


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis: _____ Datum: _____	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	30.11.2023	-	Ing. Josef Buriánek

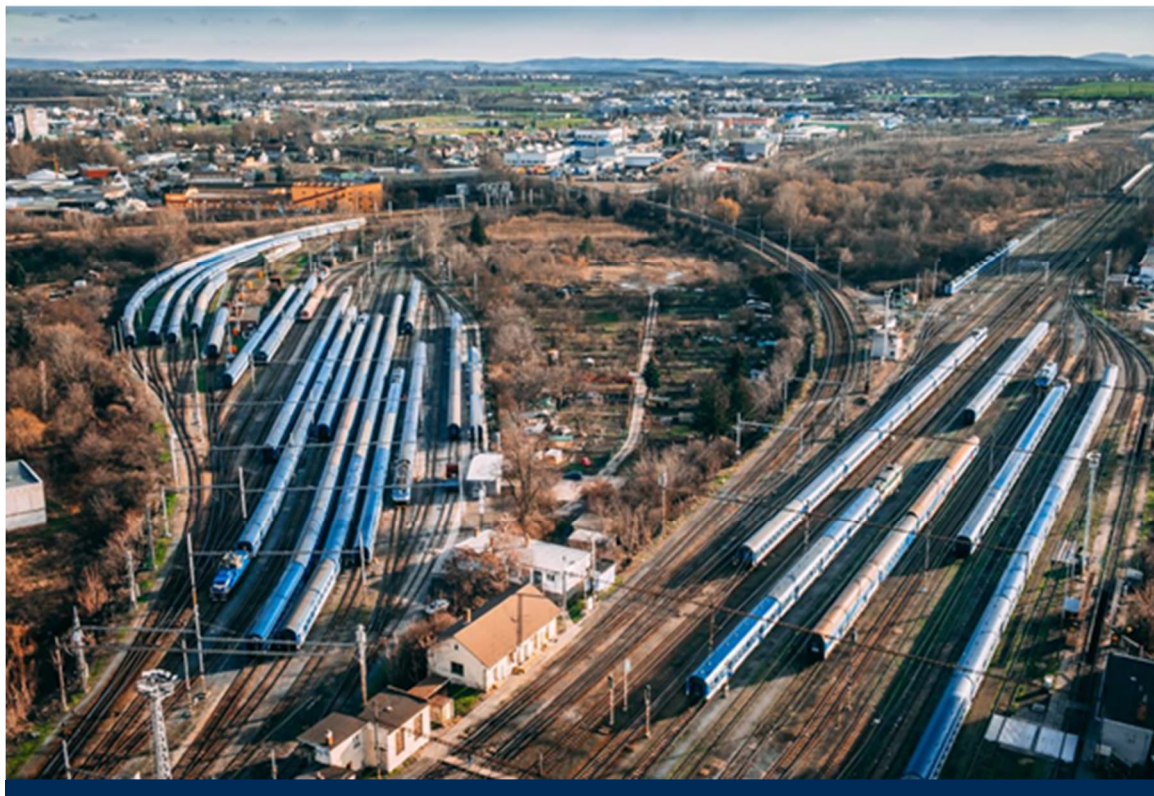
Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel díla:	Správa železnic, státní organizace		
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Kontakt:	T: +420 972 235 830 E: O9sek@spravazeleznic.cz		
Zhotovitel objektu:	Správa železnic, státní organizace		
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Kontakt:	T: +420 972 235 830 E: O9sek@spravazeleznic.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Josef Buriánek	Specialista:	-

Název stavby/akce:	<h2 style="text-align: center;">Železniční uzel Brno</h2>		Označení investora:	S621500580
			Označení zhotovitele:	S621500580
Název části:	Záměr projektu - příloha		Označení části:	F
Název objektu/dílní části:	U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu (např. fotodokumentace, výsledek diagnostiky, hlavní/mimořádná mostní prohlídka apod.) a případných výsledků průzkumu		Označení objektu/komplexu:	-
Název přílohy:	-		Číslo přílohy:	-
Název dílní části přílohy:	-			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:	
Ing. Josef Buriánek	Bc. Filip Kuchynka	Formáty:	ZP	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	
Jihomoravský	dle identifikačních údajů	-	30.11.2023	

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 2 1 5 0 0 5 8 0	-	Z P X X	-	F X X X X X X X X X	-	X X X X X X X X X X

[Prostor pro další informace]



Záměr projektu

„Železniční uzel Brno“

Příloha F: Doložení současného stavu a rešerše
provedených průzkumů

1 Fotodokumentace



Obrázek 1 Ortofotomapa se zákresem fotografií, oblast Židenic a Černovic.



Obrázek 2 Ortofotomapa se zákresem fotografií, oblast hlavního a dolního nádraží.



Obrázek 3 Ortofotomapa se zákresem fotografií, oblast Horních Heršpic.



Obrázek 4 Most přes ulici M. Kuncové v km 158,809, pohled na západní stranu mostu.



Obrázek 5 Pohled na severní část odb. Brno-Židenice po směru staničení, km 158,3.



Obrázek 6 Pohled na výpravní budovu odb. Brno-Židenice (zdroj Mapy.cz, autor Martin Poljak).



Obrázek 7 Most přes ulici Bubeníčkova v km 157,872, pohled na západní stranu mostu.



Obrázek 8 Pohled na jižní zhlaví odb. Brno-Židenice od úseku Brno-Černovice zhl. Tábořská – Brno-Židenice, km 157,8.



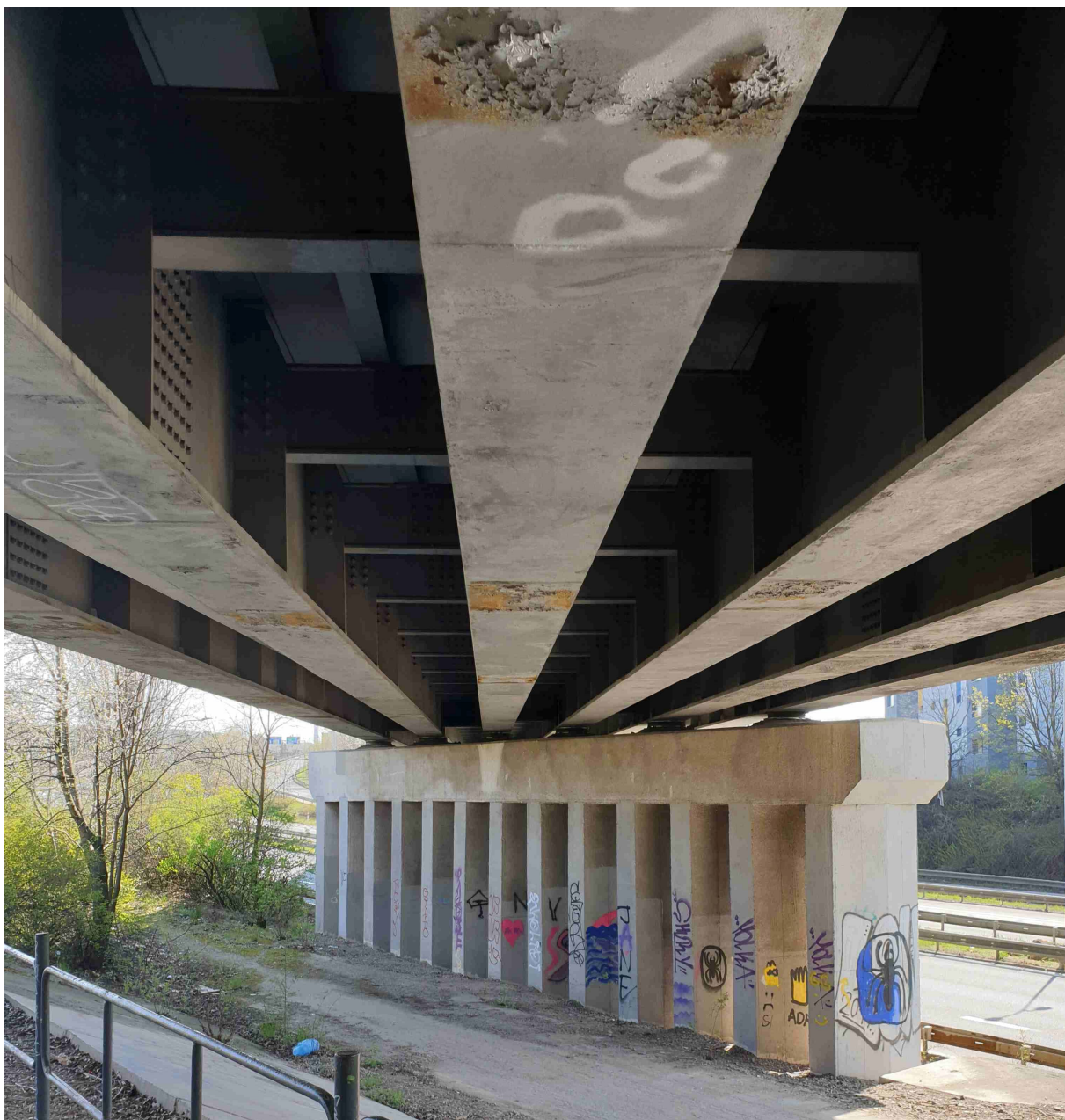
Obrázek 9 Pohled z Tábořského zhlaví odb. Černovice na úsek ve směru na ŽST Brno-Slatina (levé koleje) a ve směru ŽST Brno dolní nádraží (pravé koleje) proti směru staničení, km 4,6.



Obrázek 10 Pohled na ulici Nezamyslova a most v km 4,366.



Obrázek 11 Pohled na východní zhlaví odb. Černovice ve směru na ŽST Brno-Slatina od koleje Komárovské spojky po směru staničení, km 6,1.



Obrázek 12 Pohled na hlavní nosnou konstrukci a pilíř mostu přes ulici Turgenevova – Olomoucká, km 2,312.



Obrázek 13 Pohled na souběh úseků ŽST Brno dolní nádraží – odb. Černovice zhlaví Tábořská (vlevo) a ŽST Brno hl. n. – odb. Brno-Černovice (vpravo) ve směru na východ po směru staničení, km 4,1.



Obrázek 14 Pohled na souběh úseků ŽST Brno dolní nádraží – odb. Černovice zhlaví Tábořská (vpravo) a ŽST Brno hl. n. – odb. Brno-Černovice (vlevo) ve směru na západ proti směru staničení na mostě přes ulici Olomoucká, km 4,0.



Obrázek 15 Pohled na uložení hlavní nosné konstrukce na pilířích mostu přes Olomouckou ulici, km 3,962.



Obrázek 16 Pohled na most přes ulici Charbulova, km 5,377, za mostem zast. Brno-Černovice.



Obrázek 17 Pohled na severní stranu mostu přes Svitavu, km 3,586 (zdroj Mapy.cz, 2022)



Obrázek 18 Pohled na severní stranu mostu přes ulici Kšírova, km 2,238 (zdroj Mapy.cz, 2022).



Obrázek 19 Pohled na přejezd Posvitavských vleček přes ulici Hladíkova, km 1,267, P6837.



Obrázek 20 Pohled na odstavnou skupinu kolejí ŽST Brno dolní nádraží od mostu přes ulici Plotní, km 2,6.



Obrázek 21 Pohled na severní část ŽST Brno dolní nádraží proti směru staničení, km 2,5.



Obrázek 22 Pohled na severní zhlaví ŽST Brno dolní nádraží z nástupiště č. 1 po směru staničení, km 2,4.



Obrázek 23 Pohled na kolejiště a stavědlo č. 1 v ŽST Brno dolní nádraží po směru staničení, km 2,0.



Obrázek 24 Pohled na most přes Svratku, km 1,91.



Obrázek 25 Pohled na most přes ulici Šámalova ze severní strany, km 157,43 (zdroj Mapy.cz, autor Milan Pechlat, 2023).



Obrázek 26 Pohled na nástupiště ŽST Brno hlavní nádraží u výpravní budovy ve směru staničení, km 143,3 (zdroj Mapy.cz, autor Tomáš Polák, 2021).



Obrázek 27 Pohled na nástupiště u skupiny kusých kolejí ŽST Brno hlavní nádraží ve směru staničení, km 143,1 (zdroj Mapy.cz, autor Michal Štros, 2021).



Obrázek 28 Pohled na most přes Svatku ze západní strany, km 142,475 (zdroj mapy.cz, autor Schimmer Zdenek, 2017).



Obrázek 29 Pohled na odstavné nádraží A ŽST Brno hlavní nádraží ve směru od východu, km 142,1 (zdroj mapy.cz, autor Eva Koutná, 2020).



Obrázek 30 Pohled na severní část odstavné nádraží B ŽST Brno hlavní nádraží.



Obrázek 31 Pohled do prostoru odstavného nádraží B ŽST Brno hlavní nádraží ze Spielberg Towers.



Obrázek 32 Pohled na severní zhlaví ŽST Brno-Horní Heršpice ve směru staničení, km 140,8 (zdroj Mapy.cz, autor Zimmermann D, 2014).



Obrázek 33 Pohled na výpravní budovu ŽST Brno-Horní Heršpice (zdroj Mapy.cz, autor Zimmermann D, 2014).



Obrázek 34 TS OPT (objekt provozně technický) při odstavném nádraží H v km 141,050



Obrázek 35 Pohled na myčku kolejových vozidel v ŽST Brno-Horní Heršpice (zdroj Mapy.cz)



Obrázek 36 Pohled na jižní část brněnského uzlu z AZ Toweru (zdroj: Wikipedia.cz, 2013)



Obrázek 37 Pohled na přemostění ulice Sokolova v západním směru, km 140,364.



Obrázek 38 Pohled na přemostění ulice Sokolova a na most v km 0,122 ve východním směru, km 140,4.



Obrázek 39 Pohled jižním směrem v obvodu ŽST Brno-Horní Heršpice na most přes trať Břeclav – Brno v km 152,402, km 140,3.

2 Rešerše provedených průzkumů

2.1 Geologický průzkum

Brno – nákladní průtah, průzkum

V roce 2005 byl pro stavbu „Železniční uzel Brno – modernizace průjezdu – úsek 31“ zpracován geologický průzkum, jehož zhotovitelem byla společnost GeoTec – GS, a.s. Předmětem tohoto průzkumu bylo provedení geotechnického a stavebnětechnického průzkumu v úseku trati Brno dolní nádraží - Brno Maloměřice v km 3,618 - 161,500. V rámci tohoto průzkumu byla zpracována zpráva zahrnující geologickou a hydrogeologickou charakteristiku zájmového území s uvedením rozsahu a metodiky provedených průzkumných prací. Dle výsledků tohoto průzkumu budou v navazujících stupních navrhovány konkrétní stavební objekty.

Geomorfologické poměry

Dle geomorfologického členění leží zájmová oblast v Dyjsko-svrateckém úvalu a náleží k podcelku Dyjskosvratecká niva, který tvoří akumulární rovinu podél řek Svratky, Svitavy a Dyje. V okolí sledovaného úseku dráhy se nadmořská výška terénu pohybuje v úrovni od 201 m n. m. na začátku úseku do 218 m n. m. na konci úseku.

Geologické poměry

Z regionálně geologického hlediska je zájmové území situováno na západním okraji karpatské předhlubně vyplněné neogenními sedimenty. Podloží pánve tvoří horniny krystalinika, zastoupené granitoidními horninami brněnského masívu. Kvartérní pokryv v nadloží starších jednotek je v zájmovém území zastoupen fluvialními sedimenty řeky Svitavy, sprašovým komplexem, povodňovými hlínami a navážkami.

Predkvartérní podklad

Sedimentární výplň karpatské předhlubně je tvořena neogenními sedimenty, především lanzendorfské série. Ve spodní části se ukládaly sedimenty v psefiticko – psamitickém vývoji - tzv. brněnské či bádenské písky, ve svrchní části v pelitickém vývoji - vápnité jíly, tzv. tégly. Tégly jsou modrošedé až zelenošedé vápnité jíly, s proměnlivou příměsí písku. Hloubka jejich povrchu pod terénem se v zájmovém prostoru mění. Zatímco v lokalitě u Olomoucké ulice byly zastiženy již v hloubce cca 3 m, v Židenicích byly většinou vrtu zastiženy v hloubce 8 - 10,5 m. Horniny krystalinika vystupují k povrchu terénu pouze v lokalitě v Maloměřicích, podél ulice Babická.

Kvartérní pokryv

Na rozhraní období pliocén/pleistocén byla celá brněnská kotlina etapovitě vyplněna fluvialními sedimenty. Spodní část souvrství údolní nivy tvoří hrubozrnné nesoudržné sedimenty – štěrky s příměsí písku. Svrchní část fluvialních sedimentů je tvořena souvrstvím povodňových hlín. Místně jsou písčitoštěrkovité sedimenty vyšších terasových stupňů překryty sprašemi a sprašovými hlínami. Nejsvrchnější vrstvu pak představuje velmi proměnlivý komplex antropogenních navážek.

Fluvialní písčité štěrky jsou nejvýznamnější kvartérní štěrkovou akumulací na území města Brna co do plošného rozsahu i mocnosti. Mocnost souvrství se v zájmovém území mění, pohybuje se od 2,0 m do 6,5 m.

Souvrství povodňových hlín je převážně budováno jílovitými hlínami s různým podílem písčité a organické frakce. Jílovité až jílovitopísčité povodňové hlíny v nadloží terasových štěrků dosahují mocnosti od 1,0 do 5,5 m. V některých případech byly doloženy i humózní organické jíly o mocnosti až 0,4 m, které patrně představují výplně slepých ramen.

Současný terén, mimo dosah údolní nivy řeky, je modelován uloženinami eolických sedimentů - spraší a sprašových hlín, o mocnosti 1 až 5 m. Nejsvrchnější vrstvu představuje velmi

proměnlivý komplex antropogenních navážek složený většinou ze zeminné směsi s různým podílem nejčastěji stavebního odpadu. Mocnost navážek se na ploše zájmového území většinou pohybuje v mocnosti do 2,5 metru. Lokálně se pak vyskytují i větší mocnosti (až 4,5 m). Zvýšené mocnosti navážek lze také očekávat v příbřežových oblastech Svitavy, kde byly provedeny úpravy sloužící k zamezení sezónních záplav.

Politika územního rozvoje ČR je nástrojem územního plánování, který určuje požadavky a rámce pro konkretizaci ve stavebním zákoně obecně uváděných úkolů územního plánování v republikových, přeshraničních a mezinárodních souvislostech, zejména s ohledem na udržitelný rozvoj území. Politika územního rozvoje ČR určuje strategii a základní podmínky pro naplňování úkolů územního plánování a tím poskytuje rámec pro konsensuální obecně prospěšný rozvoj hodnot území ČR (dále jen „územní rozvoj“). Účelem PÚR ČR je s ohledem na možnosti a předpoklady území a na požadavky územního rozvoje zajistit koordinaci územně plánovací činnosti krajů a obcí, koordinaci odvětvových meziodvětvových koncepcí, politik a strategií a dalších dokumentů ministerstev a dalších ústředních správních úřadů. PÚR ČR dále koordinuje záměry na změny v území republikového významu pro dopravní a technickou infrastrukturu a pro zdroje jednotlivých systémů technické infrastruktury, které svým významem, rozsahem nebo předpokládaným využitím ovlivní území více krajů (dále jen „rozvojové záměry“). Předmětný traťový úsek spadá do metropolitní rozvojové oblasti OB3.

Hydrogeologické poměry

V zájmové oblasti se nacházejí dvě zvodně podzemních vod. Mělká zvodně je vázaná na kvartérní písčité šterky údolní nivy. Hlubší zvodně (artéská) je vázaná na neogenní písky, nacházející se v hloubce většinou od 30 do 50 m. Neogenní jíly, ležící v podloží kvartérních sedimentů, vytvářejí z hydrogeologického hlediska počevní izolátor kvartérní zvodně a zároveň stropní izolátor neogenní zvodně. Stropní izolátor kvartérních štěrkových uloženin pak tvoří povodňové hlíny, nebo (i) spraše a sprašové hlíny, které brání hlubšímu zásaku atmosférických srážek.

Největší hydrogeologický význam v zájmovém území mají fluvialní písčité šterky údolních niv, na které je vázaný poměrně vydatný horizont podzemní vody, s mírně napjatou hladinou ve zvodni. Propustné sedimenty nivních teras mohou dosahovat mocností místy až cca 8 m. Směr proudění podzemní vody ovlivňuje v největší míře úroveň odvodňovací báze, kterou v převážné části území tvoří místní říční síť.

2.2 Biologické hodnocení

„Železniční uzel Brno“, biologický průzkum

V rámci předchozí projektové přípravy přestavby ŽUB bylo zpracováno biologické hodnocení v letech 2009, 2012 a poslední v roce 2019. Tato hodnocení byla zpracována dle požadavků správních řízení a legislativy v rámci povolovacích procesů přestavby ŽUB. Poslední biologické hodnocení v roce 2019 zpracovávala společnost Ecological Consulting, a.s. Toto hodnocení bylo provedeno na rozsah přestavby ŽUB dle varianty Ab vzešlé ze studie proveditelnosti ŽUB. V rámci tohoto hodnocení byl proveden Botanický průzkum a zoologický průzkum. Byl posouzen vliv stavby na faunu a floru a byla navržena opatření na zmírnění tohoto vlivu.

Botanický průzkum

Botanický průzkum byl proveden 24. května, 21. června, 23. srpna, 15. září 2018, 11. dubna a 9. května 2019. Zaměřen byl na charakteristiku území, přítomnost vzácných, ohrožených a zvláště chráněných druhů a také na výskyt invazních druhů rostlin. Průzkum byl proveden pochůzkou. Zaznamenávány byly přítomné druhy, v případě složitější determinace byl použit Klíč ke květeně ČR (Kubát 2002). Prověřena byla Nálezořáda ochrany přírody (© NDOP, AOPK ČR 2018). Využity byly rovněž předchozí průzkumy okolí. Pro potřeby průzkumu bylo zájmové území rozděleno na šest dílčích úseků či ploch. Jedná se o železniční trať vedoucí v Černovicích, podél Svitavy, směrem k Černovickému hájku, železniční trať v oblasti Horních Heršpic, plochu bývalého zahradnictví a její okolí u Zvonařky, okolí toku Svatky, těleso železnice v intravilánu Brna a úsek z Brna Slatiny do Šlapanic. V předmětném úseku průtahu intravilánem města Brna je na železničních náspech velmi intenzivní šíření invazních dřevin

podél trati, a to zejména trnovníku akátu (*Robinia pseudoacacia*) a pajasanu žláznatého (*Ailantus altissima*). Během průzkumu byla zjištěna přítomnost pouze jednoho zvláště chráněného druhu – lomikámen trojprstý (*Saxifraga tridactylites*), který byl zjištěn v lokalitách Dolního nádraží a stanice Brno-Slatina, předmětné části ŽUB se tak nález netýkal.

Zoologický průzkum

V letech 2018 a 2019 byly provedeny zoologické průzkumy na území celého záměru „Železniční uzel Brno“. Průzkumy bezobratlých byly zaměřeny na motýly (především na denní druhy; nadčeledi *Papilionoidea*, *Hesperioidea*, *Zygaenoidea*). Ostatní skupiny bezobratlých byly vzorkovány spíše nesystematicky. Z obratlovců byly monitorovány vyjma ryb všechny skupiny (obojživelníci, plazi, ptáci a savci). Využity byly rovněž informace z databází (Česká společnost ornitologická – ČSO, Česká společnost pro ochranu netopýrů – ČESON, BioLib). V případě zjištění druhů zvláště chráněných zákonem, zapsaných v Červených seznamech či evropských směrnících byla navíc hodnocena jejich vazba k zájmovému území. Na základě poznatků o výskytu živočichů bylo dále vyhodnoceno jejich ovlivnění plánovanou výstavbou.

Doporučení a závěry pro předmětnou část ŽUB

Biologické hodnocení bylo zpracováno pro celkový rozsah přestavby ŽUB a vzhledem k rozsahu území je zpracováno v přiměřeně agregované podobě. Pro předmětnou dílčí část ŽUB, kterou řeší tato stavba lze vyvozovat pouze zjednodušené závěry. Z hlediska fauny a flory byly jako citlivé identifikovány lokality přírodní rezervace Černovický hájek, toky Svitavy a Svratky spolu s jejich okolím a plochy železničních stanic. K předmětnému úseku ŽUB lze přiřadit následující požadavek: „Během stavebních činností, zejména v souvislosti s přesuny materiálů, zeminy, skryvky ornice dbát na to, aby nedošlo k zavlečení a rozšíření invazních druhů, jako jsou např. křídlatky, boševník velkolepý, celíky a topinambur hlíznatý. V případě zavlečení nových druhů invazních rostlin, je nutné tyto výskyt okamžitě odborně odstranit“.

2.3 Hodnocení EIA a hlukové studie

Problematika hodnocení EIA a hlukových studií je popsána přímo v textu ZP, v kapitole 9.

Správa železnic, státní organizace
Odbor projektování staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

© 2023

Datum tisku
2023-09-30