

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 3 – Program a podklady pro jednání

12. 2. 2016, od 13:00 hodin

sál Rady města Brna na Nové radnici, Dominikánské náměstí 1, Brno

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů z 2. jednání VSP
 - 3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od 2. jednání VSP
 - 4) Zpracování a projednání 3. dílčího plnění studie proveditelnosti
 - 5) Zpracování a projednání návrhu koncepce MHD a VHD
 - 6) Vyhodnocení multimodální explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje
 - 7) Zpracování dopravního modelu a přepravních prognóz
 - 8) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP
 - 9) Závěr
-

1) Zahájení

V úvodu budou přivítání členové Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (dále VSP) a přizvaní hosté. Bude formálně zahájeno jednání posouzením usnášeníschopnosti VSP a schválením programu jednání.

2) Plnění úkolů z 2. jednání VSP

Na druhém jednání VSP vyplynuly následující úkoly pro zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti ŽUB:

- a) VSP požaduje, aby zástupci Ministerstva dopravy a SŽDC prověřili možnost zahájení projektové přípravy a zajištění následné realizace Výhybny Rajhrad.

Požadavek na zahájení projektové přípravy výhybny Rajhrad byl vznesen na jednání k plánu projektové přípravy SŽDC konaném dne 9. 10. 2015. Tento požadavek byl kladně projednán a projektová příprava této stavby byla zařazena do plánu. Ve studii proveditelnosti se s touto stavbou uvažuje k realizaci ve střednědobém horizontu po roce 2020.

- b) VSP požaduje, aby zástupci Oblastního ředitelství Brno SŽDC zaslali 1. náměstkovi ministra dopravy podrobnou zprávu popisující problematiku vlivu památkové ochrany částí ŽUB na možnosti úprav ŽUB v podobě oprav a investic na železniční infrastrukturu. VSP požaduje, aby zástupci Ministerstva dopravy

vyvolali jednání se zástupci Ministerstva kultury k řešení této problematiky a na příštím jednání VSP informovali členy VSP o výsledcích tohoto jednání.

Projednání problematiky památkové ochrany částí ŽUB bylo uskutečněno na Ministerstvu dopravy dne 23. 11. 2015. Na tomto jednání byl projednán podrobný materiál popisující stávající situaci a rizika plynoucí z uplatňovaných podmínek nakládání s památkově chráněnými objekty v oblasti zajištění provozuschopnosti infrastruktury a možné realizace projektových variant. V návaznosti na toto jednání proběhla další jednání mezi Ministerstvem dopravy a Ministerstvem kultury a také mezi Národním památkovým úřadem a SŽDC. V současné době probíhají správní řízení ve věci posouzení uznání památkové ochrany. Podrobnější informace k tomuto bodu jsou dále uvedeny v příloze č. 1.

c) VSP souhlasí s rozšířením plnění studie proveditelnosti o provedení průzkumu dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje a města Brna.

Na základě tohoto doporučení zajistil zadavatel studie zpracování multimodální explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje. V průběhu prací na 2. dílčím plnění studie proveditelnosti v oblasti týkající se analýzy a prognózy přepravních vztahů dospěla poradenská organizace JASPERS k závěru, že pro komplexní posouzení studie proveditelnosti je nezbytné, aby součástí vstupních podkladů do dopravního modelu byla také multimodální explorační studie chování obyvatel Jihomoravského kraje. Studie dle doporučení má obsahovat následující:

- zmapování komplexního dopravního řetězu cest mezi zdrojem a cílem včetně volby dopravního prostředku a dále zjištění zda k volbě této cesty má cestující k dispozici osobní automobil;
- zjištění a statistické vyhodnocení mobility obyvatel pro nastavení parametrů užitých pro gravitační model a logitovou funkci;
- zjištění parametrů pravděpodobnosti volby dopravního prostředku logitového modelu pro jednotlivé skupiny obyvatel.

Nezbytnost zpracování takové studie sdělila iniciativa JASPERS zpracovatelům studie i zadavateli. Takto specificky definované údaje jsou jedním z dalších vstupů do ekonomického hodnocení a podkladem pro dopravní model a následnou práci s ním při zpracování přepravních prognóz. Multimodální explorační studie vychází a navazuje na data a podklady dopravního modelu. Předmětem plnění je zpracování multimodální explorační studie chování obyvatel Jihomoravského kraje, která obsahuje jednak provedení mobilního multimodálního průzkumu kombinací metod CAWI a CATI pro 3000 respondentů Jihomoravského kraje s cílem zajistit výše uvedená data pro dopravní model, dále vytvoření databáze pro kalibraci dopravního modelu, zpracování kompletní textové zprávy studie a předání otevřené databáze dat.

Podrobné informace o zpracování této multimodální explorační studie jsou předmětem bodu 4 tohoto jednání.

3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od 2. jednání VSP

Od doby konání druhého jednání VSP (23. 9. 2015) byly zaměřeny práce na studii proveditelnosti na řešení níže uvedených tematických oblastí spojených zejména se zajištěním 3. a 4. dílčího plnění studie proveditelnosti ŽUB.

a) Návrh variant

Po vyhodnocení připomínek ke studii Dopravování variant řešení ŽU Brno (IKP 2014) a po aktualizaci návrhu výhledového rozsahu dopravy a výhledového rozvoje okolní infrastruktury bylo nutné prověřit nové dílčí alternativy obou základních koncepčních variant A – Řeka a B – Petrov. Nové alternativy jsou navrhovány vždy jako možnosti, jak řešit

konkrétní zjištěné problémy. U každé alternativy jsou níže popsány změny oproti studii Dopracování variant přestavby ŽU Brno.

Variant A

Varianta A je definována polohou nového osobního nádraží, které je situováno v poloze stávajícího žst. Brno dolní nádraží podél ulice Rosické. Obě stopy průjezdu I. Tranzitního železničního koridoru – osobní i nákladní – jsou sjednoceny do jedné stopy. Trať přes stávající žst. Brno hl.n. je zrušena. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá z jihovýchodu podél stávající trati od Střelice. Zaústění modernizované trati Brno – Přerov je do žst. Brno-Slatina pomoci novostavby dvoukolejné trati podél letiště Brno-Tuřany. Ve variantě A je zaústění trati od Chrlic navrženo do severního zhlaví osobního nádraží.

- i) Základní řešení (A): Oproti studii Dopracování variant přestavby ŽU Brno doznalo technické řešení změn v uspořádání severního zhlaví hlavního nádraží z důvodu nutnosti zajistit dostatečné užitečné délky kolejí pro nákladní dopravu. Provozní řešení bylo upraveno dle aktualizovaných podkladů výhledového rozsahu dopravy.
- ii) Alternativní řešení (Aa): Oproti základnímu řešení je technické řešení změněno v provedení zapojení trati Brno – Chrlice do podzemní stanice ve stopě dle koncepce Severojižního kolejového diametru. Upraveno je severní zhlaví hlavního nádraží. Provozně jsou odlišně vedeny regionální vlaky linky S1 Brno – Křenovice hor.n. (Sokolnice), které jsou nově vedeny do podzemní stanice. Návrh této alternativy byl projednáván již na 1. jednání VSP, kdy cílem je zejména prověření nižšího provozního zatížení severního zhlaví hlavního nádraží a snížení náročnosti územních střetů zaústění této trati.

Variant B1(B2)

Tato varianta, jakožto i ostatní alternativy B1a, B1b, B1c a B1d vychází z varianty „B - Petrov“ podkladové studie „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, která byla upravena a dopracována pro stav infrastruktury bez existence výhledových záměrů zaústění nových vysokorychlostních tratí jako součásti systému RS - bylo uvažováno řešení bez podzemních kolejí č. 51 až 56. Pro tento stav současně, je součástí varianty zajištění stavební připravenosti pro následnou dostavbu zapojení vysokorychlostních tratí tak, aby tato dostavba mohla probíhat za plného provozu dříve vybudované infrastruktury a aby nevyvolala podstatnou přestavbu vybudované železniční infrastruktury.

Dále bylo pro všechny varianty provedeno posouzení scénáře s realizací VRT během hodnoceného období.

Shodným řešením pro všechny alternativy B1 je řešení žst. Brno hl.n., žst. Brno Židenice, Odstavného nádraží a Brno-Slatina a řešení mezistaničních úseků Střelice - Brno, Modřice - Brno a Brno – Brno Židenice. Výjimku tvoří řešení žst. Brno hl.n. ve variantě B1c, která má rozdílné zapojení regionální přerovské tratě a to novou spojkou ze stávajícího dolního nádraží na hlavní. Dále jsou v rámci všech alternativ navrženy nové zastávky – Brno-Vídeňská, Brno-Štýřice, Brno-Komárov, Brno-Černovická terasa a Letiště Brno-Tuřany.

Rozdílnosti jednotlivých alternativ varianty B1 jsou dány možným různým řešením vedení železničních tras směr Přerov a Veselí nad Moravou ve vztahu k poloze veřejného logistického centra (VLC) a areálu Brno Airport Logistic Park (BALP), řešením polohy železniční zastávky Letiště Brno-Tuřany s ohledem na docházkové vzdálenosti železniční zastávky a terminálu letiště a řešením dopravní obsluhy oblasti Slatiny, Černovic a Černovické Terasy.

- i) **V základní variantě B1** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navržen výjezd z uzlu jako čtyřkolejný - dvěma samostatnými dvoukolejnými tratěmi. Jedna trať s kolejemi č. 806 a 808 je určena pro regionální dopravu s maximální rychlostí 160 km/h. Druhá dvoukolejná trať s kolejemi č. 801 a 802 je určena pouze pro dálkovou dopravu s maximální rychlostí 200 km/h. Obě tratě kříží dálnici D1 v oblasti výhledového nadjezdu ulice Průmyslová a prochází daným územím ve vzájemném

souběhu severně od VLC a BALP. U Ponětovic dochází k napojení na čtyřkolejný úsek řešený v rámci SP Brno – Přerov a k propojení nové regionální dvoukolejné trati se stávající dvoukolejnou tratí ve směru na Šlapanice. Zastávka Letiště Brno-Tuřany je navržena na regionální trati.

- ii) **V alternativě B1a** je stejně jako u varianty B1 navržen výjezd z uzlu ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou jako čtyřkolejný - dvěma samostatnými dvoukolejnými tratěmi. Jedna trať s kolejemi č. 806 a 808 je určena pro regionální dopravu s maximální rychlostí 160 km/h. Druhá dvoukolejná trať s kolejemi č. 801 a 802 je určena pouze pro dálkovou dopravu s maximální rychlostí 200 km/h. Oproti předchozí alternativě tratě kříží dálnici D1 mezi stávající čerpací stanicí a plochami firmy zabývající se likvidací stavebního odpadu a prochází daným územím ve vzájemném souběhu jižně od VLC a BALP. Obě tratě jsou vedeny pod stávajícími objekty letiště a v rozvojových plochách letiště – vedení tratí je mezi stávající vlečkou a terminály v souběhu s přistávací dráhou a s příjezdovou komunikací vedoucí z Brna na letiště. Za nově navrhovanou zastávkou Letiště Brno-Tuřany jsou obě dvoukolejné trati napojeny na vedení tratí totožné jako v alternativě B1. U Ponětovic dochází k napojení na čtyřkolejný úsek řešený v rámci SP Brno – Přerov a k propojení nové regionální dvoukolejné trati se stávající dvoukolejnou tratí ve směru na Šlapanice. Zastávka Letiště Brno-Tuřany je navržena na regionální trati.
- iii) **V alternativě B1b** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navržen výjezd z uzlu jako čtyřkolejný - dvěma samostatnými dvoukolejnými tratěmi. Dvoukolejná trať určená dálkové dopravě je vedena přibližně ve stejné poloze jako v alternativě B1 - kříží dálnici D1 v oblasti výhledového nadjezdu ulice Průmyslová a prochází daným územím severně od VLC a BALP. Za navrhovanou zastávkou Letiště Brno-Tuřany dochází k napojení na dvoukolejný úsek řešený v rámci SP Brno – Přerov. Zastávka Letiště Brno-Tuřany je navržena na dálkové trati. Druhá dvoukolejná trať je vedena z hlavního nádraží, až za navrhovanou zastávku Brno-Komárov kde dochází k rozvětvení kolejí - jednokolejně ve směru na Chrlice a jednokolejně ve směru na Černovice (po stávající komárovské spojkě). V návrhu je počítáno s rekonstrukcí jednokolejné komárovské spojky a dále je navrženo zdvoukolejnění a rekonstrukce vlárecké trati až po nově navrhovanou zastávku Brno – Černovice.
- iv) **V alternativě B1c** je pro dálkovou dopravu ve směru na Přerov navrženo stejné vedení dvoukolejné tratě s kolejemi č. 801 a 802 jako v alternativě B1b s maximální rychlostí 200 km/h. Pro regionální dopravu ve směru na Veselí nad Moravou je přímo z hlavního nádraží navržena jednokolejná spojka na stávající Dolní nádraží a dále je vedena jednokolejka až k Černovicím, kde dochází ke zdvoukolejnění a napojení na stávající dvoukolejku rekonstruovanou v rámci této stavby. Pro potřeby možného křížování vlaků je v oblasti dolního nádraží navržena nová výhybna a zastávka Brno-Trnitá a dále je navržena nová zastávka Brno-Černovice na mostním objektu přes ulici Olomouckou. Ve směru na Chrlice je pro regionální dopravu navržena dvoukolejka vedena z uzlu až za novou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k navázání do stávající jednokolejné trati.
- v) **V alternativě B1d** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navrženo vedení dvou dvoukolejných tratí jako v alternativě B1 s tím rozdílem, že trať pro regionální dopravu je nad BALPem oddělena a v km 8,8 napojena do traťového úseku Brno-Slatina – Šlapanice tratě 340. Trať dálkové dopravy pokračuje do obdobné stopy jako v alternativě B1 a B1b a v km 20,0 se napojuje směrově i výškově do trasy modernizace tratě Brno – Přerov zpracovávané v rámci SP Brno - Přerov. U letiště Brno Tuřany je na obou tratích navržena zastávka. Nově vzniklá odbočka Šlapanice-průmyslová ve směru na Šlapanice je navržena jako jednokolejná s rychlostí 100 km/h.
- vi) **Varianta B2.** Tato varianta vychází z varianty „B - Petrov“ podkladové studie „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, která byla upravena a dopracována pro stav infrastruktury bez existence výhledových záměrů zaústění nových

vysokorychlostních tratí jako součásti systému RS, ale oproti alternativám B1 bude uvažováno s podzemními kolejemi 51 až 56 s redukcí kolejiště nadzemní části hlavního nádraží tzn. nebudou v hlavním nádraží zapojeny kusé koleje č.9, 10, 11, 12 a 13 na břevclavském zhlaví. Pro tento stav současně bude součástí varianty zajištění stavební připravenosti pro následnou dostavbu zapojení vysokorychlostních tratí Praha – Brno a Brno – Vranovice tak, aby tato dostavba mohla probíhat za plného provozu dříve vybudované infrastruktury a aby nevyvolala podstatnou přestavbu vybudované železniční infrastruktury. Dále bylo pro tuto variantu provedeno posouzení scénáře s realizací VRT během hodnoceného období. Tato varianta s podzemní kolejovou skupinou stanice Brno hl.n. je kompatibilní se všemi alternativami varianty B1, jen v alternativě B1c by muselo být navrženo nové zapojení kolejové spojky do hlavního nádraží z dolního nádraží, která je ve variantě B1c zapojena do kusých kolejí hlavního nádraží.

Podrobnější informace o důvodech zpracování jednotlivých variant a představení jejich konkrétního technického řešení budou prezentovány na jednání.

b) Návrh výhledové koncepce železniční dopravy

Na předchozím jednání VSP bylo informováno o způsobu revidování předpokládaných výhledových koncepcí železniční dopravy a to osobní dálkové a regionální a nákladní. Základní koncepce byla nejprve stanovena invariantně bez rozdílu dle jednotlivých variant v podobě základních principů návrhů linkového vedení a četnosti spojů. Ve 2. dílčí plnění studie (20. 9. 2015) byl pak odevzdán návrh uvedené koncepce.

V průběhu měsíce října a listopadu pak byl návrh základní koncepce rozpracován do podrobného řešení dle specifik jednotlivých variant. Snahou zpracovatele a zadavatele studie bylo zajistit stejné principy řešení u všech variant s odlišnostmi tam, kde dle rozdílných specifik variant bylo nutné provést nutné úpravy. Hlavními odlišnostmi mezi variantami, které se musely brát v potaz byly rozdílné zapojení jednotlivých tratí do železniční stanice hlavního nádraží, odlišné rychlostní a kapacitní parametry jednotlivých částí ŽUB a různé územní vedení tratí (zejména alternativní vedení tratí Brno – Veselí n.M. a Brno – Přerov).

Tyto návrhy byly projednány s příslušnými objednateli regionální a dálkové osobní železniční dopravy. Zpracování podrobné koncepce železniční dopravy včetně jejího dopravně-technologického posouzení bylo zpracováno v dokumentaci 3. dílčího plnění studie (20. 11. 2015).

c) Stanovení a projednání rozvoje území pro varianty ŽUB a stanovení podmínek rozvoje související infrastruktury

Během měsíce října a listopadu 2015 byly stanoveny a projednány základní podmínky pro rozvoj území související s řešením ŽUB včetně koordinace s výhledovými infrastrukturními záměry. Těžiště této problematiky spočívalo především v řešení vedení železniční infrastruktury v okolí Letiště Tuřany, kde bylo nutné respektovat limity území a omezení vyplývající z podmínek ochranných pásem Letiště Tuřany a dále v řešení koordinace mezi vedením železniční infrastruktury a vedení silniční infrastruktury a to zejména Velkého městského okruhu (VMO).

V případě vedení železniční infrastruktury v prostoru Letiště Tuřany bylo konzultováno vedení tras variant ŽUB tak, aby nedocházelo k zásadním omezením provozu letiště během realizace železniční infrastruktury, aby nedocházelo k rušivým situacím v železničním i leteckém provozu vyvolaných použitím světelných signalizací obou systémů a nebyla tak ohrožena jejich bezpečnost, a aby byla v maximální možné míře respektována výhledová realizace plánovaných záměrů v dotčené oblasti. Výsledkem těchto konzultací byly úpravy výškového a směrového vedení železničních tratí i ostatních komunikací.

V případě koordinace výhledových řešení ŽUB a VMO bylo nutné se při technickém návrhu vyrovnat s technickými limity návrhových parametrů obou systémů dopravní infrastruktury a zároveň s limity dotčeného území. Zásadní konkrétní obtíže byly řešeny zejména v návrhu konkrétního provedení křížení infrastruktury obou systémů, které musí být ve svém návrhu vždy mimoúrovňové při zajištění nezbytných požadovaných sklonových a výškových parametrů. Zároveň bylo nutné řešit i návrhy křížení těchto dopravních infrastruktur s vodními toky a ostatní technickou infrastrukturou. Ze strany zpracovatele bylo u všech variant ŽUB navrženo odpovídající technické řešení VMO, které se ale dle jednotlivých variant ŽUB liší ve svém provedení i ve stanovení nezbytných podmínek své realizace.

d) Konzultace se zástupci agentury JASPERS

V návaznosti na předchozí jednání se zástupci agentury JASPERS (2. 7. 2015) k úvodnímu seznámení s projektem ŽUB a (3. 9. 2015) k historii přípravy modernizace ŽUB spojeného s místním šetřením proběhlo 27. 11. 2015 jednání k problematice posuzování dopadů variant ŽUB do oblasti životního prostředí a územního plánování.

Na tomto jednání byl diskutován způsob zohlednění projektu ŽUB v souvisejících strategických dokumentech a v územně-plánovacích dokumentacích. V tomto ohledu byla podrobněji diskutována zejména historie posuzování koncepce ŽUB v uvedených dokumentech ve vztahu k životnímu prostředí. Zpracovateli studie pak byla představena předpokládaná forma zpracování kapitol týkajících se životního prostředí a územního plánování. Jelikož se jednalo o první jednání k této problematice, bylo jednání zaměřeno na výměnu informací a seznámení zástupců JASPERS s řešenou problematikou. S postupem prací na studii proveditelnosti budou probíhat navazující jednání, kde budou projednávány konkrétní dopady variant ŽUB na životní prostředí.

4) Zpracování a projednání 3. dílčího plnění studie proveditelnosti

Práce na studii proveditelnosti probíhají postupně dle požadavků a podmínek stanovených ve zvláštních podmínkách pro zpracování studie proveditelnosti. Ke kontrole plnění a postupnému rozpracování studie proveditelnosti jsou stanovena jednotlivá dílčí plnění. Z nich první tři dílčí plnění definovala níže uvedené úkoly pro zpracovatele studie:

- shromáždění dat o stávajícím stavu infrastruktury (železniční, městské i ostatní),
- shromáždění dat o představách objednatelů pro provozní model jednotlivých variant (MD O190, KU Jmk, KORDIS, Město Brno, DpmB),
- shromáždění dat z dříve provedených dopravních průzkumů (veřejná doprava, MHD, IAD; intenzity doprav, dojíždka a vyjíždka, směřování),
- doplnění chybějících dat dopravních průzkumů zpracovatelem (dálková neobjednávaná doprava, průzkumy směřování apod.),
- návrh varianty bez projektu – technické řešení, provozní model,
- předběžný návrh provozního modelu na základě požadavku objednatelů,
- shromáždění informací o vývoji okolní sítě a jejich vyhodnocení, získání informací o podmínkách rozvoje oblastí Trnitá a Heršpická od Města Brna a jejich vyhodnocení.
- vyhodnocení dopravních průzkumů zpracovatelem – ukončení procesu získávání dat pro dopravní model a jeho kalibraci,
- projednání návrhu vývoje oblasti Trnitá, odsouhlasení vývoje okolní sítě příslušnými investory (MD, SŽDC, ŘSD, města Brna, KU Jmk, DpmB),
- návrh technického řešení a dopravní technologie pro variantu bez projektu i pro projektové varianty, a to pro veškeré módy dopravy (železnice, ostatní veřejná doprava, MHD). Výstupy pro zpracování dopravního modelu.

Předmětné třetí dílčí plnění tak svou náplní odpovídalo výše uvedenému výčtu požadavků. Zároveň dokumentace předmětného odevzdání obsahovala i další výstupy dohodnuté na průběžných jednáních při zpracování studie. Struktura odevzdání byla stanovena dle

požadovaného obsahu studie, jak je specifikováno pro závěrečné odevzdání ve zvláštních podmínkách pro její zpracování. Ze strany zadavatele i zpracovatele studie je snaha postupně naplňovat během dílčích plnění jednotlivé body až do konečné podoby odevzdané v závěrečném odevzdání.

Z požadovaného obsahu studie jsou níže uvedeny tučným písmem ty body, které byly již v tomto odevzdání alespoň z části naplněny:

- 1. Základní informace;**
- 2. Cíle projektu;**
- 3. Návrh variant;**
- 4. Technické řešení variant železniční infrastruktury;**
- 5. Technické řešení variant městské infrastruktury včetně MHD a VHD;**
- 6. Dopravně-technologické řešení variant železniční dopravy;**
- 7. Dopravně-technologické řešení variant MHD a VHD;**
- 8. Analýza a prognóza poptávky;**
- 9. Posouzení vlivu na životní prostředí a územní průchodnost;**
10. Ekonomické hodnocení;
11. Analýza rizik;
12. Analýza dopadů napojení VRT do ŽUB;
13. Multikriteriální analýza;
14. Závěry a doporučení.

Dle zvláštních podmínek pro zpracování studie proveditelnosti byla tato dokumentace následně předložena k posouzení a zaslání připomínek hodnotitelům studie. Zadavatel studie obdržel k zaslané dokumentaci připomínky od:

- Ministerstva dopravy;
- Odborných složek SŽDC, s.o.;
- Magistrátu města Brna;
- Jihomoravského kraje;
- Společnosti KORDIS JMK, a.s.;
- Agentury JASPERS.

Připomínky k předmětné dokumentaci byly projednány ve třech připomínkových kolech. První projednání proběhlo 17. 12. 2015, kdy byly projednány zásadní koncepční připomínky vyžadující časově náročnější zpracování. Zásadní připomínky lze rozdělit do několika tematických skupin. První skupina se týkala připomínek k oblasti zpracování kapitol dopadů jednotlivých variant do územního plánování a posouzení územních střetů. Tyto připomínky byly podrobněji projednávány na samostatném navazujícím jednání 12. 1. 2016. Druhá skupina se týkala problematiky koncepce železniční dopravy a dopravní technologie železniční dopravy. Tyto připomínky byly podrobněji projednány na navazujícím jednání 18. 1. 2016. Třetí skupina se týkala připomínek k technickému řešení variant a návrhům na jejich úpravu. Návrhy na úpravu variant se týkaly obou základních variant, jak varianty A, tak i varianty B. Tyto návrhy byly prověřeny zpracovatelem studie z pohledu jejich proveditelnosti a účelnosti a byly podrobněji diskutovány na jednání 18. 1. 2016. Zbývající projednávané připomínky se týkaly již dílčích konkrétních nedostatků studie.

Druhé projednání proběhlo 18. 1. 2016. Na tomto jednání byl představen návrh vypořádání všech připomínek a byl podrobně diskutován způsob jejich zpracování. Zároveň byly ze strany zpracovatele studie komentovány zjištěné poznatky o proveditelnosti návrhu úprav technického řešení variant.

Třetí projednání proběhlo 26. 1. 2016 a bylo zaměřeno výhradně na projednání připomínek agentury JASPERS. Na tomto jednání byly projednávány připomínky dle jednotlivých problematických okruhů. Projednávané připomínky se týkaly především Struktury

dokumentace, technického řešení variant, způsobu stanovení koncepce železniční dopravy a dílčích návrhů řešení železničních zastávek a stanic.

Na základě závěrů z výše uvedených projednávání je dokumentace nyní upravována ve smyslu obdržených a projednaných připomínek. Dokončení úprav předmětné dokumentace se předpokládá do 14. 2. 2016. Připomínky, které byly nad rámec odevzdaného dílčího plnění, budou postupně řešeny v dalších plněních. Nové zásadní požadavky nad rámec dosud provedených prací se týkají zejména požadavků na úpravu variant. Jedná se o celkem tři nové požadavky na doplnění alternativ technického řešení variant:

- 1. Úprava koncepce zapojení tratí ve variantě A do kolejiště hlavního nádraží včetně úprav uspořádání kolejiště hlavního nádraží.** Zásadním problémem této varianty je z pohledu technického a z pohledu zajišťování provozuschopnosti návrh konfigurace jižního zhlaví žst. Brno hl. n. Toto zhlaví je navrženo z velké části z křižovatkových výhybek a dvojitých kolejových spojek či konstrukcí jím podobných. Ve smyslu čl. 63 předpisu SŽDC S3 se nemají nově křižovatkové výhybky vkládat do hlavních kolejí. Konkrétní citace: *„Křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky nesmí být nově vloženy do hlavních kolejí. Ve stísněných poměrech mohou být po schválení SŽDC OTH po projednání se SŽDC OAE použity křižovatkové výhybky a kolejové křižovatky v hlavních kolejích za podmínek uvedených v tab. 4 a za podmínek stanovených při schválení SŽDC. Při rekonstrukcích se křižovatkové výhybky přednostně rozkládají na jednoduché výhybky.“* Zároveň bylo v kontextu zpracování dopravní technologie poukázáno na množství kolizních jízd, které jsou dány navrženou konfigurací kolejové řešení. V tomto smyslu je požadováno rozpracování alternativního řešení varianty A s cílem odstranit zjištěné nedostatky.
- 2. Úprava technického řešení kolejiště hlavního nádraží u varianty B.** Zásadním problémem této varianty je situování kolejiště Brno hl. n. do velmi stísněných poměrů vymezených současnou polohou Brno hl.n. Vlivem těchto stísněných poměrů jsou navržena nástupiště v obloucích poloměru až 300 m, což je z pohledu ČSN 734959 vnímáno jako mezní řešení, které se však spíše využívá v nezbytných případech u tratí místního významu, nikoliv v případě nádraží uzlových železničních stanic s velkou frekvencí cestujících. Pro dálkovou dopravu a frekventovanou příměstskou dopravu jsou charakteristické vozy s velkou vzdáleností otočných čepů podvozků, což z hlediska geometrického v oblouku malého poloměru znamená velkou vzdálenost vozu od hrany nástupiště. Toto znesnadňuje nástup a výstup cestujícím, nejvíce těm s omezením schopností pohybu a orientace. Nad to je v případě oblouků malých poloměrů a dlouhých vlaků obtížně proveditelná kontrola vlaku před odjezdem. Mimo výše uvedené oblouky malých poloměrů vždy znamenají vyšší provozní opotřebení železničního svršku, a tím náročnější údržbu opět spojenou s vyšší četností výluk. Navržené řešení umístění nástupišť do oblouků poloměru 300 m je v rozporu s ustanovením odst. (2) vyhlášky 177/1995 Sb. Byť jsou definovány podmínky nedodržení tohoto ustanovení v odst. (14) stejného paragrafu, nedoporučuje se v rámci tohoto projektu vzhledem k výše popsaným rizikům úlevový odstavec aplikovat. Konkrétní znění odstavců v paragrafu 13 vyhlášky 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah: „(2) Na dráze celostátní u staveb dráhy, u kterých se zřizuje nové drážní zemní těleso, nesmí být v traťových kolejích poloměr oblouku menší než 500 m a v případě rekonstrukce nebo modernizace dráhy, při které se nezřizuje nové drážní zemní těleso, nesmí být v traťových kolejích poloměr 9 oblouku menší než 300 m. Koleje železničních stanic se zřizují v přímých úsecích, v oblouku, jen je-li to nezbytné. Železniční stanice smí být s přihlédnutím k místním podmínkám vložena do oblouku s nejmenším poloměrem 600 m. V dopravních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 300 m. V manipulačních kolejích ve zhlaví je možno zřizovat oblouky o poloměru nejméně 190 m. (3) Na dráze celostátní smí být železniční zastávka zřízena v oblouku o poloměru nejméně 600 m, a je-li délka nástupní hrany 100 m a menší, je možno zřídit železniční zastávku v oblouku o poloměru nejméně 300 m“. V tomto smyslu je

požadováno zpracování alternativního řešení kolejiště hlavního nádraží ve variantě B s cílem odstranit zjištěné nedostatky.

3. **Úprava koncepce zaústění trati Brno – Přerov do ŽUB ve variantě B.** Do ŽUB jsou ve výhledu zapojeny od lokality Letiště Tuřany trati Brno – Veselí nad Moravou a Brno – Přerov. Pro variantu B jsou zpracovány tři různé koncepční možnosti zapojení trati Brno – Veselí nad Moravou, naopak pro zapojení trati Brno – Přerov je zpracováno jedno invariantní řešení. Jelikož se jedná o poměrně technicky náročné řešení obsahující železniční estakády a železniční tunely, u kterých lze předpokládat vysokou investiční náročnost, existuje potenciální riziko, že tyto investiční náklady budou negativně zatěžovat efektivitu projektu na straně nákladů. Z tohoto důvodu je požadováno zpracování alternativního řešení zapojení trati Brno – Přerov s odpovídajícím zkapacitněním Komárovské spojky a dále s modernizací úseku Černovice – Slatina – (Blažovice), u kterého lze předpokládat nižší investiční náročnost. Toto řešení na straně svých přínosů bude představovat naproti tomu předpokládaná negativa zejména z pohledu jízdních dob. Cílem prověření této alternativy je posoudit, zda se v porovnání svých přínosů a nákladů nejedná o efektivnější řešení než dosud sledované řešení. V tomto smyslu je požadováno zpracování alternativního řešení zapojení trati Brno – Přerov ve variantě B s cílem posoudit jeho proveditelnost a ekonomickou efektivitu.

Podrobnější informace o důvodech zpracování těchto návrhů a představení jejich řešení budou předneseny na jednání.

5) Zpracování a projednání návrhu koncepce MHD a VHD

Cílem zpracování této problematiky je posouzení zásadních dopadů přestavby ŽUB dle jednotlivých variant do uspořádání a funkčnosti MHD a VHD. Tato problematika byla průběžně konzultována během několika jednání se zástupci města Brna, Jihomoravského kraje, společnosti KORDIS JMK a Dopravního podniku města Brna. Hlavním výstupem těchto konzultací je souhrnný dokument popisující základní principy řešení MHD a VHD v této studii, který byl postupně připomínkován a upravován během měsíce listopadu 2015 až února 2016. Na jednání bude podrobně tento dokument prezentován a tato prezentace bude následně přiložena jako příloha tohoto jednání.

6) Vyhodnocení multimodální explorační studie dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje

Předmětem této zakázky bylo zpracování multimodální explorační studie za účelem zjištění informací o dopravním chování obyvatel vymezeného území. Průzkum zahrnoval obyvatele Jihomoravského kraje rozšířeného o ORP Nové Město na Moravě, Bystřice nad Pernštejnem, Velké Meziříčí, Třebíč a Náměšť nad Oslavou.

Podrobné informace o dopravním chování obyvatel jsou nezbytným podkladem pro kvalitní zpracování dopravního modelu. Pro jejich získání bylo nutné provést anketní průzkum, jehož součástí je zjištění podrobných údajů o cestování respondentů (zdroje a cíle cest, délky a doby cestování, použité dopravní prostředky apod.).

Cílem tohoto průzkumu bylo získání dostatečně podrobných dat v požadovaném rozsahu. Ze získaných dat byly vytvořeny výsledkové sestavy dle požadavků zpracovatelů modelu. Dále bylo vytvořeno základní vyhodnocení, které je součástí podrobné zprávy. Součástí byla také databáze získaných dat, umožňující tvorbu libovolných sestav kdykoliv v budoucnu.

V první fázi byla vytvořena metodika průzkumu, která byla předložena zadavateli. Bezprostředně následovaly přípravné práce zahrnující naprogramování dotazníku, jeho testování a ladění, stanovení kvót. Sběr dat byl realizovaný externě přes tzv. „panel

providera“ zadáním konkrétních parametrů sběru dat. Sběr dat kompletně zajišťoval panel provider, zpracovatel na sběr dat dohlížel a převzal od panel providera databázi sebraných hodnot. Následně byla provedena příprava databáze na přepočítání na strukturu populace, tvorba výstupů pro kalibraci dopravního modelu a základní vyhodnocení, které je součástí uvedené podrobné zprávy.

Konkrétní výstupy této multimodální explorační studie a způsob jejich využití ve studii proveditelnosti ŽUB budou podrobně prezentovány na jednání. Prezentace bude následně přiložena jako příloha tohoto jednání.

7) Zpracování dopravního modelu a přepravních prognóz

Nejbližší dílčí plnění jsou zaměřena primárně na oblast dopravního modelování. Na jednání budou prezentovány základní informace o stavu zpracování dopravního modelu, o získaných podkladech použitých pro jeho sestavení a o způsobu provedení dalších prací pro zajištění splnění dílčích plnění. Prezentace bude následně přiložena jako příloha tohoto jednání.

8) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP

Termín a místo konání příštího jednání VSP budou stanoveny na jednání.

9) Závěr

Shrnutí jednání. Formální ukončení jednání VSP.