

VÝBOR STUDIE PROVEDITELNOSTI ŽELEZNIČNÍHO UZLU BRNO

Jednání č. 2 – Záznam z jednání

23. 9. 2015, od 9:00 hodin

Rytířský sál, Správa železniční dopravní cesty, Dlážďená 1003/7, Praha

Přítomni: Dle prezenční listiny

Omluveni: Mgr. Kamil Rudolecký (Ministerstvo dopravy), Ing. Josef Kubovský (Ministerstvo dopravy), Paul Riley (JASPERS)

Hosté: Dle prezenční listiny

Program jednání:

- 1) Zahájení
 - 2) Plnění úkolů z 1. jednání VSP
 - 3) Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti
 - 4) Vyhodnocení připomínek ke studii Dopracování řešení variant ŽU Brno
 - 5) Návrh koncepce varianty bez projektu
 - 6) Stanovení rozvoje železniční infrastruktury související s ŽUB
 - 7) Stanovení rozsahu železniční dopravy
 - 8) Představení a projednání studie Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB
 - 9) Informace o spuštění webových stránek europointbrno.cz
 - 10) Zajištění provedení průzkumu dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje a města Brna
 - 11) Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP
 - 12) Závěr
-

1. Zahájení

Jednání zahájil předseda Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (VSP) pan Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. Dle prezenční listiny byla posouzena usnášeníschopnost VSP. Účast členů VSP byla nadpoloviční, a tedy VSP byl usnášeníschopný. Následně byl představen a schválen program jednání VSP v přesné podobě, v jaké byl zaslán tajemníkem VSP před jednáním VSP.

2. Plnění úkolů z 1. jednání VSP

Na prvním jednání VSP vyplynul následující úkol pro zadavatele a zpracovatele studie proveditelnosti ŽUB:

„VSP požaduje do příštího jednání VSP prověřit z technického, dopravně-technologického a územního hlediska opodstatněnost zpracování nové varianty v podobě alternativního zapojení trati č. 300 do hlavního osobního nádraží ve variantě A.“

Informace o stavu zpracování tohoto úkolu byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání byl k plnění tohoto úkolu představen návrh technického řešení ve formě prezentace podrobné situace a popisem územních souvislostí. Definitivní návrh tohoto řešení bude dopracován v rámci třetího dílčího plnění studie proveditelnosti. S ohledem na harmonogram prací na studii nebylo dosud prověřeno toto řešení z pohledu dopravní technologie. Toto bude učiněno po dokončení návrhu dopravní koncepce a její projednání s příslušnými hodnotiteli. Toto zpracování bude rovněž předmětem 3. dílčího plnění. K tomuto bodu nebyly vzneseny ze strany členů VSP žádné připomínky a dotazy.

3. Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti

Informace o učiněných pracích na studii proveditelnosti byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání pak byly prezentovány ve stručnosti zasílané informace strukturované do následujících zpracovávaných oblastí.

a. Vyhodnocení studie Dopracování řešení variant ŽU Brno

b. Návrh varianty Bez projektu

c. Stanovení rozvoje železniční infrastruktury související s ŽUB

d. Stanovení výhledového rozsahu železniční dopravy

e. Stanovení principů zpracování problematiky městské infrastruktury a MHD

f. Další dílčí jednání ke studii proveditelnosti ŽUB

K dosavadnímu průběhu zpracování studie proveditelnosti nebyly ze strany členů VSP vzneseny žádné připomínky a dotazy.

4. Vyhodnocení připomínek ke studii Dopracování řešení variant ŽU Brno

Informace o způsobu vypořádání připomínek ke studii Dopracování řešení variant ŽU Brno byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání byly popsány hlavní zásadní připomínky ke studii Dopracování řešení variant ŽU Brno a byly představeny a odůvodněny způsoby jejich zpracování ve studii proveditelnosti. Dále bylo prezentováno rozpracování upraveného technického řešení variant na přehledných situacích.

V rámci tohoto bodu byly v následné diskuzi popsány kolize vedení nové přerovské trati v oblasti Letiště Tuřany ve variantě B a způsoby úprav vedení této trasy. Komentovány byly zejména kolize s logistickými areály a kolize s výhledovými silničními komunikacemi. Definitivní návrh této upravené trasy bude odevzdán v rámci 3. dílčího plnění studie proveditelnosti. Na jednání VSP byla představena varianta spočívající ve vedení trasy mimo plánované areály logistických center s jejich obejitím ze severní strany a dále mimoúrovňovým křížením pod dálnicí D1. Tato trasa respektuje v maximální možné míře stanovenou územní stopu mezi oblastí Letiště Tuřany a Šlapanicemi. Zpracována je i varianta zaměřená na přiblížení železniční zastávky u Letiště Tuřany co nejblíže odbavovacímu terminálu letiště, která spočívá v tunelovém vedení pod areálem letiště. Tyto varianty jsou ve fázi postupného rozpracovávání a projednávání. Jihomoravský kraj požaduje respektování dosavadního koridoru nové přerovské tratě mezi prostorem letiště a Šlapanicemi. Důvodem je jeho fixace v územních plánech a v části trasy dokonce fixace na úrovni pozemků. Všechny zvažované varianty budou odborně projednány a v 3. dílčím plnění studie budou dle výsledků těchto projednání doporučeny ze strany zpracovatele studie proveditelnosti varianty, které mají být dále sledovány a varianty, které již sledovány být nemají.

Dále byl diskutován návrh alternativního vedení trati Brno – Veselí nad Moravou přes oblast Slatiny, Černovické Terasy a Černovic ve variantě B. Ze strany Jihomoravského kraje bylo upozorňováno na negativum této alternativy v podobě prodloužení jízdních dob regionálních vlaků, které představuje v procentuálním porovnání prodloužení jízdních dob až o 15%, což může mít výrazný vliv na ekonomickou efektivitu, zejména Křenovické spojky, jelikož je zkracování jízdních dob jedním z hlavních socioekonomických přínosů. Jihomoravský kraj považuje za zásadní podrobné posouzení vlivu rozdílných jízdních dob na přepravní vytížení regionálních linek a posouzení těchto dopadů na výsledky studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno) buď v rámci zpracování studie proveditelnosti ŽUB a nebo v rámci zpracování studie proveditelnosti trati Veselí nad Moravou – Blažovice (-Brno). Jako jedna z možností jak zachovat možnost obsluhy uvedených městských oblastí a zároveň zkrátit jízdní doby regionálních vlaků byla zmíněna varianta vedení této trati podél nákladového průtahu do oblasti Dolního nádraží a dále spojkou do oblasti hlavního nádraží. Zadavatel studie tento návrh již dříve obdržel a spolu se zpracovateli studie jej prověřuje. Výsledky prověření budou následně projednány s Jihomoravským krajem.

5. Návrh koncepce varianty bez projektu

Informace o způsobu zpracování varianty Bez projektu byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání byl prezentován způsob sestavení varianty Bez projektu. Podrobně byly popsány zejména investiční akce uvažované k realizaci v krátkodobém horizontu. Byly odůvodněny potřeby a cíle realizace těchto staveb. Krátce byl komentován stávající technický stav infrastruktury ŽUB a stávající kapacitní limity ŽUB.

V následné diskuzi bylo upozorněno ze strany Jihomoravského kraje na negativa této varianty z pohledu územního rozvoje Jihomoravského kraje. V návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou zaneseny výhledové záměry železniční infrastruktury, jejichž budoucí realizace by v případě varianty ŽUB Bez projektu nebyla možná. Tato varianta by neumožnila dosažení požadované výhledové provozní koncepce regionální železniční dopravy, což je pro Jihomoravský kraj neakceptovatelné.

Dále byla diskutována otázka zaústění modernizované trati Brno – Přerov dle varianty M2 do ŽUB ve stavu Bez projektu. Ze strany zadavatele studie bylo sděleno, že tento konkrétní problém nebyl dosud podrobně řešen. Nabízí se v podstatě dvě možnosti a to ukončení dvojkolejné trati v oblasti Ponětovic a její úrovněvé zapojení do trati č. 340, anebo ukončení nové dvojkolejné trati až v oblasti Slatiny a zapojení do trati č. 340 v obdobném principu jako u první možnosti. Přesné řešení tohoto problému bude předmětem 3. dílího plnění studie.

Dále bylo upozorněno na problematiku definování otázek v referendu o poloze hlavního nádraží, kdy není zřejmé, o jakém přesném technickém řešení se má v referendu rozhodovat. V nejbližších dnech lze předpokládat předání návrhu na řešení polohy hlavního nádraží Vládě ČR iniciované skupinou brněnských architektů. Pokud tento návrh obdrží vláda ČR, bude následně prostřednictvím Ministerstva dopravy předán SŽDC k posouzení a následné reakci.

6. Stanovení rozvoje železniční infrastruktury související s ŽUB

Informace o způsobu stanovení rozvoje železniční infrastruktury související s ŽUB byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání byl podrobněji prezentován a vysvětlen přístup stanovení tohoto rozvoje ve vazbě na použité zdroje vstupních informací o jednotlivých projektech.

V následné diskuzi byl vznesen dotaz, zda bude ve výhledu uvažována i výstavba Výhybny Rajhrad, která zatím v podkladech uvedena nebyla. Dle vyjádření zástupců SŽDC a MD

bude dodatečně zvážena možnost zahájení projektové přípravy této stavby a její následná realizace. O případném zahrnutí této stavby do seznamu plánovaných staveb v okolí ŽUB bude rozhodnuto dodatečně po jednání VSP v řádu několika týdnů.

V souvislosti s připravovanými stavbami rekonstrukce mostů nad ulicemi Hybešova a Křídlovická byla diskutována problematika památkové ochrany nejen těchto mostů, ale i dalších částí ŽUB. Dle aktuálních informací vyplývají z podmínek památkové ochrany a ze stanovisek Národního památkového úřadu požadavky na provedení rekonstrukce předmětných mostů, které jsou velmi obtížně technicky splnitelné a investičně náročné. V současné době probíhají jednání, ve kterých je ze strany SŽDC sledována snaha o dohodnutí adekvátních podmínek pro rekonstrukci předmětných mostů. Tyto nově zjištěné problémy se netýkají pouze uvedených mostů, ale i dalších památkově chráněných částí ŽUB, které jsou již památkově chráněny, anebo jsou právě předmětem probíhajícího řízení o přiznání památkové ochrany. Podmínky památkové ochrany představují významná rizika zejména pro realizaci varianty Bez projektu a varianty Petrov, kde jsou u těchto variant uvažovány zásahy do památkově chráněných objektů. S ohledem na závažnost tématu, byl na jednání VSP požádán zástupce Oblastního ředitelství Brno SŽDC o zaslání podrobné zprávy popisující zásadní skutečnosti zjištěné při jednání s Národním památkovým úřadem 1. náměstkovi ministra dopravy, který následně zajistí jednání s Ministerstvem kultury, s jejichž zástupci bude tato problematika projednána. O výsledcích tohoto jednání budou informováni členové VSP na příštím jednání.

7. Stanovení rozsahu železniční dopravy

Informace o způsobu stanovení výhledového rozsahu železniční dopravy byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání byl podrobněji prezentován a vysvětlen přístup stanovení výhledového rozsahu dopravy ve vazbě na použité zdroje vstupních informací o relevantních dopravních koncepcích a plánech.

V následné diskuzi byl ze strany Jihomoravského kraje vznesen dotaz k lince R11 Brno – Jihlava, která je ve střednědobém horizontu uvažována v kategorii R – rychlík a po výstavbě vysokorychlostní trati Brno – Praha a přenesení dálkových vztahů Brno – Jihlava na tuto trať je uvažována v kategorii Sp – Spěšný vlak. Tento dotaz byl vznesen v kontextu toho, že v podkladových materiálech se uvádělo, že v dlouhodobém horizontu nedochází k žádným změnám v regionální dopravě oproti střednědobému horizontu, což je v rozporu s výše uvedeným. Na jednání bylo vysvětleno, že se jedná dopravně-technologicky o neměnnou koncepci této linky, pouze je funkce dálkové dopravy u této linky vyčleněna do jiných linek a principiálně se tedy bude jednat o charakter linky regionální, proto označení kategorie vlaku Sp.

Dále byl vznesen dotaz, zda bude navrhovaný rozsah dopravy zpracovaný v rámci 2. dílčího plnění studie konzultován s objednateli dopravy. Zástupci zadavatele studie tuto konzultaci zajistí. 2. dílčí plnění bude nejprve interně připomínkováno zástupci zadavatele studie a následně bude toto plnění projednáno s objednateli dopravy.

8. Představení a projednání studie Prověření územních dopadů variant přestavby ŽUB

Tato územní studie byla členům VSP poskytnuta před jednáním na webových stránkách <http://europointbrno.cz/ke-stazeni/>. Na jednání VSP byla následně přednesena cca 30 minutová prezentace této územní studie, kterou přednesl pan Ing. arch. Antonín Hladík.

K prezentaci byl vznesen dotaz ze strany SŽDC, jakým způsobem byla studie projednána, a zda lze studii uvažovat jako závazný podklad. Dle vyjádření zástupců Statutárního města Brna byla studie průběžně projednávána a její závěrečné odevzdání připomínkováno odbornými útvary města i externími subjekty jako SŽDC, Jihomoravský kraj, Kordis JMK, atd. Studie byla po vypořádání připomínek dokončena a předána jako oficiální podklad pro

zpracování studie proveditelnosti, zejména pro návrh rozvoje oblastí Trnitá a Heršpická a to pro všechny ve studii proveditelnosti uvažované varianty.

9. Informace o spuštění webových stránek europointbrno.cz

Informace o důvodech zřízení webových stránek byly zaslány v podkladech před jednáním. Na jednání pak byl zástupci Statutárního města Brna prezentován obsah webových stránek a následně diskutován postup, jakým budou zveřejňovány průběžné výstupy studie proveditelnosti na těchto webových stránkách.

Bylo dohodnuto, že zveřejňovány budou moci být pouze ty výstupy studie proveditelnosti, které budou společně projednány v připomínkovém řízení a následně odsouhlaseny k zveřejnění Výborem studie proveditelnosti. Předpokládá se, že v první fázi budou zveřejněny důležité vstupní podklady pro zpracování studie proveditelnosti a výstupy 3. dílčího plnění po dokončení připomínkového řízení a projednání na jednání VSP. Obecné informace týkající se ŽUB budou zveřejňovány dle dohody se Statutárním městem Brnem.

10. Zajištění provedení průzkumu dopravního chování obyvatel Jihomoravského kraje a města Brna

V zaslaných podkladech pro jednání a podrobněji pak na jednání byly ze strany zadavatele studie předneseny důvody pro zpracování tohoto průzkumu. Výbor studie proveditelnosti po přednesení těchto důvodů souhlasil se zpracováním tohoto průzkumu. Zadavatel studie zajistí ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a SFDI finanční předpoklady pro provedení tohoto průzkumu, který se stane součástí zakázky na zpracování studie proveditelnosti.

11. Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP

Příští jednání VSP se bude konat za účelem projednání 3. dílčího plnění studie, které je stanoveno dle smlouvy o dílo na 20. 11. 2015. S ohledem na čas potřebný k nastudování, připomínkování a projednání 3. dílčího plnění je další jednání VSP plánováno na počátek roku 2016.

12. Závěr

Na závěr jednání poděkoval předseda VSP všem zúčastněným za účast na tomto jednání a jednání uzavřel.