

Studie stavby

Přestupní terminál Ivančice



C. Dokladová část

březen 2022

Doklady

Záznamy z porad

Poř. č.	Organizace	Datum	Vystavil	Záznam
1	Beňák	4. 4. 2022	Beňák	Záznam z porady dne <u>1. 3. 2022</u> v <u>Ivančicích</u>
2	Beňák	26. 6. 2022	Beňák	Záznam z porady na projednání připomínek dne <u>24. 5. 2022</u> v <u>Ivančicích</u> ; Přílohou záznamu je dopis SŽ s vepsaným dohodnutým vypořádáním připomínek

Vyjádření ke studii

Poř. č.	Organizace	Datum	Č. j.	Vystavil	Stanovisko
1	Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno	27. 4. 2022	8527/2022-SŽ-OŘ BNO-OTE	Maršalík	Vyjádření k dokumentaci
3	Krajský úřad JMK, Odbor dopravy	19. 4. 2022	JMK 58828/2022	Franek	Vyjádření JMK
4	KORDIS JMK, a.s.	21. 4. 2022		Kocourek	Vyjádření KORDIS

Studie stavby Přestupní terminál Ivančice

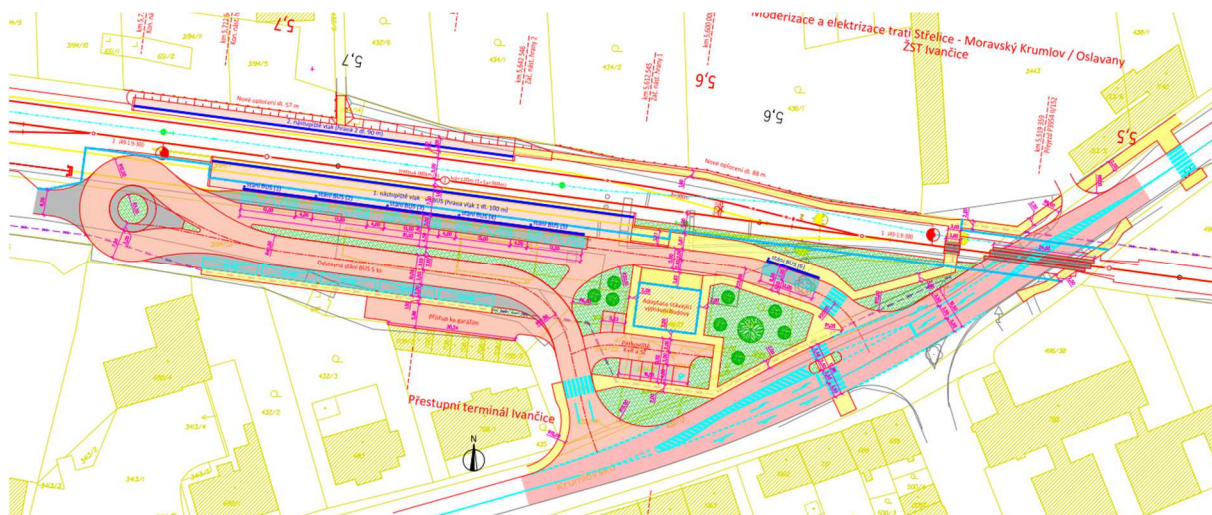
Záznam z porady konané dne 01. 03. 2022

MěÚ Ivančice, Palackého náměstí 196/6, Ivančice

Na této poradě byly představeny dvě varianty řešení Přestupního terminálu Ivančice, které vychází ze SP železničního spojení Brno – Znojmo, varianta 1' a 3 a varianta 1a'.

Varianta 1' a 3

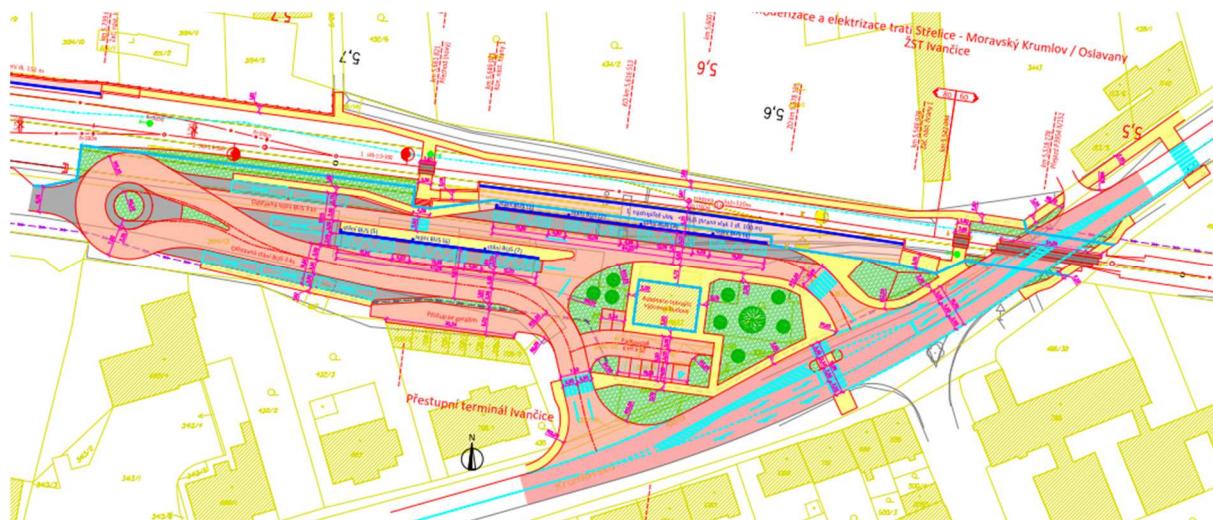
Krajní výhybka rozvčtvující dopravní kolej č. 2 železniční stanice je situována bezprostředně za přejezd s ulicí Krumlovská (II/152). V oblasti mezi touto výhybkou a další výhybkou rozvčtvující další dopravní kolej č. 3 je situováno nástupiště. Toto nástupiště je však polohově až za úrovní výpravní budovy. Poloha hlavní koleje č. 1 se příčně oproti stávajícímu stavu nemění. Prostor původního zaústění kolejí č. 3 a 5 do bránického zhlaví je využit pro situování nové jednosměrné obslužné komunikace terminálu, která bude od zaústění do křižovatky Krumlovská / B. M. Kuldy vedena mezi nástupištěm u koleje č. 1 a výpravní budovou a dále k novému kruhovému obratišti v terminálu. Ve zúžené oblasti před výpravní budovou není situováno autobusové stání. Ty jsou situovány podél obslužné komunikace v počtu jednoho před úrovní výpravní budovy a pěti stání za úrovní výpravní budovy u společného nástupiště s nástupními hranami bus-vlak. Situování kruhového obratiště o vnějším poloměru $R = 12,5$ m vymezuje prostor pro terminál od západu a je také zakončením obousměrné obslužné komunikace vycházející s místa původního komunikačního napojení nákladového obvodu na ulici Krumlovská. Za kruhovým obratištěm je zkrácená a zakusena manipulační kolej č. 5 a prostor volné plochy nákladového obvodu pro nakládku a vykládku vozových zásilek. V nezbytném nutném rozsahu je také nutné provést rekonstrukci a rozšíření ulice Krumlovská (II/152) a souběžných chodníků včetně železničního přejezdu. **Celkem toto řešení poskytuje 6 autobusových stání pro příjezdy a odjezdy a 5 odstavných autobusových stání.**



Varianta 1a'

Nástupiště je situováno bezprostředně za přejezd a za tímto nástupištěm je až kolejové rozvětvení železniční stanice. Toto nástupiště je tak v poloze výpravní budovy. Zároveň je poloha koleje č. 1a v tomto prostoru příčně posunuta cca o 2 m směrem od výpravní budovy. Tím zde vzniká dostatečný prostor pro umístění nové jednosměrné obslužné komunikace terminálu, která bude od zaústění do křižovatky Krumlovská / B. M. Kuldy

vedena mezi nástupištěm u koleje č. 1a a výpravní budovou a dále k novému kruhovému obratišti v terminálu. Podél nástupiště i před výpravní budovou je dostatečný prostor pro situování čtyřech autobusových stání. Zde vzniká společné nástupiště pro přímý přestup bus-vlak. Za tímto nástupištěm je doplněn železniční přechod k přímému napojení směru od ulice Hybešova. Situování kruhového obratiště o vnějším poloměru $R = 12,5$ m vymezuje prostor pro terminál od západu a je také zakončením obousměrné obslužné komunikace vycházející s místa původního komunikačního napojení nákladového obvodu na ulici Krumlovská. V prostoru mezi výpravní budovou a kruhovým obratištěm je situováno podél obslužné komunikace další autobusové nástupiště o třech stáních. Za kruhovým obratištěm je zkrácená a zakusena manipulační kolej č. 5 a prostor volné plochy nákladiště pro nakládku a vykládku vozových zásilek. V nezbytně nutném rozsahu je také nutné provést rekonstrukci a rozšíření ulice Krumlovská (II/152) a souběžných chodníků včetně železničního přejezdu. **Celkem toto řešení poskytuje 7 autobusových stání pro příjezdy a odjezdy a 6 odstavných autobusových stání.**



Diskuze problematiky:

1. Zástupce JMK upřesnil předpokládané výhledové vedení autobusových linek po realizaci terminálu Ivančice. Linky 153, 154, 406 a 430 prodlouží trasu do terminálu, kde jízdu ukončí. Linka 423 prodlouží zázvek přes terminál, tranzituje. Linky 431 a 432 z jihu obslouží i zastávku Ivančice, náměstí a přes OK U tří kohoutů se vrací do terminálu.
2. Byla diskutována možnost etapizace stavby a v předstihu realizovat část terminálu mimo kolejiště. Toto bylo posouzeno a výsledky zpracovány do studie.

Závěr:

Všeobecně byl vysloven souhlas s návrhem technického řešení Přestupního terminálu Ivančice a také s preferencí varianty 1a', která maximalizuje počet autobusových stání a zkracuje přístupové vzdálenosti.

Sestavil:


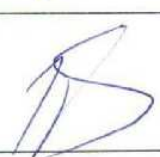



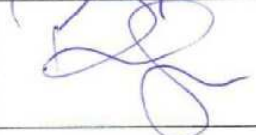
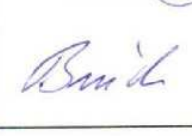
Ing. Lubomír Beňák, ibenak@sudop-brno.cz, tel.: 721 660 323

PREZENČNÍ LISTINA

z jednání Přestupní uzal Ivančice

konaného na MěÚ Ivančice, Palackého náměstí 196/6, Ivančice

dne 1. března 2022

jméno, příjmení	instituce	telefon	e-mail	podpis
JAN KROUPA	SŽ OŘ BRNO	972626003	KROUPA@SPRAVAZELEBNIC.CZ	
Magdalena Jagošová	- II -	725 821 825	jagosova@spravazelebnic.cz	
MILCHAL FIDAVEJ	JME OD	561651314	franciz.mudol@jme.cz	
MARTIN URAHA	HMB OITI	778 722 826	uraha.martin@brno.cz	
JAROSLAV SKOKAN	SÚS Junk	737 237 166	jaroslav.skokan@sasjunk.cz	
JAROSLAV LOJKA	Město Ivančice	602 559 177	lojka@muiiv.cz	
DOMIN SLADEK	- II -	602 200 783	sladek@muiiv.cz	
LUBOMÍR BENÁK		721 660 523	lbenak@sudop-brno.cz	

Rozdělovník (zúčastnění, připomínkují záznam, omluvení):

1. Město Ivančice, bucek@muiv.cz, sojka@muiv.cz, sladek@muiv.cz
2. Magistrát města Brna, Oddělení řízení ITI a metropolitní spolupráce, sasinka.petr@brno.cz, vrana.martin@brno.cz
3. Správa železnic, státní organizace, Generální ředitelství, O6 Odbor přípravy staveb, O06sek@spravazeleznic.cz, kremen@spravazeleznic.cz
4. Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, orbnosek@spravazeleznic.cz, MarsalikJa@spravazeleznic.cz, jagosova@spravazeleznic.cz, Kroupa@spravazeleznic.cz
5. Krajský úřad JMK, Odbor dopravy, franek.michal@kr-jihomoravsky.cz
1. Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, susjmk@susjmk.cz, jaroslav.skokan@susjmk.cz
2. KORDIS JMK, a.s., info@kordis-jmk.cz, dmazel@kordis-jmk.cz

Studie stavby Přestupní terminál Ivančice

Záznam z porady konané dne 24. 05. 2022

MěÚ Ivančice, Palackého náměstí 196/6, Ivančice

Porada byla svolána za účelem projednání připomínek Správy železnic, státní organizace a Jihomoravského kraje k předložené studii. Dále byla diskutována problematika návrhu pozemních objektů a přechodu ve variantě 1a.

Projednání připomínek

V příloze tohoto záznamu je návrh vypořádání připomínek SŽ doplněn barevným textem do dopisu č. j. 8527/2022-SŽ-OŘ BNO-OTE Vyjádření k dokumentaci – Studie stavby Přestupní terminál Ivančice.

Připomínky JMK jsou akceptovány a do studie přiměřeně zapracovány.

Diskuze problematiky:

- *Investor stavby preferuje řešení železniční stanice a přestupního terminálu ve variantě 1a.*
- *Byla upozorněna problematika dlouhého zavření přejezdu na ulici Krumlovská.*

Dílčí závěr:

Tímto je navrženo a odsouhlaseno zapracování připomínek Správy železnic, státní organizace a Jihomoravského kraje do studie. Upravená textová část studie i situační výkresy obou variant jsou rozeslány s tímto záznamem z porady a odsouhlaseny.

Řešení pozemních staveb

S ohledem na připomínky zejména odboru O6 GŘ, SŽ bylo potřeba se podrobněji zabývat problematikou pozemních staveb terminálu. Bylo posouzeno stávající uspořádání prostor ve výpravní budově a proveden odhad předpokládaných budoucích plošných požadavků na místnosti pozemních staveb v rámci terminálu. Následně byly navrženy dvě podvarianty řešení.

Všechny tyto skutečnosti jsou doplněny do nové kapitoly 3.4 Návrh řešení pozemních staveb v části A Textová část a do jednotlivých výkresů v části B Výkresová část.

Diskuze problematiky:

Dílčí závěr:

O6 SŽ souhlasí s navrženým řešením v rámci předložené studie.

Řešení doplnění přechodu v km 5,662 ve variantě 1a'

S ohledem na připomínky zejména odboru 13 GŘ, SŽ bylo potřeba diskutovat problematiku doplnění přechodu v km 5,662 ve variantě 1a'.

Ve stávajícím stavu si od ulice Hybešova pěšinou mezi zástavbou (parc. č. 432/9, vlastník město Ivančice) přes stávající kolejíště zkracují cestující přístup k výpravní budově. Na základě požadavku SŽ ze vstupních porad ke zpracování SP Brno – Znojmo, kde byla řešena rekonstrukce železniční stanice, bylo hledání řešení v začlenění tohoto propojení do podoby přestupního uzlu. Ve variantě 1a' je zde pro nejkratší spojení od ulice Hybešova s dopravním terminálem vložen v km 5,662 přechod, přičemž:

- je splněna podmínka ČSN 73 6380, že nový přechod smí být zřízen pouze vně krajních výhybek stanice, protože kolejové rozvětvení je posunuto za hlavní společné nástupiště vlak + BUS.
- je splněna podmínka ČSN 73 6380, že nový přechod pro pěší smí být zřízen nejvýše přes dvě traťové koleje s nejvyšší traťovou rychlostí do 120 km/h, protože je zde traťová rychlost 60 km/h.
- přechod je kryt cestovým návěstidlem Lc1a u kterého bude končit naprostá většina všech Os vlaků linky S41, které obsluhují terminál. Stávající i výhledový dopravní koncept předpokládá ve variantě 1a ukončení vlaků v Ivančicích na koleji č. 1a a obrat na této koleji. V okrajových částech dne budou vlaky odstavovány a přistavovány na jiné a z jiných dopravních kolejí, na kterých budou nocovat. Pouze tehdy a v případě jízdy vlaku nákladní dopravy bude přechod uzavírán pro jízdu vlaku.

Diskuze problematiky:

- *Přiloženo stanovisko O13 GR, SŽ: Současné požadavky na bezpečnost, resp. eliminaci rizik velmi zužují možnosti zřízení nových železničních přejezdů, resp. přechodů. Úrovně křížení železničních drah a pozemních komunikací (byť pro pěší a cyklisty) jsou charakteristická rizika střetů s velmi závažnými následky na zdraví a majetku. Zřízení nového přejezdu (i ve variantě přechodu) se řídí požadavky právních předpisů a norem, přičemž v navrhované situaci jsou podmínky velmi nepříznivé. Klíčovým faktorem je principiální nesoulad s ustanoveními Směrnice Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic, ve vztahu k nezbytnosti zvyšování bezpečnosti železnic. Ve smyslu prováděcího nařízení Komise (EU) č.402/2013 ze dne 30. dubna 2013 o společné bezpečnostní metodě pro hodnocení a posuzování rizik a o zrušení nařízení (EH) č. 352/2009 musí být identifikována všechna související rizika a jelikož riziko střetu drážního vozidla a účastníka provozu na pozemní komunikaci je charakteristické nejméně kritickou úrovní následků ve smyslu ČSN 50 126, vyplývající hodnocení rizik je pak nejméně nežádoucí. Navrhovaná změna systému nemůže být z tohoto důvodu pro provozovatele dráhy akceptovatelná.*

O13 bere na vědomí důvody vedoucí ke zřízení nového přechodu pro pěší dle ČSN 73 6380, nicméně na základě výše uvedeného textu se SŽ snaží systematicky počet úrovně křížení snížovat.

Zřízení nového přechodu pro pěší podléhá postupu schválení dle směrnice SŽDC SM86 „Směrnice pro rušení přejezdů a zřízení jejich náhrad“, čl. 18. Zřídit nový přejezd lze zcela výjimečně, pouze na základě písemného odsouhlasení NPS. Zda dojde ke kladnému vyřízení nelze předem predikovat. Na tuto skutečnost jsme rovněž upozorňovali v závěrečném vyjádření O13 k SP železničního spojení Brno – Znojmo a rovněž preferovali variantu 1 a 3.

Dílčí závěr:

V této fázi návrhu studie bude řešení varianty 1a' s doplněným přechodem pro pěší v km 5,662 ponecháno.

Sestavil:

Ing. Lubomír Beňák, ibenak@sudop-brno.cz, tel.: 721 660 323

Vysvětlivky k barevně doplněnému textu:

Podbarveno žlutě – doplněno a upřesněno v rámci připomínkování záznamu.

Přílohy:

- Prezenční listina;
- Dopis Správy železnic, státní organizace s barevně doplněnými reakcemi projektanta na připomínky.

Rozdělovník:

1. Město Ivančice, bucek@muiv.cz, sojka@muiv.cz, sladek@muiv.cz
2. Správa železnic, státní organizace, Generální ředitelství, O6 Odbor přípravy staveb, O6sek@spravazeleznice.cz, kremen@spravazeleznice.cz, Cerha@spravazeleznice.cz, BernaJo@spravazeleznice.cz
3. Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Brno, orbnosek@spravazeleznice.cz, MarsalikJa@spravazeleznice.cz, jagosova@spravazeleznice.cz, heuer@spravazeleznice.cz, Koukal@spravazeleznice.cz, PavelkaR@spravazeleznice.cz, OdehnalL@spravazeleznice.cz, SyselJ@spravazeleznice.cz
4. Krajský úřad JMK, Odbor dopravy, franek.michal@kr-jihomoravsky.cz
5. KORDIS JMK, a.s., info@kordis-jmk.cz

PREZENČNÍ LISTINA

z porady k akci:
Studie stavby Přestupní terminál Ivančice

konané dne: 24. 05. 2022 v Ivančicích

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	LUBOMÍR BEŇÁK	PROJEKTANT	721 660 323	lbenak@svdop-brno.cz
2	RADEK PAVELKA	SŽ PO BŘECLAV	725 824 720	PAVEKAR@SPRAVARELEMI.CZ
3	Alenka Koukal	SŽ SPS Brno	725 222 957	koukal@spravarelemi.cz
4	Jakub Parsák	SŽ OK Brno, UT	702 211 871 vno x ParsakJak@spravarelemi.cz	
5	VIRÁ NEUBEL	SŽ OR DRAGU	722 358 073 NEUBEL@SPRAVARELEMI.CZ	
6	Varašková Sojka	Město Ivančice	602 559 177 sojka@mui.v.cz	
7	Milan Bureš	Město Ivančice	602 528 003 bures@mui.v.cz	
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
20				

Váš dopis zn.
Ze dne 21. 3. 2022
Naše zn. 8527/2022-SŽ-OŘ BNO-OTE
Listů/příloh 3/1

Vyřizuje Ing. Jakub Maršalík
Telefon +420 972 625 983
Mobil +420 702 211 871
E-mail MarsalikJa@spravazeleznic.cz

Datum 27. dubna 2022

Ing. Lubomír Beňák
Švestková 430
669 02 Suchohrdly
lbenak@sudop-brno.cz
(pouze elektronicky)

Vyjádření k dokumentaci – Studie stavby Přestupní terminál Ivančice

Dobrý den,

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 709 94 234 (dále jen „Správa železnic“) v zastoupení své místně příslušné organizační jednotky, kterou je Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno (dále jen „OŘ Brno“), **od Vás dne 21. března 2022 obdržela žádost o vyjádření ke studii**

„Přestupní terminál Ivančice“

Zhotovitelem studie je Ing. Ivana Beňáková, Švestková 430, 669 02 Suchohrdly a investorem výše uvedeného záměru je město Ivančice. Záměrem je výrazně dotčena infrastruktura ve správě OŘ Brno, a to v rozsahu níže uvedeném:

-Traťový úsek (TÚ):

1281 Moravské Bránice - Oslavany

-Definiční úsek (DÚ):

1281 B1 ŽST Ivančice

V rozsahu dotčených úseků se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou regionální dráhu. Provozovatelem uvedené dráhy je Správa železnic. Vlastníkem je Česká republika, přičemž provozovatel předmětné dráhy má právo hospodařit s uvedeným majetkem státu.

Po prostudování dostupných podkladů k zájmové oblasti Vám Správa železnic sděluje následující:

- **obecně:**
- S výstavbou přestupního terminálu souhlasíme za předpokladu úzké koordinace a projednání se Správou železnic.
- Návrh přestupního terminálu vychází z návrhu rekonstrukce ŽST Ivančice v rámci SP železničního spojení Brno – Znojmo.
- Navržené řešení železniční infrastruktury v rámci tohoto vyjádření nepřipomínkujeme (nebo jen velmi okrajově), detailní řešení rekonstrukce ŽST Ivančice bude řešeno v rámci navazujících stupňů přípravy tohoto záměru.
- Výběr varianty přestupního terminálu bude probíhat až na základě schválení varianty rekonstrukce ŽST Ivančice, které ještě neproběhlo. Z pohledu Správy železnic a dopravní technologie ve stanici se spíše přikláníme k variantě 1' a 3.
- Následná projektová příprava obou záměrů musí probíhat ve vzájemné koordinaci.
- Pokud by stavba přestupního terminálu nebo její část probíhala v předstihu před rekonstrukcí ŽST Ivančice, bude případný zásah do zařízení ve správě správy železnic

hrazen na náklady investora. Rozsah prací prováděných v předstihu musí být detailně projednán.

- Další stupně dokumentace požadujeme předložit k vyjádření.
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Brno** (SSZT Brno, Ing. Lenka Mollinová, email: Mollinova@spravazeleznic.cz)
 - o Stavba bude vyžadovat mimo jiné nutnou úpravu zabezpečovacího zařízení ve stanici Ivančice včetně přejezdů P3954 a P3955 zabezpečených přejezdovým zabezpečovačovým zařízením PZS, které musí schválit Drážní úřad.
Předpokládá se, že toto bude součástí navazující stavby modernizace ŽST v režii SŽ, která byla definována SP železničního spojení Brno - Znojmo.
- **Správa elektrotechniky a energetiky** (SEE, Ing. Jiří Milka, email: Milka@spravazeleznic.cz)
 - o Stavba bude vyžadovat nutnou úpravu el. rozvodu a osvětlení prostoru stanici Ivančice.
Předpokládá se, že toto bude součástí navazující stavby modernizace ŽST v režii SŽ, která byla definována SP železničního spojení Brno – Znojmo.
- **Správa tratí Brno** (ST Brno, Lukáš Odehnal, Dis., email: OdehnalL@spravazeleznic.cz)
 - o Variantu „1' a 3" požadujeme doplnit např. zábradlím případně „no trespassing" panely, a to v úseku od konce nástupiště u koleje č. 2 po přechod u výhybky č. 1 (tzn. vpravo trati- mezi přidružený chodník a kolejiště). Požadavek plyne již se současné naprosto nežádoucí situace, kdy si pěší zkracují cestu přes kolejiště ŽST Ivančice od průchodu od ul. Hybešova směrem na ul. Krumlovská.
Technicky je to v rámci aktuálního zpracování možné spíše do varianty 1a, protože ve variantách 1' a 3 je méně prostoru, je zde nutné řešit výškový rozdíl drážní stezky a chodníku. Viz řezy. Bude řešeno v dalším stupni.
 - o Se zřízením přechodu u výh. č. 1 souhlasíme za podmínky, že tento bude zabezpečen PZZ. Lze jej zahrnout do jednoho technologického celku s PZZ žel. přejezdu P3945. Dále je nutné dořešit polohu samostatné přechodové konstrukce, která má být nově zřízena před (ve směru km) žel.přejezdem P3954. U takto doplňovaných a nově zřizovaných křížení vyžaduje DÚ kolmé křížení PK s dráhou.
Nakolmení je technicky možné, avšak za cenu dalších záborů pozemků cizích subjektů. Protože si však nemyslíme, že je předložená varianta neprojednatelná, bude podrobněji řešeno v dalším stupni.
 - o Z předložené PD není zcela zřejmé, jak bude řešen výjezd z ulice B. M. Kuldy (místní komunikace), tzn. jak bude řešeno odbočování na ulici Krumlovskou (sil. II/152). Odbočování vpravo (směr centrum Ivančic) je beze změny a bez problémové. Jízda přímo (směr autobusový terminál) a odbočení vlevo (směr Moravský Krumlov – kolize s navrženým přechodem pro chodce) není řešeno.
Jedná se o standardní umístění přechodu v oblasti křižovatky. Není nám znám důvod připomínky. Bude otevřeno na poradě.
Rozšířením silnice II/152 a přidáním odbočovacích pruhů bude eliminováno nežádoucí blokování křižovatky a přejezdu ve stávajícím stavu. Doplněna kóta délky odbočovacího pruhu k přejezdu.
- **Správa mostů a tunelů** (SMT, Ing. Václav Vlasák, email: VlasakV@spravazeleznic.cz)
 - o V současné době není znám detailní rozsah rekonstrukce ŽST Ivančice ani možné nové mostní objekty (nap. stan. podchody, rozsah ploch zařízení staveniště apod.). Navržený záměr je nutné koordinovat s případným návrhem mostních objektů.
- **Správa pozemních staveb** (SPS, Aleš Koukal, email: Koukal@spravazeleznic.cz)
 - o Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o studii, nikoliv o dokumentaci pro stavební řízení, nevyjadřujeme se tedy např. k případným požadavkům na přeložky sítí, zásahy na objektu výpravní budovy, požadavky na orientační systém, požadavky na nástupištní přístřešky, atd.

- Z hlediska využití služeb poskytovaných cestujícím ve výpravní budově je však nutné již ve studii uvažovat tzv. toky cestujících a neprodlužovat docházkové vzdálenosti na nástupiště.
- Obě související stavby musí být realizovány jako bezbariérové.
- Byť je budova v km 5.622, IVANČICE - výpravní budova, BJ, IC6000384441 - Výpravní budova č.p. 300 z pohledu stavebně technického stavu v tzv. cílovém stavu, je nutné v dalším stupni uvažovat investiční prostředky i pro tento objekt vzhledem např. k požadavku na adaptaci vnitřních prostor pro technologii Správy železnic, zásah do obálky budovy instalací informačního a kamerového systému, atd.

Do studie doplněny stávající a předpokládané nové plošné požadavky na objekty pozemních staveb. Protože stávající budova nevyhoví všem požadovaným prostorům, jsou navrženy dvě podvarianty:

Podvarianta A: V 1NP stávající VB ponechat prostory pro technologie související se zajištěním provozuschopnosti dráhy a prostory pro veřejnost umístit do nového objektu u začátku nástupiště v trojúhelníkovitém prostoru definovaném pěšími komunikacemi a nástupiště. Řešení této podvarianty je použitelné spíše pro variantu terminálu 1a', protože ve variantě 1' a 3 by byla nová budova terminálu od nástupiště podstatně dále než ta stávající.

Podvarianta B: V 1NP stávající VB ponechat prostory pro veřejnost a prostory pro technologie související se zajištěním provozuschopnosti dráhy vymístit do samostatného nového objektu za kruhovým obratištěm. Řešení této podvarianty B je vhodné spíše pro variantu terminálu 1' + 3. Ve variantě 1a je toto řešení též možné, je však nutné umístit přechod pro chodce mezi výpravní budovou a nástupiště v oblasti autobusových stání, což není z hlediska bezpečnosti žádoucí.

- Jak u varianty 1' a 3, tak u varianty 1a' chápeme 2. nástupiště pouze jako nástupiště pro mimořádnosti, nikoliv trvale využívané.

Ano, je možné v navazující přípravě posoudit jeho vypuštění.

Na poradě zazněl nesouhlas ÚŘP, OŘ Brno s vypuštěním nástupiště.

- **Úsek řízení provozu (ÚŘP, Ing. Jiří Sysel, email: SyselJ@spravazeleznic.cz)**

- Argument, že varianta 1' a 3 představuje pro cestující větší docházkovou vzdálenost o 70 m s navýšením doby chůze o 1 min, není podle našeho názoru dostatečně relevantní pro finální výběr varianty s ohledem na fakt, že významně zkrátíme SK č. 2 o 62 m.

Ve stávajícím stavu je nejdelší dopravní kolej č. 1 s užitečnou délkou 332 m, ve variantě 1a je užitečná délka nejdelší koleje č. 2 364 m a ve variantách 1' a 3 je užitečná délka nejdelší koleje č. 2 426 m. Je tedy zavádějící mluvit o zkrácení užitečné délky v některé projektové variantě, když v obou případech je jedná o prodloužení.

- Je zapotřebí vnímat také nákladní dopravu. Byť není nakládka v ŽST Ivančice nijak silná, několikrát do roka je zde nakládka uceleného vlaku a s tím spojený návoz prázdných vozů. Detailní projednání kolejového řešení však předpokládáme v navazujících stupních

Ve studii Brno – Znojmo došlo ve všech rekonstruovaných stanicích k výraznému zlepšení parametrů pro nákladní dopravu, zejména na trati Břeclav – Znojmo. V Moravských Bránicích bude možné dokonce odstavit vlak na koleji č. 4 bez nástupiště cca 551 m a krátkodobě i na koleji č. 2a délky cca 660 m, která vznikla na souběhu tratí do Moravského Krumlova a Ivančic. Dnes je užitečná délka nejdelší koleje v Bránicích u nástupiště na koleji č. 1 pouze 410 m. Proto je zavádějící domnívat se, že nebyla nákladní doprava vnímána.

- **Úsek techniky – investiční oddělení (ÚT, Ing. Magdalena Jagošová, email: jagosova@spravazeleznic.cz)**

- Přístupová komunikace na nákladiště ŽST Ivančice povede přes terminál. Nutno prověřit vlečné křivky nejen autobusu, ale i návěsové soupravy a traktoru s vlečkou.

Prověřeno.

- Nejsou řešeny plochy B+R ani v jedné variantě.

V blízkosti VB je dostatek prostoru, kde mohou být B+R zřízeny. Doplněno vyznačením v situaci. Podrobněji řešeno v dalším stupni.

- V příčném řezu varianty 1a', km 5,622 je navržen zvýšený zelený pás mezi stáním pro autobusy a veřejnou komunikací. V případě tří stání za sebou nedává řešení smysl. Nejspíš se do řezu zelený pás dostal nedopatřením, v situaci zakreslen není. V příčném řezu nesouhlasí počet schodů s počtem schodů v situaci.

Zelený pás zrušen. Schodiště uvedeno do souladu v obou výkresech.

- Hodnocení variant a to konkrétně dle docházkové vzdálenosti (Tabulka 2 Porovnání variant) - nejspíše zaměněny varianty, nesouhlasí s textem. Toto hodnocení považujeme za irelevantní, protože je ovlivněno dobrým/špatným návrhem. Například cestující, kteří půjdou od domu č.p. 301/16 na stanoviště autobusu č. 7 (za předpokladu, že by se měli pohybovat po chodnících a přechodech) budou mít přístup značně komplikovaný a s velkou pravděpodobností si budou zkracovat cestu po pozemní komunikaci. Tohle nežádoucí chování chodce lze ovlivnit lepším návrhem přístupových cest. V dalším stupni doporučujeme do řešení doplnit místa pro přecházení a přepracovat přístupové chodníky.

Tabulka porovnání variant uvedena soulad (původně v řádku Přístupové vzdálenosti přehozeny hodnoty). Ze dvou stejných (reprezentativních míst) se posuzují vzdálenosti ke středu železničního nástupiště, což není jasné, proč by to nebylo porovnatelné.

Doplněn přechod a protažen chodník mezi ostrovním nástupištěm BUS a chodníkem před stávající výpravní budovou.

- Doporučujeme dále sledovat obě varianty, i když předběžné závěry studie (SP železničního spojení Brno - Znojmo) neuvažují obnovení vlaků do Oslavan, nelze vyloučit zřízení zastávky v oblasti Dolní Pancíře (u nákupního centra). Dle územního plánu města Ivančice je zde uvažováno s novou bytovou výstavbou a i docházková vzdálenost ze stávajícího sídliště by byla cca 500 m.

Při modernizaci stávající tratě do Oslavan (v SP varianta 1m') a při výstavbě nové tratě do Oslavan centrum (SP varianty 1' a 3) trať zde přeložena nebo bez osobní dopravy. Dále provozně problematické z důvodu malého obrátového času.

- Při etapové realizaci části terminálu mimo kolejiště lze využít za obratiště prostor za zpevněným nákladištěm. Jedná se o prostor, na kterém má být vybudováno nové nákladiště jako náhrada za uvolnění prostoru stávajícího nákladiště pro předmětný přestupní terminál. Doporučuji zahrnout stavbu nákladiště na začátek první etapy tak, aby nedošlo k omezení, ohrožení či zrušení nakládky a vykládky v ŽST Ivančice - viz také čl. 4.3 Kupní smlouvy č.j. 56236/2016.

O zařazení rekonstrukce nákladiště do stavby terminálu bude diskutováno.

Proběhla diskuze o možném využití části plochy nákladiště (v majetku města) jako parkoviště. V této fázi ponechán stávající návrh.

Ve studii doplněno řešení nového nákladiště SŽ podél koleje č. 5 jako náhrada za zrušené stávající nákladiště z důvodu výstavby terminálu. Jedná se o podmínku SŽ městu Ivančice v kupní smlouvě pozemků železnice pro terminál.

- **GŘ O6 Odbor přípravy staveb** (pan Jan Křemen, email: Cerha@spravazeleznic.cz)

- Ve všech navrhovaných variantách je stávající výpravní budova fakticky odříznuta od zbytku terminálu hlavní příjezdovou komunikací pro autobusy, není v přímém kontaktu s nástupištěm vlakovým ani autobusovým a z pohledu cestujících se nachází mimo jejich přirozené toky. Její využití tak bude oproti

současnému stavu vzhledem ke zkrácení přestupní vazby vlak/bus horší. Z uvedených důvodů je tedy nutné řešit také otázku dalšího využití stávající výpravní budovy v případě vybudování nového přestupního terminálu.

Protože v návrhu přirozené přestupní toky nenarušuje, není úplně nutné ji demolovat a může sloužit jako zázemí pro cestující a zároveň umístění technologií SŽ (jako dosud).

Jsou navrženy dvě varianty řešení. Viz reakce na připomínky Správy pozemních staveb.

- o Doporučujeme prověřit variantu novostavby přestupního terminálu u nástupišť bez nutnosti překonávat příjezdovou komunikaci v koordinaci s připravovanými investičními akcemi navazujícími na SP Brno – Znojmo. Se stávající budovou by pak bylo naloženo jako se zbytným majetkem.

~~*Pro obě varianty posouzena možnost demolice a výstavby nové budovy, která bude obsahovat všechny potřebné náležitosti. Nicméně její poloha bude obdobná jako stávající. Bude řešeno na poradě.*~~

Po konzultaci jsou navrženy dvě možné varianty celkového řešení, přičemž v obou variantách je stávající výpravní budova revitalizována. Buď se v ní umístí prostory pro veřejnost, anebo technologické prostory pro zajištění provozuschopnosti dráhy. Viz reakce na připomínky Správy pozemních staveb.

- o Dále je nutné stanovit, jaké budou případné požadavky na prostory ve výpravní budově v souvislosti s připravovanou stavbou přestupního terminálu - pokladny bus, automaty na jízdenky, místnosti pro řidiče bus, příp. další.

~~*Předběžně v rámci studie stanoveno ve spolupráci s JMK a městem. Postup projednán na poradě.*~~

Do studie doplněny stávající a předpokládané nové plošné požadavky na objekty pozemních staveb.

- GR O13 Odbor traťového hospodářství (Ing. Josef Bednář, email: BednarJo@spravazeleznice.cz)

- o Z hlediska návrhu kolejového řešení a dalších prvků železniční infrastruktury máme zásadní připomínky zejména k variantě 1a', tyto připomínky budou řešeny v navazujícím postupu přípravy rekonstrukce ŽST Ivančice.
- o Z hlediska výběru předložených variant upřednostňujeme z našeho pohledu variantu označenou „1' a 3" a to zejména z důvodu projednatelnosti jejího technického řešení a nezkracování koleje č. 2.

Nejedná se o zkracování koleje, viz reakce výše.

Na poradě diskutováno riziko projednatelnosti nového přechodu ve variantě 1a. Protože nový přechod není v rozporu s legislativou, (Pěší komunikace vedena kolmo přes jednu dopravní kolej, traťová rychlost 60 km/h, většina vlaků osobní dopravy bude u návěstidla před přechodem končit svoji jízdu.) bude přechod v technickém řešení varianty 1a' ponechán.

K vypořádání připomínek předložíte i opravenou projektovou dokumentaci se zapracovanými připomínkami.

S pozdravem

Ing. Libor Tkáč, MBA

ředitel Oblastního ředitelství Brno
(podepsáno elektronicky)

Vysvětlivky k barevně doplněnému textu:

Červeně – návrh vypořádání připomínek předložen již před poradou, kde proběhlo odsouhlasení,

Modře – upřesněno, upraveno nebo doplněno na poradě dne 24. 5. 2022,

Podbarveno žlutě – doplněno a upřesněno v rámci připomínkování záznamu.

Váš dopis zn.
Ze dne 21. 3. 2022
Naše zn. 8527/2022-SŽ-OŘ BNO-OTE
Listů/příloh 4/0

Vyřizuje Ing. Jakub Maršalík
Telefon +420 972 625 983
Mobil +420 702 211 871
E-mail MarsalikJa@spravazeleznic.cz

Datum 27. dubna 2022

Ing. Lubomír Beňák
Švestková 430
669 02 Suchohrdly
lbenak@sudop-brno.cz
(pouze elektronicky)

Vyjádření k dokumentaci – Studie stavby Přestupní terminál Ivančice

Dobrý den,

Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1, IČ: 709 94 234 (dále jen „Správa železnic“) v zastoupení své místně příslušné organizační jednotky, kterou je Oblastní ředitelství Brno, Kounicova 26, 611 43 Brno (dále jen „OŘ Brno“), **od Vás dne 21. března 2022 obdržela žádost o vyjádření ke studii**

„Přestupní terminál Ivančice“

Zhotovitelem studie je Ing. Ivana Beňáková, Švestková 430, 669 02 Suchohrdly a investorem výše uvedeného záměru je město Ivančice. Záměrem je výrazně dotčena infrastruktura ve správě OŘ Brno, a to v rozsahu níže uvedeném:

-Traťový úsek (TÚ):

1281 Moravské Bránice - Oslavany

-Definiční úsek (DÚ):

1281 B1 ŽST Ivančice

V rozsahu dotčených úseků se jedná o jednokolejnou, neelektrizovanou regionální dráhu. Provozovatelem uvedené dráhy je Správa železnic. Vlastníkem je Česká republika, přičemž provozovatel předmětné dráhy má právo hospodařit s uvedeným majetkem státu.

Po prostudování dostupných podkladů k zájmové oblasti Vám Správa železnic sděluje následující:

- **obecně:**
- S výstavbou přestupního terminálu souhlasíme za předpokladu úzké koordinace a projednání se Správou železnic.
- Návrh přestupního terminálu vychází z návrhu rekonstrukce ŽST Ivančice v rámci SP železničního spojení Brno – Znojmo.
- Navržené řešení železniční infrastruktury v rámci tohoto vyjádření nepřipomínkujeme (nebo jen velmi okrajově), detailní řešení rekonstrukce ŽST Ivančice bude řešeno v rámci navazujících stupňů přípravy tohoto záměru.
- Výběr varianty přestupního terminálu bude probíhat až na základě schválení varianty rekonstrukce ŽST Ivančice, které ještě neproběhlo. Z pohledu Správy železnic a dopravní technologie ve stanici se spíše přikláníme k variantě 1' a 3.
- Následná projektová příprava obou záměrů musí probíhat ve vzájemné koordinaci.
- Pokud by stavba přestupního terminálu nebo její část probíhala v předstihu před rekonstrukcí ŽST Ivančice, bude případný zásah do zařízení ve správě správy železnic

hrazen na náklady investora. Rozsah prací prováděných v předstihu musí být detailně projednán.

- Další stupně dokumentace požadujeme předložit k vyjádření.
- **Správa sdělovací a zabezpečovací techniky Brno** (SSZT Brno, Ing. Lenka Mollinová, email: Mollinova@spravazeleznice.cz)
 - o Stavba bude vyžadovat mimo jiné nutnou úpravu zabezpečovacího zařízení ve stanici Ivančice včetně přejezdů P3954 a P3955 zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS, které musí schválit Drážní úřad.
- **Správa elektrotechniky a energetiky** (SEE, Ing. Jiří Milka, email: Milka@spravazeleznice.cz)
 - o Stavba bude vyžadovat nutnou úpravu el. rozvodu a osvětlení prostoru stanici Ivančice.
- **Správa tratí Brno** (ST Brno, Lukáš Odehnal, Dis., email: OdehnalL@spravazeleznice.cz)
 - o Variantu „1 a 3“ požadujeme doplnit např. zábradlím případně „no trespassing“ panely, a to v úseku od konce nástupiště u koleje č. 2 po přechod u výhybky č. 1 (tzn. vpravo trati- mezi přidružený chodník a kolejiště). Požadavek plyne již ze současné naprosto nežádoucí situace, kdy si pěší zkracují cestu přes kolejiště ŽST Ivančice od průchodu od ul. Hybešova směrem na ul. Krumlovská.
 - o Se zřízením přechodu u výh. č. 1 souhlasíme za podmínky, že tento bude zabezpečen PZZ. Lze jej zahrnout do jednoho technologického celku s PZZ žel. přejezdu P3945. Dále je nutné dořešit polohu samostatné přechodové konstrukce, která má být nově zřízena před (ve směru km) žel. přejezdem P3954. U takto doplňovaných a nově zřizovaných křížení vyžaduje DÚ kolmé křížení PK s dráhou.
 - o Z předložené PD není zcela zřejmé, jak bude řešen výjezd z ulice B. M. Kuldy (místní komunikace), tzn. jak bude řešeno odbočování na ulici Krumlovskou (sil. II/152). Odbočování vpravo (směr centrum Ivančic) je beze změny a bez problémové. Jízda přímo (směr autobusový terminál) a odbočení vlevo (směr Moravský Krumlov – kolize s navrženým přechodem pro chodce) není řešeno.
- **Správa mostů a tunelů** (SMT, Ing. Václav Vlasák, email: VlasakV@spravazeleznice.cz)
 - o V současné době není znám detailní rozsah rekonstrukce ŽST Ivančice ani možné nové mostní objekty (nap. stan. podchody, rozsah ploch zařízení staveniště apod.). Navržený záměr je nutné koordinovat s případným návrhem mostních objektů.
- **Správa pozemních staveb** (SPS, Aleš Koukal, email: Koukal@spravazeleznice.cz)
 - o Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o studii, nikoliv o dokumentaci pro stavební řízení, nevyjadřujeme se tedy např. k případným požadavkům na přeložky sítí, zásahy na objektu výpravní budovy, požadavky na orientační systém, požadavky na nástupištní přístřešky, atd.
 - o Z hlediska využití služeb poskytovaných cestujícím ve výpravní budově je však nutné již ve studii uvažovat tzv. toky cestujících a neprodlužovat docházkové vzdálenosti na nástupiště.
 - o Obě související stavby musí být realizovány jako bezbariérové.
 - o Byť je budova v km 5.622, IVANČICE - výpravní budova, BJ, IC6000384441 - Výpravní budova č.p. 300 z pohledu stavebně technického stavu v tzv. cílovém stavu, je nutné v dalším stupni uvažovat investiční prostředky i pro tento objekt vzhledem např. k požadavku na adaptaci vnitřních prostor pro technologii Správy železnic, zásah do obálky budovy instalací informačního a kamerového systému, atd.

- Jak u varianty 1' a 3, tak u varianty 1a' chápeme 2. nástupiště pouze jako nástupiště pro mimořádnosti, nikoliv trvale využívané.

- **Úsek řízení provozu** (ÚŘP, Ing. Jiří Sysel, email: SyselJ@spravazeleznice.cz)

- Argument, že varianta 1' a 3 představuje pro cestující větší docházkovou vzdálenost o 70 m s navýšením doby chůze o 1 min, není podle našeho názoru dostatečně relevantní pro finální výběr varianty s ohledem na fakt, že významně zkrátíme SK č. 2 o 62 m.
- Je zapotřebí vnímat také nákladní dopravu. Byť není nakládka v ŽST Ivančice nijak silná, několikrát do roka je zde nakládka uceleného vlaku a s tím spojený návoz prázdných vozů. Detailní projednání kolejového řešení však předpokládáme v navazujících stupních

- **Úsek techniky – investiční oddělení** (ÚT, Ing. Magdalena Jagošová, email: Jagosova@spravazeleznice.cz)

- Přístupová komunikace na nákladiště ŽST Ivančice povede přes terminál. Nutno prověřit vlečné křivky nejen autobusu, ale i návěsové soupravy a traktoru s vlečkou.
- Nejsou řešeny plochy B+R ani v jedné variantě.
- V příčném řezu varianty 1a', km 5,622 je navržen zvýšený zelený pás mezi stáním pro autobusy a veřejnou komunikací. V případě tří stání za sebou nedává řešení smysl. Nejspíš se do řezu zelený pás dostal nedopatřením, v situaci zakreslen není. V příčném řezu nesouhlasí počet schodů s počtem schodů v situaci.
- Hodnocení variant a to konkrétně dle docházkové vzdálenosti (Tabulka 2 Porovnání variant) - nejspíše zaměněny varianty, nesouhlasí s textem. Toto hodnocení považujeme za irelevantní, protože je ovlivněno dobrým/špatným návrhem. Například cestující, kteří půjdou od domu č.p. 301/16 na stanoviště autobusu č. 7 (za předpokladu, že by se měli pohybovat po chodnících a přechodech) budou mít přístup značně komplikovaný a s velkou pravděpodobností si budou zkracovat cestu po pozemní komunikaci. Tohle nežádoucí chování chodce lze ovlivnit lepším návrhem přístupových cest. V dalším stupni doporučujeme do řešení doplnit místa pro přecházení a přepracovat přístupové chodníky.
- Doporučujeme dále sledovat obě varianty, i když předběžné závěry studie (SP železničního spojení Brno - Znojmo) neuvažují obnovení vlaků do Oslavan, nelze vyloučit zřízení zastávky v oblasti Dolní Pancíře (u nákupního centra). Dle územního plánu města Ivančice je zde uvažováno s novou bytovou výstavbou a i docházková vzdálenost ze stávajícího sídliště by byla cca 500 m.
- Při etapové realizaci části terminálu mimo kolejiště lze využít za obratiště prostor za zpevněným nákladištěm. Jedná se o prostor, na kterém má být vybudováno nové nákladiště jako náhrada za uvolnění prostoru stávajícího nákladiště pro předmětný přestupní terminál. Doporučuji zahrnout stavbu nákladiště na začátek první etapy tak, aby nedošlo k omezení, ohrožení či zrušení nakládky a vykládky v ŽST Ivančice - viz také čl. 4.3 Kupní smlouvy č.j. 56236/2016.

- **GŘ O6 Odbor přípravy staveb** (pan Jan Křemen, email: Cerha@spravazeleznice.cz)

- Ve všech navrhovaných variantách je stávající výpravní budova fakticky odříznuta od zbytku terminálu hlavní příjezdovou komunikací pro autobusy, není v přímém kontaktu s nástupištěm vlakovým ani autobusovým a z pohledu cestujících se nachází mimo jejich přirozené toky. Její využití tak bude oproti současnému stavu vzhledem ke zkrácení přestupní vazby vlak/bus horší. Z uvedených důvodů je tedy nutné řešit také otázku dalšího využití stávající výpravní budovy v případě vybudování nového přestupního terminálu.
- Doporučujeme prověřit variantu novostavby přestupního terminálu u nástupišť bez nutnosti překonávat příjezdovou komunikaci v koordinaci s připravovanými

investičními akcemi navazujícími na SP Brno – Znojmo. Se stávající budovou by pak bylo naloženo jako se zbytným majetkem.

- Dále je nutné stanovit, jaké budou případné požadavky na prostory ve výpravní budově v souvislosti s připravovanou stavbou přestupního terminálu - pokladny bus, automaty na jízdenky, místnosti pro řidiče bus, příp. další.

- **GŘ O13 Odbor traťového hospodářství** (Ing. Josef Bednář, email: BednarJo@spravazeleznic.cz)

- Z hlediska návrhu kolejového řešení a dalších prvků železniční infrastruktury máme zásadní připomínky zejména k variantě 1a', tyto připomínky budou řešeny v navazujícím postupu přípravy rekonstrukce ŽST Ivančice.
- Z hlediska výběru předložených variant upřednostňujeme z našeho pohledu variantu označenou „1' a 3" a to zejména z důvodu projednatelnosti jejího technického řešení a nezkracování koleje č. 2.

K vypořádání připomínek předložte i opravenou projektovou dokumentaci se zapracovanými připomínkami.

S pozdravem

Ing. Libor Tkáč, MBA

ředitel Oblastního ředitelství Brno
(podepsáno elektronicky)

Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.

Doložka číslo: 2656236

Původní datový formát: application/pdf

UUID původní komponenty: 9fde4647-2bad-4c14-b2ab-0fe24c5bbcad

Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:

System ERMS (zpracovatel dokumentu Jakub MARŠALÍK)

Subjekt, který změnu formátu provedl: Správa železnic, státní organizace

Datum vyhotovení ověřovací doložky: 28.04.2022 09:17:08



40d32048-9f70-4455-81d4-a9432955ea5a



JIHOMORAVSKÝ KRAJ
Krajský úřad Jihomoravského kraje
Žerotínovo nám. 3, 601 82 Brno

Váš dopis zn.:	e-mail	Ing. Lubomír Beňák
Ze dne:	21.03.2022	Švestková 430
Č. j.:	JMK 58828/2022	669 02 Suchohrdly
Sp. zn.:	S - JMK 44158/2022	
Vyřizuje:	Franek	
Telefon:	541 651 314	
Počet listů:	1	
Počet příloh/listů:	-	
Datum:	19.04. 2022	

Přestupní terminál Ivančice, studie - vyjádření Jihomoravského kraje

K předložené studii předáváme následující vyjádření:

Záměr přestupního terminálu je řešen v ploše, která je v ÚP Ivančice vymezena jako plocha přestavby P18 - přestupní terminál IDS JMK. Záměr je zde vymezen jako veřejně prospěšná stavba s označením VD3 dle požadavků ZÚR JMK, kde je terminál vymezen jako plocha DI02.

Je třeba preferovat takové řešení silniční části terminálu, které umožní etapovou výstavbu a tím dočasné zprovoznění etapy do doby přestavby železniční stanice.

Výpravní budova stanice významně determinuje řešení terminálu i jeho případnou etapizaci a její lokalizace ve výsledném stavu není úplně optimální. Je proto potřeba dobře zvážit důvody jejího zachování. Zázemí pro řidiče a cestující studie neřeší, ač je to stanoveno ÚP.

Linky 431 a 432 z jihu budou ponechány v trase přes terminál (v případné etapě i ve stávajících zastávkách) až po zastávku Ivančice, náměstí. K otáčení autobusy mohou využít novou okružní křižovatku U tří kohoutů. Zda budou odstaveny v řešeném terminálu je předčasné stanovovat, je však vhodné s tím při dimenzování počítat.

Odjezdová stání busů musí být vybavena přístřešky pro cestující, v propočtu jsou uvedeny, v situaci chybí. Dále musí být terminál vybaven vhodně umístěnou odložnou jízdnicí kol (kryté stojany, boxy) o značné kapacitě.

RAZÍTKO

Ing. Rostislav Snovický
vedoucí odboru dopravy
v.z. Ing. Michal Franek v.r.
ved.odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:
- Kordis JMK

Ing. Lubomír Beňák
Švestková 430
669 02 Suchohrdly

Váš dopis značky / ze dne

Naše značka

Vyřizuje / linka

Kocourek/ +420 543 426 668

Brno

21. 4. 2022

Věc: Přestupní terminál Ivančice

Dobrý den,

posíláme Vám vyjádření naší společnosti k výše uvedené akci.

Výška nástupní hrany všech zastávek musí být 16 cm s ohledem na bezproblémový provoz nízkopodlažních autobusů. Vzhled označníků zastávek musí splňovat standardy IDS JMK. Odjezdová stání musí být vybaveny přístřešky pro cestující a terminál by měl být vybaven plochou pro umístění jízdních kol (kryté stojany, boxy). Rovněž by v terminálu mělo být zázemí pro řidiče i cestující.

S pozdravem



Michal Kocourek

vedoucí dopravního odboru

	KORDIS JMK, a.s. Nové sady 946/30 602 00 Brno
	IČ: 26 29 84 65 DIČ: CZ26298465 Registrováno u Krajského soudu v Brně. odd. B, vložka 6753

7