

VÁŠ DOPIS ČJ.: email  
ZE DNE: 2016-05-05  
NAŠE ČJ.: MMB/0203579/2016/ŠAM  
SPIS. ZN.: OD/MMB/0266736/2015/16

VYŘIZUJE: Ing. Zdeňka Šamánková  
TEL.: 542 174 114  
FAX: 542 174 211  
E-MAIL: samankova.zdenka@brno.cz

DATUM: 2016-05-18  
POČET LISTŮ: 001

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

**Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno – připomínky Odboru dopravy MMB k technickému a dopravně-technologickému řešení variant ŽUB**

Vážený pane inženýre,

obdrželi jsme e-mailem dokumentaci s žádostí o připomínky k 5. dílčímu plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, k technickému řešení infrastruktury a dopravně-technologickému řešení variant železničního uzlu Brno. Je nutno podotknout, že nám byly ve dvou dílech 5. dílčího plnění zaslány jen kapitoly 1 - 6, další kapitoly nebyly součástí předané dokumentace k připomínkování.

Dokumentace nadále zůstává nekonzistentní jak ve své skladbě, tak ve vlastní náplni. Řada kapitol nebyla dle připomínek k 3. dílčímu plnění opravena či doplněna, proto opět žádáme o vypořádání připomínek všech zúčastněných subjektů k předchozímu plnění.

***Jak je uvedeno v příloženém komentáři k reakcím, všechny připomínky ke 3. a 5. dílčímu plnění budou do dokumentace zapracovány v průběhu června 2016.***

Z důvodu velké pracnosti opětovného připomínkování již projednaného textu žádáme zpracovatele o zasílání dokumentace i v některém režimu revize, abychom nebyli nuceni texty srovnávat v celém rozsahu.

***Dokumentaci se zpracovatel pokusí dále zasílat v režimu revize. Mezi 3. a 5. dílčím plněním došlo však k natolik zásadnímu přeuspořádání dokumentu, že revize byla shledána spíše kontraproduktivní.***

**Za zcela nedostatečné považujeme pouhý výčet dokumentů v kapitole 1.2 Vazba na koncepční dokumenty namísto vyhodnocení jejich relevantní vazby na představbu ŽUB.** K tomuto bodu upozorňujeme na dva zásadní dokumenty: Nařízení (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a Nařízení (EU) č. 1316/2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy. Odkaz na další dokumenty považujeme z tohoto pohledu za nedostatečný. Upozorňujeme na skutečnost, že Plán udržitelné městské mobility, uvedený v kapitole 1.2.4. má v současnosti platnou jen analytickou část.

***Vše bude doplněno a lépe vyhodnoceno. Souvisí s přepracováním analytické části dle požadavku Zadavatele.***

Žádáme o přehodnocení kapitoly 1.5.3, případně o vysvětlení či vypuštění jejího závěru.

***Bude vypuštěno.***

V kapitole 3. *Návrh variant* je zřejmý nesoulad v rozsahu popisu variant A a B, zvláště je tento nesoulad patrný ve srovnání kapitol 3.2.2. a 3.2.3. V kapitole 3.1.2 zcela chybí popis variant Ab a Ac. U varianty Aa a Ac by měla být doplněna skutečnost, že uvažované zaústění trati od Chrlic v podzemí je v trase budoucího Severojižního kolejového diametru. V kapitole 3.4.2 chybí podvarianty Aa, Ab, Ac a rozdíly jejich dopravní technologie. Kapitulu 3.5 *Postup výstavby jednotlivých variant* doporučujeme ve struktuře dokumentace koordinovat s kapitolami 4.3.3 a 4.4.3, případně tabulky v kapitole 3.5 vhodně komentovat.

***Vše uvedené bude opraveno, lépe popsáno a doplněno.***

**Jako zásadní připomínku ke koncepci varianty A (kap. 4.3.2.1.1 a dále, včetně mapových příloh a schémat), věcně v souladu s vyjádřením Ministerstva dopravy ČR k 3. dílčímu plnění, požadujeme vypuštění kolejí v relaci Odb. Brno-Vídeňská – Vranovice (propojení tratí RS). *Tyto koleje budou ze Studie vymazány a odstraněny.***

Dále žádáme o zpřesnění informace v kapitole 4.3.2.2.1 v položce Most v osobním nádraží 142,540 (na str. 100) - popisu konstrukce mostu, který musí umožňovat nejenom příčné komunikace, ale i pohyby autobusů všemi směry – viz dopis SŽDC, který garantuje městu Brno možnost využití prostor pod mostem pro terminál autobusové dopravy – MHD i regionální, jako náhradu za stávající autobusové nádraží.

***Bude opraveno.***

Opět žádáme o vypuštění informací v kap. 4.3.2.7 v rozsahu všech stran 127 – 133. Podrobnost neodpovídá studii proveditelnosti, navíc se jedná o řešení, které neodpovídá aktuálně prověřovaným variantám.

***Bude odstraněno.***

Upozorňujeme, že v kapitole 4.3.3 není zohledněna odlišnost postupu při výstavbě variant Aa, případně Ab, Ac oproti variantě A. ***Odlišnost postupu bude komentována a zohledněna.***

**V obecné rovině pro řešení všech variant požadujeme, aby návrh hlavního nádraží i s ohledem na demografické trendy stárnutí populace, vysokou obsazenost vlaků, krátké pobyty vlaků průjezdných linek ve stanici apod. v maximální míře respektoval uživatelský komfort a bezpečnost cestujících při současném zajištění požadavků na bezpečnost železničního provozu.**

**Proto i pro varianty B jednoznačně preferujeme řešení s nástupišti v přímé, případně s maximálními možnými poloměry oblouků kolejí u nástupišť.**

***Zpracovatel bere na vědomí.***

Dále doporučujeme situačně prověřit vstup z prvního nástupiště do stávající výpravní budovy (kap. 4.4.2.1, str. 142) a požadujeme prověřit pro variantu B1e rozsah mostní konstrukce mostu v nové poloze hlavního nádraží v km 143.260 (kap. 4.4.2.2, str. 156).

***Obojí bude prověřeno.***

**Důrazně upozorňujeme na nesoulad s platným Územním plánem města Brna, který je v rozporu s tvrzením na str. 166. V této souvislosti je nutno uvést k závěru kapitoly 4.4.7.1, že pro variantu B bude třeba zpracovat nový územní plán města Brna.**

***V závěru kapitoly 4.4.7.1 bude uvedena nutnost zpracovat nový územní plán města Brna.***

Kapitolu 4.4.2.9 *Tunely* doporučujeme doplnit přehlednou tabulkou s délkami tunelů jednotlivých variant. Je ovšem nutno v obecné rovině uvést, že dosud zpracované podklady neumožňují bez přehledného vyhodnocení relevantních hledisek efektivně redukovat podvarianty B.

***Tabulka bude zpracována.***

Některé skutečnosti uvedené u var. B, např. možnost omezení požadované prostorové průchodnosti nebo přechodnosti (kap. 4.4.7.2, str. 179) jsou pro uzel v síti TEN-T významným rizikem, a jako takové by měly být vyhodnoceny. Podobně jsou významnými riziky výstavba tunelů (kap. 4.4.7.9, str. 180) a kolize s trasou hlavní stoky (kap. 5.1.4, str. 212), kdy je tato trasa zasažena nejen při umístění nádraží v podvariantě B1e, ale i opěrnou stěnou nádraží ve všech ostatních podvariantách B.

*Tyto skutečnosti budou zohledněny v rizikové analýze. Kolize z hlavní stokou - kolize s hlavní stokou B02 při umístění nádraží byla řešena příslušným opatřením – v tomto případě přeložkou – která byla oceněna v rámci investičních nákladů pro jednotlivé varianty.*

Cílový stav pro rok 2050 je pro variantu B1 a B2 shodný. Proto nelze uvažovat o rizicích výstavby trati RS ve směru Praha pouze pro variantu B2, ale jako principiální riziko koncepce varianty B. *S tímto názorem se zpracovatel plně ztotožňuje a bude to zohledněno v rizikové analýze.*

Pro úplnost je třeba dodat, že v kap. 5.1.5 chybí podvarianty B1e, B1f. *V době zpracování 5. dílčího plnění byly pouze ve stadiu rozpracování. Budou plnohodnotně popsány v další verzi dokumentace. Varianta B1e má od 10.5. jiné označení (indexem 500 u názvů jednotlivých podvariant.)*

K výkresové části dokumentace opakovaně žádáme v situacích v měřítku 1: 10 000 i ve všech dílčích situacích upravit zelenou vrstvu „související stavby (komunikační systém, stavby)“ do souladu s předanými podklady, případně tuto vrstvu odstranit.

*Bude uvedeno do souladu s podklady.*

Ve variantě Ab,Ac, zobrazené v situaci (část B.4.2, příloha 8), žádáme o úpravu kusých kolejí č. 21 a 22 tak, aby tyto koleje a zúžené části nástupišť byly umístěny do heršpického zhlaví stanice. *Bude prověřeno.*

Předpokládáme, že kapitolu 6 bude připomínkovat objednatel veřejné hromadné dopravy. S ohledem na skutečnost, že jsme doposud nedostali ostatní dopracované kapitoly lze předpokládat jejich případnou další optimalizaci při zpracování dalších fází studie proveditelnosti. Zásílané připomínky se vztahují pouze k předloženým návrhům a mohou být předmětem další diskuze.

S pozdravem

Ing. Vladimír Bielko  
vedoucí odboru

**Na vědomí:**

OD – Oddělení koncepce dopravy, spis: ŽUB

ÚT – Bc. D. Škaroupka

OÚPR - \referát územní koncepce dopravy – Ing. P. Matoušek