# E. ZÁVĚR 2. ETAPY ÚZEMNÍ STUDIE

## E.1. SHRNUTÍ VÝCHODISEK

Výchozím hlavním podkladem pro tuto územní studii je Studie proveditelnosti tratě VRT Praha – Brno – Břeclav evropské osy Berlín – Vídeň, která byla schválena v roce 2022 Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR. Na dané trase byly schváleny tyto terminály – Praha Východ, Jihlava-Pávov a Brno-Vídeňská.

Předmětem Územní studie je hledání optimální polohy Terminálu VRT Brno-Vídeňská ve dvou polohách (variantách) mezi ulicí Vídeňskou a Starým Lískovcem. Varianta A je modifikovanou variantou terminálu VRT ze studie proveditelnosti v těsné blízkosti ulice Vídeňské. Varianta B, původně pracovně zamýšlená na místě stávající železniční zastávky Brno-Starý Lískovec, byla kvůli křížení železničních tratí nakonec umístěna na hranici katastrů Starý Lískovec a Bohunice.

Vzhledem k náročnosti výstavby VRT a ŽUB je zodpovědné akcelerovat přípravu na umístění brněnského terminálu VRT nezávisle na realizaci ŽUB, neboť při rychlejším zprovoznění VRT by absence zastávky pro soupravy VRT v Brně měla velmi negativní vliv na město a region.

Terminál VRT není navrhován jako plnohodnotné nádraží. Realizace terminálu VRT není překážkou realizaci ŽUB. Hlavním místem zastavení (v cílovém řešení) pro osobní vlaky bude stanice Brno hlavní nádraží.

Obě dvě varianty terminálu VRT jsou koncipovány tak, aby na této zastávce/terminálu byl možný snadný přestup na regionální spoje na trati Zastávka u Brna – Brno hl. n. Návrh předpokládá rovněž zajištění přestupu na městské tramvajové a autobusové linky.

Obě dvě varianty terminálu VRT využívají blízkosti dálnice D1 k umístění parkování P+R. To je umístěno mezi železnicí a D1. Parkoviště P+R není napojeno na městský komunikační systém (ul. Bohunická). Individuální automobilová doprava je na parkoviště P+R svedena přímo z dálnice D1.

Obě dvě varianty terminálu VRT vykazují podmíněnou investici v podobě v podobě druhé (komplexní) etapy přestavby MÚK Brno Centrum.

Pro vyhodnocení variant ve 2. etapě ÚS je použit stejný stupeň poznání dané problematiky. Je použit shodný přístup k oběma řešeným variantám a je zachována plná objektivnost v procesu vyhodnocení dopadů jednotlivých hodnocených variant. Je použit jednotný přístup v tvorbě dopravních modelů komunikační sítě a hromadné přepravy osob. To znamená, že prioritou je především poměrové porovnání jednotlivých variant mezi sebou, resp. porovnání jejich dopadů do území.

## E.2. VĚCNÝ ZÁVĚR

**Obě varianty jsou realizovatelné** a co do vlivu na posuzované parametry víceméně srovnatelné (rozdíly v hodnocení jsou minimální). V některých parametrech (např. provoz VRT, střet se záplavovým územím, vliv na obyvatelstvo) **vychází varianta A mírně lépe**, proto se jedná o variantu doporučovanou touto územní studií k realizaci. Finální rozhodnutí o výběru varianty proběhne na základě výsledků této územní studie na úrovni Města Brna, Správy železnic a Ředitelství silnic a dálnic.

## E.3. PROCESNÍ ZÁVĚR

Pro další kroky směřující k vložení vybrané varianty terminálu do krajské územně plánovací dokumentace (ZÚR JMK) se nabízí dvě možnosti:

a) v ZÚR JMK se zruší územní rezerva pro terminál VRT (RDZ11) a vloží se místo ní návrhový koridor pro vybranou variantu – viz výkresy II/04.3 a II/04.4, který bude zároveň stanoven jako veřejně prospěšná stavba s možností

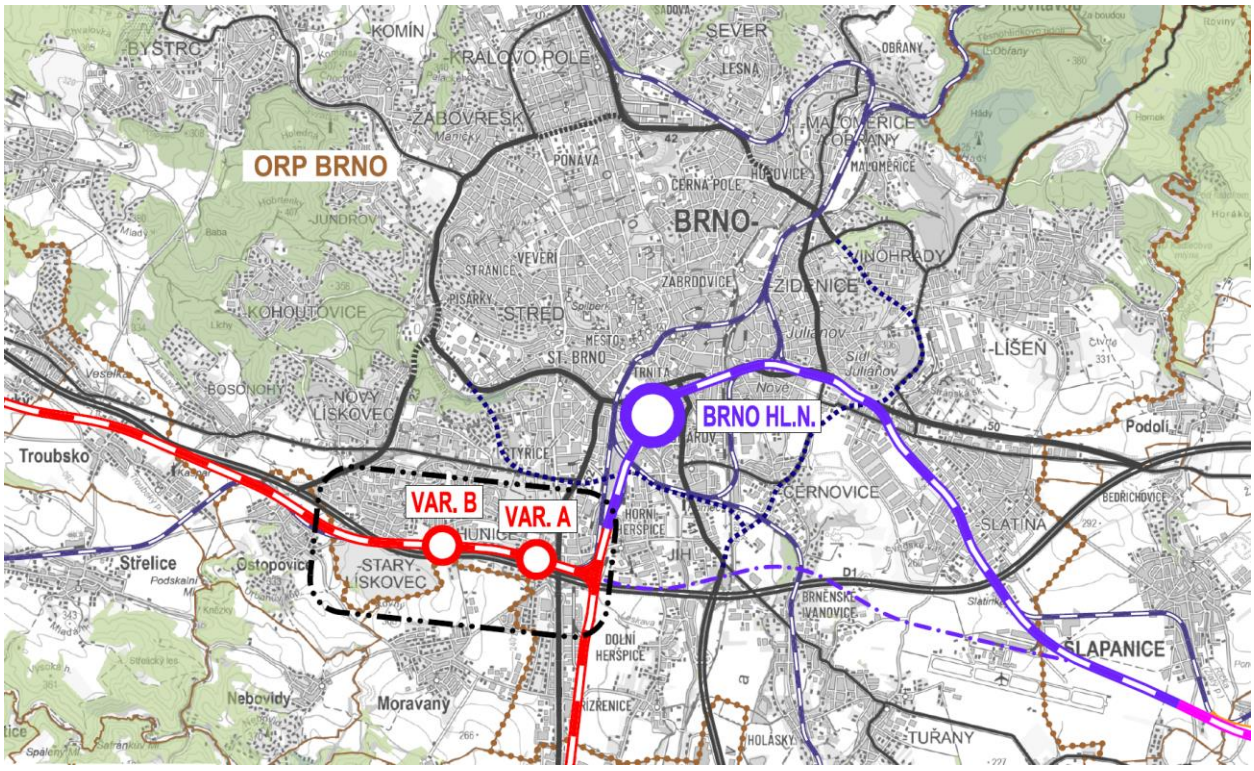
vyvlastnění; do textové části ZÚR JMK se k tomuto koridoru vloží požadavky na uspořádání a využití území a úkoly pro územní plánování, např.:

- vytvořit územní podmínky pro umístění terminálu vysokorychlostní železnice s umožněním přestupu mezi všemi druhy dopravy (zejména železniční, tramvajovou, autobusovou a automobilovou), včetně umístění kapacitního parkování P+R;
- zpřesnit koridor v ÚP města Brna a případně v ÚP Moravany s ohledem na minimalizaci vlivů na obytnou zástavbu, s ohledem na potřebu protihlukových opatření, s ohledem na minimalizaci vlivů na vodní toky a odtokové poměry, minimalizaci rozsahu záboru ZPF a PUPFL a zajištění prostupnosti území.

b) V ZÚR JMK se zruší územní rezerva pro terminál VRT (RDZ11) a do požadavků na řešení v územně plánovacích dokumentacích obcí (kap. H.4. ZÚR JMK) se uvede nový požadavek pro řešení Územního plánu města Brna a případně Územního plánu Moravany:

- Terminál vysokorychlostní železnice s umožněním přestupu mezi všemi druhy dopravy (zejména železniční, tramvajovou, autobusovou a automobilovou), včetně umístění kapacitního parkování P+R.

První přístup umožňuje realizaci terminálu i bez schválení Územního plánu města Brna (území pro terminál bude vymezeno v krajské územně plánovací dokumentaci), druhý přístup umožňuje realizaci terminálu až po vydání Územního plánu města Brna, který pro něj vymezí plochy na základě požadavku ZÚR JMK.




*Obr. E1 Širší vztahy*