

Informace o přestavbě železničního uzlu Brno

1 Manažerské shrnutí

Na základě Usnesení vlády ze dne 1. července 2015 č. 525 „k přestavbě železničního uzlu Brno“, kde vláda souhlasila se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno, Ministerstvo dopravy v návaznosti na splnění úkolů z tohoto usnesení vyplývajících rozhodlo o výběru Varianty Ab (přesun nádraží do polohy Řeka) s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 40,8 mld. Kč bez zapojení tratí rychlých spojení a 63,7 mld. Kč včetně těchto tratí. Související náklady na městské infrastrukturu činí 2,26 mld. Kč. Tato varianta byla zároveň označena za akceptovatelnou i ze strany města Brna a Jihomoravského kraje. Ministerstvo dopravy neakceptovalo podmínku města Brna na související výstavbu severojižního kolejového diametru, vybraná varianta však jeho výstavbu nevyklučuje. Zároveň Ministerstvo dopravy zadalo SŽDC provést technické a ekonomické prověření realizace tohoto diametru.

Plné znění rozhodnutí Ministerstva dopravy:

- *Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.*
- *Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.*
- *Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.*
- *Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:*
 - *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
 - *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
 - *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD¹.*

Vzhledem ke skutečnosti, že rozhodnutí o výběru varianty bylo výše uvedeným UV 525/2015 uloženo ministerstvu dopravy, předkládá se tento materiál pouze pro informaci s tím, že pokud by vláda rozhodla o jeho projednání a případně o výběru jiné varianty či dodatečných podmínek, lze materiál přeradit do bodu s rozpravou.

¹ SJKD – severojižní kolejový diametr

Podrobný materiál

2 Úvod podrobného materiálu

Železniční uzel Brno (dále jen „ŽUB“) je velmi významnou částí železniční sítě České republiky. Z hlediska zatížení železniční dopravou představuje železniční uzel Brno jednu z nevíce vytížených částí infrastruktury na síti Správy železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen „SŽDC“). Propojují se v něm tratě evropského významu sítě TEN-T a další celostátní dráhy. ŽUB sestává z železničních tratí, stanic, zastávek, vleček a dalších dopraven a objektů dráhy. Z provozního hlediska jsou v tomto železničním uzlu provozovány spoje dálkové železniční dopravy celostátní i mezinárodní, spoje regionální železniční dopravy a spoje tranzitní a místní nákladní dopravy.

V roce 2015 vláda ČR přijala usnesení ze dne 1. července 2015 č. 525 „k přestavbě železničního uzlu Brno“.

- **vzala 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;
- **souhlasila** se zpracováním Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, podle níž Ministerstvo dopravy rozhodne o výsledné variantě přestavby železničního uzlu Brno;
- **uložila** ministru dopravy ustavit Řídicí výbor železničního uzlu Brno, jehož členy budou i zástupci statutárního města Brna a Jihomoravského kraje;
- **doporučila** primátorovi statutárního města Brna a hejtmanovi Jihomoravského kraje iniciovat zpracování vybrané optimální varianty přestavby železničního uzlu Brno do územně plánovacích podkladů a územně plánovací dokumentace bezprostředně po jejím výběru.

3 Ustavení Řídicího výboru železničního uzlu Brno (dle bodu III. usnesení vlády ČR ze dne 1. července 2015 č. 525)

Dne 17. prosince 2015 se uskutečnilo ustavující zasedání Řídicího výboru železničního uzlu Brno (dále jen „ŘV ŽUB“), na kterém ministr dopravy předal členům ŘV ŽUB jmenovací dekrety a informoval je o dalších postupech, týkajících se přestavby ŽUB.

4 Zadání „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“

SŽDC v 2. pololetí roku 2015 zadala veřejnou zakázku na zpracování „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“. Od počátku zpracování studie proveditelnosti se na přípravě tohoto zásadního materiálu podílela konzultační formou i agentura Jaspers zřízená Evropskou investiční bankou pro podporu členských států EU při přípravě projektů pro financování ze zdrojů EU.

5 Cíle studie proveditelnosti

Hlavním předmětem a úkolem zpracování studie proveditelnosti (dále jen „SP“) bylo nalezení a posouzení návrhů takových řešení přestavby či modernizace ŽUB, které dokáží splnit základní požadavky na kvalitní, bezpečnou a spolehlivou železniční dopravu. Řešení ŽUB souvisí s řadou dopravních, ale i dalších celospolečenských oblastí. V tomto ohledu ŽUB souvisí s napojením brněnského hlavního nádraží na městskou hromadnou dopravu (dále jen „MHD“), ovlivňuje provozní koncepci MHD na části území statutárního města (dále jen „SM“) Brna a vyžaduje variantně i výstavbu nové městské dopravní infrastruktury. V širším kontextu má řešení ŽUB vliv i na neželezniční veřejnou hromadnou dopravu (dále jen „VHD“) Jihomoravského kraje (dále jen „JhMK“). Ovlivňuje též území, které je dostupné pěší docházkou z jednotlivých železničních stanic a zastávek, především z železniční stanice (dále jen „ŽST“) Brno hl. n. SP je proto pojata komplexně, nejen pro železniční dopravu, ale postihuje také dopady na změny koncepce MHD v SM Brně a VHD v JhMK a dopady do související dopravní infrastruktury.

Socioekonomické cíle:

- Zkrácení celkových cestovních dob ve veřejné hromadné dopravě.
- Zvýšení počtu cestujících ve veřejné hromadné dopravě přesunem z individuální automobilové dopravy.
- Snížení negativních účinků dopravy.
- Zlepšení podmínek provozu nákladní dopravy.
- Snížení nákladů na provozuschopnost železniční infrastruktury.
- Zlepšení podmínek pro rozvoj území Trnitá – Heršpická.
- Zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti dopravy.
- Zvýšení komfortu cestujících.
- Zvýšení atraktivity okolí železniční infrastruktury.
- Zvýšení prestiže města Brna

Provozní cíle:

- Dosažení technické úrovně a parametrů železniční infrastruktury odpovídající soudobým legislativním a normovým požadavkům.
- Odstranění nevyhovujícího technického stavu železniční infrastruktury.
- Vytvoření vhodných podmínek pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Zlepšení přestupních vazeb mezi železniční dopravou a městskou hromadnou dopravou.
- Zvýšení kapacity železničního uzlu pro osobní a nákladní železniční dopravu.
- Dosažení koordinace se souvisejícími záměry rozvoje železniční infrastruktury.
- Vytvoření podmínek pro rozvoj území města Brna jižně od stávajícího hlavního nádraží včetně rozvojové zóny Heršpická.
- Vytvoření podmínek pro budoucí realizaci zaústění vysokorychlostních tratí.

6 Navržené varianty:

Varianta Bez projektu

Varianta Bez projektu představuje scénář, kdy nebude realizována přestavba ŽUB. Kolejové schéma zůstává stávající s výjimkou demontáže postradatelných kolejí a úprav

vyvolaných touto demontáží. Parametry stávající železniční infrastruktury tak zůstanou stávající, jak z hlediska řešení železničních tratí, tak i z hlediska řešení železničních stanic a zastávek.

Projektové varianty

První projektová varianta je označována jako **Varianta A – Řeka**. Tato varianta vychází z platného územního plánu SM Brna a spočívá v řešení průtahu I. Tranzitního železničního koridoru (dále jen „TŽK“) ve společném koridoru pro osobní i nákladní dopravu ve stopě stávajícího nákladního průtahu. Stávající osobní průtah je zrušen a hlavní nádraží je nově umístěno přibližně v místě stávajícího Dolního nádraží poblíž řeky Svratky.

Variantu A je možné realizovat ve čtyřech možných alternativách lišících se zapojením tratě od Chrlic do hlavního nádraží a uspořádáním tratí od Břeclavi a od Střelic do hlavního nádraží. Každá z konkrétních alternativ v sobě vždy kombinuje jednu možnost zapojení tratě od Chrlic a jednu možnost zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic. **Varianta A** uvažuje zapojení tratě od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přimknutím k průtahu I. TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží. Zapojení tratí od Střelic a od Břeclavi je řešeno v traťovém uspořádání, čemuž je odpovídajícím způsobem přizpůsobeno i kolejové řešení hlavního nádraží. Technické řešení ve **variantě Aa** je navrženo zapojení tratě od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím v parametrech regionální tratě, kde je ukončena jako hlavová stanice s kusými kolejemi. Zároveň se uvažuje stejné zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic, jako v předchozí variantě. Ve **variantě Ab** je uvažováno zapojení tratě od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přimknutím k průtahu I. TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží, tedy stejně jako ve variantě A. Zapojení tratě od Břeclavi a od Střelic je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží. Technicky je toto řešení umožněno realizací bezkolizního mimoúrovňového styku obou uvedených tratí v jižní části ŽUB. V oblasti hlavního nádraží a v následném úseku ve směru Brno-Židenice jsou navrženy odpovídající úpravy kolejíště. **Varianta Ac** představuje poslední možnou kombinaci zapojení tratí od Chrlic, Břeclavi a Střelic, tedy zapojení tratě od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím a zapojením tratí od Břeclavi a od Střelic ve směrovém uspořádání. Tyto alternativy se liší výhradně v návrhu řešení železniční infrastruktury a provozním řešením železniční dopravy. Koncepce řešení městské dopravní infrastruktury, provozu MHD, možností rozvoje území Trnitá - Heršpická a výhledového řešení vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“) je společná pro všechny alternativy varianty.

Tab. č. 1

Celkové investiční náklady (dále jen „CIN“) variant A (bez DPH)

varianta	CIN bez VRT /mil. Kč/	CIN vč. VRT /mil. Kč/	CIN městská infrastruktura /mil. Kč/
A	39 794	63 010	2 264
Aa	41 882	65 212	2 264
Ab	40 816	63 712	2 264
Ac	43 122	66 113	2 264

Tab. č. 2
Výsledky ekonomické analýzy variant A

Varianta	A	Aa	Ab	Ac
Celkem prov. nákl. železnice	6 851 177	6 852 696	6 845 417	6 824 118
Náklady na provoz vlaků	-643 067	-618 421	-643 067	-618 421
Úspory z cestovních dob	12 825 851	13 041 118	12 825 851	13 041 118
Náklady na údržbu a reinv. MI	-129 712	-129 712	-129 712	-129 712
Úspora silniční dopravy	-256 638	-256 638	-256 638	-256 638
Externí účinky	914 008	924 883	914 008	924 883
Úspora z dopravních omezení v BP	4 617 635	4 617 635	4 617 635	4 617 635
Ostatní přínosy	7 082 222	7 082 222	7 082 222	7 082 222
Zůstatková hodnota	9 556 792	9 810 300	9 560 451	9 952 716
Celkové diskontované příjmy	40 818 267	41 324 081	40 816 166	41 437 919
Celkem inv. náklady stavby	31 179 940	32 616 515	31 937 342	33 534 989
Celkové diskontované náklady	31 179 940	32 616 515	31 937 342	33 534 989
Diskontní cash flow	9 638 328	8 707 566	8 878 824	7 902 931
ERR	7,13%	6,86%	6,93%	6,64%
BCR	1,31	1,27	1,28	1,24

Jako největší rizika varianty A lze jmenovat tato:

- Nedokončení včasné realizace staveb na síti dopravní infrastruktury městské hromadné dopravy a neuvedení těchto staveb včas do provozu.
- Zpoždění přípravy nebo výstavby dílčích částí projektu městské infrastruktury.
- Nezajištění investorství pro některou část projektu v oblasti městské infrastruktury.

Druhá projektová varianta je označována jako **Varianta B – Petrov**. Tato varianta spočívá v řešení průtahu I. TŽK v podobě oddělení koridoru pro osobní a nákladní dopravu v principu dle stávajícího uspořádání. Hlavní nádraží je umístěno na koridoru osobního průtahu přibližně ve stávající poloze při úpatí brněnského vrchu Petrova. Zapojení tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou je umožněno v několika alternativách.

Základní koncepce řešení variant B1, B1a, B1d

Skupina těchto tří alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou v podobě realizace dvou nových dvoukolejných tratí vedených od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště Tuřany a následně zapojených do navazujících traťových úseků. V těchto alternativách je zrušena Komárovská spojka a jedna větev Černovického trianglu. Trať od Černovického trianglu po Šlapanice je optimalizována a je na ní realizována nová zastávka Brno-Černovická terasa. Ve **variantě B1** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navržen výjezd z uzlu v oblasti Komárova jako čtyřkolejný - dvěma samostatnými dvoukolejnými tratěmi. Obě tratě kříží dálnici D1 v oblasti výhledového nadjezdu ulice Průmyslová a prochází územím ve vzájemném souběhu severně od plánovaných logistických center. U Ponětovic dochází k napojení na navazující budoucí trať Brno – Přerov a k propojení nové regionální dvoukolejné tratě se stávající dvoukolejnou tratí ve směru Veselí nad Moravou. Zastávka Letiště Brno-Tuřany je navržena v úrovni výhledového letištního terminálu. Ve **variantě B1a** je stejně jako u předchozí varianty navržen výjezd z uzlu ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou v podobě dvou dvoukolejných tratí, avšak územím prochází

jižně od Veřejného logistického centra a Brno Airport Logistic Park. Obě tratě jsou vedeny pod stávajícími objekty letiště a v rozvojových plochách letiště. Za nově navrhovanou zastávkou Letiště Brno-Tuřany jsou obě dvoukolejné tratě napojeny na vedení tratí totožné jako ve variantě B1 včetně napojení na trať Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou. Ve **variantě B1d** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navrženo vedení dvou dvoukolejných tratí jako ve variantě B1 s tím rozdílem, že trať do Veselí nad Moravou je v oblasti budoucích logistických center oddělena a napojena do stávající tratě ještě před Šlapanicemi.

Základní koncepce řešení variant B1b, B1c

Skupina těchto dvou alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení tratě ve směru Přerov v podobě realizace nové dvoukolejné tratě vedené od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště Tuřany a následně zapojené do navazující tratě Brno – Přerov. Zapojení tratě od Veselí nad Moravou je pak řešeno optimalizací stávající tratě od Černovického trianglu po Šlapanice. Na tomto traťovém úseku se realizuje nová zastávka Brno-Černovická terasa. Samotné zapojení této tratě do hlavního nádraží je pak řešeno ve dvou alternativách. Ve **variantě B1b** je trať ve směru Veselí nad Moravou vedena z hlavního nádraží dvoukolejně až za navrhovanou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k rozvětvení kolejí - jednokolejně ve směru na Chrlice a jednokolejně ve směru na Černovice (po stávající Komárovské spojce). V návrhu je počítáno s rekonstrukcí jednokolejné Komárovské spojky. Ve **variantě B1c** je trať ve směru na Veselí nad Moravou vedena přímo z hlavního nádraží v podobě jednokolejné spojky vedené na mostní estakádě s dvojným křížením řeky Svratky na stávající Dolní nádraží a dále je vedena jednokolejně až k Černovicím, kde dochází ke zdvoukolejnění. Pro potřeby možného křížování vlaků je v oblasti dolního nádraží navržena nová výhybna a zastávka Brno-Trnitá a dále je navržena nová zastávka Brno-Černovice na mostním objektu přes ulici Olomouckou. Ve směru na Chrlice je pro regionální dopravu navržena dvoukolejná trať, vedená z uzlu až za novou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k navázání do stávající jednokolejné tratě. Zbývající část železničního uzlu je pak obdobná pro všechny varianty alternativy varianty B.

Základní koncepce řešení varianty B1f

Varianta B1f je poslední alternativou řešení varianty B. Motivací pro návrh této alternativy bylo maximální využití stávajících železničních koridorů na území města Brna. Z tohoto důvodu není navrhována žádná nová trať ve směru Přerov a Veselí nad Moravou a navrhováno je pouze zkapacitnění stávajících tratí. Obě tratě jsou při napojení hlavního nádraží řešeny jako dvoukolejné a společné pro trať ve směru Chrlice. V oblasti Komárova jsou obě tyto tratě vedeny dále již jako společná tříkolejná trať, která je realizována jako zkapacitnění stávající jednokolejné Komárovské spojky a části traťového úseku od Černovického trianglu. V úseku mezi Černovickým trojúhelníkem a železniční stanicí Brno-Slatina je tato tříkolejná trať rozvětvena na dvě dvoukolejné tratě procházející železniční stanicí Brno-Slatina, kdy je následně dvoukolejná trať ve směru Přerov realizována v nové stopě mimo Šlapanice s následným zapojením do navazující tratě Brno – Přerov a trať do Veselí nad Moravou je vedena stávajícím koridorem přes Šlapanice. Součástí této alternativy je i realizace nové železniční zastávky Brno-Černovická terasa a na trati Brno – Přerov i zastávky Letiště Tuřany. Zbývající části železničního uzlu jsou pak řešeny obdobně pro všechny alternativy varianty B.

Možnosti řešení hlavního nádraží

Návrh řešení hlavního nádraží byl navržen ve dvou možnostech, kdy v prvním případě byla kladena větší váha minimalizaci zásahu do okolní zástavby a v druhém případě byla naopak kladena větší váha maximalizaci úrovně komfortu a bezpečnosti cestujících. Jednotlivé možnosti řešení hlavního nádraží jsou dle použitého minimálního poloměru nástupišť označeny jako B300 v případě první uvedené možnosti, a v případě druhé uvedené možnosti jako B500.

V řešení B300 je kolejiště navrženo tak, aby se maximalizovalo využití stávajících drážních ploch, minimalizovaly zábory okolních ploch a eliminovaly se zásahy do budovy obchodního domu TESCO. Při návrhu směrového řešení byly využity technickými normami minimální přípustné poloměry nástupišť o hodnotě 300 metrů. Celkově se v tomto řešení nachází pouze přibližně 7 % délek všech nástupištních hran v přímých úsecích a dalších 48 % délek nástupištních hran pak v poloměru větším než 500 metrů. Zbývajících 45 % délek nástupištních hran se nachází v poloměru menším než 500 metrů. Směrově je toto řešení charakteristické výrazným tvarem „S“, podobným současnému stavu. Z důvodu nedotknutelnosti budovy obchodního domu TESCO je nutné tři nástupištní hrany realizovat kuse, v poloviční délce. Územně tak nedochází k nutnosti demolice budovy obchodního domu TESCO, ovšem směrové řešení kolejiště výrazně snižuje komfort a bezpečnost cestujících při nástupu a výstupu z vlakových souprav.

V řešení B500 je kolejiště navrženo tak, aby se maximalizovala úroveň komfortu a bezpečnosti cestujících a přiměřeně zasahovalo do okolních ploch a zástavby. V tomto případě byla přípustná i demolice budovy obchodního domu TESCO. Při návrhu směrového řešení byl kladen důraz na maximalizaci přímých délek nástupištních hran a v případě návrhu nástupišť v poloměru uvažovat minimální hodnoty 500 metrů. Celkově v tomto řešení bylo dosaženo přímých nástupištních hran 43 % z celkové délky všech nástupištních hran a u zbývajících 57 % bylo dosaženo poloměru většího než 500 metrů. U žádné nástupištní hrany není v tomto řešení dosahováno hodnot menších než 500 metrů. Tvar kolejiště je celkově přímější a všechny nástupištní hrany průběžné v délce přesahující 400 metrů. Toto řešení však vyžaduje demolici budovy obchodního domu TESCO.

Tab. č. 3
Celkové investiční náklady variant B (bez DPH)

varianta	CIN bez VRT /mil. Kč/	CIN vč. VRT /mil. Kč/	CIN městská infrastruktura /mil. Kč/
B1 300	53 962	101 438	705
B1a 300	57 416	104 891	705
B1b 300	48 696	96 171	705
B1c 300	49 957	97 433	705
B1d 300	52 494	99 970	705
B1f 300	42 873	90 349	705
B1f 500	44 479	91 955	705

Tab. č. 4
Výsledky ekonomické analýzy variant B

Varianta	B1b	B1c	B1d	B1f	B1	B1a
Celkem prov. nákl. železnice	4 902 663	4 892 803	4 872 599	4 650 271	4 849 820	4 833 763
Náklady na provoz vlaků	-341 573	-325 483	-385 587	-498 189	-335 663	-335 663
Úspory z cestovních dob	17 644 552	17 644 552	16 726 025	17 917 302	16 726 025	16 726 025
Náklady na údržbu a reinv. MI	-46 305	-46 305	-46 305	-46 305	-46 305	-46 305
Úspora silniční dopravy	674 841	674 841	532 726	582 476	532 726	532 726
Externí účinky	1 538 389	1 560 586	1 303 359	1 010 425	1 310 413	1 305 235
Úspora z dopravních omezení v BP	-1 662 774	-1 662 774	-1 733 995	-2 092 503	-1 733 995	-1 733 995
Ostatní přínosy	6 305 295	6 420 629	6 466 161	4 681 157	6 422 843	6 422 843
Zůstatková hodnota	17 722 122	17 975 198	17 571 715	15 198 897	17 586 923	18 138 911
Celkové diskontované příjmy	46 737 211	47 134 047	45 306 699	41 403 530	45 312 788	45 843 540
Celkem inv. náklady stavby	34 005 941	34 885 847	36 854 662	29 587 979	37 938 076	40 473 803
Celkové diskontované náklady	34 005 941	34 885 847	36 854 662	29 587 979	37 938 076	40 473 803
Diskontní cash flow	12 731 270	12 248 200	8 452 036	11 815 551	7 374 713	5 369 737
ERR	6,81%	6,71%	6,15%	6,91%	5,99%	5,69%
BCR	1,37	1,35	1,23	1,40	1,19	1,13

Jako největší rizika varianty B lze jmenovat tato:

- Dodatečné požadavky účastníků řízení a municipalit na technické, urbanistické nebo architektonické řešení. Požadavky na vyšší prostupnost infrastruktury nebo jiné lokální dopady řešení projektu.
- Nedodržení zákonných postupů při přijímání změn územně-plánovacích dokumentací.
- Politizace věcných a odborných otázek
- Nutnost změny územně-plánovací dokumentace

7 Projednání „SP ŽUB“ na zasedání Řídicího výboru železničního uzlu Brno

Dokončená SP ŽUB byla projednána na zasedání ŘV ŽUB konaném dne 26. března 2018 na MD. Na tomto zasedání přednesli zástupci SM Brna a JhMK následující stanoviska:

- SM Brno:** – Probíhá aktualizace územně plánovací dokumentace, která se pravděpodobně nestihne dokončit do roku 2022, což představuje konflikt pro případný výběr některé z variant B.
- Je realizována rekonstrukce ulice Plotní (cca 1 mld. Kč).
 - Je připravována páteřní ulice v jižní části města „Nová městská třída“, která nebude dokončena v době zprovoznění nádraží ve variantě A.
 - Jižní část SJKD je již zpracován v územně plánovací dokumentaci města, v usnesení zastupitelstva je požadována varianta Ac.
 - Zapojení vysokorychlostních tratí (dále jen „VRT“) je výhodnější ve variantách A.
 - Rozvoj města ve variantách B zaznamená zpoždění o 10 let a dojde k diskomfortu cestující veřejnosti v trvání T +10 let.
 - SJKD je v územním plánu až po ulici Šumavská.

- SJKD bude samostatnou akcí s možností města a JhMK podílet se na nákladech. SJKD bude mít přínos pro regionální dopravu.
- SM Brno má zájem nastartovat proces přípravy SJKD a dále se jí zabývat.
- SJKD umožní převedení dopravy ze severu města k jihu a odstraní tím současnou kongesci, vznikající na příjezdových komunikacích ve směru od Svitav.
- Podíl města na SJKD lze stanovit až po dokončení SP SJKD.
- SM Brno nedoporučuje variantu B1b, ale považuje ji za akceptovatelnou.

- JhMK:**
- Probíhá aktualizace územně plánovací dokumentace SM Brna.
 - Ve vztahu k integrovanému dopravnímu systému nelze přestavbu odkládat.
 - Varianta Ac je požadována v usnesení zastupitelstva JhMK.
 - SJKD by pomohl odstranit případná provozní rizika.
 - Existuje krajská studie vedení SJKD, v roce 2011 proběhla aktualizace, červená trasa je prověřena a může být podkladem pro SŽDC, s. o., k modré trase začíná město Brno zpracovávat vyhledávací studii.
 - JhMK odkazuje na stranu č. 17, kde jsou v Posuzovacím protokolu SP ŽUB, který zpracovalo SŽDC, s. o., tabulky s vyhodnocením plnění stanovených celospolečenských a provozních cílů jednotlivých variant přestavby ŽUB.

V závěru svého jednání přijal ŘV ŽUB následující usnesení:

- 1) *Vzhledem ke snaze o minimalizaci časových a věcných rizik územní přípravy a snaze minimalizovat omezení pro cestující v době výstavby se doporučuje k realizaci varianta Ac, a to za podmínky, že přijetím varianty Ac nevzniká automatický závazek státu k výlučnému financování akce Severojižního kolejového diametru ze zdrojů Státního fondu dopravní infrastruktury v případě její realizace.*
- 2) *Správa železniční dopravní cesty, s. o. na jednání Centrální komise Ministerstva dopravy připraví prezentaci technologické a kapacitní spolehlivosti jednotlivých variant.*

8 Projednání „SP ŽUB“ na zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy

Po projednání „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ v ŘV ŽUB byla studie v souladu se Směrnicí V-2/2012 (Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu) předložena k projednání Centrální komisi Ministerstva dopravy (dále jen „CK MD“).

Na zasedání CK MD dne 17. dubna 2018 byly ze strany zástupců zájmového sdružení nákladních dopravců ŽESNAD.CZ uplatněny k předložené studii připomínky, které byly zaměřeny na nákladní železniční dopravu v železničním uzlu Brno. Po následné rozpravě CK MD rozhodla, že projednávání „SP ŽUB“ se přerušuje a uložila SŽDC, s. o. projednání vnesených připomínek ŽESNAD.CZ.

Dne 11. května 2018 se uskutečnilo jednání zástupců SŽDC, ŽESNAD.cz a MD s cílem vypořádat připomínky nákladních dopravců. Na uvedeném jednání SŽDC předložila tři návrhy, jak zlepšit propustnost kritických částí železniční infrastruktury v oblasti Židenic:

- Změnu provozního využití jednotlivých kolejí ve čtyřkolejném úseku Brno-Židenice – Brno-Hlavní nádraží (jiné sledy a počty vlaků na jednotlivých kolejích v tomto úseku).
- Návrh nových kolejových spojek v severní části Brna-Židenic.
- Doplnění nových dvou kolejí v severní části Brna-Židenic ve směru na Havlíčkův Brod na západní straně hlavních kolejí včetně dvou kusých kolejí.

Všechny tři nové návrhy úprav varianty Ab, Ac, které dle SŽDC zlepšují průjezdnost, byly ze strany ŽESNAD.cz odmítnuty. Současně po odmítnutí návrhu SŽDC navrhl ŽESNAD.cz jako protinávrh dvě opatření:

- Svůj přístup k úpravě varianty A (pracovně pojmenován jako Až), který spočívá v celkovém provozním oddělení kolejí pro osobní a nákladní dopravu od Brna-Židenic až do míst mezi Brnem-Horní Heršpice a Brnem-Modřice, který dle názoru ŽESNAD.cz umožní pro nákladní dopravce komfortní řešení pro nákladní dopravu včetně nového mimoúrovňového přesmyku směrů v oblasti Brno-Jih.
- Dalším návrhem byla úprava vjezdových výhybek do žst. Brno-Modřice od Havlíčkova Brodu na rychlost 80 km/h.

Dne 22. května 2018 SŽDC předložila reakci na navržená opatření, ve které se domnívá, že bez dořešení dalších otázek nelze jednoznačně zodpovědět, zda řešení úplného provozního a převážně i stavebního oddělení provozu podle námětu varianty Až je proveditelné technicky, dopravně technologicky, ekonomicky a územně nebo nikoliv. Pro posouzení proveditelnosti by bylo nutné zpracování podrobného technického a dopravně technologického řešení a územního posouzení v rozsahu ostatních zpracovaných variant včetně projednání s hodnotiteli, s dotčenými drážními složkami, se statutárním městem Brno a dalšími dotčenými subjekty. Doba zpracování stavebního řešení a jeho dopravně technologického posouzení a výpočtu rozdílového ekonomického hodnocení odhaduje SŽDC na přibližně 6 měsíců.

Rozdílný pohled na způsob průjezdu vlaků a na provozní stabilitu navrhovaného technického řešení u variant A vedl k tomu, že ke společné dohodě mezi zástupci SŽDC, ŽESNAD.cz a MD před dalším zasedáním CK MD nedošlo.

Následně byla SP ŽUB projednána na zasedání CK MD dne 30. května 2018 s následujícím závěrem:

- ***Centrální komise konstatuje, že všechny předložené projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty EIRR a ENPV.***
- ***Pro konečný výběr varianty je však zcela zásadní riziko nemožnosti realizace akce z důvodu potřeb změn územně-plánovací dokumentace.***
- ***Varianty B tak i přes jejich výhodnost z hlediska finanční analýzy jsou do značné míry ohroženy politickým nesouhlasem se zásadní změnou územně-plánovací dokumentace ze strany města Brna.***
- ***Z těchto důvodů Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:***
 - ***SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.***

- *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
- *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*

9 Rozhodnutí o výsledné variantě železničního uzlu Brno (dle bodu II. usnesení vlády ČR ze dne 1. července 2015 č. 525)

Na základě výše uvedeného posouzení předložené „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ MD rozhodlo o výsledné variantě ŽUB. V této souvislosti byl SŽDC zaslán dopis 1. náměstka ministra schvalující tuto studii proveditelnosti **s požadavkem, aby v dalších stupních přípravy a realizace staveb bylo upřednostněno sledování varianty Ab v odsunutě poloze** (celkové investiční náklady bez DPH cca 43,1 miliard korun, z toho 40,8 mld. železniční část a 2,3 mld. na související městskou infrastrukturu). **Současně byly SŽDC uloženy následující podmínky pro další přípravu investiční akce:**

- 1) SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti, se zaměřením na posouzení zejména:
 - Kolizního průjezdu ve směru seřadovací stanice Brno-Maloměřice.
 - Kolizních jízd obsluhy posvitavských vleček pravidelnými vlaky kategorie Mn z ŽST Brno- Maloměřice.
 - Omezujících jízd Mn vlaků ve směru Brno-Maloměřice - Brno-Chrlice - Sokolnice-Telnice a zpět.
 - Kolizních jízd obsluhy Terminálu Brno, tj. přetah souprav vlaků a skupin vozů ze ŽST Brno-Maloměřice do Terminálu Brno.
 - Dopad sloučení osobní a nákladní železniční dopravy do jednoho vícekolejného koridoru.
 - Rizik zranitelnosti jediného železničního průtahu Brnem.
- 2) Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
- 3) Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.