



STATUTÁRNÍ MĚSTO BRNO
PRIMÁTOR
Ing. Petr Vokřál

Brno 27. září 2017
č. j.: MMB/360759/2017

Vážený pane náměstků,

obdržel jsem Váš dopis ze dne 5. září 2017, ve kterém jste se na mě obrátil ve věci zpracování Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno.

Dovoluji si Vám poděkovat za obsáhlou informaci o zpracování studie proveditelnosti i o navazujících krocích po jejím odevzdání. Vážím si také Vašeho vyjádření o výborné spolupráci pracovníků Magistrátu města Brna, městských firem a institucí a zástupců statutárního města Brna ve Výboru studie proveditelnosti železničního uzlu Brno v průběhu zpracování studie. Věřím, že úzká spolupráce našich institucí bude nadále pokračovat a směřovat k realizaci tohoto, pro město Brno zásadního, projektu.

Ve svém dopise se na mě také obracíte se žádostí o vyjádření k naplnění zadání pro zpracování studie proveditelnosti, konkrétně zda byly z hlediska statutárního města Brna naplněny požadavky obsažené v dokumentu *Zvláštní podmínky pro zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“* s přihlédnutím ke změnám vyplývajícím z požadavků výboru studie proveditelnosti v průběhu jejího zpracování.

Obecně lze konstatovat, že hlavním cílem studie proveditelnosti bylo dle výše uvedeného zadání zpracování posouzení projektových variant z hlediska proveditelnosti, průchodnosti a přínosů projektu.

Z hlediska rozsahu řešení a základních variant k posouzení byla v průběhu prací postupně posuzována řada podvariant řešení vycházejících ze základních variant, které by mohly mít vliv především na způsob obsluhy města, případně na technický a provozní návrh řešení železniční infrastruktury. Následně byly podvarianty se společnými předpoklady přepravních vztahů seskupeny do charakteristických skupin řešení, které byly posouzeny v přepravním modelu a dále vyhodnoceny.

Z hlediska požadovaného obsahu studie proveditelnosti a požadované struktury dokumentace byla v průběhu prací postupně vyprecizována struktura dokumentace na jednotlivé části, které jsou sestaveny do logických návazností.

Dle mého názoru byly ze strany statutárního města Brna průběžně uplatňovány připomínky v rámci dílčích plnění, jak po stránce odborné, tak ze strany delegovaných zástupců města. Připomínky byly vyhodnoceny, projednány a v případě možnosti zapracovány. Rovněž, pokud se objevily nejasnosti, došlo několikrát v průběhu prací k rozhodnutí o potřebě pořízení dalších doplňujících podrobnějších podkladů. Byly doplněny a posouzeny další podvarianty řešení, které mohly mít vliv na posouzení.

Průběžně se konala jednání nad zaslanými připomínkami, na kterých byly jednotlivé připomínky probrány, vysvětleny případné nejasnosti a představen způsob možného zapracování uplatněných připomínek. Připomínky, které nebylo možné zapracovat, především z důvodu přílišné podrobnosti, která není předmětem zpracování studie proveditelnosti, byly odůvodněny.

Z tohoto pohledu je, dle mého názoru, dokumentace dostatečně projednána a všichni zúčastnění měli prostor k vyjádření. Lze tedy konstatovat, že s ohledem k výše uvedenému je možné považovat rozsah zpracování studie proveditelnosti dle Zvláštních podmínek pro zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ jako dostatečný a v současné době neuplatňují ze strany statutárního města Brna zásadní připomínky.

O vyjádření k Vaší žádosti jsem požádal útvary Magistrátu města Brna a společnosti s majetkovou účastí města, které se zpracování studie proveditelnosti účastnily již od přípravy podkladů, případně v průběhu zpracování. Níže uvádím zásadní části vyjádření ve vztahu k naplnění zadání studie, případně další doporučení.

Odbor dopravy MMB uvádí, nad rámec podrobnosti studie proveditelnosti, že přestavba železničního uzlu Brno bude mít dopad do vývoje a fungování celé městské infrastruktury, a to nejen po dobu před vlastní přestavbou železničního uzlu, ale zejména během vlastní výstavby. Další detailní prověření fungování a rozvoje dopravních sítí bude muset reagovat na stav v území a bude potřebné ho dořešit až v navazujících stupních územně-plánovací a projektové dokumentace. Teprve potom bude možné stanovit realistickou etapizaci výstavby i navazující městské infrastruktury a její koordinaci s dalšími stavbami v území tak, aby navržená dopravní síť umožnila rozvoj a obsluhu celého dotčeného území.

Odbor investiční MMB k ekonomickému hodnocení investičních a stavebních nákladů konstatuje, že náklady jsou v souvislosti s potřebami studie proveditelnosti uvažovány pro infrastrukturu nezbytnou k obsluze nádraží v dané variantě, nicméně pro komplexní rozvoj dotčené oblasti je nezbytné investovat do městské infrastruktury v obou projektových variantách, omezeně i ve variantě bez projektu, a to s ohledem na potřeby lokality jako takové. Statutární město Brno prostřednictvím OI MMB, resp. prostřednictvím společností s majetkovou účastí města, standardně koordinuje či spolupracuje na činnostech spojených s projektovou přípravou i realizací investičních záměrů.

Společnost Dopravní podnik města Brna, a.s. uvádí, že z pohledu systému MHD se jedná o rozsáhlou modelovou úlohu vytvářející prostor pro další budoucí rozpracování se zohledněním nových aktuálních vstupů, např. změny funkcí a rozvoj v jednotlivých částech města Brna. Tím může být například navazující proces dopravního modelování v gesci města Brna navazující na výstupy zpracované studie. Na tomto procesu je společnost připravena i nadále aktivně spolupracovat.

Společnost Brněnské komunikace a.s. sděluje, že je nutné si uvědomit, že Studie proveditelnosti ŽUB je základním výchozím dokumentem pro další následné činnosti. Studie proveditelnosti v řadě oblastí dopravy na území města Brna poukázala na nutnost dopracování a hlubšího prověření dopravní problematiky. Součástí studie proveditelnosti je kapacitní posouzení křižovatek, jejichž výběr a rozsah posuzovaných křižovatek byl proveden (objednatel) s ohledem na intenzitu automobilové dopravy a intenzitu tramvajové dopravy.

Je nutné upozornit, že daná posouzení přesností odpovídají stupni studie. Pro další přípravu ŽUB bude nutné rozpracovat v detailnějším a přesnějším měřítku posouzení dopadů návrhu komunikací a tras linek na území města Brna do územního plánování včetně návrhu harmonogramu výstavby jednotlivých dopravních staveb a výhledové dopravní modely individuální a hromadné dopravy podpořit výpočty propustnosti rozhodujících křižovatek. K výše uvedenému společnost Brněnské komunikace sděluje, že město Brno je vlastníkem softwarového prostředí pro modely a veškerých datových podkladů. Doporučuje hodnocení nových i stávajících koncepčních pohledů (variantních návrhů dopravních staveb a rozvojových ploch) města Brna zohlednit v nově vytvořených dopravních modelech ve spolupráci s ostatními organizacemi města Brna.

Vážený pane náměstků, Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno je velmi obsáhlé a komplexní dílo, k jehož naplnění bylo učiněno mnoho práce řady subjektů. Věřím, že nyní budou vyjasněny všechny zásadní okolnosti v podrobnosti požadované v úrovni studie proveditelnosti. K finální podobě dokumentace a k dalším otázkám směřujících k realizaci projektu se následně vyjádřím na základě žádosti, jak uvádíte ve Vašem dopise.

Text odpovědi na Váš dopis byl schválen na jednání R7/134. schůze Rady města Brna konané dne 26. 9. 2017.

S pozdravem

Petr Vokřál

Vážený pan
Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek generálního ředitele pro modernizaci dráhy
Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1