

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Zhodnocení zpracovaných variant řešení železničního uzlu Brno a doporučení výběru variant k dalšímu rozpracování a hodnocení

Vyhodnocení hlasování

Seznam oslovených členů VSP

Správa železniční dopravní cesty, s.o. – Ing. Mojmír Nejezchleb, Ing. Jarmila Ozimá, Ing. Petr Hofhanzl, Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D., Dr., Ing. Václav John, Ing. Miroslav Konečný; Ministerstvo dopravy – Ing. Tomáš Čoček, Ph.D, Mgr. Kamil Rudolecký, Ing. Luděk Sosna, Ph.D., Ing. Mgr. Marek Pastucha, Ing. Jindřich Kušnír, Ing. Josef Kubovský, JUDr. Ondřej Michalčík;

Statutární město Brno – Richard Mrázek, Mgr. Martin Ander, PhD., Ing. Olga Nováková, Ing. Vladimír Bielko, Bc. Dan Škaroupka;

Jihomoravský kraj – Ing. Antonín Tesařík, Bc. Roman Hanák, Ing. Rostislav Snovický, Ing. arch. Eva Hamrlová, Ing., MPA Ivo Minařík;

KORDIS JMK, a.s. – Ing. Jiří Horský, Ing. Michal Kocourek

Státní fond dopravní infrastruktury – Ing. Zbyněk Hořelica, Ing. Ivo Vykydal

JASPERS – Paul Riley (bez hlasovacího práva)

Seznam členů VSP souhlasících s předkládaným dokumentem

Ing. Mojmír Nejezchleb, Ing. Jarmila Ozimá, Ing. Petr Hofhanzl, Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D., Dr., Ing. Václav John, Ing. Miroslav Konečný, Ing. Tomáš Čoček, Ph.D, Mgr. Kamil Rudolecký, Ing. Luděk Sosna, Ph.D., Ing. Mgr. Marek Pastucha, Ing. Jindřich Kušnír, Ing. Josef Kubovský, JUDr. Ondřej Michalčík, Richard Mrázek, Ing. Vladimír Bielko, Bc. Dan Škaroupka, Ing. Antonín Tesařík, Bc. Roman Hanák, Ing. Rostislav Snovický, Ing. arch. Eva Hamrlová, Ing., MPA Ivo Minařík, Ing. Jiří Horský, Ing. Michal Kocourek, Ing. Zbyněk Hořelica, Ing. Ivo Vykydal

Seznam členů VSP nesouhlasících s předkládaným dokumentem

Mgr. Martin Ander, PhD.

Seznam členů VSP bez vyjádření k dokumentu

Ing. Olga Nováková

Shrnutí

Souhlas s předkládaným dokumentem vyslovilo celkem **25** členů VSP, nesouhlas s předkládaným dokumentem vyslovil **1** člen VSP, nevyjádřil se **1** člen VSP. V souladu se čtvrtou odrážkou článku 3 Jednacího řádu VSP lze považovat hlasování za **platné s kladným výsledkem jednání** předkládaného dokumentu.

Na základě výše uvedeného vyplývá následující usnesení:

Výbor studie proveditelnosti železničního uzlu Brno schvaluje dokument „Zhodnocení zpracovaných variant řešení železničního uzlu Brno a doporučení výběru variant k dalšímu rozpracování a hodnocení“ a souhlasí s dalším postupem prací na studii proveditelnosti dle doporučení uvedených v kapitole č. 15 předmětného dokumentu.

Doplňující poznámky a informace

K vyjádření k předmětnému dokumentu byla požádána i agentura JASPERS, přestože nemá dle Jednacího řádu hlasovací právo. Toto vyjádření chápe zadavatel studie proveditelnosti jako doporučující stanovisko. V tomto doporučujícím stanovisku byl vyjádřen souhlas s vyhodnocením podvariant řešení hlavního nádraží ve variantě B ne jako samostatné podvarianty s jedním možným řešením vedení tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou, ale jako možné řešení kombinovatelné se všemi možnými řešeními vedení výše uvedených tratí. Zároveň k podvariantě B2 byla uvedena jako problematická ze strany JASPERS rizikovost případné realizace této varianty ve vztahu k nejasnosti koncepce výstavby vysokorychlostních tratí. Poslední doporučení se týkalo prověření varianty vedení tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou u varianty B kombinací řešení dle podvarianty B1b a B1c. Konkrétní znění vyjádření JASPERS je příkládáno v samostatné příloze.

Jediný nesouhlas s doporučovaným postupem byl vznesen ze strany náměstka primátora města Brna pana Mg. Martina Andera, Ph.D. Tento nesouhlas se týkal vyloučení varianty B2 z dalšího sledování. Nesouhlas s dalším sledováním této varianty byl zdůvodňován následovně:

1. Umístění části nástupišť do podzemní kolejové skupiny sníží prostorový tlak na vyvinutí optimálního řešení povrchových kolejí a nástupišť, zvláště v podvariantách s oblouky o poloměru 500m, které vykazují nutnost záboru pozemků, které dosud nebyly využívány pro drážní dopravu.
2. Lze důvodně předpokládat, že výstavba podzemní kolejové skupiny usnadní následnou etapizaci rekonstrukce povrchové části nádraží, především ve smyslu zmenšení objemu nutných výluk a jejich trvání, což se pozitivně promítá do ekonomického hodnocení. Konkrétní prověření etapizace aktuálně není zpracováno, bude teprve předmětem dalších prací na SP ŽUB.

K bodu č.1 zadavatel studie proveditelnosti uvádí, že dopravní technologií bylo prokázáno, že nelze výrazně redukovat nadzemní část kolejiště. Redukci je možné provést pouze pro tři koleje a tři nástupištní hrany. Redukce nákladů s tímto spojená by byla řádově nižší než náklady na budování podzemního kolejiště. Z hlediska záborů ploch je pak ve scénáři s vybudováním vysokorychlostních tratí nezbytné doplnění kapacity nadzemního kolejiště právě o redukované tři koleje a nástupištní hrany. Územní dopad je tedy pro řešení dle varianty B1 i B2 totožný. V tomto ohledu není žádná potenciální výhoda varianty řešení B2 oproti variantě řešení B1.

K bodu č.2 zadavatel studie proveditelnosti uvádí, že návrh etapizace variant je navrhován tak, aby byl zajištěn co největší potenciál kladné ekonomické efektivity. Tu je možné zajistit v principu tak, že bude jednak co nejkratší doba realizace a tím dřívější nabývání přínosů z cílového stavu a jednak co nejkratší dobou výluk a omezení provozu během výstavby, která se promítá do negativ z hlediska přepravní prognózy. Návrh etapizace je navrhován jako kompromis mezi délkou výstavby a délkou výluk, kdy je u varianty B obecně zaručen provoz těch nejvýznamnějších linek během realizace a zároveň je budována co nejrychleji nová

infrastruktura. Případná realizace podzemní skupiny v předstihu by znamenala výrazné prodloužení doby realizace a pozdější náběh přínosů z cílového stavu. Proto zadavatel studie proveditelnosti nepředpokládá takové řešení jako ekonomicky výhodnější.