

Datum: 30. října 2017

## Studie proveditelnosti brněnského železničního uzlu hodnotí všechny navržené varianty jako přínosné

**Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) dnes představila výsledky Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno (ŽUB), která mimo jiné řeší i polohu nového hlavního nádraží jako stěžejní části přestavby celého uzlu. Každá navržená varianta ŽUB dosahuje různé přínosnosti, přesto jakékoliv z navržených řešení projektu je prokazatelně prospěšné. Přínosy pocítí zejména cestující, a to zkrácením cestovních dob, zvýšením nabídky železničních spojů a výrazným zvýšením komfortu cestování.**

Železniční uzel Brno je velmi významnou částí železniční sítě České republiky a z hlediska zatížení železniční dopravou představuje jednu z nevíce vytížených částí infrastruktury na síti SŽDC. Propojují se v něm trati evropského významu a další celostátní dráhy. Poslední významné úpravy uspořádání, technických parametrů a kapacity se realizovaly v 70. letech minulého století. Od té doby se však požadavky kladené na železniční dopravu na území města Brna a v jeho okolí výrazně změnily. Aktuální stav železniční infrastruktury naprosto neodpovídá současným požadavkům, nevyhovuje moderním standardům železniční infrastruktury a je zároveň překážkou rozvoje některých částí města Brna. Tyto skutečnosti jsou v posledních desetiletích hlavním důvodem úvah o přestavbě či modernizaci brněnského železničního uzlu.

Řešení ŽUB souvisí s řadou dopravních i dalších celospolečenských oblastí. Studie proveditelnosti je proto pojata komplexně nejen pro železniční dopravu, ale postihuje také dopady na změny koncepce městské hromadné dopravy v Brně a veřejné hromadné dopravy v celém Jihomoravském kraji a také dopady do související dopravní infrastruktury.

*„Hlavním cílem zpracování Studie proveditelnosti ŽUB bylo poskytnout odborný podklad, ze kterého Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Jihomoravským krajem, statutárním městem Brnem a SŽDC bude moci rozhodnout o konkrétní cílové podobě řešení ŽUB a o dalším postupu projektové přípravy, jenž povede k jeho úspěšné realizaci,“* sdělil náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

*„Návrhy řešení přestavby ŽUB byly v této studii zpracovány vždy pro dvě možnosti, a to pro řešení dosud připravované podle usnesení vlády ČR a pro řešení navrhané občanskou koalicí Nádraží v centru. Pro první jmenované řešení se vžil název varianta A – Řeka, pro druhé jmenované řešení varianta B – Petrov,“* vysvětluje generální ředitel SŽDC Pavel Surý. Jak dodává, na základě vznesených podnětů k řešením

obou jmenovaných variant a dalších doporučení se přistoupilo k návrhu alternativních možností přestavby ŽUB. Tato nová řešení přestavby vždy vycházela ze základního principu jedné či druhé základní varianty.

#### Řešení podle variant

Řešení varianty A – Řeka spočívá v realizaci společného průtahu 1. tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu. Hlavní nádraží se realizuje ve zcela nové poloze v oblasti stávajícího dolního nádraží. Železniční tratě od Přerova a Veselí nad Moravou jsou zapojeny do uzlu zkapacitněním stávajícího traťového úseku přes Slatinu a Černovice, který je zaústěn následně do severního zhlaví nového hlavního nádraží. Návrh je zpracován ve čtyřech alternativách, které tvoří kombinaci uspořádání vedení tratí od Břeclavi a Třebíče a kombinaci zapojení trati od Chrlic do hlavního nádraží (úrovňově do severního zhlaví vs. samostatným tunelem s podzemní stanicí kolmo k nástupištím hlavního nádraží).

Řešení podle varianty B – Petrov spočívá v realizaci odděleného průtahu 1. tranzitního železničního koridoru pro osobní i nákladní dopravu podle stávajícího uspořádání. Hlavní nádraží se realizuje přibližně ve stávající lokalitě. Železniční tratě od Přerova a Veselí nad Moravou jsou zapojeny do uzlu v několika možnostech kombinujících zkapacitnění stávajících tratí a výstavbu nových tratí, avšak vždy do jižního zhlaví hlavního nádraží.

Každá varianta bude přínosná

Výše uvedené návrhy řešení projektu byly posouzeny z hlediska dosahovaných přínosů, vynaložených nákladů a potenciálních rizik. *„Každá navržená možnost řešení ŽUB dosahuje různé přínosnosti, ale obecně jakékoliv z navržených řešení projektu prokazatelně přinese významný prospěch společnosti. Přínosy pocítí zejména cestující, a to zkrácením cestovních dob, zvýšením nabídky železničních spojů a výrazným zvýšením komfortu i bezpečnosti jejich pohybu v dopravních terminálech a při nástupu a výstupu zvlakových souprav,“* popisuje náměstek generálního ředitele SŽDC pro modernizaci dráhy Mojmír Nejezchleb. Podle něj se díky realizaci nových železničních zastávek a vhodných přestupních vazeb mezi systémy železniční a městské hromadné dopravy zároveňlepší dopravní obslužnost města Brna.

Značnou část výdajů na realizaci jednotlivých řešení ŽUB představují investiční náklady železniční infrastruktury, menší část pak investiční náklady městské dopravní infrastruktury a náklady na zajištění jejich provozuschopnosti. Z hlediska projektové přípravy jsou zahrnuty náklady na zpracování projektových dokumentací, na inženýrsko-investorskou činnost a na majetkoprávní vypořádání. Z hlediska realizace se jedná o náklady na výstavbu jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů, včetně rezervy. Stavební náklady konkrétních jednotlivých variant se pohybují

přibližně v rozmezí 30 až 40 miliard korun. Celkové investiční náklady se pak pohybují mezi 41 a 56 miliardami korun.

#### Celkové investiční náklady včetně rezervy bez DPH, v mld. Kč

	A	Aa	Ab	Ac	B1	B1a	B1b	B1c	B1d	B1f (300)	B1f (500)
železniční infrastruktura	39,8	41,9	40,8	43,1	52,3	55,8	47,1	48,3	50,9	41,2	42,8
městská infrastruktura	2,3	2,3	2,3	2,3	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7
<b>Celkem</b>	<b>42,1</b>	<b>44,1</b>	<b>43,1</b>	<b>45,4</b>	<b>53,0</b>	<b>56,5</b>	<b>47,8</b>	<b>49,0</b>	<b>51,6</b>	<b>41,9</b>	<b>43,6</b>

Poměr přínosů a nákladů jednotlivých variant je vždy různý, jelikož ne vždy jsou vyšší náklady kompenzovány adekvátně vyššími přínosy. „Poměr přínosů vůči nákladům se pro jednotlivé varianty pohybuje v hodnotách 1,1 až 1,4. V každé variantě jsou tedy dosahované přínosy kompenzovány nutně vynaloženými náklady na zajištění realizace a provozu projektu a celkově je tak jakékoliv navrhované řešení přestavby ŽUB pro společnost prospěšné,“ hodnotí výsledky studie náměstek ministra dopravy Tomáš Čoček.

Studii proveditelnosti ŽUB zpracovávalo sdružení společností SUDOP BRNO, MORAVIA CONSULT A AF-CITYPLAN na základě smlouvy uzavřené 20. května 2015. Přibližně jedenáctiměsíční posun konečného plnění na 10. října 2017 byl způsoben dodatečnými požadavky na zpracování více variant řešení, na vypracování oponentního posudku k výpočtům investičních nákladů a v neposlední řadě také na zpracování optimalizace jízdních řádů navazujících autobusových linek na železniční spoje na území Jihomoravského kraje, které sloužily pro zpřesnění výpočtů dosahovaných úspor času cestujících. Všechny odůvodněné požadavky představovaly zvýšení pracnosti zhotovení studie proveditelnosti, což vedlo k navýšení původní ceny za zhotovení studie 17,5 milionu korun na konečnou částku přibližně 22,7 milionu.

**Kateřina Šubová**  
**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**  
**T: 724 240 718**  
**E: subova@szdc.cz**  
**www.szdc.cz**