



# MĚSTSKÁ ČÁST BRNO-STŘED

bod jednání číslo **13**

*Poznámka: Zveřejněna je pouze upravená verze dokumentu z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů v platném znění. Osobní údaje jsou v souladu s § 16, § 17 a § 95 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích v platném znění.*

Zpráva na 26. zasedání Zastupitelstva městské části Brno-střed konaného dne 14.02.2018

## **Přestavba železničního uzlu Brno**

Obsah materiálu:           Důvodová zpráva  
                                  Priloha\_c\_1\_Stanovisko\_KAM  
                                  Priloha\_c\_2\_Odkaz\_studie\_proveditelnosti

Materiál předkládá:       Rada MČ - Rada městské části

Materiál zpracoval:       Bartošová Gabriela Bc. - sekretariát

### **Návrh na usnesení:**

Zastupitelstvo městské části Brno-střed

#### **souhlasí**

- s ohledem na soulad s platným Územním plánem města Brna ve variantě A;
- s ohledem na pokročilou projektovou přípravu varianty A;
- s ohledem na dřívější zahájení realizace varianty A;
- s ohledem na nejvyšší dosažitelné uvolnění ploch stávající železniční infrastruktury ve variantě A;
- a zároveň s ohledem na odstranění bariér v území, které představuje lineární vedení tratí zvláště v k. ú. Město Brno a Staré Brno, odstavné plochy a mimoúrovňová křížení dráhy v k. ú. Štýřice, kterého může být dosaženo pouze ve variantě A;
- s ohledem na nejvyšší potenciál propojení okolních území s nově rozvíjenou městskou čtvrtí v k. ú. Trnitá a Štýřice ve variantě A;
- s ohledem na možnost propojení historického jádra města s přírodě blízkým prostředím řeky Svratky atraktivním pásem zeleně po odstranění železniční infrastruktury ve variantě A;
- s ohledem na soustředění železniční infrastruktury do koridoru, ve kterém lze eliminovat negativní vlivy způsobené provozem železniční dopavy (zejména hluk a vibrace) ve variantě A;
- s ohledem na nejmenší dopady realizace přestavby ŽUB na běžný provoz ke stavbě přilehlého území a nejmenším dopadům do vlastního železničního provozu ve variantě A;
- s ohledem na územně stabilizované, prověřené a investičně výrazně méně nákladné řešení zapojení (včetně dopadů realizace na město) budoucí vysokorychlostní trati od Prahy ve variantě A;
- s ohledem na vytvoření komfortního, uživatelsky přívětivého terminálu železniční dopavy (včetně řešení napojení na

vysokorychlostní tratě) s vazbami na ostatní druhy dopravy ve variantě A,

s realizací přestavby železničního uzlu ve variantě A - Řeka,

#### **doporučuje**

bezodkladnou přípravu a realizaci komplexní přestavby ŽUB a

#### **ukládá**

OPO ÚMČ BS informovat o přijatém usnesení MMB.

### **Důvodová zpráva:**

#### **Stanoviska dotčených orgánů:**

175. RMČ BS projednala dne 29.01.2018 bod s názvem: **Přestavba železničního uzlu Brno** s tímto výsledkem:

Usnesení **RMČ/2018/175/11-1 Přestavba železničního uzlu Brno**

RMČ BS na 175. schůzi, konané dne 29.01.2018,

#### **doporučuje**

ZMČ Brno-střed souhlasit s přestavbou železničního uzlu Brno:

- s ohledem na dopravně výrazně lepší parametry (cestovní doby) ve variantě B;
- s ohledem na menší dopady realizace na město a větší přínosy (zásadní úspora času) budoucí vysokorychlostní trati od Prahy ve variantě B;
- s ohledem na nejlepší využití potenciálu nádraží v centru města pro rozvoj historického jádra i Jižního centra ve variantě B;
- s ohledem na nižší investiční i provozní náklady v budoucnu vynakládané městem ve variantě B;
- s ohledem na výbornou pěší dostupnost z centra města ve variantě B;
- s ohledem na vytvoření komfortního, uživatelsky přívětivého terminálu železniční dopravy (včetně řešení napojení na vysokorychlostní tratě) s vazbami na ostatní druhy dopravy ve variantě B a

#### **doporučuje**

ZMČ BS požadovat:

- urychlení přípravy a realizace SJKD pro předpoklad nezbytného doplnění železničního kolejového systému o kapacitní propojení severu a jihu města Brna v segmentu VHD, resp. IDS JMK s cílem dosažení zvýšení podílu železniční dopravy na dopravní dostupnosti a obslužnosti města Brna (SJKD);
- odstranění Nové městské třídy z územního plánu města Brna.

Hlasování: 4 pro, 4 proti, 1 se zdržel hlasování

Usnesení nebylo přijato.

Bartík	Bořecký	Butula	Doležel	Dumbrovská	Dvořák	Flamiková	Landa	Oplatek	Schwab	Švachula
pro	proti	pro	nehlasoval	zdržela se	proti	pro	nehlasoval	pro	proti	proti

Usnesení **RMČ/2018/175/11-2 Přestavba železničního uzlu Brno**

RMČ BS na 175. schůzi, konané dne 29.01.2018,

## **doporučuje**

ZMČ BS souhlasit:

- s ohledem na soulad s platným Územním plánem města Brna ve variantě A;
- s ohledem na pokročilou projektovou přípravu varianty A;
- s ohledem na dřívější zahájení realizace varianty A;
- s ohledem na nejvyšší dosažitelné uvolnění ploch stávající železniční infrastruktury ve variantě A;
- a zároveň s ohledem na odstranění bariér v území, které představuje lineární vedení tratí zvláště v k. ú. Město Brno a Staré Brno, odstavné plochy a mimoúrovňová křížení dráhy v k. ú. Štýřice, kterého může být dosaženo pouze ve variantě A;
- s ohledem na nejvyšší potenciál propojení okolních území s nově rozvíjenou městskou čtvrtí v k. ú. Trnitá a Štýřice ve variantě A;
- s ohledem na možnost propojení historického jádra města s přírodě blízkým prostředím řeky Svratky atraktivním pásem zeleně po odstranění železniční infrastruktury ve variantě A;
- s ohledem na soustředění železniční infrastruktury do koridoru, ve kterém lze eliminovat negativní vlivy způsobené provozem železniční dopravy (zejména hluk a vibrace) ve variantě A;
- s ohledem na nejmenší dopady realizace přestavby ŽUB na běžný provoz ke stavbě přilehlého území a nejmenším dopadům do vlastního železničního provozu ve variantě A;
- s ohledem na územně stabilizované, prověřené a investičně výrazně méně nákladné řešení zapojení (včetně dopadů realizace na město) budoucí vysokorychlostní tratí od Prahy ve variantě A;
- s ohledem na vytvoření komfortního, uživatelsky přívětivého terminálu železniční dopravy (včetně řešení napojení na vysokorychlostní tratě) s vazbami na ostatní druhy dopravy ve variantě A,

s realizací přestavby železničního uzlu ve variantě A - Řeka,

## **doporučuje**

ZMČ BS požadovat:

- urychlení přípravy a realizace SJKD pro předpoklad nezbytného doplnění železničního kolejového systému o kapacitní propojení severu a jihu města Brna v segmentu VHD, resp. IDS JMK s cílem dosažení zvýšení podílu železniční dopravy na dopravní dostupnosti a obslužnosti města Brna (SJKD)
- bezodkladnou přípravu a realizací komplexní přestavby ŽUB a

## **ukládá**

2. místostarostovi předložit materiál na nejbližším ZMČ BS.

Hlasování: 6 pro, 3 proti, 1 se zdržel hlasování

Usnesení bylo přijato.

Bartík	Bořecký	Butula	Doležel	Dumbrovská	Dvořák	Flamíková	Landa	Oplatek	Schwab	Švachula
nehlasoval	pro	proti	pro	pro	pro	proti	zdržel se	proti	pro	pro

37. Komise dopravy a služeb dne 23.01.2018 projednala bod s názvem: **Přestavba železničního uzlu Brno** s tímto výsledkem:

Usnesení: 104/37/1/2018

Komise dopravy a služeb na svém 37. zasedání, konaném dne 23.01.2018 doporučuje RMČ Brno-střed souhlasit s přestavbou železničního uzlu Brno ve variantě B, s ohledem na její lepší provozní i ekonomické parametry.

Hlasování: 3 pro, 6 proti, 1 se zdržel hlasování  
Usnesení nebylo přijato.

Švachula	Oulehla	Bradáč	Řiha	Zechmeister	Hušek	Stankovič	Stuchlík	Cenek	Chvátal	Weinberger
proti	proti	proti	proti	nepřítomen	proti	pro	pro	pro	proti	zdržel se

Usnesení: 104/37/2/2018

Komise dopravy a služeb na svém 37. zasedání, konaném dne 23. 1. 2018 doporučuje RMČ Brno-střed

- s ohledem na soulad s platným Územním plánem města Brna ve variantě A;
- s ohledem na pokročilou projektovou přípravu varianty A;
- s ohledem na dřívější zahájení realizace varianty A;
- s ohledem na nejvyšší dosažitelné uvolnění ploch stávající železniční infrastruktury ve variantě A;
- a zároveň s ohledem na odstranění bariér v území, které představuje lineární vedení tratí zvláště v k. ú. Město Brno a Staré Brno, odstavné plochy a mimoúrovňová křížení dráhy v k. ú. Štýřice, kterého může být dosaženo pouze ve variantě A;
- s ohledem na nejvyšší potenciál propojení okolních území s nově rozvíjenou městskou čtvrtí v k. ú. Trnitá a Štýřice ve variantě A;
- s ohledem na možnost propojení historického jádra města s přírodě blízkým prostředím řeky Svratky atraktivním pásem zeleně po odstranění železniční infrastruktury ve variantě A;
- s ohledem na soustředění železniční infrastruktury do koridoru, ve kterém lze eliminovat negativní vlivy způsobené provozem železniční dopravy (zejména hluk a vibrace) ve variantě A;
- s ohledem na nejmenší dopady realizace přestavby ŽUB na běžný provoz ke stavbě přilehlého území a nejmenším dopadům do vlastního železničního provozu ve variantě A;
- s ohledem na územně stabilizované, prověřené a investičně výrazně méně nákladné řešení zapojení (včetně dopadů realizace na město) budoucí vysokorychlostní trati od Prahy ve variantě A;
- s ohledem na vytvoření komfortního, uživatelsky přívětivého terminálu železniční dopravy (včetně řešení napojení na vysokorychlostní tratě) s vazbami na ostatní druhy dopravy ve variantě A,

Realizaci přestavby železničního uzlu ve variantě A - Řeka.

Hlasování: 6 pro, 3 proti, 1 se zdržel hlasování  
Usnesení bylo přijato.

Švachula	Oulehla	Bradáč	Řiha	Zechmeister	Hušek	Stankovič	Stuchlík	Cenek	Chvátal	Weinberger
pro	pro	pro	pro	nepřítomen	pro	proti	proti	proti	pro	zdržel se

26. Komise výstavby, územního rozvoje a strategického plánování dne 16.01.2018 projednala bod s názvem: **Přestavba železničního uzlu Brno** s tímto výsledkem:

Usnesení: 07/26/2018

Komise výstavby, územního rozvoje a strategického plánování doporučuje RMČ Brno-střed souhlasit s přestavbou železničního uzlu Brno:

- s ohledem na dopravně výrazně lepší parametry (cestovní doby) ve variantě B;
- s ohledem na menší dopady realizace na město a větší přínosy (zásadní úspora času) budoucí vysokorychlostní trati od Prahy ve variantě B;
- s ohledem na nejlepší využití potenciálu nádraží v centru města pro rozvoj historického jádra i Jižního centra ve variantě B;
- s ohledem na nižší investiční i provozní náklady v budoucnu vynakládané městem ve variantě B;
- s ohledem na výbornou pěší dostupnost z centra města ve variantě B;
- s ohledem na vytvoření komfortního, uživatelsky přívětivého terminálu železniční dopravy (včetně řešení napojení na vysokorychlostní tratě) s vazbami na ostatní druhy dopravy ve variantě B a

doporučuje RMČ BS požadovat:

- urychlení přípravy a realizace SJKD pro předpoklad nezbytného doplnění železničního kolejového systému o kapacitní propojení severu a jihu města Brna v segmentu VHD, resp. IDS JMK s cílem dosažení zvýšení podílu železniční dopravy na dopravní dostupnosti a obslužnosti města Brna (SJKD);
- odstranění Nové městské třídy z územního plánu města Brna.

Hlasování: 3 pro, 5 proti, 3 se zdrželi hlasování

Usnesení nebylo přijato.

Chváta	Kořínek	Bořecký	Doležel	Jílek	Kubějová	Machů	Mencl	Oplatek	Ručka	Říha	Schwab	Stuchlík
zdržel se	nepřítome n	proti	omluven	proti	zdržela se	proti	zdržel se	pro	pro	proti	proti	pro

Usnesení: 08/26/2018

Komise výstavby, územního rozvoje a strategického plánování doporučuje RMČ Brno-střed souhlasit s přestavbou železničního uzlu Brno:

- s ohledem na soulad s platným Územním plánem města Brna ve variantě A;
- s ohledem na pokročilou projektovou přípravu varianty A;
- s ohledem na dřívější zahájení realizace varianty A;
- s ohledem na nejvyšší dosažitelné uvolnění ploch stávající železniční infrastruktury ve variantě A;
- a zároveň s ohledem na odstranění bariér v území, které představuje lineární vedení tratí zvláště v k. ú. Město Brno a Staré Brno, odstavné plochy a mimoúrovňová křížení dráhy v k. ú. Štýřice, kterého může být dosaženo pouze ve variantě A;
- s ohledem na nejvyšší potenciál propojení okolních území s nově rozvíjenou městskou čtvrtí v k. ú. Trnitá a Štýřice ve variantě A;
- s ohledem na možnost propojení historického jádra města s přírodě blízkým prostředím řeky Svatky atraktivním pásem zeleně po odstranění železniční infrastruktury ve variantě A;
- s ohledem na soustředění železniční infrastruktury do koridoru, ve kterém lze eliminovat negativní vlivy způsobené provozem železniční

dopravy (zejména hluk a vibrace) ve variantě A;  
 - s ohledem na nejmenší dopady realizace přestavby ŽUB na běžný provoz ke stavbě přilehlého území a nejmenším dopadům do vlastního železničního provozu ve variantě A;  
 - s ohledem na územně stabilizované, prověřené a investičně výrazně méně nákladné řešení zapojení (včetně dopadů realizace na město) budoucí vysokorychlostní trati od Prahy ve variantě A;  
 - s ohledem na vytvoření komfortního, uživatelsky přívětivého terminálu železniční dopravy (včetně řešení napojení na vysokorychlostní tratě) s vazbami na ostatní druhy dopravy ve variantě A a

doporučuje RMČ BS požadovat:

- urychlení přípravy a realizace SJKD pro předpoklad nezbytného doplnění železničního kolejového systému o kapacitní propojení severu a jihu města Brna v segmentu VHD, resp. IDS JMK s cílem dosažení zvýšení podílu železniční dopravy na dopravní dostupnosti a obslužnosti města Brna (SJKD)

Hlasování: 8 pro, 3 proti, 0 se zdrželo hlasování  
 Usnesení bylo přijato.

Chvátal	Kořínek	Bořecký	Doležel	Jílek	Kubějová	Machů	Mencl	Oplatek	Ručka	Říha	Schwab	Stuchlík
pro	nepřítomen	pro	omluven	pro	pro	pro	pro	proti	proti	pro	pro	proti

#### **Důvodová zpráva:**

Přestavba železničního uzlu Brno (dále ŽUB) je komplexním projektem rozvoje dopravní infrastruktury i území města Brna. Statutárněmu městu Brnu byla předložena Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (dále také jen studie proveditelnosti), jejímž hlavním cílem „je poskytnout odborným a politickým útvarům státní správy a samosprávy a rovněž veřejnosti ucelené informace o možnostech řešení modernizace, či přestavby železniční infrastruktury na území města Brna. Studie proveditelnosti v tomto ohledu poskytuje komplexní informace o stávajících problémech, o potenciálu a očekávaných společností, o možnostech řešení projektu a o podrobných návrzích řešení projektu. Návrhy řešení projektu jsou posouzeny z hlediska plnění cílů a očekávání společnosti, z hlediska výpočtu a porovnání nákladů a přínosů, které budou jednotlivá řešení představovat pro společnost, a z hlediska rizik, která mohou nastat v průběhu přípravy, realizace a provozu, a která mohou zásadně negativně ovlivnit funkčnost a úspěšnost projektu.“

Přestavba ŽUB se dotýká zájmů všech úrovní struktury územního členění. Z pohledu EU je ŽUB součástí hlavní sítě evropského významu (TEN-T), Brnem prochází dva koridory hlavní sítě TEN-T. Z pohledu ČR jsou do ŽUB zaústěny celostátní dráhy a Brnem prochází I. tranzitní železniční koridor. Z pohledu Jihomoravského kraje a města Brna tvoří železniční tratě procházející Brnem páteř integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje.

**Železniční infrastruktura a její uspořádání výrazně ovlivňuje MČ Brno střed, konkrétně se dotýká katastrálních území Město Brno, Staré Brno, Zábřovice, Trnitá a Štýřice.**

Ve studii proveditelnosti byly posouzeny dvě koncepční varianty řešení přestavby železničního uzlu: varianta A - Řeka (s nádražím u řeky) a varianta B - Petrov (s nádražím pod Petrovem). Ve studii proveditelnosti byla vyhodnocena i varianta bez projektu, tedy udržování provozuschopného stavu v dnešní podobě.

**Varianta bez projektu** představuje scénář, kdy nebude realizována přestavba uzlu Brno. Kolejové schéma zůstává stávající s výjimkou demontáže postradatelných kolejí a úprav vyvolaných touto demontáží. Parametry železniční infrastruktury tak zůstanou stávající jak z hlediska řešení zapojení železničních tratí, tak i z hlediska řešení železničních stanic a zastávek.

**Varianta A - Řeka** je definována polohou nového osobního nádraží v místě stávající železniční stanice Brno dolní nádraží podél ulice Rosické. Obě stopy průjezdu I. tranzitního železničního koridoru - osobní i nákladní - jsou sjednoceny do jedné. Trať přes stávající 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 kolejišť a zařízení pro opravy a údržbu kolejových vozidel. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá z jihovýchodu podél stávající trati od Střelic. V průběhu zpracování studie proveditelnosti byly navrženy čtyři možnosti řešení varianty A:A, Aa, Ab a Ac.

**Varianta B - Petrov** uvažuje protah I. tranzitního železničního koridoru pro osobní dopravu ve stávajícím trasování s hlavním nádražím přibližně ve stávající lokalitě. Průtah pro nákladní dopravu je uvažován ve stávajícím trasování se zrušením Dolního nádraží. Zaústění tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou je do hlavního nádraží řešené od jihu, trasování těchto tratí v uzlu je odlišné dle konkrétních podvariant skupiny B. Variantní je i řešení hlavního nádraží. V rámci technického návrhu jsou také definovány plochy pro výstavbu odstavných kolejišť a zařízení pro opravy a údržbu kolejových vozidel. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá od západu soustavou tunelů pod centrem města, navržena je stavební příprava pro budoucí podzemní stanici v oblasti Malé Ameriky. Z podzemní stanice jsou vedeny železniční tratě zapojující se do tratí Brno-Přerov a Brno-Vranovice. V průběhu zpracování studie proveditelnosti byly postupně navrženy dvě možnosti řešení hlavního nádraží a šest možností řešení zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou: varianty B1, B1a, B1b, B1c, B1d a B1f. Možnosti řešení hlavního nádraží jsou odlišeny podle hodnoty použitého minimálního poloměru oblouků nástupišť: B 300 a B 500.

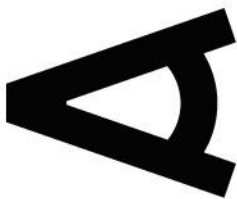
Detailní popis projektových variant a podvariant je obsažen ve studii proveditelnosti. Hlavní nádraží v obou projektových variantách přestavby ŽUB se nachází na území MČ Brno-střed.

Ve studii proveditelnosti byl analyzován současný stav a byl vyhodnocen jako jednoznačně nevyhovující a odporující dalšímu rozvoji dopravy. Ve studii proveditelnosti byly projektové varianty

vyhodnoceny a bylo posouzeno dosažení stanovených cílů. Studie proveditelnosti konstatuje, že „navržené projektové varianty plní většinu stanovených cílů a požadavků společnosti na funkční systém železniční dopravy s dobrou úrovní ekonomické efektivity a přijatelnou rizikovostí. Je proto nežádoucí ponechání stávajícího stavu a rezignace na přestavbu železničního uzlu Brno.“

Rada MČ BS konstatuje, že se s tímto vyjádřením ztotožňuje; ponechání současného stavu a s rezignací na přestavbu ŽUB považuje za nepřijatelné. RMČ BS požaduje bezodkladnou přípravu a realizaci komplexní přestavby ŽUB.





Kancelář  
architekta  
města Brna

**V BRNĚ, 9. 1. 2018**

## **Městský architekt doporučuje nádraží u řeky**

**Kam přesunout brněnské nádraží? Městský architekt a jeho tým mají jasno, doporučují variantu u řeky. Tato varianta je podle nich výhodnější pro Brno. Lze ji postavit rychleji, levněji, bez letitých výluk a stavenišť přímo v centru. Zároveň se uvolní bariéra kolejí, která desítky let brání rozvoji jižní části města. Své odborné stanovisko představila Kancelář architekta města v úterý 9. ledna a bude sloužit jako jeden z podkladů pro rozhodování brněnských zastupitelů o poloze nádraží.**

*„Nádraží na stávajícím místě je už dvacet let na hranici kapacity, nestačí pro vlaky ani cestující, jeho plocha není nafukovací. Jestli chceme, aby se Brno rozvíjelo, aby nestagnovalo, tak musíme postavit nové nádraží u řeky. Postavíme ho o deset let dříve, levněji a s nejmenšími dopady na život města během stavby,“ říká městský architekt Michal Sedláček.*

Stanovisko Kanceláře architekta města vychází z analýzy Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, kterou v říjnu 2017 zveřejnila Správa železniční dopravní cesty. Studie vyhodnocuje základní varianty „Řeka“ (A) a „Petrov“ (B), postavit nové nádraží lze podle ní v obou polohách. Podle týmu městského architekta je ale varianta Řeka výrazně výhodnější z hlediska proveditelnosti, dopravy a financí.

*„Stavba nádraží u řeky může začít už v roce 2020 a je v souladu s platným Územním plánem města Brna. Začátek stavby pod Petrovem odhaduje studie proveditelnosti na rok 2026, to ale není jisté. Petrov totiž vyžaduje vypracování nového územního plánu, vydání územního rozhodnutí a dalších povolení, to je proces nejméně na dalších deset až patnáct let,“ vysvětluje Sedláček.*

Varianta Řeka počítá se stavbou nového nadzemního nádraží v poloze stávající stanice Dolní nádraží, podél ulice Rosické. Osobní a nákladní tratě se tady sjednotí do jednoho koridoru, zároveň se tak uvolní rozsáhlé plochy po kolejích v centru města. *„Po téměř sto letech zmizí bariéra, která brzdila rozvoj jižní části města, také tím získáme o 38 hektarů nové plochy navíc. Vyrostě tady moderní atraktivní městská čtvrť hned vedle historického centra a řeky Svratky, kde budou nové byty a pracovní příležitosti pro lidi, vzniknou tu promenády a parky, z tohoto hlediska nerozhodujeme jen o nádraží, ale o budoucnosti celého Brna,“* zdůrazňuje hlavní architekt.

Podle studie proveditelnosti vyjde stavba Řeky na 43 miliard korun, Petrova na 56 miliard korun. Výše uvedené částky nezapočítávají náklady na zavedení tratí pro rychlé vlaky. Jejich napojení ve variantě Petrova znamená vybudovat soustavu tunelů pod centrem města, to je podle Studie proveditelnosti dvakrát dražší než u Řeky. Rozdíl je přes 25 miliard korun.

Docentka Jana Korytářová, vedoucí Ústavu stavební ekonomiky a řízení z Fakulty stavební VUT dále upozorňuje: „*Studie proveditelnosti posuzovala pouze investice do městské infrastruktury, které mají přímou návaznost na přestavbu železničního uzlu Brno. Studie nezohlednila vliv rozvoje území Jižního centra na ekonomiku celého města. Ve variantě Řeka bude v Jižním centru dvojnásobný počet bytů, více parků a méně železničních tratí. Podle naší analýzy ekonomické přínosy pro město u Řeky značně převýší přínosy Petrova.*”

Častým argumentem proti nádraží u řeky je, že pro lidi bude dál. „*Někomu nádraží u řeky cestovní dobu zkrátí, někomu prodlouží. Vypočítali jsme, že na každého Brňana se cesty po Brně prodlouží v průměru o jednu minutu týdně,*” říká dopravní specialista Kanceláře architekta města Martin Všeťka.

Nové nádraží u řeky podle něj naopak zrychlí cestování veřejnou hromadnou dopravou. „*Úspora cestovní doby je ve variantě Petrov o 20 % větší, ovšem varianta Řeka může být v provozu o 10 let dříve a způsobí méně výluk – tento náskok dožene varianta Petrov nejdříve po roce 2085,*” doplňuje Všeťka.

Městský architekt plánuje seznámit se svým stanoviskem brněnskou veřejnost. V únoru a březnu uspořádá celkem osm diskuzních setkání pro obyvatele městských částí.

### **Varianta Řeka**

Počítá s novým nadzemním nádražím v poloze stávající stanice Dolní nádraží, podél ulice Rosické. Osobní, vysokorychlostní a nákladní tratě jsou sjednoceny do jednoho železničního koridoru. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá z jihovýchodu podél dálnice D1. Stávající hlavní nádraží a trať přes něj je zrušena. Zaústění modernizované trati Brno – Přerov je do stanice Brno-Slatina řešeno pomocí novostavby dvoukolejně trati podél letiště Brno-Tuřany s případnou zastávkou k obsluze letiště. Varianta Řeka má ve Studii proveditelnosti 4 podvarianty, které se liší jednak zapojením tratě od Chrlic a jednak uspořádáním výjezdu směr Střelice a Břeclav.

### **Varianta Petrov**

Počítá s modernizací současného hlavního nádraží a jeho rozšířením do oblasti Nových Sadů a tzv. Malé Ameriky. Osobní tratě jsou zachovány ve stávající trase. Nové nádraží pro vysokorychlostní vlaky je podzemní v oblasti Malé Ameriky. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá od západu soustavou tunelů pod historickým centrem města, Kraví horou, oborou Holedná a Podkomorskými lesy. Nákladní vlaky využívají stávající průtah přes dolní nádraží. Varianta Petrov má ve Studii proveditelnosti 6 podvariant lišících se zaústěním tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou – od letiště do Komárova buď přímo, nebo stávající trasou, nebo kombinací obou. Samotné hlavní nádraží má dále 2 podvarianty s různou křivostí kolejí.

### **Kontakt pro média:**

Jana Běhalová, 725 428 893, [behalova.jana@kambrno.cz](mailto:behalova.jana@kambrno.cz)

Odkaz studie proveditelnosti:

<http://www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/studie-proveditel.zub.html>