného kolejového řešení s potenciálem zvýšení stability železničního provozu.“

Jaké preferujete řešení uspořádání kolejíště průtahu průjezdné osobní a tranzitní nákladní dopravy železničním uzlem v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB? Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování jeho konkrétního podrobného kolejového řešení?

Město Brno preferuje uspořádání kolejíště s co nejvyšší propustností. Zvýšení kapacity ŽUB je jedním z hlavních cílů modernizace ŽUB, snížení propustnosti, např. pro nákladní dopravu, proto město považuje za zcela nepřijatelné.

Dále město Brno preferuje řešení co nejvíce flexibilní ve smyslu možnosti v budoucnu upravit organizaci dopravy dle měnících se potřeb.

Navržené kolejové řešení musí být prověřeno simulací provozu – jako velmi vhodné se jeví prověřit více různých variant uspořádání kolejíště než jen jednu pro traťové a jednu pro směrové uspořádání.

7. „V případě varianty A je dále potřeba důkladně zvážit konkrétní způsob řešení zapojení trati od Chrlic, kdy je nutné vzít v úvahu riziko potenciálního střetu s památkově chráněnými objekty Masné Burzy v případě zapojení trati do severní části kolejiště hlavního nádraží a vyšší investičních nákladů v případě zapojení trati do samostatné podzemní stanice.“

Jaké preferujete řešení zapojení železniční trati od Chrlic do hlavního nádraží v případě výběru varianty A jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno preferuje zaústění do samostatné podzemní skupiny v trase Severojižního kolejového diametru (SJKD), tzn. variantu Ac. A to s podmínkou, že bude zahájena příprava realizace SJKD, jako prvku regionální dopravy, který zajistí adekvátní dopravní obslužnost území. Tato dopravní stavba bude spolufinancována ze strany kraje a města. Zapojení obloukem v prostoru bývalých jatek a Masné burzy by v případě realizace SJKD bylo zmařenou investicí, která by navíc nevratně narušila památkově chráněné objekty.

V případě, že by nebylo akceptováno zapojení tratě od Chrlic v trase případného SJKD, město doporučuje v dalším stupni dokumentace prověřit zaústění do jižního zhlaví nádraží u řeky s využitím stávajícího koridoru Komárovem.

Otázky týkající se řešení přestavby ŽUB ve variantě B

8. „V případě varianty B jsou jejími největšími riziky dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení, požadavky na vyšší prostupnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu, nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací, politizace věcných a odborných otázek. Tato rizika jsou dána tím, že varianta B byla dosud zpracována pouze v podrobnosti studie. Při výběru výsledného řešení ŽUB a při jeho následném rozpracování v podrobnějších dokumentacích, včetně pořízení nového územního plánu Brna hrozí rozporování celkového řešení, či jeho jednotlivých částí. Pro dosažení úspěšné realizace této varianty je nutné tato rizika eliminovat vhodnými opatřeními na straně statutárního města Brna.“

Jaké navrhuje postupy a opatření pro eliminaci těchto rizik v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Otázka č. 8 přímo souvisí s otázkou č. 12, na kterou město Brno v podrobnostech odkazuje.

S ohledem na dlouhodobost projektu by bylo pro dílčí eliminaci rizik spojených s prosazením a projednáním potřebné dokumentace (prověřovací územní studie, nový územní plán, územní rozhodnutí a stavební povolení) jistě vhodné zajištění kontinuity přípravy vybrané koncepce. Vzhledem k přesahu přípravy do více funkčních období samosprávy města, ovšem město může obtížně takový závazek do důsledku garantovat.

V obecné rovině by bylo možné postupovat prostřednictvím memorand (dlouhodobých závazků), jak je popsáno v bodě 2. Ve vztahu k veřejnosti by byla nutná informační a facilitační činnost.

9. „V případě varianty B je nutné zvážit nákladovost, přepravní opodstatněnost a ekonomickou efektivitu zapojení trati od Veselí nad Moravou novou tratí přes oblast letiště Tuřany. Toto řešení je výrazně nákladnější a přepravně méně výhodné oproti řešením se zapojením této trati přes oblast Černovické Terasy, což se projevuje výrazně nižší dosahovanou ekonomickou efektivitou.“

Považujete za smysluplné realizovat zapojení tratě od Veselí nad Moravou do železničního uzlu přes oblast Letiště Tuřany v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

V případě výběru varianty B město Brno nepovažuje za smysluplné zapojení tratě od Veselí nad Moravou přes letiště Tuřany. Efektivnější, a tudíž smysluplné, je zapojení tratě od Veselí nad Moravou stávající trasou podél ulice Ostravské.

10. „V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní způsob zapojení tratí od Přerova a Veselí nad Moravou, přičemž je nutné vzít v úvahu klady a zápory jednotlivých řešení z hlediska investiční náročnosti, dopadů do území a na životní prostředí, spolehlivosti železničního provozu a dosahovaných přepravních a dopravních parametrů.“

Jaké řešení zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou do železničního uzlu Brno doporučujete, a jaké nedoporučujete, v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno za urbanisticky zcela nepřijatelné považuje zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou obloukem v prostoru tzv. Jižního centra, tzn. dle varianty B1c. Z ostatních variant město Brno preferuje, s ohledem na investiční náklady, cestovní dobu a napojení na MHD variantu B1b.

11. „V případě varianty B je nutné zvážit konkrétní směrové parametry kolejiště hlavního nádraží. V tomto ohledu je nutné zohlednit výši investičních nákladů, dopady do území a rizika spojená s bezpečností a spolehlivostí železničního provozu a rizika spojená s bezpečností a komfortem cestujících při nástupu a výstupu z železničních souprav a při jejich pohybu na nástupištích.“

Jaké řešení hlavního nádraží preferujete v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno preferuje variantu s minimálním poloměrem nástupišť 500 m.

Tato varianta odpovídá modernímu nádraží stavěnému ve 21. století, které splňuje požadavky na plynulý, bezpečný a přehledný pohyb cestujících, včetně všech skupin definovaných legislativou, tedy i cestujících se sníženou schopností orientace a pohybu, cestujících s kočárky, s jízdními koly apod.

12. „V případě varianty B je nutné v navazujících projektových stupních podrobně stanovit podmínky pro řešení vazby nového hlavního nádraží na okolí a dle těchto podmínek nalézt vhodné funkční a proveditelné řešení. Pozornost je v tomto ohledu nutné věnovat zejména dopadům na okolní dopravní infrastrukturu pozemních komunikací, tramvajových a trolejbusových tratí, autobusového nádraží a zastávek, pěších a cyklistických tras. Dále dopadům do technické infrastruktury, památkově chráněných objektů, ostatních pozemních objektů a podobně.“

Jaké navrhuje navazující postupy pro zpracování konkrétních podrobných řešení návazné dopravní a technické infrastruktury v lokalitě hlavního nádraží v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Nižší stupeň podrobnosti zpracování návrhu řešení ve variantách B a nesoulad s Územním plánem města Brna jsou obecným znakem varianty B, z něhož vyplývají časové a věcné požadavky i související rizika.

Navazující postupy v případě varianty B:

- Město by bylo zadavatelem komplexního prověření navazující stavby městské infrastruktury (v koordinaci se železniční infrastrukturou) a veškerých zásahů dosud nesledované koncepce řešení uzlu na celém území města.
- Současně by probíhalo prověřování dalších stupňů detailního technického řešení železniční infrastruktury, včetně potřebných prověření a posudků; u těchto prověření by město nebylo zadavatelem, avšak postupy státu a města by bylo třeba zkoordinovat (např. prostřednictvím jednoho společného zpracovatele).
- V mezidobí bude probíhat studie proveditelnosti VRT, která by měla vést k rozhodnutí o zapojení VRT.

Shrnutí navazujících postupů z časového hlediska:

- Prověřující územní studie – cca 1-2 roky (varianta B nebyla v komplexní podobě dosud podrobně prověřena).
- Stávající i připravovaný územní plán řeší ŽUB v poloze dle varianty A. S ohledem na dopady do celkové dopravní koncepce města Brna bude nutno zpracovat nový územní plán. Délku pořizování lze odhadnout na 6-8 let.
- Následné získání územního rozhodnutí a stavebního povolení (v současné době probíhá proces povolování ŽUB v poloze souladné s územním plánem, který zatím trvá přibližně 10 let; územní řízení dosud nebylo pravomocně ukončeno).

Celkový proces lze odhadnout na cca 15–20 let.

13. „V případě varianty B je nutné prověřit jiné možnosti řešení zapojení vysokorychlostních tratí. Uvažované řešení ve studii proveditelnosti se ukázalo jako investičně a technicky velmi náročné a rizikové. V budoucnu tak hrozí, že by nebylo možné zapojit vysokorychlostní tratě do železničního uzlu Brno. Je proto nutné technicky, územně a provozně prověřit zapojení vysokorychlostních tratí a následně zvážit jejich výhodnost v porovnání s řešením uvažovaným ve studii proveditelnosti.“

Považujete navržené řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu ve variantě B jako smysluplné?

Jaké navrhuje alternativní řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu Brno v případě výběru varianty B jako výsledné koncepce řešení přestavby ŽUB?

Město Brno považuje zapojení VRT do ŽUB za zcela nezbytné. Město Brno sdílí obavu z rizik zapojení VRT od Prahy soustavou tunelů pod centrální částí města, toto navržené řešení zapojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu ve variantě B proto považuje město Brno za stěží realizovatelné. Pro město Brno je nepřijatelné nezapojení vysokorychlostních tratí do modernizovaného nádraží.

Město Brno očekává, že otázka zapojení VRT do ŽUB bude předmětem již zadané studie proveditelnosti VRT Praha – Brno, která prověří jiné trasování VRT od Prahy.

Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB:

- **Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?**

Město Brno doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že bude zahájena příprava SJKD

- **Které varianty nedoporučujete, ale považujete za akceptovatelné k realizaci?**

Město Brno nedoporučuje varianty Ab, B1b, ale považuje je za akceptovatelné k realizaci.

- **Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?**

Město Brno považuje za neakceptovatelné varianty Bez projektu, A a Aa.