

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Odbor dopravy
Ing. Michal Franek
zde

V Brně 05.04.2012
interní sdělení
k č. j. JMK 18137/2012
Vyřizuje: Ing. Svobodová/kl. 1330

Vyjádření k přestavbě železničního uzlu Brno s modernizací železniční stanice Brno hlavní nádraží ve stávající poloze

Na základě interního sdělení Odboru kancelář hejtmána ze dne 23.03.2012 Vám předáváme vyjádření našeho odboru k předaným materiálům přestavby železničního uzlu Brno s modernizací železniční stanice Brno hlavní nádraží ve stávající poloze (varianty občanské koalice Nádraží v centru).

Z hlediska širších územních vazeb k předloženým materiálům sdělujeme:

Odbor územního plánování a stavebního řádu KrÚ JMK jako orgán územního plánování Jihomoravského kraje sleduje v územně plánovací dokumentaci a územně plánovacích podkladech záměry nadmístního významu na území Jihomoravského kraje. Územně plánovací dokumentace tj. Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále jen ZÚR JMK) byly vydány Zastupitelstvem Jihomoravského kraje na 25. zasedání konaném dne 22.09.2011.

Navrhovaná přestavba železničního uzlu Brno (dále jen ŽUB) splňuje kritérium nadmístního významu, a proto je v ZÚR JMK pro přestavbu na území města Brna vymezen koridor o šířce 150 m. V úkolech pro územní plánování je pak v ZÚR JMK uveden požadavek na zpřesnění ploch a koridorů souvisejících s touto přestavbou na území města Brna v územním plánu města, vzhledem k tomu, že lokalizace jeho jednotlivých staveb, tedy i poloha osobního nádraží spočívá v samosprávné kompetenci města.

V souvislosti s přestavbou ŽUB je v ZÚR JMK dále vymezena územní rezerva pro koridor vysokorychlostních tratí (dále jen VRT) ve směru Praha – Brno – Břeclav – hranice ČR/Rakousko (Viedeň), Brno – Vyškov – hranice kraje (- Přerov - Ostrava) a Břeclav – hranice ČR/Slovensko (- Bratislava).

K předložené studii „Modernizace železničního uzlu Brno, 1. etapa – modernizace průjezdu 1. TŽK uzlem“ uvádíme, že tato studie navazuje na základní koncepci varianty modernizace ŽUB, publikované ve studii „Koncepce přestavby železničního uzlu Brno, varianta B s nádražím v poloze podél ulice Nádražní, technický popis varianty“ z roku 2007 a z hlediska záměrů nadmístního významu koncepci předmětné varianty zásadně nemění.

Varianta B přestavby ŽUB obsahuje záměry celorepublikového významu, a to řešení VRT ve směru od západu do Brna a od Brna směrem na Ostravu, které není v souladu s celorepublikovým řešením a dohodami s Ministerstvem dopravy a tedy ani s řešením ve vydaných ZÚR JMK.

K této variantě ŽUB máme i nadále z hlediska územně plánovacího následující připomínky:

- Není nám známo, že by nová trasa VRT, která směřuje do města Brna od západu v oblasti cca městské části Brno - Kohoutovice a pak se stáčí k jihu zastavěným územím centrální části města

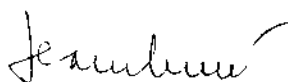
tunelem do historického jádra a k osobnímu nádraží, byla prověřována v celorepublikových materiálech Ministerstva dopravy. V ZÚR JMK je napojení VRT směrem od Prahy řešeno v jižní variantě k městu Brnu.

- Navrhovaná nová trasa pro přeložku tratě Brno – Ponětovice a VRT směr Ostrava není rovněž řešena v souladu s celorepublikovým řešením a dohodami s Ministerstvem dopravy. V ZÚR JMK je napojení VRT směrem na Ostravu řešeno v koridoru nové přerovské tratě.
- Návrh nové železniční tratě jižně od města Modřice „přeložka nákladového průtahu mimo jižní centrum a přeložka tratě Brno – Sokolnice“ je zcela novým záměrem, který dosud nebyl detailně prověřen a není ani zpracován do žádné územně plánovací dokumentace.

I když RNDr. Miroslav Patrik poukazuje k předávanému materiálu na výhody přestavby ŽUB s modernizací železniční stanice Brno hlavní nádraží ve stávající poloze, OÚPSŘ konstatuje, že předložené řešení není v souladu s koncepcí železniční dopravy zakotvenou v ZÚR JMK.

Dodáváme, že OÚPSŘ není kompetentní vyjadřovat se k technickému řešení, finančním a provozním nákladům variant.

S pozdravem



Ing. arch. Eva Hamrlová
vedoucí odboru