

# **STANOVISKO STATUTÁRNÍHO MĚSTA BRNA K DOPRACOVÁNÍ VARIANT ŘEŠENÍ ŽU BRNO**

*Dokumentace „Dopracování variant řešení ŽU Brno“  
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, s.o.  
Zpracovatel: IKP Consulting Engineers, s.r.o., 03/2014*

*Stanovisko je zpracováno na základě vyjádření Odboru dopravy MMB, Odboru územního plánování a rozvoje MMB, Odboru životního prostředí MMB a Odboru vodního a lesního hospodářství a zemědělství MMB.*

***Stanovisko není vyjádřením dotčeného orgánu státní správy.***

## **1. VARIANTA A - ŘEKA**

### **1.1. Posouzení z územního hlediska, resp. z hlediska Územního plánu města Brna**

Řešení s nádražím v odsunuté poloze vychází z dlouhodobě sledované koncepce rozvoje města (zakotveno ve všech poválečných územních plánech); z hlediska územně plánovacího je v souladu s Územním plánem města Brna (ÚPmB).

Řešení varianty A je součástí základní koncepce rozvoje města, jeho plošného a prostorového uspořádání i koncepce veřejné infrastruktury (ve smyslu § 43 odst. 1 stavebního zákona), nevyvolává zásadní dopady do platného ÚPmB, ale pouze dílčí lokální změnu. V prostoru Černovické terasy, v úseku od stávajícího mostu do Slatiny po komunikaci Švédské valy je nutno změnou ÚPmB vymezit plochy pro dopravu - pro rozšíření železniční trati.

### **1.2. Posouzení z hlediska koncepce dopravy a dopadů na infrastrukturu**

Řešení varianty A - Řeka je provedeno na základě údajů získaných z podrobně provedených průzkumů, měření, výpočtů a jednání s dotčenými orgány, majiteli přílehlých nemovitostí a technické infrastruktury. Na základě těchto podkladů je zpracována přesná objektová skladba varianty se stanovením nákladů jednotlivých objektů.

Přestavba železničního uzlu ve variantě A s nádražím u řeky Svratky je dlouhodobě sledované a připravované koncepční řešení rozvoje dopravní infrastruktury města Brna. V minulosti byla tato varianta mnohokrát z různých hledisek prověřena. Má oporu v územně plánovacích i strategických dokumentech a je způsobilá naplnit požadavky transevropské dopravní sítě v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě.

S ohledem na dosažitelnost realizace je varianta A de facto jediná do takové míry připravená, že je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, s Dopravními sektorovými strategiemi II. fáze a s pracovním návrhem Operačního programu Doprava 2014-2020. Tyto strategické dokumenty předpokládají modernizaci železničního uzlu Brno od roku 2018 se spolufinancováním z evropských zdrojů v programovacím období EU 2014-2020 včetně využití Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Modernizace železničního uzlu Brno bez ohledu na polohu hlavního nádraží je součástí seznamu předem identifikovaných projektů pro období 2014-2020 v Nařízení Evropského

parlamentu a Rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy.

Pro variantu A předkládaná dokumentace navrhuje několik úprav technického řešení, které vyplývají ze změněného konceptu technologie dopravy v novém hlavním nádraží. Projekt po úpravách navržených zpracovatelem vyhoví požadovanému nárůstu především dálkové dopravy v dlouhodobém výhledu.

Navržené úpravy zásadně nemění charakter projektu. Statutární město Brno (dále „město Brno“) v souvislosti s těmito úpravami upozorňuje na:

a) V případě realizace železniční zastávky Brno Starý Lískovec jako terminálu integrovaného dopravního systému je realizace železniční zastávky Brno Vídeňská nadbytečná. Zastávka Brno Starý Lískovec je součástí dokumentace pro územní rozhodnutí stavby Elektrizace trati včetně předelektrizačních úprav Brno – Zastávka u Brna.

b) V prostoru hlavního nádraží je navržena realizace nových jazykových nástupišť pro směr Chrlice. Vzhledem k předpokládanému etapovému zapojení úseku Severojižního kolejového diametru, který z nádraží odvede dopravu ze směru Chrlice, je možné v dlouhodobém horizontu zvážit nutnost realizace těchto jazykových nástupišť.

Nad rámec vyjádření k předložené dokumentaci je třeba uvést, že jedním z hlavních motivů přestavby železničního uzlu Brno s přemístěním osobního nádraží do polohy u řeky je vedle modernizace úseku I. tranzitního železničního koridoru (též koridor Východní a východostředomořský transevropské dopravní sítě) také zajištění plynulého průjezdu městem Brnem ve směru od severu k jihu (Baltsko-jadranský koridor) s odstraněním dnešního závleku přes Komárov a úvratě v rámci tratí zapojených do železničního uzlu.

Varianta A řeší výše zmíněné problémy železniční infrastruktury, zásadně zjednodušuje vedení železničních tratí v centrální zóně města a zajišťuje kompletní modernizaci železničních tratí na území Brna. Modernizací železničního uzlu je dosažena interoperabilita provozu a dostatečná kapacita i s výhledem na zapojení vysokorychlostních tratí (systém Rychlých spojení).

Ve variantě A vznikne multimodální dopravní uzel, který na jednom místě v přehledném prostorovém uspořádání nabídne rychlé přestupy mezi spoji železniční dopravy vzájemně a mezi nimi, prostředky MHD, regionální a dálkovou autobusovou dopravou a individuální dopravou. Je počítáno s kapacitními parkovacími plochami pro krátkodobé i dlouhodobé stání. Řešení počítá s napojením na cyklistickou stezku a je vstřícné i k pěším uživatelům. Podobně zajistí vazby mezi regionální železniční a dalšími druhy veřejné dopravy terminály IDS, které budou realizovány v rámci projektu v jiných částech města. Dopravní uzel s vysokou intenzitou všech druhů dopravy nebude ve variantě A umístěn v bezprostřední blízkosti historického jádra. Kvalitní dopravní napojení nádraží na páteřní systém komunikací bez nutnosti zajíždět do centrální části města přispěje k uvolnění centra od automobilů.

Projekt ruší úsek železniční tratě Židenice - stávající hlavní nádraží - Horní Heršpice včetně ploch odstavných skupin, kde jsou nyní významná konfliktní místa - podjezd Křenová, podjezd Hybešova - Úzká. Projekt ruší stávající úsek „Přerovky“ od hlavního nádraží ke Svitavě s konfliktními místy - podjezd Kšírova a křížení se stávajícím nákladním průtahem. Délka rušených úseků dvojkolejných tratí na území města je cca 7 km. Řešení přestavby uzlu ve variantě A zjednodušuje vedení tratí na území města a nabízí tak velký rozsah ploch uvolněných pro další rozvoj.

V řešení navazující infrastruktury ve variantě A je město v pozici aktivního spoluinvestora, který v souvislosti s výstavbou nového nádraží zajistí jeho obsluhu díky navrženým kapacitním komunikacím v rámci projektu městské infrastruktury a vytvoří základní podmínky pro novou výstavbu. V centrální zóně města budou přestavbou železničního uzlu uvolněny dosud nevyužívané plochy (tzv. brownfields) pro vznik nové plnohodnotné městské čtvrti s podílem bydlení. To přispěje k zachování kompaktnosti města jako jedné ze základních podmínek jeho udržitelného rozvoje a potlačení z ekologického hlediska negativního záboru nových ploch mimo strukturu města a rozšiřování města na úkor okolní krajiny.

Nová městská čtvrť bude vhodně urbanisticky doplněna plochami městské zeleně vzniklými na místě ve variantě A již nevyužitého železničního tělesa. Nová čtvrť bude atraktivnější, pokud bude z jedné strany lemována parkem, nikoliv z obou stran železničními tratěmi s intenzivním provozem. Dojde k propojení parků hradebního okruhu se zelení při řece Svratce. Řeka je jedním z nosných prvků struktury města a díky revitalizaci břehů řeky Svratky bude v blízkosti nového nádraží využit potenciál nábřeží jako veřejného prostoru.

Od počátku přípravy varianty A – Řeka jsou do projektu zahrnuty objekty zajišťující protipovodňovou ochranu dotčeného území, případně s touto ochranou přímo související.

Dopravní skelet území bude vytvářen v prostoru nikoliv stávající, ale teprve budoucí zástavby města. Budované objekty lze tedy koncipovat již s ohledem na daný systém komunikací.

### **1.3. Posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí**

Varianta A byla z hlediska ochrany přírody již prověřena. Odbor životního prostředí Magistrátu města Brna vydal pro územní řízení souhlasné stanovisko č.j. MMB/0321209/2012/Zah s datem 12. 12. 2012 a MMB/0425354/2012/Zah s datem 12. 12. 2012; souhlasná závazná stanoviska z hlediska ochrany ovzduší č.j. MMB/0404403/2012/HBJ s datem 23. 11. 2012 a MMB/401623/2012/HBJ s datem 23. 11. 2012; a souhlasné závazné stanovisko z hlediska ochrany přírody č.j. MMB/0425513/2012/Folt s datem 12. 12. 2012.

### **1.4. Posouzení z hlediska vodního a lesního hospodářství a ochrany zemědělského půdního fondu**

Odbor vodního a lesního hospodářství a zemědělství MMB vydal k přestavbě železničního uzlu ve variantě A v minulých letech několik vyjádření, souhlasů a závazných stanovisek, z nichž některá byla v rámci územního řízení napadena a následně Krajským úřadem Jihomoravského kraje potvrzena.

V rámci ochrany zemědělského půdního fondu je před vydáním územního rozhodnutí nutné požádat o vydání souhlasu k dočasnému a trvalému odnětí zemědělské půdy. K variantě A vydalo k odnětí zemědělské půdy Ministerstvo životního prostředí souhlasné závazné stanovisko, které je stále v platnosti.

## **2. VARIANTA B - PETROV**

### **2.1. Posouzení z územního hlediska, resp. z hlediska Územního plánu města Brna**

Navrhované řešení má zásadní dopad na schválenou urbanistickou koncepci města, jeho plošné a prostorové uspořádání, podstatným způsobem ovlivní koncepci systémů dopravy a technické infrastruktury. Dopady navrhovaného řešení varianty B s největší pravděpodobností nebude možno řešit změnou platného Územního plánu města Brna, ale budou vyžadovat nový územní plán založený na nové koncepci uspořádání města.

#### 2.1.1. Urbanistická koncepce a koncepce dopravní infrastruktury

Řešení varianty B má zásadní dopady do urbanistické, tj. do základní koncepce rozvoje města a do jeho plošného a prostorového uspořádání. Představuje popření některých stěžejních principů, na nichž je urbanistická koncepce založena (dobudování zeleného hradebního pásu kolem historického jádra, tzv. Ringu, rozšíření centra města jižním směrem, uvolnění přestavbového území přiléhajícího bezprostředně k historickému jádru aj.).

Rovněž dopady do koncepce dopravní infrastruktury jsou zásadní - nejen do systému železniční dopravy, ale především do koncepce silniční dopravy, kde bude nutno nově řešit celý jižní segment VMO, zásadní dopady bude mít i do systému městské hromadné dopravy.

#### 2.1.2. Využití území

Řešení varianty B znamená, že všechny návrhové plochy umístěné územním plánem na stávajících plochách železnice a určené pro různé městské funkce bude nutno opětovně vymezit pro dopravu. Dále bude nutné nově vymezit další nebo rozšířit stávající plochy pro dopravu např.:

- a) v trase VRT Žebětín – Kohoutovice – Brno hl. n. – povrchové řešení u Žebětína;
- b) pro rozšíření stávající „Přerovky“ na uspořádání 2 + 2 koleje;
- c) pro trať na letiště, která je vedena v nové trase přes Černovickou terasu blíže letišti Tuřany;
- d) v souvislosti s úpravou systémů dopravy bude nutné vymezit nové koridory (např. nové vedení tramvajové trati mezi stávajícím nádražím a obchodním domem Tesco, úprava řešení sítě komunikací Hybešova – Bulvár).

Varianta B rovněž vyžaduje v území navazujícím na železniční koridor, především v lokalitách „Nové sady“ a „Jižní centrum“, přehodnotit využití území s ohledem na dopady železniční dopravy, tzn. nově stanovit jiné využití, jehož hlavním účelem nebude bydlení. Rozsah dopadů na funkční využití a důsledky pro život města vyloučením bydlení v poměrně rozsáhlém území v centrální oblasti města lze stěží odhadnout.

#### 2.1.3. Technická infrastruktura

Řešení varianty B znamená:

- a) kolizi s hlavní stokou B02 podél ulice Opuštěné, s hlavními stokami vedenými po obou stranách ulice Nové Sady a se systémem stávajících i plánovaných primárních kolektorů v řešeném území;
- b) dopady do návrhu protipovodňových opatření kolem řeky Svatky (oblast nových mostů) – hráze, objekty protipovodňové ochrany na kanalizační síti.

#### 2.1.4. Památková péče

Podpovrchový úsek železnice prochází pod Městskou památkovou rezervací. S ohledem na složité geologické podmínky lze očekávat významné problémy při jeho realizaci. Dále k problematice viz kapitolu 2.2.2.

#### 2.1.5. Právní dopady

S ohledem na § 102 stavebního zákona lze očekávat nárůst nákladů na kompenzaci majetkové újmy při změně využití území. Stavební zákon v § 102 uvádí: „vlastníkovi pozemku, kterému vznikla prokazatelná majetková újma v důsledku zrušení určení pozemku k zastavění na základě změny územního plánu nebo vydáním nového územního plánu, náleží náhrada vynaložených nákladů na přípravu výstavby v obvyklé výši, zejména na koupi pozemku, na projektovou přípravu výstavby nebo v souvislosti se snížením hodnoty pozemku, který slouží k zajištění závazku. Tato náhrada náleží též vlastníkovi pozemku nebo osobě, která byla před změnou nebo zrušením regulačního plánu anebo před změnou nebo zrušením územního rozhodnutí, územního souhlasu nebo veřejnoprávní smlouvy nahrazující územní rozhodnutí podle § 94 odst. 3 oprávněna vykonávat práva z nich vyplývající (dále jen "oprávněný"), pokud uvedenou změnou nebo zrušením bylo zrušeno určení k zastavění a vznikla mu prokazatelná majetková újma“.

## **2.2. Posouzení z hlediska koncepce dopravy a dopadů na infrastrukturu**

Varianta B sice formálně naplňuje požadavky na budování transevropské dopravní sítě v souladu s Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Není však v takové fázi připravenosti, aby byla realizována do roku 2030 tak, jak nařízení stanovuje u staveb na hlavní transevropské dopravní síti.

Navržená varianta B - Petrov není v souladu s územně plánovacími dokumentacemi a nebyla dosud posouzena z hlediska dopadů do dopravní infrastruktury města, na kterou zjevně bude mít zásadní vliv.

U varianty B je i přes poměrně podrobné zpracování vysoká pravděpodobnost, že v dalších stupních dokumentace a na základě podrobných průzkumů dojde k dalšímu navyšování nákladů souvisejících s přeřešením dopravní infrastruktury, viz dále.

#### 2.2.1. Obecně k navrženému řešení

V případě dalšího rozpracování varianty B bude nutné komplexně řešit a v odhadu nákladů i v časovém harmonogramu zohlednit modernizaci stávajícího nákladního průtahu, jehož funkce bude ve variantě B zachována. Je rovněž nutné vyhodnotit vazby navrženého řešení ve variantě B na stávající infrastrukturu (komunikace a sítě), rozsah jejich dotčení, úprav a přeložek, které budou představovat vyvolané investice na vrub investora drážních staveb.

Dále je nutné zohlednit:

- a) finanční, organizační a technickou náročnost vlastní realizace stavby za současného zachování provozu železniční dopravy, zachování provozu MHD a minimálního omezení IAD v dotčeném území;
- b) finanční a technickou náročnost zapojení tunelu VRT od Prahy realizovaného v dlouhodobém horizontu do podzemní stanice vybudované ve střednědobém horizontu při zachování provozu;

c) finanční náročnost a proveditelnost rekonstrukce stávajících mostních objektů v úseku hlavní nádraží – Židenice pro dosažení požadovaných parametrů provozu a technických norem.

#### 2.2.2. Podzemní nádraží u Nových sadů

Řešení varianty B umísťuje část kolejí hlavního nádraží do podzemní stanice podél ulice Nové sady. S ohledem na realizaci stavby v podzemí město Brno doporučuje ve studii proveditelnosti vyhodnotit a zohlednit:

- a) finanční náročnost nutné protipovodňové ochrany podzemní části nádraží nacházející se pod hladinou povodňových vod a protipovodňové ochrany celého dotčeného území;
- b) umístění stavby podzemní stanice v oblasti se zvýšenou hladinou podzemní vody, rovněž s ohledem na její proudění kolmo ke stanici (bývalý mlýnský náhon);
- c) slučitelnost záměru a jeho realizace se zachováním památkové ochrany objektu skladiště Malá Amerika, viaduktu a dalších dotčených staveb;
- d) potřebu zabezpečení objektů v Městské památkové rezervaci Brno ohrožených ražbou tunelů a střelnými pracemi;
- e) kolizi kolektoru Nádražní s podzemní železniční stanicí.

Dále není možné opomenout, že se stavby zejména v centrální části města mohou nacházet na území archeologických zájmů, což může vést k významnému prodloužení doby realizace a zvýšení nákladů.

S ohledem na obecnou provozní náročnost podzemních staveb je třeba upozornit na:

- a) nákladnost provozu a údržby železniční infrastruktury, zvláště její podzemní části, včetně zvýšených nároků na trakční energii pro napájení vlaků při výjezdu z podzemní stanice a řešení napájení stanice a podzemního úseku tratě;
- b) nutnost zajištění dostatečného odvětrání podzemních prostor, včetně výjezdu autobusů a automobilů z odstavných stání, resp. parkoviště P&R, umístěných v podzemní části nádraží;
- c) nutnost zajištění únikových cest z podzemních prostor v souladu s bezpečnostními normami.

#### 2.2.3. Úsek hloubených tunelů od podzemní stanice pod řeku Svratku a za ní

Řešení varianty B navrhuje vyústění trati z podzemní části nádraží jižně od řeky Svratky s nutností stavby hloubených tunelů pod korytem řeky. Město Brno upozorňuje na:

- a) zásah do kanalizace při stavbě hloubeného úseku tunelů pod řekou Svratkou;
- b) nutnost zachování provozu kmenové stoky pod ulicí Opuštěná při stavbě hloubeného úseku tunelů pod řekou Svratkou;
- c) potřebu řešení protipovodňové ochrany dotčeného území;
- d) zásah do dopravního provozu ulice Opuštěná, součásti stávajícího velkého městského okruhu (I/42);
- e) možné negativní dopady hloubeného úseku tunelů za Svratkou na statiku výškového objektu Spielberg Office Centre (Tower B);
- f) finanční a technickou náročnost výstavby tunelů jižně od řeky Svratky (vyústění tunelů Staré Brno), kdy tunel ve směru Přerov podchází celý kolejový svazek od jihu.

#### 2.2.4. Podzemní vedení trasy VRT na území města Brna

Zapojení vysokorychlostní tratě od Prahy (systém tzv. Rychlých spojení) je ve variantě B řešeno trasou dosud územně nechráněnou. Trasa vede na území města Brna systémem tunelových a mostních objektů a na západě prochází cennou přírodní krajinou tvořící

rekreační zázemí města. Dopady vedení této trasy je nutné vedle vlivu na přírodní prvky vyhodnotit také z následujících hledisek:

- a) technická a finanční náročnost řešení mostu přes řeku Svatku v oblasti Žabovřeských luk: portál tunelu Staré Brno (202. km) je umístěn v sesuvném svahu Wilsonova lesa. Rovněž je v tomto místě nutné respektovat stavbu Velký městský okruh Žabovřeská I s plánovaným tramvajovým tunelem;
- b) ohrožení obyvatel MČ Brno-Žebětín hlukem způsobeným provozem železniční trati vedené v blízkosti obytné zástavby a nutnost výstavby odpovídajících protihlukových opatření, včetně eliminace tlakových rázů projíždějících vlaků v portálech tunelů.

Pro všechny tunelové stavby je nutné vyřešit způsob přesunu a uložení značného množství hornin vytěžených při stavbě tunelů, zejména pak v centrální části města, a zohlednit finanční náročnost tohoto postupu. V prostoru stavby podzemní stanice, který již řadu desítek let slouží dopravním a skladovacím účelům, lze předpokládat kontaminaci zeminy ropnými a dalšími nebezpečnými látkami.

#### 2.2.5. Oblast jižně od hlavního nádraží

V území jižně od řeky Svatky město Brno upozorňuje na kolizi navrhovaných železničních tratí s plánovanou trasou velkého městského okruhu v jeho jižním segmentu. Trasu VMO v tomto území umístěnou pod úroveň terénu není možno gravitačně odvodnit, je proto nutné vyhodnotit technické a provozní náklady jiného způsobu odvodnění.

Současně město doporučuje vyhodnotit možnou kolizi navržené koncepce železničních tratí s připravovaným projektem odkanalizování lokality Heršpická (odkanalizování realizovaných staveb a komunikací v této lokalitě).

#### 2.2.6. Zapojení tratí od Přerova

Řešení varianty B navrhuje zapojení tratí od Přerova do hlavního nádraží čtyřkolejnou tratí vedenou zčásti mimo plochy územně vymezené pro dopravu. Město upozorňuje na zásadní skutečnosti, které je nutné v další fázi přípravy projektu zohlednit a vyhodnotit:

- a) rozšíření a mimoúrovňové křížení tratí v oblasti přírodní rezervace Černovický hájek;
- b) finanční náročnost umístění portálu tunelu Černovice v geologicky nestabilním svahu u ulice Vinohradská a vedení trasy přes nestabilní prostory historických skládek v blízkosti D1;
- c) při výstavbě hloubeného tunelu šikmo podcházejícího dálnici D1 je pravděpodobné významné omezení provozu na dálnici, proto je nutné posoudit dopady těchto omezení do území (objízdné trasy apod.);
- d) nutnost respektovat záměr rozšíření D1;
- e) kolize navrhovaných tratí s ochranným pásmem plynovodu VTL v oblasti jižně od D1.

V oblasti letiště Brno-Tuřany je vhodné upozornit také na kolizi navrhovaných tratí se záměrem výstavby Brno Airport Logistic Park (BALP), který již má vydané územní rozhodnutí o umístění stavby.

Z hlediska provozu železniční dopravy město Brno doporučuje znovu prověřit nutnost zrušení jedné traťové koleje v úseku žst. Brno-Slatina - odbočka Šlapanice s ohledem na vedení nákladní dopravy i obsluhu Brněnské průmyslové zóny Černovická terasa osobní dopravou.

### 2.2.7. Návaznosti městského komunikačního systému

V předkládané dokumentaci technického řešení návaznosti městského komunikačního systému u varianty B chybí prověření kapacity stávající sítě komunikací v prostoru ulic Nádražní, Hybešova, Nové sady, Uhelná a Úzká. Toto prověření je zásadní pro posouzení navrženého řešení, proto město Brno doporučuje zahrnout do dalšího dopracování varianty B prověření technického stavu a kapacitních možností komunikací a křižovatek s ohledem na jejich budoucí zatížení.

Vzhledem k tomu, že urbanistické řešení území je v předkládané dokumentaci navrženo v pěti variantách, je obtížné komplexně posoudit jejich realizovatelnost, přičemž je nutné zdůraznit, že žádná z těchto variant není v souladu s Územním plánem města Brna. V konkrétních případech město Brno upozorňuje na:

- a) nutnost prověřit variantní zaústění tramvajové trati do ulice Dornych s ohledem na dodržení normové vzdálenosti mezi křižovatkami;
- b) potřebu dodržení podjízdne výšky a založení rozšířeného mostu přes ulici Koliště;
- c) v autobusovém terminálu není prokázán dostatečný počet autobusových stání pro linkové autobusy a autobusy pro náhradní dopravu pro plnohodnotný integrovaný dopravní uzel (je navrženo 18 odjezdových a příjezdových stání, dnešní stav je 45 stání v současném ÚAN Zvonařka a 9 stálých stání na autobusovém nádraží Grand);
- d) kolizi nadzemní části železniční stanice se záměrem rozšíření obchodního domu Tesco včetně obslužných komunikací a parkovacího domu (včetně souvisejících majetkoprávních otázek).

Zpracovatel navrhl řešení související městské infrastruktury varianty B, která navazuje na stavby městské infrastruktury dle varianty A, zahrnuté nyní jako VI. stavba v projektu Přestavba železničního uzlu Brno. Urbanistická koncepce území ve variantě B, zvláště vedení bulváru, však nezohledňuje polohu nádraží, kdy bulvár při nerealizaci nádraží u řeky ztrácí svůj cíl.

### **2.3. Posouzení z hlediska dopadů na životní prostředí**

Město Brno upozorňuje na následující skutečnosti:

Nové řešení je nutné projednat dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí (EIA) včetně nového posouzení na lokalitu NATURA.

Ve variantě B budou zájmy ochrany přírody dotčeny vedením vysokorychlostní trati (VRT) směr Praha, která vede tunelem pod Evropsky významnou lokalitou Hobrtenky (NATURA) a západní portál tunelu je situován v této evropsky významné lokalitě. VRT dále západněji vstupuje do dalšího tunelu na okraji přírodního parku Podkomorské lesy, který je vyhlášen z důvodu ochrany krajinného rázu. Bude proto nutné posoudit vliv portálů tunelů, mostů a tratí mimo zastavěné území na krajinný ráz. Na nové trasování není zpracováno biologické hodnocení.

Geologické podmínky pro tunelové stavby jsou stanoveny pouze obecně a až na základě podrobných geologických a hydrogeologickým průzkumů bude možné stanovit technologii, a tím i finanční náročnost stavby.



## **2.4. Posouzení z hlediska vodního a lesního hospodářství a ochrany zemědělského půdního fondu**

Navrhované řešení varianty B bude v projednávání z hlediska vodního hospodářství a z hlediska ochrany lesa a zemědělského půdního fondu poměrně náročné a v některých případech těžko průchodné.

### **2.4.1. Vyjádření podle ust. § 18 vodního zákona**

Navržená železniční trať je vedena také pod povrchem v tunelech. Vlastní návrh je třeba posoudit oprávněnou osobou (hydrogeologem) z hlediska možného ovlivnění podzemních vod, a to jednak z hlediska kvality, tak i z hlediska ovlivnění hladiny a proudění podzemních vod v daném území. Proto je problematická zejména podzemní část tratě v úseku navrhovaného hlavního nádraží.

Trasa železniční tratě se částečně nachází ve stanoveném záplavovém území vodních toků Svratka a Svitava. Stavbu je nutné posoudit z hlediska ovlivnění odtokových poměrů v daném území, dokumentaci je nutné doplnit o návrh případných protipovodňových opatření vzhledem k ochraně dotčeného území a dále navrhnout technická protipovodňová opatření pro rozsáhlou stavbu tunelů v záplavovém území.

Veškerá křížení tratě s vodními toky (nadměrní, podzemní) je nutné posoudit a navrhnout z hlediska převedení povodňového průtoku  $Q_{100}$ , dostatečného krytí podzemních tunelů a odsouhlasit se správcem vodních toků.

Navržené železniční tratě kříží nebo jinak zasahují do stávající městské infrastruktury, zejména do vedení stávajících vodovodních řadů a kanalizací (dojde k dotčení kmenových stok). Dokumentace neřeší případnou rekonstrukci nebo přeložky těchto sítí.

Dokumentace neřeší problematiku odvedení povrchových (srážkových) vod.

### **2.4.2. Vyjádření z hlediska státní správy lesů podle lesního zákona**

Z předložené dokumentace je zřejmé, že dojde k dotčení pozemků určených k plnění funkcí lesa a dotčení území ve vzdálenosti do 50 m od kraje lesa.

Z hlediska územního plánování je příslušným orgánem státní správy lesů Odbor životního prostředí, Krajského úřadu Jihomoravského kraje, který uplatňuje stanovisko k územním plánům obcí s rozšířenou působností a vyjadřuje se k návrhům tras celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součástí.

Následně, pro vydání územního rozhodnutí, je nutný souhlas příslušného orgánu státní správy lesů. Tento souhlas je vydáván formou závazného stanoviska.

Před vydáním stavebního povolení je nutné požádat o souhlas s odnětím dotčených pozemků plnění funkcí lesa. V příslušném rozhodnutí budou stanoveny podmínky pro realizaci stavby a výše poplatku za odnětí.

### **2.4.3. Vyjádření z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu**

U předložené varianty B mají být dotčeny zemědělské pozemky nad rozsah stávajícího Územního plánu města Brna a z toho důvodu je nutné projednat jeho změny. Po schválení

změn ÚPmB, musí být dále návrh trasy opatřen souhlasem orgánu ochrany ZPF. Příslušným bude Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje.

Před vydáním územního rozhodnutí je nutné požádat o vydání souhlasu k dočasnému a trvalému odnětí zemědělské půdy. Souhlas k odnětí se vydává formou závazného stanoviska. Žádost se podává na Odbor VLHZ MMB, který jej se svým stanoviskem postoupí prostřednictvím Odboru životního prostředí KÚ JMK na Ministerstvo životního prostředí, které bude příslušné k vydání souhlasu k odnětí (dotčení ZPF nad 10 ha). Po vydání územního rozhodnutí bude vydávat Odbor VLHZ MMB příslušná rozhodnutí o stanovení výše odvodů za trvalé a dočasné odnětí zemědělské půdy.

### **3. ZÁVĚR**

**Všechny skutečnosti uvedené ve stanovisku statutárního města Brna k rozpracované dokumentaci statutární město Brno doporučuje při zpracování studie proveditelnosti zohlednit v odhadu nákladů, rizik při realizaci a prodloužení délky stavby, a to započítáním příslušné rezervy do odhadu nákladů a časového harmonogramu realizace projektu.**

**Statutární město Brno upozorňuje na nutnost neodkladné komplexní modernizace brněnského železničního uzlu.**

Toto stanovisko bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R6/134 dne 26. 3. 2014.

V Brně dne:

.....  
Ing. Robert Kotzian, Ph.D.  
1. náměstek primátora statutárního města Brna