

# **DOPLNĚNÍ STANOVISKA 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., aktualizace 06/2014*

***Stanovisko ani jeho doplnění nejsou vyjádřením dotčeného orgánu státní správy. Stanoviska Odboru územního plánování a rozvoje a Odboru dopravy Magistrátu města Brna, na něž se objednatel studie obrátil se žádostí o stanovisko, budou zaslána samostatně.***

Stanovisko statutárního města Brna k technické dokumentaci Dopracování variant řešení ŽU Brno bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R6/134 dne 26. 3. 2014 a doručeno zpracovateli dokumentace.

Statutární město Brno (dále město Brno) potvrzuje své stanovisko ze dne 26. 3. 2014. Vzhledem k doplnění dokumentace a k žádosti objednatele o stanovisko ke konečné verzi studie, připojuje město Brno toto doplnění stanoviska ze dne 26. 3. 2014.

## **1. VARIANTA A - ŘEKA**

### **1.1. Obecně k variantě A**

**Nosnou ideou výstavby je modernizace a zjednodušení celého železničního uzlu na území města Brna**, nikoliv pouze přemístění hlavního nádraží, jak je uvedeno v úvodu k variantě A v průvodní zprávě. Přemístění hlavního nádraží do nové polohy je důsledkem koncepce, která umožňuje zásadní zjednodušení systému železničních tratí v Brně a přináší tak významné pozitivní dopady do městského území.

### **1.2. Vyjasnění potřeby lokální změny Územního plánu města Brna**

Potřeba dílčí lokální změny Územního plánu města Brna (dále ÚPmB) uvedená v časovém plánu u varianty A se týká úseku od stávajícího mostu do Slatiny po komunikaci Švédské valy na železniční trati Brno-Černovice - Brno-Slatina navržené k rozšíření na tři koleje. Tento úsek není součástí Přestavby železničního uzlu Brno dle dokumentace pro územní řízení. **Projekt rekonstrukce železničního uzlu Brno ve variantě Řeka proto nevyžaduje změnu ÚPmB.** Uvedený úsek je předpokládán jako součást stavby Modernizace trati Brno - Přerov. Zmíněná potřeba lokální změny ÚPmB se tedy týká této stavby.

### **1.3. Vyjasnění stavu připravenosti navazující městské infrastruktury**

V doporučení průvodní zprávy je zmíněna případná nepřipravenost navazující městské infrastruktury. Takové tvrzení je zavádějící. **Město Brno je připraveno realizovat stavbu městské infrastruktury jako součást Přestavby železničního uzlu Brno v rozsahu daném zatím nepravomocným územním rozhodnutím a bude žádat o spolufinancování tohoto projektu z evropských zdrojů ve stávajícím programovacím období.** Ve stávajícím programovacím období dochází k ojedinělé synergii dotačních titulů EU jak na modernizaci

železničního uzlu, tak i na výstavbu městské infrastruktury. Proto je nynější programovací období EU mimořádně vhodné pro uskutečnění projektu i navazující městské infrastruktury. Město Brno stavbu nadále majetkoprávně připravuje. Ve studii „Komplexní řešení dopravní obslužnosti po přestavbě ŽUB s nádražím u řeky“ byla navíc aktuálně prověřena obslužnost nového nádraží a rozvojového území. Prověřována je i navazující infrastruktura nad rámec stavby městské infrastruktury.

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

### **2.1. Vyjádření k Vyhodnocení varianty B - Petrov vůči Územnímu plánu města Brna (část dokumentace E.9)**

Tato část dokumentace podává informaci o trvalém a dočasném záboru zemědělského půdního fondu, ploch určených k plnění funkce lesa a „ostatních“ ploch v rozdělení pro přestavbu ŽUB a pro zapojení Rychlých spojení (RS).

Město Brno upozorňuje, že uvedená katastrální území Šlapanice u Brna a Veverské Knínice nespádají pod správní území města Brna a pravděpodobně jsou ve výčtu k.ú. uvedena nedopatřením.

Dále je v tabulkách technické zprávy uvedeno pouze označení „Rychlé spojení (RS) Praha – Brno“ a není zřejmé, zda jsou v této části uvažována i další spojení na území města Brna, „RS Brno – Břeclav“ a „RS Brno – Přerov“. Z hlediska výměr na k.ú. Tuřany a Brněnské Ivanovice pravděpodobně ano, ale takto podané informace nejsou zcela jednoznačné oproti např. části A, kde jsou popisována všechna RS jednotlivě.

Tab. 8 a Tab. 12 „Stávající plochy železnice – opouštěné“ jsou totožné jak pro kapitolu 3.2. ŽUB bez zapojení RS Praha – Brno, tak pro kapitolu 3.3. Celkový zábor a bilance ploch. K tabulkám není podrobnější vysvětlení významu publikovaných hodnot.

V přehledné situaci je v úseku mezi hlavním nádražím a Židenicemi vyznačen zábor pro železniční účely v omezeném rozsahu pouze koruny stávajícího tělesa. Město Brno upozorňuje na nepřesnost takto úzkého vymezení, neboť nelze říci, že zbytek ploch zemního tělesa podél železniční tratě může plnit plnohodnotnou funkci ploch městské zeleně v souladu s ÚPmB jako v případě zrušení provozu na této trati.

Ve výkresové části dokumentace jsou vyznačeny plochy pro železniční dopravu, vymezenou v ÚPmB, které jsou ve variantě B opouštěny oproti variantě A (např. opouštěné plochy podél nákladního průtahu, plocha sevřená řekou Svratkou a přerovskou a břeclavskou tratí). Současně však není stanoveno, jaké funkční využití je předpokládáno na opouštěných plochách a v navazujícím území (je ponechán podkres využití ÚPmB, což znamená, že např. kolem nákladního průtahu zůstávají vymezeny plochy pro železniční dopravu v rozsahu řešení nádraží dle varianty A).

Rovněž není stanoveno, jakým způsobem budou řešeny zábory vymezených návrhových ploch bydlení v lokalitě Nové sady, které jsou zabrány pro řešení varianty B, případně jaké funkční využití bude navrženo náhradou za zatížení způsobené provozem na železnici.

**Takto složitý zásah do využití území a změny systémů nebude možné řešit dílčí změnou ÚPmB, ale bude nutné zpracování nového územního plánu, založeného na jiných předpokladech.** Vzhledem k tomu, že je Přestavba železničního uzlu Brno rovněž předmětem prověření Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZÚR JMK), je nutné před projednáním změny vyčkat na schválení ZÚR JMK (předpoklad vydání: přelom roku 2015/2016) a následně projednat změnu ÚPmB, resp. nový ÚPmB.

Z těchto důvodů se uvedená lhůta 2 let pro změnu ÚPmB resp. nový ÚPmB (v Tab. 5 průvodní zprávy) jeví jako nereálná. Dokladem je projednání změny ÚPmB „Aktualizace ÚPmB“, jejíž pořízení trvalo od roku 2009 do roku 2014 a při níž zůstala zachována stávající koncepce a nebylo zasahováno do koncepce dopravních systémů města Brna. Dvouletý předpoklad zahrnující jak změny územně plánovací dokumentace, tak proces EIA, je značně podhodnocen. Je nutno také konstatovat, že řešení s variantou A bylo z hlediska vlivů na životní prostředí hodnoceno jako nejvýhodnější.

## **2.2. Posouzení z územního hlediska, resp. z hlediska Územního plánu města Brna - doplnění**

### 2.2.1. Urbanistická koncepce a koncepce dopravní infrastruktury

K návrhu řešení z urbanistického hlediska město Brno upozorňuje na:

- řešení nákladního průtahu v místě křížení s přerovskou, v tomto místě šestikolejnou trati, prochází na mostním objektu ve výšce 14 m nad terénem. Na stávající niveletu trasa sklesá v oblasti ulice Plotní a délková úprava se projeví na cca 1 km každým směrem. Bez ohledu na možnost využití území je průtah řešen mohutnými násypovými tělesy s vložením mostů;
- průchod přerovské trati Komárovem je navržen v cca 11 metrových opěrných zdech – šířka 4 koleje včetně zastávky na regionální trati;
- zvýšení temene kolejnice o 1,0 m v délce cca 300 m v úseku od Hybešovy po „jižní podchod“ s přihlédnutím k normové výšce nástupní hrany dalších cca 0,6 m zvedá řešení komunikačních ploch v nejhorším případě o cca 1,6 m oproti stávajícímu stavu, což může mít vliv na stávající zástavbu a řešení komunikačních ploch.

Výše uvedené příklady nelze považovat za městotvorné a je otázkou, jaký dopad na okolí bude mít toto řešení stavby s ohledem na stávající a navrhované funkční využití dle ÚPmB. Velkou neznámou je rovněž dopad těchto vlastností varianty B na průběh správních řízení souvisejících s povolováním příslušných staveb.

### 2.2.2. Využití území

Z hlediska realizovaných a připravovaných záměrů město Brno upozorňuje, že v území bylo dokončeno administrativní centrum Titanium na Nových sadech a záměr investora je pokračovat v další výstavbě a využití návrhových ploch v souladu s ÚPmB. V blízkosti stávající stanice Brno hl.n. je na pozemcích vlastníka z pozice vlastníka a investora objektu intenzivně připravován záměr dostavby obchodního domu Tesco.

### 2.2.3. Informace o zpracovaných územních studiích

Město Brno upozorňuje, že v průběhu období 2011 až 2013 byly Odborem územního plánování a rozvoje Magistrátu města Brna zpracovány dvě rozsáhlá územní prověření, která se týkají:

- a) úpravy vedení trasy Velkého městského okruhu (VMO) v jihovýchodní části města s úpravou vedení přeložky sil. I/41 (Bratislavská radiála) a
- b) prověření umístění veřejného logistického centra (VLC) v prostoru mezi dálnicí D1 a letištěm Brno-Tuřany.

*a) Úprava vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna*

Cílem územní studie bylo územně prověřit nové umístění dopravní trasy, vyhodnotit územně technické podmínky v území související se změnou úpravy vedení trasy VMO v jihovýchodní části města Brna, navrhnout odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města.

Při zpracování podkladové dokumentace variant dopravního řešení vedení VMO v území Brno-jih pro posouzení vlivů na životní prostředí její zpracovatel obecně vyhodnotil problematiku dalšího rozvoje s ohledem na zpoždění financování a realizace nejvýznamnějších dopravních staveb v jižní části města (přestavba ŽUB, rozšíření dálnice D1, vedení VMO) a s ohledem na další vlivy (např. dopady řešení Generelu odvodnění města Brna na odvedení dešťových vod z VMO).

Územní studie prověřila nové vedení trasy VMO variantně; z prověřovaných řešení byly hodnoceny varianta F (vedení VMO po terénu) a varianta G (vedení VMO na estakádě). Nově je navrhováno prověření odklonu trasy Bratislavského přivaděče od ulice Hněvkovského do prostoru ulice Ráječek a Hájecké s přestavbou mimoúrovňové křižovatky Faměrovo náměstí.

**Navržené řešení varianty B rozšířením koridoru přerovské trati na 2+2 koleje (vedení stávající dvojkolejné a nově navržené vysokorychlostní trati) s ponecháním všech stávajících železničních tratí v centrální a jihovýchodní části území komplikuje realizaci sledovaných a prověřených řešení vedení VMO v jihovýchodním sektoru města Brna.**

*b) Umístění veřejného logistického centra (VLC) – lokalita u letiště Brno-Tuřany*

Cílem územní studie bylo prověřit lokalitu Brno-Tuřany pro umístění VLC celostátního významu ve smyslu Politiky územního rozvoje ČR ve variantách, vyhodnotit územně technické podmínky v území, vymežit odpovídající funkční využití ploch s adekvátním připojením na dopravní a technickou infrastrukturu a optimalizovat příp. eliminovat dopady do navržené funkční a prostorové struktury této části města. Varianty řešení byly vyhodnoceny z hlediska jejich výhodnosti a bylo navrženo jejich připojení na technickou a dopravní infrastrukturu. Současně z hlediska výhodnosti studie rovnocenně posoudila lokalitu u letiště Brno-Tuřany a v Horních Heršpicích.

Účelem pořízení územní studie bylo zhotovit územně plánovací podklad pro ZÚR JMK a ÚPmB.

Závěry ÚS jednoznačně potvrdily výhodnost umístění VLC u letiště Brno-Tuřany oproti lokalitě v Horních Heršpicích, z navržených variant umístění je mírně výhodnější varianta „C“ (rovnoběžně se vzletovou dráhou) oproti variantě „A“ (souběžně s Brno Airport Logistic Park).

Navržené řešení varianty B vedením vysokorychlostní trati středem území mezi dálnicí D1 a letištěm Brno-Tuřany dělí plochu pro Veřejné logistické centrum a znemožňuje jeho umístění. Zároveň je v kolizi s vydaným územním rozhodnutím a stavebním povolením na stavbu Brno Airport Logistic Park (BALP), jehož stavba již byla zahájena.

### **2.3. Vyjádření k Rámcovému postupu výstavby varianty B – Petrov (část dokumentace E.3)**

V rámcovém postupu výstavby je uvedena možnost realizace objektů etapy 1 před schválením změn územně plánovací dokumentace. Vzhledem k platnému usnesení Vlády ČR č. 457/2002 a předpokladu zpracování nové dokumentace pro rozsah modernizace celého průjezdu 1. tranzitního železničního koridoru Brnem při rozhodnutí pro variantu B je nezbytný soulad přestavby celého železničního uzlu Brno s ÚPmB. Tyto souvislosti jsou popsány výše.

V rámcovém postupu výstavby je uvedena výstavba bez doložení realizovatelnosti navazujícího úseku Rychlých spojení z podzemní části nádraží ve směru Praha. Koncepce přestavby uzlu ve variantě B vyžaduje navržené vedení trati RS. Na náročnou stavbu tunelu pod historickým jádrem města a portálu tunelu v nestabilním svahu navazuje most přes údolí Svatky a další tunel. **Je nezbytné, aby řešení včetně naplnění bezpečnostních požadavků, možností zásahů IZS i protipovodňové ochrany bylo detailně prověřeno před rozhodnutím o variantě.**

Ve svém stanovisku z 26. 3. 2014 poukazuje město na řadu problematických míst navrženého řešení ve variantě Petrov. Jedná se mj. o vyvolané investice na inženýrských sítích města (kolektor, kmenová stoka, další technické sítě). Ve studii je uvedeno, že inženýrské sítě musí být na výstavbu předem připraveny. Z etapizace ani odhadu investičních nákladů není zřejmé, zda a jak byl zohledněn čas a náklady na realizaci těchto zásahů podmiňujících stavbu.

### **2.4. Vyjádření k Technickému řešení varianty B - Petrov (část dokumentace E.1)**

V technické zprávě je uvedena hodnota sklonu přeloženého úseku nákladního průtahu a porovnávána se současnými (vyššími) hodnotami. Korektnější by bylo srovnání s niveletou dle varianty A.

V technické zprávě je pro řadu stávajících mostů navržena rekonstrukce stávající konstrukce (nová izolace, sanace a další práce). Jedná se také o tzv. Pražský viadukt z roku 1849. V úvodu studie je zmíněn koncepční přístup pro provozování modernizované infrastruktury na dalších 80-100 let. Město Brno konstatuje, že je nezbytné prověřit, jaké životnosti dosáhnou takto sanované stávající mostní i další stavební objekty a vyhodnotit následnou provozní a investiční náročnost pro zajištění jejich dlouhodobého provozování.

Z dokumentace není zřejmé, zda je trasa nákladního průtahu modernizována v celé délce, což je pro dosažení interoperability nezbytné. Obdobně není zřejmý rozsah modernizace úseku Odbočka Tábořská - Brno-Slatina - Odbočka Šlapanice-průmyslová.

### **3. PRO OBĚ VARIANTY ŘEŠENÍ**

#### **3.1. K Odhadu investičních nákladů variant (část dokumentace G)**

Vzhledem k rozsahu řešení po invariantní body navrhované infrastruktury obou variant je zřejmý poměr nákladů na celkové řešení v dlouhodobém horizontu. Odhad nákladů (částky bez DPH) pro variantu A - Řeka činí 41,859 mld. Kč, odhad nákladů pro variantu B - Petrov činí 51,054 mld. Kč. Při očištění těchto nákladů o infrastrukturu Rychlých spojení ve směrech Praha a Vranovice a nákladů na úpravy střelické trati v úseku Střelice - Brno-Vídeňská, činí odhad nákladů pro variantu A - Řeka 19,581 mld. Kč, odhad nákladů pro variantu B - Petrov 31,052 mld. Kč. Takto očištěný odhad nákladů pro variantu B - Petrov počítá s plnou realizací podzemní části stanice. Při odečtu nákladů na realizaci podzemní části stanice a výjezdů z ní, odložené do doby zapojení RS, by činil odhad nákladů pro tuto variantu 21,440 mld. Kč. Lze nicméně předpokládat, že určitá míra stavební připravenosti podzemní části nádraží bude muset proběhnout současně s výstavbou nadzemní části. Proto v závislosti na zvolené míře stavební připravenosti podzemní části bude odhad nákladů pro variantu B - Petrov variovat od 21,440 mld. Kč do 31,052 mld. Kč. Pro úplnost je třeba dodat, že stavební sekce 13 ve variantě A bude součástí modernizace trati Brno - Přerov. Stavební sekce 8 a 10 ve variantě B jsou funkčně nezbytné pro provoz modernizovaného brněnského železničního uzlu.

Stavební náklady jsou podrobně odhadovány pro celý rozsah, pro jednotlivé uvedené stavební sekce jsou již jen souhrnně uvedeny položky bez měrných jednotek. **Pro účely rozhodování je vhodné pro všechny stavební sekce zpracovat podrobné rozdělení položek včetně měrných jednotek. Město Brno doporučuje, aby byl doložen odhad nákladů pro jednotlivé sekce a komentována podrobnost zpracování podkladů, zvláště u sekcí, jejichž stabilizace v území není dostatečně podrobná.** Zejména pro trať RS Praha – Brno, kde by měl být pro variantu A prověřen a případně upraven rozsah umělých staveb. Pro Rychlá spojení se nyní připravuje studie příležitostí, nicméně je zřejmá změna pojetí funkce vysokorychlostních tratí. Proto město Brno upozorňuje na nadbytečnost spojky mezi tratěmi Praha – Brno a Brno – Vranovice v k. ú. Horní Heršpice a Dolní Heršpice.

**Město Brno konstatuje, že zatímco přestavbu ŽUB ve variantě A lze realizovat i bez Rychlých spojení a následně je do uzlu přivést, ve variantě B patrně bude muset být železniční uzel modernizován již včetně určité míry stavební připravenosti podzemní části nádraží pro Rychlá spojení.** Podzemní a nadzemní části nádraží ve variantě B jsou vzájemně stavebně tak úzce propojeny, že zcela oddělená realizace, s ohledem na cíl státu zajistit připravenost pro Rychlá spojení již v roce 2030, se jeví jako prakticky nedosažitelná. V odhadu nákladů by měla být vedle výkupu pozemků kalkulována i bilance přínosů z uvolněných pozemků podle variant. Demolice opuštěných částí kolejí (např. oblast Brno dolní nádraží) by měla být kalkulována i ve variantě B.

Město Brno upozorňuje na riziko, které může nastat v souvislosti s výkupy (vyvlastněním) pozemků a požadavky investorů na případně zmařené investice v území, kde v současné době jsou vymezeny ÚPmB funkční plochy pro rozvoj bydlení (lokalita Jižního centra, oblast Nových sadů) a které by řešením varianty B – Petrov byly zabráněny na plochy pro železniční dopravu a vlivem zatížení od železničního provozu by došlo k omezení využití navazujících funkčních ploch.

Rovněž bude zapotřebí zohlednit náklady vyplývající z omezení provozu během výstavby, jak železniční dopravy, tak důležitého dopravního uzlu pro městskou hromadnou dopravu.

#### **4. ZÁVĚR**

Město Brno opakovaně, v souladu s původním stanoviskem, upozorňuje na neodkladnou potřebu modernizace brněnského železničního uzlu. Město Brno v minulých letech učinilo kroky k zařazení přestavby železničního uzlu Brno a modernizace trati Brno - Přerov do seznamu předem identifikovaných projektů Nástroje pro propojení Evropy v období 2014-2020. Jsou tak vytvořeny jedinečné podmínky pro efektivní spolufinancování projektu z prostředků Evropské unie. Vzhledem k nejasnosti financování v dalších plánovacích obdobích EU je nezbytné v součinnosti pokračovat v přípravě projektu směřující k realizaci v období 2014-2020. S ohledem na nutnost zpracování a schválení nového Územního plánu města Brna v případě zvolení varianty B – Petrov město Brno konstatuje, že není reálné využít spolufinancování z prostředků EU v tomto období.

Pro dopravní dostupnost a další rozvoj města je v dlouhodobém horizontu zásadní kvalitní napojení Brna v systému Rychlých spojení. Město Brno konstatuje v souladu se závěry studie, že modernizovaný brněnský železniční uzel musí být bezpodmínečně připraven pro zapojení tratí Rychlých spojení. Řešení vlastního železničního uzlu tedy nelze uvažovat teprve při realizaci Rychlých spojení.

V rámci zadání a zhotovení studie proveditelnosti město Brno požaduje zohlednit všechna vyjádření uvedená ve stanovisku ze dne 26. 3. 2014 i v tomto doplnění. Současně doporučuje definovat náklady na vlastní přestavbu železničního uzlu.

Toto stanovisko bylo schváleno Radou města Brna na schůzi č. R6/144 dne 16. 7. 2014.

V Brně dne:

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