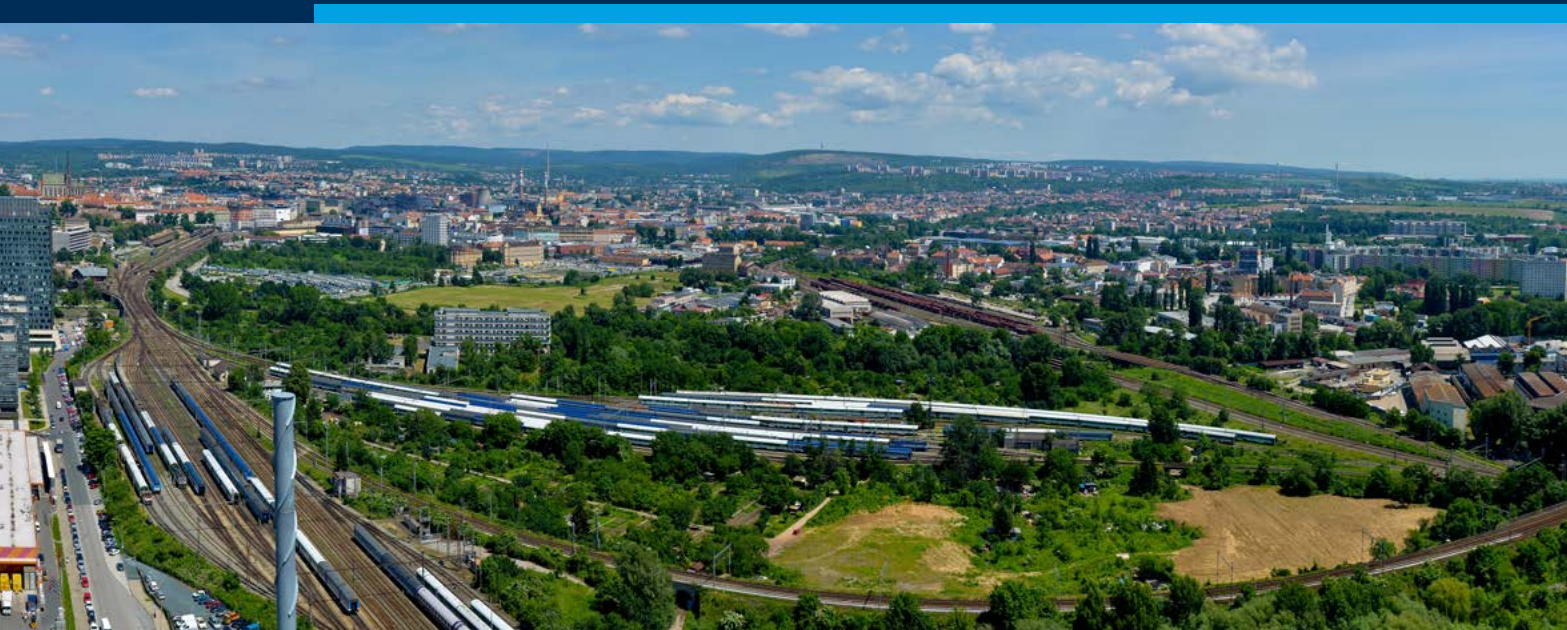
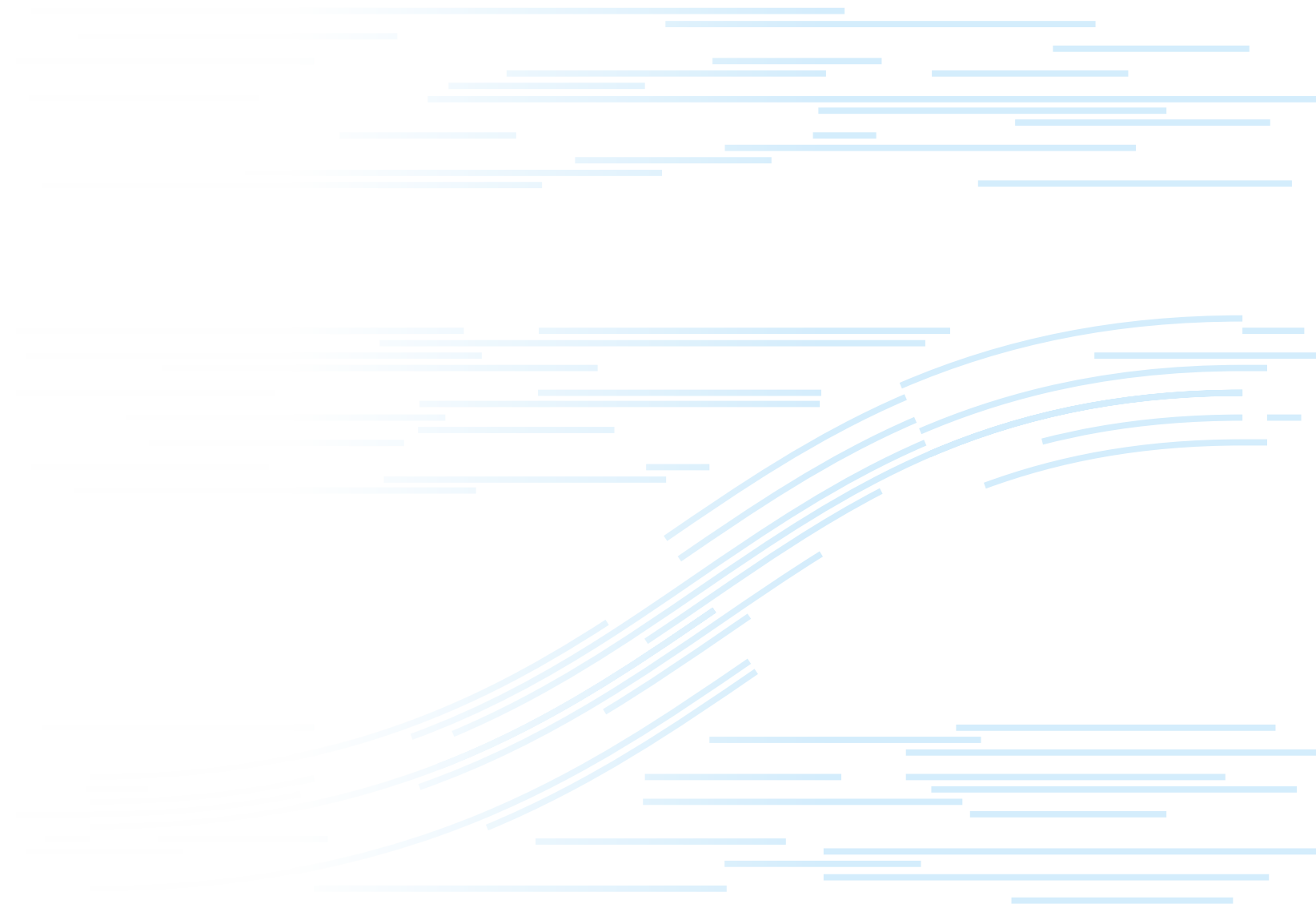


Přestavba železničního uzlu Brno



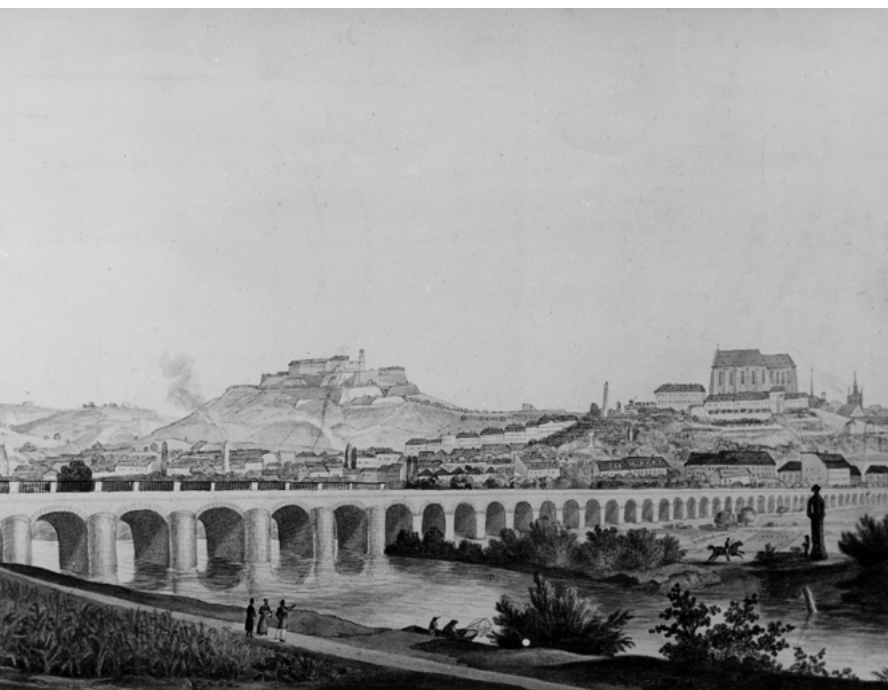


Obsah

Co je železniční uzel Brno a důvody pro jeho přestavbu	4
Cílová podoba přestavby železničního uzlu	8
Naplnění cílů přestavby a dosahované přínosy	12
Hlavní témata a úkoly pro nejbližší období	22
Proces přípravy staveb	28

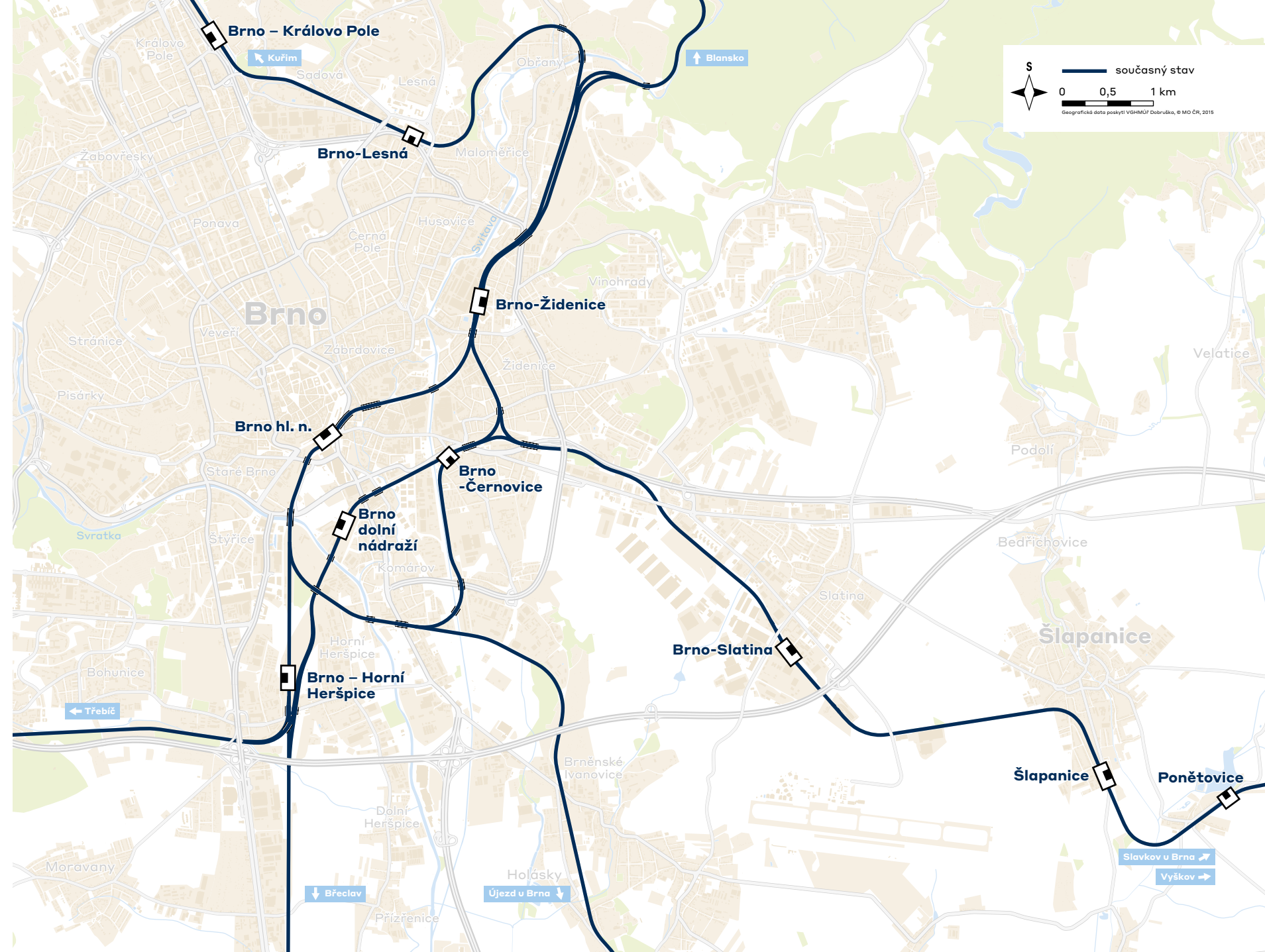
CO JE ŽELEZNIČNÍ UZEL BRNO A DŮVODY PRO JEHO PŘESTAVBU

Železniční uzel Brno (dále jen ŽUB) je velmi významnou součástí železniční sítě České republiky. Z hlediska zatížení železniční dopravou představuje jednu z nejvíce vytižených částí infrastruktury na síti SŽDC. Propojuje se v něm trati evropského významu sítě TEN-T a další celostátní dráhy.



Historie výstavby železničního uzlu Brno začala v roce 1839 zahájením vlakového spojení z Břeclavi do Vídně. Dráha byla ukončena v prostoru dnešního vlakového nádraží a dodnes se z ní zachovala velká část viaduktu přes řeku Svatku. V roce 1851 umožnila spojení Brna s Prahou nově přivedená trať z České Třebové. Železnice byla zprvu zaústěna kolmo k původní budově nádraží, až později došlo k jejímu propojení s tratí do Břeclavi a ke stavbě současné nádražní budovy situované v centru města podél kolejí. V dalších letech devatenáctého století dochází k připojení tratě do Střelic (1856, s ukončením na tzv. dolním nádraží), od Přerova (1869), spojky na dolní nádraží v roce 1870, tratě od Tišnova (1885), od Veselí nad Moravou (1888) atd. V druhé polovině devatenáctého století zaznamenává jižní část města rozvíjející se průmyslový charakter, podporovaný vybudováním železnice s rozsáhlým odstavným nádražím situovaným v oblasti řeky Svatky.

Po I. světové válce pokračuje výstavba seřadovacího nákladového nádraží v Maloměřicích vybudováním nové trati od Tišnova (1953), vybudováním dvoukolejného průtahu městem (1970) a výstavbou kontejnerového překladiště v Horních Heršpicích (1975). Chaotická výstavba uzlu zapříčinila nejen problém s vybudováním vlastního zařízení železnice, ale i s využitím a propojením území města, které trať obklopovalo. Výstavba nádraží v 30. letech 19. století na jižním okraji města znamenala založení novodobé jižní hradby města bez ohledu na jeho strategický rozvoj. Stávající poloha nádraží se tak stala bariérou nejen rozmachu města, ale také samotnému rozvoji železniční dopravy.



Již na počátku 20. století se otevřela otázka přesunu nádraží jižním směrem. Důvodem byly hlavně nedostatečná kapacita hlavního nádraží a jeho výpravní budovy, rozvětvení tratí na území města, malá kapacita odstavného nádraží a stísněný přednádražní prostor. Definované nedostatky byly důvodem pro vypsání první urbanistické soutěže na řešení železničního uzlu ve městě Brně. Ta se uskutečnila v roce 1924. Vítězný návrh Střed republiky arch. Maxe Urbana a Aloise Kubíčka poprvé navrhl odsun brněnského hlavního nádraží na jih, a podmínil tak rozvoj centra města vyřešením brněnské železniční otázky. V letech 1944 až 1945 je v důsledku bombardování Brna značně poškozena průmyslová jižní zóna města a i díky nástupu komunistické vlády po roce 1948 dochází k útlumu průmyslové výroby.

Myšlenka nové, odsunuté polohy nádraží jižněji k Opuštěné ulici anebo ve variantě v prostoru dolního nádraží se i nadále objevuje ve všech územních plánech z let 1956, 1970 a 1982. Od této chvíle se datují bouřlivé debaty, hodnocení a výzkumy. Na počátku 70. let je vybudován nový nákladní průtah a v roce 1978 vzniká nové autobusové nádraží Zvonařka jako první stavba jižního nádraží. Tím končí zásadní úpravy železničního uzlu a následují pouze opětovné snahy, diskuze a projektové práce na celkové přestavbě uzlu, včetně referend, architektonických soutěží a tvorby vládních dokumentů.

HLAVNÍ PROBLÉMY STÁVAJÍCÍHO STAVU ŽELEZNIČNÍHO UZLU

Stávající stav ŽUB v mnoha ohledech neodpovídá potřebám společnosti. Město Brno a jeho přilehlé okolí zaznamenává postupný ekonomický a demografický rozvoj. Tento region je pro obyvatele a podnikatele atraktivní, což se projevuje zvýšenou poptávkou po dopravě. Počet obyvatel narůstá zejména v aglomeraci města Brna, což zvyšuje nároky na regionální a částečně i dálkovou dopravu. S postupujícím rozvojem drážní infrastruktury v ČR a s postupujícím zvyšováním kvality služeb v dálkové železniční dopravě roste popularita tohoto dopravního segmentu u cestujících, což se projevuje ve zvyšujícím se zájmu soukromých

dopravců o poskytování vyšší nabídky spojů. Tento vývoj nabývá na dynamice zejména v posledních letech. V budoucnu pak bude dalším významným impulzem modernizace trati Brno–Přerov, která umožní zásadní zvýšení kvality dopravní nabídky v dálkové železniční dopravě ve spojení Brna s Ostravskem, s Olomouckem a se Zlínskem. Zvyšující se poptávka povede k vyššímu zatížení vlakových spojů. S nárůstem zájmu bude stoupat i obrat cestujících na brněnském hlavním nádraží, které již nyní představuje významný problém z hlediska kapacity veřejných prostor pro cestující, z hlediska kvality přístupových cest do terminálu a na nástupiště a z hlediska parametrů nástupišť. Současné problémy vyplývající z uvedených hledisek se tak budou do budoucna ještě prohlubovat. Stávající okolí železniční infrastruktury je obklopeno řadou brownfieldových ploch a objektů, jejichž konkrétní technické provedení tvoří bariéru projevující se zhoršenou prostupností pro pěší a dopravní provoz. V současné situaci kritického nedostatku vhodných ploch pro výstavbu budov pro bydlení a administrativu je odstranění přilehlých brownfieldových ploch a objektů a zvýšení přístupnosti oblasti Trnitá-Heršpická výrazným rozvojovým impulzem pro rozvoj této části města Brna.

STRATEGICKÝ VÝZNAM ŽELEZNIČNÍHO UZLU

Brněnský železniční uzel je významný pro mezinárodní, celostátní i regionální dopravu. Ta je velmi intenzivní a klade vysoké nároky na technickou úroveň, kapacitu a spolehlivost železniční infrastruktury. Z hlediska mezinárodních přepravních vztahů jsou na úrovni Evropské unie utvářeny politiky směřující ke zlepšení soudržnosti jednotlivých států a regionů EU. Nejvýznamnější je v tomto ohledu Politika rozvoje transevropské dopravní sítě. Politika společné, tzv. transevropské dopravní sítě (TEN-T) vytváří již od poloviny 90. let 20. století z úrovně Evropské unie základní strategické plány pro rozvoj páteřní dopravní infrastruktury na území EU a v okolních zemích. Na síti TEN-T jsou definovány koridory hlavní sítě, které představují nejvýznamnější evropské dopravní tahy a spojení. Městem Brnem prochází dva koridory hlavní sítě TEN-T: Baltsko – jadranský (v grafickém znázornění tmavě modrá

barva) a Východní a východostředomořský (hnědá barva). Rozvoj těchto koridorů je hlavní prioritou rozvoje dopravní infrastruktury EU. Přestavba železničního uzlu Brno je pak dokonce jedním z hlavních prioritních projektů EU.

Z hlediska celostátních a meziregionálních přepravních vztahů je na úrovni vlády ČR vytvářena Politika územního rozvoje ČR (PÚR). Ta definuje hlavní priority územního rozvoje, včetně priorit rozvoje páteřní železniční infrastruktury. Město Brno je v politice definováno jako Metropolitní rozvojová oblast Brno a kromě toho se nachází na celkem 3 rozvojových osách, které tvoří významná páteřní spojení přes Brno. Jedná se o osy Praha–Jihlava–Brno, Brno – Svitavy / Moravská Třebová a Ostrava–Olomouc–Brno–Břeclav. Území je charakterizované jako ovlivněné rozvojovou dynamikou krajského města Brna. Jedná se o velmi silnou koncentraci obyvatelstva a ekonomických činností, které mají z velké části i mezinárodní význam. Ve vztahu k řešenému projektu tak lze očekávat, že do budoucna bude docházet k dalšímu rozvoji v Brněnské aglomeraci, což se projeví zvýšeným počtem obyvatel, zvýšenou ekonomickou úrovní a zvýšenou nabídkou obchodu a služeb. Tento vývoj povede k vyšší přepravní poptávce nejen uvnitř této aglomerace, ale i ve vztazích s okolními metropolitními a dalšími rozvojovými oblastmi zpravidla ve směru rozvojových os. Pro uspokojení této poptávky se do budoucna počítá s modernizací trati Brno–Přerov a výstavbou vysokorychlostních tratí Praha–Brno, Brno–Ostrava a Brno–Břeclav s návazností na Vídeň a Bratislavu.

Z hlediska regionálních přepravních vztahů jsou na úrovni Jihomoravského kraje vytvářeny zásady územního rozvoje (ZUR), které definují územní rozvoj v Jihomoravském kraji a zároveň vytváří potřeby rozvoje železniční infrastruktury pro regionální spojení. Tato infrastruktura je pak v mnoha případech společná i pro dálkové vztahy. Nejvýznamnějším rozvojovým záměrem na železniční síti s celostátním a mezinárodním přesahem je plánovaná modernizace trati Brno–Přerov, která konkrétně představuje zdvoukolejnění trati a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Z rozvojových záměrů s celostátním přesahem lze jmenovat i elektrizaci trati Blažovice – Veselí nad Moravou obsahující i zvýšení traťové rychlosti



v dílčích úsecích. Rozvojových záměrů s regionálním přesahem je hned několik. Elektrizace tratí Šakvice – Hustopeče u Brna a Hrušovany–Židlochovice umožní zavedení přímých linek z Brna do regionálních center. Záměr elektrizace a zkapacitnění trati Brno – Zastávka u Brna představuje současně její zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti. Posledním významných regionálním záměrem je realizace tzv. Boskovické spojky představující elektrizaci trati Skalice nad Svitavou – Boskovice a vybudování nové traťové spojky umožňující zavedení přímých bezúvratových regionálních spojů z Brna do Boskovic.

Všechny uvedené prioritní záměry pro mezinárodní, celostátní i regionální dopravu umožní výrazné zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy, přinesou nová železniční spojení, zvýšení počtu stávajících vlaků a zkrátí jízdní doby zejména pro cesty do Brna či z Brna. Železniční uzel Brno pak doslova tvoří centrální bod, ve kterém se všechny vlakové linky budou potkávat, křížit nebo zde budou začínat a končit. Podmínkou pro dosažení tak výrazného zvýšení nabídky je zásadní přestavba brněnského železničního uzlu. V opačném případě zůstane potenciál rozvojových záměrů v okolí nevyužit se všemi důsledky, které vidíme nyní v podobě přeplněných vlaků a množství automobilů na silnicích.

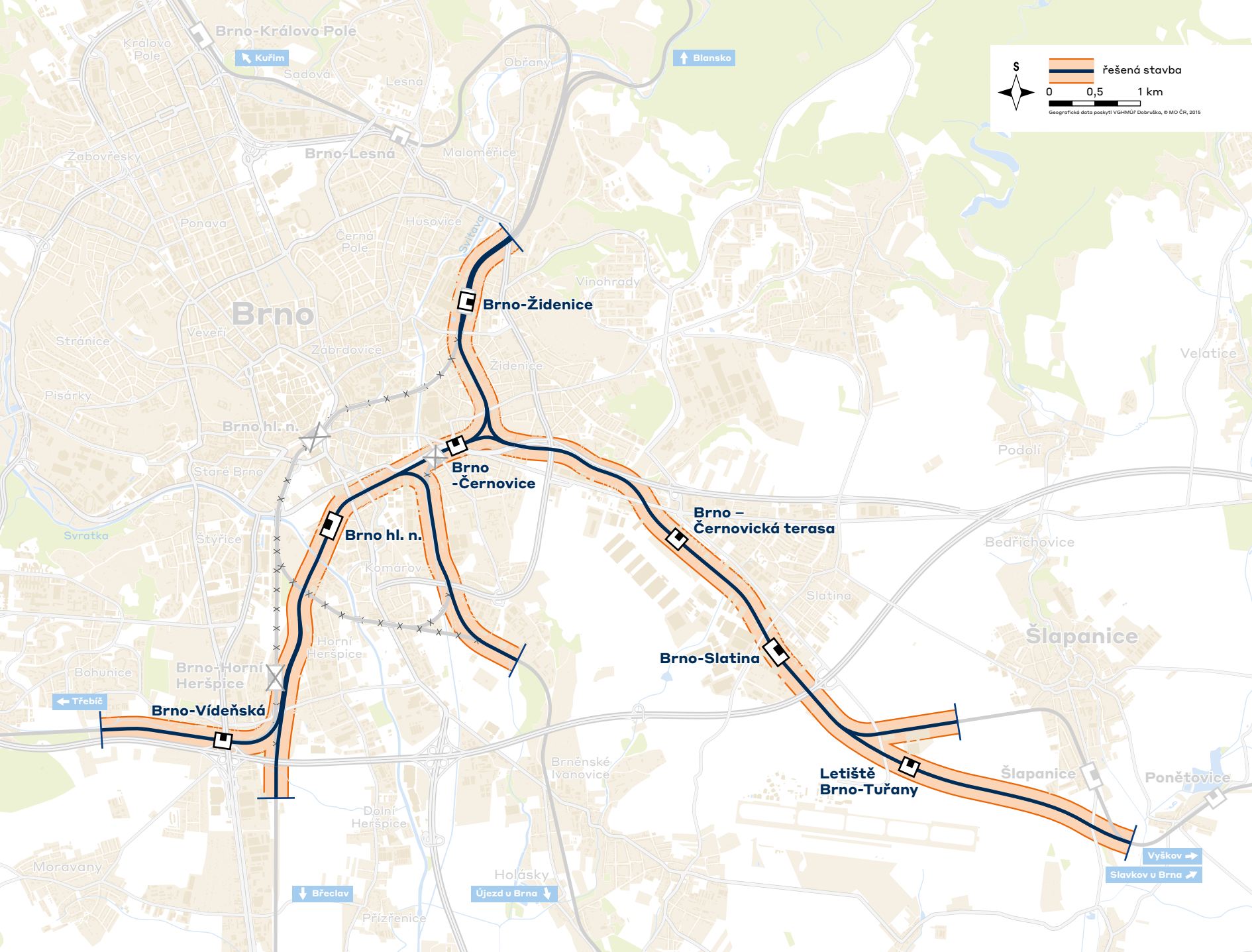
CÍLOVÁ PODOBA PŘESTAVBY ŽELEZNIČNÍHO UZLU

Návrh přestavby železničního uzlu Brno byl složitým úkolem z důvodu rozsahu řešeného území, technických a územních podmínek a řady požadavků, které se na moderní železniční infrastrukturu kladou. Za těchto okolností bylo nezbytným krokem zpracování studie proveditelnosti, ve které byla přestavba železničního uzlu prověřena v několika možných variantách, aby bylo možné zvolit tu nejvhodnější. Navrženo bylo několik územně a technicky proveditelných variant a ty pak byly vyhodnoceny z hlediska své nákladovosti, přínosnosti, proveditelnosti a rizikovosti. K navrhovaným variantám byly zpracovány dílčí posudky a proběhlo několik diskuzí s veřejností. Na základě výsledků studie, dílčích posudků a stanovisek rozhodujících institucí přijalo Ministerstvo dopravy rozhodnutí o výběru varianty Ab jako nejvhodnějšího řešení přestavby brněnského železničního uzlu. Další kapitoly se věnují podrobně této variantě. Popsána je základní koncepce řešení, cíle, kterých bude dosaženo po její realizaci, a aktuálně řešené úkoly její další projektové přípravy.

Cílové řešení železničního uzlu po přestavbě je definováno polohou nového osobního nádraží, které je situováno v poloze stávajícího stanice Brno dolní nádraží podél Rosické ulice. Obě stopy průjezdu I. tranzitního železničního koridoru – osobní i nákladní – jsou sjednoceny do jedné. Trať přes stávající stanici Brno hlavní nádraží je zrušena. Zaústění modernizované trati Brno–Přerov je do stanice Brno-Slatina pomocí novostavby dvoukolejné trati podél letiště Brno-Tuřany se zastávkou k obsluze letiště. V rámci technického návrhu jsou také definovány plochy pro výstavbu odstavných kolejíšť a zařízení pro opravy a údržbu kolejových vozidel. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá z jihozápadu podél

stávající trati od Střelice, zapojení trati od Chřlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přimknutím k průtahu I. tranzitního koridoru a zapojením do severního kolejového rozvětvení hlavního nádraží. Zapojení trati od Břeclavi a od Střelice je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží.

Oproti stávajícímu stavu dochází k navýšení počtu provozovaných osobních i nákladních vlaků. Výrazně se zvýší kvalita dopravní nabídky dálkové dopravy zejména na trati Brno–Přerov, kde jsou zavedeny expresní vlaky mezi Brnem a Ostravou v intervalu šedesáti minut, dále jsou zavedeny dálkové vlaky mezi Brnem a Zlínem v intervalu šedesát minut. U stávajících rychlíků mezi Brnem a Olomoucí dochází ke zkrácení intervalu na šedesát minut, ve špičkách pak na třicet minut. Pro příslušné přepravní relace těchto spojů jsou z důvodu vhodného uspořádání železničního uzlu a z důvodu vyšších traťových rychlostí dosahovány výhodné cestovní doby, což se týká i stávající rychlíkové linky mezi Brnem a Ostravou provozované i nadále v hodinovém intervalu. V dálkové železniční dopravě se dále uvažuje o zkrácení intervalů expresních vlaků mezi Prahou a Brnem na třicet minut. Ve spojení Brna s Břeclaví je zavedena nová dálková linka v hodinovém intervalu doplňující stávající dálkové linky. V regionální železniční dopravě dochází k úpravám stávajícího linkového vedení zavedením průjezdných páteřních linek Blansko–Střelice a Tišnov–Hrušovany v intervalech patnácti minut s přesahem do dalších center regionu. Stejně často je vedena i nová linka do Chřlic. V půlhodinovém intervalu by pak jezdily vlaky na linkách Královo Pole – Šlapanice a Brno–Vyškov. Druhá jmenovaná má obsloužit i novou zastávku u Letiště Tuřany. Linky od Slavkova jsou vedeny v pravidelném třicetiminutovém intervalu. Regionálními vlaky jsou nově obsluhovány lokality města Brna vybudováním nových terminálů Černovice, Vídeňská, Černovická terasa a Letiště Tuřany.



Pro nákladní dopravu je k dispozici dostatek vhodných tras umožňujících kvalitní průjezd tranzitních nákladních vlaků železničním uzlem. V této variantě je sloučen nákladní a osobní průtah do jednoho koridoru. Provozované nákladní terminály a vlečky jsou vhodně napojeny na nově budovanou železniční infrastrukturu umožňující přechod nákladních vlaků v kvalitě odpovídající provozním potřebám.

Součástí přestavby železničního uzlu je i vybudování nové městské dopravní infrastruktury a úpravy stávající. Navrhované úpravy v této variantě souvisí jednak s přímými dopady nově budované železniční infrastruktury a jednak se zajištěním dopravní obsluhy ovlivněných městských lokalit. V prvním případě jsou navrženy přeložky stávajících komunikací nebo úpravy jejich výškového a směrového vedení v místech křížení s železniční infrastrukturou. V druhém případě se zpravidla jedná o realizaci nové dopravní infrastruktury, která bude zajišťovat dopravní obsluhu v budoucnu urbanizovaného území Trnitá-Heršpická a dopravní obsluhu nově budovaných železničních stanic a zastávek. V tomto ohledu je navržen rozvoj dopravní infrastruktury pozemních komunikací, tramvajových a trolejbusových tratí a autobusových terminálů a zastávek. Rozvoj této dopravní infrastruktury je navržen podle územního plánu města Brna, který odpovídá zvolenému řešení přestavby uzlu.

Ve variantě A dochází k výrazné redukci drážních ploch v území Trnitá-Heršpická, což spolu s odstraněním osobního průtahu a přesunem hlavního nádraží bude představovat výrazný impuls pro rozvoj tohoto území. V souvislosti s tím je navrženo vhodné řešení infrastruktury pozemních komunikací jak pro jeho napojení na okolní dopravní síť, tak i pro zajištění samotné dopravní obsluhy uvnitř tohoto území. Zároveň je dopravní komunikační systém v této variantě navržen tak, aby umožnil přímé dopravní napojení do všech základních sektorů regionu včetně napojení na dálnice D1 a D2 a VMO. Příjezd od východu a západu je řešen v trase ulic Zvonařka, Opuštěná, Poříčí. Jižní směr je napojen Rosickou ulicí k Heršpické přes Vodařskou ulici směrem k VMO a místními komunikacemi na jižní straně osobního nádraží ke komunikacím ulic Plotná a Dorných. Napojení severního sektoru je umožněno komunikacemi ulic Bulvár a Dorných. V této variantě se realizuje nové autobusové nádraží jako přímá součást železničního terminálu, kdy

autobusové nádraží bude umístěno pod vlakovými nástupišti. Výše uvedené komunikace pak budou sloužit i pro napojení obou nádraží na okolní síť.

Nové hlavní nádraží a nově urbanizované území Trnitá-Heršpická je nutné vhodně napojit na okolní tramvajovou a trolejbusovou síť a zároveň zajistit realizaci nových tramvajových a trolejbusových tratí a zastávek pro zajištění dopravní obsluhy dotčeného území těmito systémy MHD. Za tímto účelem byla navržena realizace nových tramvajových tratí navazujících na stávající v oblasti Nových Sadů a stávajícího hlavního nádraží a na nově přeloženou tramvajovou trať v Plotní ulici. Základ rozvoje této infrastruktury tvoří nový přestupní uzel MHD v prostoru přednádraží nové osobní železniční stanice. Z něj je vedena nová tramvajová trať směrem k historickému jádru města, kde se napojuje na stávající tramvajovou infrastrukturu v oblasti stávajících zastávek na Nových Sadech. Další tramvajová trať je z tohoto uzlu vedena západním směrem do Plotní ulice a pokračováním přes ulice Zvonařka a Masná až do Křenové ulice, kde se napojuje na stávající tramvajovou trať. Poslední nově budovaná tramvajová trať je z nového přednádraží vedena jižním směrem do rozvojové oblasti Štýřice-Vodařská, kde je ukončena bez dalšího napojení na okolní síť. Součástí realizace těchto tratí je i výstavba nových zastávek. Realizace této infrastruktury umožní obsluhu nového hlavního nádraží a území Trnitá-Heršpická tramvajovými spoji.

Obdobně se přistoupilo i k návrhu nových trolejbusových tratí v území Trnitá-Heršpická. I tam lze za základ nové infrastruktury považovat nový přestupní uzel u hlavního nádraží, ze kterého je realizováno napojení Hladíkovou ulicí na trolejbusovou trať v Nové městské třídě a na trolejbusovou trať v ulici Olomoucká. Další trať z přednádraží je vedena přes oblast Nových Sadů do přestupního uzlu MHD na Mendlově náměstí. Realizace této trati je umožněna odstraněním bariéry, kterou tvoří stávající železniční těleso a další územní překážky. Součástí realizace uvedené infrastruktury je i výstavba nových zastávek, čímž bude celkově umožněna obsluha dotčeného území trolejbusovou dopravou.

Po přestavbě železničního uzlu bude umožněno napojení vysokorychlostních tratí od Prahy, Břeclavi a Ostravy včetně potřebných úprav hlavní-



ho nádraží a případně jiných částí konvenční infrastruktury. V případě zaústění od Prahy je navrženo vedení přibližně v koridoru stávající dálnice D1. Navržené řešení VRT v oblasti řešení ŽUB zahrnuje dvě koleje VRT od Prahy zaústěné do uzlu od jihu, odkud jsou s využitím vybudovaných či nových kolejí zaústěny do východní části hlavního nádraží. To bude v souvislosti s výstavbou VRT rozšířeno o další nástupiště a dvě staniční koleje. Tyto nové koleje budou zapojeny do severního kolejového rozvětvení, které z tohoto důvodu bude nutné částečně upravit. Vysokorychlostní trať od Vranovic přichází do řešeného území v souběhu s tratí Břeclav-Brno a dále jsou prostřednictvím mimoúrovňových křížení obě traťové koleje napojeny do východní kolejové skupiny obvodu osobního nádraží. V případě zaústění od Ostravy je uvažováno s využitím již modernizované části ŽUB, která se prokázala jako kapacitně vyhovující. Konec této trasy se územně nachází mimo oblast technického řešení uzlu a její případná realizace bude navazovat v oblasti Ponětovic. Zvolené řešení přestavby uzlu nevyžaduje pro potřeby budoucího zaústění vysokorychlostních tratí žádné prvky sta-

vební připravenosti, které by bylo nutno budovat v předstihu několika let, ani nebude nutná zásadní přestavba již vybudované infrastruktury, vyjma dílčí úpravy severní části hlavního nádraží. Provozně je vedení vysokorychlostních vlaků přes uzel bezúvratově ve směru Praha-Brno-Ostrava a s úvratí ve směru Praha-Brno-Břeclav.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROJEKTU

Celkem kolejí:	96 km
Celkem výhybek:	300 ks
Délka nástupištních hran:	12 km
Nové budovy:	270 000 m ³
Celková plocha mostů:	110 000 m ³
Celkové investiční náklady:	40,8 mld. Kč

NAPLNĚNÍ CÍLŮ PŘESTAVBY A DOSAHOVANÉ PŘÍNOSY

Při návrhu řešení přestavby uzlu byla snaha o takové konkrétní provedení projektu, aby bylo maximalizováno dosažení stanovených cílů. Hlavní motivací bylo, aby na realizaci vydělala celá společnost a výsledkem tak nebyla prostá realizace stavby, ale dosažení funkčního a spolehlivého dopravního systému v parametrech 21. století.



ZKRÁCENÍ CELKOVÝCH CESTOVNÍCH DOB VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ

Realizace přestavby uzlu umožní zlepšení dopravní nabídky železniční dopravy v podobě zkrácení jízdních dob a navýšení počtu spojů. Zároveň budou realizovány vhodné úpravy stávající sítě dopravní infrastruktury pro MHD a s tím i úpravy provozní koncepce celého jejího systému. Součástí návrhu řešení projektu je i realizace nových železničních terminálů a zastávek, které umožní lepší obsluhu dotčených území vlakovou dopravou.

Všechny tyto úpravy povedou ke zkrácení cestovních dob cestujících ve veřejné dopravě oproti stávajícímu stavu. V železniční dopravě dochází k největším časovým úsporám cestujících ze směru od Vyškova a Slavkova. Výrazně méně času stráví ve vlaku také při cestování ze směru od Břeclavi. Celkově uspoří cestující ročně ve veřejné dopravě necelé 4 miliony osobohodin. Z uvedených hodnot úspory času ve veřejné dopravě lze jednoznačně považovat stanovený cíl za naplněný.

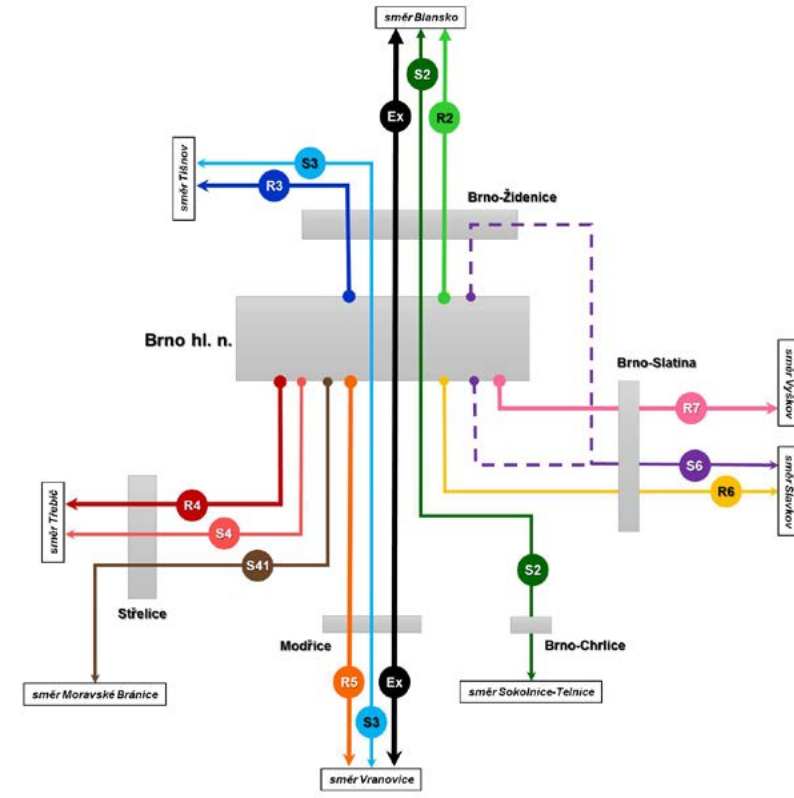
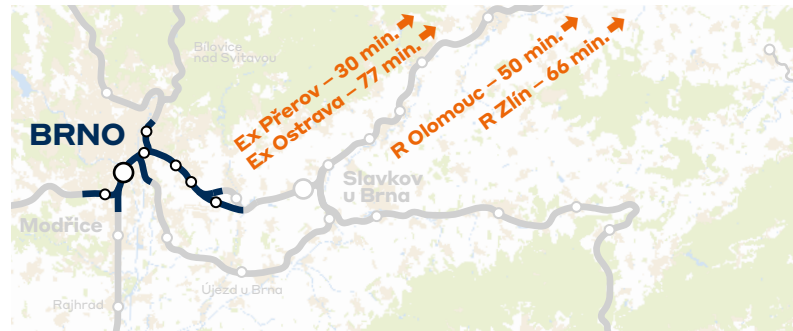


Schéma vedení vlakových linek v ŽUB bez přestavby uzlu

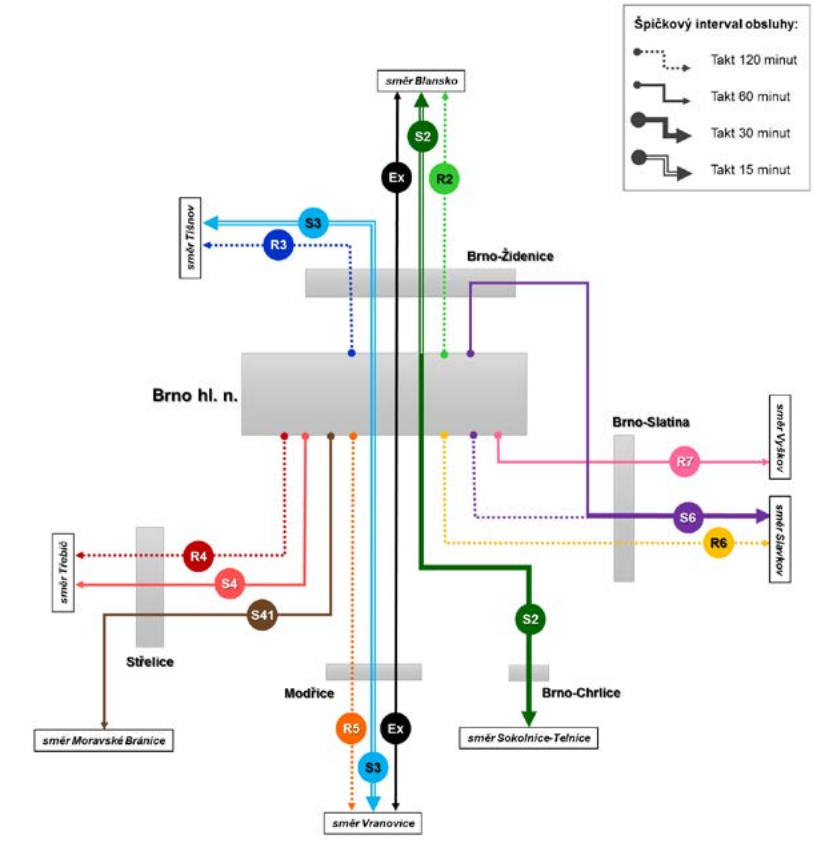
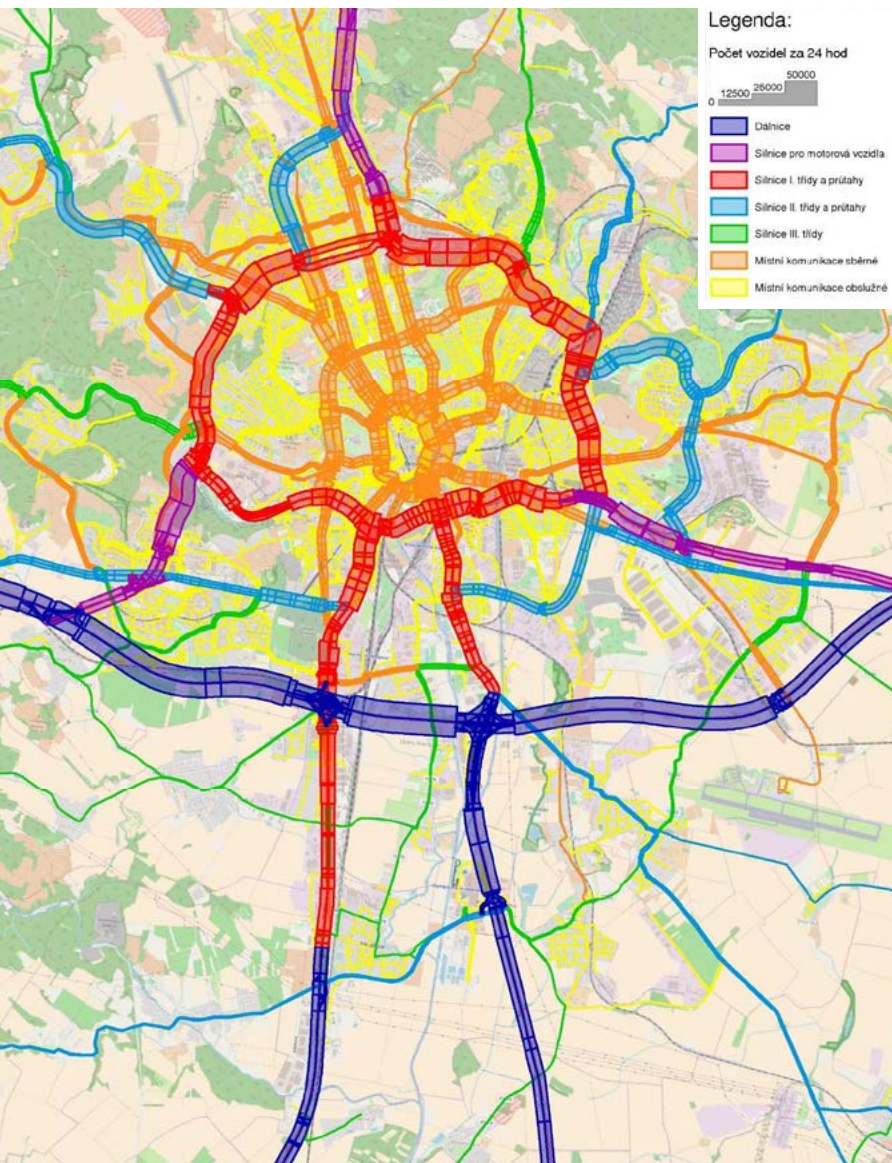


Schéma linkového vedení železniční dopravy po přestavbě uzlu



Stávající zatížení komunikační sítě individuální automobilovou dopravou

ZVÝŠENÍ POČTU CESTUJÍCÍCH VE VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ

Po dokončení přestavby uzlu bude cestujícím k dispozici výrazně kvalitnější systém veřejné hromadné dopravy. Realizace moderní kapacitní infrastruktury, včetně nových železničních terminálů a zastávek, umožní kvalitnější provozování systému železniční osobní dopravy s vyšším počtem spojů a v kratších jízdních dobách. Díky tomu a také díky vhodným úpravám návazností na systém MHD dojde ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy a obecně veřejné hromadné dopravy jako celku oproti individuální automobilové dopravě.

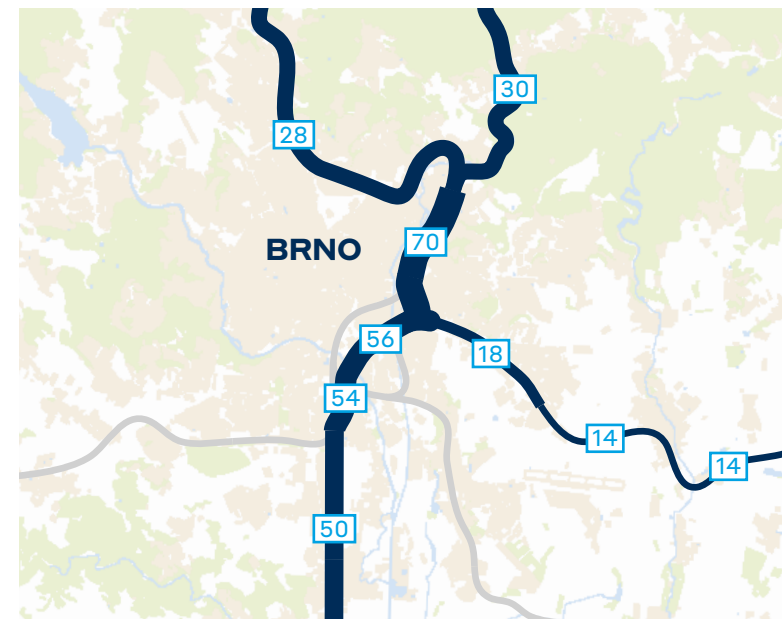
Zvýšená konkurenceschopnost železniční dopravy se projeví větším zájmem cestujících o tento druh dopravy a jejich odklonem od cestování automobily. Celkově dojde ke zvýšení podílu veřejné hromadné dopravy na celkovém modal splitu u všech variant. Z hlediska přepravního výkonu bude podíl veřejné hromadné dopravy na celkovém modal splitu přibližně 45 %, kdežto bez přestavby uzlu by byl o 5 procent nižší. Rozdíl 5 procent se může na první pohled jevit jako příliš malý, ale v celkovém počtu desetitisíců provozovaných automobilů denně se nejedná o zanedbatelný přínos. Tento stanovený cíl tak byl rovněž naplněn.



ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PROVOZU NÁKLADNÍ DOPRAVY

K současnému stavu je třeba uvést, že oddělený nákladní průtah v ose stávajícího dolního nádraží je z pohledu provozování nákladní dopravy výhodný. Již nyní tak železniční uzel nabízí vhodné podmínky pro přepravu nákladů.

Realizací přestavby uzlu dojde ke sloučení osobní a nákladní dopravy do jednoho průtahu. Při návrhu řešení přestavby uzlu bylo dbáno na stanovení potřeb nákladní dopravy a posouzení splnění podmínek pro spolehlivý a bezpečný provoz veškeré železniční dopravy. Z provedených výpočtů a simulací bylo prokázáno, že nákladní doprava může fungovat dostatečně spolehlivě i při sloučení dvou nyní oddělených průtahů do jednoho. Naplnění tohoto cíle tak v případě vybrané varianty Ab lze chápat spíše jako naplnění potřeb pro provoz nákladní dopravy než jako zlepšení podmínek.



Počet nákladních vlaků za 24 hodin (rok 2015)





SNÍŽENÍ NEGATIVNÍCH ÚČINKŮ DOPRAVY

Na značném rozsahu železniční infrastruktury v území města Brna dojde k realizaci moderní železniční infrastruktury. Součástí je vždy i modernizace železničních těles a mostů. Tato moderní infrastruktura bude vyvolávat menší hlukové zatížení než současná zastaralá infrastruktura v nedobré technické stavu. Součástí návrhu řešení všech variant je rovněž i realizace protihlukových opatření. Pro zajištění železničního provozu se předpokládá nasazení modernizovaného vozového parku s výrazně lepšími provozními parametry, včetně nižšího působení hluku. Kombinací těchto faktorů dojde z plošného hlediska ke snížení hlukové zátěže z železniční dopravy.

Zvolená varianta přestavby uzlu v některých lokalitách přináší zvýšení železničního provozu, naproti tomu v některých lokalitách dojde k jeho ukončení. Po přestavbě železničního uzlu bude opuštěn stávající průtah osobní dopravy, proto budou jeho přilehlá území oprostěna od stávajícího působení hluku z osobní železniční dopravy. Ke snížení hlukové zátěže pak dojde v intravilánu Šlapanic z důvodu přesunu dálkové železniční dopravy na novou trať. Důraz na protihlukovou ochranu bude nutné klást zejména v lokalitě stávajícího dolního nádraží, průtahu do Židenic a průtahu do Ponětovic, kde bude zvýšena intenzita železniční dopravy.

Jelikož se předpokládá realizace odpovídajících protihlukových opatření u všech variant do úrovně naplnění zákonem požadovaných maximálních hlukových hodnot, je u všech vyhodnocen tento cíl jako splněný.

SNÍŽENÍ NÁKLADŮ NA PROVOZUSCHOPNOST ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Po dokončení přestavby železničního uzlu bude k dispozici modernizovaná či zcela nová železniční infrastruktura na celém řešeném území. Náhradou stávajícího špatného technického stavu infrastruktury za novou nebo modernizovanou bude snížena potřeba provádění cyklických oprav pro zachování provozuschopnosti. Zároveň bude optimalizován rozsah kolejíšť a budou odstraněny již nepotřebné části železniční infrastruktury. Kombinací těchto faktorů bude naplněn stanovený cíl u všech navrhovaných variant.

Význam tohoto cíle je možné pozorovat na aktuálně (2019) probíhajících značných opravách hlavního nádraží a přilehlých mostů. Tato opatření jsou nezbytná pro bezpečné provozování železniční infrastruktury v příštích letech a vyvolávají relativně vysoké finanční nároky a zejména zásadní dopady na výluky v osobní dopravě. Je třeba si uvědomit stárání této infrastruktury spojené dále s památkovou ochranou, díky čemuž není možná úplná modernizace s takovou životností, které je možné dosáhnout po modernizaci.

Tento cíl tak po realizaci přestavby uzlu bude naplněn a cestující tak již nebudou muset pociťovat opakující se dopady výluk osobních vlaků z důvodu nezbytných oprav a rekonstrukcí.





ZLEPŠENÍ PODMÍNEK PRO ROZVOJ ÚZEMÍ TRNITÁ-HERŠPICKÁ

Po dokončení realizace přestavby železničního uzlu bude k dispozici ucelený koridor pro osobní i nákladní dopravu a opuštěním stávajícího průtahu pro osobní dopravu se tak vytvoří velký prostor pro efektivní využití opuštěných drážních ploch. To se projeví ve zvýšenou bonitou těchto ploch. Zároveň bude odstranění stávajícího průtahu pro osobní dopravu představovat snížení bariérového efektu v území, což umožní realizaci nových dopravních propojení a tím i zlepšení kvality systému veřejné hromadné dopravy. Díky těmto faktorům vybraná přestavba uzlu tento cíl beze zbytku naplňuje.



ZVÝŠENÍ SPOLEHLIVOSTI A BEZPEČNOSTI DOPRAVY

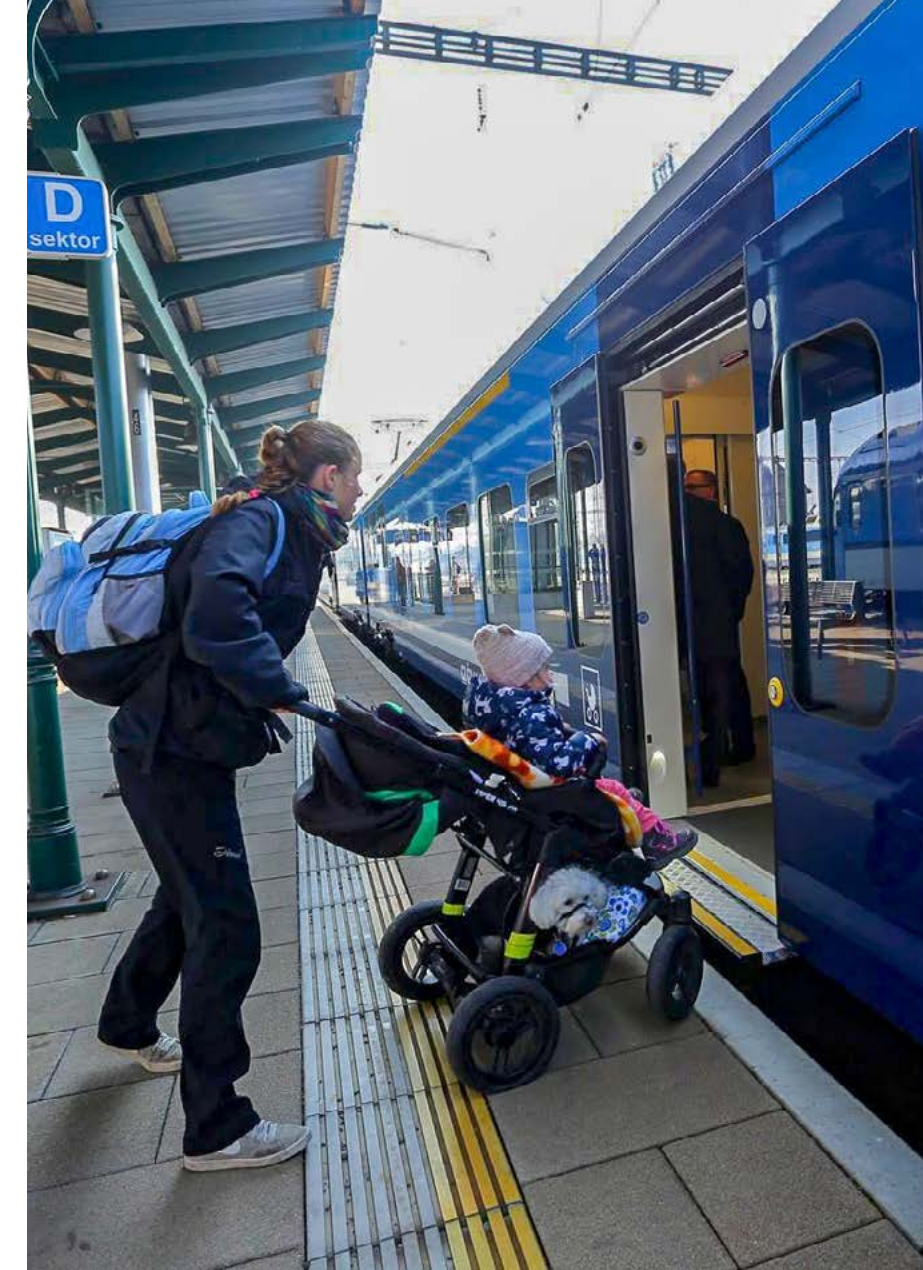
Pro přestavbu uzlu je navrženo technické řešení v podobě výstavby zcela nové železniční infrastruktury podle moderních standardů. Součástí návrhu řešení projektu je i realizace nového moderního zabezpečovacího zařízení včetně výbavy systémem ETCS a GSM-R. Realizací nové železniční infrastruktury bude zároveň odstraněn současný nevyhovující technický stav, který je příčinou jejich častých poruch a s tím spojených dopadů na spolehlivost dopravy.

Koncepce kolejového řešení je navržena tak, aby vyhověla provozním požadavkům železničního provozu a byl umožněn spolehlivý provoz železniční dopravy i v případě jízdy vlaků, které přenášejí zpoždění z okolní sítě. Kombinací výše uvedených faktorů bude dosaženo splnění tohoto cíle.

ZVÝŠENÍ KOMFORTU CESTUJÍCÍCH

Součástí přestavby uzlu je i realizace moderních, prostorných a bezpečných prostor pro cestující, včetně prvků pro bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Uvažované dimenzování prostor pro cestující odpovídá zvyšující se přepravní poptávce a parametry nástupišť jsou navrhovány tak, aby byl umožněn komfortní a bezpečný nástup a výstup cestujících z vlakových souprav.

Na stávajícím hlavním nádraží činí cestujícím často potíže větší mezera mezi nástupištěm a vlakovými soupravami, stejně tak i výškový rozdíl při nástupu nebo výstupu z vlaku. Všechna nově budovaná nástupiště ve stanicích a zastávkách budou provedena v komfortních parametrech a přispějí tak zejména k bezpečnějšímu pohybu osob při nástupu a výstupu z vlaků. Tento cíl byl tedy rovněž splněn.



ZVÝŠENÍ ATRAKTIVITY OKOLÍ ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY

Při nebo po realizaci přestavby uzlu se nabízí možnost demolice nepotřebných objektů a vyklizení nevyužívaných ploch. Tyto plochy mohou sloužit po dobu realizace přestavby uzlu staveništním potřebám a po dokončení realizace mohou být využity k vhodným účelům. Realizace tak významného rozvojového prvku, jako je nové hlavní nádraží s denním obratem více než 100 tisíc cestujících, bude velkým impulzem pro realizaci návazných komerčních objektů. Výstavba nového hlavního nádraží a souvisejících komerčních objektů bude klást velké nároky na kvalitu a funkčnost řešení veřejných prostranství, pěších zón, terminálů a zastávek MHD a ostatní dopravní infrastruktury pro individuální automobilovou a cyklistickou dopravu. Realizace přestavby uzlu tak představuje výrazný rozvojový potenciál lokalit přilehlých k železniční infrastruktuře. K tomu navíc významně vzrůstá potenciál budoucího využití ploch opouštěné trati od Břeclavi. Technické řešení železniční infrastruktury obsahuje prvky protihlukové ochrany a rovněž je navrženo odpovídající výškové řešení umožňující prostupnost infrastruktury a omezení bariérového efektu. Tento cíl byl tedy splněn.



ZVÝŠENÍ PRESTIŽE MĚSTA BRNA

Jak vyplývá z dosahovaných přínosů projektu, bude realizací přestavby uzlu dosaženo řady přínosů pro celou společnost, zejména pak pro cestující a pro obyvatele města Brna. Úspěšná realizace projektu by byla velkým úspěchem zejména pro Brno, které by tak bylo vnímáno jako úspěšná metropole schopná realizace takto významné investice a navíc cestující přijíždějící na moderní hlavní nádraží by měli pozitivní první dojem z nádraží i města.

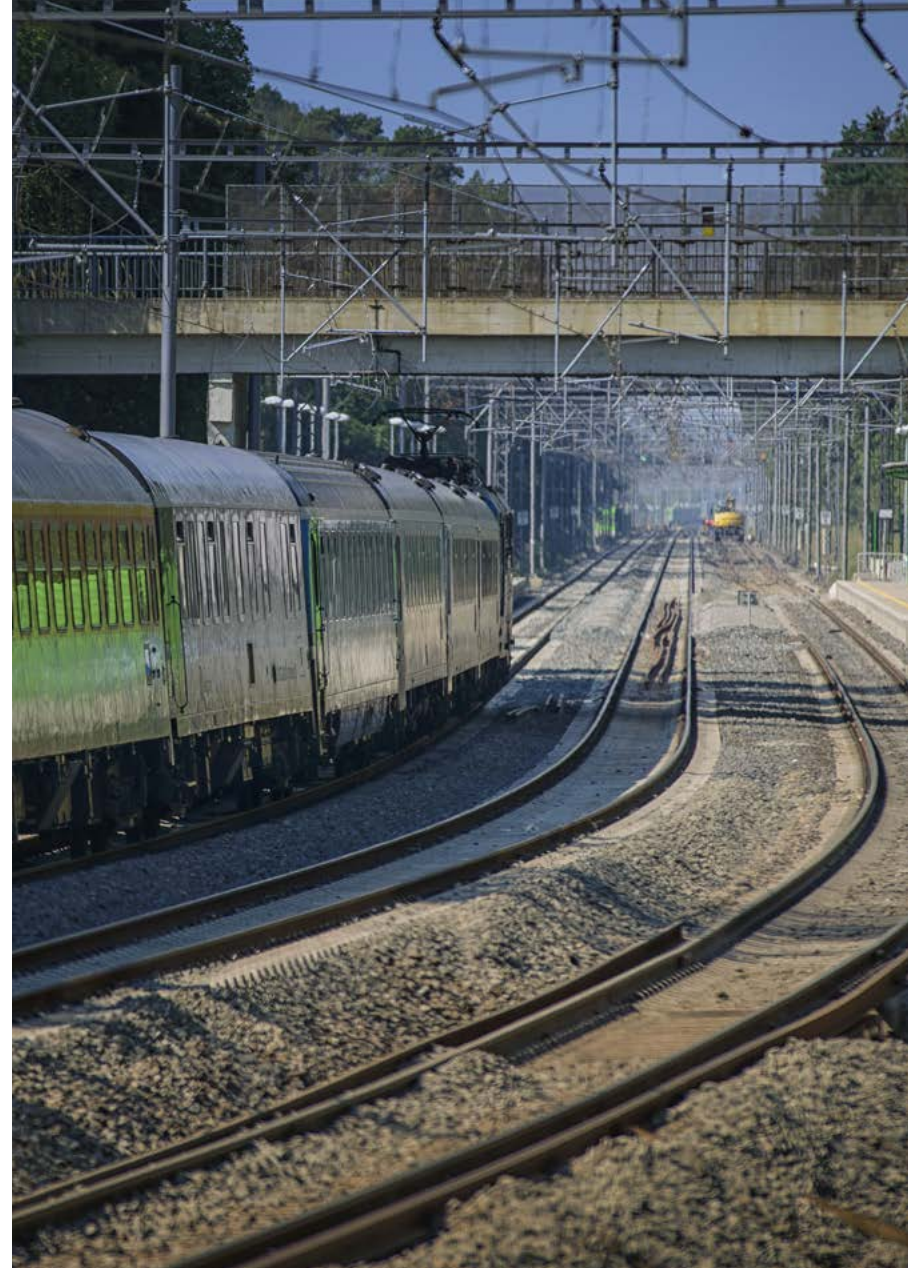
Diskuzí o výsledné podobě přestavby železničního uzlu proběhlo několik. Poslední taková a zřejmě i nejvýznamnější a nekomplexnější diskuze proběhla v loňském roce (2018). Výsledkem diskuzí a posouzení na několika úrovních bylo rozhodnutí o výběru varianty Ab jako nejvhodnějšího řešení. Je zřejmé, že naplnění tohoto cíle lze dosáhnout a že realizace přestavby železničního uzlu by byla velkým impulzem pro zlepšení vnímání Brna novými návštěvníky, kteří do města poprvé přijedou vlakem. K tomu je však potřeba úzká spolupráce všech zúčastněných institucí a veřejnosti s jasným cílem brzké realizace a definitivní ukončení neustálých pochyb a diskuzí nad výslednou podobou přestavby železničního uzlu.



DALŠÍ TECHNICKÉ CÍLE

Pro naplnění uvedených cílů, které společnost hmatatelně pocítí, je však nutné splnit i další podmínky a cíle, které jsou spíše technického charakteru a lze je chápat do jisté míry jako nástroj pro dosažení hlavních cílů. Zjednodušeně tak lze z technického pohledu doplnit následující dosažené vlastnosti a parametry po přestavbě železničního uzlu:

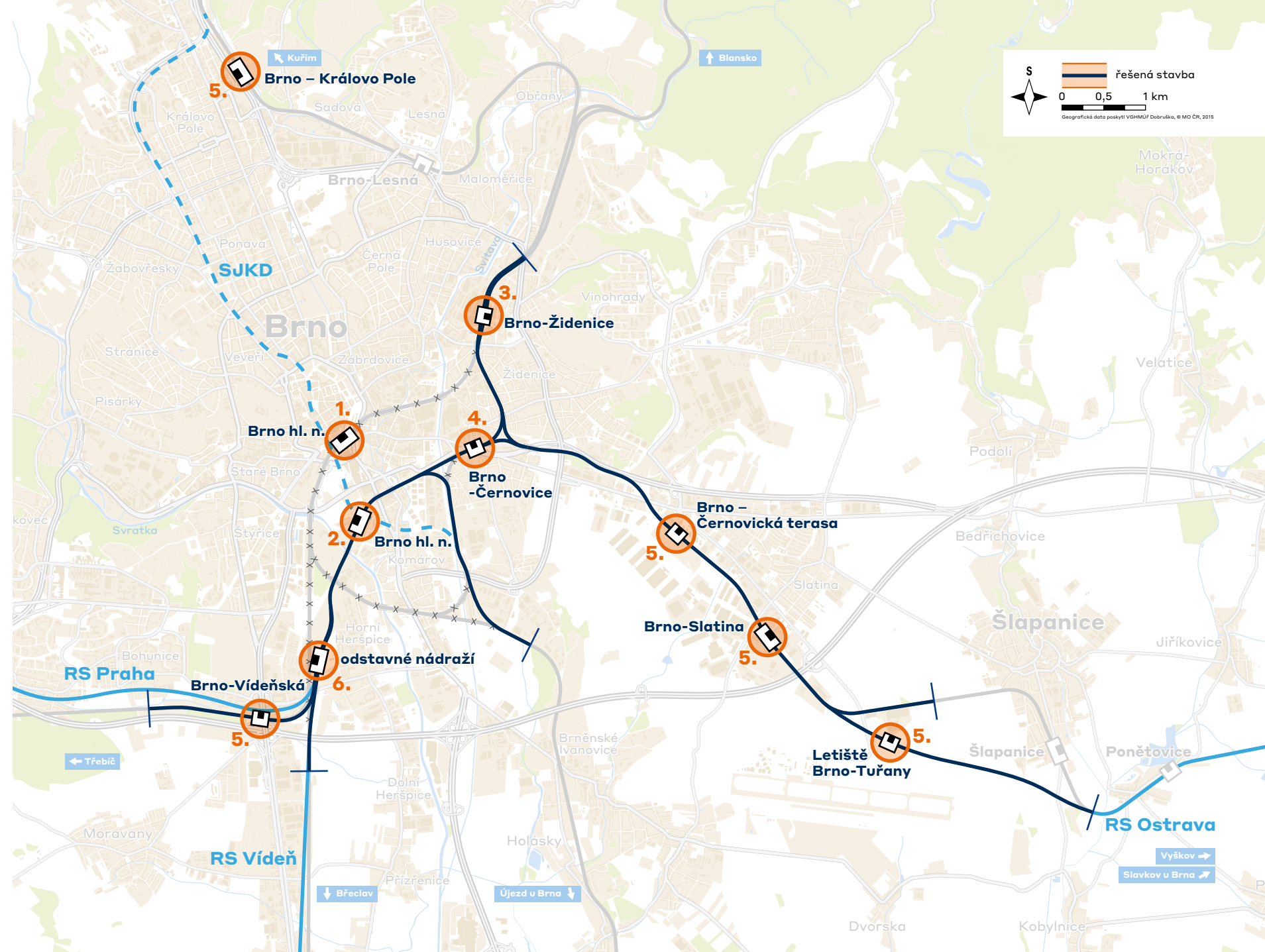
- Bude dosažena technická úroveň a parametry železniční infrastruktury odpovídající soudobým legislativním a normovým požadavkům.
- Bude odstraněn nevyhovující technický stav železniční infrastruktury.
- Budou vytvořeny vhodné podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Budou zlepšeny přestupní vazby mezi železniční a městskou hromadnou dopravou.
- Bude zvýšena kapacita železničního uzlu pro osobní a nákladní železniční dopravu.
- Bude dosažena koordinace se souvisejícími záměry rozvoje železniční infrastruktury.
- Budou vytvořeny podmínky pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická.
- Budou vytvořeny podmínky pro budoucí realizaci zaústění vysokorychlostních tratí.



1. PROBÍHAJÍCÍ STAVBY NA STÁVAJÍCÍM HLAVNÍM NÁDRAŽÍ

2. NOVÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

22



3. ŽELEZNIČNÍ TERMINÁL ŽIDENICE

Stávající nádraží v Brně-Židenicích je v současném stavu relativně málo využívanou stanicí z důvodu špatných vazeb na okolí a komplikovaných přestupů na systém MHD. Z technického hlediska je toto nádraží ve špatném technickém stavu, což se týká zejména stavu nástupiště a podchodů. Jeho přepravní potenciál je však daleko vyšší a v současné době zůstává bohužel nevyužit. Prvním z impulsů pro zvýšení potenciálu nádraží je urbanistický rozvoj v okolí stanice, zejména v areálu Zbrojovky. Druhým impulzem je zlepšení přestupní vazby mezi železniční a tramvajovou dopravou, čehož může být docíleno posunutím nástupiště blíže k mostu nad Bubeníčkovou ulicí. Třetím impulzem je celkové zlepšení technického stavu nádraží, zřízení bezbariérových přístupů, instalace nových informačních systémů a výstavba nových prostor pro odbavení cestujících s doplňkovými službami. Čtvrtým a neméně důležitým impulzem pak je zvýšení počtu vlaků zastavujících v této železniční stanici. Ve studii proveditelnosti bylo předpokládáno, že výsledné řešení bude všechny tyto prvky obsahovat, díky čemuž byl na základě podrobných přepravních analýz vyhodnocen potenciál využití této stanice až pro 12 tisíc cestujících denně.



Po dokončení realizace může tento terminál výrazně přispět ke zvýšení atraktivity nejen nejbližšího, ale i širšího okolí Židenic, Maloměřic a dalších částí Brna. V letošním roce (2019) bude zahájeno zpracování podrobného technického a urbanistického řešení železničního terminálu v Židenicích. Při tomto zpracování bude kladen důraz na návrh takového řešení, které bude maximalizovat naplnění uvedených požadavků a které dokáže nejlépe dosáhnout budoucího potenciálu. Výsledný návrh nového železničního terminálu v Židenicích bude znám v příštím roce (2020).

4. ŽELEZNIČNÍ TERMINÁL ČERNOVICE

Vytvořením společného osobního a nákladního průtahu mezi novým hlavním nádražím a Židenicemi a vytvořením zcela nového napojení hlavního nádraží na tratě na Přerov a Slavkov u Brna vzniká šestikolejný průtah od hlavního nádraží až do lokality tzv. železničního trianglu, kde se nachází stávající téměř nevyužívaná železniční zastávka Černovice. V místě budoucího přemostění přes Olomouckou ulici v blízkosti tramvajové zastávky Životského se nabízí vybudování nového dopravního terminálu, který by umožňoval přestupy z železniční dopravy na systém MHD a zároveň přestupy mezi spoji od Židenic a od Šlapanic. Na základě zpracovaných přepravních analýz byl potenciál tohoto přestupního uzlu vyhodnocen jako velmi vysoký s možným obratem až 23 tisíc osob denně. Ukázalo se, že pro významnou část cestujících přijíždějících ze směrů od Blanska, Vyškova nebo například Slavkova u Brna a směřujících do lokalit východně od historického centra Brna je výhodnější využít přestup na MHD v tomto terminálu namísto jízdy až na nové hlavní nádraží. Zároveň tento terminál umožní vznik zcela nových vnitroměstských cest s využitím železniční dopravy pro cestující směřující od Králova Pole a Židenic do oblasti Černovické terasy, Slatiny, Šlapanic a samozřejmě i opačně. Díky častým intervalům spojů a dosahovaným jízdním dobám bude železniční doprava jednoznačnou volbou pro tyto cesty. Hlavním úkolem bude nyní vytvoření maximálně kvalitní a rychlé přestupní vazby mezi železniční dopravou a systémem MHD. Samotný postup další projektové přípravy i realizace je úzce spjat s novým hlavním nádražím, které bylo popsáno už dříve.

5. DALŠÍ VÝZNAMNÉ ŽELEZNIČNÍ STANICE A ZASTÁVKY

Součástí přestavby železničního uzlu a dalších investic je i modernizace ostatních stanic a výstavba nových zastávek. Mimo samotnou přestavbu uzlu byla samostatně připravována modernizace železniční stanice Brno – Královo Pole. Na ni je již zpracována podrobná projektová dokumentace, v níž je navržena kompletní modernizace kolejiště, nástupiště a podchodu, který bude prodloužen na druhou stranu kolejiště pro lepší přístupnost obyvatel z přilehlého okolí. Součástí je i výstavba nové výpravní budovy, kdy stávající, již nevyhovující bude zdemolována. Ve spolupráci s městskou částí budou realizovány i návazné úpravy v přednádraží. Toto nádraží je přepravně významné již nyní a do budoucna bude jeho význam dále stoupat, kdy podle přepravních analýz bude výhledový obrat cestujících až 12 tisíc denně. Modernizována bude i železniční stanice ve Slatině, kde se navrhuje výstavba nových moderních nástupiště s kvalitní přestupní vazbou na systém MHD. Zcela nově pak vznikne zastávka na Černovické terase a rovněž v místě křížení Vídeňské ulice s železniční tratí na Střelice. Možná je i realizace nové železniční zastávky u letiště v Tuřanech, její přepravní potřebnost je však závislá na dalším rozvoji letecké dopravy a také rozvoji přilehlých lokalit.

6. ODSAVNÉ NÁDRAŽÍ

Provozování dálkových a regionálních osobních vlaků vyžaduje i odpovídající zázemí pro krátkodobé odstavení souprav po ukončení své jízdy, dlouhodobé odstavení například po dobu nočních hodin, kdy není osobní doprava až na výjimky provozována, nebo očištění, údržbu, opravu a další úkony pro zajištění udržitelné kvality a spolehlivosti železniční dopravy. V současné době je na území města Brna několik lokálních kolejišť, kde dochází k těmto úkonům. Každá lokalita je specifická, ovšem většina z nich zcela nevyhovuje soudobým potřebám zejména z důvodu špatného technického stavu a nedostatečného zázemí. Ideálním výhledovým stavem je soustředění všech těchto objektů do jedné lokality s relativně krátkou vzdáleností od hlavního nádraží, kde většina vlakových



linek končí, a do lokality, která nebude z hlediska vlivu na okolní území citlivá na dopady manipulace s vlakovými soupravami. Již dlouhodobě jsou v územním plánu vyčleněny vhodné plochy pro vybudování nového odstavného nádraží v Horních Heršpicích, kde jsou již nyní některé tyto činnosti prováděny a další sem budou směřovány po dostavbě nového odstavného nádraží. Bude tak odstraněn nevyhovující stávající stav a budou vytvořeny vhodné podmínky pro železniční dopravce provozující osobní dopravu v uzlu Brno.

VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATI

V minulých letech se ve společnosti výrazně akcentovala potřeba projektové přípravy a realizace vysokorychlostních tratí. Město Brno leží na křižovatce plánovaných rychlých spojení od Prahy, od Ostravy a od Vídně, respektive Bratislavy. Železniční uzel musí být připraven tak, aby do budoucna umožnil napojení všech těchto směrů. Aktuálně (2019) probíhá zpracování studie proveditelnosti na vysokorychlostní trať Praha–Brno–Břeclav, jejíž konečné výsledky budou známy v příštím roce (2020). Zároveň již brzy bude zahájeno zpracování studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Brno–Ostrava, jejíž výsledky budou rovněž známy v příštím roce (2020). Výsledná varianta Ab byla navržena tak, aby umožnila zapojení uvedených vysokorychlostních tratí. Podle výsledků uvedených studií proveditelnosti může dojít k dílčím úpravám zejména provozního, ale i technického řešení železniční infrastruktury na území města Brna.

MĚSTSKÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

Poslední, ale nezbytnou součástí přestavby uzlu je i výstavba nové městské dopravní infrastruktury a úprava stávající. Nové hlavní nádraží bude pro napojení na systém MHD vyžadovat vybudování nových pozemních komunikací a nových tramvajových a trolejbusových tratí. Tyto stavby nebudou však budovány výhradně pro obsluhu nového hlavního nádraží, ale i pro obsluhu rozvojové lokality Trnitá zahrnující celé území mezi stávajícím a novým hlavním nádražím. Navržena je realizace staveb, které jsou dlouhodobě sledovány v územním plánu města Brna a v rozvojových strategických dokumentech. V této lokalitě již nyní probíhá realizace projektu Tramvaj Plotní, díky kterému dojde k přesunu tramvajové dopravy do stejnojmenné ulice.



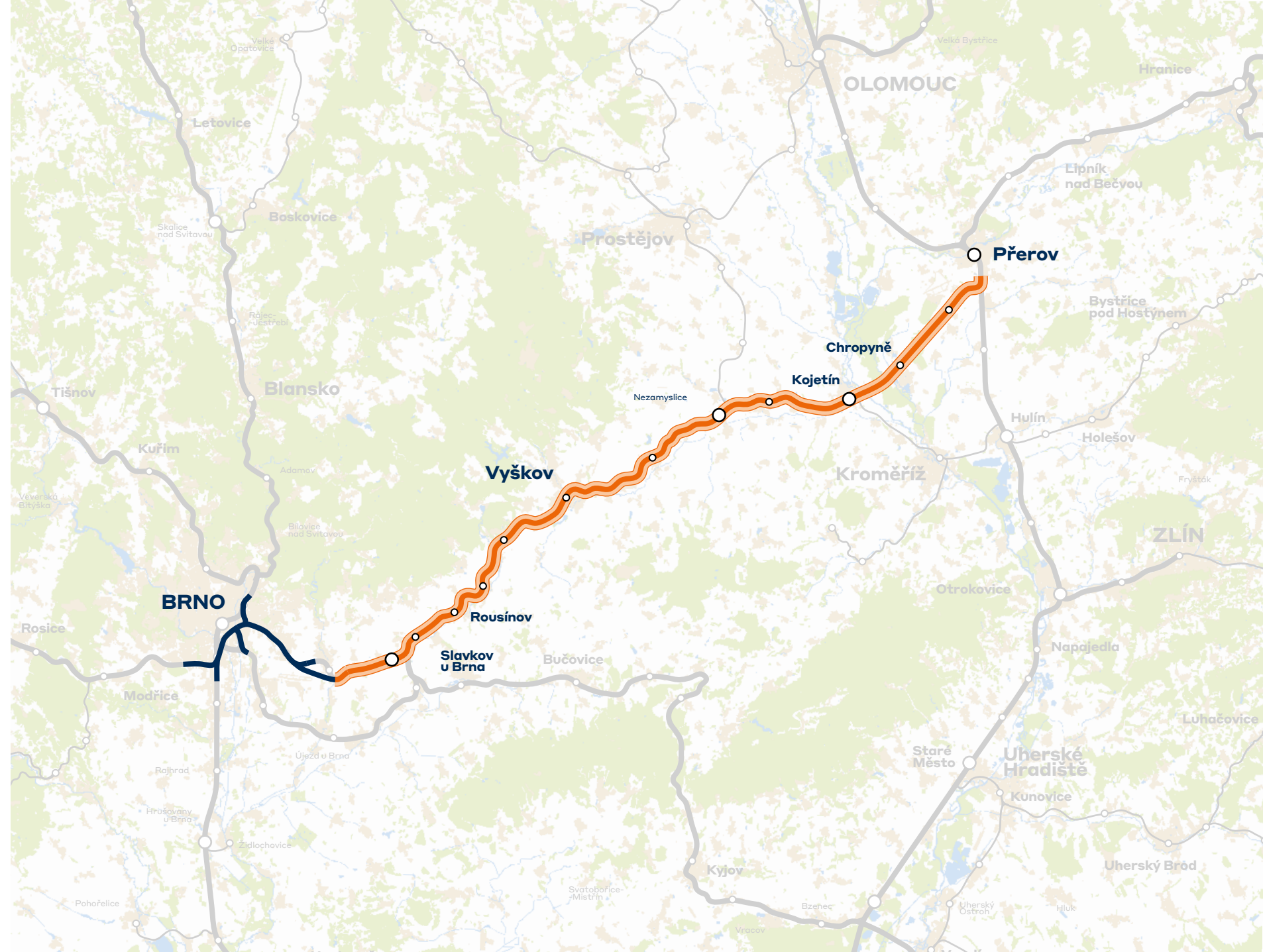
SEVEROJIŽNÍ KOLEJOVÝ DIAMETR

Další projekty jsou ve stadiu projektové přípravy. Výhledovým záměrem pak je výstavba tzv. severojižního kolejového diametru, který bývá někdy nazýván jako brněnské metro. Aktuálně se připravuje zadání studie proveditelnosti, která prověří provedení podzemního kolejového systému v podobě železnice, metra a tramvaje v několika variantách a doporučí nejvhodnější možná řešení, o kterých bude následně rozhodováno. Výsledky posouzení budou známy zřejmě v roce 2021.

MODERNIZACE TRATI BRNO–PŘEROV

Přestože tento projekt je samostatnou stavbou, jeho provozní, přepravní a technická vazba na přestavbu uzlu je velmi silná. Z pohledu napojení Brna na ostatní moravská krajská města je stávající stav železniční dopravy téměř nekonkurenceschopný vůči silniční a autobusové dopravě a zcela nenaplnuje přepravní poptávku cestujících mezi Brnem a ostatními významnými sídly v aglomeracích Olomouce, Zlína a Ostravy. Tento stav je zapříčiněn nedostatečnou kapacitou a vedením železničních tratí jak na trati Brno–Přerov, tak i v železničním uzlu Brno, což je limitem pro nabídku počtu spojů a nabízené cestovní časy. Z přepravních analýz vyplývá, že výhledový potenciál pro železniční spojení Brna s ostatními sídly v tomto směru je až 30 tisíc cestujících denně. Podmínkou však je zajištění dostatečné kapacity a dostatečných rychlostních parametrů umožňujících navýšení počtu vlakových spojů a zkrácení cestovních dob.

Již v roce 2015 bylo rozhodnuto realizovat zásadní modernizaci železničního spojení Brna a Přerova v podobě modernizace a zdvoukolejnění na rychlost 200 km/h. Na značnou část této modernizace trati již probíhá podrobná projektová příprava. Navazovat bude i zahájení projektové přípravy na zbývající úsek od Blažovic do Brna, který dříve nebylo možné zahájit z důvodu nejasnosti výhledového řešení přestavby uzlu, které je již nyní dáno.



PROCES PŘÍPRAVY STAVEB

Projektová příprava přestavby železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) probíhala podle usnesení vlády ČR č. 457 z 6. května 2002. V roce 2015 byla vláda ČR informována o dosavadním postupu, který byl velmi komplikovaný a doprovázený odbornými a politickými spory nad navrženým řešením. Ani po více než 10 letech intenzivní projektové přípravy proto nebylo vydáno územní rozhodnutí na stěžejní stavební část přestavby ŽUB.

Vláda ČR zareagovala na tento komplikovaný vývoj a ve svém usnesení č. 525 z 1. července 2015 uložila ministru dopravy zajistit zpracování studie proveditelnosti, podle níž MD rozhodne o výsledné variantě přestavby ŽUB. Hlavním cílem studie bylo poskytnout odborný podklad, ze kterého MD ve spolupráci s Jiho­moravským krajem, statutárním městem Brnem a se SŽDC bude moci rozhodnout o konkrétní cílově podobě řešení ŽUB a o dalším postupu projektové přípravy, který povede k úspěšné realizaci. Na základě výsledků studie a stanovisek rozhodujících institucí MD rozhodlo o výběru varianty Ab jako nejvhodnějším řešením přestavby brněnského železničního uzlu. Vláda ČR toto rozhodnutí vzala na vědomí.

DOKUMENTACE

Základní linií procesu přípravy je zpracování několika stupňů projektových dokumentací. Jejich počet závisí na charakteru a rozsahu konkrétní stavby. Základní druhy dokumentací jsou celkem čtyři a jsou vždy zpracovány externími projekčními kancelářemi:

Studie proveditelnosti (SP)

Studie proveditelnosti je koncepční dokumentace, která se zpracovává u rozsáhlých investičních počínů, jako jsou modernizace ucelených traťových úseků nebo významných železničních uzlů. Úkolem SP je nalézt optimální řešení, které bude územně projednatelné, technicky realizovatelné a ekonomicky obhajitelné. Vždy se zpracovává ve více variantách,

pro které se zpracují náklady a ekonomické hodnocení. Výslednou variantu řešení studie vybírá a schvaluje Centrální komise Ministerstva dopravy. Jedná se o dokumentaci zpracovanou v malé podrobnosti technického řešení. Ve většině případů je po jejím schválení následná příprava rozdělena do více dílčích staveb menšího rozsahu. K projektu přestavby železničního uzlu Brno byla zpracována studie proveditelnosti mezi roky 2015 a 2017. Tuto studii lze najít na stránkách www.europointbrno.cz.

Záměr projektu (ZP)

Záměr projektu je dokumentace, která se zpracovává pro samostatné investiční akce, případně pro dílčí stavby, které vzešly ze studií proveditelnosti. Technickou podrobností odpovídá studiím proveditelnosti, ale na rozdíl od nich je zpracován vždy pro jedinou variantu řešení. Nedílnou součástí ZP je zpracování nákladů a ekonomického hodnocení, jehož pozitivní výsledek je podmínkou pro jeho schválení. ZP schvaluje rovněž Centrální komise Ministerstva dopravy a tento akt je podmínkou pro financování navazující přípravy a realizace stavby.

Dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR)

Dokumentace pro územní rozhodnutí se zpracovává po schválení ZP, dříve mohla být zpracovávána také souběžně. Jedná se o podrobnější stupeň, který umožňuje posouzení navrženého řešení z hlediska zásahů do území, napojení na dopravní infrastrukturu, zásahů do inženýrských sítí a stanovení požadavků na navazující přípravu a následnou realizaci stavby. Rozpracovaná DÚR slouží k projednání technického řešení jak interně v rámci SŽDC, tak externě se všemi dotčenými subjekty, jako jsou orgány státní správy, samospráva obcí a krajů, provozovatelé inženýrských sítí nebo vlastníci nemovitostí. Dokončená dokumentace je podkladem pro zahájení územního řízení podle stavebního zákona a jejím cílem je získání pravomocného územního rozhodnutí.

Dokumentace pro stavební povolení (DSP)

Dokumentace pro stavební povolení je projektová dokumentace, která obsahuje již podrobné technické řešení stavby. Také DSP se tvoří při projednávání interně v rámci SŽDC i externě s dotčenými subjekty. Zpracovaná DSP tak slouží jako podklad pro stavební řízení, které pro stavby drah celostátních a regionálních vede Drážní úřad. Ten rovněž vydává stavební povolení.

DALŠÍ PROCESY

Paralelně se zpracováním výše uvedených dokumentací probíhají při přípravě staveb další procesy:

Posuzování vlivů záměru na životní prostředí (EIA)

Proces EIA je samostatným řízením, které vede buď krajský úřad, nebo Ministerstvo životního prostředí. Je významnou součástí povolovacích procesů u staveb, u kterých je riziko, že by mohly mít negativní vlivy na životní prostředí. Obvykle začíná zjišťovacím řízením. U záměrů, u kterých je v průběhu zjišťovacího řízení vyloučen významný vliv na životní prostředí nebo které svým charakterem nevyžadují celý proces EIA, je následně proces ukončen vydáním závěru zjišťovacího řízení. V opačném případě proces EIA pokračuje, může zahrnovat též veřejné projednání a končí až vydáním závazného stanoviska. Ve stanovisku EIA jsou uvedeny podmínky pro projektovou přípravu a realizaci stavby zajišťující zmírnění nepříznivých vlivů její realizace nebo následného provozu na obyvatelstvo a životní prostředí. Soulad s takto vydaným stanoviskem se potvrzuje před zahájením každého navazujícího řízení podle stavebního zákona, tedy při územním a stavebním řízení. Základním principem procesu EIA je široké zapojení veřejnosti, orgánů státní správy a samosprávy, které by mělo zajistit objektivní posouzení stavby a zabránit případným negativním dopadům stavby do složek životního prostředí.

Mezi nejvýznamnější negativní ovlivnění životního prostředí patří bezesporu vliv na hlukovou situaci. Prvotním opatřením je realizace odpovídajícího řešení jízdní dráhy s využitím prvků přispívajících k tlumení hluku, jako je například pružné upevnění kolejnic a jejich broušení, pohyblivé hroty srdcovek ve výhybkách nebo kolejové absorbéry. V případě, že tato opatření nejsou dostatečná, lze u objektů pro bydlení realizovat individuální protihluková opatření v podobě výměny stávajících oken za okna s vyšší neprůzvučností a zajištěním výměny vzduchu chráněného vnitřního prostoru stavby. U kompaktní zástavby je dále možné navrhnout nízké protihlukové clony nebo klasické protihlukové stěny různých výšek. Zásadní snížení hlukové zátěže lze hledat i na straně vozidel železničních dopravců. Konkrétní návrhy protihlukových opatření vyplývají z modelových akustických studií a po jejich realizaci je účinnost následně ověřována samotným měřením.

Územněplánovací dokumentace

Pro umístění staveb je podmínkou zajištění jejich souladu s územněplánovacími dokumentacemi (ÚPD), což jsou na úrovni krajů zásady územního rozvoje a na úrovni obcí územní plány. Územněplánovací dokumentace slouží k zajištění souladu jednotlivých potřeb v území, tedy ke koordinaci zájmů bydlení, výroby, dopravy, ochrany životního prostředí, ochrany ložisek a podobně. Významné dopravní stavby, jakými jsou například železniční stavby, bývají v ÚPD prohlášeny za veřejně prospěšné, což usnadňuje následné kroky v územním řízení a při majetkoprávním vypořádání. Pokud se připravované stavby od stávajících ÚPD odchyľují, je třeba zajistit prostřednictvím krajských a obecních úřadů jejich aktualizaci nebo změnu.

Administrace žádostí o spolufinancování

Většina investičních akcí je spolufinancována z fondů EU (kohezní fondy, Nástroj CEF). Pro zajištění evropských dotací je však třeba projít poměrně náročným procesem spočívajícím ve zpracování žádostí o spolufinancování, jejich schvalování (na úrovni ČR nebo EU), čerpání přidělených prostředků, zajištění potřebné publicity a po skončení realizace akce v následném monitoringu. Ten má za cíl potvrdit, že stavba dosáhla cílových parametrů, které byly uvedeny v žádosti o spolufinancování.

Majetkoprávní vypořádání

Po nabytí právní moci územního rozhodnutí, souběžně se zpracováním DSP, se rozbíhá proces majetkoprávního vypořádání, který v sobě zahrnuje získání potřebných práv pro všechny trvalé i dočasné záborů stavby, což znamená zejména zpracování oddělovacích geometrických plánů, znaleckých posudků, zpracování a podpis smluv s jednotlivými vlastníky a případně i proces vyvlastnění. Úspěšné majetkoprávní vypořádání je podmínkou pro zahájení stavby.

Výběr zhotovitele

Posledním krokem v přípravě, který předchází vlastnímu zahájení stavby, je veřejná zakázka na výběr jejího zhotovitele. Poté, co se ji podaří dovést do úspěšného konce a uzavřít smlouvu s vítězným uchazečem, je završeno mnohaleté úsilí všech, kteří se na její přípravě podíleli.

Přestavba železničního uzlu Brno

Vydala: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Počet stran: 32

Vydání: 06/2019

Autoři: Na zpracování této publikace se podíleli tito zaměstnanci SŽDC, s.o.:
Josef Buriánek, Jan Stoklasa, Alena Heinišová, Pavel Tesař

Redakce: Roadmedia s. r. o.

Sazba: Roadmedia s. r. o. (Tomáš Haman)

Fotografie: Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (Společnost pro „Studii proveditelnosti ŽUB“ – SUDOP Brno spol. s r.o., MORAVIA CONSULT Olomouc, a.s., AF Cityplan, s.r.o.), Kancelář architekta města Brna, statutární město Brno, MOVISIO, a.s., CTECH s.r.o.

Tisk: FOR-TIROP, a.s.

Pozn.: Výstavba železniční infrastruktury je složitým procesem, který ovlivňuje mnoho faktorů vyvíjejících se v čase. Uvedená data směřující především do budoucnosti je proto nutno brát pouze jako orientační.

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



**Spolufinancováno Nástrojem Evropské
unie pro propojení Evropy**

[Pohled od Petrova na rozvojovou lokalitu Trnité >>](#)



www.szdc.cz