

**Věcně shodná připomínka k 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje  
a zmocnění zástupce veřejnosti  
(železniční doprava)**

Krajský úřad Jihomoravského kraje  
Odbor územního plánování a stavebního řádu  
Žerotínovo nám. 3/5  
601 82 Brno

**Věcně shodná připomínka k 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje  
a zmocnění zástupce veřejnosti**

**a. Věcně shodné připomínky**

My, níže uvedení a podepsaní občané Jihomoravského kraje uplatňujeme v souladu s § 23 odst. 2 zákona č. 183/2006 Sb., zákon o územním plánování a stavebním řádu (dále jen „stavební zákon“), tyto připomínky k 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje (ZUR JMK):

(1) Požadujeme multikriteriální posouzení variant modernizace Železničního uzlu Brno (ŽUB), s hlavním nádražím v odsunuté poloze a dle návrhu občanské koalice Nádraží v centru (OK NVC), dle podkladů použitých pro multikriteriální analýzu zpracovanou pro Statutární město Brno (SMB) v roce 2007 Fakultou dopravy Českého vysokého učení technického (FD ČVUT) Praha a CityPlan spol. s r. o.

(2) Požadujeme, aby v ZUR JMK byly zachovány plochy pro železniční dopravu v úseku Horní Heršpice – odb. Židenice, přes současné hlavní nádraží, v současnosti používané pro železniční dopravu.

(3) Požadujeme, aby v ZUR JMK byly jako plochy pro železniční dopravu vyznačeny plochy potřebné pro modernizaci ŽUB podle návrhu OK NVC s nádražím v centrální poloze.

(4) Požadujeme, aby byla v návaznosti na první dva body sledována i tzv. „střední“ varianta zapojení VRT od Prahy, viz zmíněný návrh řešení modernizace ŽUB dle OK NVC.

(5) Požadujeme, aby byla detailně prověřena kapacita tramvajové sítě v případě realizace ŽUB s hlavním nádražím v odsunuté poloze, zejména co se týče propustnosti křižovatek na Nových Sadech a pod viaduktem na Křenové.

(6) Požadujeme v návaznosti na předchozí bod prověření, zda je systém MHD životaschopný i bez vybudování vlakového severojižního kolejového diametru (SJKD), tj. zda je i bez SJKD schopen kapacitně pojmout plánovaný počet cestujících (zejména ve špičce).

(7) Požadujeme sledovat vlakový SJKD variantně – s prověřením možností napojení na břeclavskou a jihlavskou trať a v obou základních variantách přestavby ŽUB – v odsunuté poloze a poloze centrální.

(8) Požadujeme prověřit propustnost ŽUB s hlavním nádražím v odsunuté poloze, zejména co se týče úrovnových křížení a protisměrných jízd a z hlediska připravenosti na předpokládaný nápor dopravy z VRT. Požadujeme prověření, zda je takto koncipovaný uzel schopen pojmout v budoucnu reálné navýšení osobní vlakové dopravy, vysokorychlostní dopravy a nákladní dopravy, tj. nejen zda je schopen kapacitně unést současný stav železniční dopravy, ale s výhledem min. na 50 let.

**Odůvodnění:**

V současné době není vůbec jasné, kdy a jakým způsobem bude řešena modernizace ŽUB. Stavba nemá platné územní rozhodnutí, i kdyby měla, tak na ni nejsou do roku 2014 alokovány dle schváleného státního rozpočtu a Harmonogramu výstavby dopravní infrastruktury (HVDI) žádné peníze, v současnosti řešená dopravní superkoncepce posouvá začátek realizace za rok 2020, do 3. finančního období Operačního programu doprava

**Věcně shodná připomínka k 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje  
a zmocnění zástupce veřejnosti  
(železniční doprava)**

OPD (samozřejmě bez jakékoliv záruky získání dotace).

Z hlediska extrémní finanční nákladnosti (spolu s SJKD cca 50 mld), z hlediska trvalého nesouhlasu 2/3 obyvatel města Brna (viz referendum v roce 2004 a všechny následné průzkumy veř. mínění, které byly dělány i mezi dojíždějícími, poslední před volbami 2010) či vzhledem k protestům značné části odborné veřejnosti nelze při objektivním posouzení s relevantní jistotou tvrdit, že projekt odsunu nádraží se někdy uskuteční.

Pro občany Jihomoravského kraje, kteří dojíždí každý den do práce, na úřady, atp., znamená odsun nádraží každodenní prodloužení cesty. Pro dojíždějící se ročně jedná o miliony odsunem nádraží ztracených osobohodin. Odsun nádraží dopadne na mimobrněnské dojíždějící víc než na průměrného obyvatele Brna, který železniční dopravu nevyužívá každý den. Jihomoravský kraj však musí řešit potřeby všech svých občanů a nadregionální dopravní záměry jsou proto logicky v jeho gesci. Odsun nádraží jde proti zájmům obyvatel jihomoravského kraje a pakliže existuje možnost rekonstruovat nádraží v současné poloze, Jihomoravský kraj by měl učinit vše možné proto, aby se tak stalo. Proto pokládáme za nutné učinit veškeré možná opatření vedoucí k zachování současné polohy uzlu.

**b. Zmocnění zástupce**

V souladu s ustanovením § 23 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), níže uvedené a podepsané osoby, které uplatňují věcně shodnou připomínku ke návrhu ZUR, prohlašují, že zmocňují Ing. Jana Toufara, bytem Brno, Liliová 6, narozen 30 dubna 1962, aby je zastupoval jako zástupce veřejnosti při pořizování Zásad územního rozvoje a podal námítku na základě věcně shodné připomínky a aby tato byla projednána podle stavebního zákona.

**c. Přijetí zmocnění:**

Toto zmocnění přijímám.

.....  
Ing. Jan Toufar, nar. 30. 4. 1962, bydliště Liliová 6, Brno

V Brně dne .....

**d. Seznam občanů Jihomoravského kraje**, kteří uplatňují tuto věcně shodnou připomínku k 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje:

	jméno	příjmení	trvalé bydliště podatele	podpis
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				

**Věcně shodná připomínka k 2. Návrhu Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje  
a zmocnění zástupce veřejnosti  
(železniční doprava)**

	jméno	příjmení	trvalé bydliště podatele	podpis
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				
21				
22				
23				
24				
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				

Tyto připomínky vychází zejména:

- z multikriteriální analýzy, kterou pro Statutární město Brno vypracovala v roce 2007 FD ČVUT a CityPlan spol. s r. o.

Dále pak:

- ze studie Posouzení časové dostupnosti ve variantách přestavby ŽUB, Říha, Košťál, 2007,
- z prezentace ing. Veselého, předsedy komise dopravy Rady města Brna, „Příspěvek ke zlepšení projektu Modernizace železnice v Brně“, 2007
- Expertní posudek Investiční akce (stavby) „Železniční uzel Brno – 1. část osobního nádraží“ a „Železniční uzel Brno – modernizace průjezdu“, CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, v.v.i., 2007
- z návrhu Dr. Ing. Nedvěda ze soutěže SČSI z roku 1990

Tyto studie jsou přílohou této věcně shodné připomínky.