



MMB2018000000320



B | R | N | O

Statutární město Brno  
Zastupitelstvo města Brna

**ZÁPIS**  
**o průběhu zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z7/36**  
**konaného od 14:00 hodin dne 27. února 2018, v zasedací síni Nové radnice,**  
**Dominikánské náměstí č. 1, včetně přijatých usnesení a protokolů o výsledcích hlasování**

---

**1. Technický bod**

Při jednání bylo přítomno 52 členů ZMB (viz prezenční listina).

Omluveni: Jiří Ides, JUDr. Petra Rusňáková, Ph.D., JUDr. Helena Sýkorová.

Zasedání zahájil a řídil primátor města Brna Ing. Petr Vokřál (dále jen Ing. Petr Vokřál, primátor) a konstatoval, že zasedání bylo svoláno v souladu s čl. 3 odst. 2 Jednacího řádu ZMB k projednání naléhavých záležitostí.

V úvodu upozornil na skutečnost, že jednání ZMB je audiovizuálně přenášeno prostřednictvím internetových stránek města a přenos je zaznamenáván, archivován a následně bude zveřejněn.

Dále upozornil, že v souladu se zákonem o obcích a s Jednacím řádem Zastupitelstva města Brna má právo vyjadřovat na zasedání zastupitelstva svá stanoviska k projednávaným věcem pouze občan města Brna, který dosáhl věku 18 let, popřípadě fyzická osoba, která vlastní na území města nemovitost a dosáhla věku 18 let, přičemž k projednávané záležitosti může vystoupit pouze jednou a délka vystoupení je maximálně 2 minuty.

Jmenování zapisovatelek a pověření právní asistencí

Zapisovatelkami jednání byly jmenovány Ing. Renata Daňková a Marie Doubravová, pracovnice Organizačního odboru MMB, a právní asistencí byly pověřeny JUDr. Hana Doležalová a Mgr. Barbora Langová, pracovnice Kanceláře primátora města Brna.

Schválení ověřovatelů zápisu

Za ověřovatele zápisu byli navrženi JUDr. Robert Kerndl, Vít Prýgl a MVDr. Vlastimil Žďárský.

K hlasování o návrhu na ověřovatele zápisu bylo přistoupeno bez rozpravy.

Hlasování je dále uváděno v pořadí: pro - proti - zdržel se.

**Hlasování č. 1: 45 - 0 - 0**

Schválení programu zasedání ZMB č. Z7/36

Ing. Petr Vokřál, primátor, vyzval členy Zastupitelstva města Brna k podání případných dalších návrhů k projednání.

Bylo hlasováno o návrhu programu zasedání, který byl v souladu s § 93 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů, vyvěšen na úřední desce Magistrátu města Brna.

Hlasování o programu zasedání:

**Hlasování č. 2 : 50 - 0 - 0**

**Schválený program jednání Z7/36:**

1. Technický bod
2. Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – ZM7/3433

**2. Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – ZM7/3433**

K tomuto bodu obdrželi členové ZMB při prezenci doplněk.

Petr Vokřál, primátor, dle dohody z jednání politických klubů navrhl učinit výjimku z pravidel Jednacího řádu Zastupitelstva města Brna umožněním vystoupení občanů se svými stanovisky na úvod projednávaného bodu.

Hlasování o návrhu Petra Vokřála, primátora:

**Hlasování č. 3 : 47 - 0 - 0**

Rozprava:

Nad'a Johanisová – ocenila současnou polohu nádraží a dobré návaznosti nočních rozjezdů i běžných denních linek a projevila obavu, zda by tato návaznost byla zaručena při přesunu nádraží, a to již od jeho počátku.

Ing. Petr Vokřál, primátor – reagoval, že zásahy do městské hromadné dopravy budou v obou variantách, a uvedl, že zajištění obsluhy MHD bude prioritou, bez ohledu na konečnou variantu polohy nádraží.

Pavel Suchomel – konstatoval, že pokud není vybudována dopravní infrastruktura, tak není možné zde umístit nádraží, vyslovil se pro zachování nádraží na současném místě.

Mgr. Ing. Robert Kotzian, Ph.D., spolek Brno+, z. s. – konstatoval, že je nutné vydat jednoznačné stanovisko pro centrální orgány, dále hovořil o třech klíčových otázkách,

kteře byly položeny městu Správou železničních dopravních cest a usnesení Rady města Brna k těmto otázkám a doporučení varianty Ac s podmínkou realizace funkční etapy Severojižního kolejového diametru. Závěrem svého vystoupení předložil návrh usnesení a požádal, aby si tento návrh někdo z přítomných osvojil, aby o něm mohlo být hlasováno.

Ing. Petr Kunc, místostarosta MČ Brno-Židenice – požádal, aby při rozhodování o poloze nádraží bylo přihlédnuto také k vlivu jednotlivých variant na životní prostředí.

Josef Myslivec – informoval, že se této problematice věnuje již třicet let a konstatoval, že studie proveditelnosti prokázala, že varianta Petrov má nejlepší parametry a předpoklady k realizaci. Dále informoval, že jediným problémem této varianty je, že tato varianta není v územním plánu, což je možné vyřešit.

Vladimír Hynek – konstatoval, že si občané přejí zachování nádraží v centru a že by jejich přání mělo být vyslyšeno.

Dušan Krátký, občanské sdružení Židenice pro občany – uvedl, že pro město a lidi je výhodnější varianta nádraží v centru a hovořil o přínosech této varianty.

Petra Buganská – konstatovala, že při takovémto projektu je důležité vést odbornou diskuzi, informovat veřejnost a nesoustředit se na politickou stránku věci, ale že Brno nesplnilo ani jedinou tuto podmínku a připomněla, že koalice se zavázala podpořit variantu, která bude mít podporu veřejnosti.

PhDr. Zlata Hálová, CSc. – vyjádřila se pro variantu nádraží v centru, resp. variantu Petrov a zachování budovy nádraží, která může sloužit jako průchozí prostor do jižní čtvrti, kterou město plánuje vybudovat a hovořila o možnosti tuto čtvrť budovat v bližším časovém horizontu než při variantě Řeka.

Ing. Jan Toufar – konstatoval, že přestavba nádraží je především dopravní záležitostí, a to je také hlavním rizikem ve variantě Řeka, hovořil o přetížení území dopravou, závěrem podpořil variantu Petrov.

Radim Cenek – uvedl, že největším problémem při variantě Řeka je příprava související infrastruktury a hovořil především o časové náročnosti vybudování této infrastruktury.

Mgr. Jasna Flamiková, místostarostka Brno-střed – sdělila, že předpokládala, že po provedení studie proveditelnosti se budou varianty srovnávat s odbornou i laickou veřejností, ale namísto toho je dle jejího názoru organizována jednostranná kampaň pro podporu varianty Řeka. Připomenula situaci s dálnicí D8 a její sesuv a hovořila o tom, že jak v případě dálnice, tak v případě nádraží se přehlíží názory odborníků. Dále konstatovala, že je zřejmé, že není dořešena otázka navazující infrastruktury.

Tomáš Ulrich – vyjádřil se pro modernizaci nádraží v centru Brna, dále připomněl znění koaliční smlouvy.

Igor Kadeřávek – vyjádřil se k odsunu nádraží ve variantě Řeka.

Jana Nečasová – požádala zastupitele o hájení zájmů města a jeho občanů a vyjádřila

názor, že není důvod k odsunu nádraží.

Mgr. Jaromír Řehoř – vyjádřil se k městské hromadné dopravě, a konstatoval, že dle studie proveditelnosti, v případě odsunu nádraží ve variantě Řeka dojde k tomu, že více cestujících bude vystupovat v příměstských oblastech, aby se poté tramvají dopravili na místo nynějšího hlavního nádraží a tyto vlaky budou dále pokračovat téměř prázdné, považoval to za velice neefektivní řešení.

František Trampota – konstatoval, že očekává, že koalice bude hlasovat podle podmínek programového prohlášení, vyjmenoval výhody varianty Petrov a konstatoval, že Zastupitelstvo města Brna by mělo doporučit variantu Petrov.

Vojtěch Doležal – oznámil, že by rád předložil návrh usnesení k osvojení, který by vedl ke stažení materiálu z jednání, neboť je dle jeho názoru v rozporu se zákonem o obcích. Následně přečetl návrh usnesení.

Miroslav Patrik, Hnutí odporu – vyjádřil se proti odsunu nádraží a posuzoval situaci dnes a před lety, kdy byla problematika přesunu nádraží rovněž řešena.

Petr Vavřík – konstatoval, že nynější dopravní uzel je velmi komfortní, a vyjádřil se pro zachování stávajícího nádraží, a to i ve vazbě na průzkum názoru veřejnosti.

Václav Čermák, občanská koalice Nádraží v centru – vyjádřil se k nové městské třídě a podzemnímu díamtru a upozornil na nepříznivé geologické podmínky. Nesouhlasil s postupem, kdy se takto velkou investicí zabývá Kancelář architekta města. Uvedl, že poslední multikriteriální hodnocení vyznělo ve prospěch varianty Petrov v řadě kritérií.

Ing. Mgr. Drago Sukalovský, krajský zastupitel a předseda komise územního plánování Jihomoravského kraje – úvodem informoval, že není občanem Brna a není vlastníkem nemovitosti ve městě, a požádal v souladu s článkem 6, odstavce 8 Jednacího řádu ZMB o udělení slova.

Ing. Petr Vokřál, primátor – nechal o udělení slova hlasovat.

**Hlasování č. 4 : 48 - 1 - 1**

Ing. Mgr. Drago Sukalovský – uvedl, že poloha železničního uzlu je důležitější pro mimobrněnské cestující, vzpomínal na uvedení integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje, jehož principem je přestup, dále mluvil o snaze města Brna snížit automobilovou dopravu ve městě Brně, což vytváří horší podmínky pro ty, kteří do města dojíždějí autem. Jmenoval zvýšení cen parkovného, rezidentní parkování. Upozornil na různé doby výluk u jednotlivých variant polohy nádraží.

Jaroslav Dittrich, spolek Brno+, z. s. – hovořil o důležitosti tohoto hlasování a konstatoval, že varianta nádraží Řeka je jediným smysluplným řešením. Doporučil nenaslouchat Mgr. Martinu Anderovi, Ph.D., Bc. Matěji Hollanovi, náměstkům primátora a „zeleným aktivistům“.

Luboš Raus – uvedl, že dnešní rozhodnutí bude především rozhodnutím pro developery, kteří chtějí začít s výstavbou jižního centra města. Dále se vyjádřil k Severojižnímu

diametru a vyslovil názor, že i v případě, pokud by byl vybudován, nepomůže tento diametr všem městským částem, ale jen některým.

Mgr. et Bc. Richard Duřpekt, spolek Brno+, z. s. – konstatoval, že doufá, že všichni zastupitelé budou hlasovat podle svého svědomí. Dodal, že rozhodnutí musí být jasné a doufá, že si zastupitelé převezmou návrh Mgr. Ing. Roberta Kotziana, Ph.D., který zde byl předložen.

Jiří Střechovský – hovořil o tom, že město Brno bylo v posledním století vytvořeno významnými architekty, na které je město hrdé a že tito architekti také navrhovali nádraží u řeky. Uvedl, že osoby, které dnes v diskusi vystoupili, jsou pouze menšinou proti všem obyvatelům Brna a požádal, aby zastupitelé hlasovali podle svého svědomí.

Mgr. Tomáš Řepa, zastupitel MČ Brno-střed – vyjádřil se k hlasování na městské části Brno-střed, které mělo spíše proklamativní charakter. Požádal o hlasování zastupitelů podle svědomí a dále konstatoval, že zde půjde o politické rozhodnutí, které je třeba respektovat.

Martin Jestřábek – vyjádřil znepokojení nad tím, že zde má být rozhodnuto bez znalosti názorů a potřeb obyvatel města Brna a požádal o odložení tohoto rozhodnutí, dokud tyto potřeby nebudou známy.

Jan Perla – konstatoval, že studie proveditelnosti prokázala, že jsou možné obě varianty projektu, i když v minulosti bylo tvrzeno, že jediná možná varianta je odsun nádraží. Hovořil o závazku koalice, že bude prosazovat variantu, která bude minimalizovat finanční dopady na město Brno a bude se řídit názorem veřejnosti, dále hovořil o dvou neplatných referendech, kde vždy zvítězila varianta nádraží v centru a průzkumu veřejného mínění, kde tato varianta byla vnímána jako nejvíce akceptovatelná. Dále uvedl, že v současné době neexistuje seznam navazujících investic a požádal, pokud tento seznam existuje, aby byl veřejnosti poskytnut.

Radim Horák, architekt – konstatoval, že velkým nedostatkem je chybějící odborná diskuze. Ocenil současné vedení města Brna, proti předešlým vedením a odsun nádraží považuje za nedorozumění a konstatoval, že studie proveditelnosti nemá aktuální fakta, a v případě, že by tato fakta byla, preference varianty Petrov, by mohla být ještě větší. Dále se vyjádřil k bytové výstavbě, investičním nákladům a dalším aspektům u jednotlivých variant přesunu nádraží.

Jakub Kriš – požádal o vzájemnou diskusi, vyjádřil se pro variantu Petrov a způsobům komunikace o jednotlivých variantách přesunu nádraží.

David Grund – uvedl, že ne všichni občané Brna si přejí nádraží pod Petrovem a hovořil o důležitých argumentech, které zde nezazněly ohledně varianty pod Petrovem. Závěrem se vyjádřil ke Kanceláři architekta města a vyjádřil své překvapení, že si někteří občané myslí, že by si město mělo nechat vypracovat oponentní posudky k názoru této městské organizace.

Mikuláš Černík – projevil obavy nad nevyslechnutím názorů občanů, vyzdvihl variantu Petrov a konstatoval, že historie potvrdí, že měla být zvolena tato varianta.

Ing. Petr Vokřál, primátor – ukončil diskuzi a vyhlásil přestávku v jednání.

Pokračování po přestávce:

Ing. Petr Vokřál, primátor – informoval, že vzhledem k názorové výměně během přestávky a požádání jednoho z politických klubů, vyhláší další přestávku.

Pokračování po přestávce:

Ing. Petr Vokřál, primátor – vyhlásil další přestávku k poradě politických klubů.

Pokračování po přestávce:

Ing. Petr Vokřál, primátor – požádal o pokračování zasedání Zastupitelstva města Brna a vyzval všechny přítomné k přihlášení se k hlasovacímu zařízení. Po rozpravě veřejnosti dal prostor k vyjádření jednotlivým zastupitelům.

Mgr. Martin Ander, Ph.D., náměstek primátora – odůvodnil stanovisko politického klubu Strany zelených a reagoval na podněty, které zazněly v první části jednání. Uvedl, že role železnice se v průběhu sta let, kdy se vede diskuse o přesunu nádraží, výrazně změnila a od toho se odráží význam polohy nádraží. Výhodou současné polohy nádraží je sousedství s přestupním uzlem městské hromadné dopravy, uvedl situaci ohledně polohy nádraží v některých zahraničních městech. Vyjádřil se, že pro Brno je dle názoru klubu Strany zelených výhodnější varianta Petrov, konkrétně varianta B1b. Uvedl, že dle závěrů provedeného průzkumu názoru veřejnosti je pro občany města Brna varianta Petrov nejvhodnější. Dále reagoval na vystoupení Ing. Petra Kunce, místostarosty MČ Brno-Židenice. Upozornil na rizika varianty Řeka. Dále zmínil názor politického klubu Strany zelených na otázku, zda podmiňovat výstavbu modernizace železničního uzlu výstavbou Severojižního kolejového diametru. V závěru svého vystoupení předložil protinávrh usnesení vůči textaci v předloženém materiálu – změnu přílohy – Stanovisko statutárního města Brna k závěrům studie proveditelnosti ŽUB, str. 10, otázka č. 13: *Město Brno doporučuje jako nejvhodnější pro realizaci variantu s moderním nádražím v centru: B1b.*

RNDr. Mojmír Vlašín – uvedl, že dlouhodobě podporuje variantu Petrov, a aby došlo ke změně jeho názoru, musely by být splněny následující dvě podmínky – existence studie proveditelnosti, která potvrzuje, že jedna varianta není možná, a jasné deklarování názoru veřejnosti, že podporuje variantu Řeka. Dále sdělil, že vzhledem k tomu, že tyto podmínky nenastaly, bude hlasovat pro variantu Petrov.

JUDr. Robert Kerndl – vyjádřil stanovisko politického klubu ODS pro variantu Řeka, které je konzistentní s názorem Kanceláře architekta města, Zastupitelstva Jihomoravského kraje a Zastupitelstva městské části Brno-střed. Vyjádřil se k předloženému materiálu a uvedl, že podmínku realizace varianty Ac, s tím, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa Severojižního kolejového diametru (SJKD) vidí jako absolutně nebezpečnou. Doporučil, aby tato podmínka byla z materiálu vypuštěna.

Martin Říha – konstatoval, že politický klub KSČM podporuje variantu A – Řeka, i ve variantě Ac. Připojil se k návrhu JUDr. Roberta Kerndla, aby výše zmiňovaná podmínka

zahájení přípravy SJKD, byla z návrhu vypuštěna.

Bc. Matěj Hollan, náměstek primátora – vyjádřil stanovisko politického klubu Žít Brno a Pirátů spočívající v preferenci podpory varianty B1b. Uvedl, že v odsunu nádraží spatřuje velká dopravní rizika a zmínil dva posudky vypracované k variantám polohy železničního uzlu Brno a uvedl některé informace v nich obsažené. Dále konstatoval, že v případě, že nebude schválena jako preferovaná varianta B1b, podpoří klub Žít Brno a Piráti předložený návrh usnesení, který dnes doporučila schválit Rada města Brna, který podmiňuje stavbu odsunutého nádraží ve variantě Ac s tím, že bude ve stejném časovém úseku realizována smysluplná funkční část Severojižního kolejového diametru.

Ing. Jana Drápalová – vyjádřila se k historii přípravy projektu modernizace železničního uzlu Brno. Uvedla, že realizace Severojižního kolejového podzemního diametru v blízké době, i s ohledem na jeho nezakotvení v celé délce v územním plánu, je velmi nereálná. Dále uvedla, že současně předkládaná studie proveditelnosti se stavbou sloužící k obsluze nádraží nepočítá. Poukázala na zvýšené finanční náklady na provoz systému městské veřejné dopravy v případě odsunu nádraží. Vyjádřila názor, že jediná odpovědná varianta pro budoucnost města Brna je varianta B1b.

Mgr. Petr Hladík, 1. náměstek primátora – shrnul postoj KDU-ČSL k projednávané problematice. Uvedl, že využití systému železnice pro přepravu lidí mezi severní a jižní stranou města je základním, co v minulosti město řešilo. Dále se ve svém vystoupení zabýval problematikou nové městské třídy a využití SJKD. Vyjádřil se k postoji Strany zelených. Shrнул výsledky veřejného průzkumu o variantách polohy nádraží, a výhody a nevýhody jednotlivých variant. V závěru uvedl, že KDU-ČSL podpoří usnesení tak, jak vychází z rozhodnutí Rady města Brna.

Bc. Tomáš Koláčný – shrnul postoj strany Pirátů, a uvedl pozitiva a negativa jednotlivých variant. Sdělil, že strana vnímá v případě obou variant obrovské riziko z pohledu navazující dopravní infrastruktury. Menší riziko spatřují u varianty Petrov. Z tohoto důvodu podporuje strana Pirátů variantu B1b, variantu A pouze za podmínky současné realizace části SJKD, která umožní dopravu cestujících z odsunuté polohy minimálně do centra města.

Mgr. Libor Štáštka – reagoval na vystoupení Bc. Matěje Hollana, náměstka primátora, a přednesl návrh usnesení za politický klub ODS na změnu přílohy stanoviska statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti ŽUB. Stanovisko se v závěrečné části s názvem „Celkové vyhodnocení“ mění takto:

*1. Které varianty doporučujete jako nejvhodnější k realizaci?*

*Statutární město Brno doporučuje jako nejvhodnější k realizaci variantu Ac (tzv. variantu „U řeky“).*

*2. Které varianty nedoporučujete, ale považujete je za akceptovatelné k realizaci?*

*Statutární město Brno nedoporučuje variantu Ab, ale považuje ji za akceptovatelnou.*

*3. Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?*

*Statutární město Brno považuje za neakceptovatelné varianty – Bez projektu, A, Aa a B včetně podvariant.*

Bc. Roman Onderka, MBA – přednesl připomínky k postoji strany Pirátů, k vystoupení

Mgr. Martina Andera, Ph.D., náměstkyně primátora, Ing. Jany Drápalové a Mgr. Petra Hladíka, 1. náměstkyně primátora. Vyjádřil nesouhlas s podmínkou Severojižního diametru. Uvedl, že je potřeba vyjádřit silný, jednoznačný signál města Brna pro vládu České republiky a pro Správu železniční dopravní cesty. Doporučil, aby Zastupitelstvo města Brno dalo pověření primátorovi nebo některému z náměstků k jednání s Ministerstvem dopravy a se Správou železniční dopravní cesty o financování a celkové realizaci Severojižního diametru, avšak doporučil nespojovat tuto záležitost s usnesením, které má být dnes přijato. Dále sdělil, že si osvojuje návrh usnesení přednesený Mgr. Ing. Robertem Kotzianem, Ph.D.

Bc. Matěj Hollan, náměstek primátora – reagoval na vystoupení Mgr. Libora Šťástky a vyjádřil se k usnesení RMB přijatému na dnešní schůzi.

Mgr. Petr Hladík, 1. náměstek primátora – reagoval na vystoupení Bc. Romana Onderky, MBA. Podotkl, že zaústění tratí do nové polohy nádraží až po současné nádraží lze v jižní variantě zrealizovat.

Bc. Roman Onderka, MBA – reagoval na vystoupení Mgr. Petra Hladíka, 1. náměstkyně primátora. Uvedl, že dle jeho znalostí parametrů podloží, tekutých písků, spodní vody a dalších věcí, zaústění tratí zrealizovat nelze. Jako další problém zmínil financování. Uvedl, že bude respektovat rozhodnutí Zastupitelstva města Brna a rozhodnutí vlády.

Mgr. Martin Ander, Ph.D., náměstek primátora – uvedl, že neexistuje územní rozhodnutí na jižní zapojení Severojižního kolejového diametru, ale pouze na stanici pod odsunutým nádražím. Současně upozornil, že Severojižního diametru bez přestupu bude moci využít pouze zlomek lidí. Vyjádřil se k výlukám u variant Petrov a Řeka.

Mgr. Petr Hladík, 1. náměstek primátora – uvedl, že současný územní plán města Brna zapojuje do Severojižního kolejového diametru nejfrektovanější trať. Dále uvedl, že navrženým usnesením pověřuje Zastupitelstvo města Brna Ing. Petra Vokřála, primátora, a jeho osobu, aby jednali s Jihomoravským krajem, s Ministerstvem dopravy a jím pověřenými organizacemi o Severojižním kolejovém diametru.

Bc. Roman Onderka, MBA – uvedl, že důvodem jeho připomínky bylo nalezení kompromisu mezi vedením města a opozičními zastupiteli, aby mělo město silný většinový názor zastupitelstva.

JUDr. Robert Kerndl – požádal Mgr. Martina Andera, Ph.D., náměstkyně primátora, o informace k jeho vystoupení týkající se záležitosti diametru a nádraží.

Martin Říha – navrhl, aby bylo hlasováno.

Mgr. Martin Ander, Ph.D., náměstek primátora – odpověděl na dotaz JUDr. Roberta Kernkla. Uvedl, že připravenost obou staveb je v tuto chvíli diametrálně odlišná.

JUDr. Jiří Oliva – navrhl za politický klub ČSSD, aby bylo hlasováno o textu, který byl schválen v komisích Rady města Brna a předložil v tomto smyslu návrh na usnesení:

*V celkovém vyhodnocení Stanoviska statutárního města Brna první odrážka zní:*

*Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?*

*Město Brno doporučuje k realizaci variantu Ac.*



Ing. Petr Vokřál, primátor – uvedl, že v průběhu tří let změnil názor. Poděkoval SŽDC za vypracování velkého díla a poděkoval Kanceláři architekta města za to, jakým způsobem připravuje tyto záležitosti. Uvedl, že v minulosti proběhlo několik iniciací o posun nádraží, ale nikdy nebylo rozhodnuto o jiné poloze než o poloze, která přibližně koresponduje s variantou Řeka. Poukázal, že v nejbližší době nastanou výluky železniční dopravy a jaký dopad by měla realizace nádraží ve variantě Petrov. Vyjádřil se k dopravní obslužnosti nádraží městskou hromadnou dopravou a vybudování Severojižního kolejového diametru. Dále se vyjádřil k rozvojovým plochám, uvedl, že varianta A uvolní z jeho pohledu větší plochy. Vyjádřil se k proběhlým referendům o poloze nádraží. Vyslovil názor, že pokud dojde k rozhodnutí, mělo by být respektováno. Na závěr uvedl, že hnutí ANO podpoří návrh předložený Radou města Brna včetně dnešního upřesnění.

***Hlasování č. 5: Neplatné hlasování***

Ing. Petr Vokřál, primátor – dal hlasovat o prodloužení jednání do 19. hodin.

***Hlasování č. 6: 52 - 0 - 0***

Následně nechal hlasovat o podaných návrzích na usnesení, které postupně ocitoval.

Hlasování o pozměňovacím návrhu JUDr. Jiřího Olivy ve znění:

*V celkovém vyhodnocení Stanoviska statutárního města Brna první odrážka zní:*

*Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?*

*Město Brno doporučuje k realizaci variantu Ac.*

***Hlasování č. 7: 20 - 9 - 21***

Tento návrh usnesení nebyl přijat.

Hlasování o pozměňovacím návrhu Mgr. Libora Šťástky ve znění:

Stanovisko se v závěrečné části s názvem „Celkové vyhodnocení“ mění takto:

*1. Které varianty doporučujete jako nejvhodnější k realizaci?*

*Statutární město Brno doporučuje jako nejvhodnější k realizaci variantu Ac (tzv. variantu „U řeky“).*

Martin Říha – přihlásil se s technickou poznámkou. Upozornil, že podával ještě osvojený protínávrh Bc. Roman Onderka, MBA.

Ing. Petr Vokřál, primátor – sdělil, že Bc. Roman Onderka, MBA, odevzdal svůj návrh jako první.

Bc. Roman Onderka, MBA – vystoupil s vyjádřením k postupu hlasování o podaných pozměňujících návrzích.

Ing. Petr Vokřál, primátor – dočetl návrh Mgr. Libora Šťástky ve znění:

*2. Které varianty nedoporučujete, ale považujete je za akceptovatelné k realizaci?*

*Statutární město Brno nedoporučuje variantu Ab, ale považuje ji za akceptovatelnou.*

*3. Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?*

*Statutární město Brno považuje za neakceptovatelné varianty – Bez projektu, A, Aa a B*

včetně podvariant.

**Hlasování č. 8: 21 - 10 - 20**

Tento návrh usnesení nebyl přijat.

Hlasování o pozměňovacím návrhu Bc. Romana Onderky, MBA spočívající ve změně Stanoviska statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, které je součástí návrhu usnesení k uvedenému bodu jednání:

*Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno se v části nadepsané „Celkové vyhodnocení dosahovaných důležitých ukazatelů a parametrů navržených variant řešení přestavby ŽUB“ mění takto:*

1) *Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?*

*Statutární město Brno doporučuje k realizaci variantu Ac.*

2) *Které varianty nedoporučujete, ale považujete je za akceptovatelné k realizaci?*

*Statutární město Brno nedoporučuje variantu Ab, ale považuje ji za akceptovatelnou k realizaci.*

3) *Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?*

*Statutární město Brno považuje za neakceptovatelné variantu B se všemi podvariantami, variantu Bez projektu a varianty A a Aa.*

**Hlasování č. 9: 19 - 9 - 22**

Tento návrh usnesení nebyl přijat.

Hlasování o pozměňovacím návrhu Mgr. Martina Andera, Ph.D., náměstka primátora, ve znění Stanoviska statutárního města Brna k závěrům studie proveditelnosti ŽUB, str. 10, otázka č. 13:

*Město Brno doporučuje jako nejvhodnější pro realizaci variantu s moderním nádražím v centru: B1b.*

**Hlasování č. 10: 10 - 28 - 12**

Tento návrh usnesení nebyl přijat.

Hlasování o návrhu Bc. Matěje Hollana, náměstka primátora, na změnu odpovědi v otázce č. 13, ve znění:

*Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu B1b s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.*

**Hlasování č. 11: 7 - 28 - 15**

Tento návrh usnesení nebyl přijat.

Hlasování o návrhu usnesení tak, jak byl předložen Zastupitelstvu města Brna v materiálu, ve znění doplňku:

**Hlasování č. 12: 31 - 4 - 7**

Usnesení bylo přijato.

Zasedání Zastupitelstva města Brna ukončil (v 19:00 hod.) Ing. Petr Vokřál, primátor.

## USNESENÍ

zasedání Zastupitelstva města Brna č. Z7/36  
konaného dne 27. února 2018

### 1. Technický bod

ZMB schvaluje ověřovatele zápisu:

MVDr. Vlastimil Žďárský, JUDr. Robert Kerndl, Vít Prýgl.

ZMB schvaluje program zasedání ZMB č. Z7/36 předložený RMB.

### 2. Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – ZM7/3433

1. ZMB schvaluje Stanovisko statutárního města Brna k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, které tvoří přílohu č. 1 těchto usnesení.

2. ZMB souhlasí 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.

3. ZMB pověřuje 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.

Ing. Petr Vokřál v. r.  
primátor

Mgr. Petr Hladík v. r.  
1. náměstek primátora

Ověřovatelé:

MVDr. Vlastimil Žďárský v. r.

JUDr. Robert Kerndl v. r.

Vít Prýgl v. r.

V Brně 27. 2. 2018

Zápis zpracovala Renata Daňková, Organizační odbor MMB

Usnesení zapsala Marie Doubravová, Organizační odbor MMB

ZM7/3433

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

Název:

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

Na základě výstupů z koaličních jednání předkládá Rada města Brna Zastupitelstvu města Brna upravený návrh odpovědi na otázky SZDC. Jedná se o změnu ve finální otázce na výběr varianty nejvhodnější k realizaci.

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

- Které varianty doporučujete jako nejvhodnější pro realizaci?

Město Brno dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru – jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obslouženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti. Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. **Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa SJKD.**

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

Město Brno nedoporučuje variantu Ab a B1b, ale považuje ji za akceptovatelnou k realizaci.

- Které varianty považujete za neakceptovatelné k realizaci?

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

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.

Rada města Brna projednala materiál na R7/159. schůzi konané dne 27. 2. 2018 a doporučila jej ke schválení.

Pro návrh usnesení hlasovalo 7 členů, 1 člen byl proti, žádný člen se nezdržel hlasování.

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

Zpracováno dne: 27. 2. 2018

**Zpracoval:**

Bc. Matěj Hollan   
náměstek primátora pro oblast sociálně-kulturní a dopravy

**Předkládá:**

Rada města Brna

**UPRAVENÝ TEXT STANOVISKA STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA  
K ZÁVĚRŮM STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO**

Stanovisko statutárního města Brna (dále jen město Brno) sestává z odpovědi 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 odpovědi na otázky k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno ve stanovisku je text odpovědi 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, SŽDC, 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-Vídeňská, 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. Mezzastávková 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 SŽDC a města Brna, a to co nejdříve po rozhodnutí o výběru varianty ŽUB.**

Město již v současné době aktivně spolupracuje s investorem železničních zastávek (SŽDC) 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 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?

**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 dlouhodobě usiluje o stavbu Severojižního kolejového diametru – jako klíčového dopravního systému pro regionální jihomoravskou dopravu. Město Brno si současně uvědomuje, že bez SJKD nebude modernizované nádraží dostatečně dobře obslouženo návaznou veřejnou dopravou, neboť město Brno neuvažuje o realizaci Nové městské třídy v rozsahu, se kterým počítá studie proveditelnosti. Vzhledem k finanční náročnosti stavby SJKD město Brno požaduje financování železniční části SJKD z prostředků státního rozpočtu. Město Brno současně říká, že bez SJKD je realizace modernizace ŽUB v jakékoliv variantě z dopravních důvodů riziková. **Město Brno proto doporučuje k realizaci variantu Ac s podmínkou, že v časově blízkém období bude realizována smysluplná funkční etapa 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.