

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

MAGISTRÁT MĚSTA BRNA Odbor územního plánování a rozvoje	
Došlo:	2-08-2007
Číslo jednací:	43400
Příloha:	

Statutární město Brno
Magistrát města Brna
Odbor územního plánování a rozvoje
Ing. Dana Wendscheová, Ph.D.
Vedoucí odboru

Kounicova 26
601 67 Brno

Váš dopis značky/ze dne
OÚPR/V-336/07/Mach

Naše značka
840/Ř/07

Vyřizuje/linka

V Brně, dne
02.08.2007

VĚC: Analýza variant přestavby železničního uzlu Brno

Na základě Vaší žádosti o prostudování a vyjádření se k obsahu „Analýzy variant přestavby železničního uzlu Brno“, zpracované sdružením firem City Plan, spol.s r.o. a Fakultou dopravní ČVUT, zasíláme naše stanovisko a současně vracíme zapůjčenou soupravu číslo 4.

V přílohách tohoto dopisu jsou dokumenty, které se týkají posouzení a doporučení týkající se uvedené analýzy.

Kromě toho doporučujeme :

- 1) přepracovat analýzu s objektivním hodnocením obou variant,
- 2) doložit přehlednou situaci pro každou variantu zvlášť,
- 3) vysvětlit tvrzení zpracovatele analýzy, že obě „varianty vykazují fatální chyby“, což bylo řečeno na pracovní poradě (kontrolním výboru) dne 13.7.2007 v Brně

Přílohy :

1. Doporučení k analýze variant přestavby ŽUB, zpracované firmou City Plan Praha, spol.s r.o. v 07/2007
2. Posouzení analýzy rizik
3. Posouzení návrhu technického řešení přestavby železničního uzlu Brno ve variantě B (přisunutá poloha osobního nádraží)

SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 BRNO
4


Ing. František Mráz
ředitel

TEL.: 972625804
TEL./FAX: 541211310
E-MAIL: sudop@sudop-brno.cz
WEB: www.sudop-brno.cz

BANK. SPOJENÍ: KB BRNO – VENKOV
Č. Ú.: 631 08-641/0100
IČO: 44960417
DIČ: CZ44960417

Doporučení k analýze variant přestavby ŽUB, zpracované firmou City Plan Praha, spol.s r.o. v 07/2007

1) Opravit ekonomické hodnocení, protože výchozí údaje nejsou správné.

Odhad investičních nákladů varianty B je výrazně podhodnocen a je nutné přičíst náklady na :

a) výkupy pozemků odhad cca 1 mild.Kč

Poznámka : ve variantě A jsou náklady na výkupy pozemků součástí propočtů staveb

b) vícenáklady na výstavbu nového osobního nádraží s nákladnými provizorními stavebními konstrukcemi a protipovodňovými opatřeními podzemní části osobního nádraží odhad cca 5 mld.Kč

c) přičtení vlivu pozdější realizace (zpoždění min. 6 roků – asi 13% navíc) cca 3 mld.Kč

d) rezerva dle FIDIC musí být 10% ne 5% navýšení o cca 1 mld.Kč

to znamená, že se musí upravit celková výše investičních nákladů var.B na 32,9 Kč =
= 23,9 + 1 + 5 + 2 + 1

Kromě toho nelze předpokládat, že s přestavbou železničního uzlu Brno dle var.B může být modernizován průjezd pro nákladní vlaky v trase a niveletě dnešního nákladního průtahu. Nejen, že to není koncepční řešení, protože do budoucna tato varianta uvažuje s výstavbou nového nákladního průtahu, ale ponechá se dnešní nákladní průtah v prostoru Brna dolního nádraží na úrovni terénu a tím pod úroveň hladiny stoleté vody řeky Svratky. Dnešní mimoúrovňové křížení s „přerovkou“ a „vlárou“ podstatně zhoršuje možnost vedení trasy VMO. Realizace nákladního průtahu dle navržené koncepce představuje dle zpracovatelů ideové studie var.B potřebné investiční náklady ve výši cca 5 mld.Kč.

K tíži varianty B měly být započteny potřebné investiční náklady na městskou infrastrukturu, protože město má tento záměr schválen a připravuje realizaci silničních komunikací, tramvajových tratí a inženýrských sítí v prostoru rozšířené jižní části města (CIN = 3,07 mld.Kč).

Dále k tíži varianty B se musí přičíst investiční náklady na střety s městskými kolektory a stokou. Zpracovatel dostal k dispozici od města údaje o těchto objektech.

K tíži varianty B je nutné přičíst vyvolané přeložení autobusového nádraží, protože dnešní poloha na Zvonařce nevyhovuje dostupnou vzdáleností novému osobnímu nádraží.

Z hlediska dlouhodobého výhledu, zejména drážních staveb, vyžaduje řešení dle varianty B další investice. Je potřeba proto porovnat i cílové stavy obou variant z pohledu nároků na budoucí investice.

Pokud sám zpracovatel v rizikové analýze vyhodnocuje podstatně vyšší stupeň rizika v dodržení plánovaných investičních prostředků, a to u varianty B je dáno především nedostatečnou technickou zpracovaností a absencí jakéhokoliv projednání v území, pak by se tato disproporce měla vyčísřit a přičíst k tíži investičních nákladů var.B.

Varianta A má v hodnocení výše investičních nákladů připočteny náklady na vybudování „ponětovické“ spojky (železniční připojení letiště Brno Tuřany). Ta však není vyvolána potřebou přestavby železničního uzlu Brno a není proto ani v projektu přestavby sledována a navržena. Není proto objektivní, když zpracovatel ekonomického hodnocení tyto náklady připočítává k tíži varianty A, při tom tam nepatří. Proto by měl zpracovatel v ekonomické části odpočítat 2,2 mld.Kč z investičních nákladů var.A, tzn. celková výše investičních nákladů var. A je 23,9 mld. Kč.

Stejně tak zpracovatel nesprávně přičítá k tíži varianty A vyvolané investiční náklady města Brna ve výši 3.317.436 tis.Kč. Vyvolanou investicí je v případě varianty A vůči městu je dobudování městské infrastruktury a to je náplní šesté stavby projektu, která je svými investičními náklady zahrnuta do celkového propočtu souboru staveb. Pokud se jedná o dosud nespecifikované vyvolané investiční náklady, pak by měly být obdobně odhadnuty i u varianty B.

2) **Opravit kapitolu 7. Posouzení variant projektu ze zadavatelem vybraných variant následovně :**

7.1 Posouzení variant projektu z hlediska naplnění cílů záměru modernizace železničních koridorů na území ČR.

Poznámka : nové osobní nádraží je navrženo ve směrovém oblouku o poloměru 500 m (včetně nástupišť). To odporuje ustanovení odst.(2) § 13 vyhlášky č.177/1995 Sb. (min.600m). Proto doporučujeme přepsat text této kapitoly následovně :

Posuzované varianty **rozdílně** vyhovují svými parametry platným zákonům, vyhláškám a technickým normám. Z hlediska zásad modernizace železniční sítě ČR plně vyhovuje varianta A, zejména svým směrovým řešením a konstrukčním uspořádáním vlastní železniční stanice **nového osobního** nádraží. Ke kladům předloženého návrhu **nového osobního nádraží** ve variantě A patří i jeho umístění v přímé a odpovídající podoba technického řešení nástupišť. Negativem návrhu je koncepční chyba v severním zhlaví **nového osobního nádraží** a způsob křížení nákladní a osobní dopravy v Brně-Židenicích, neboť navržené uspořádání bude tvořit nové „úzké hrdlo“ celého uzlu. Toto negativum se dá napravit v dalším stupni projektové dokumentace. Zároveň varianta A umožňuje další modernizaci při nárůstu dopravy. Naopak výraznou výhodu zpracovatelé spatřují i v dostatečně vypracované dokumentaci a uděleném územním rozhodnutí.

Varianta B je v rozporu s ustanovením Vyhlášky č.177/1995 Sb.. Směrové uspořádání navrženého osobního nádraží není v souladu s platnými zásadami návrhu železničních stanic a uzlů i když jde o akceptovatelné řešení. Lze též očekávat problémy s dostatečnou kapacitou žst. Brno hl.n. při očekávaném nárůstu dopravy, vybudování VRT a nerealizování kolejového diametru. Dají se očekávat problémy se stávajícím zemním tělesem dráhy a s historickými objekty (viadukty).

Z pohledu železničního provozu, postupu výstavby a zásad modernizace železniční sítě zpracovatelé doporučují variantu A.

7.2 Posouzení variant projektu z hlediska funkčnosti systému železniční dopravy s moderním nádražím na území města Brna

Obě posuzované varianty představují moderně navržený a plně funkční železniční uzel. Vykazují však značné koncepční rozdíly. Ve variantě A je navrženo přepojení železničních tratí ve směru Veselí n/M. a Přerov do severního zhlaví, čímž je odstraněna stávající disproporce v počtu zaústěných tratí ze severu a jihu. Zároveň dochází ke sloučení osobní a nákladní dopravy do jednoho koridoru, což zvyšuje nároky na propustnost traťových kolejí a zhlaví.

Varianta B disproporcí v zapojení tratí zachovává, stejně tak jako samostatný osvědčený nákladní průtah, který se s tratěmi pro osobní provoz mimoúrovňově kříží.

Polohu dotyku historického centra pokládáme z hlediska celoměstských souvislostí za optimální u varianty B.

Obě varianty s ohledem na propustnost představují výrazné zlepšení oproti stávajícímu stavu. Ve variantě A doporučujeme zvážit, zda by neměly být posíleny plochy pro doplňující komerční funkce.

Vzhledem k plánovanému rozsahu dopravy je uspořádání kolejiště osobního nádraží výhodnější u varianty A.

Varianta B by měla obsahovat projekt revitalizace nádražních budov.

7.3 Posouzení variant projektu z hlediska získání maximální podpory z evropských fondů i veřejných rozpočtů

Ve variantě A je stavba **hlavně** realizovatelná v programovacím období EU 2007-2013 a jsou na tuto stavbu rozpočtovány finanční prostředky v OP Doprava 2007-2013 v příloze č. 1. Přehled velkých projektů v prioritních osách 1-6, Priorita 1 – Modernizace železniční sítě TEN-T pod názvem „Průjezd uzlem Brno“ ve výši 12,6 mld. Kč. Dle údajů SŽDC byla vykalkulována

maximální výše uznatelných nákladů na průtah koridorové tratě přes ŽUB na 8,3 mld. Kč. V žádosti na financování ze strukturálních fondů EU byla uplatňována částka 7 mld. Kč. Podmínkou žádosti o čerpání fondů EU je minimálně platné územní rozhodnutí, které pro „Průjezd uzlem Brno“ jako jednoho ze souborů je vydáno. Pro tuto variantu bylo přijato usnesení vlády ČR ze dne 6. května 2002, ve kterém je řešeno spolufinancování z prostředků SFDI a fondů EU.

Zahájení stavby ve variantě B je dle stavu územně plánovací dokumentace a neexistence dokumentace pro územní rozhodnutí a územního rozhodnutí reálné v letech 2012-2014, tj. mimo programovací období OP Doprava 2007-2013 a plánované prostředky z EU na „Průjezd uzlem Brno“ by pro tuto stavbu nebyly využitelné.

Závěr této podkapitoly : z hlediska reálnosti čerpání finančních prostředků z evropských fondů je jediným řešením varianta A.

7.4 Posouzení variant projektu z hlediska výhodnosti pro občany města Brna i cestující

Porovnání obou variant z hlediska dostupnosti obou železničních nádraží železniční dopravou dopadlo prakticky neutrálně. Modernizace uzlu se všemi drážními a zejména zabezpečovacími zařízeními umožňuje zajistit v obou polohách prakticky stejnou kapacitu, kvalitu a tím i časovou dostupnost. Jiná situace je ale v dostupnosti území města z osobního nádraží. U varianty A vysunutí jižním směrem dále mimo těžiště města a mimo trasu převážného počtu tramvajových linek znamená zhoršení přestupní vazby, zhoršení intervalu, vyšší nutnost přestupu a ve svém důsledku i zhoršení celkové časové dostupnosti nádraží. Ta je sice kompenzována vyššími dopravními

výkony, ale přesto není srovnatelná se současným stavem, nebo s posunem nádraží podél ulice Nádražní. Navíc nástup na 3 odlišné polohy nástupištích zastávek je uživatelsky nevýhodný, může však být kompenzován elektronickým informačním systémem o aktuálním příjezdu souprav k jednotlivým zastávkám.

Důležitým hlediskem je však skutečnost, že opustit historicky získanou plochu pro železniční zařízení pro osobní dopravu v dotyku městských hradeb je nevratný krok, který je sice odůvodňován bariérovým účinkem železničních zařízení, ale v období podpory významu železnice pro dálkovou a regionální dopravu se snad od 80-tých let minulého století nikde neaplikuje. Pokud jsme měli možnost se seznámit s příklady jak zásadní rekonstrukce železničních uzlů a nádraží, tak jejich modernizace a revitalizace, hlavní heslo těchto opatření bylo ponechání a udržení velmi výhodné polohy v centru města s akcentováním co nejpohodlnějšího přístupu a nárůstu atraktivity pro návštěvníky. Z hlediska drážní technologie a soustředění všech vlakových směrů probíhají snahy přebudovat hlavová nádraží na průjezdná (Stuttgart), ale s jasnou podmínkou neztratit výhodnou polohu v centru. Nepodařilo se nám zjistit v evropských podmínkách příklad odsunu osobního nádraží z historicky získané polohy v dotyku s centrem. Z tohoto pohledu považujeme vysunutí osobního nádraží dále od **urbanistického centra a návštěvnosti historických památek** za krok nesprávným směrem, pokud není zdůvodněn jinak naprosto neřešitelnými problémy provozní technologie, interoperability a bezpečnosti.

7.5 Shrnutí

Výsledky provedené analýzy variant přestavby železničního uzlu Brno jednoznačně potvrzují nutnost přestavby a modernizace železničního uzlu, jehož cílem je zajištění interoperability ve všech technických parametrech, bezpečnosti, spolehlivosti, kapacity a možnosti rozvoje regionální i dálkové železniční dopravy.

Výsledné hodnocení doplňuje současné znalosti o řešení posuzovaného problému. Hodnocení bylo provedeno podle čtyř stanovených hledisek. Výsledky vyjadřují tyto preference :

Varianta A :

- a) **z hlediska posouzení naplnění cílů záměrů modernizace železničních koridorů na území ČR (dle kap.7.1)**
- b) **z hlediska funkčnosti systému železniční dopravy s moderním nádražím na území města Brna (dle kap.7.2)**
- c) **z hlediska získání maximální podpory z evropských fondů i veřejných rozpočtů (dle kap.7.3)**

Varianta B je lepší z hlediska výhodnosti pro občany města Brna i cestující (dle kap.7.4)

Z výsledků provedené analýzy rizik z hlediska :

- investora projektu
- samosprávy
- uživatelů infrastruktury

je nejzávažnějším zjištěním ohrožení čerpání finančních prostředků z Operačního programu „Doprava“ v plánovacím období 2007 – 2013.

V Brně dne 02.08.2007

Posouzení analýzy rizik

Ad.4 Hodnocení z pohledu investora (SŽDC a státu)

Ad.4.1 Riziko představitele projektu

Varianta A je sledovaná rozhodujícím investorem, tj. SŽDC, s.o., a připravovaná.

Varianta B je pro rozhodujícího investora neznámá a z ideového studie ani nelze stanovit lepší výsledek cílového stavu zejména s ohledem na očekávané investiční náklady a časový průběh přípravy a realizace. Proto existuje vysoké riziko v tom, že se investor s navrženým řešením neztotožní.

Závěr : varianta A v tomto bodě má minimální riziko, varianta B má riziko velice vysoké.

Ad.4.2 Riziko při výstavbě

Ad.4.2.1 Riziko překročení investičních nákladů

Varianta A - má zpracovanou dokumentaci pro územní řízení a v případě první stavby (odstavného nádraží, 1.část) dokonce projekt pro realizaci stavby. Riziko nedodržení investičních nákladů je 10%.

Varianta B – návrh řešení nové koncepce přestavby železničního uzlu Brno je pouze na úrovni ideové studie bez jakéhokoliv projednání a možnosti zpracování všech dopadů a střetů, protože nejsou vůbec identifikovány. Kromě toho odhad investičních nákladů není ničím doložen a je proveden neodborně. Riziko nedodržení investičních nákladů nelze ani stanovit, protože není co posuzovat. Teprve podrobný odborný odhad návrhu technického řešení a stavebních postupů může být podkladem pro hrubý odhad investičních nákladů a to s velkou nepřesností.

Závěr : výrazná rozdílnost v tomto riziku by měla být zohledněna v ekonomickém posuzování.

Ad.4.2.2 Riziko nenaplnění modelu financování

Toto riziko se týká především varianty A, protože je ve stádiu přípravy žádosti o příspěvek z Evropské unie v rozpočtovém období 2007 – 2013. Zatím se jeví, že bude možné prostředky na investici získat a vše je připravena na doložení žádosti v letošním roce. Struktura financování je stanovena Vládním usnesením č.457/2002 a potvrzena jednáním primátora města Brna a ministrem dopravy z července r.2007 se strukturou : EU 7mld.Kč, SFDI – 11,5 mld.Kč, JmK – 1 mld.Kč a PPP – 0,6 mld.Kč, Město Brno – 3 mld.Kč.

Varianta B se toto riziko netýká, protože časové zdržení v případě přijetí nové koncepce řešení přesáhne možnosti čerpat peníze z Evropské unie v uvedeném rozpočtovém období. Proto by se musely hledat jiné finanční zdroje a tato varianta nemůže být porovnávána s variantou A.

Pro variantu A se připravuje žádost pro spolufinancování z EU.
Riziko pro var.A – 30%, pro var.B – 100%.

Ad. 4.2.3 Riziko nedodržení harmonogramu výstavby

Varianta A má koordinovaný harmonogram všech šesti staveb projektu. Výkupy pozemků a nemovitostí jsou před uzavřením. Z hlediska ztížených podmínek výstavby má tato varianta charakter stavby „na zelené louce“.

Varianta B je z hlediska hodnocení tohoto rizika v protipólu varianty A.

Závěr : rizika nedodržení harmonogramu výstavby nejsou stejná s ohledem na podstatně rozdílnou připravenost staveb k realizaci.

Ad.4.2.4 Riziko nedodržení projektových parametrů

Varianta A má jasně definované technické řešení a postupy výstavby vztažené k posledním technologiím.

Varianta B má zpracovány ideovou studii, která neobsahuje potřebné návrhy, průzkumy a měření, potřebné pro stanovení technického a technologického řešení.

Toto riziko by bylo stejné pro obě varianty za předpokladu, že mají obě zpracované projekty jednotlivých staveb po provozních souborech a stavebních objektech a projednané.

Závěr : Rizika nejsou pro obě varianty srovnatelná a vůbec ne stejná.

Ad.4.2.5 Riziko podceněných nebo neprověřených stavebně technických komplikací

Varianta A má přesně definovány všechny potřeby staveb.

Varianta B nemá definovány ani základní návrhy staveb a vůbec ne možné střety s jinými zařízeními a stavbami.

Závěr : Očekávané zvýšení investičních nákladů ve variantě B není nijak ani odborným odhadem zohledněno v odhadu celkových investičních nákladů.

Ad.4.3 Riziko povolovacích řízení

Ad.4.3.1 Riziko povolovacích a schvalovacích řízení a souladu s územním plánem

Varianta A má platné územní rozhodnutí v souladu s platným územním plánem města a podporou Vládního usnesení č.457/2002.

Varianta B je na úrovni ideové studie. Pro dosažení cíle, tj. vydání územního rozhodnutí (při změně územního plánu, vládního usnesení atd.), je potřeba min. 6 roků na zpracování a projednání potřebných dokumentů.

Závěr : Míra rizika mezi oběma variantami je proto výrazně odlišná.

Ad.4.3.2 Riziko odvolacích řízení a soudních sporů na vydaná rozhodnutí, nesouhlas veřejnosti, majetkoprávní problémy

Varianta A má před závěrem majetkoprávní vypořádání (viz 4.2.3). Proti variantě existuje odpor veřejnosti, územní rozhodnutí ohrožuje je ohroženo žalobou a může se vyskytnout riziko kasačních stížností.

Varianta B se nedá z hlediska tohoto rizika hodnotit.

Ad.4.3.3 Environmentální riziko

Varianta A má EIA a respektuje biokoridor Svratka. Hluk a prašnost během realizace staveb má minimální dopady na komfort bydlení. Staveništní doprava je navržena v kombinaci automobilová nákladní doprava – vlaková nákladní doprava s převahou vlakové. Ve stavbě osobního nádraží řeší odstranění historických ekologických zátěží v areálu bývalého lokomotivního depa v Brně dolním nádraží.

Varianta B nemá a ani nemohla mít zpracovány dopady na životní prostředí. Většina staveb přímo zasahuje do obytných zón města a dopravního systému ve městě. Komplikuje podmínky výstavby a podstatně zvyšuje investiční náklady.

Závěr : Míra rizik je v případě varianty B dvojnásobná proti variantě A.

Ad.4.3.4 Riziko památkové ochrany objektů k využití nebo rekonstrukci

Ad.4.4 Riziko dosažení tržeb

Varianta A má sice v sobě zakomponováno prodloužení jízdních dob prostředky MHD v některých směrech, ale také část kompenzuje vybudováním zastávek na trase jízdy vlaků a rovněž z některých směrů kratší jízdní dobou do osobního nádraží.

Varianta B má především nedostatek v přerušení a znemožnění části vlakové i tramvajové dopravy po několik let přestavby osobního nádraží, což může mít rovněž za následek trvalý úbytek cestujících.

Závěr : Hodnocení rizika je potřeba přehodnotit.

Ad.5 Hodnocení rizika z pohledu samosprávy

Ad.5.1 Riziko vyvolaných investičních nákladů MHD

Není vůbec odborně posuzován vliv ve variantě B na vícenáklady MHD v době provizorních stavů a opatření při realizaci přestavby osobního nádraží. Dle zpracovatele se týká toto riziko jen varianty A, a vůbec není posuzována varianta B.

Závěr : provést odborné posouzení dopadu přestavby osobního nádraží a přípojných tratí na vyvolané investiční náklady MHD (a také IDS) po dobu realizace přestavby ve variantě B a pak provést relativní porovnání.

Ad.5.2 Riziko vyvolaných provozních nákladů MHD

Ad.5.3 Riziko zvýšených nákladů za výkup nemovitostí

Není vůbec posuzováno toto riziko u varianty B, protože není známo co si stavba dle této koncepce vyžádá. Jak je tedy možné dát tak vysoké preference v hodnocení rizika variantě B ?

Ad.5.4 Riziko nedokončení rozvojového záměru

Nesouhlasíme se závěry zpracovatele, že toto riziko je větší pro variantu A. V případě varianty B jsou v oblasti možného nedokončení rozvojového záměru rovněž velká rizika, jako na příklad to, že se nebude realizovat nový nákladový průtah, či nebude realizována podzemní část osobního nádraží, nebo nedojde k výstavbě nového autobusového nádraží atd.

Ad. 5.5 Riziko chybného politického rozhodnutí

Chybné politické rozhodnutí se týká obou variant. V případě, že dnešní politické vedení radnice rozhodne o sledování koncepce dle varianty B, tak to neznamená, že příští vedení radnice, které by s ohledem na časovou náročnost přípravy pokračovalo, bude sledovat „chybný“ krok dnešního vedení.

Nesouhlasíme s ohodnocením výše rizika ve variantě A a B.

Ad.6. Hodnocení rizika z pohledu uživatelů infrastruktury

Ad. 6.3 Riziko nehodovosti a přepravy nebezpečného nákladu

Obdobné riziko existuje rovněž u varianty B v době přestavby či modernizace nákladního průtahu (nákladní vlaky musí být trasovány přes osobní nádraží a budou projíždět kolem nástupišť) a po celou dobu existence zapojení přerovské trati. Nákladní vlaky s nebezpečnými náklady nemusí být trasovány pře železniční uzel Brno.

V Brně dne 01.08.2007

Posouzení návrhu technického řešení přestavby železničního uzlu Brno ve variantě B (přisunutá poloha osobního nádraží)

Především je potřeba konstatovat, že návrh technického řešení osobního nádraží je proveden bez prostorového řešení přestavby za provozu, což je pro tento druh stavby limitující a ovlivňuje nejen reálnost provádění (včetně opatření a nákladů), ale také výsledek navržené stavby. Nejedná se zdaleka jen o možnost přepojování kolejí a výstavbu nástupišť a přístupů pro cestující, ale o celou spodní stavbu navazující na kolejiště včetně inženýrských objektů, podzemních vedení a sítí atd.

Návrh osobního nádraží směrově odporuje Vyhlášce Ministerstva dopavy č.177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah).

Stavba kusých kolejí s nástupišti v podzemí pod Nádražní třídou a Baštami je koncipována jako budoucí zastávka vysokorychlostních tratí nově sledované trasy pod městem. Není vůbec prokázané, že tento návrh nové trasy VRT bude akceptovatelný jak z hlediska technického, tak také při projednání s orgány.

Při řešení přestavby dnešního nádraží v rámci posuzování variant koncepce železničního uzlu Brno bylo v poslední době vždy nárokováno ze strany dopravních technologií vybudování třetí traťové koleje mezi osobním nádražím a Brnem Židenice.

Návrh technického řešení osobního nádraží předpokládá vložení celé řady křižovatkových výhybek a s tím u většiny staveb nesouhlasí Správa dopravní cesty Českých drah, a.s. jako udržovatel dopravní cesty. Nelze tedy předpokládat, že takové množství navržených křižovatkových výhybek bude kladně projednáno. To bude mít zásadní vliv na řešení výsledného stavu kolejiště a rovněž mezistavů v době přestavby.

Návrh technického řešení si vůbec nevšímá zásahů do ostatních zařízení, inženýrských objektů a sítí včetně podzemních kolektorů.

Protože odhad investičních nákladů není průkazně doložen, nelze bez podrobnějšího prostorového řešení doložit, kolik skutečně bude potřeba investičních prostředků na realizaci a provizorní stavební opatření tohoto návrhu.

Závěrem lze konstatovat, že celý technický návrh osobního

V Brně dne 1.8.2007