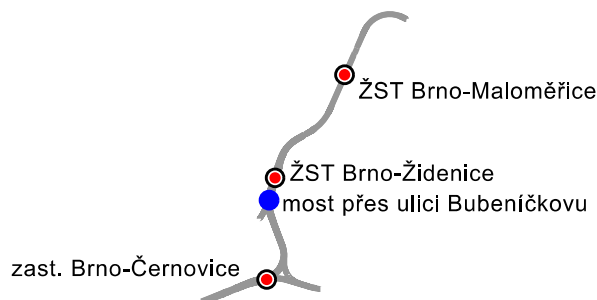


Orientační schéma:




Paré:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	15.12.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Ladislav Dorazil

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		<b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Zástupce investora:	Stavební správa východ		
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc		

Zhotovitel díla:	<b>Společnost pro ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice</b>		
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc		
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz		
Zhotovitel části:	<b>MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.</b>		
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc		
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Pavel Kučera	Specialista:	Ing. Ladislav Dorazil

Název stavby/akce:	<b>Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice</b>	Označení investora:	S621900067
		Označení zhotovitele:	19-099-235-ZP
Název části:	<b>ZP - PŘÍLOHA</b>	Označení části:	<b>K.1</b>
Název dílčí části:	<b>Záznamy z jednání s municipalitou</b>	Označení komplexu:	<b>2.11.1</b>
Název přílohy:		Číslo přílohy:	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Ladislav Dorazil	Ing. Ladislav Dorazil	Formáty: dle příloh	<b>ZP + DD</b>
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Jihomoravský	více	200204	<b>05.03.2023</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 9 0 0 0 6 7	- Z P D D	- K 2 1 1 1	- X X X X X X X X X X	- X X	- X X X X X X X X	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

## **Zápis z přípravného jednání**

### **ke zpracovávané dokumentaci**

#### **Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice**

které se uskutečnilo dne 17.08.2022 v 9:30 v **Kanceláři architekta města Brna** se sídlem Zelný trh 331/13, Brno 602 00.

#### **Příloha záznamu:**

- Prezenční listina

#### **Záznam:**

- Jednání se uskutečnilo z důvodu předjednání návrhů šířkového uspořádání dopravního prostoru pod mostem v Bubeníčкова s Kanceláří architekta města Brna. Cílem jednání bylo prověření, zdali je možno jako jednu z variant přemostění Bubeníčkovy ulice uvažovat jednootvorový most namísto dnešního tříotvorového.
- Úvodem projektant a zástupce investora (Správa železnic) vysvětlili princip aktuální redukce Záměru projektu a časovou posloupnost realizace ve vztahu k ŽUB. Záměr projektu bude aktuálně řešit rekonstrukci mostu v ulici Bubeníčкова, která bude navržena a realizována již na výhledový stav ŽUB. Návrh bude koordinován s aktuálně zpracovávanými projekty, které zajišťuje Správa železnic vlastními organizačními složkami.
- Byly prezentovány 2 varianty dopravního uspořádání vycházející z dřívějšího návrhu KAM, které předpokládá stávající tříotvorovou koncepci, a 2 varianty nově navrženého jednootvorového mostu.
- Most Bubeníčкова je ve všech variantách uvažován jako přestupní uzel mezi městskou, osobní a vlakovou dopravou, proto jsou MHD zastávky umístěné vstřícně a situované pod konstrukci mostu.
- Intenzity dopravy by se díky stavbě městského okruhu mělo snížit z 20k voz/24hod na předpokládaných 15k voz/24hod, proto je možné uvažovat s omezením osobní dopravy z hlediska příčného uspořádání.
- Rekonstrukce mostu by se měla uskutečnit před samotnou výstavbou ŽUB, proto je nutné navrhnout šířku mostu dle kolejového řešení tak, aby vyhověla jak stávajícímu i budoucímu stavu.
- Rekonstrukce mostu musí respektovat výškový průběh nivelety koleje daný souvisejícím projektem Správy železnic „Podsmýk Židenice“. Navržená niveleta železničních kolejí odpovídá dle tohoto projektu cca dnešnímu stavu.

#### **Popis jednotlivých předložených variant:**

- **Varianta šířkového uspořádání „OPTIMÁLNÍ“**

Příčné uspořádání vychází z dřívějšího návrhu KAM (poskytnut sken situace), kdy je oddělena osobní a hromadná doprava.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 2,50 m. Na straně žst. Brno – Židenice je jízdní pás pro cyklisty š. 2,75 m pro obousměrnou jízdu. Navazující jízdní pruh má š. 3,50 m a

na druhé straně u chodníku má š. 4,00 m. Nástupiště mají š. 3,06 m a autobusový/tramvajový pás 6,50 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,80 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 27,87 m.

- **Varianta šířkového uspořádání „MINIMÁLNÍ“**

Tato varianta je z hlediska dopravního uspořádání stejná jako předchozí. Pouze byly použity minimální šířkové hodnoty, tj. chodník š. 2,25 m, jízdní pás pro cyklisty š. 2,25 m, jízdní pruhy š. 3,50 m, nástupiště š. 2,76 m a autobusový/tramvajový pás š. 6,15 m. Osová vzdálenost kolejí je v zastávce 3,45 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m. Celková šířka PMK je navržena na 25,67 m.

- **Varianta šířkového uspořádání „VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA“**

Vídeňská zastávka taktéž zachovává oddělenou osobní a hromadnou dopravu. Avšak cestující MHD využívají pro nástup zvýšenou vozovku v jízdním pruhu. Tento typ zastávky se využívá v částečně zklidněných oblastech, protože nástup a výstup cestujících omezuje plynulost provozu. Dále je cyklistická doprava vedena v jednosměrně přimknutých cyklo pruzích a v místě zastávky je sdružena s jízdním pruhem.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 2,00 m, na které navazuje nástupiště v š. 2,76 m. Jízdní pruh má š. 3,50 m a je vyvýšen o 0,20 m nad NK. Autobusový/tramvajový pás má š. 6,15 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,45 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 22,67 m.

- **Varianta šířkového uspořádání „ZASTÁVKOVÝ MYS“**

Tento typ zastávky upřednostňuje pěší a městskou hromadnou dopravu před osobní automobilovou a využívá se ve zklidněných oblastech. Jízdní pruhy jsou lokálně svedeny do autobusového/tramvajového pásu. Cyklistická doprava je vedena odděleně od automobilové.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 2,50 m. Na straně žst. Brno – Židenice je jízdní pás pro cyklisty š. 2,50 mm pro obousměrnou jízdu. Navazující nástupiště má š. 3,60 m a na druhé straně u chodníku má š. 2,50 m. Autobusový/tramvajový pás má š. 6,50 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,80 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 19,06 m.

Pozn.: Všechna příčná uspořádání jsou variabilní a uvedené celkové šířky PMK jsou orientační.

### **Závěr:**

- Kancelář architekta města Brna bere na vědomí předložené varianty řešení, v zásadě neodmítá ani jednootvorovou koncepci, je však třeba návrh dále projednat za účasti všech relevantních dotčených městských organizací (DPMB, OD MMB, BKOM atd...)
- Kvůli stávající nedostatečné podjezdové výšce bude pravděpodobně třeba zejména u jednootvorového mostu niveletu komunikace Bubeníčкова snížit o cca 0,30 m. (bude v dalším návrhu upřesněno)
- Návrh rekonstrukce žst. Brno – Židenice uvažuje přisunutí vlakových nástupišť blíže ke konstrukci mostu, proto bylo navrženo umístit výhledově přístupy na nástupiště pomocí chodníků v opěře mostu (viz žst. Praha – Zahradní město), tzn. pro ně v rámci rekonstrukce

mostu zajistit takovou stavební připravenost, aby prostup opěrou nebyl do budoucna znemožněn.

- Zástupce KAM upozornil na to, že podpěry u tříotvorového mostu budou překážkou v rozhledových trojúhelnících pro přechody pro chodce. A vzhledem k plánu městské mobility je žádoucí pěší, cyklistickou a městskou hromadnou dopravu zvětšovat na úkor dopravy osobní.
- Pro další postup je třeba prověřit návaznost cyklotras a podjezdnou výšku pod mostem – prověří Ing. Všetečka (KAM)
- Byla diskutována také problematika navazujících svahových úprav před a za mostem, resp. jejich budoucí navázání na plánované opěrné zdi po stranách železničního tělesa.
- Další postup návrhu bude projednáván na jednání za účasti městských organizací. K jednání bude samozřejmě přizvána KAM.

V Brně dne 17.08.2022

Zapsal: Dorazil

## **Záznam z porady**

### **ke zpracovávání dokumentaci redukovaného Záměru projektu**

#### **Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice**

které se uskutečnilo dne 8.9.2022 v 9:30 prezenčně v **zasedací místnosti MCO** se sídlem Mezírka 1, Brno 602 00 a distančně přes **MS Teams**.

#### **Příloha záznamu:**

- Listina zúčastněných prezenčního jednání
- Listina zúčastněných MS Teams

#### **Úvod:**

- Porada byla svolána zpracovatelem Záměru projektu za účelem projednání návrhů variant šířkového uspořádání dopravního prostoru pod mostem v Bubeníčkově. Cílem jednání bylo vybrat výslednou variantu přemostění Bubeníčkovy ulice a výslednou variantu uspořádání jednotlivých komunikací v mostních otvorech.
- Úvodem projektant a zástupce investora (Správa železnic) vysvětlili princip aktuální redukce Záměru projektu a časovou posloupnost realizace ve vztahu k ŽUB. Záměr projektu bude aktuálně řešit rekonstrukci mostu v ulici Bubeníčkově, která bude navržena a realizována již na výhledový stav ŽUB. Návrh bude koordinován s aktuálně zpracovávány projekty, které zajišťuje Správa železnic vlastními organizačními složkami.
- Ing. Dorazil v úvodní prezentaci nastínil plánovaný průběh jednání, dosavadní vývoj návrhů rekonstrukce mostu Bubeníčkově a návaznost s probíhajícími projekčními pracemi na ŽUB, kdy by se měla rekonstrukce mostu uskutečnit před samotnou výstavbou ŽUB. Proto je nutné navrhnout šířku mostu dle kolejového řešení tak, aby vyhověla jak stávajícímu, tak i budoucímu stavu. Bylo zmíněno, že na rozdíl od koncepce ponechání stávající střední části mostu, která byla uvažována v DUR ŽUB, uvažuje se nyní s úplnou náhradou stávajících konstrukcí novými.
- Byly prezentovány 2 varianty dopravního uspořádání vycházející z dřívějšího návrhu KAM, které předpokládají původní tříotvorový most, a 3 varianty dopravního uspořádání přemostěné jednootvorovým mostem.
- Most Bubeníčkově je ve všech variantách uvažován jako přestupní uzel mezi městskou, osobní a vlakovou dopravou, proto jsou MHD zastávky umístěné vstřícně a situované pod konstrukci mostu.
- Intenzity dopravy by se díky výhledové stavbě městského okruhu měly snížit z 20k voz/24hod na předpokládaných 15k voz/24hod, proto nebylo při návrhu příčného uspořádání uvažováno se zvýšením intenzit osobní dopravy z hlediska příčného uspořádání.
- Rekonstrukce mostu by se měla uskutečnit před samotnou výstavbou ŽUB, proto je nutné navrhnout šířku mostu dle kolejového řešení tak, aby vyhověla jak stávajícímu i budoucímu stavu.

- Rekonstrukce mostu musí respektovat výškový průběh nivelety koleje daný souvisejícím projektem Správy železnic „Podsmýk Židenice“. Navržená niveleta železničních kolejí odpovídá dle tohoto projektu cca dnešnímu stavu.
- Rekonstrukce mostu zahrne nutné přeložky infrastruktury v místě mostu – přeložky vody, kanalizace, plynu a parovodu. Pro potřeby Záměru projektu se bude vycházet z projektů přeložek zpracovaných v rámci ŽUB, které budou samostatně projednány se správcí těchto zařízení.

#### Popis jednotlivých předložených variant:

- **Varianta šířkového uspořádání „OPTIMÁLNÍ“**

Příčné uspořádání vychází z dřívějšího návrhu KAM (poskytnut sken situace), kdy je oddělena osobní a hromadná doprava.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 2,50 m. Na straně žst. Brno – Židenice je jízdní pás pro cyklisty š. 2,75 m pro obousměrnou jízdu. Navazující jízdní pruh má š. 3,50 m a na druhé straně u chodníku má š. 4,00 m. Nástupiště mají š. 3,06 m a autobusový/tramvajový pás 6,50 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,80 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 27,871 m.

Přemostění v této variantě je uvažováno tříotvorové. Spojitá železobetonová mostní konstrukce o třech otvorech s železobetonovou monolitickou spodní stavbou. Mezilehlé pilíře s řadou samostatných válcových dříků pro maximální prosvětlení prostoru pod mostem.

- **Varianta šířkového uspořádání „MINIMÁLNÍ“**

Tato varianta je z hlediska dopravního uspořádání stejná jako předchozí. Pouze byly použity minimální šířkové hodnoty, tj. chodník š. 2,00 m, jízdní pás pro cyklisty š. 2,25 m, jízdní pruhy š. 3,50 m, nástupiště š. 2,56 m a autobusový/tramvajový pás š. 6,20 m. Osová vzdálenost kolejí je v zastávce 3,50 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m. Celková šířka PMK je navržena na 24,82 m.

Přemostění v této variantě je uvažováno tříotvorové. Spojitá železobetonová mostní konstrukce o třech otvorech s železobetonovou monolitickou spodní stavbou. Mezilehlé pilíře s řadou samostatných válcových dříků pro maximální prosvětlení prostoru pod mostem.

- **Varianta šířkového uspořádání „VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA“**

Vídeňská zastávka taktéž zachovává oddělenou osobní a hromadnou dopravu. Avšak cestující MHD využívají pro nástup zvýšenou vozovku v jízdním pruhu. Tento typ zastávky se využívá v částečně zklidněných oblastech, protože nástup a výstup cestujících omezuje plynulost provozu. Dále je cyklistická doprava vedena v jednosměrně přimknutých cyklo pruzích a v místě zastávky je sdružena s jízdním pruhem.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 1,75 m, na které navazuje nástupiště v š. 2,326 m. Jízdní pruh má š. 3,00 m a je vyvýšen o 0,20 m nad NK. Autobusový/tramvajový pás má š. 6,20 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,50 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 20,352 m.

Přemostění v této variantě je uvažováno jednootvorové. Polorámový železobetonový most se zabetonovanými nosníky s integrovanou konstrukcí.



- **Varianta šířkového uspořádání „ZASTÁVKOVÝ MYS“**

Tento typ zastávky upřednostňuje pěší a městskou hromadnou dopravu před osobní automobilovou a využívá se ve zklidněných oblastech. Jízdní pruhy jsou lokálně svedeny do autobusového/tramvajového pásu. Cyklistická doprava je vedena odděleně od automobilové.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 2,50 m. Na straně žst. Brno – Židenice je jízdní pás pro cyklisty š. 2,50 m pro obousměrnou jízdu. Navazující nástupiště má š. 3,06 m a na druhé straně u chodníku má š. 2,50 m. Autobusový/tramvajový pás má š. 6,50 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,80 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 19,06 m.

Přemostění v této variantě je uvažováno jednootvorové. Polorámový železobetonový most se zabetonovanými nosníky s integrovanou konstrukcí.

- **Varianta šířkového uspořádání „BRNĚNSKÁ ZASTÁVKA“**

Tento typ zastávky se využívá v Brně. Umožňuje bezbariérové přecházení přes zvýšený jízdní pás k nástupišti. Cyklistická doprava je vedena společně s automobilovou.

Po obou stranách u opěr je chodník š. 2,076 m. Jízdní pruhy mají šířku 3,00 m. Navazující nástupiště má š. 2,326 m. Autobusový/tramvajový pás má š. 6,20 m. Osová vzdálenost kolejí v zastávce je 3,50 m a vzdálenost osy koleje od nástupní hrany 1,35 m.

Celková šířka PMK je navržena na 21,004 m.

Přemostění v této variantě je uvažováno jednootvorové. Polorámový železobetonový most se zabetonovanými nosníky s integrovanou konstrukcí.

### **Záznam diskuse k předloženým variantám:**

- Ing. Šamánková (MMB OD) : Proč se most v některých variantách redukuje, když má v budoucnu sloužit jako přestupní uzel a tudíž by měl mít dostatečný prostor pod mostem?  
Ing. Čmiel (SŽ): Reaguje, že PMK je ve vývoji a proto jsme se sešli, abychom tuto otázku vyřešili.
- Ing. Kobzová (KAM): Co je technicky možné u mostu?  
Ing. Božík (MCO): Limit pro jednotlivé otvory cca 21 m. Větší rozměry otvorů by s ohledem na navrhovanou niveletu kolejí dle projektu „Podsmyk Židenice“ znamenaly potřebu významného zahloubení komunikací pod mostem. Výškově limit – tramvaj. vedení ve výšce 4,30 m + 0,10 m uchycení a PK 4,20 m + 0,20 m.
- Ing. Šamánková (MMB OD): Proč se most zužuje – je to neefektivní a vznikne tunel. Šířka chodníku 1,50 m je nedostačující i pro sídliště.  
Ing. Kobzová (KAM): Souhlasím a navíc bude větší zátěž. Je možné ponechat tříotvorový most?  
Ing. Šamánková (MMB OD): Je třeba mít sloupy nahusto? Předpokládám, že se most opticky zmenší při zachování světlosti a jeho prodloužení. A jako přestupní uzel musí odpovídat velikostí podle počtu cestujících.

- Ing. Mazel (KORDIS): Šířkové hodnoty by měly být širší než minimální kvůli přestupnímu uzlu. S variantou Vídeňské zastávky Kordis nesouhlasí kvůli problémům přechodů pro chodce. Přístup na nástupiště žel. stanice podchody nebo opěrou, ale pozor na šířku chodníku v tom místě – kumulace osob.
- Ing. Krejčí (SŽ OŘ Brno): Vznese návrh k přeuspořádání rozvržení pod mostem – tramvajový pás zvlášť.  
Ing. Šamánková (MMB OD): Reakce: Zkoušelo se, ale vyvolalo by značné úpravy před a za mostem a zvětšení šířkového uspořádání, KAM potrzuje..
- (Ing. Burianek O9 SŽ): Podporuje myšlenku, že přístup na nástupiště lze udělat v opěrách, ale otázkou jsou výtahy, které by musely být výhledově umístěny za rubem opěry.  
Ing. Jagošová (SŽ – OŘ Brno): V současné době se upouští od výtahů a realizují se šikmé chodníky  
Ing. Dorazil (MCO): Existuje stanovisko architekta Záměru projektu k šikmým chodníkům od mostu Bubeníčková na nástupiště, které bylo uvedeno v doprovodné dokumentaci, dle kterého tato varianta nebyla doporučena kvůli velké délce chodníků, stísněnému prostoru a zabránění značné délky nástupiště konstrukcí chodníku. Nicméně poloha nástupišť dle aktuálního projektu „Podsmyk Židenice je nyní odlišná a nástupiště jsou situována blíže k mostu, a proto by bylo možno celou věc znovu posoudit. Navržená rekonstrukce mostu Bubeníčková proto nesmí znemožnit prostup severní opěrou mostu na nástupiště, ať už bude řešen pomocí výťahu či šikmého chodníku.
- Ing. Veselý (DPMB): Šířkové uspořádání dimenzovat na vysokou intenzitu a nepodceňovat šířku a délku zastávek. Z hlediska kapacity byl stávající most nadčasově dimenzován, potvrdil svou funkčnost i při dílčí přestavbě ulice Bubeníčkovy (4pruh s TRAM dráhou) a jejímu zapojení do stávající ulice Zábrdovické. Zastávka „Kuldova“ prošla etapovým vývojem a lze ji považovat za stabilizovanou mj. ve vazbě na přechod pro pěší včetně uspořádání komunikačního systému. Původně bylo uvažováno s navazujícím chodníkem podél areálu koupaliště k ulici Lazaretní (tehdy v úrovni investičního záměru SMB), přístup k nádraží Židenice byl však nakonec realizován investorem stavby obchodního centra – jako jeho součást - po východní straně drážního tělesa (SŽ). Úvahy o změně polohy tramvajové dráhy v ulici Bubeníčková (vyosení severním směrem) jsou nereálné – uliční fronta ulice Bubeníčkovy je postupně zastavována novými objekty (s funkcemi bydlení a služeb).  
Řešení zastávek se zvýšeným jízdním pruhem (tzv. brněnský typ) je stále předmětem „legislativní“ diskuze. Obdobné realizace jsou – i přes ověřenou funkčnost - v některých lokalitách stále v režimu zkušebního provozu bez kolaudace.  
Ing. Veselý rovněž nabídl dodání geodetického zaměření stávajících zastávek (v návaznosti na jejich aktuální bezbariérovou úpravu).
- Ing. Kácal (SŽ OŘ Brno): Dopravní kapacita výťahu je velmi omezená, jak se aktuálně ukazuje např. v žst. Blansko, kde výtah nestačí obsloužit osoby s omezenou pohyblivostí. Nezavrhuje šikmý chodník.  
Ing. Koukal (SŽ OŘ Brno) : Rovněž preferuje šikmý chodník.



Ing. Kobzová (KAM): Další možnost bezbariérového přístupu – zalomené schodiště s výtahem.

- Ing. Kobzová (KAM): Krátce prezentovala případné další možnosti řešení situace v přestupním uzlu, které byly diskutovány na KAM o den dříve. S prostorem pro cyklisty uvažovat hned od začátku. Ve variantě tříotvorového mostu stále počítáme s budoucím novým podchodem, na „severní straně“ bude vysoká kumulace osob a navíc jsou zde vedeni cyklisti. Vprezentované variantě dvou samostatných mostů je přístup na nástupiště mezi mosty, jeden tramvajový pruh je pojížděný IAD a druhý ne. Musí zde být SSZ.  
Ing. Veselý (DPMB): Se společným provozem IAD a tramvaje v jednom pruhu zásadně nesouhlasí.
- Ing. Janda (BKOM): Poukazuje na to, že významným problémem jsou rovněž hrozící kolize cyklistů při křížení s tram. tratí.  
Ing. Šamánková (MMB OD): Zvážit, zda by pod mostem nemohli být cyklisti svedeni do silničního pruhu IAD.  
Ing. Kobzová (KAM): Cyklisti se musí uvažovat ne na poslední chvíli, je třeba s nimi počítat od začátku.  
Ing. Kácal (SŽ): Musí být cyklisté na Bubeníčkové, když jsou i na Lazaretní? Případně nelze do otvoru mostu v Lazaretní cyklodopravu vymístit ?  
Ing. Kobzová (KAM): Ne. S vedením stezky pro cyklisty v Lazaretní jakožto náhradou za Bubeníčkovu se rozhodně neuvažuje.  
Ing. Šamánková (MMB OD): Cyklisty by z Bubeníčkovy ulice rovněž nevymístovala nezavrhovala, ale je třeba vyřešit, jak budou převedeni pod mostem.
- Ing. Dorazil (MCO): Navrhuje po proběhlé diskusi a vznesených argumentech uvažovat návrh tříotvorového přemostění s rozměry jednotlivých otvorů zhruba v dnešních parametrech, přičemž v severní opěře by byla provedena stavební připravenost pro budoucí prostup dřikem opěry na nástupiště. Způsob výstupu na nástupiště by mohl být zvolen dle definitivního návrhu projektu „Podsmýk Židenice“ v jakékoliv variantě (výtahy/šikmý chodník), případně by mohl být realizován z nového podchodu. Je více možností a pro zvolení definitivního návrhu je nutno mít „Podsmýk Židenice“ v konečné podobě.
- Ing. Buriánek (SŽ 09): Směřujte návrh na stávající stav tramvajové trati. V případě většího zahloubení tramvaje na Bubeníčkově se výškový rozdíl šikmého chodníku zvětší a jeho délka se prodlouží. (pozn.: kvůli variantě „Most a podchod s podjezdem“ vzhledem k vedení cyklistů). Most v ulici Lazaretní nemůže být více zahlouben.  
Ing. Mazel (KORDIS): Šikmý chodník by prodlužoval přístup na nástupiště.  
Ing. Kobzová (KAM): Přiklání se spíše k výtahům.  
Ing. Buriánek (SŽ 09): Kvůli podsmyku nedoporučuje stahovat cyklisty pod most na ul. Lazaretní.
- Ing. Toman (OŘ Brno, správa tratí): nesouhlasí s tím, aby byl po provedené rekonstrukci mostu použit stávající svrškový materiál až do doby realizace ŽUB.  
Dorazil (MCO): bude předmětem dalšího jednání za účasti odborných složek SŽ

- Ing. Kobzová (KAM): Uvažovala by SŽ s podchodem za severní opěrou v definitivním stavu ŽUB ? V případě, že ano, upozorňuje na to, že by byl tudíž v kolizi s případnými šikmými chodníky z Bubeníckovy.  
Ing. Dorazil (MCO): Ano, s podchodem se uvažuje. Celou výslednou koncepci vertikální dopravy od tramvaje Bubeníckova na vlaková nástupiště bude nutno řešit jako celek v rámci „Podsmýku Židenice“. Návrh mostu Bubeníckova budoucí šikmé chodníky neznemožní.  
Ing. Kobzová (KAM): požaduje prověřit stavební připravenost pro průchody opěrou i u jižní opěry mostu.
- Ing. Kácal (SŽ): Cyklisti vedeni pod mostem na ul. Lazaretní ne.  
Ing. Buriánek (SŽ): Představíme most na ul. Lazaretní za 14 dní, kdy proběhne i prezentace.

### **Závěrem bylo dohodnuto :**

Dále bude sledován návrh tříotvorového mostu o délce přemostění minimálně stejné jako ve stávajícím stavu, který šířkově umožní především pohodlný pohyb pěších. MHD a IAD budou vedeny odděleně. Nástupiště v zastávce budou ostrovní a situovány do míst podpěr. Severní opěra mostu bude stavebně připravena pro případné budoucí zbudování přístupu k nástupišťům žst. Židenice. Totéž bude prověřeno i pro opěru jižní. Při návrhu šířkového uspořádání bude projektant vycházet z podkladů od KAM Brno, především varianty „Původní most“.

V Olomouci, dne 17.9.2022

Zapsal: Dorazil

K záznamu obdržel projektant dodatečně následující doplňující stanoviska:

A) Ing. Veselý (DPMB) – mail 9.9.2022

1. *Původním záměrem bylo získání relevantních podkladů jak pro finální, tak i pro přechodové období uspořádání kolejového systému v této části ŽUB.*
2. *Z dostupných informací lze tedy odvodit, že poznatky náročnosti a případného zmaru přechodových opatření vedou k redukci stavebního programu v reálně uchopitelném období.*

*Lze tedy přepokládat:*

- a. *Sanaci stavebně-technického stavu kolejiště ve stávajícím uspořádání*
- b. *Sanaci stavebně-technického stavu „příslušenství“ – (stávající) podchod + vstupní atrium (je žádoucí jej transformovat z dlouhodobého provizoria do skutečného repre-motivačního vstupního prostoru) samozřejmě vše v bezbariérové úpravě.*
- c. *Otevření podchodu do areálu Zbrojovky (tj. prodloužení i pod koleji od směru Tišnov).*
- d. *Sanaci stavebně-technického stavu „spodní stavby“ dráhy, tj. mostních objektů Lazaretní a Bubeníckova (míra sanace je na volbě správce objektů).*
- e. *Případná změna uspořádání dopravního prostoru (především) ulice Bubeníckova není věcí zadavatele (SŽ).*

*f. Stávající uspořádání prostoru zastávky Kuldova (s deklarovaným přístupem k nádraží Brno-Židenice) je provozně ověřeno a lze předpokládat funkčnost i v dalším období.*

g. Nelze vyloučit, že bude vhodné doplnit pěší koridor i po západní straně drážního tělesa – koridor daleko lépe (i opticky) navazuje na přechod v zastávce.

P.S. Zmíněný koridor byl původně sledován z úrovně SMB, nicméně v souvislosti s aktivací obchodního centra byla zvolena poloha pěší trasy východně (v návaznosti na komunikační systém OC).

*Případná změna průběhu dopravního prostoru pod mostem Bubeníčкова*

h. musí respektovat základní variantu uspořádání nástupního prostoru do kolejové MHD – tj. standardní nástupní ostrůvek, kolejová dráha výlučně poježděná kolejovou dopravou,

i. průjezd nekolejové hromadné dopravy pouze v návaznosti na vyřízení kolejové dráhy a nezbytné pohyby BUS vozidla před a za prostorem zastávky,

j. průjezd IAD zásadně pomocí jízdního pruhu vně nástupního prostoru – úvaha (byť teoretická) o sdílení jednoho prostoru všemi druhy dopravy je mimo jakoukoliv diskuzi,

k. musí reflektovat aktuální uspořádání uzlu Šámalova (nová i původní) & Zábrdovická, které je již stabilizováno ÚR (zpracovatel PK Ossendorf pro Nová Zbrojovka)

S pozdravem

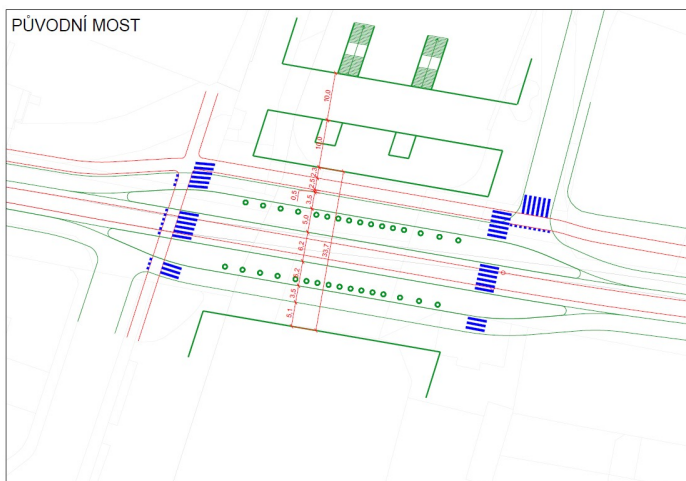
Ing. Josef Veselý  
vedoucí odboru rozvoje MHD

B) Ing. Všetečka (KAM) – mail 16.9.2022

... podporujeme variantu stávajícího profilu mostu doplněného podchodu pro přístup na nástupiště (viz přiložená skica poslaná také minulou středu). Důvody jsou:

1. snaha se co nejvíce držet pravomocného územní rozhodnutí, zvláště pokud je přestavba mostu připravovaná jako „předstihová“, kdežto podchod bude následovat změny dané nově navrženým podsmykem
2. přístup opěrou přináší výhodu, pokud se dá dostat přímo na nástupiště tramvaje, což třípolový most s tramvají uprostřed bohužel vylučuje
3. samostatný podchod oproti chůzi v mostním poli sdíleném s IAD umožňuje vytvoření příjemnějšího prostředí (čistota, hluk, zavírání v noční době) a umístění výtahů hned naproti schodišti/eskalátoru. V podchodu bude možné umístit kiosky, lavičky apod., tzn. může sloužit jako minimalistická odbavovací hala

V přiložené skice je jedna z možností vedení cyklistické dopravy, profil mostu umožňuje i jednosměrné řešení cyklistů po obou stranách (bude dořešeno v dalším stupni přípravy stavby).



# **Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice**

Vstupní jednání ke zpracování  
dokumentace Záměru projektu v  
redukovaném rozsahu

Brno, 8.9.2022

## Obsah prezentace:

- 1) Údaje o investorovi
- 2) Zpracovatelský tým
- 3) Základní body harmonogramu prací
- 4) Cíle projektu
- 5) Stávající situace okolí Žst Brno Židenice
- 6) Fotodokumentace
- 7) Dopravní napojení v okolí nádraží
- 8) Varianty ŽUB v lokalitě Židenice



## Údaje o investorovi:

Správa železnic, státní organizace

se sídlem: Praha 1 - Nové Město, Dlážděná  
1003/7, PSČ 110 00

zastoupena: Ing. Miroslavem Bocákem, ředitelem  
organizační jednotky Stavební správa východ

## Hlavní inženýr stavby:

Ing. Jiří Čmiel, Stavební správa východ

# **Zpracovatelský tým – Sdružení MCO + SUDOP Brno:**

Hlavní inženýr projektu: Ing. Dorazil (MCO)

Profesní garant koleje, nástupiště: Ing.Chýlek (MCO)

Dopravní technologie: Ing. Cádrik (SUDOP Brno)

Profesní garant mosty: Ing. Božik (MCO)

Profesní garant poz.komunikace: Ing. Ludvíková (MCO)

Architektonická supervize: Ing.arch.Skoumal (MCO)

Profesní garant zab.zař.: M. Kadla (SUDOP Brno)

Profesní garant sdělovací zařízení: Ing.Bari (SUDOP Brno)

Profesní garant silnoproud: Ing. Zářecký (SUDOP Brno)

Profesní garant trakční vedení: Ing.Odehnal (Exprojekt)

POV: Ing.Čech (MCO)

Ekonomika: Ing.Funk (MCO)

Životní prostředí: Ing.Bělohoubek (Ecological consulting)

## Dosavadní vývoj:

1. SP ŽUB – 10/2017
2. Zadání ZP variant přechodového stavu a zpracování aktualizace Dopravní technologie celého ŽUB – 02/2019
3. Dokončení prací dle bodu 2 – 06/2022
4. Aktualizace kolejového řešení „Podsmyk“ zajišťovaná Správou železnic – 07/2022
5. Redukce řešení v lokalitě Židenice a zadání ZP v redukováném rozsahu – 08/2022

## Cíle projektu v redukované verzi:

- A) Zajistit žádost o stavební povolení pro přestavbu mostu Bubeníčkova do 11/2023
- B) Návrh mostu připravit již pro cílový stav (varianta „Podsmyk“) kolejového uspořádání ŽUB, ale do zahájení prací na ŽUB ponechat stávající uspořádání kolejí a související infrastruktury

# Stávající situace okolí Žst Brno Židenice





## Fotodokumentace:



Pohled na výpravní budovu z kolejiště

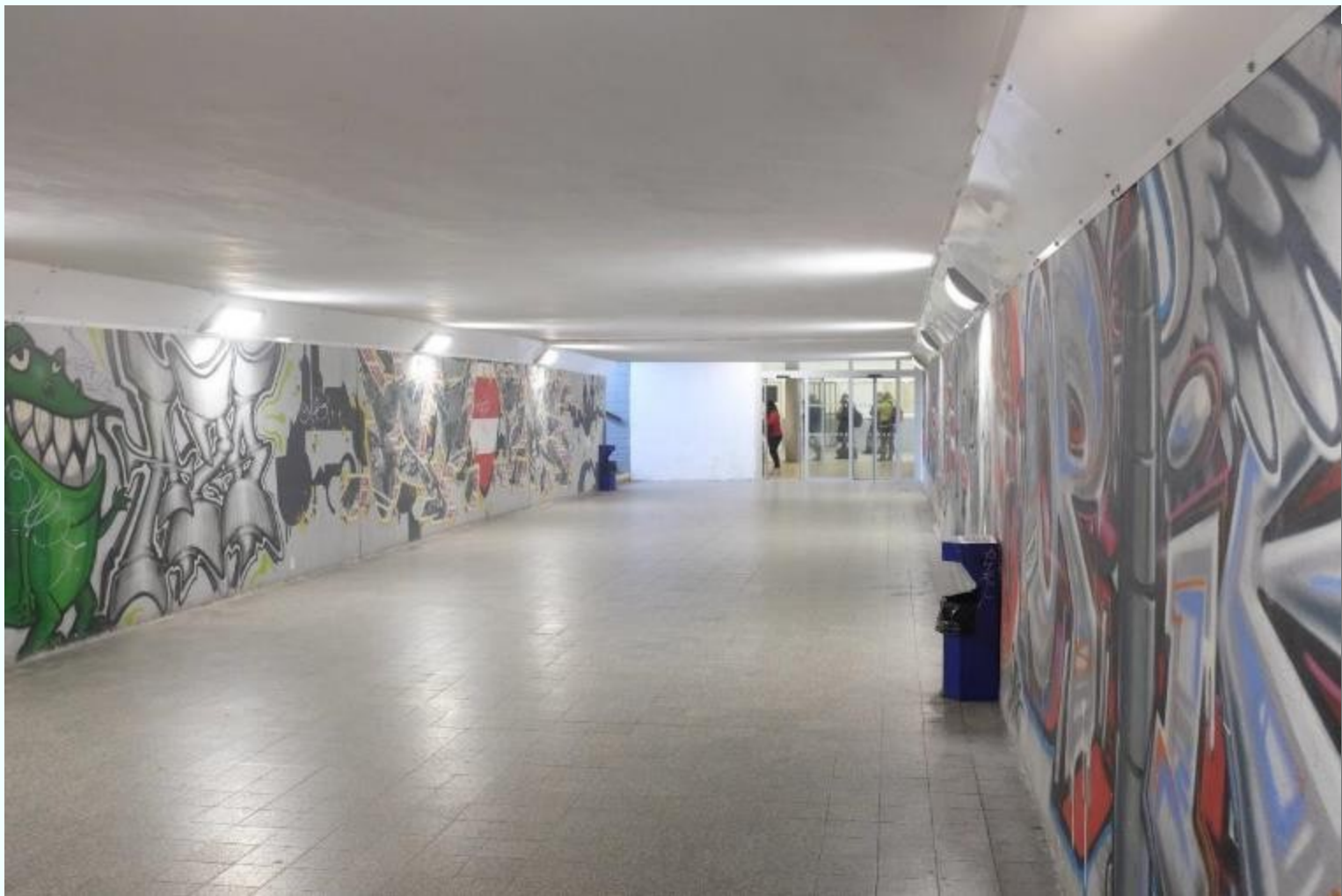


## Fotodokumentace:



Vstup do podchodu z nástupiště

## Fotodokumentace:



Staniční podchod – pohled k vestibulu

## Fotodokumentace:



Parovod u mostu v ulici Bubeníčkově



## Fotodokumentace:



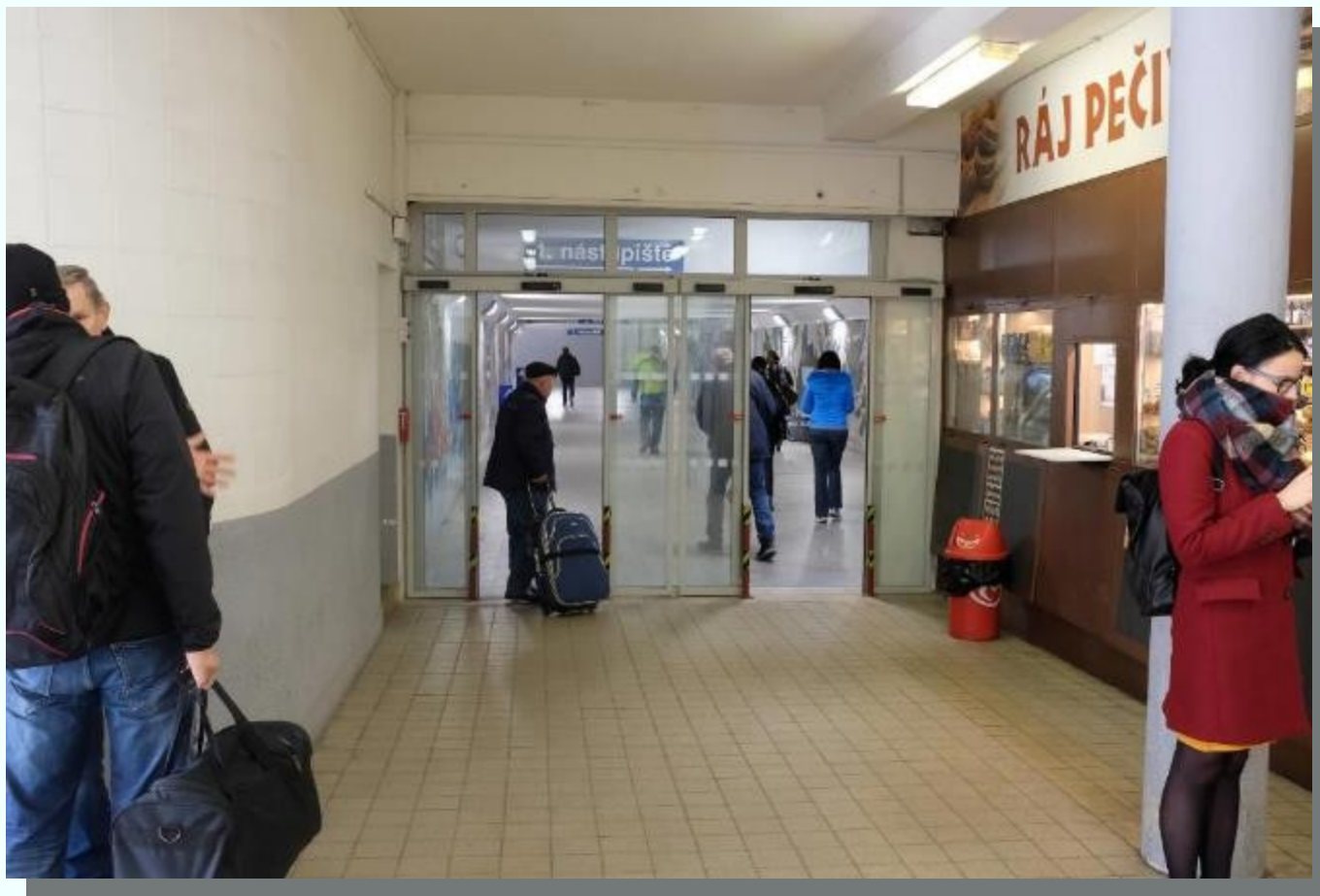
Most v Bubeníčkově ulici se zastávkou MHD

## Fotodokumentace:



Most v ulici Lazaretní

## Fotodokumentace:



Pohled z vestibulu do podchodu





## Podklady návrhu:

- A) Zaměření a průzkumy z projektu ŽUB
- B) Aktualizace geodetického zaměření
- C) Stávající síť 03/2022
- D) Aktuální mapové podklady
- E) Kolejové řešení varianty „Podsmyk“
- F) Varianta Ab kolejového řešení dle SP ŽUB
- G) Doprovodná dokumentace ZP Židenice 06/2022
- H) Pokyn Správy železnic v pokračování v redukované verzi – 8.8.2022
- I) Podklad pro uspořádání typů dopravy pod mostem od KAM – 07/2022
- J) Požadavky městských organizací – mj. závěry dnešního jednání

# Situace v lokalitě a přehled podkladů a dosavadních prací:

Viz prezentované výkresy situačního řešení.

## Návrhy projektanta k jednání:

Viz prezentované výkresy.

Koncepce komunikace pod mostem v pěti základních variantách.

- Optimální dle KAM
- Minimální dle KAM
- Zastávkový mys
- Brněnská zastávka
- Vídeňská zastávka

Koncepce mostu ve dvou základních verzích

- Jednootvorový most
- Tříotvorový most

## Přeložky městské infrastruktury:

Koncepce přeložek bude ve shodě s předešlými návrhy dle projektu stavby z roku 2009, bude nově projednána se správcí těchto zařízení.

Vodovody BVaK

Kanalizace BKOM, BVaK

Plyn GASNET

Parovody – Teplárny Brno

Viz výkresové podklady





## **Záznam z porady**

### **ke zpracovávání dokumentaci redukovaného Záměru projektu**

#### **Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice**

které se uskutečnilo dne 10.10.2022 v 9:30 prezenčně v **zasedací místnosti MCO** se sídlem Mezírka 1, Brno 602 00 a distančně přes **MS Teams**.

#### **Přílohy záznamu:**

- Listina zúčastněných prezenčního jednání
- Listina zúčastněných MS Teams
- Úvodní prezentace (MCO, Dorazil)

#### **Úvod:**

- Porada byla svolána zpracovatelem Záměru projektu za účelem projednání redukovaného řešení Záměru projektu Modernizace ŽST Brno-Židenice. Předmětem jednání má být rovněž technický návrh přemostění Bubeníčкова v podobě, jak byl předjednan se zástupci SMB na předchozím jednání. Cílem jednání je obeznámit zúčastněné s navrženým technickým řešením, zaznamenat jejich další podněty a požadavky a po schválení objednatelům je promítnout do návrhu.
- Úvodem hlavní inženýr projektu a zástupce investora (Správa železnic) vysvětlili princip aktuální redukce Záměru projektu a časovou posloupnost realizace ve vztahu k ŽUB. Záměr projektu bude aktuálně řešit rekonstrukci mostu v ulici Bubeníčкова, která bude navržena a realizována již na výhledový stav ŽUB. Návrh bude koordinován s aktuálně zpracovávány projekty, které zajišťuje Správa železnic vlastními organizačními složkami. Prioritou je zažádat o vydání SP na konci roku 2023.
- Ing. Dorazil v úvodní prezentaci nastínil plánovaný průběh jednání, dosavadní vývoj návrhů rekonstrukce mostu Bubeníčкова a návaznost s probíhajícími projekčními pracemi na ŽUB, kdy by se měla rekonstrukce mostu uskutečnit před samotnou výstavbou ŽUB. Proto je nutné navrhnout šířku mostu dle kolejového řešení tak, aby vyhověla jak stávajícímu, tak i budoucímu stavu. Bylo zmíněno, že na rozdíl od koncepce ponechání stávající střední části mostu, která byla uvažována v DUR ŽUB, uvažuje se nyní s úplnou náhradou stávajících konstrukcí novými.
- Byly prezentovány výsledky předešlé porady s městskými organizacemi, na které ze strany všech zúčastněných městských organizací zazněl požadavek na zachování koncepce obdobné dosavadnímu řešení – tj. tříotvorový most přibližně stejných rozměrů jako dosud..
- Most Bubeníčкова je uvažován jako budoucí přestupní uzel mezi městskou, osobní a vlakovou dopravou, proto jsou MHD zastávky umístěny vstřícně a situované pod konstrukcí mostu.
- Rekonstrukce mostu by se měla uskutečnit před samotnou výstavbou ŽUB, proto je nutné navrhnout šířku mostu dle kolejového řešení tak, aby vyhověla jak stávajícímu i budoucímu stavu.

- Rekonstrukce mostu musí respektovat výškový průběh nivelety koleje daný souvisejícím projektem Správy železnic „Podsmýk Židenice“. Navržená niveleta železničních kolejí měla dle tohoto projektu odpovídat cca dnešnímu stavu a s tímto předpokladem dosud uvažoval zpracovatel ZP Židenice
- Rekonstrukce mostu zahrne nutné přeložky infrastruktury v místě mostu – přeložky vody, kanalizace, plynu a parovodu, silnoproudu a VO. Pro potřeby Záměru projektu se bude vycházet z projektů přeložek zpracovaných v rámci ŽUB, které budou samostatně projednány se správcí těchto zařízení.
- Pro potřeby tohoto záznamu a také ZP jsou otvory mostu číslovány vzestupně dle směru staničení, tj. 1. otvor (jižní) nejbližší stávajícímu hlavnímu nádraží v Brně a 3. otvor (severní) nejbližší žst. Brno-Židenice.

#### Popis navrhovaného řešení mostního objektu:

V následující prezentaci zpracovatel návrhu mostu popsal základní principy návrhu:

##### Technické řešení:

###### Stávající stav:

Stávající most převádí 4 koleje na zhlaví žst. Brno - Židenice přes ulici Bubeníčkovu.

Nosná konstrukce je tvořena železobetonovou deskou o 3 polích proměnné tloušťky, která je na opěrách uložena na vrubové klouby, na podpěrách na pevná litinová ložiska. Šikmost mostu pravá 82°. Kolmé rozpětí jednotlivých polí je 10+14+10 m, délka přemostění 33.0 m. Deska nosné konstrukce je v příčném směru rozdělena třemi dilatačními spárami na čtyři díly (7.16+4.95+4.35+5.87=22.33 m).

###### Nový stav:

Stávající mostní objekt bude zdemolován v celém rozsahu a bude nahrazen novým. Nový most je navržen jako bezúdržbová polorámová konstrukce se dvěma mezilehlými stojkami. Šikmost pravá 80°. Kolmé rozpětí jednotlivých polí je 11.75+12.7+11.75 m a vychází z dispozičního uspořádání dopravy pod mostem. Délka přemostění je 35.20 m. V prvním otvoru je veden chodník a jízdní pruh, ve druhém otvoru je veden autobusový a tramvajový pás včetně nástupiště, ve třetím otvoru je veden jízdní pruh a jízdní pás pro cyklisty a chodník.

Volná výška pod mostem je navržena s ohledem na konkrétní normy a charakter dopravy. U tramvajové a trolejbusové dopravy je dle ČSN 33 3516 požadovaná celková min. výška 4.50 m = 4.30 m (výška drátu TV) + 0.10 m (rezerva) + 0.10 m (izolační vzdálenost). U MUK je dle ČSN 73 6201 požadovaná celková min. výška 4.35 m = 4.20 m (výška průjezdného prostoru) + 0.15 m (rezerva). U chodníků a cyklopruhů je dle ČSN 73 6201 požadovaná min. výška 2.50 m. Pro splnění výškových normových parametrů je nutné provést zahloubení komunikací pod mostem o cca 0.25 m, měřeno v ose mostu.

Šířka mostu je 45.12 m a vychází z výhledového návrhu kolejového řešení ve variantě „Podsmýk“. Most se nachází v staničním obvodu s rychlostí do 120 km/h a proto se dle ČSN 73 6201 uplatní VMP 3.0 s rezervou 125 mm.

**Nosná konstrukce** je navržena ze svařovaných zabetonovaných nosníků. Horní povrch je ve střechovitém sklonu cca 1.2% za ruby stojek. Podhled je zakřiven dle paraboly 2°. Tloušťka NK uprostřed je 0.80 m, ve vetknutí do krajních stojek je 1.0 m. Výškově je nová NK navržena tak, aby po zpětném osazení a výměně svršku při zachování stávajícího směrového i výškového vedení kolejí byl splněn normový požadavek na nutný obrys kolejového lože ve všech kolejích. Izolace se předpokládá tvrdá tloušťky 60 mm. V příčném směru je nosná konstrukce rozdělena na tři dilatační celky šířky 11.50 m, 20.80 m a 12.00 m. Podélné dilatační spáry budou překryty mostními závěry.

Po stranách mostu jsou navrženy římsy, na kterých je osazeno zábradlí výšky min. 1.10 m. Šířka říms a vzdálenost od osy koleje jsou navrženy tak, aby bylo možné ve výhledovém stavu ve variantě „Podsmýk“ osadit protihlukové stěny při zachování VMP 3.0.

**Mostní svršek** bude převzatý od zpracovatele kolejového řešení varianta „Podsmýk“ SŽ - Odbor projektování staveb O9. Kabelové žlaby a chráničky budou přednostně osazovány podél říms. Na mostě bude uzavřené kolejové lože.

**Spodní stavba** je tvořena krajními stěnovými stojkami tloušťky 1.0 m a mezilehlými sloupovými stojkami tl. 0.50 m a šířky 1.0 m. NK a krajní stojky jsou propojeny rámovým rohem. Mezilehlé stojky podepírají NK přes vrubový kloub. Stojky jsou vetknuty pod každou NK do samostatných dilatovaných základových pasů.

**Založení** je navrženo hlubinné na velkopřůměrových pilotách Ø 1.20 m, v některých pasážích bude z technologických důvodů uvažováno také s mikropilotovými rošty.

Postup výstavby (**POV**) se předpokládá po jednotlivých dilatačních celcích za částečně omezeného provozu na mostě i pod mostem. Bude předmětem samostatného jednání.

### **Záznam diskuse k předloženému řešení redukováného ZP:**

- Přítomní zástupci CTD a O14 zásadně nesouhlasí s tím, že v redukováném řešení Židenic není uvažováno s vybudováním nové technologické budovy dle původního neredukovaného návrhu. Důvodem je nutnost připojení Židenic na navrhované páteřní trasy, kdy jsou právě Židenice uvažovány jako datové centrum těchto tras. Jde o ideální místo v rámci ŽUB a navazující žel. sítě a s touto technologickou budovou je již uvažováno v návrzích mnoha navazujících staveb. Proto požadují řešit novou technologickou budovu v rámci tohoto záměru projektu.

Zpracovatel návrhu sdělovacího zařízení ZP Ing. Naništa a zástupce SŽT Ing. Švitorka tato slova potvrdili.

Na to reaguje hlavní inženýr stavby Ing. Čmiel ze Správy železnic Stavební správy Východ, že tento požadavek sice registruje, ale o rozsahu redukce ZP Židenice bylo již rozhodnuto před zadáním zpracovateli. Požadavek nicméně znovu prověří a vydá následně projektantovi pokyn, zda technologickou budovu v redukováném ZP uvažovat či nikoliv.

- Ing. Chudějová (SŽ O13) upozornila na to, že v podkladech rozesílaných odborem O9 k Podsmyku Židenice je navrhovaná niveleta na mostě Bubeníčková o cca 0,5 m výše.

Přítomní zástupci O9 tuto informaci potvrdili a poskytnou k tomu aktuální podklady. Bohužel zpracovatel ZP Židenice tuto informaci před dnešním jednáním neobdržel a je pro návrh mostu poměrně zásadní.

Ing. Čmiel (SSV) se k tomuto postupu důrazně ohradil a vznesl dotaz, jak je možné, že O9 podklady pro návrh mostu včas neposkytuje a dále, zda směrové řešení zůstává na mostě beze změny.

Na to reaguje O9, že směrové řešení zůstává a O13, že o výšce TK v místě mostu Bubeníčková zatím nebylo rozhodnuto definitivně, ale je třeba s v rámci koordinace dohodnout na výsledné hodnotě zdvihu TK.

Ing. Chudějová (O13) následně doplnila, že ST OŘ vznesla požadavek na vložení nového materiálu železničního svršku a O13 s tímto souhlasí. Zároveň upozornila na nevyhovující stav GPK, který svými parametry v současné době odporuje normě ČSN 73 6360-1, na základě tohoto požaduje mírně upravit geometrii zhlaví nad mostem Bubeníčková.

- Ing. Toman (OŘ Brno) upozornil na to, že prezentované ZKPP za opěrami mostu není podle aktuálně platného předpisu – projektant zohlední. Dále je nutno prověřit odvodnění železničního spodku ve vztahu ke kabelovým trasám.
- Ing. Chýlek (zpracovatel kolejového řešení za MCO) uvedl, že v dosud uvažovaném výškovém návrhu projektant předpokládal pouze demontáž stávajícího svršku v místě mostu a po provedené rekonstrukci mostu zpětné osazení svršku na most v dnešním směrovém uspořádání, pouze s využitím (náhradou) opotřebovaných prvků svrškového materiálu.

Pokud by byly koleje o cca půl metru výše, bylo by nezbytně nutně v podstatě přebudovat celé jižní zhlaví Židenic se značnými dopady do kolejiště ve všech výběžích do tratí a pravděpodobně by tato úpravy zasáhla i do dnešních nástupišť. Informace o zdvihu je však pro nás úplně nová a vše by se samozřejmě muselo znovu detailně prověřit.

Zástupce O13 tento výklad potvrdil.

- Ing. Dorazil dává na zvážení vybudovat most dle dosavadního výškového návrhu (tedy včetně mírného zahloubení tramvajové trati pod mostem), stávající svršek umístit do dnešní nivelety a konstrukci mostu do budoucna stavebně připravit na budoucí zdvih kolejí dle Podsmýku Židenice. Tím by se významně snížily zmařené práce na budování nového jižního zhlaví.

Na to reaguje zástupkyně O6 Ing. Seidlová upozorněním, že pokud by na mostě byly v předstihu vybudovány římsy pro budoucí koleje ve vyšší poloze, je nutno uvažovat VMP k vnitřku říms a nikoliv k zábradlí.

- Ing. Čmiel znovu důrazně upozornil na to, že rozhodující je časové hledisko a že je nutno navrhnout takové řešení, které bude znamenat kromě minimalizace zmařených prací také rychlý postup projektového návrhu. Nelze nyní v rámci redukovaného ZP provádět návrh přebudování celého jižního zhlaví a toto vše znovu prověřovat z hlediska DT a POV. Znovu důrazně upozornil na nutnost včasného předávání podkladů ze strany O9.
- Ing. Odehnal (Exprojekt, zpracovatel projektu TV) sdělil, že čistě z hlediska trakčního vedení by případné osazení stávajících kolejí do nové výškové polohy nemělo znamenat zásadní problém. Upozornil na to, že polohy trakčních podpěr jsou ve variantě Podsmýk zcela odlišné od dnešních a ptá se, zdali návrh TV v rámci podsmýku bude zajišťovat O9?

Reakce O9: ano, zajistíme v rámci projektu Podsmýku.

Zpracovatel zab.zař. pan Kadla (SUDOP Brno) upozornil na to, aby se v provizorních stavech maximálně omezilo spojování kabelových tras zab.zař.

- Následoval krátký výklad k prostorovému uspořádání pod mostem Bubeníčкова (Ing. Ludvíková, MCO)  
K tomu reagoval zástupce O9 Ing. Macháček – bylo jednáno v rámci jiné akce s DPMB (Veselý) – aktuálně postačuje v Brně výška nástupištní hrany MHD 16 cm.
- Ing. Kácal (SMT OŘ Brno) upozornil na to, že pokud má být pohyb v 3. otvoru (tedy v otvoru nejbližší k nástupištím žst. Brno-Židenice, pak není vhodné v tomto otvoru umísťovat cyklostezku nebo pás pro cyklisty, který bude křížit proud přestupující (přestup probíhá ve středním otvoru).

Pro cyklisty je třeba vyhradit místo pod nedalekým mostem na ul. Lazaretní, který má být přestavěn v rámci ŽUB a má mít kolmou světlost 14m (o metr více než je šířka ulice Masarykovy v Brně) 2x3,6m chodníky (velice nadstandardní šířka na brněnské poměry; 4 pruhy pro chodce na jednom chodníku) + 2x 3,2 jízdní pruhy. Ulice Lazaretní je s ulicí Bubeníčkovou propojena v několika místech a na konec do ní ústí (tam už se Bubeníčková jmenuje Zábrdovická). Návrh vedení cyklostezky v lokalitě Židenic požaduje zástupce SMT OŘ v dalších stupních návrhu řádně koordinovat.

### **Závěrem bylo dohodnuto :**

Zpracovatel redukovaného ZP Židenice bude dále sledovat návrh mostu v dosud uvažované výškové poloze s tím, že po dokončení rekonstrukce mostu se provede kolejiště v dosavadním směrovém a výškovém uspořádání. Most však bude do budoucna stavebně připraven tak, aby umožnil výhledový zdvih nových kolejí Podsmyku až 500 mm.

Projektant dále prověří v součinnosti s O13 mírné úpravy jižního zhlaví Židenic, které se provedou v rámci zpětného vkládání žel. svršku v okolí mostu. Tyto úpravy budou součástí ZP.

Hlavní inženýr stavby znovu projedná v rámci Správy železnic termín budování nové technologické budovy a následně vydá zpracovateli ZP Židenice pokyn k dalšímu postupu v dané věci.

V Olomouci, dne 12.10.2022

Zapsal: Dorazil

# **Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice**

Vstupní jednání ke zpracování  
dokumentace Záměru projektu v  
redukovaném rozsahu – drážní  
problematika

Brno, 10.10.2022



## Obsah prezentace:

- 1) Údaje o investorovi
- 2) Zpracovatelský tým
- 3) Základní body harmonogramu prací
- 4) Cíle projektu
- 5) Stávající situace okolí Žst Brno Židenice
- 6) Fotodokumentace
- 7) Dopravní napojení v okolí nádraží
- 8) Varianty ŽUB v lokalitě Židenice

## Údaje o investorovi:

Správa železnic, státní organizace

se sídlem: Praha 1 - Nové Město, Dlážděná  
1003/7, PSČ 110 00

zastoupena: Ing. Miroslavem Bocákem, ředitelem  
organizační jednotky Stavební správa východ

## Hlavní inženýr stavby:

Ing. Jiří Čmiel, Stavební správa východ

# **Zpracovatelský tým – Sdružení MCO + SUDOP Brno:**

Hlavní inženýr projektu: Ing. Dorazil (MCO)

Profesní garant koleje, nástupiště: Ing.Chýlek (MCO)

Dopravní technologie: Ing. Cádrik (SUDOP Brno)

Profesní garant mosty: Ing. Božik (MCO)

Profesní garant poz.komunikace: Ing. Ludvíková (MCO)

Architektonická supervize: Ing.arch.Skoumal (MCO)

Profesní garant zab.zař.: M. Kadla (SUDOP Brno)

Profesní garant sdělovací zařízení: Ing.Bari (SUDOP Brno)

Profesní garant silnoproud: Ing. Zářecký (SUDOP Brno)

Profesní garant trakční vedení: Ing.Odehnal (Exprojekt)

POV: Ing.Čech (MCO)

Ekonomika: Ing.Funk (MCO)

Životní prostředí: Ing.Bělohoubek (Ecological consulting)

## Dosavadní vývoj:

1. SP ŽUB – 10/2017
2. Zadání ZP variant přechodového stavu a zpracování aktualizace Dopravní technologie celého ŽUB – 02/2019
3. Dokončení prací dle bodu 2 – 06/2022
4. Aktualizace kolejového řešení „Podsmyk“ zajišťovaná Správou železnic – 07/2022
5. Redukce řešení v lokalitě Židenice a zadání ZP v redukovaném rozsahu – 08/2022

## Co se po redukci záměru NEPROVEDE:

1. Přechodový stav spodku a svršku
2. Rekonstrukce nástupišť
3. Opěrné zdi v lokalitě Židenice
4. Žádné jiné mostní objekty kromě mostu Bubeníčкова
5. Modernizace ani oprava stávající výpravní budovy
6. Nové prostory pro cestující
7. Zpevněné plochy a komunikace v přednádraží, parkovací plochy
8. Modernizace trakčního vedení, silnoproudých rozvodů, zabezpečovacího ani sdělovacího zařízení – provedou se pouze nezbytné přeložky (provizorní a definitivní) vyvolané rekonstrukcí mostu Bubeníčкова
9. Nová technologická budova v Židenicích
10. Přemístění ATÚ z Maloměřic
11. Kabelovody

## Cíle projektu v redukované verzi:

- A) Zajistit žádost o stavební povolení pro přestavbu mostu Bubeníčkova do 11/2023
- B) Návrh mostu připravit již pro cílový stav (varianta „Podsmyk“) kolejového uspořádání ŽUB, ale do zahájení prací na ŽUB ponechat stávající uspořádání kolejí a související infrastruktury
- C) Zajistit průchodnost všech městem požadovaných tras pod mostem
- D) Provést veškeré potřebné přeložky mimodrážní infrastruktury, vyvolané rekonstrukcí mostu



# Stávající situace okolí Žst Brno Židenice



## Fotodokumentace:



Pohled na výpravní budovu z kolejiště

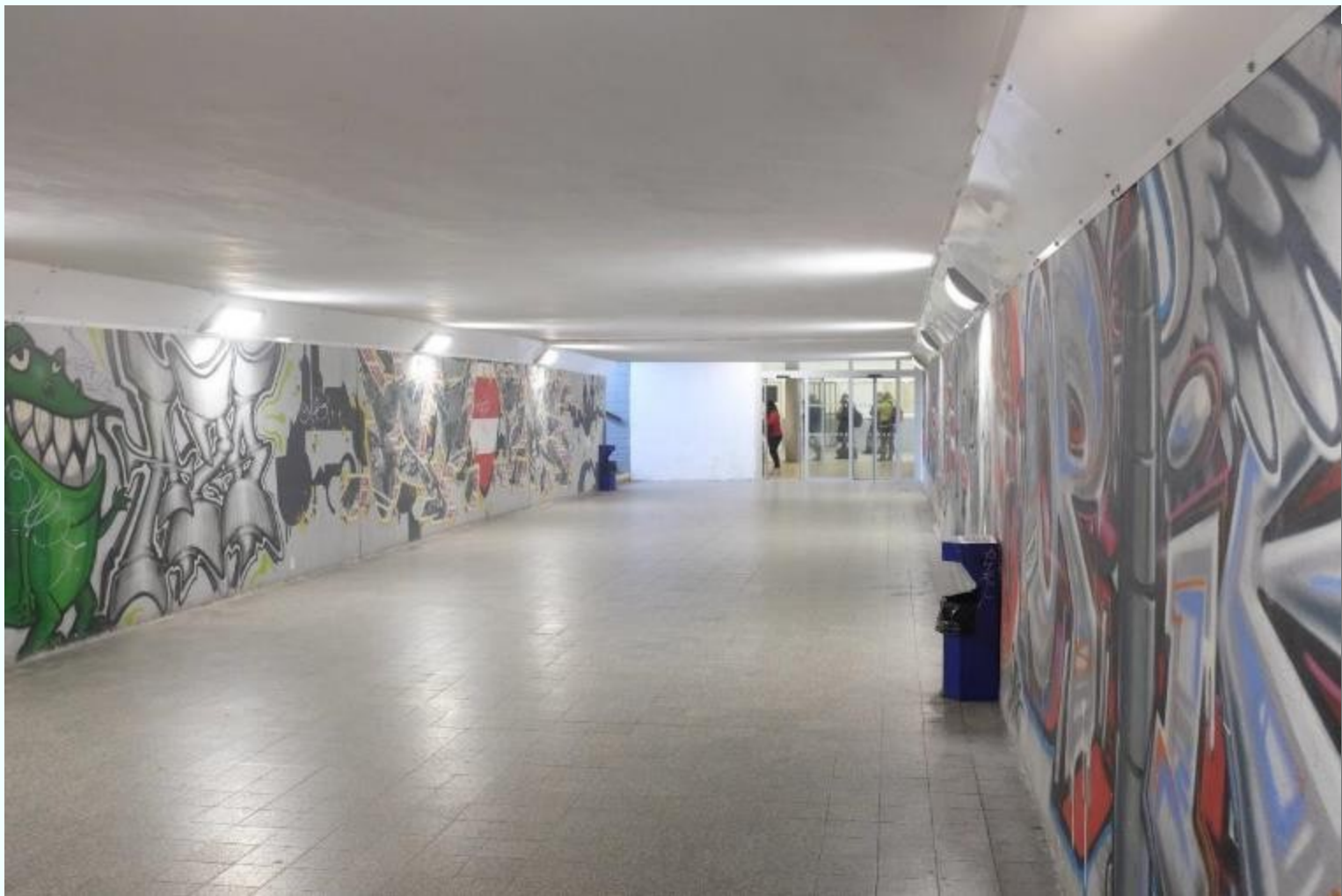


## Fotodokumentace:



Vstup do podchodu z nástupiště

## Fotodokumentace:



Staniční podchod – pohled k vestibulu

## Fotodokumentace:



Parovod u mostu v ulici Bubeníčkově



## Fotodokumentace:



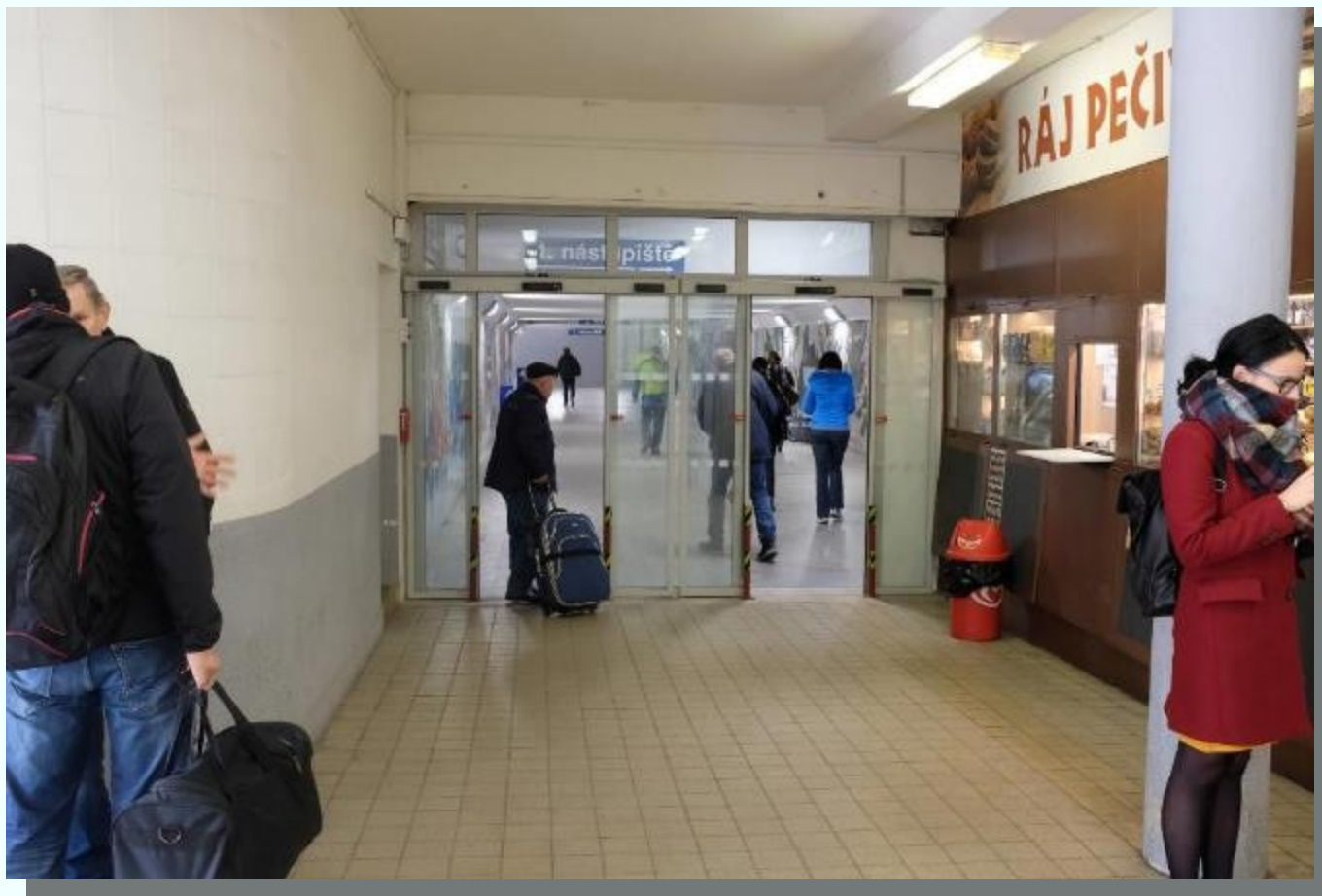
Most v Bubeníčkově ulici se zastávkou MHD

## Fotodokumentace:



Most v ulici Lazaretní

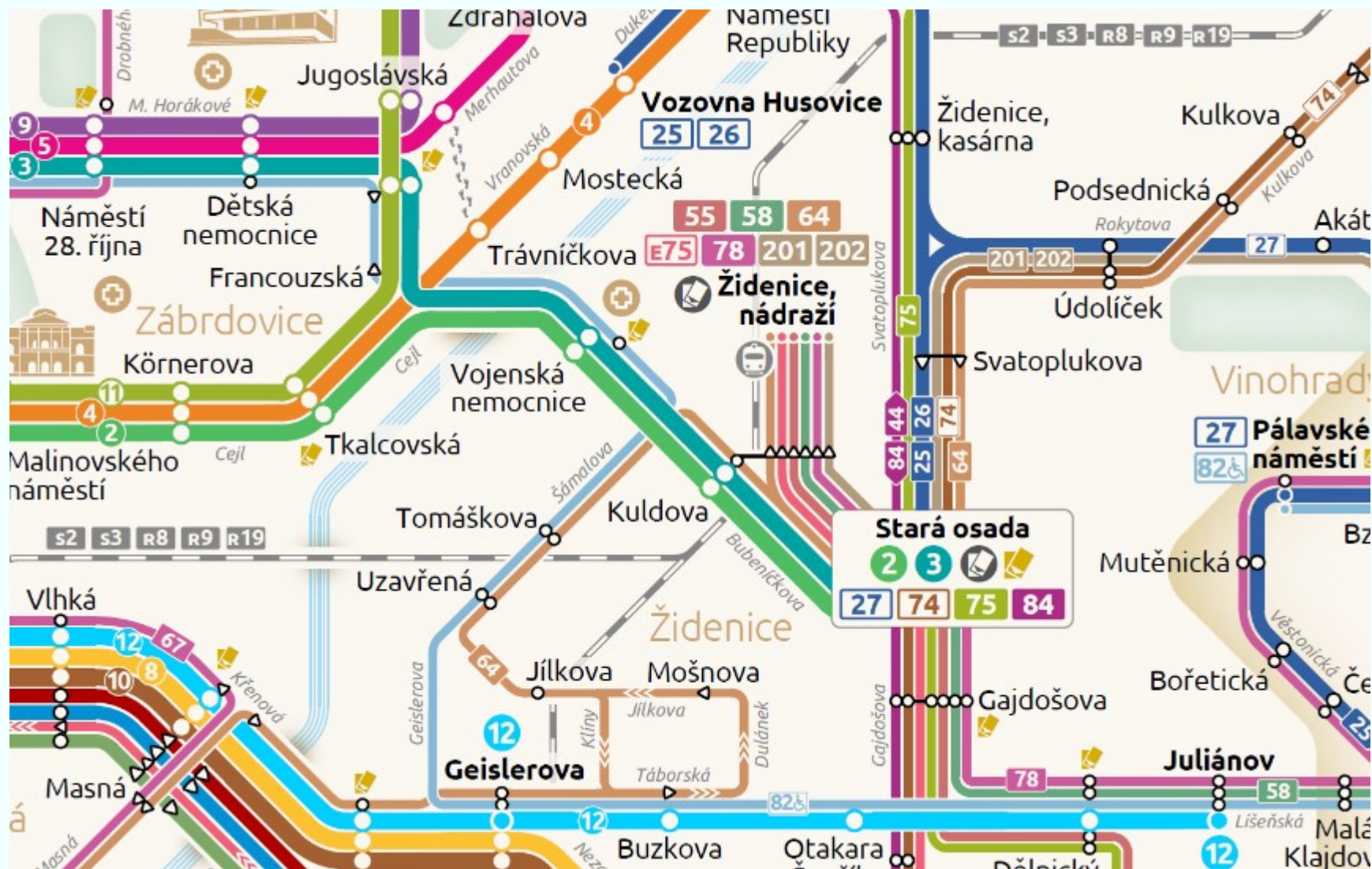
## Fotodokumentace:



Pohled z vestibulu do podchodu



# Dopravní napojení v okolí nádraží:



## Podklady návrhu:

- A) Zaměření a průzkumy z projektu ŽUB
- B) Aktualizace geodetického zaměření
- C) Stávající sítě 03/2022
- D) Aktuální mapové podklady
- E) Kolejové řešení varianty „Podsmyk“
- F) Varianta Ab kolejového řešení dle SP ŽUB
- G) Doprovodná dokumentace ZP Židenice 06/2022
- H) Pokyn Správy železnic v pokračování v redukované verzi – 8.8.2022
- I) Podklad pro uspořádání typů dopravy pod mostem od KAM – 07/2022
- J) Požadavky městských organizací – mj. závěry jednání 8.9.2022
- K) Požadavky správců mimodrážní infrastruktury – vodovody, kanalizace, parovody, horkovody, NTL plyn – vše projednáno v průběhu září 2022



## Návrhy projektanta k jednání:

Viz prezentované výkresy.

Koncepce komunikace pod mostem v pěti základních variantách.

- Optimální dle KAM
- Minimální dle KAM

Koncepce mostu:

- Tříotvorový most – nová nosná konstrukce v plném rozsahu

## Přeložky městské infrastruktury:

Koncepce přeložek bude ve shodě s předešlými návrhy dle projektu stavby z roku 2009, bude nově projednána se správcí těchto zařízení.

Vodovody BVaK

Kanalizace BKOM, BVaK

Plyn GASNET

Parovody – Teplárny Brno

Viz výkresové podklady

