

5.2 Legislativní požadavky a právní závazky

Usnesení vlády ČR

V letech 1999 a 2000 byly zpracovány studie k upřesnění polohy nového osobního nádraží a k zaústění přerovské trati. V roce 2001 byla zpracována Technicko-ekonomická studie přestavby ŽUB a Studie do-pravních a územních vazeb pro novou polohu nádraží v Brně. V roce 2002 byla z urbanistických studií 5 vyzvaných kolektivů zpracovaných na základě kolejového řešení dle výše uvedené technicko-ekonomické studie vybrána výsledná studie pro další rozpracování a jako podklad pro změnu územního plánu. Výsledky tohoto procesu byly předloženy zástupcům statutárního města Brna, Ministerstva dopravy a spojů ČR, Českých drah, s. o., a Jihomoravského kraje, po jejich schválení byly využity k přípravě podkladů pro Usnesení vlády ČR ze dne 6. května 2002 č. 457 k přestavbě železničního uzlu Brno v souladu s Územním plánem města Brna a k vytvoření Smlouvy o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu ŽUB podle jednotlivých etap, podepsané dne 4. 7. 2002.

Vláda ČR ve uvedeném usnesení mj. souhlasí s přestavbou železničního uzlu Brno v souladu s Územním plánem statutárního města Brna, s návrhem etapizace výstavby nového osobního nádraží, odstavných kolejí a dalších staveb v uzlu Brno, s navrženým modelem vícezdrojového financování. Vláda uložila ministru dopravy a spojů ve spolupráci s hejtmánem Jihomoravského kraje, primátorem statutárního města Brna a generálním ředitelem Českých drah, s. o., připravit a uzavřít smlouvu o spolupráci a zajištění zdrojů financování na přestavbu železničního uzlu Brno podle jednotlivých etap, zajistit zpracování studie proveditelnosti a uplatnit požadavek na spolufinancování výstavby z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury v letech 2003 až 2015 a také uplatnit požadavek na spolufinancování výstavby železničního uzlu Brno z kohezních, resp. strukturálních fondů Evropské unie.

V návaznosti na výše uvedené přijaté usnesení vlády ČR probíhalo následně plnění jeho podmínek. Jednalo se především o činnosti spojené s oblastí územního plánování, projektové přípravy a realizace dílčích částí ŽUB. Vzhledem k tomu, že ani po 10 letech intenzivní přípravy rozhodující stavby projektu ŽUB se pro odpor části dotčené veřejnosti nepodařilo získat všechna potřebná povolení k zahájení stavby, přistoupilo v roce 2012 Ministerstvo dopravy k přehodnocení dosavadní přípravy projektu ŽUB a hledání alternativního řešení. Ministerstvo dopravy ČR uložilo Správě železniční dopravní cesty, s. o., zadání studie „Dopracování variant řešení železničního uzlu Brno“, která měla za cíl dopracovat dvě varianty řešení přestavby ŽUB, tzn. „s hlavním nádražím přibližně ve stávající lokalitě“ a „s hlavním nádražím v poloze stávajícího Dolního nádraží“ na srovnatelnou technickou úroveň. Po dokončení zpracování tohoto porovnání přistoupilo Ministerstvo dopravy k návrhu aktualizace usnesení vlády ČR, aby bylo reflektován aktuální stav projektové přípravy tohoto projektu.

Vláda ČR projednala vyhodnocení dosavadního postupu přípravy a realizace projektu ŽUB na svém jednání konaném dne 1. července 2015. Na tomto jednání vláda ČR přijala k tomuto projektu usnesení č. 525/2015 jehož součástí jsou následující závěry. Vláda ČR:

- bere na vědomí Zprávu k aktualizaci usnesení vlády ze dne 6. května 2002 č. 457, k přestavbě železničního uzlu Brno v souladu s Územním plánem statutárního města Brna, uvedenou v části III materiálu čj. 375/15;
- souhlasí se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno;
- ukládá ministru dopravy ustavit Řídící výbor železničního uzlu Brno, jehož členy budou i zástupci statutárního města Brna a Jihomoravského kraje;

- doporučuje primátorovi statutárního města Brna a hejtmánovi Jihomoravského kraje iniciovat zpracování vybrané optimální varianty přestavby železničního uzlu Brno do územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace bezprostředně po jejím výběru.

Smlouva k projektu ŽUB

Dne 4. července 2002 byla uzavřena Smlouva o spolupráci a o zajištění zdrojů financování na přestavbu ŽUB, a to na dobu určitou do 31. 12. 2015 mezi MDS ČR, JMK, SMB a ČD. Smlouva zakotvila následující závazky smluvních stran:

- Vytvořit Grémium jako řídicí skupinu projektu na úrovni vrcholného orgánu tvořenou zástupci smluvních stran ;
- Zpracovat studii proveditelnosti a zabezpečit její připomínkové řízení;
- Uplatnit požadavek na společné financování projektu přestavba ŽUB s využitím výnosů z pozemků, které budou součástí projektu, včetně způsobu jejich převodu;
- Statutární město Brno a JMK se zavazuje začlenit finanční podíly, dohodnuté v souladu s modelem financování odsouhlaseným vládou, do návrhů svých rozpočtů;
- Prostřednictvím Grémia a pracovní skupiny smluvní strany budou připravovat organizační, technické a finanční podmínky pro realizaci projektu.

Dodatkem smlouvy z 18. 1. 2006, doplněné o statutárního zástupce SŽDC, s. o., byla původní smlouva rozšířena o:

- problematiku regionální dopravní vazby městské infrastruktury a vazby systémů města Brna a JMK opírající se o silnou úlohu železnice při integraci dopravních systémů, byl iniciován vznik dvou pracovních skupin, jedné pro investice města Brna a druhé pro investice ČD, a.s. a SŽDC, s. o.;
- harmonogram postupu prací, dle něž se předpokládá dokončení realizace všech 5-ti výše uvedených staveb, včetně jejich kolaudace, do konce roku 2015;
- závazek smluvních stran o nalezení způsobu maximálního zhodnocení uvolněných pozemků jako jednoho ze zdrojů financování přestavby ŽUB.

Referenda o poloze hlavního nádraží

Příprava a vlastní schválení usnesení vlády, projednávání výše uvedené smlouvy o spolupráci v orgánech města a kraje vzbudilo v roce 2002 zájem veřejnosti o přestavbu železničního uzlu, u části veřejnosti i odpor k realizaci schváleného řešení. V této době byla založena občanská koalice Nádraží v centru, která nejvýrazněji formulovala nesouhlas se schválenou podobou přestavby železničního uzlu. V roce 2004 proběhlo v Brně z iniciativy občanské koalice první referendum s otázkou „Souhlasíte s tím, aby město Brno v samostatné působnosti podniklo všechny kroky k modernizaci železniční stanice Brno-hlavní nádraží ve stávající poloze podél ulice Nádražní?“. Rozhodnutí přijaté v místním referendu nebylo vzhledem k nedostatečné účasti oprávněných voličů platné.

V roce 2014 bylo na základě iniciativy přípravného výboru Zastupitelstvem města Brna vyhlášeno na termín krajských voleb v roce 2016 referendum s otázkami ve znění: 1) „Souhlasíte s tím, aby město Brno podniklo bezodkladně všechny kroky v samostatné působnosti k modernizaci železniční stanice „Brno-hlavní nádraží“ v dosavadní poloze podél ulice Nádražní?“ 2) „Souhlasíte s tím, aby město Brno podniklo bezodkladně všechny kroky v samostatné působnosti s cílem prosadit, aby se nejlepší řešení modernizace železniční stanice „Brno-hlavní nádraží“ určilo prostřednictvím soustavy otevřených návrhových soutěží?“ Rozhodnutí přijaté v místním referendu, které se konalo ve dnech 7. a 8. října 2016 nebylo platné, neboť se hlasování nezúčastnilo alespoň 35 % oprávněných osob zapsaných v seznamech oprávněných osob.

Transformace železničního sektoru

Podle zákona 77/2002 Sb. O transformaci Českých drah, s. o., k 1. lednu 2003 byl majetek dosavadní státní organizace ČD rozdělen mezi novou akciovou společností ČD a státní organizací SŽDC tak, že SŽDC spravuje a provozuje mimo jiné železniční zastávky a dále nástupiště v železničních stanicích (s výjimkou 1. perónů, pokud jsou tyto spojeny s výpravní budovou). ČD, a. s., je však také vlastníkem některých nemovitostí, které jsou součástí dráhy nebo s ní souvisí, zejména některé nádražní a provozní budovy v areálech železničních stanic a pozemky v areálech železničních stanic, ojediněle i pod širokou tratí. Stav, kdy některé součásti dráhy, zejména staniční budovy, nepatří vlastníkovému dráhy, s nímž vstupují do vztahu dopravci, se stal problematickým zejména s postupující liberalizací osobní železniční dopravy a vstupem nových dopravců. Proti takovému stavu směřuje i připravovaná legislativa EU, konkrétně tzv. 4. železniční balíček, který v čl. 7 vyhláší neslučitelnost nesení a výkonu některých práv a povinností provozovatele dráhy a dopravce totožnou osobou. Ministerstvo dopravy ve svém návrhu konstatovalo, že z důvodu výkonu práv a plnění povinností vlastníka dráhy je vhodné v případě drah vlastněných státem soustředit u jednoho subjektu vlastnické právo ke všem součástem železniční dráhy. V letech 2008–2011 byly z ČD, a. s., na SŽDC, s. o., převedeny činnosti související s provozováním dráhy včetně zaměstnanců a části majetku, staniční budovy však převedeny nebyly.

Ministerstvo dopravy v červnu 2013 zveřejnilo materiál „Převod nádraží z majetku ČD, a. s., do majetku státu s právem hospodařit pro SŽDC, s. o.“. Předmětem převodu jsou nemovitosti určené pro poskytování služeb dopravcům a jejich cestujícím, tedy veřejně přístupné prostory, k jejichž provozování se vztahují povinnosti vlastníka dráhy vyplývající z právních předpisů. Současně má být převedeno asi 470–500 zaměstnanců zabývajících se správou tohoto majetku a průřezovými činnostmi (například právními, personálními, požárními, ekologickými) a dalších zhruba 130 zaměstnanců, kteří v rámci osobní dopravy ČD vykonávají činnosti obsluhy nádraží (úschovny, úklid, provoz veřejně přístupných prostor). Vláda ČR na svém jednání dne 21. prosince 2015 schválila návrh Ministerstva dopravy na převedení části majetku Českých drah na stát, respektive Správu železniční dopravní cesty. Následně podepsaly organizace ČD a SŽDC dne 24. 6. 2016 smlouvu o převodu nádraží s účinností od 1. 7. 2016. Převod majetku se týká celkem 1051 nádražních a dalších 523 provozních budov a pozemků. Předmětem převodu není 87 majetkových položek, kde převodu brání smluvní vztahy s třetími subjekty, například Praha Masarykovo nádraží a Brno hlavní nádraží, kde bylo třeba vzít v potaz i dosud nedořešené budoucí umístění stanice Brno hlavní nádraží. U těchto významných stanic bude vždy cílem sjednotit vlastnictví po ukončení či změně stávajícího smluvního vztahu. V případě dalšího majetku je důvodem výjimky to, že dnes již neplní svůj původní účel související s využitím železniční dopravní infrastruktury. U takových objektů bude stát se současným vlastníkem kooperovat při hledání způsobu využití.

Pronájem výpravní budovy hlavního nádraží a přilehlých drážních ploch

Převod výpravních budov a dalších objektů na stát, respektive SŽDC se netýkal hlavního nádraží v Brně a přilehlých ploch. ČD v roce 2008 podepsaly smlouvu o pronájmu budov a pozemků v lokalitě hlavního nádraží se společností Brno new station development, a. s. Tato společnost byla založena v roce 2008 za účelem revitalizace budov a pozemků v areálu žst. Brno hlavní nádraží, tzn. za účelem jejich rekonstrukce, modernizace, přestavby a opravy na základě smlouvy o nájmu věci uzavřené mezi Českými drahami, a. s., a Brno new station development, a. s. Cílem tohoto projektu realizovaném na území o rozloze 15,2 ha je vytvoření podmínek pro další rozvoj města včetně moderní infrastruktury a služeb. Jedním z hlavních požadavků na řešení projektu ŽUB je realizace moderního hlavního nádraží a podmínky této smlouvy mohou představovat komplikace při majetkoprávním projednání stavby.



Obrázek 51 - Vymezení pronajatých ploch lokality hlavního nádraží

Stavební a environmentální legislativa pro oblast dopravy

Projektová příprava a realizace dopravních staveb se řídí příslušnou platnou legislativou. Projekt přestavby železničního uzlu Brno představuje jednu z nejvýznamnějších staveb dopravní infrastruktury v ČR s výraznou technickou a investiční náročností a s výrazným rozsahem území, na kterém by se měla stavba realizovat. Projektová příprava i realizace většiny dopravních staveb v ČR je negativně ovlivňována různými předvídatelnými i objektivně nepředvídatelnými komplikacemi. Při návrhu řešení ŽUB je nutné zohlednit potenciální rizika zejména pro fázi projektové přípravy, která mohou nastat při získávání správních povolení pro budoucí realizaci stavby. Přestože není úkolem studie proveditelnosti zajistit tyto procesy, je nutné při návrhu řešení ŽUB posoudit a zohlednit hlavní budoucí legislativní požadavky a snížit tak riziko budoucích komplikací ve fázi projektové přípravy. V tomto ohledu jsou důležité zejména tyto zákony:

■ **Zákon o územním plánování a stavebním řádu.** Při návrhu řešení projektu je nutné vyhodnotit soulad navrhovaných řešení ŽUB s územními plány. Územní plán stanovuje podmínky využití území a pro budoucí realizaci ŽUB musí být v územní plánu vyčleněny vhodné plochy. Navržena mohou být pouze řešení, která nebudou znamenat výrazné a potenciálně neakceptovatelné zásahy do území.

■ **Zákon o posuzování vlivů na životní prostředí.** Při návrhu řešení projektu je nutné vyhodnotit rámcový dopad na životní prostředí a zdraví obyvatel. Při následných procesech SEA a EIA bude nutné prokázat pozitivní vliv na životní prostředí. Navržena mohou být pouze řešení, která nebudou vykazovat výrazné a potenciálně neakceptovatelné vlivy na životní prostředí a zdraví obyvatel.

■ **Zákon o drahách.** Při návrhu řešení je nutné vyhodnotit dosahované technické a provozní parametry železniční infrastruktury a železničního provozu. Zákon o drahách a další technické předpisy definují základní parametry železniční infrastruktury a železničního provozu, jejichž splnění bude pro navržené řešení ŽUB vyžadováno. Navržena mohou být pouze řešení, která budou splňovat základní požadavky zákona o drahách, drážních vyhlášek, norem a dalších předpisů.