


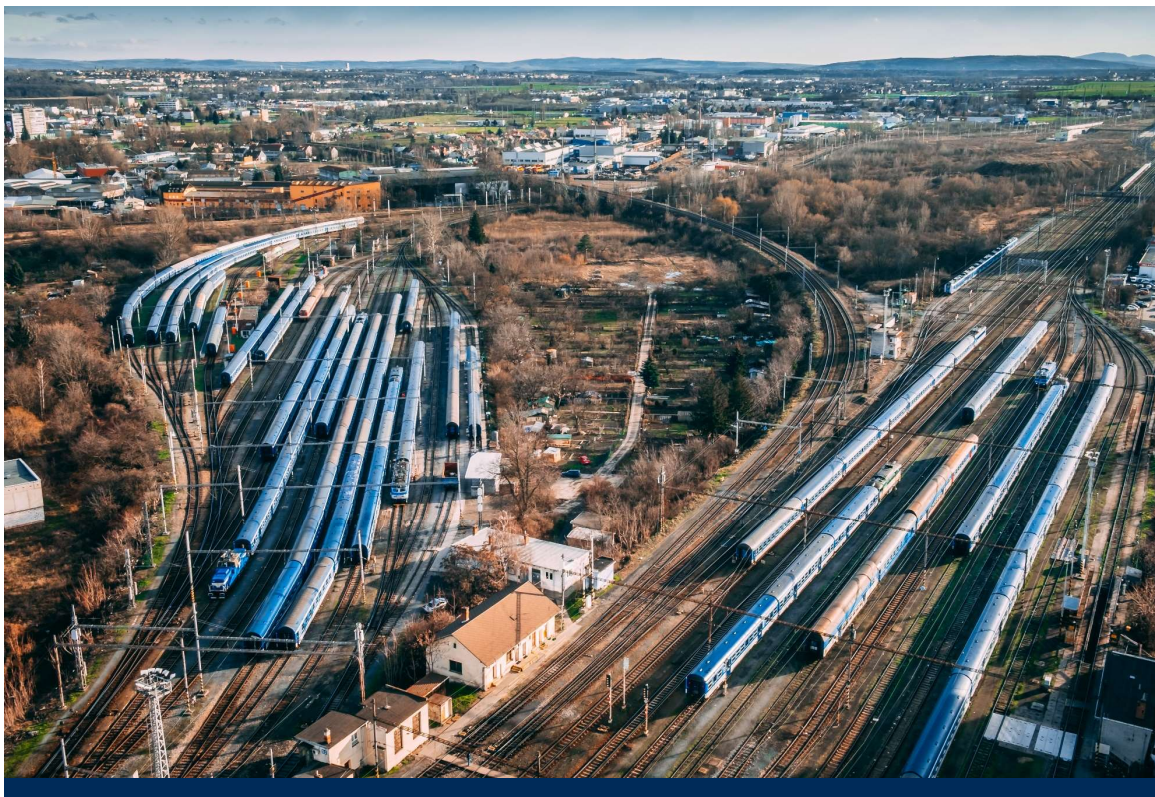
Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		<div style="border-top: 1px solid black; display: flex; justify-content: space-between;"> <span>Podpis:</span> <span>Datum:</span> </div>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	12.4.2024	Dokumentace po oponentním posudku	Ing. Karel Fridrich
000	30.11.2023	-	Ing. Josef Buriánek

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>Správa železnic, státní organizace</b>		
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		
Kontakt:	T: +420 972 235 830 E: O9sek@spravazeleznic.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>		
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:	<b>Železniční uzel Brno</b>		Označení investora:	S621500580
			Označení zhotovitele:	S621500580
Název části:	Záměr projektu - příloha		Označení části:	K.8
Název objektu/díle části:	<b>Ostatní přílohy Doprovodná dokumentace</b>		Označení objektu/komplexu:	-
Název přílohy:	Technická zpráva		Číslo přílohy:	<b>1. 001</b>
Název díle části přílohy:	Obecná část			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: -	<b>ZP</b>	
Ing. Josef Buriánek	Ing. Josef Buriánek	Formáty: -		
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	<b>Smluvní datum zpracování: 12.4.2024</b>	
Jihomoravský	dle identifikačních údajů	-		

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



# Záměr projektu

„Železniční uzel Brno“

**K.8 Doprovodná dokumentace**

**K.8.1.001 Obecná část**

# Obsah

Seznam zkratek .....	4
1 Identifikační údaje o stavbě .....	5
1.1 Údaje o stavbě .....	5
1.2 Údaje o stavebníkovi .....	7
1.3 Údaje o zhotoviteli dokumentace .....	7
2 Požadavky a podmínky na návrh technické koncepce stavby .....	8
2.1 Návaznost na koncepce a programy .....	8
2.1.1 Vymezení celospolečenských oblastí relevantních k řešenému projektu .....	8
2.1.2 Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050 .....	8
2.1.3 Dopravní sektorové strategie, 2. fáze .....	9
2.1.4 Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T) .....	10
2.1.5 Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR .....	10
2.1.6 Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS.....	11
2.1.7 Politika územního rozvoje ČR .....	12
2.1.8 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období 2022 - 2026.....	13
2.1.9 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030 .....	13
2.1.10 Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2022–2026 .....	14
2.1.11 Přestavba železničního uzlu Brno .....	14
2.2 Předchozí dokumentace a správní rozhodnutí.....	15
2.2.1 Železniční uzel Brno – studie souboru staveb, dokumentace pro územní rozhodnutí, Moravia Consult Olomouc a.s., 2006 .....	15
2.2.2 Územní rozhodnutí č. 239 vydané Úřadem městské části Brno Střed 18. 9. 2013 .....	15
2.2.3 Rozhodnutí o odvolání ve věci Územního rozhodnutí č. 239, vydané Krajským úřadem Jihočeského kraje 10. 12. 2018 .....	16
2.2.4 Železniční uzel Brno, Modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží – 1. etapa, projekt stavby, SDRUŽENÍ „PROJEKT ŽUB“, 2009 .....	16
2.2.5 Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, SUDOP BRNO spol. s r.o. a MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2017 .....	17
2.3 Územně plánovací dokumentace .....	17
2.3.1 Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje.....	17
2.3.2 Územní plán města Brna – platný .....	17
2.3.3 Územní plán města Brna – připravovaný .....	18
2.4 Související železniční stavby .....	19
2.4.1 Modernizace traťového úseku Brno-Židenice (mimo) – odb. Brno-Černovice .....	19

2.4.2	Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice .....	19
2.4.3	Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavebního č. 2 ŽST Brno-Maloměřice .....	19
2.4.4	Rekonstrukce ŽST Brno-Královo Pole.....	20
2.4.5	Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno-Černovice .....	20
2.4.6	Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice .....	21
2.4.7	RS 2 VRT Brno (Modřice) - Rakvice .....	21
2.4.8	RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno .....	22
2.4.9	Ostatní stavby .....	23
2.4.10	Koncepce při nakládání s nemovitostmi ON .....	25
2.5	Technické předpisy a ostatní legislativní požadavky .....	26
3	Základní přehled změn oproti předchozím dokumentacím .....	27
3.1	Předchozí dokumentace, strategická a správní rozhodnutí .....	27
3.2	Odůvodnění navrhovaných změn koncepce návrhu stavby ŽUB.....	29
3.3	Popis upravené koncepce stavby ŽUB .....	36
4	Posouzení souladu stavby s územně plánovacími dokumentacemi .....	47
4.1	Aktuálně platný územní plán města Brna .....	47
4.2	Návrh územního plánu města Brna.....	47
5	Majetkoprávní posouzení .....	48
6	Dopady stavby na životní prostředí .....	49
6.1	Návaznost na studii proveditelnosti ŽUB .....	49
6.2	Proces EIA .....	49
6.3	Ochrana přírody a krajiny .....	49
6.4	Podzemní a povrchové vody .....	54
6.5	Hluk .....	56
6.6	Odpady.....	58
6.7	Zemědělský půdní fond, pozemky určené k plnění funkce lesa .....	60
6.8	Charakteristika území.....	60
6.9	Území historického a kulturního významu .....	63
6.9.1	Městská památková rezervace.....	63
6.9.2	Hlavní vlakové nádraží.....	64
6.9.3	Ostatní relevantní objekty .....	64
6.9.4	Archeologické průzkumy .....	65
7	Odhad investičních nákladů.....	66

# Seznam zkratek

<b>CDP</b>	centrální dispečerské pracoviště
<b>CKMD</b>	Centrální komise Ministerstva dopravy
<b>CÚ</b>	cenová úroveň
<b>ČD</b>	České dráhy, akciová společnost
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>ČSAD</b>	Československá automobilová doprava
<b>ČSN</b>	česká technická norma
<b>DOZ</b>	dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení
<b>DPČR</b>	Dopravní politika České republiky
<b>DSP</b>	Dokumentace pro stavební povolení
<b>DUSP</b>	Dokumentace pro vydání společného povolení
<b>EHP</b>	European Economic Area = evropský hospodářský prostor
<b>EIA</b>	Environmental impact assessment = vyhodnocení vlivů na životní prostředí
<b>ERTMS</b>	European Rail Traffic Management System = evropský systém řízení železniční dopravy
<b>ETCS</b>	European Train Control System = evropský vlakový zabezpečovací systém
<b>EU</b>	Evropská unie
<b>Ex</b>	expres
<b>GPk</b>	geometrické parametry koleje
<b>GSM-R</b>	Global System for Mobile Communications – Railway = globální systém pro mobilní komunikace pro železniční aplikace
<b>GVD</b>	grafikon vlakové dopravy
<b>IČO</b>	Identifikační číslo osoby
<b>IDS JMK</b>	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
<b>ITJR</b>	integrální taktový jízdní řád
<b>JMK</b>	Jihomoravský kraj
<b>JOP</b>	jednotné obslužné pracoviště
<b>KUJCK</b>	Krajský úřad Jihočeského kraje
<b>LVZ LS</b>	národní vlakové zabezpečovací zařízení
<b>MD</b>	Ministerstvo dopravy
<b>MHD</b>	městská hromadná doprava
<b>MMB</b>	Magistrát města Brna
<b>Mn</b>	manipulační vlak
<b>MŽP</b>	Ministerstvo životního prostředí
<b>Nex</b>	nákladní expres
<b>odb.</b>	odbočka
<b>Os</b>	osobní vlak
<b>OÚSŘ</b>	Odbor územního a stavebního řízení
<b>Pn</b>	průběžný nákladní vlak
<b>PÚR ČR</b>	Politika územního rozvoje České republiky
<b>R</b>	rychlík
<b>RS</b>	rychlá spojení
<b>SEA</b>	Strategic Environmental Assessment – posouzení vlivu koncepce na životní prostředí
<b>SJKD</b>	severojižní kolejový průměr
<b>SP</b>	studie proveditelnosti
<b>Sp</b>	spěšný vlak
<b>St</b>	stavědlo
<b>SŽ</b>	Správa železnic, státní organizace
<b>SŽDC</b>	Správa železniční dopravní cesty, s.o.
<b>TEN-T</b>	Trans-European Transport Networks = transevropská dopravní síť
<b>TSI INF</b>	Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 z 18. 11. 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii
<b>TSI PRM</b>	Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. 11. 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
<b>TUDU</b>	traťový úsek, definiční úsek
<b>TŽK</b>	tranzitní železniční koridor
<b>VRT</b>	vysokorychlostní trať
<b>ZÚR</b>	Zásady územního rozvoje
<b>ŽST</b>	železniční stanice
<b>ŽUB</b>	Železniční uzel Brno



# 1 Identifikační údaje o stavbě

## 1.1 Údaje o stavbě

Název stavby:	Železniční uzel Brno, ISPROFIN 3273215109
Stupeň dokumentace:	Záměr projektu
Trať podle Prohlášení o dráze:	643 00, 700 00, 721 00, 722 00, 723 00, 724 00, 725 00, 749 00, 751 00, 806 00, 807 00
Traťový úsek:	(643) TUDU 127116, ŽST Brno-Horní Heršpice; TUDU 2001IK, Brno-Horní Heršpice-státní silnice; TUDU 2001IM, ŽST Brno-H. Heršpice kol.603;  (700) TUDU 203102, úsek Brno-Židenice – Brno-Maloměřice kol. 1K;  (721) TUDU 200116, Modřice – Brno-Horní Heršpice; TUDU 2001H1, ŽST Modřice; TUDU 2001I1, úsek Modřice – Brno Horní Heršpice; TUDU 2001IO, ŽST Brno-H. Heršpice odst. H myčka; TUDU 2001IN, úsek Brno-Horní Heršpice – Brno hlavní nádraží; TUDU 2001IH ŽST Brno-Horní Heršpice – účelové koleje ST Brno; TUDU 2001IG, ŽST Brno-Horní Heršpice k. č. 11; TUDU 2001ID, ŽST Brno-Horní Heršpice kol. ST; TUDU 200118, úsek Brno-Horní Heršpice – Brno hlavní nádraží; TUDU 2001JF, ŽST Brno hlavní nádraží odst. F; TUDU 20012A, Brno-Horní Heršpice k. č. 3 – Brno hlavní nádraží; TUDU 2001JA, ŽST Brno hlavní nádraží odst. A; TUDU 2001J1, ŽST Brno hl.n. - (dopravní koleje); TUDU 2001JI, ŽST Brno hlavní nádraží - (kusé koleje); TUDU 2001JB, ŽST Brno hlavní nádraží odst. B; TUDU 2001JE, ŽST Brno hlavní nádraží uhelné; TUDU 2001JH, ŽST Brno hlavní nádraží rotunda; TUDU 2001JD, ŽST Brno hlavní nádraží Amerika; TUDU 2001JL, ŽST Brno hlavní nádraží; TUDU 2001JM, ŽST Brno hlavní nádraží – koleje č. 701, 702; TUDU 2001JC, ŽST Brno hlavní nádraží odst. S;  (722) TUDU 2005A1, ŽST Brno-H. Heršpice nákladní průtah; TUDU 2001IP, ŽST Brno-H. Heršpice odst. H; TUDU 2001JN, ŽST Brno hlavní nádraží – kolej ST Brno; TUDU 2001JO ŽST Brno hlavní nádraží - výhybky 500-502; TUDU 2005B1, ŽST Brno dolní nádraží kol. č. 1-4; TUDU 2005BH, ŽST Brno dolní nádraží kol. č. 1d-4d; TUDU 2005BB, ŽST Brno dolní nádraží - koleje č. 10 a 12; TUDU 2005BD, ŽST Brno dolní nádraží k. č. 30-42a; TUDU 2005BC, ŽST Brno dolní nádraží (sudé kol.14-28); TUDU 2005BP, ŽST Brno dolní nádraží KKK 115 - (kol. č. 115-145) ZV 323; TUDU 2005BM, ŽST Brno dolní nádr. kol. sklád.; TUDU 2005BI, ŽST Brno dolní nádraží k.ST č. 201, 202; TUDU 2005BO, ŽST Brno dolní nádraží - koleje č. 5r, 6r; TUDU 200504, úsek Brno dolní nádraží – Brno-Černovice zhl. Tábořská; TUDU 2005C1, odb. Brno-Černovice zhl. Tábořská; TUDU 200506, úsek Brno-Černovice zhl. Tábořská – Brno-Židenice; TUDU 20312A, úsek Brno-Židenice – Brno-Maloměřice kol. 2K; TUDU 203202, úsek Brno-Židenice – Brno-Maloměřice (kol. T 4, T 6); TUDU 20322A, úsek Brno-Židenice – Brno-Maloměřice (kol. T 8); TUDU 2032BA, ŽST Brno-Maloměřice; TUDU 2032B1, ŽST Brno-Maloměřice;

(723) 2003B3, ŽST Brno jih;

(724) TUDU 2001IL, ŽST Brno-H. Heršpice k. č. 600;

(725) TUDU 2302A3, odb. Brno-Černovice zhl. Tábořská;

(749) TUDU 200202, úsek Brno hlavní nádraží – Brno Židenice; TUDU 2002BF, odb. Brno-Židenice; TUDU 2002BG, odb. Brno-Židenice (OŘ-ST Brno); TUDU 2002B1, odb. Brno-Židenice; TUDU 200204, úsek Brno-Židenice – Brno-Maloměřice (stav. Hády); TUDU 2002BC, odb. Brno-Židenice – nákladní průtah; TUDU 2002BA, odb. Brno-Židenice; TUDU 2002BB, odb. Brno-Židenice; TUDU 2002BE, odb. Brno-Židenice;

(751) TUDU 210102, úsek Brno hl.n. – Brno-Chrlice;

(806) TUDU 2302A1 odb. Brno – Černovice; TUDU 230202, Brno-Černovice – Brno-Slatina;

(807) TUDU 230102, úsek Brno hl.n. - Brno-Černovice;

Kategorie dráhy: celostátní, součást sítě TEN-T

Kategorie trati podle TSI INF: P5 / F1

Období realizace: 1/2028–6/2024

## 1.2 Údaje o stavebníkovi

Stavebník / Investor:	Správa železnic, státní organizace
	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
	IČO: 70994234
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace
	Stavební správa východ
	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
	Přípravář stavby
	Ing. Adam Pavlíček

## 1.3 Údaje o zhotoviteli dokumentace

Zhotovitel díla:	Správa železnic, státní organizace	
	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
	Generální ředitelství, odbor projektování staveb	
	IČO: 70994234	
Projektanti:	hlavní inženýr projektu	Ing. Josef Buriánek
	dopravní technologie	Ing. Jan Kugler Ing. Zdeněk Valčuha
	ekonomické hodnocení	Ing. David Kokojan
	kolejové řešení	Ing. Tomáš Balabán Ing. Štěpán Mládek Ing. Josef Poživil
	zabezpečovací zařízení	Ivo Jabůrek
	mosty a zdi	Ing. Petr Jančík Ing. Jan Bartaloš
	pozemní stavby	Ing. arch. Tereza Krupková
	sdělovací zařízení	Ing. Josef Buriánek
	silnoproudá zařízení	Tomáš Voldán
	trakční vedení	Ing. Jaroslav Kýpus



## 2 Požadavky a podmínky na návrh technické koncepce stavby

### 2.1 Návaznost na koncepce a programy

#### 2.1.1 Vymezení celospolečenských oblastí relevantních k řešenému projektu

Z hlediska řešeného projektu jsou relevantní oblasti týkající se dopravy, územního rozvoje, ekonomiky a životního prostředí. Ty se dělí dále na jednotlivé úrovně dle principů subsidiarity od Evropských a nadnárodních strategií, až po lokální úroveň představující část území města Brna.

Výhledové požadavky a potřeby v oblasti dopravy jsou definovány v dopravní politikách a strategiích. Na úrovni dopravních potřeb EU se jedná o Politiku rozvoje transevropské dopravní sítě. Na úrovni ČR se jedná o Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050, Dopravní sektorové strategie, 2 fáze, Koncepci veřejné dopravy a Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy. Na úrovni dopravních potřeb Jihomoravského kraje se pak jedná o Generel veřejné dopravy Jihomoravského kraje a Plán dopravní obsluhy Jihomoravského kraje. Nakonec na úrovni dopravních potřeb města Brna se jedná o Generel veřejné dopravy města Brna a Strategický plán udržitelné mobility.

Výhledové požadavky a potřeby v oblasti územního rozvoje jsou definovány v územně-analytických dokumentech a územních, či urbanistických studiích. Výhledové potřeby územního rozvoje ČR jsou definovány v Politice územního rozvoje ČR, výhledové potřeby územního rozvoje Jihomoravského kraje jsou definovány v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a výhledové potřeby územního rozvoje města Brna jsou definovány v Územním plánu města Brna, v případě přesahu do okolní aglomerace také v Integrované strategii rozvoje Brněnské metropolitní oblasti pro uplatnění nástroje integrované územní investice.

Výhledové požadavky a potřeby ekonomiky a životního prostředí jsou na úrovni státu velmi obecné a podrobněji jsou definovány až na regionální a místní úrovni. V případě ekonomické oblasti jsou výhledové potřeby definovány v Strategii pro Brno a Koncepci ekonomického rozvoje města. Oblast životního prostředí se průřezově dotýká všech celospolečenských oblastí. Pro tento řešený projekt je relevantní problematika negativních vlivů dopravy na životní prostředí, kdy se jedná zejména o otázku emisí, hluku a územních záborů. Požadavky na snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí jsou řešeny do určité míry ve všech strategických dokumentech, na které se vztahuje povinnost zpracování vlivu koncepce na životní prostředí, tzv. hodnocení SEA.

Dále jsou popsány pouze ty dokumenty, které dle zpracovatele této dokumentace výrazně souvisí s řešeným projektem a definují zásadní podmínky pro jeho návrh a realizaci.

#### 2.1.2 Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika ČR je vrcholovým dokumentem pro sektor dopravy, jehož cíle jsou dále rozpracovány v návazných plánech, koncepcích, strategiích a procesech, které při jejich aktualizaci budou posouzeny z hlediska vytváření podmínek, vstupů a opatření pro zajišťování obrany a bezpečnosti ČR. Dopravní politika ČR je průběžně aktualizována v pravidelných šestiletých intervalech, kdy se při aktualizacích reaguje zejména na technologický, společenský a dopravní vývoj. Aktuálně platným dokumentem je „Dopravní politika České republiky pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050“. Tento dokument byl schválen vládou ČR usnesením č. 259 z 8. března 2021.

Hlavním cílem dopravní politiky je zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost

a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

Ze své povahy je tento dokument obecný a stanovuje základní cíle pro jednotlivé dopravní módy i společenské oblasti, kterých se doprava týká. Zjednodušeně lze shrnout, že DPČR požaduje snižování negativních dopadů dopravy na ovzduší, což zajistí zvyšování podílu železniční dopravy v elektrické trakci. Zároveň tento dokument vyžaduje zvyšování nabídky a kvality veřejné dopravy, modernizaci železniční infrastruktury a využívání moderních informačních technologií. Ve vztahu ke stavbě „Železniční uzel Brno“ lze jako příklady konkrétních cílů této strategie vybrat následující konkrétní specifické cíle, které se vztahují k řešenému projektu:

- **Ve Specifickém cíli 1.3:** Optimalizace jednotlivých druhů dopravy se pro železniční dopravu stanoví opatření „1.3.4.14 Odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastrukturu podle zkušeností z provozu, oprávněných požadavků dopravců a objednatelů dopravy a budování, resp. zachování potřebné odstavné kolejové kapacity pro odstavování souprav při odstávkách provozu u přepravečů, pro odstavování vlaků při střídání nebo odpočinku strojvedoucích“.
- **Ve Specifickém cíli 1.3:** Optimalizace jednotlivých druhů dopravy se pro železniční dopravu stanoví opatření „1.3.4.20 Železniční síť rozvíjet a udržovat v souladu s TSI“.
- **Ve Specifickém cíli 1.3:** Optimalizace jednotlivých druhů dopravy se pro železniční dopravu stanoví opatření „1.3.4.24 Nadále zvyšovat standard bezpečnosti a bezbariérovosti kolejové dopravní infrastruktury v souladu s TSI“.
- **Ve Specifickém cíli 2.7:** Rovné podmínky a příležitosti k dostupnosti v dopravě se stanoví opatření „2.7.1.2 Systematicky odstraňovat bariéry u staveb dopravní infrastruktury (např. železničních nástupišť, podchodů, schodišť, vstupů do budov či hygienických zařízení) včetně dohledu na dodržování a správnou aplikaci předpisů při realizaci novostaveb nebo při rekonstrukcích stávajících staveb. Z uvedených důvodů budou u řešení špatného stavu budov preferovány investiční akce před neinvestičními“ a „2.7.1.3 Zajistit funkční, bezbariérovou, bezpečnou a spolehlivou veřejnou dopravu pro všechny skupiny obyvatelstva“.

Realizace stavby ŽUB přispěje k plnění uvedených i dalších cílů a podmínek dopravní politiky a lze proto považovat stavbu Železniční uzel Brno nejen za souladnou s tímto strategickým dokumentem, ale i výrazně naplňující jeho cíle.

### 2.1.3 Dopravní sektorové strategie, 2. fáze

Dopravní sektorové strategie, 2. fáze definují zásady pro efektivní a kvalitní zajištění provozování existující dopravní infrastruktury a obsahují principy pro určení priorit připravovaných rozvojových projektů při konkrétní výši finančního rámce. Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050.

Dopravní sektorové strategie byly schváleny usnesením vlády č. 850 ze dne 13. listopadu 2013. Vláda v rámci tohoto usnesení uložila ministru dopravy předložit v návaznosti na ukončení Operačního programu doprava 2007–2013 vyhodnocení a aktualizaci této koncepce, a to ke konci roku 2016. „Aktualizace 2017“ byla předkládána vládě ČR jako plnění tohoto úkolu, přičemž zároveň reaguje na hlavní výzvy střednědobého i dlouhodobého horizontu. V rámci vyhodnocení a aktualizace nebyly prováděny zásadní změny nastavené koncepce tak, jak byla v roce 2013 dokončena, platně projednána a následně schválena. Předmětem bylo výhradně vyhodnocení uložených úkolů a aktualizace úkolů, kterými je třeba se zabývat v následujícím období 5 let, neboť ve smyslu výše zmíněného usnesení vlády budou další vyhodnocení a aktualizace zpracovávány a předkládány vždy po uplynutí 5 let.

Přestavba železničního uzlu Brno byla v tomto dokumentu vyhodnocena jako prioritní a realizace tohoto záměru přispěje k naplnění několika sledovaných strategických cílů. Jedná se například o budování kvalitní, moderní dopravní infrastruktury odpovídající potřebám uživatelů a poptávce, modernizace a rozvoj železniční dopravní cesty, a další. Záměr přestavby

železničního uzlu Brno je tak jednou z hlavních priorit dopravních staveb na páteřní železniční síti ČR.

#### **2.1.4 Politika transevropské dopravní sítě (TEN-T)**

Politika transevropské dopravní sítě má za cíl zajišťovat dopravní infrastrukturu nezbytnou pro řádné fungování vnitřního trhu a dosažení dlouhodobých strategických cílů EU zejména v oblasti konkurenceschopnosti. Má rovněž pomoci zabezpečit dostupnost a posílit hospodářskou, sociální a územní soudržnost. Podporuje právo všech občanů EU na volný pohyb v rámci území členských států. Navíc zahrnuje požadavky na ochranu životního prostředí a podporuje tak udržitelný rozvoj. Dokument byl pro projednání na úrovni členských států EU a ve vrcholových orgánech EU schválen jako Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013/EU o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU (Text s významem pro EHP).

Toto nařízení definuje dopravní síť jako multimodální (železniční, silniční, vodní, letecká) a z hlediska priorit dvojvrstvě na hlavní síť a globální síť, přičemž globální síť představuje celkovou dopravní síť a hlavní síť tvoří podmnožinu prioritních směrů. Toto nařízení definuje základní technické parametry infrastruktury, které je nutné pro hlavní síť zajistit do roku 2030 a pro globální síť pak do roku 2050. Předmětná část železničního uzlu Brno je v Nařízení 1315/2013 zařazena do hlavní sítě TEN-T pro osobní i nákladní dopravu. Zařazením tohoto železničního uzlu do hlavní sítě TEN-T plyne povinnost ČR naplnit potřebné technické podmínky a parametry dopravní infrastruktury, což je nutné zohlednit při návrhu koncepce stavby.

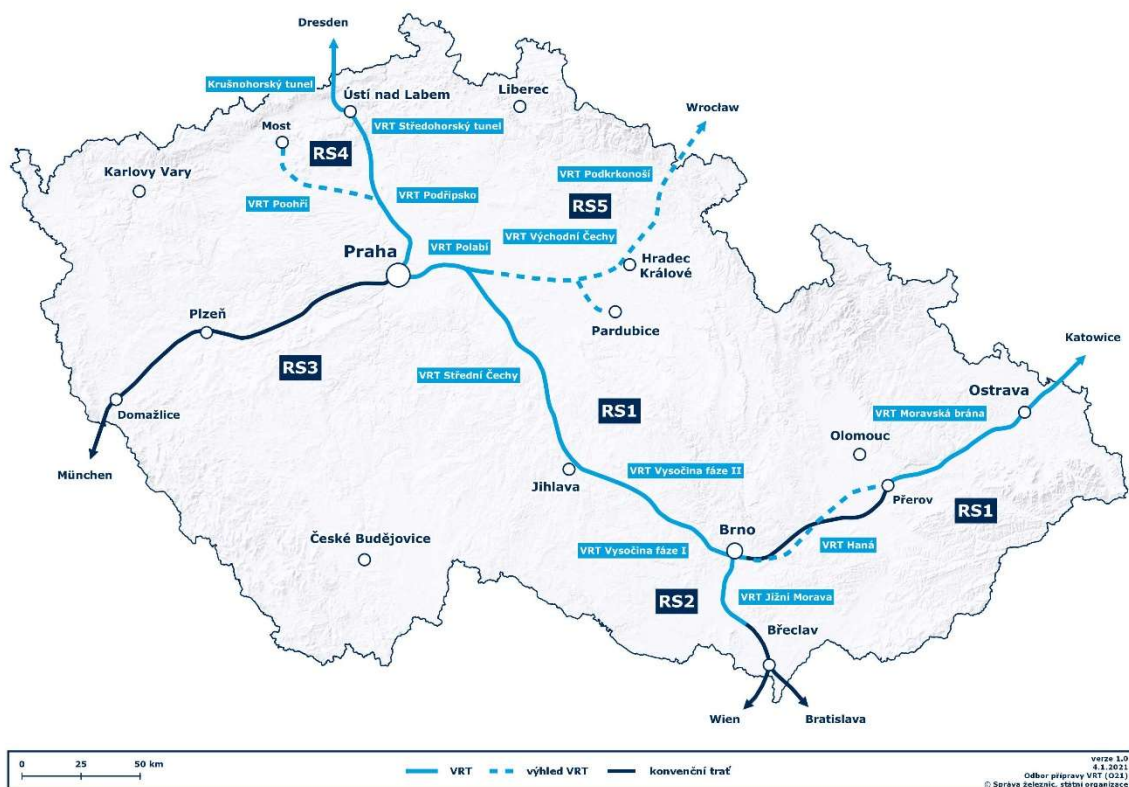
#### **2.1.5 Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR**

Usnesení vlády České republiky ze dne 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice uložilo ministru dopravy zahájit prostřednictvím Správy železniční dopravní cesty, s.o., procesy v přípravě novostaveb vysokorychlostních železničních tratí v rámci systému Rychlých spojení a každý rok informovat vládu o stavu přípravy jednotlivých vysokorychlostních tratí v rámci systému Rychlých spojení. Dále bylo deklarováno stanovit zásady návrhu novostaveb vysokorychlostních železničních tratí do 31. 12. 2017. Vysokorychlostní síť v České republice má sledovat v maximální možné míře návrhovou rychlost 300 až 350 km/hod, pokud to bude z hlediska geografických poměrů a zejména z hlediska investičních a provozních nákladů opodstatněné.

Na základě výše zmíněného usnesení vlády České republiky vypracovalo Ministerstvo dopravy dokument Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Na základě analýzy současných a v budoucnu očekávaných přepravních vztahů, vyhodnocení jejich intenzity a vyhodnocení časů jízdy mezi těmito cíli v definovaném výchozím stavu infrastruktury jsou za spojení s nejvyšším potenciálem, který je vhodné přednostně sledovat pro přípravu a realizaci páteře systému Rychlých spojení v rámci ČR, v následujícím sestupném pořadí:

- VRT Praha – Brno;
- VRT Praha – Ústí nad Labem – Dresden;
- Úsek Brno – Přerov;
- VRT Přerov – Ostrava;
- VRT Praha – Beroun/Hořovice;
- Úpravy Železničního uzlu Praha pro zapojení VRT.

Aktuální stav sledovaných směrových řešení železničních spojení RS k 30. 9. 2023 je znázorněn na obrázku 1 níže.



**Obrázek 1 Aktuální stav sledovaných směrových řešení železničních spojení RS**

Železniční uzel Brno tvoří pomyslnou „křižovatku“ tratí RS. Návrh technické a provozní koncepce této stavby je tak nutné provádět tak, aby byl v souladu s uvedenou koncepcí rozvoje RS.

### 2.1.6 Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS

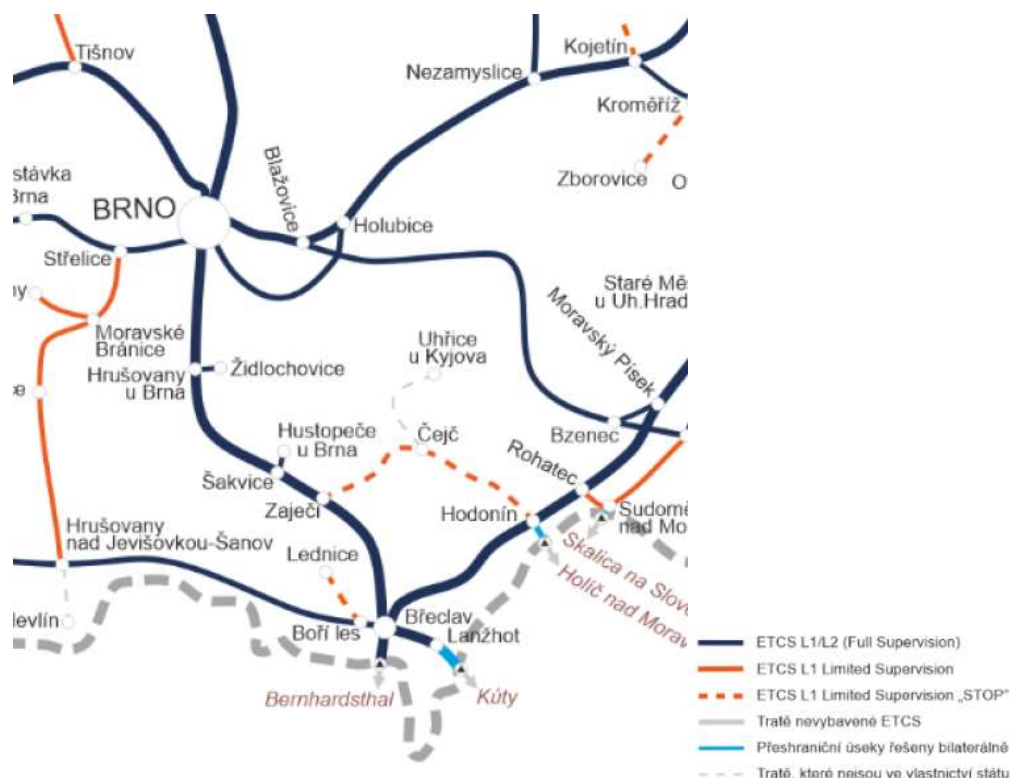
Dokument „Plán moderního zabezpečení české železnice – implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS“ byl schválen vládou ČR usnesením č. 795 ze dne 13. 9. 2021. Vláda ČR v tomto usnesení mimo schválení předmětného dokumentu uložila několik úkolů, dle nichž má dojít k postupné implementaci systému ETCS na železniční síť ČR.

Cílem Plánu moderního zabezpečení české železnice – Implementace evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS je úplný přechod od národního systému vlakového zabezpečovacího zařízení typu LVZ LS k jednotnému evropskému vlakovému zabezpečovacímu zařízení ETCS a jeho implementace na celou železniční síť, s uplatněním všech přínosů tohoto kroku v oblasti interoperability (provozní a technické jednotnosti v prostředí železnice), zejména však úrovně bezpečnosti i efektivity řízení železniční dopravy v České republice.

Základním přínosem zavádění ETCS je vedle dosažení interoperability a možného zvýšení kapacity (zejména v jeho druhé aplikační úrovni při optimalizaci infrastruktury) především zvýšení úrovně bezpečnosti železničního provozu. ETCS na rozdíl od současného národního vlakového zabezpečovacího zařízení (dále jen „LVZ LS“) kontroluje bezpečně strojvedoucího (nejvyšší dovolená rychlost, dodržení návěsti „Stůj“) a v případě, kdy by strojvedoucí adekvátně nezareagoval, zasáhne do řízení a zastaví vlak.

Jedná se především o mimořádné události způsobené nerespektováním návěstí na trati, projetím návěsti „Stůj“, případně nerespektováním dalších provozních předpisů provozovatele dráhy.

Ve vztahu k železničnímu uzlu Brno je relevantní příloha č. 3 tohoto plánu, která definuje uvažované technické varianty implementace ETCS na jednotlivé části železniční sítě. Na následujícím obrázku je znázorněn výřez železniční sítě SŽ, ze které vyplývá zavést v ŽUB systému ETCS L2 Full Supervision.



**Obrázek 2 Plán implementace ETCS v JMK**

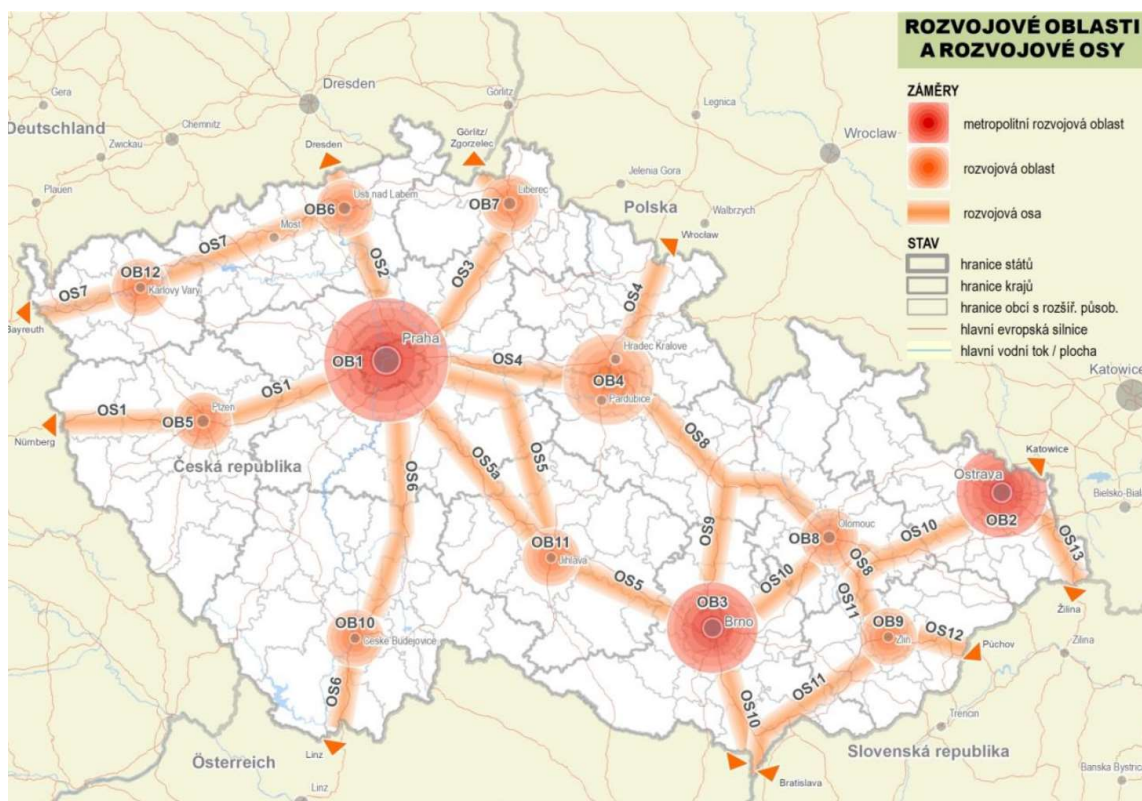
### 2.1.7 Politika územního rozvoje ČR

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. 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 a 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.

Předmětný navrhovaný záměr ŽUB spadá do metropolitní rozvojové oblasti OB3. Svým účelem záměr vytváří podmínky pro kvalitní a spolehlivý provoz osobní a nákladní dopravy s významem místním, regionálním, celostátním i mezinárodním. Realizace tohoto záměru je podmínkou i pro realizaci ostatních záměrů vyplývajících rovněž z PÚR ČR, jako jsou například vysokorychlostní železniční tratě.

Vzhledem k celorepublikovému zaměření dokumentu PÚR ČR nejsou v tomto dokumentu kladeny žádné konkrétní úkoly a podmínky pro návrh a realizaci železničního uzlu Brno. Podmínky se týkají železničních tratí, které z železničního uzlu vychází.





**Obrázek 3 Rozvojové oblasti a rozvojové osy dle PÚR ČR**

### 2.1.8 Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období 2022 - 2026

Tento dokument vznikl na základě požadavků zákona o veřejných službách, v němž je dopravní plánování vymezeno svým účelem, svými nástroji a jejich minimálním obsahem a požadavkem na veřejnou přístupnost svých výstupů. Podobně jako ostatní objednatelé osobní železniční dopravy na území České republiky i Ministerstvo dopravy již od účinnosti zmíněného zákona Plán dopravní obsluhy území vytvořilo, tento dokument platil pro roky 2011–2016. Na něj navázal dokument platný pro období 2017–2021.

V tomto dokumentu jsou definovány hlavní přepravní vztahy v dálkové dopravě na území ČR s přesahem do zahraničí. Brněnská metropolitní oblast v tomto smyslu tvoří jednu z hlavních sídelních oblastí ČR a je tak zdrojem a cílem cest významné části populace ČR. Zároveň tato oblast leží na spojnici jiných oblastí, což má za efekt vedení části dálkových spojů jako průjezdných. Dostatečně kapacitní ŽUB je podmínkou pro naplnění přepravních potřeb mezi jednotlivými významnými metropolitními oblastmi.

Definovány jsou dále základní principy dopravní obsluhy území dálkovou dopravou rozdělené do jednotlivých dopravních segmentů. Stanoveno je základní linkové vedení expresních vlaků i rychlíků. Základní provozní koncepce z tohoto dokumentu je jedním ze vstupů pro návrh dopravní koncepce dálkové dopravy v předmětném záměru projektu. Koncepci stavby je proto přizpůsobit konkrétní dopravním požadavkům na realizaci linkového vedení v daném počtu spojů a základních konstrukčních podmínkách při dodržení systému ITJR.

### 2.1.9 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–2023 s výhledem do roku 2030 navazuje na Dopravní politiku ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050. Cílem Koncepce nákladní dopravy je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Jedním z prostředků ke snížení negativních celospolečenských účinků nákladní dopravy na společnost je rovnoměrná dělba přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy. Je potřeba

vytvořit takové prostředí, v němž budou moci být plně rozvinuty přednosti jednotlivých druhů dopravy, tj. aby mohly být poskytovány efektivnější a výkonnější logistické služby při naplňování strategických cílů v oblasti snižování energetické náročnosti, vlivu na životní prostředí a globální změny klimatu. Cílem dokumentu je tedy uspokojovat přepravní poptávku s minimálními dopady na veřejné zdraví, životní prostředí a klimatické změny.

Z pohledu železniční nákladní dopravy je zásadním požadavkem zejména umožnění provozu dlouhých nákladních vlaků, dosažení potřebných základních technických parametrů na tratích zařazených do nákladních železničních koridorů a odstranění úzkých kapacitních hrdel. Železniční uzel Brno je jednou ze staveb, které dokument zmiňuje, jako jednu ze staveb na trasách nákladních železničních koridorů. Je tedy potřebné, aby při návrhu koncepce stavby ŽUB byly vytvořeny podmínky pro provoz dlouhých nákladních vlaků, a aby byla zajištěna kapacita pro potřebný počet tras nákladních vlaků, včetně období přepravních špiček osobní dopravy.

#### **2.1.10 Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje pro období let 2022–2026**

Plán dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje byl zpracovaný dle podmínek definovaných v zákoně č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Tento plán je zpracovaný pro období let 2022 až 2026 a bude aktualizován na základě aktuálního vývoje potřeb dopravní obslužnosti území Jihomoravského kraje.

V tomto dokumentu jsou definovány základní principy dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje regionální dopravou. Na území Jihomoravského kraje jsou veřejné služby v přepravě cestujících zajišťovány převážně formou Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK) a v okrajovém rozsahu též veřejnou dopravou provozovanou mimo systém IDS JMK. Hlavní spádovou oblastí je krajské město Brno, kde je provozován rozsáhlý systém městské hromadné dopravy, doplněn o regionální autobusové a železniční spoje. Pro dojížděku z okolních sídel veřejnou dopravou slouží železniční regionální a částečně rychlíkové spoje a mimo vedení železničních tratí také autobusové spoje. Železniční doprava v tomto systému tvoří páteřní obsluhu, kdy je na ni navázáno několik autobusových spojů.

Z hlediska dalšího rozvoje veřejné dopravy je uvažováno s dalším posílením železniční regionální dopravy jako páteře dopravní obsluhy mezi Brnem a regionálními centry. V rámci dalšího rozvoje je uvažováno s posílením nabídky spojů, s modernizací vozového parku a na straně státu rovněž s realizací modernizací železniční infrastruktury, což je jednou z podmínek pro kvalitní a spolehlivý provoz regionální železniční dopravy.

Železniční uzel Brno v tomto smyslu tvoří zásadní infrastrukturní stavbu, která zajistí zejména podmínky pro rozšíření nabídky regionálních spojů a zavedení zcela nových železničních linek. Stejně jako v přípravě dálkové železniční dopravy, je i v tomto případě nutné koncepci stavby ŽUB přizpůsobit konkrétní dopravním požadavkům na realizaci linkového vedení v daném počtu spojů a základních konstrukčních podmínkách při dodržení systému ITJŘ.

#### **2.1.11 Přestavba železničního uzlu Brno**

Přestavba železničního uzlu Brno byla definována již v roce 2002 usnesením Vlády č. 457/2002. Na základě tohoto usnesení byla zahájena projektová příprava jednotlivých staveb, z nichž některé z nich již byly realizovány, a u některých stále probíhá projektová příprava. V roce 2015 přijala Vláda ČR nové usnesení k tomuto projektu, ve kterém uložila zpracování studie proveditelnosti. Tato studie proveditelnosti byla pod názvem „Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno“ zpracována v období 05/2015–10/2017. Výsledky studie proveditelnosti byly následně projednány na několika úrovních, kdy za výsledné projednání lze považovat 171. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy, na němž byla upřednostněna varianta Ab za předpokladu splnění několika dalších podmínek.

Výsledná podoba železničního uzlu po přestavbě dle varianty Ab je definována polohou nového osobního nádraží, které je situováno v poloze stávajícího ŽST Brno dolní nádraží podél ulice Rosické. Obě stopy průjezdu I. tranzitního železničního koridoru – osobní i nákladní – jsou sjednoceny do jedné stopy. Trať přes stávající ŽST Brno hl.n. je zrušena. Zaústění



modernizované trati Brno – Přerov je do ŽST Brno-Slatina pomocí novostavby dvoukolejné trati podél letiště Brno-Tuřany se zastávkou k obsluze letiště. V rámci technického návrhu jsou také definovány plochy pro výstavbu odstavných kolejí a zařízení pro opravy a údržbu kolejových vozidel. Zaústění vysokorychlostní trati od Prahy se předpokládá z jihovýchodu podél stávající trati od Střelice. Zapojení trati od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přímknutím k průtahu I. TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží. Zapojení trati od Břeclavi a od Střelice je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží.

Návazně na uvedené usnesení CKMD bylo učiněno několik kroků v projektové přípravě na straně Správy železnic a statutárního města Brna. Jmenovat lze následující:

- zajištění mezinárodní architektonické soutěže na podobu nového hlavního nádraží,
- v návaznosti na výsledky uvedené architektonické soutěže zajištění zpracování architektonické studie vítězného návrhu,
- zpracování aktualizace dopravní technologie ŽUB,
- zajištění zpracování dokumentací záměru projektu a DSP, respektive DUSP pro stavby popsané v kapitolách 2.2.1 a 2.2.2.

Záměr projektu ŽUB tak navazuje na předchozí usnesení vlády ČR a rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy. Předkládaná koncepce stavby pak dále odpovídá novým požadavkům plynoucím z výše uvedených odrážek a postupných projednání.

## 2.2 Předchozí dokumentace a správní rozhodnutí

### 2.2.1 Železniční uzel Brno – studie souboru staveb, dokumentace pro územní rozhodnutí, Moravia Consult Olomouc a.s., 2006

V návaznosti na Usnesení vlády ČR č. 457 z roku 2002 k přestavbě železničního uzlu Brno byla zahájena projektová příprava příslušných staveb. Nejprve byla zpracována koordinační studie přestavby ŽUB (2003) a na jejím základě byly zpracovány dokumentace pro územní řízení – nejprve pro stavbu ČD Brno, 1. část odstavného nádraží (územní rozhodnutí bylo vydáno) a poté pro soubor staveb Přestavba ŽUB, který zahrnoval další stavby včetně stavby městské infrastruktury. Z důvodu různých procesních i soudních odvolání bylo územní řízení vedeno několik let, což vedlo k průběžné aktualizaci dokumentace a jejímu doplňování. V letech 2008–2010 byla realizována stavba ČD Brno, 1. část odstavného nádraží, I. etapa, v rámci které byla rekonstruována část nákladního průtahu včetně zřízení složitého mimoúrovňového křížení ulice Sokolova a uvolněn prostor pro výstavbu odstavného nádraží. V uvolněném prostoru byla vybudována myčka osobních vozů.

Dále byly v letech 2015–2017 prakticky v souběhu realizovány stavby „Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo)“ a „Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice (včetně) – Brno Židenice (mimo)“. Tyto stavby vznikly vyčleněním okrajových úseků z celkové přestavby ŽUB a vedením územních řízení a stavebních řízení samostatně.

Tato dokumentace má význam pro stavbu Železniční uzel Brno v tom, že tato dokumentace definovala základní objektovou skladbu, základní technickou koncepci stavby a zároveň z ní vyplývá pravomocné územní rozhodnutí popsané v další kapitole. Aktuálně jsou kladeny odlišné technické a provozní požadavky na řešení ŽUB, než jaké byly v uvedené dokumentaci. Nové požadavky jsou dány zejména aktuální legislativou, systémem organizace veřejné osobní a nákladní dopravy a dostupností moderních technologií. Z tohoto důvodu je nutné technickou koncepci stavby aktualizovat a uvedená dokumentace je proto závazná pouze v omezené míře.

### 2.2.2 Územní rozhodnutí č. 239 vydané Úřadem městské části Brno Střed 18. 9. 2013

Dne 9. 12. 2005 podaly Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a Statutární město Brno (zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.), návrh na vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Přestavba železničního uzlu Brno“. Navrhovatelé svými žádostmi ze dne 25. 5. 2009 a ze dne 24. 8. 2009 zúžili předmět návrhu na vydání územního

rozhodnutí tak, že ze stavby byly vypuštěny objekty týkající se trakční napájecí stanice Černovice, nového areálu ČSAD při ulici Pražákova a dalších částí stavby. Úřad městské části města Brna, Brno–střed, odbor výstavby a územního rozvoje, stavební úřad vydal dne 27. 11. 2006 územní rozhodnutí č. 169 o umístění stavby nazvané „Přestavba železničního uzlu Brno“, které bylo rozhodnutím odboru územního a stavebního řízení Magistrátu města Brna, vydaného dne 30. 5. 2007 částečně změněno a v ostatním rozsahu potvrzeno. Rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2008 bylo rozhodnutí OÚŠŘ MMB zrušeno a věc mu byla vrácena k dalšímu řízení. Současně tímto rozsudkem bylo zrušeno i rozhodnutí stavebního úřadu.

Odbor územního a stavebního řízení Magistrátu města Brna opatřením ze dne 23. 2. 2009 postoupil věc k dalšímu řízení stavebnímu úřadu. Stavební úřad v provedeném řízení vydal dne 2. 7. 2010 územní rozhodnutí o umístění výše uvedené stavby, které nenabýlo právní moci, neboť proti němu podali v zákonné lhůtě odvolání účastníci územního řízení. Územní rozhodnutí bylo zrušeno rozhodnutím Odboru územního a stavebního řízení MMB vydaným dne 28. 11. 2011 a věc byla vrácena stavebnímu úřadu k novému projednání.

Stavební úřad obdržel následně novou žádost a po jejím posouzení vydal rozhodnutí o umístění stavby rozhodnutím číslo 239 dne 18. 9. 2013. Součástí rozhodnutí byly rovněž i podmínky pro umístění a projektovou přípravu. Proti tomuto rozhodnutí podali společně odvolání občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu a jedna fyzická osoba. Další průběh je pak popsán v navazující kapitole.

### **2.2.3 Rozhodnutí o odvolání ve věci Územního rozhodnutí č. 239, vydané Krajským úřadem Jihočeského kraje 10. 12. 2018**

Krajský úřad – Jihočeský kraj, tehdejší odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic obdržel dne 9. 5. 2016 odvolání proti územnímu rozhodnutí stavby, která mu předal Magistrát města Brna, odbor územního a stavebního řízení. Na základě usnesení Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 3. 3. 2016 byl právě Krajský úřad Jihočeského kraje pověřen vedením odvolacího řízení.

Odvolací orgán přezkoumal v odvolacím řízení napadené rozhodnutí a rozhodl takto:

- 1) územní rozhodnutí se mění ve smyslu úpravy začátku a konce stavby, jelikož v průběhu odvolacího řízení byly vyčleněny okrajové úseky a realizovány samostatně jako optimalizace traťových úseků. Spolu s tím byly z územního rozhodnutí vyjmuty příslušné stavební objekty a provozní soubory. Poslední změnou pak byla úprava některých podmínek souvisejících s posouzením vlivu stavby na životní prostředí.
- 2) Územní rozhodnutí je potvrzeno v původním znění (vyjma změn dle předchozího odstavce). Součástí potvrzení územního rozhodnutí je i rozsáhlé odůvodnění s vypořádáním námitek vyslovených v odvoláních a v průběhu odvolacího řízení.

Odvolací orgán vydal předmětné rozhodnutí formou veřejné vyhlášky pod čj. KUJCK 145531/2018 dne 10. 12. 2018. Toto rozhodnutí nabylo právní moci s platností 5 let.

### **2.2.4 Železniční uzel Brno, Modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží – 1. etapa, projekt stavby, SDRUŽENÍ „PROJEKT ŽUB“, 2009**

Předmětná dokumentace navazovala na zpracovanou studii souboru staveb a na první (nepravomocné) územní rozhodnutí k souboru staveb ŽUB. Tato dokumentace byla rozpracována do úrovně návrhu základní technické koncepce stavby k připomínkám, ale její dopracování nebylo dokončeno z důvodu neuvedení územního rozhodnutí do právní moci. Z této dokumentace byly využity detaily řešení mostů, zdí a dalších objektů. Vzhledem k množství změn jak v návrhu aktuální koncepce stavby ŽUB, tak i vzhledem k současným technickým standardům pro návrh jednotlivých objektů, je tato dokumentace využitelná jen velmi omezeně. Ke změnám technické koncepce došlo již při zpracování studie proveditelnosti a další změny jsou navrženy i v tomto záměru projektu.

### 2.2.5 Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, SUDOP BRNO spol. s r.o. a MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2017

Vláda ČR uložila svým usnesením č. 525 z jednání konaného dne 1. 7. 2015 ministru dopravy zajistit zpracování studie proveditelnosti, které posoudí varianty řešení přestavby železničního uzlu Brno. Správa železniční dopravní cesty zajistila její zpracování, které bylo dokončeno v říjnu 2017. Předmětná studie proveditelnosti zahrnovala zpracování návrhu dvou základních variant možnosti přestavby ŽUB, které byly definovány polohami hlavního nádraží. V průběhu zpracování byly tyto dvě základní varianty rozšířeny na zpracování několika podvariant. Jednotlivé varianty byly na závěr vyhodnoceny z hlediska investiční náročnosti, doby realizace, ekonomické efektivity, územní průchodnosti a dalších faktorů.

Výsledná studie proveditelnosti byla následně projednána v Centrální komisi Ministerstva dopravy, která na svém 171. jednání konaném dne 30. 5. 2018 vyslovila následující závěr:

- Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že: SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.
- Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.
- Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.

Předmětný záměr projektu ŽUB proto pro návrh koncepce stavby vychází z varianty Ab. Na základě aktuálně předpokládané koncepce železniční dopravy, na základě výsledků návazně zpracované aktualizace dopravní technologie a na základě jednotlivých dílčích plnění zpracování této dokumentace byla koncepce stavby upravena a rozdíly oproti variantě Ab jsou popsány v příslušných kapitolách této technické zprávy.

## 2.3 Územně plánovací dokumentace

### 2.3.1 Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje byly vydány na 29. zasedání Zastupitelstva Jihomoravského kraje konaném dne 05. 10. 2016 a nabyly účinnosti dne 03. 11. 2016. Od této doby proběhly aktualizace ZÚR JMK, konkrétně aktualizace č. 1 a aktualizace č. 2. Nové znění ZÚR po těchto aktualizacích nabylo účinnosti 31. 10. 2020. Tato verze ZÚR byla využita pro zpracování podmínek pro návrh stavby ŽUB a pro posouzení souladu technické koncepce stavby ŽUB s platnými ZÚR JMK.

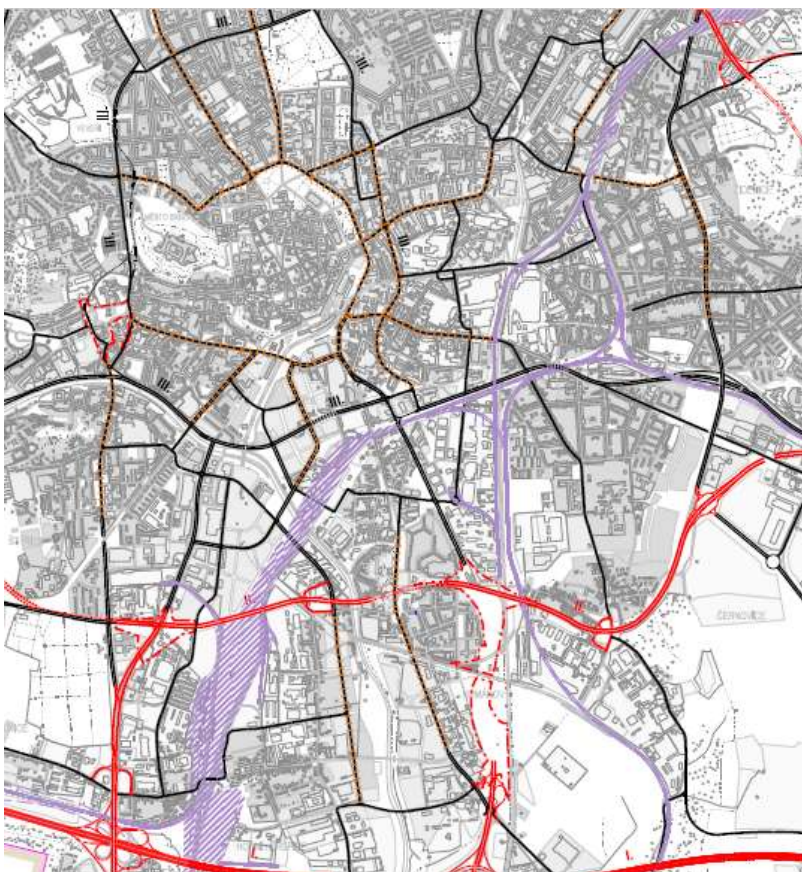
ZÚR JMK stanovují požadavky na územní vymezení a koordinaci vybraných záměrů dopravní a technické infrastruktury, nacházejících se v administrativním území jedné obce, v územně plánovací dokumentaci dotčené obce, a to s ohledem na celkovou koncepci dopravní a technické infrastruktury a širší návaznosti na nadřazenou dopravní a technickou síť. Z tohoto důvodu je konkrétně pro ŽUB stanoveno vymezení v územním plánu města Brna záměr ŽUB takto: *Železniční uzel Brno (ŽUB) dle Varianty A – Řeka sestávající z úseků tratí vnitroměstských a stávajících či navrhovaných tratí, zaústěných do uzlu z vnějšku a to v celém rozsahu území města Brna, včetně všech souvisejících staveb, dopravní a dalších zařízení, v souladu s Usnesením vlády České republiky ze dne 1. července 2015 č. 525 a dle rozhodnutí centrální komise Ministerstva dopravy ze dne 30. 5. 2018.* Z tohoto důvodu nejsou v ZÚR JMK vymezeny žádné plochy pro tuto stavbu a stanovení ploch je úkolem územního plánu města Brna.

### 2.3.2 Územní plán města Brna – platný

**Platný územní plán** města Brna byl vydán obecnou závaznou vyhláškou statutárního města Brna č. 2/2004 na základě schválení této vyhlášky na zasedání zastupitelstva města Brna

konaném ve dnech 9. - 10. 12. 2003. Od této doby byl územní plán několikrát novelizován zhruba desítkami změn.

V tomto územním plánu jsou vymezeny trasy pro železniční dopravy, které jsou určeny pro stabilizaci a rozvoj železniční dopravy, přestavbu železničního uzlu, výhledové napojení vysokorychlostních tratí do železničního uzlu Brno a pro obsluhu vybraných ploch železničními vlečkami. Trasy železničních tratí a plochy železničních zařízení souvisejících s přestavbou železničního uzlu Brno, s obnovou stanic a zastávek na území města, s rozšiřováním nákladní železniční dopravy (kontejnerové a kombinované dopravy) a s výstavbou poštovního přepravního uzlu jsou vymezeny jako stavby veřejně prospěšné. Na níže zobrazeném výřezu je znázorněna část výkresu U4.1 Vybraná komunikační síť, kde jsou pro přestavbu ŽUB vymezeny koridory a plochy fialové barvy.



**Obrázek 4** Dopravní plochy a koridory dle platného územního plánu

### 2.3.3 Územní plán města Brna – připravovaný

Popsaný aktuálně platný územní plán popsáný v předchozí kapitole byl schválen pro předpokládané návrhové období do roku 2010. Již roce 2002 bylo rozhodnuto o pořízení **nového územního plánu** zohledňujícího aktuální potřeby rozvoje území a aktuální legislativu. Z různých důvodů dosud nedošlo k vydání nového územního plánu a ten je stále ve stavu jeho zpracování. Aktuálně (k 06/2023) byl projednán II. upravený návrh, který zohledňuje uplatněná stanoviska, připomínky a námitky k předchozím verzím. Na jednání zastupitelstva města Brna č. Z8/39 konaném dne 21. 6. 2022 přijalo zastupitelstvo města Brna usnesení, ve kterém vrátilo předložený návrh územního plánu pořizovateli k úpravě a novému projednání. Termín dokončení a schválení nového územního plánu tak není znám.

Ve vztahu k předmětné stavbě nedochází k zásadním změnám podmínek pro realizaci tohoto záměru, naopak je ve vybraných částech navrženo mírné rozšíření ploch a celkově se mění grafická podoba vykreslení jednotlivých výkresů územního plánu.



## 2.4 Související železniční stavby

### 2.4.1 Modernizace traťového úseku Brno-Židenice (mimo) – odb. Brno-Černovice

Předmětný traťový úsek železničního uzlu Brno je částí 1. tranzitního železničního koridoru, částí hlavní sítě TEN-T a částí sítě nákladních železničních koridorů. Z tohoto vyplývají povinnosti plnit technické a provozní parametry na tomto úseku i v železničním uzlu Brno jako celku. Zároveň tento úsek prochází intravilánem města Brna s velmi blízkou obytnou zástavbou, která je negativně ovlivňována intenzivní nákladní železniční dopravou.

Přestavba ŽUB je vzhledem k územnímu rozsahu a investiční náročnosti rozčleněna na několik staveb, jejichž cílem je postupné odstraňování nevyhovujícího technického stavu a nevyhovujících technických parametrů jednotlivých úseků ŽUB, zvýšení kapacity železniční dopravy, zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti železniční dopravy a snížení negativních účinků železniční dopravy na okolí. K této postupné realizaci dochází od roku 2008 zahájením realizace stavby „ČD Brno - 1. část odstavného nádraží, I. etapa“ a od té doby bylo realizováno několik staveb a několik staveb je aktuálně ve fázi projektové přípravy.

Touto stavbou dojde k realizaci nových mostů přes ulici Jílkova a Filipínského, několika nových opěrných zdí, protihlukových stěn, novému trakčnímu vedení a úpravám pozemních komunikací a ostatních veřejných prostranství. Zabezpečovací a sdělovací zařízení budou v základním řešení uvažovány jako v současném stavu. Objekty železniční spodek, mosty, zdi, protihlukové stěny a trakční podpěry budou realizovány tak, aby bylo umožněno dosažení cílového stavu po celkové přestavbě ŽUB bez jejich přestavby, to znamená výhledový čtyřkolejný průtah pro osobní a nákladní dopravu. Ostatní objekty jako železniční svršek, zabezpečovací a sdělovací zařízení a další bude touto stavbou rekonstruováno v podobě stávajícího dvojkolejného průtahu s napojením na stávající navazující úseky a jejich realizace do cílové podoby bude řešena až spolu s realizací navazujících staveb přestavby ŽUB zahrnující přestavbu infrastruktury v obvodech Brno-Černovice a Brno-Židenice.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi stavebního řízení k povolení stavby. Realizace této stavby se předpokládá v letech 2024–2027.

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

Hlavní náplní této stavby je rekonstrukce mostu přes ulici Bubeníčкова. Tento most bude realizován v podobě, která umožní osazení stávajícího kolejiště a zároveň umožní budoucí rozložení kolejiště v rámci dokončení stavby ŽUB bez nutnosti přestavby mostu. Součástí této stavby je i přeložka přilehlého páteřního parovodu, úprava pozemních komunikací, chodníků a tramvajové trati v nezbytně nutném rozsahu.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi zpracování společné dokumentace pro změnu územního rozhodnutí a stavební povolení. Realizace této stavby se předpokládá v letech 2025–2026.

### 2.4.3 Modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 ŽST Brno-Maloměřice

Předmětem stavby je modernizace spádovištního zařízení v obvodu stavědla č. 2 v ŽST Brno-Maloměřice, včetně související infrastruktury a řešení hlukových poměrů, které nevyhovují platné legislativě.

V rámci navrhovaného stavu dojde k úpravám konfigurace rozpouštěcí oblasti hlavního spádoviště St2, a také k částkovým úpravám konfigurace směrové skupiny kolejí navazující na hlavní spádoviště St2. Minimálních změn dozná také zapojení vozového depa ČD Cargo (vlečka č. 5402, OKV Brno Maloměřice) a přiléhajících kolejí upravovny nákladu. Úpravy kolejového řešení jsou vyvolané snahou o nevyužívání složitých kolejových konstrukcí v rozpouštěcí oblasti hlavního spádoviště St2, tj. snahou o nevyužívání kolejových křižovatek. V rámci návrhu jsou však využity kolejové křižovatky, kterých aplikace je podmíněna nutností zachování důležitých kolejových propojení mezi jednotlivými celky stanice. Zachované důležité kolejové propojení umožňují souběžné jízdy posunových dílů, zamezují zbytečnému

prodlužování posunových cest a celkově umožňují zachovat stávající technologii místní práce, což má za následek nesnižování výsledné celkové kapacity spádoviště.

V rámci stavby dojde ke kompletní rekonstrukci železničního spodku a železničního svršku, včetně osazení nových kolejových brzd s cílovým bržděním (rovněž včetně nové technologie kolejových brzd zahrnující ovládání spádoviště, samotné kolejové brzdy, kompresorovnu, rozvody stlačeného vzduchu...) Součástí stavby bude také osazení nízkých protihlukových stěn jako součástí kolejových brzd, s cílem naplnění hlavního cíle stavby – snížení produkované úrovně hluku během činnosti samotného rozřazování. V obvodu stavby se nenachází žádné postradatelné koleje ani jiná postradatelná zařízení, proto nebude směrová skupina dopravních kolejí žádným způsobem redukována mimo mírnou úpravu užitečných délek směrových kolejí. Změna užitečných délek staničních kolejí směrové skupiny je vyvolána samotnou úpravou rozpouštěcího zhlaví spádoviště.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi zpracování záměru projektu. Realizace stavby se předpokládá v letech 2026–2028.

#### **2.4.4 Rekonstrukce ŽST Brno-Královo Pole**

Předmětem stavby je komplexní rekonstrukce ŽST Brno-Královo Pole, včetně nových ostrovních nástupišť, železničního spodku a svršku, trakčního vedení a veškeré drážní infrastruktury (zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, DŘT atd.), sanace umělých staveb a výstavba zcela nové Výpravní budovy. Stávající výpravní bude v celém rozsahu zdemolována.

Součástí stavby je i komplexní rekonstrukce koleje č. 1 v části Brno-Maloměřice – Brno – Kuřim, která navazuje na rekonstrukci koleje č. 2 realizovanou v roce 2015-2016. Stavba začíná v žkm 2,940 k. ú. Maloměřice a končí v žkm 17,962 k. ú. Kuřim železniční trati Brno – Kutná Hora, č. 324.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 dokončená s vydaným stavebním povolením v právní moci. Realizace stavby se předpokládá v letech 2023–2025.

#### **2.4.5 Výstavba uzlové trakční napájecí stanice Brno-Černovice**

Hlavním cílem stavby je zajistit dodávky předpokládaného odběru trakční elektrické energie pro dvojkolejný traťový úsek Brno – Přerov, které jsou vyvolány připravovaným souborem staveb „Modernizace trati Brno – Přerov“. Dalším cílem stavby je podpora trakčního napájení železničního uzlu Brno z důvodu již nedostatečného výkonu stávajících TNS pro požadavky dopravců. Součástí stavby je stavební příprava pro zajištění energetického výkonu trakčního napájení výhledově elektrizovaného traťového úseku Blažovice – Veselí nad Moravou.

Je navržena výstavba nové trakční napájecí stanice (TNS) Brno-Černovice, která zajistí dostatečný energetický zdroj pro modernizovaný železniční uzel Brno. Nová trakční napájecí stanice je navržena v lokalitě, která je pro její výstavbu z technického i územního hlediska co nejméně konfliktní. Trakční napájecí stanice je lokalizována v území, které je pro tento druh technologického zařízení vymezeno územním plánem a bylo doporučeno Odborem územního plánu a rozvoje Magistrátu města Brna. Jako nezbytně nutné se pro situování trakční napájecí stanice jeví blízkost přenosové soustavy 110 kV. V brněnské aglomeraci se tato konfigurace vyskytuje v optimálně podobě prakticky pouze v k. ú. Černovice.

Rozvodna 110 kV bude ve schématu „H“, s rozšířením o vývod na energetický transformátor 110/23 kV. Dva vývody 110 kV budou na dva měniče, které budou napájet skříňovou rozvodnu 25 kV v technologické budově. Trakční napájecí stanice bude navržena s novou měničovou technologií. Přívody 110 kV budou ze dvou nezávislých linek 110 kV. Rozvodna 110 kV bude vzhledem k uvažované lokalitě ve vnitřním provedení. Vlastní spotřeba TNS bude zálohovaná z měničů napájených z baterií s dobíječi.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi dokončeného zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Realizace stavby se předpokládá v letech 2025–2028.

#### 2.4.6 Modernizace trati Brno-Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice

Tato stavba je součástí celkové modernizace trati Brno – Přerov. V současné době jednokolejná trať neumožňuje provozovat regionální osobní dopravu s takovými jízdními dobami, které by byly konkurenceschopné vůči silniční dopravě. Dopravny a zastávky jsou navíc v mnoha případech ve větší vzdálenosti než 500 m od přirozeného středu obcí, čímž prodlužují docházkovou vzdálenost cestujících, a tedy i atraktivitu spojení. Stávající trať je navíc z pohledu infrastruktury (vyjma trakčního vedení) již výrazně za hranicí své životnosti, což dále snižuje její užitnou hodnotu. Z tohoto důvodu bylo přistoupeno k hledání řešení modernizace trati Brno – Přerov, což po zpracování studijních dokumentací a na základě několika projednání vedlo k finálnímu rozhodnutí úplné modernizace trati, která bude nově plně dvojkolejná a až na okrajové úseky v železničních uzlech Brno a Přerov bude navržena na souvislou traťovou rychlost 200 km/h.

Náplní této dílčí stavby celého souboru staveb na trati je proto kompletní modernizace železniční infrastruktury v traťovém úseku odb. Brno-Černovice – Blažovice. Všechny železniční přejezdy budou nahrazeny mimoúrovňovými křiženími, ostrovní nástupiště budou spojena s výpravními budovami podchody, které zajistí přístup osobám se sníženou schopností pohybu a orientace.

Realizace stavby zlepší celkovou atraktivitu železniční dopravy pro cestování (turistika, rekreace, spojení regionálních center), a to odstraněním nevyhovujícího stavu infrastruktury. Celkovou modernizací železniční trati bude dosaženo souladu s požadavky interoperability a platné legislativy. Modernizované zabezpečovací zařízení umožní využívat v budoucnu systém ETCS úrovně 2 (v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS ČR) a dálkově ovládat řízení dopravy z CDP Přerov (obojí bude řešeno samostatnou stavbou). Smyslem těchto úprav je dosáhnout maximální traťové rychlosti 200 km/h s třídou zatížitelnosti D4 a prostorovou průchodností UIC-GC. Dané úpravy umožní zvýšit především propustnost trati tak, aby ji bylo možné využívat pro taktovou osobní dopravu, která se tak stane páteří IDS JMK v posuzované oblasti.

Ve vztahu ke stavbě ŽUB je zásadní technická koncepce stavby od rozhraní obou staveb až po ŽST Brno-Slatina. Tento úsek je výhledově navržen jako plně čtyřkolejný na základě kapacitních potřeb a dosavadních projednání. V daném úseku bude zřízena rovněž nová zastávka Brno-Černovická terasa jako jeden z obvodů ŽST Brno-Slatina. Čtyřkolejný úsek bude na délce cca 400 m kolejovými propojeními navržen tak, aby navazoval na stávající dvojkolejný most přes ulici Ostravská. Ve stavbě ŽUB pak bude v tomto 400 m úseku dobudováno plnohodnotné čtyřkolejné řešení.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi zpracování dokumentace záměru projektu. Realizace stavby se předpokládá v letech 2028–2032.

#### 2.4.7 RS 2 VRT Brno (Modřice) - Rakvice

##### **Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav, SP (SUDOP Praha, a.s., 2021)**

Pro tuto vysokorychlostní trať byla zpracována studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – (Břeclav). V této SP je řešena vysokorychlostní trať s návrhovou rychlostí 320 km/h, výhledově až 350 km/h v úsecích Praha – Brno a Brno – Šakvice s alternativním prověřením prodloužení až na slovenské hranice. Studie dále řeší variantní napojení vysokorychlostní trati do železničního uzlu Praha, železničního uzlu Brno a na další návazné tratě. V rámci této studie byla navržena i nová trať Praha – Benešov. Ze studie vyplývají 2 doporučená a obhajitelná řešení, která jsou vedena v tzv. severním koridoru, a to buďto v tradičním koridoru mimo krajské město Jihlava (trasy PK), nebo po jeho okraji (trasy SK).

- Varianta SK4-320 s návaznými trasami JK4 a BK3;
- Varianta PK4-320 s návaznými trasami JK4 a BK3.

V této dokumentaci bylo zpracováno i posouzení zapojení vysokorychlostních tratí do stávajícího stavu ŽUB a zároveň i nového stavu dle studie proveditelnosti ŽUB, varianty Ab. V této studii proveditelnosti bylo navrženo i budoucí provozní řešení, které bylo základem pro návrh provozní koncepce vlaků využívajících tuto i další tratě VRT. Co se týče technické



koncepte části systému RS spadající do úseku Modřice – Rakvice, bylo v SP uvažováno přestavbou ŽST Modřice, jejímž základním motivem byla realizace mimoúrovňového křížení na severním zhlaví stanice s tím spojené další úpravy.

Předmětná studie proveditelnosti byla dne 25. ledna 2022 projednána na 267. jednání Centrální komise Ministerstva dopravy s následujícím závěrem (redukovaný na soupis podmínek relevantních pro stavbu ŽUB:

*Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav schvaluje ve variantě dle ekonomického hodnocení obsaženém ve variantě SK4-320 (definice rovněž zahrnutých úseků Brno – Břeclav a Praha – Benešov – Bystřice s upřesněním dle podmínek níže). Pro další přípravu Centrální komise ukládá Správě železnic, státní organizaci:*

- V úseku Praha – Brno pokračovat v přípravě dle varianty SK4-320. Správa železnic, státní organizace, bude realizovat kroky vedoucí ke zrychlené přípravě VRT včetně propojení s konvenční sítí. Správa železnic prověří potřebnost terminálu Pučery VRT vč. vazby na okolní území.
- V úseku Brno – Břeclav pokračovat v přípravě dle varianty BK3 s dodatečnou úpravou pro zvýšení kapacity spočívající v prodloužení VRT dle varianty BK4 do km 44,0 a zde vytvoření mimoúrovňového napojení do stávající tratě Brno – Břeclav. V úseku od napojení VRT v km 44,0 pokračovat v realizaci infrastruktury dle varianty BK3 s možností úpravy technického řešení v návaznosti na úpravu zaústění VRT a s možností úpravy konfigurace stanic dle požadavků aktualizovaných v rámci prodloužení VRT. Toto řešení nebude obsahovat propojení mezi odbočkami Podivín a Ladná dle varianty BK4.
- V prostoru železničního uzlu Brno bude terminál Brno-Vídeňská řešen podrobnou územní studií zadanou Jihomoravským krajem z důvodu prověření jeho umístění v území a dopravní obslužnosti. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.
- Úsek propojení VRT Praha – Brno s konvenční tratí Brno – Přerov, případně VRT Brno – Přerov (od terminálu Brno-Vídeňská do prostoru odbočky Šlapanice RS/Bredovka), tzv. „Jižní bypass“, posoudit územně-technickou studií prověřující možnost průchodu územím podél dálnice D1, a to v úzké spolupráci s městem Brnem a Jihomoravským krajem. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.

## **RS 2 VRT Brno (Modřice) - Rakvice, DUR (VALBEK-PRODEX-MOTT-EGIS, 2023)**

Náplň této stavby vycházela ze zpracované studie proveditelnosti a podmínek CKMD. Zjednodušeně její náplní bylo rozpracování technické koncepce stavby do podrobnosti DÚR s dočasným zapojením nové trati VRT na stávající stav ŽUB. Průběžným rozpracováním a projednáváním byl zcela upraven provozní a technický návrh stavby v ŽST Modřice a v ŽST Brno jih. Stavba v současném návrh k 06/2023 uvažuje s výstavbou nové vysokorychlostní trati s odb. Unkovice a se zapojením trati do stávající trati. V ŽST Modřice a Brno jih se uvažuje se přestavbou kolejiště, kdy prakticky ve všech profesích se bude jednat o nové stavy. Touto stavbou bude zaveden systém ETCS L2 s benefity v obou železničních stanicích a předpokládají se i vyvolané úpravy ve staničních zabezpečovacích zařízeních v ŽST Brno-Horní Heršpice a Brno dolní nádraží. Součástí stavby je i výstavba nové trakční napájecí stanice.

Při dostavbě nebo modernizaci navazující železniční sítě dojde v části jak ŽST Modřice, tak i ŽST Brno jih ke kolejovým úpravám zhlaví a staničních kolejí. S tím budou spojeny i úpravy železničního spodku, trakčního vedení a zabezpečovacího zařízení.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Realizace stavby se předpokládá v letech 2027–2031.

### **2.4.8 RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno**

#### **RS 1 VRT Velká Bíteš – Brno, DUR (AFRY CZ s.r.o., 2023)**

Náplň této stavby vychází ze zpracované studie proveditelnosti a podmínek CKMD, které jsou

popsány v předchozí kapitole. Technickou náplní této stavby je výstavba nové vysokorychlostní trati s úpravami stávající infrastruktury v místech napojení na stávající infrastrukturu. Ve vztahu k železničnímu uzlu Brno se předpokládá, že tato stavba nebude ovlivňovat koncepci stavby ŽUB, jelikož součástí stavby není výstavba nového přestupního terminálu Brno-Vídeňská, který na stavbu ŽUB přímo navazuje.

Projektová příprava této stavby je k 09/2023 ve fázi zpracování úvodních prací na zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Realizace stavby se předpokládá v letech 2028–2032.

#### **Územní studie terminál VRT, DUR (KNESL KYNČL ARCHITEKTI S.R.O., 2023)**

Návrh přestupního terminálu Brno Vídeňská představuje zcela nový záměr, který je nutné dostatečně územně prověřit zejména z hlediska jeho dopadů na město Brno a okolí. Z pohledu vedení VRT je možné hledat varianty umístění terminálu v úseku Vídeňská – Starý Lískovec vč. variant dopravního napojení. Zástupci Ministerstva dopravy, Správy železnic, Jihomoravského kraje a města Brna se proto dohodli na zpracování územní studie, která dotčené území prověří ve větší podrobnosti jak dopravně, tak územně.

Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje (dále též jen ZÚR JMK) stanovily koncepci železniční dopravy pro celé území Jihomoravského kraje (dále též jen JMK). Pro řešení VRT v úseku Praha – Brno je vymezena územní ochrana (územní rezerva). Koridor VRT v úseku Brno – hranice kraje Vysočina bude v ZÚR JMK převeden do návrhu. V případě, že prověření územní studií prokáže nerealizovatelnost záměru, nebude tento dále sledován a nebude do následné aktualizace ZÚR JMK zahrnut.

K současnému stavu (09/2023) byla studie rozpracována, avšak doposud nebyly zpracovány výstupy, které by definovaly konkrétní možnou podobu řešení terminálu. Z tohoto důvodu je v řešeném záměru projektu uvažována podoba terminálu jako v předchozí studii proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – (Břeclav).

#### **2.4.9 Ostatní stavby**

##### **Severojižní kolejový diametr**

Projekt severojižního kolejového diametru, často zkracován jako SJKD, je systém podzemní kolejové dopravy, který má odlehčit kapacitně stávající povrchové dopravě a zajistit výrazné zkrácení cestovních dob v MHD, díky rychlejšímu spojení a provozně nezávislém na častých kongescích, ke kterým dochází v běžném sdruženém provozu linek MHD a IAD. Úvahy o realizaci tohoto systému se vytváří již desítky let, impulzem k nim byla realizace prvních úseků metra v Praze. Různě se pak vyvíjely představy o konkrétním provedení, ať už jde o vybraný dopravní mód anebo o konkrétní trasování.

Po roce 1990 byla sledována myšlenka ponechání existujícího tramvajového systému a jeho posílení jednou podzemní tratí vedoucí od severu k jihu skrz centrum (odtud název severojižní diametr). Podzemní trať by vedla z Komárova pod novým hlavním nádražím, stávajícím hlavním nádražím, Moravským náměstím až k ulici Šumavská, kde by se větvila pod Žabovřesky na tramvajovou trať do Bystrce a podél Hradecké ulice ke královopolskému nádraží. Po roce 2000 začala dominovat myšlenka změny tramvajového diametru na jeho železniční variantu. Trasa by byla obdobná (viz studie pro JMK), ovšem s pokračováním jízdy vlaků na Kuřim (na severní straně) a na Křenovice (na jižní straně). Větev směřující do brněnské Bystrce by tak byla opuštěna. Takto koncipovaná trasa je i v platných Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje.

V současné době probíhá zpracování studie proveditelnosti, která posuzuje několik variant dopravních módů nového podzemního systému v několika variantách. Tato studie proveditelnosti je aktuálně (2023) v rozpracovanosti. Koncepci stavby ŽUB bude nutné koordinovat s vybranou variantou řešení SJKD.

##### **Velký městský okruh**

Velký městský okruh Brno (VMO) je soubor několika samostatných staveb, jejichž investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR. VMO bude po svém kompletním dobudování nejdůležitějším prvkem silniční části dopravního systému města Brna. Okruh, procházející městskými částmi

mimo centrum města, bude směrově dělenou víceproudou komunikací rychlostního typu. Umožní rychlý a plynulý přesun automobilů z jedné strany města na druhou a odstraní neúnosnou dopravní zátěž řady hlavních ulic. V současném stavu je západní a severní část prakticky před svým dokončením, kdy několik staveb je v těchto úsecích již realizovaných. Východní a jižní části jsou v současné době (2023) ve fázi projektové přípravy.

Ve vztahu ke stavbě ŽUB je zásadní část „Úsek Brno-jih“, který začne křižovatkou s Bratislavskou radiálou (která vede k nákupním centrům podél dálnice D2 a na Bratislavu) a bude pokračovat přes čtvrt Komárov až ke křižovatce Heršpická, kde se okruh kříží s radiálou vedoucí na jih směrem k dálnici D1, ale také k dálnici D52 na Vídeň. V přechozích dokumentacích i v územně plánovacích dokumentacích bylo předpokládáno s křížením trasy VMO silničním tunelem pod budoucím kolejištěm jižně od řeky Svatky. V současné době (2023) probíhá zpracování územní studie, která prověřuje možnou změnu technické koncepce VMO ve variantě silničních estakád a upravené trasy v území. Koncepci stavby ŽUB bude nutné koordinovat s vybranou variantou řešení VMO v úseku Brno-jih.

### **Realizace protipovodňových opatření na území města Brna**

Projekt Realizace protipovodňových opatření na území města Brna je strategickým projektem města, jehož cílem je vybudování komplexní protipovodňové ochrany na hlavních brněnských tocích Svatce, Svitavě a Leskavě. Nositelem strategického projektu je Kancelář architekta města Brna, která má v gesci celoměstskou koncepci protipovodňové ochrany a projektovou přípravu jednotlivých úseků. Následnou realizací je pověřen Odbor investiční Magistrátu města Brna.

V současné době není před účinky povodní ochráněna podstatná část stávající zástavby města, tj. okolo 24 tis. obyvatel a území o rozloze 10 km<sup>2</sup>. Absence komplexní protipovodňové ochrany je také jedním z hlavních limitů pro výstavbu v rozvojových a přestavbových lokalitách, které se nacházejí v záplavovém území.

Na základě průběhu povodní v roce 2006 přistoupilo město ve spolupráci s Povodím Moravy, s.p. k vytvoření ucelené koncepce protipovodňové ochrany založené na přírodě blízkých principech. Návrh koncepce byl stanoven v rámci zpracování Generelu odvodnění města Brna (2009) a následně rozpracován ve studii Přírodě blízká protipovodňová opatření a revitalizace údolní nivy hlavních brněnských toků (2015).

V rámci celoměstské koncepce byla protipovodňová opatření na hlavních brněnských tocích rozdělena do 28 samostatných etap, ze kterých bylo vybráno 5 prioritních úseků k další projektové přípravě a následné realizaci.

Ve vztahu ke stavbě ŽUB je podstatný úsek „Trnitá (etapy IX, X, XI)“. V rámci projektové přípravy tohoto úseku byly navrženy následující úpravy:

- na nábreží Svatky za viaduktem Uhelná vznikne rozlehlý povodňový park – velká plocha věnovaná zeleni a rekreačním aktivitám – s novým ramenem řeky plným meandrů, které bude za zvýšené hladiny pomáhat se zadržováním vody.
- součástí úseku u nové čtvrti Trnitá bude také nová lávka pro pěší propojující oba břehy.
- protipovodňovou ochranu na Svatce i Svitavě budou tvořit snížené bermy, zemní hráze a nízké zídky, které zároveň umožní rozvoj přilehlým částem města.
- pod Komárovským mostem na Svitavě vznikne podjezd pro cyklisty i pěší a v navazujícím úseku nábreží přibudou také nové plochy pro rekreaci i sport, včetně nových mol a přírodního amfiteátru.

V současné době je zpracována projektová dokumentace pro vydání společného povolení a probíhá sběr potřebných vyjádření dotčených orgánů. Podání žádosti o stavební povolení se předpokládá do konce roku 2023. Samotná realizace protipovodňových opatření by mohla být v tomto úseku zahájena v roce 2025.

#### 2.4.10 Koncepce při nakládání s nemovitostmi ON

U objektů osobních nádraží v rámci Železničního uzlu Brno byly podkladem pro stanovení rozsahu úprav základní dokumenty řešící záměry stavební obnovy a modernizace osobních nádraží, se kterými má právo hospodařit Správa železnic, státní organizace. Jedná se zejména o Program revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží pro roky 2021-2025 (PRRON) a o Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží, Ministerstvo Dopravy, 2022, které vycházejí z principů stanovených v Dopravní politice ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, schválené Usnesením Vlády České republiky č. 259 ze dne 8. března 2021 (dále jen „Dopravní politika“). Hlavním cílem těchto dokumentů je transformace stavu stávajících výpravních budov osobních nádraží do stavu optimálního pro vzrůstající nároky cestujících veřejnosti na efektivní využití veřejně přístupných ploch a prostor s ohledem na zajištění kvalitní dostupnosti a dále vytvářet v prostředí veřejné dopravy podmínky, které posunou drážní dopravu na shodně atraktivní úroveň s přímou individuální dopravou.

Základními pilíři návrhu řešení stavebních úprav dle výše uvedených principů jsou především „vize osobních nádraží v technickém, provozním i estetickém stavu, který odpovídá nárokům moderní dopravy“ a dále snahy o „přizpůsobení osobních nádraží požadavkům dnešní doby z hlediska cestujících veřejnosti nejen na železnici, ale i v navazující veřejné hromadné dopravě v lokalitách, kde již jsou anebo budou realizovány terminály veřejné dopravy.“

Osobní nádraží by mělo sloužit veřejnosti jak z hlediska dopravního, tak i z hledisek celospolečenských. Proto jsou prověřovány navazující možnosti nového způsobu využití stávajících nádražních prostor, jsou osločovány instituce a orgány státní správy i samosprávy za účelem nabídek možného využití prostor budov osobních nádraží.

Primárním cílem této stavby je návrh celkové rekonstrukce výpravní budovy v Brně-Židenicích včetně zefektivnění užívání budovy, tj. využití nyní neobsazených prostor. Zajištěním zvýšení komfortu cestujících veřejnosti s ohledem na současný i budoucí stav počtu cestujících, zvýšení atraktivity a přístupnosti vlakové stanice a zřízení využívaných doplňkových služeb pro cestující veřejnost.

Důležitým aspektem je efektivita vynakládání finančních prostředků a účelnost, tedy snaha o co nejprínosnější využití prostor osobních nádraží nejenom pro cestující, ale i pro vlastní potřeby provozovatele dráhy například jako zázemí jednotlivých organizačních složek a samozřejmě pro umístění technologií pro provoz železniční dopravní cesty. I v případě budovy v Židenicích je její velikost, stejně jako u mnoha ostatních historických budov osobních nádraží, pro současné využití předimenzována a využitelnost budovy tak, jak byla původně navržena, se mění.

Cíle, které jsme se snažili naším záměrem projektu naplnit, jsou především:

- Zvýšení kultury cestování – stavebně technické úpravy veřejných prostorů, jejich modernizace
- Zajištění bezbariérového řešení provozu v budově – doplnění chybějících prvků pro lepší orientaci zejména pro nevidomé a neslyšící, celkové zajištění bezbariérového pohybu veřejnosti
- Celková komplexní revitalizace železniční stanice vč. přednádražního prostoru s výrazným doplněním parkovacích ploch pro cestující, které jsou v této ŽST značně podlimitní a neposkytují dostatečný komfort cestujícím.
- Adaptace nevyužívaných prostor pro vlastní využití v rámci provozu SŽ a pro vhodné doplňkové služby cestujícím a veřejnosti v okolí VB.

Dle výše uvedeného je zpracovaný záměr projektu v souladu s následujícími principy a dokumenty:

- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží (MD, 2022)
- Program revitalizace a rekonstrukce osobních nádraží pro roky 2022-2026 (PRRON)

- Doporučený postup při tvorbě ZP u investičních akcí do budov ON, č. j. 48845/2020-SŽ-GŘ-O6, aktuální k 07/2020
- S cíli a opatřeními plynoucími z Dopravní politiky ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050, schválené Usnesením Vlády České republiky č. 259 ze dne 8. března 2021
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020
- Metodika MD - Cyklistická doprovodná infrastruktura, r. 2010
- V-1/2012 Směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb
- Směrnice ministerstva dopravy č. V-2/2012 ve znění změny č.5 s č.j.MD-5364/2021-910/2
- Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách
- Národní akční plán čisté mobility
- Energetická politika Správy železniční dopravní cesty, státní organizace ve znění Změny č. 1
- Státní energetická koncepce České republiky (zejména Kapitola 5.5 Doprava, cíl: E. 5. Rozvíjet infrastrukturu pro ekologičtější dopravní prostředky., Kapitola 5.6 Energetická účinnost, cíl Fd. - Energetická náročnost budov)
- Bílá kniha - Koncepce veřejné dopravy 2020 – 2025 s výhledem do roku 2030, schválená Usnesením Vlády ČR

## 2.5 Technické předpisy a ostatní legislativní požadavky

- Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 z 18. 11. 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM).
- Nařízení Komise (EU) č. 1301/2014 ze dne 18. 11. 2014 o technické specifikaci pro interoperabilitu subsystému energie železničního systému v Unii.
- Nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 z 18. 11. 2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii.
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU.
- Nařízení Komise (EU) č. 2016/919 ze dne 27. 5. 2016 o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů řízení a zabezpečení železničního systému v Evropské unii.
- Vyhláška Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah.
- ČSN 73 6201 Projektování mostních objektů (10. 2008).
- ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování (vydání 12. 2021).
- ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách (4. 2009).
- SŽ TSI CCS/MP1 Zásady pro projektování traťové části ERTMS pro tratě s výhradním provozem evropského vlakového zabezpečovače (7. 2022).
- TNŽ 34 2620 Železniční zabezpečovací zařízení. Staniční a traťové zabezpečovací zařízení (4. 2002).
- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží (12. 2017).



## 3 Základní přehled změn oproti předchozím dokumentacím

### 3.1 Předchozí dokumentace, strategická a správní rozhodnutí

#### **Železniční uzel Brno – studie souboru staveb, dokumentace pro územní rozhodnutí, Moravia Consult Olomouc a.s., 2006**

V návaznosti na Usnesení vlády ČR č. 457 z roku 2002 k přestavbě železničního uzlu Brno byla zahájena projektová příprava příslušných staveb. Nejprve byla zpracována koordinační studie přestavby ŽUB (2003) a na jejím základě byly zpracovány dokumentace pro územní řízení – nejprve pro stavbu ČD Brno, 1. část odstavného nádraží (územní rozhodnutí bylo vydáno) a poté pro soubor staveb Přestavba ŽUB, který zahrnoval další stavby včetně stavby městské infrastruktury. Z důvodu různých procesních i soudních odvolání bylo územní řízení vedeno několik let, což vedlo k průběžné aktualizaci dokumentace a jejímu doplňování. V letech 2008–2010 byla realizována stavba ČD Brno, 1. část odstavného nádraží, I. etapa, v rámci které byla rekonstruována část nákladního průtahu včetně zřízení složitého mimoúrovňového křížení ulice Sokolova a uvolněn prostor pro výstavbu odstavného nádraží. V uvolněném prostoru byla vybudována myčka osobních vozů.

Dále byly v letech 2015–2017 prakticky v souběhu realizovány stavby „Modernizace traťového úseku Modřice (mimo) – Brno Horní Heršpice (mimo)“ a „Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice (včetně) – Brno Židenice (mimo)“. Tyto stavby vznikly vyčleněním okrajových úseků z celkové přestavby ŽUB a vedením územních řízení a stavebních řízení samostatně.

Tato dokumentace má význam pro stavbu Železniční uzel Brno v tom, že definovala základní objektovou skladbu, základní technickou koncepci stavby a zároveň z ní vyplývá pravomocné územní rozhodnutí popsané v další kapitole. Aktuálně jsou kladeny odlišné technické a provozní požadavky na řešení ŽUB, než jaké byly v uvedené dokumentaci. Nové požadavky jsou dány zejména aktuální legislativou, systémem organizace veřejné osobní a nákladní dopravy a dostupností moderních technologií. Z tohoto důvodu je nutné technickou koncepci stavby aktualizovat a uvedená dokumentace je proto závazná pouze v omezené míře.

#### **Územní rozhodnutí č. 239 vydané Úřadem městské části Brno Střed 18. 9. 2013**

Dne 9. 12. 2005 podaly Správa železniční dopravní cesty, státní organizace a Statutární město Brno (zastoupené společností Brněnské komunikace a.s.), návrh na vydání územního rozhodnutí o umístění stavby nazvané „Přestavba železničního uzlu Brno“. Navrhovatelé svými žádostmi ze dne 25. 5. 2009 a ze dne 24. 8. 2009 zúžili předmět návrhu na vydání územního rozhodnutí tak, že ze stavby byly vypuštěny objekty týkající se trakční napájecí stanice Černovice, nového areálu ČSAD při ulici Pražákova a dalších částí stavby. Úřad městské části města Brna, Brno–střed, odbor výstavby a územního rozvoje, stavební úřad vydal dne 27. 11. 2006 územní rozhodnutí č. 169 o umístění stavby nazvané „Přestavba železničního uzlu Brno“, které bylo rozhodnutím odboru územního a stavebního řízení Magistrátu města Brna, vydaného dne 30. 5. 2007 částečně změněno a v ostatním rozsahu potvrzeno. Rozsudkem Krajského soudu v Brně ze dne 12. 12. 2008 bylo rozhodnutí OÚSŘ MMB zrušeno a věc mu byla vrácena k dalšímu řízení. Současně tímto rozsudkem bylo zrušeno i rozhodnutí stavebního úřadu.

Odbor územního a stavebního řízení Magistrátu města Brna opatřením ze dne 23. 2. 2009 postoupil věc k dalšímu řízení stavebnímu úřadu. Stavební úřad v provedeném řízení vydal dne 2. 7. 2010 územní rozhodnutí o umístění výše uvedené stavby, které nenabýlo právní moci, neboť proti němu podali v zákonné lhůtě odvolání účastníci územního řízení. Územní rozhodnutí bylo zrušeno rozhodnutím Odboru územního a stavebního řízení MMB vydaným dne 28. 11. 2011 a věc byla vrácena stavebnímu úřadu k novému projednání.

Stavební úřad obdržel následně novou žádost a po jejím posouzení vydal rozhodnutí o umístění stavby rozhodnutím číslo 239 dne 18. 9. 2013. Součástí rozhodnutí byly rovněž i podmínky pro umístění a projektovou přípravu. Proti tomuto rozhodnutí podali společně odvolání občanské sdružení Děti Země – Klub za udržitelnou dopravu a jedna fyzická osoba. Další průběh je pak popsán v navazující kapitole.

## **Rozhodnutí o odvolání ve věci Územního rozhodnutí č. 239, vydané Krajským úřadem Jihočeského kraje 10. 12. 2018**

Krajský úřad – Jihočeský kraj, tehdejší odbor regionálního rozvoje, územního plánování, stavebního řádu a investic obdržel dne 9. 5. 2016 odvolání proti územnímu rozhodnutí stavby, která mu předal Magistrát města Brna, odbor územního a stavebního řízení. Na základě usnesení Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 3. 3. 2016 byl právě Krajský úřad Jihočeského kraje pověřen vedením odvolacího řízení.

Odvolací orgán přezkoumal v odvolacím řízení napadené rozhodnutí a rozhodl takto:

- 3) územní rozhodnutí se mění ve smyslu úpravy začátku a konce stavby, jelikož v průběhu odvolacího řízení byly vyčleněny okrajové úseky a realizovány samostatně jako optimalizace traťových úseků. Spolu s tím byly z územního rozhodnutí vyjmuty příslušné stavební objekty a provozní soubory. Poslední změnou pak byla úprava některých podmínek souvisejících s posouzením vlivu stavby na životní prostředí.
- 4) Územní rozhodnutí je potvrzeno v původním znění (vyjma změn dle předchozího odstavce). Součástí potvrzení územního rozhodnutí je i rozsáhlé odůvodnění s vypořádáním námitek vyslovených v odvoláních a v průběhu odvolacího řízení.

Odvolací orgán vydal předmětné rozhodnutí formou veřejné vyhlášky pod čj. KUJCK 145531/2018 dne 10. 12. 2018. Toto rozhodnutí nabylo právní moci s platností 5 let.

### **Železniční uzel Brno, Modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží – 1. etapa, projekt stavby, SDRUŽENÍ „PROJEKT ŽUB“, 2009**

Předmětná dokumentace navazovala na zpracovanou studii souboru staveb a na první (nepravomocné) územní rozhodnutí k souboru staveb ŽUB. Tato dokumentace byla rozpracována do úrovně návrhu základní technické koncepce stavby k připomínkám, ale její dopracování nebylo dokončeno z důvodu nenaplnění územního rozhodnutí do právní moci. Vzhledem k množství změn jak v návrhu aktuální koncepce stavby ŽUB, tak i vzhledem k současným technickým standardům pro návrh jednotlivých objektů, je tato dokumentace využitelná jen velmi omezeně. Ke změnám technické koncepce pro podstatnou část ŽUB došlo již při zpracování studie proveditelnosti a další změny jsou navrženy i v tomto záměru projektu.

### **Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno, SUDOP BRNO spol. s r.o. a MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., 2017**

Vláda ČR uložila svým usnesením č. 525 z jednání konaného dne 1. 7. 2015 ministru dopravy zajistit zpracování studie proveditelnosti, které posoudí varianty řešení přestavby železničního uzlu Brno. Správa železniční dopravní cesty zajistila její zpracování, které bylo dokončeno v říjnu 2017. Předmětná studie proveditelnosti zahrnovala zpracování návrhu dvou základních variant možnosti přestavby ŽUB, které byly definovány polohami hlavního nádraží. V průběhu zpracování byly tyto dvě základní varianty rozšířeny na zpracování několika podvariant. Jednotlivé varianty byly na závěr vyhodnoceny z hlediska investiční náročnosti, doby realizace, ekonomické efektivity, územní průchodnosti a dalších faktorů.

Výsledná studie proveditelnosti byla následně projednána v Centrální komisi Ministerstva dopravy, která na svém 171. jednání konaném dne 30. 5. 2018 vyslovila následující závěr:

*Centrální komise upřednostňuje variantu Ab za předpokladu, že:*

- *SŽDC před zadáním dalšího stupně projektové dokumentace zpracuje technicko-ekonomické prověření úprav pro zvýšení prostupnosti a stability dopravního modelu nákladní dopravy varianty Ab, při respektování potřeb osobní dopravy v rozsahu schváleném ve studii proveditelnosti.*
- *Předmětné technicko-ekonomické prověření bude před jejím zadáním i v průběhu zpracování konzultováno s věcně příslušnými odbory MD a po dokončení předloženo Centrální komisi k určení dalšího postupu.*
- *Technické řešení bude připraveno tak, aby případně umožnilo realizaci SJKD.*



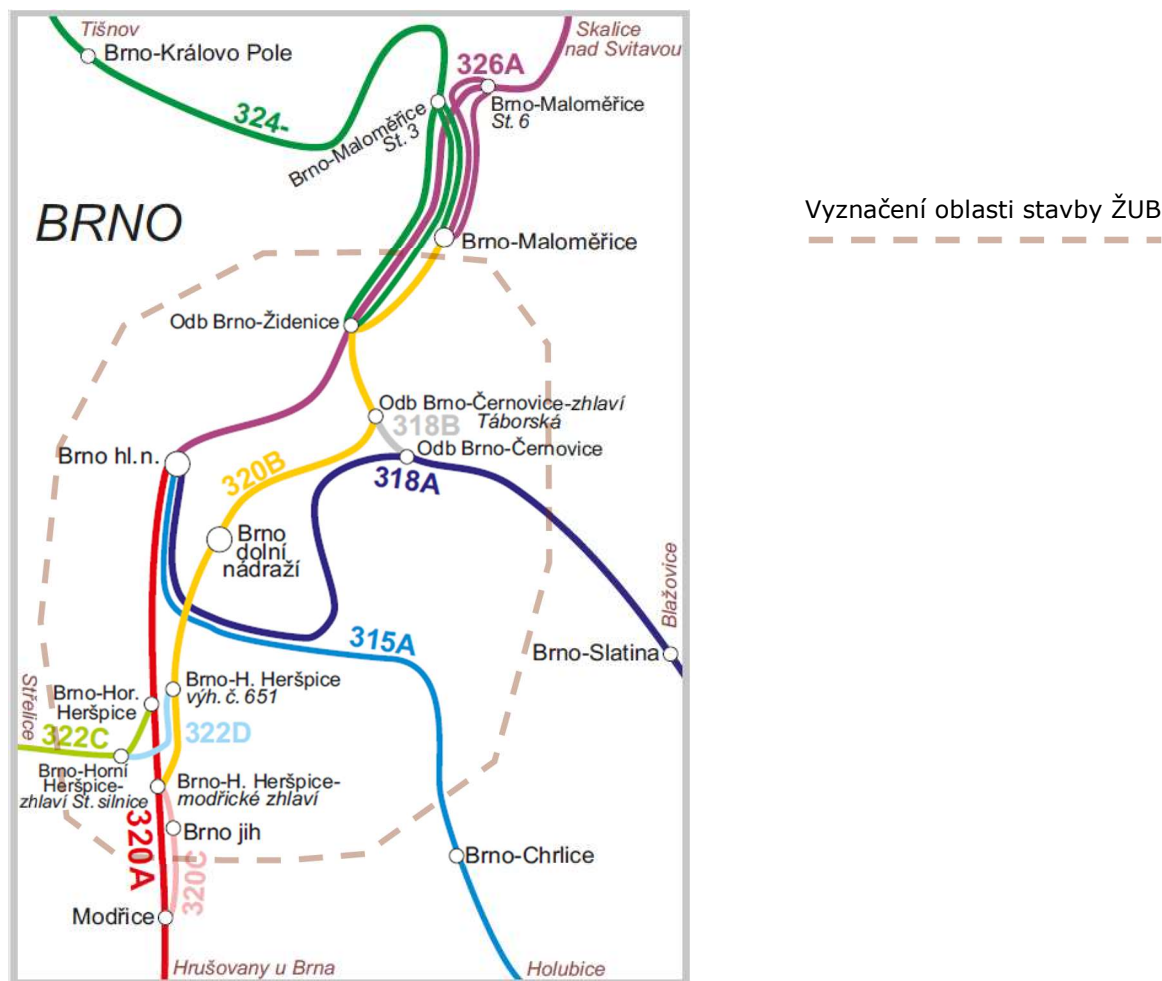
Předmětný záměr projektu ŽUB proto pro návrh koncepce stavby vychází z varianty Ab uvedené studie proveditelnosti a dalších dříve zpracovaných dokumentací. Na základě aktuálně předpokládané koncepce železniční dopravy, na základě výsledků návazně zpracované aktualizace dopravní technologie a na základě jednotlivých dílčích plnění zpracování této dokumentace byla koncepce stavby upravena, což je přehledně popsáno v následujících kapitolách.

### 3.2 Odůvodnění navrhovaných změn koncepce návrhu stavby ŽUB

#### Vymezení v rámci stávající železniční sítě

Dopravní a kolejové uspořádání železničního uzlu Brno procházelo v jednotlivých obdobích dynamickým vývojem od uvedení prvních zkušebních tratí do provozu v roce 1838 až do současnosti. V tomto dlouhém období postupně vznikaly i zanikaly jednotlivé tratě, nádraží a vlečkové areály z ekonomických, strategických i jiných důvodů. V současnosti je na několika místech patrné, že železniční uzel nebyl budován jako jedna souvislá stavba, což ilustruje různorodý technický stav infrastruktury i základní architektonické a konstrukční provedení. V současné době prošla část železničního uzlu modernizací a v principu tyto části odpovídají tomu, jak se realizuje modernizace železniční infrastruktury v 21. století. Některé části uzlu a jednotlivé objekty pak odpovídají době svého vzniku, což je v několika případech důvodem pro jejich památkovou ochranu. Dráhy zde provozuje SŽ, místním správcem je SŽ Oblastní ředitelství Brno. Provoz je řízen místně samostatně pro jednotlivé železniční stanice a další dopravní.

Železniční uzel Brno představuje soubor několika železničních dopraven a železničních tratí na území města Brna a přilehlém okolí. Přehledné schéma uspořádání tohoto železničního uzlu je znázorněno na následující obrázku, ve kterém je využito číslování jednotlivých úseků dle tabulek traťových poměrů.



Obrázek 5 Schematické znázornění tratí uzlu Brno (členění dle TTP)

## Hlavní důvody návrhu změn oproti předchozím dokumentacím

Změny v návrhu koncepce stavby byly provedeny jak oproti dříve zpracované studii proveditelnosti, tak i oproti dokumentaci studie souboru staveb, k níž bylo vydáno pravomocné územní rozhodnutí na umístění příslušných staveb v území. Jednotlivé změny lze rozdělit na dvě kategorie. První kategorií jsou systémové změny, do nichž spadá například nový rozsah dopravy, nové legislativní podmínky, nové technologické a technické požadavky apod. Druhou kategorií jsou změny kolejového uspořádání, základních rozměrů mostů a zdí, členění dopravy atd. Tato skupina změn je vyvolána zejména provozními a kapacitními požadavky, a také s konkrétním návrhem souvisejících staveb, s nimiž je nutné stavbu ŽUB koordinovat. V jednotlivých dalších bodech jsou přehledně popsány tematické skupiny, u nichž jsou popsány základní koncepční rozdíly mezi studií souboru staveb, studií proveditelnosti a tímto záměrem projektu, včetně konkrétního zdůvodnění.

## Systémové změny

První systémovou změnou je nový rozsah železniční dopravy a principy konstrukce vlakových tras. V době zpracování studie souboru staveb (2005) byla železniční doprava organizována zcela v odlišných principech než nyní. V osobní dopravě teprve začaly vznikat zárodky uplatnění principu ITJR, rodila se transformace železničního sektoru, kdy v té době České dráhy a.s. byly až na výjimky jediným dopravcem v osobní dopravě. Výhledový rozvoj dopravy ve vazbě na rozvoj související infrastruktury byl řešen pouze omezeně a například konkrétní podoba rozvoje vysokorychlostních tratí v té době nebyla konkrétněji ukotvena. Dopravní technologie byla proto zpracována dle těchto principů a obecně byl rozsah uvažované dopravy nižší, než se uvažuje nyní v záměru projektu. Jako příklad lze uvést uvažované výhledové počty vysokorychlostních vlaků v ŽUB, které byly pro období hodinové špičky předpokládány pouze v počtu 4 vlaků. Ve studii proveditelnosti (2017) již byla zpracována podrobná dopravní technologie, která vycházela z tehdejších představ na organizaci veřejné dopravy a postupnou liberalizaci trhu v osobní železniční dopravě. V té době již byly vytvářeny plány dopravní obsluhy území, zpracovávány dopravní modely a definovány systémové přestupní vazby a konstrukce vlakových tras dle ITJR. Obecně byly principy tvorby provozní koncepce obdobné jako u nyní zpracovaného záměru projektu. Zásadní odlišností však byl přístup k budoucí realizaci vysokorychlostních tratí, jelikož v té době byly vysokorychlostní tratě sledovány jako v budoucnu realizovaný nadstavbový systém ke konvenční síti s pracovními představami o výhledovém provozním řešení vlakových linek. V současné době jsou již k dispozici celosíťové jízdní řády a zpracovány dopravní modely řešící vztah dopravní nabídky vysokorychlostních spojů k přepravní poptávce a také jsou dané konkrétní harmonogramy realizace jednotlivých vysokorychlostních tratí. Lze shrnout, že v tomto záměru projektu došlo k navýšení rozsahu dopravy oproti studii proveditelnosti, zejména z důvodu nového provozního modelu vysokorychlostních vlaků. Další odlišností je pojetí definování rozsahu nákladní dopravy, k němuž se v současné době přistupuje definováním tzv. maximálních variací a větším důrazem na počet vlakových tras ve špičkových hodinách. Nový rozsah dopravy byl pro potřeby zpracování záměru projektu této stavby vytvářen v několika kolech jednání za součinnosti Ministerstva dopravy a Jihomoravského kraje. Přijetí nového rozsahu dopravy bylo z uvedených důvodů nezbytné a základní technická koncepce stavby byla uzpůsobena tak, aby bylo možné zajistit budoucí železniční provoz v požadovaném rozsahu a v adekvátní úrovni provozní spolehlivosti. Výhledový rozsah osobní železniční dopravy v uvedených dokumentacích je znázorněn v následujících tabulkách.

**Tabulka 1 Výhledový rozsah dopravy dle studie souboru staveb**

Výhledové počty vlaků dle Studie souboru staveb (bez SJKD)					
Směr	EC/Ex	R	Sp	Os	Celkem
Česká Třebová	64	34	4	82	184
Žďár nad Sázavou	0	20	8	92	120
Přerov	148*	0	14	36	198
Křenovice horní n.	0	0	0	46	46
Veselí nad Moravou	0	0	18	60	78
Břeclav	28	12	0	102	142

Ivančice/Moravský Krumlov	0	0	6	56	62
Jihlava	16	6	8	82	112
VRT Praha	72	0	0	0	72
VRT Břeclav	36	0	0	0	36

\* včetně vlaků VRT

**Tabulka 2 Výhledový rozsah dopravy dle studie proveditelnosti**

Výhledové počty vlaků dle Studie proveditelnosti					
Směr	EC/Ex	R	Sp	Os	Celkem
Česká Třebová	36	26	0	108	170
Žďár nad Sázavou	0	22	0	102	124
Přerov	72	112	0	60	244
Křenovice horní n.	0	0	0	102	102
Veselí nad Moravou	0	0	48	96	144
Břeclav	0	14	14	108	136
Ivančice/Moravský Krumlov	0	0	0	54	54
Jihlava	0	14	0	102	116
VRT Praha	144	72	0	0	216
VRT Břeclav	72	0	0	0	72

**Tabulka 3 Výhledový rozsah dopravy dle záměru projektu**

Výhledové počty vlaků dle Záměru projektu					
Směr	EC/Ex	R	Sp	Os	Celkem
Česká Třebová	16	18	6	103	143
Žďár nad Sázavou	0	0	30	104	134
Přerov**	112	64	0	62	238
Křenovice horní n.	0	0	0	94	94
Veselí nad Moravou	0	0	64	108	172
Břeclav	0	0	30	104	134
Ivančice/Moravský Krumlov	0	0	0	54	54
Jihlava	0	16	6	103	125
VRT Praha**	128	64	30	0	222
VRT Břeclav* **	80	92	62	0	234

\* včetně vlaků směr Mikulov/Znojmo

\*\* bez vlaků Sprinter (směr Přerov 32, směr Břeclav 32, směr Praha 64)

Druhou systémovou změnou je oblast návrhu zabezpečovacích zařízení. Ve studii souboru staveb byla navržena zabezpečovací zařízení 3. kategorie podle TNŽ 34 2620 typu elektronické stavědlo. Pro detekci poloh vlaků byly navrženy kolejové obvody. Ovládání celého železničního uzlu Brno bylo uvažováno z jednoho místa, z dopravní kanceláře v provozní budově na osobním nádraží z pracovišť JOP výpravních a nebylo tak uvažováno s dálkovým dispečerským řízením. S nadstavbou ETCS se neuvažovalo, obdobně jako u obdobných staveb v té době. Ve studii proveditelnosti byl výše uvedený princip zachován. Staniční a traťová zabezpečovací zařízení byla uvažována s budoucím doplněním systémem ETCS – L2 jako s nadstavbou a uvažovaným smíšeným provozem. V současném záměru je navržena zcela nová koncepce řešení zabezpečovacích zařízení. Zařízení budou sice z pohledu své kategorie budou navržena obdobně jako staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie, avšak již výhradně jako systém ETCS Level 2 s benefity. Pro detekci poloh vlaků budou nově uvažovány počítače náprav. Řízení provozu bude v převážné části uzlu řešeno formou dálkového dispečerského řízení z CDP Přerov a část z regionálního dispečerského pracoviště z provozní budovy nového hlavního nádraží v Brně v souladu s aktuálními koncepcemi. Tato změna je nezbytná a vyplývá

z aktuálních strategických plánů na implementaci systému ETCS a DOZ a rovněž z aktuálně platné legislativy a technických předpisů.

Třetí systémovou změnou je oblast sdělovacích zařízení. Tato oblast je v záměru projektu řešena pouze v obecné koncepční rovině bez výrazné vazby na ostatní profese a základní koncepci stavby. Přesto oproti předchozím dokumentacím dochází k určitým změnám. První změnou jsou v případě sdělovacích kabelů navrhované typy kabelů a jejich kapacita. V minulém období docházelo k navyšování požadavků na kapacitu kabelů. Se změnou funkčního uspořádání železničních stanic a souvisejících pozemních objektů dochází ke změně rozsahu informačních systémů a rozhlasových zařízení. Další koncepční změnou je vyšší akcentace potřeb protipožární ochrany, kybernetické bezpečnosti, fyzické ochrany objektů a zapojení systémů do dálkové diagnostiky, včetně možnosti dálkového ovládání sdělovacích zařízení. Celkově tak bude rozsah sdělovacích zařízení oproti předchozím dokumentacím vyšší, nicméně se nebude jednat o zásadní vliv na podobu technické koncepce stavby, územní dopad a investiční náročnost.

Čistě z formálního hlediska pak dochází v záměru projektu k novému členění dopraven, číslování kolejí a nástupišť a k úpravám systému staničení. K relativně menším systémovým změnám pak dochází například v návrhu silnoproudých a energetických zařízení, v návrhu trakčního vedení, v návrhu protihlukových opatření, v návrhu pozemních komunikací a dalších. Jedná se spíše o lokální změny vyvolané úpravou kolejové koncepce stavby nebo zpřesněním technického návrhu. Proto nejsou změny návrhu koncepce stavby u těchto oblastí dále popisovány.

### **Obvody Modřice a Brno jih**

Do těchto dopraven zasahuje předmětná stavba pouze okrajově. Dochází zde ke změně geometrických poloh kolejí a vybraných výhybek, které jsou vyvolány jednak související stavbou VRT Jižní Morava a jednak změnou koncepce stavby ŽUB v navazujících úsecích spojovacích kolejí, která již musí uvažovat zapojení vysokorychlostních tratí jako svou nedílnou součást. V rámci stavby dokumentace pro územní rozhodnutí stavby VRT Jižní Morava byla zpracována podrobná dopravní technologie, na jejímž základě bylo přistoupeno k celkové přestavbě stávajících dopraven ŽST Modřice, ŽST Brno jih a k dílčím úpravám v ŽST Brno-Horní Heršpice. Tato stavba bude dle aktuálních harmonogramů přípravy a realizace železničních staveb předcházet stavbě ŽUB a je proto nutné, aby koncepce stavby ŽUB uvažovala s realizací uvedené stavby VRT jako s výchozím stavem a minimalizovala dodatečně vyvolané stavební úpravy. Tento cíl byl dosažen vzájemnou koordinací zpracování obou uvedených dokumentací staveb. Hranice stavby ŽUB se oproti studii proveditelnosti mění jen relativně malými posuny.

### **Obvod Brno Vídeňská**

Ve studii souboru staveb i ve studii proveditelnosti bylo uvažováno s realizací železniční zastávky v místě křížení s ulicí Vídeňská. Vysokorychlostní tratě byly ve studii proveditelnosti ŽUB dokládány pouze jako technický průkaz vedení kolejí VRT bez dopravního terminálu v dvojkolejně podobě se zapojením do obvodu osobní stanice. Ve studii proveditelnosti VRT Praha – Brno (- Břeclav) byl navržen nový dopravní terminál VRT západně od křížení s ulicí Vídeňská v podobě terminálu s několika nástupišti, parkovacími stáními a novým přednádražním prostorem pro přestup na spoje MHD. Podoba návrhu tohoto terminálu však nebyla dosud schválena jako závazný podklad pro navazující projektovou přípravu a aktuálně probíhá zpracování územní studie, která posuzuje různé varianty polohy tohoto terminálu a územní limity pro jeho konkrétní návrhové parametry. V záměru projektu je proto technická koncepce stavby upravena tak, že uvažuje podobu uvedeného terminálu v řešení ze zmíněné studie proveditelnosti tratí VRT a uvažuje napojení vysokorychlostní trati na nové hlavní nádraží dvojicemi spojovacích kolejí jako nedílnou součást stavby ŽUB. Hranice stavby ŽUB se oproti studii proveditelnosti mění. Jednak dochází ke zkrácení stavby v případě napojení traťových kolejí z ŽST Střelice z důvodu začlenění původní zastávky Brno Vídeňská do stavby terminálu VRT a jednak dochází k rozšíření stavby ŽUB o spojovací koleje, jež jsou pokračováním VRT Praha – Brno.

### **Spojovací koleje obvodů Modřice/Brno jih/Brno Vídeňská – osobní stanice**

Jednotlivé tratě ústící do nového hlavního nádraží z jižního směru prochází na vstupu do železničního uzlu staničními obvody, jež jsou popsány v předchozích bodech. V prvním případě se jedná o konvenční tratě Brno – Hrušovany u Brna a Brno – Střelice. Spojovací koleje, jenž lze zjednodušeně považovat za pokračování traťových kolejí, byly ve studii proveditelnosti vedeny vzájemně ve směrovém uspořádání s následným zapojením do západní skupiny obvodu osobní stanice. Původní traťové uspořádání ze studie souboru staveb bylo upraveno již v předchozí studii proveditelnosti a v aktuálním záměru projektu dochází pouze ke změně parametrů GPK při dodržení směrového uspořádání. V druhém případě se jedná o vysokorychlostní tratě Brno – Břeclav a Brno – Praha, které ve studii souboru staveb řešeny nebyly, a ve studii proveditelnosti bylo ve formě technického průkazu dokládáno traťové zapojení dvojic spojovacích kolejí do východní skupiny kolejí obvodu hlavního nádraží, kdy západněji byly vedeny dvě spojovací koleje VRT Brno – Praha a východněji dvě spojovací koleje VRT Brno – Břeclav. V aktuálním záměru projektu bylo na základě posouzení úrovně koliznosti několika variant přijato směrové zapojení uvedených dvou dvojic spojovacích kolejí s doplněním dvou dodatečných spojovacích kolejí pro vyšší variabilitu provozu vlaků VRT a maximální eliminaci potenciálních kolizních vlakových cest. Toto řešení si vyžádalo vyšší rozsah umělých staveb, jak mostních objektů, tak i opěrných zdí. S větším rozsahem počtu kolejí je pak spojen i vyšší rozsah zemních prací, objektů železničního spodku, délky trakčního vedení atd. Snahou však bylo držet se hranic vymezených územního plánu a hranicemi drážních pozemků. Nedochází proto, až na lokální výjimky, k novým záborům mimodrážních pozemků, než jaké byly uvažovány již ve studii proveditelnosti. Toto upravené řešení umožňuje realizovat výhledový provozní koncept vlaků VRT a zároveň zajistit vyšší kapacitu pro operativní změny v řízení provozu při mimořádnostech a výlukách.

### **Obvody odstavené nádraží A a B**

Ve studii souboru staveb i ve studii proveditelnosti byla navržena nová odstavná nádraží A a B, jejichž technický návrh byl přizpůsoben územním podmínkám a konkrétnímu GPK přiléhajících spojovacích kolejí popsaných v předchozím bodě. V aktuálním záměru projektu byl i nadále sledován návrh dvou oddělených odstavných nádraží A a B formálně v podobě samostatných obvodů ŽST Brno hl.n. Návrh technické koncepce těchto nádraží nebyl předmětem zpracování tohoto záměru projektu. Přesto bylo nutné pro návrh uspořádání výhybek jižního zhlaví obvodu osobní stanice nutné prověřit možnosti kolejového napojení obou odstavných nádraží a ověřit technickou proveditelnost jejich napojení na síť pozemních komunikací. Za tímto účelem byl zpracován ideový kolejový návrh obou odstavných nádraží, který je nutné chápat jako prostorové ověření kolejových kapacit, manipulačních ploch, ploch pro pozemní objekty a technický průkaz jejich napojení na okolní kolejiště a síť pozemních komunikací. Při návrhu ideové koncepce bylo snahou minimalizovat kolizní vlakové cesty na jižním zhlaví obvodu osobní stanice. Proto bylo v případě odstavného nádraží A přistoupeno k úpravě poloh přiléhajících spojovacích kolejí, kdy obě dvojice spojovacích kolejí byly vzájemně maximálně odchýleny od sebe, a celý areál tohoto odstavného nádraží byl umístěn mezi tyto dvojice spojovacích kolejí. Toto řešení vyvolalo nutnost upravit napojení z ulice Nová Vodařská s novým mostním objektem pod západní dvojicí spojovacích kolejí a zároveň nutnost většího rozsahu objektů a zařízení stávajících odstavných nádraží. V případě odstavného nádraží B bylo doplněno paralelní napojení spojovací kolejí do nejvýchodnější skupiny kolejí obvodu osobního nádraží. Toto napojení bylo nutné řešit mimoúrovňovým křížením s dvojicí spojovacích kolejí, což vyvolalo nutnost doplnění nových mostních objektů a opěrných zdí. Upraveno bylo i napojení na ulici Košuličova, které je nově v mírně posunutém poloze. V samostatných dokumentacích bude řešen podrobný návrh technické a provozní koncepce obou odstavných nádraží.

### **Obvod osobní stanice – jižní zhlaví**

Návrh jižního zhlaví tohoto obvodu se jak ve studii souboru staveb, tak i ve studii proveditelnosti přizpůsoboval konkrétnímu uspořádání kolejí a nástupišť na svém severním konci a vedení spojovacích kolejí se zapojením odstavných nádraží na svém jižním konci. Oproti uvedeným dokumentacím byl návrh tohoto zhlaví zcela přepracován a iteračním procesem dopracován do výsledné předkládané podoby. Vzhledem ke stísněným podmínkám bylo nutné vytvořit kompromis mezi mírou použití specifických výhybkových konstrukcí a maximalizací rychlostí na jedné straně a maximalizací počtu paralelních vlakových cest



a propojení jednotlivých kolejových skupin na druhé straně. Upravené řešení vyvolalo nutné změny v návrhu mostních objektů přes ulici Nová Vodařská a přes řeku Svratku. Odlišně je pak oproti studii proveditelnosti uvažováno napojení vlečky č. 5014 „Metalšrot Tlumačov a. s. - vlečka Brno“, jež je aktuálně navrženo přímo do tohoto zhlaví bez nutnosti úvratě.

### **Obvod osobní stanice – nástupiště**

Původní návrh ze studie souboru staveb byl ve studii proveditelnosti přepracován, kdy byl navýšen počet kolejí a nástupišť. Zároveň byly prodlouženy užitečné délky kolejí a délky některých nástupišť. Pro zpracování návrhu koncepce hlavního nádraží bylo přistoupeno k uskutečnění mezinárodní architektonické soutěže, z níž vzešel vítězný návrh architektonického studia Benthem Crouwel Architects a West8. O vítězném návrhu rozhodovala odborná hodnotící komise, kterou tvořili jednak odborníci z rozhodujících institucí a jednak nezávislí odborníci z ČR i zahraničí. Vítězný návrh je v současné době (2023) rozpracován do podoby architektonické studie, z jejíhož dílčího rozpracování bylo čerpáno v tomto záměru projektu. Zásadní změnou nového návrhu oproti studii proveditelnosti je odlišené řešení výpravní budovy a odbavovacích prostor, umístění parkovišť, umístění autobusového nádraží, konstrukční řešení zastřešení a řešení podchodů spolu s přístupy na nástupiště. Počet nástupišť a kolejí však zůstal zachován a došlo pouze k dílčím úpravám kolejových propojení, mírnému prodloužení nástupišť a k drobným posunům poloh kolejí. S ohledem na vyhodnocení zatížení severního zhlaví tohoto obvodu bylo přistoupeno k odlišenému zapojení trati Brno – Sokolnice-Telnice v principu dle varianty Ac studie proveditelnosti. Proto je nově součástí návrhu hlavního nádraží i podzemní část stanice, která náleží obvodu podzemního nádraží.

### **Obvod osobní stanice – severní zhlaví**

Ve studii souboru staveb i ve studii proveditelnosti odpovídala koncepce severního zhlaví konkrétním podmínkám uspořádání kolejí a nástupišť na jeho jižním konci a způsobu řešení spojovacích kolejí do obvodu Brno-Černovice na jeho severním konci. V obou uvedených dokumentacích pokračovalo ze severního zhlaví šest spojovacích kolejí, kdy z nejuvýchodnější z nich bylo navrženo odbočení trati Brno – Sokolnice-Telnice. Rozdíly mezi těmito dokumentacemi byly v konkrétní konstrukci výhybek a GPK. V aktuálním záměru projektu došlo ke dvěma zásadním změnám. První změnou je přidání jedné spojovací koleje do obvodu Brno-Černovice, kdy se do severního zhlaví napojuje nově sedm spojovacích kolejí z obvodu Brno-Černovice. Tato změna vyplývá jednak ze závěrů předchozího zpracování dopravní technologie ŽUB v rámci doprovodné dokumentace „Modernizace ŽST Brno-Židenice a úpravy v ŽST Brno-Maloměřice“ a jednak z aktuálního zadání koncepce dálkové a regionální osobní dopravy, která uvažuje s vyšším rozsahem dopravy, jenž by na šesti spojovacích kolejích nebylo možné realizovat. Druhou zásadní změnou je zapojení trati Brno – Sokolnice-Telnice, které se nově uvažuje principálně jako ve variantě Ac studie proveditelnosti ŽUB. K této změně bylo nutné přistoupit na základě výsledků tvorby nákrešných jízdních řádů a plánů obsazení kolejí obvodu osobní stanice. Tato změna je zdůvodněna i výpočty kapacity staničních kolejí, které byly vyhodnoceny jako nepřijatelné. Tyto změny vyvolaly potřebu rozšíření drážního tělesa, což s sebou přineslo kromě vyšších záborů ploch i vyšší investiční náklady v železničním svršku, trakčním vedení, mostních objektech atd.

### **Obvod podzemní nádraží**

Ve studii souboru staveb i ve studii proveditelnosti bylo navrženo zapojení trati Brno – Sokolnice-Telnice z části trasy tzv. Komárovské spojky jednokolejným přemostěním přes řeku Svítavu a objekty Masné Burzy a Jatek do severního zhlaví obvodu osobní stanice. Jak již bylo zdůvodněno v popisu změn obvodu osobní stanice, je v aktuálním záměru projektu navrženo odlišné řešení uvedené trati. Ve směru z ŽST Brno-Chrlice je v části trasy řešení prakticky totožné až přibližně po křížení s ulicí Hněvkovského, kde se nově navrhuje kolejové rozvětvení, jednak do dvojkolejného pokračování ve směru podzemní stanice nového hlavního nádraží a jednak do jednokolejného pokračování ve směru obvodu Brno-Černovice. Dvojkolejné pokračování ve směru nové hlavního nádraží nejprve soustavou mostů překračuje řeku Svítavu následovně prudkým klesáním 38 ‰ k portálu tunelu, odkud dále trať pokračuje dvojkolejným hloubeným tunelem a ukončena je podzemní stanicí s dvěma kolejemi a ostrovním nástupištěm kolmo na kolejiště obvodu osobní stanice. Technická koncepce podzemní stanice je převzata s již uvedených architektonických studií nového hlavního nádraží a směrové a výškové umístění navazujícího dvojkolejného tunelu je přizpůsobeno minimalizaci

rozsahu demolice a možnostem zřízení nástupního místa IZS při portálu tunelu. Jednokolejné napojení do obvodu Brno-Černovice je směrově přizpůsobeno stávající trati a výškově upraveno dle úrovní výšek kolejí v obvodu Brno-Černovice. Hranice stavby ŽUB ve směru traťové koleje do ŽST Brno-Chrlice se oproti studii proveditelnosti nemění.

### **Obvod Brno-Černovice**

Ve studii souboru staveb i ve studii proveditelnosti bylo uvažováno s šestikolejným napojením na obvod osobní stanice, čtyřkolejným napojením na obvod Brno-Židenice. Rozdílně bylo v obou dokumentacích naopak řešeno napojení ve směru ŽST Brno-Slatina, kdy ve studii souboru staveb bylo navrženo dvojkolejné napojení a ve studii proveditelnosti trojkolejné napojení. V obou dokumentacích byla navržena redukce spojovacích kolejí mezi ŽST Brno-Slatina a obvodem Brno-Židenice ze stávajícího dvojkolejného řešení na jednokolejné. Součástí návrhu v obou dokumentacích byla i nová železniční zastávka Brno-Černovice se třemi ostrovními nástupišti, k nimž se pro jejich přístupnost využíval nový podchod se schodišti a výtahy. V aktuálním záměru došlo k několika změnám. První změnou je již uvedené sedmikolejné napojení na obvod osobní stanice, což vyvolalo potřebu doplnění jedné spojovací koleje a jednoho vnějšího nástupiště uvedené zastávky. Druhou změnou je nové napojení na obvod Podzemní nádraží, jak je zdůvodněno v popisu změn příslušného obvodu. Třetí změnou pak je nově uvažované čtyřkolejné řešení traťových kolejí ve směru ŽST Brno-Slatina. Toto řešení bylo přijato z důvodu zvýšení kapacity a zároveň je nezbytné pro provozování regionální linky S6 v intervalu 15 minut. Čtyřkolejné řešení bylo schváleno ze strany CKMD již v rámci vyhodnocení výsledků zpracování technického průkazu při zpracování záměru projektu stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba“. Poslední čtvrtou změnou je výrazné přepracování koncepce přestupního terminálu Brno-Černovice. K přepracování bylo přistoupeno jednak z důvodu změny kolejového řešení a jednak na základě vyhodnocení výhledového počtu cestujících, kteří by dle přepravních prognóz měli tento terminál využívat. Terminál se nově skládá ze třech ostrovních nástupišť a jednoho vnějšího. Přístupy na ostrovní nástupiště jsou uvažovány eskalátory, schodišti a pro každé nástupiště dvojicí výtahů. Vnější nástupiště je pak osazeno pouze jedním výtahem. Původní řešení mostů a podchodů v podobě trojpólového mostu přes ulici Olomoucká a samostatným podchodem je nově řešeno čtyřpólovým mostem s vypuštěním samostatného podchodu. Toto řešení umožňuje umístit zastávku MHD přímo pod mostní konstrukci, včetně budoucího vedení tramvajové trati tímto prostorem. Zároveň je v aktuálním zpracování záměru projektu rozpracováno i řešení úprav ulice Olomoucká, vedení cyklostezky, zřízení parkovacích stání a řešení chodníků s ostatními veřejnými prostranstvími. Z hlediska hranic stavby ŽUB je konec této stavby ve směru traťových kolejí do ŽST Brno-Slatina přizpůsobeno technickému návrhu stavby „Modernizace trati Brno – Přerov, 1. stavba“, která by dle aktuálních harmonogramů přípravy a realizace staveb měla stavbě ŽUB předcházet.

### **Obvod Brno-Židenice**

Ve studii souboru staveb i ve studii proveditelnosti bylo uvažováno s prakticky totožnou koncepcí stavby. Zastávka Brno-Židenice respektovala stávající uspořádání kolejíště se dvěma ostrovními nástupišti a jedním vnějším nástupištěm. Napojení na sousední obvod Brno-Černovice bylo řešeno čtyřkolejným svazkem spojovacích kolejí, stávající dvojkolejná trať ve směru stávajícího hlavního nádraží byla navržena ke zrušení a zůstalo pouze napojení areálu Posvitavských vleček. V současném návrhu záměru projektu došlo k doplnění mimoúrovňového napojení seřadovacího nádraží Brno-Maloměřice novou traťovou kolejí pro zvýšení kapacity pro nákladní dopravu. Toto nové řešení vyvolalo změnu v dispozičním uspořádání kolejí a nástupišť, avšak při zachování jejich původně navrhovaných počtů. Směrové a výškové řešení doplněné koleje vyvolalo nutnou změnu řešení jižního zhlaví tohoto obvodu a úpravu technické koncepce mostů přes ulici Lazaretní a železničních podchodů. Nově je součástí návrhu přestavba mostů přes ulici Markéty Kuncové a mostní objekt s navazující soustavou opěrných zdí, nímž je realizováno mimoúrovňové křížení se svazkem čtyř traťových kolejí. Snahou však bylo minimalizovat nové zábory mimodrážních ploch, což bylo dodrženo a nové zábory ploch jsou jen v malé míře. Tímto upraveným řešením se rozšířila oblast stavby do nových hranic.



### 3.3 Popis upravené koncepce stavby ŽUB

#### Princip členění uzlu

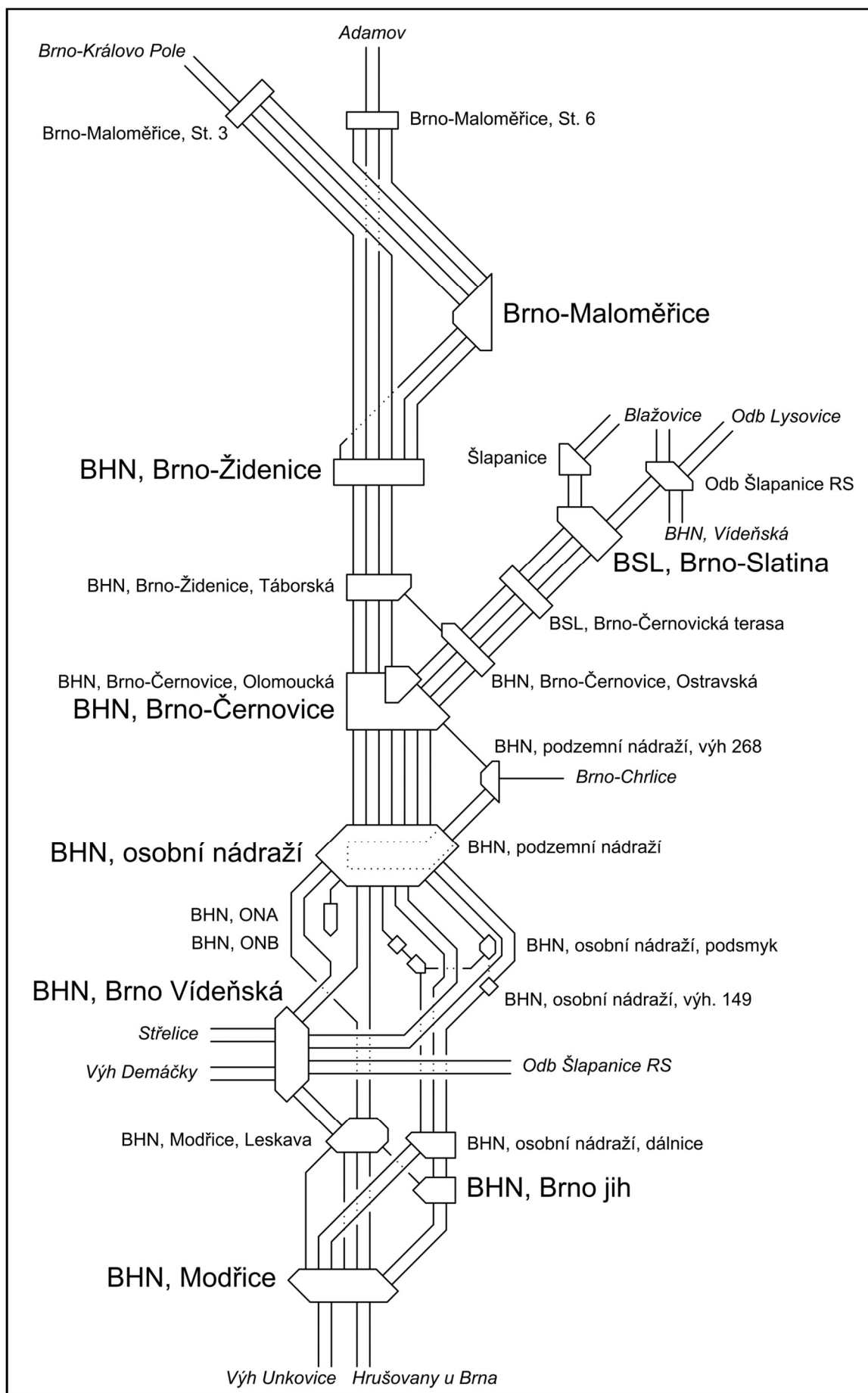
Železniční uzel Brno je z hlediska počtu dopraven, traťových, spojovacích a staničních kolejí značně rozsáhlý. Území stavby ŽUB bude tvořit jedna železniční stanice s několika staničními obvody, které pak budou doplňovat ostatní části železničního uzlu, které jsou již mimo řešenou oblast tohoto záměru projektu. Uzel Brno budou tvořit následující stanice, kdy každý staniční obvod má přiřazenou svoji sérii pro číslování kolejí:

- ŽST Brno hl.n., která se člení do následujících obvodů:
  - osobní nádraží – číselná série 1–99;
  - Modřice – číselná série 100–199;
  - Brno jih – číselná série 200–299;
  - Brno Vídeňská – číselná série 300–399;
  - odstavné nádraží A – číselná série 400–499;
  - odstavné nádraží B – číselná série 500–599;
  - podzemní nádraží – číselná série 600–699;
  - Brno-Černovice – číselná série 700–799;
  - Brno-Židenice – číselná série 800–899.
- ŽST Brno-Slatina, která se člení do následujících obvodů:
  - Brno-Slatina – číselná série 1–99;
  - Brno-Černovická terasa – číselná série 100–199.
- ŽST Brno-Maloměřice s číselnou sérií 1–99 + 100–199.

Další samostatné stanice se nachází na navazujících úsecích a jsou již za hranicí stavby ŽUB:

- ŽST Brno-Královo Pole;
- Odb Svitava/ ŽST Adamov;
- Odb Šlapanice RS/ ŽST Šlapanice;
- ŽST Brno-Chrlice;
- ŽST Hrušovany u Brna;
- Výh Unkovice;
- ŽST Střelice;
- Výh Demáčky.

Přehledné schéma budoucího uspořádání ŽUB je znázorněno na následujícím obrázku.



**Obrázek 6** Přehledné schéma navrhovaného uspořádání ŽUB

### **Základní návrhové parametry**

Pro návrh technické koncepce stavby platí obecně následující principy uvažovaných technických parametrů. Veškeré objekty železničního spodku, svršku, mostů a zdí jsou navrženy tak, aby bylo dosaženo traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC-GC. Směrové parametry kolejí a uspořádání zhlaví dopraven jsou uzpůsobeny územním podmínkám, čemuž odpovídají i uvyžované maximální rychlosti. Obecně se zavádí standardní rychlostní pásma pro vlaky využívající různé nedostatky převýšení. Sklonové poměry jsou navrženy rovněž dle místních podmínek a zpravidla nepřesahují 12 promile. V případě vzájemných mimoúrovňových křížení jednotlivých kolejí byly navrženy jejich sklony tak, aby vyhovovaly parametrům vlaků, které dané koleje budou využívat. Osové vzdálenosti kolejí a rozdíly výšek nivelet kolejí v místech jejich vzájemného mimoúrovňového křížení byly navrženy tak, aby byl respektován prostor pro umístění objektů odvodnění, kabelových tras a umělých objektů. Vzhledem k tomu, že v daném projektovém stupni není řešeno konkrétní umístění objektů odvodnění, kabelových tras a konstrukční detaily umělých objektů, bude nutné v navazujících projektových stupních zajistit vzájemnou koordinaci návrhu veškerých objektů a případně přizpůsobit směrové a výškové řešení kolejí.

Návrhové parametry objektů v místech mimoúrovňových křížení železničních tratí s pozemními komunikacemi bylo iteračně navrženo tak, aby bylo dosaženo odpovídajících směrových a výškových parametrů kolejí, byly dosaženy požadované podjezdové výšky pod mostními konstrukcemi a byla dosažena požadovaná světlost mostu pro dosažení vhodného prostorového uspořádání uličního prostoru. Tomu byl přizpůsoben v jednotlivých případech typ mostní konstrukce a základní prostorové parametry mostu. Vykreslení tvaru tělesa železničního spodku je provedeno indikativně na základě dostupného zaměření stávajícího stavu. Po provedení geologických a geotechnických průzkumech a podrobného geodetického zaměření bude v dalších stupních tento návrh verifikován a přizpůsoben konkrétně zjištěným podmínkám.

V celém rozsahu stavby je navrženo nové zabezpečovací zařízení 3. kategorie formou elektronických stavědel. Realizován bude systém ETCS L2 s benefity, čemuž odpovídá i návrh venkovních prvků zahrnujících STOP značky ETCS – návěstidlo plnící funkci hlavního návěstidla s absolutní platností návěsti Stůj pro jízdu vlaku. Stop značky budou doplněny návěstními svítilnami (DNS). Lokalizační značky ETCS – návěstidlo označující místo možného konce oprávnění k jízdě. Pro kontrolu volnosti kolejových úseků budou použity počítače náprav. Řízení provozu bude formou dálkového dispečerského řízení z CDP Přerov nebo z RDP Brno hl.n. Pro zajištění komunikace bude v celém rozsahu stavby realizován systém GSM-R doplnění o místní radiové síť ve vybraných obvodech. Součástí stavby je i realizace nových sdělovacích zařízení, jako rozhlas, informační systémy, systém dálkové diagnostiky atd. Až na výjimky bude na celý rozsah kolejiště realizováno nové trakční vedení o střídavé napájecí soustavě 25 kV. Dle zjištěných indikativních odběrů jednotlivých objektů a zařízení je navržena výstavba několika transformoven 22 kV/0,4 kV. Vybudovány budou rovněž páteřní vedení 22 kV v rozsahu celé stavby.

Jedná se pouze o základní výčet technické koncepce stavby a základních parametrů. Další informace jsou uvedeny v následujících popisech jednotlivých obvodů a rovněž v kapitole 5.

### **Brno hl.n., obvod Modřice**

Staniční obvod Modřice není součástí zpracování záměru projektu ŽUB, proto byla jeho podoba převzata z dokumentace související stavby RS 2 VRT Brno (Modřice) - Rakvice, DUR (VALBEK-PRODEX-MOTT-EGIS, 2023). Stavbou ŽUB však bude částečně dotčena i tato stanice, proto je součástí tohoto popisu. Kolejově dojde ke směrovým úpravám kolejí na rozhraní obou staveb. Z dopravního členění pak zásadní změnou bude začlenění této stanice do ŽST Brno hl.n. jako jednoho z obvodů.

Do staničního obvodu Modřice vstupují z jižního směru dvě dvoukolejné tratě. První z nich je konvenční trať ze směru Břeclav, resp. Hrušovany u Brna, druhou dvoukolejnou trať představuje vysokorychlostní trať od Břeclavi, resp. Vých. Unkovice. V oblasti jižního zhlaví se tratě chovají jako samostatné kolejové skupiny, bez vzájemného kolejového propojení. V prostoru severního zhlaví se již nacházejí kolejové spojky mezi všemi traťovými kolejemi. Dvoukolejná konvenční trať pokračuje dále do obvodu osobní nádraží, vysokorychlostní trať se

větví na dvě dvojice spojovacích kolejí – do obvodů osobní nádraží a Brno Vídeňská. V prostoru severního zhlaví je do konvenční tratě zaústěno i kolejiště obvodu Brno jih.

Staniční obvod obsahuje koleje číselné řady 100. Nástupní hrany se nacházejí pouze u kolejí konvenční tratě, jedno ostrovní a jedno vnější nástupiště spojené podchodem s bezbariérovým přístupem. Přehled nástupišť udává následující tabulka.

**Tabulka 4 Přehled nástupišť, ŽST Brno hl.n., obvod Modřice**

Číslo nástupní hrany	Typ nástupiště	Číslo koleje u nástupní hrany	Délka nástupní hrany	Určení nástupiště
<b>Kolej 1</b>	jednostranné vnější	102	170 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 2</b>	oboustranné ostrovní	150	170 m	operativní a výlukové stavy (zejm. při předjíždění vlaků)
<b>Kolej 3</b>		101	170 m	vlaky směr Hrušovany u Brna

Délky nástupištních hran jsou navrženy pro zastavování vlaků regionální dopravy, konkrétně linek S3 a RB5. Přes staniční obvod Modřice jsou vedeny vlaky osobní i nákladní dopravy. Po konvenční trati Brno hl.n. osobní nádraží – Hrušovany u Brna jsou vedeny z kategorie linek regionální dopravy zastavující linky S3 a RB5.

Po vysokorychlostní trati ze směru od Vých Unkovice do obvodu Modřice přijíždí z kategorie linek regionální dopravy linka RB9, z linek dálkové dopravy se potom jedná o linky R13, Ex3, Ex4 a Ex5, které staničním obvodem projíždí ve směru obvod osobní nádraží.

Po vysokorychlostní trati ze směru Vých Unkovice dále přijíždí do staničního obvodu Modřice linka SPR2, která pokračuje dále ve směru obvod Vídeňská a Praha.

Z vlaků nákladní dopravy staničním obvodem projíždí po konvenční trati vlaky kategorie Nex ze směru Brno-Maloměřice, které pokračují ve směru Břeclav. Některé z těchto vlaků mohou být vedeny přes obvod Brno jih, zejména z hlediska sledu jízd vlaků při vjezdu do uzlu Brno. Především v mimošpičkových a nočních hodinách jsou vedeny vlaky kategorie Mn, které slouží k obsluze vleček v obvodu Modřice anebo k obsluze sousedních stanic. Obsluha vleček obvodu Modřice je realizována pomocí kolejí 111 a 113.

#### **Brno hl.n., obvod Brno jih**

Staniční obvod Brno jih rovněž není součástí zpracování záměru projektu ŽUB a platí zde stejné principy dopadů stavby ŽUB na tuto dopravu, jako jsou popsány u obvodu Modřice. Spolu s kolejovými úpravami na rozhraní obou staveb bude nutné realizovat i dodatečné úpravy uvnitř tohoto obvodu pro dosažení požadovaného dopravního programu a kolejových propojení. Tyto dodatečné úpravy nejsou dosud zahrnuty do žádné stavby.

Staniční obvod je určen pouze pro nákladní dopravu. Jižní napojení je realizováno do obvodu Modřice (do koleje 102), severní zapojení je realizováno buď do konvenční tratě směr osobní nádraží (kolej 102b), nebo do vysokorychlostní tratě směr osobní nádraží (mimoúrovňově do kolejí 105c/podsmýkem do koleje 18c).

Průjezdné koleje obvodu Brno jih jsou určeny pro průjezdné vlaky kategorie Nex, které se zde řadí do sledu mezi vlaky osobní dopravy a dále pro zapojení a obsluhu vlečky „Terminál Brno“. Do obvodu je dále zapojeno kolejiště OTV.

Provoz v rámci obvodu bude plně pod dohledem zabezpečovacího zařízení ETCS L2 s benefity. Ve všech staničních kolejích jsou umístěna návěstidla ETCS – stop značky s DNS a lokalizační značky.

### Brno hl.n., obvod Brno Vídeňská

Podstatnou část tohoto obvodu představuje přestupní terminál VRT, který byl v předchozích dokumentacích navržen v poloze západně od křížení s ulicí Vídeňská. Byl navržen se třemi ostrovními nástupišti a jedním vnějším nástupištěm a sedmi staničními kolejemi. V rámci zpracování tohoto záměru projektu byla provedena úprava směrového a výškového řešení spojovacích kolejí do obvodu osobní stanice. Vzhledem k tomu, že současné se zpracováním záměru projektu ŽUB probíhá i zpracování územní studie s různými variantami polohy tohoto terminálu nebylo možné definovat rozhraní stavby ŽUB a souvisejících staveb VRT. Aktuálně není návrh tohoto terminálu doučastí žádné z připravovaných staveb, stejně tak spojovací koleje mezi obvody Vídeňská a Modřice, a rovněž i jižní železniční obchvat ŽUB.

Do staničního obvodu vstupují ze západního směru dvě dvoukolejné tratě. První z nich je konvenční trať ze směru Střelice, kde se trať větví do směrů Jihlava a Hrušovany nad Jevišovkou-Šanov. Druhou dvoukolejnou trať představuje vysokorychlostní trať od Prahy a od výhybny Demáčky. Na západním zhlaví se dvoukolejná trať VRT od Prahy větví na tři pokračující dvoukolejné úseky – směrem na osobní nádraží, trasou jižního obchvatu do odbočky Šlapanice RS a do Modřic. Zhlaví je propojkováno, umožňuje tedy přechod vlaků mezi traťovými kolejemi i mezi vstupující konvenční a vysokorychlostní tratí. Provoz po jižním obchvatu směr Odb Šlapanice RS je realizován jako levostranný.

Staniční obvod obsahuje koleje číselné řady 300. U sedmi dopravních kolejí se nachází nástupní hrany, které tvoří jedno jednostranné vnější nástupiště a tři ostrovní nástupiště. Přehled nástupišť udává následující tabulka.

**Tabulka 5 Přehled nástupišť, ŽST Brno hl.n., obvod Brno Vídeňská**

Číslo nástupní hrany	Typ nástupiště	Číslo koleje u nástupní hrany	Délka nástupní hrany	Určení nástupiště
<b>Kolej 1</b>	jednostranné vnější	302	220 m	vlaky směr Střelice
<b>Kolej 2</b>	oboustranné ostrovní	301	220 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 3</b>		303	410 m	vlaky směr Praha (VRT)
<b>Kolej 4</b>	oboustranné ostrovní	305	410 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 5</b>		307	410 m	vlaky směr Ostrava (VRT)
<b>Kolej 6</b>	oboustranné ostrovní	309	410 m	vlaky směr Praha (VRT)
<b>Kolej 7</b>		313	410 m	vlaky směr Břeclav (VRT)

Přes staniční obvod Brno Vídeňská jsou vedeny převážně vlaky osobní dopravy. Po konvenční trati Brno hl.n. osobní nádraží – Střelice jsou vedeny z kategorie linek regionální dopravy linky S2, S41 a RB54 a linka R33 dálkové dopravy. Všechny tyto linky jsou v obvodu Vídeňská zastavující pro nástup a výstup cestujících.

Po vysokorychlostní trati ze směru od Prahy, resp. Výh Demáčky do obvodu Vídeňská přijíždí z kategorie linek regionální dopravy linka RB8, která je zde také zastavující. Z linek dálkové dopravy se potom jedná o zastavující linky R11 a R34. Vlaky expresní dopravy, tedy linky Ex1, Ex3, Ex5 a Ex22, staničním obvodem projíždí. Jejich zastavení zde je z pohledu stavebně-technického možné a bude záležet na konkrétních budoucích požadavcích příslušného objednatele dopravy. Všechny zmíněné linky pokračují do obvodu osobní nádraží.

Po vysokorychlostní trati ze směru Praha dále přijíždí do staničního obvodu Vídeňská dvojice linek kategorie sprinter. Konkrétně linky SPR1, která po zastavení pokračuje dále po „bypasse“ směr Odb Šlapanice RS a Ostrava a linka SPR2, která po zastavení pokračuje směr Modřice a Wien.



Z vlaků nákladní dopravy staničním obvodem projíždí manipulační vlaky z Brna-Maloměřic do Střelic, které jsou vedeny po „konvenční“ dvoukolejné trati. Jejich vedení se předpokládá v nočních, nebo mimošpičkových hodinách.

Provoz v rámci obvodu bude plně pod dohledem zabezpečovacího zařízení ETCS L2 s benefity. Ve všech staničních kolejích jsou umístěna návěstidla ETCS – stop značky s DNS a lokalizační značky.

#### **Brno hl.n., obvod odstavné nádraží A**

Konkrétní technické řešení obvodu odstavné nádraží A není předmětem zpracování tohoto záměru projektu. Nicméně, jak již bylo popsáno v kapitole 4.3.2, byl zpracován ideový návrh kolejíště a servisních nástupišť. Odstavné nádraží A bude realizováno jižně od osobního nádraží a bude určeno pro obratovou a odstavnou činnost osobní dopravy, a to především od „západní“ kolejové skupiny osobního nádraží, tedy kolejí 1–11. Číselná série pro značení kolejí v rámci obvodu bude skupiny 400.

Napojení odstavného nádraží A se předpokládá pomocí dvou kolejí z jeho severní strany (koleje č. 401a a 404b). Návrh představuje kombinace průběžných a kusých kolejí tak, aby byla umožněna obratová činnost pro vlaky klasické soupravy i ucelených jednotek.

#### **Brno hl.n., obvod odstavné nádraží B**

Konkrétní technické řešení obvodu odstavné nádraží B není předmětem zpracování tohoto záměru projektu. Nicméně, jak již bylo popsáno v kapitole 4.3.2, byl zpracován ideový návrh kolejíště a servisních nástupišť. Návrh představuje kombinace průběžných a kusých kolejí tak, aby byla umožněna obratová činnost pro vlaky klasické soupravy i ucelených jednotek. Odstavné nádraží B bude realizováno jižně od osobního nádraží a bude určeno pro obratovou a odstavnou činnost osobní dopravy, a to především od „východní“ kolejové skupiny osobního nádraží, tedy kolejí 13–20. Číselná série pro značení kolejí v rámci obvodu bude skupiny 500.

Napojení odstavného nádraží B se předpokládá pomocí dvou kolejí z jeho severní strany (koleje č. 501b a 508a) a jednou kolejí z jižní strany pomocí koleje 504b. Jižní vjezd do odstavného nádraží bude realizován pomocí úvratě.

#### **Brno hl.n., obvod osobní nádraží**

Obvod osobní nádraží představuje centrální část celého uzlu Brno. Svým rozsahem představuje největší staniční obvod a sjíždí se sem veškeré linky osobní dopravy (vyjma vlaků kategorie sprinter) a projíždí zde i podstatná část vlaků nákladní dopravy.

Centrální část obvodu představuje prostor u nástupišť, kde se nachází 19 dopravních kolejí. 17 z těchto kolejí je opatřeno nástupištní hranou, 2 koleje bez nástupištní hrany jsou určeny pro průjezd nákladní dopravy. U těchto kolejí je zajištěno, aby jejich užitečná délka umožňovala průjezd nákladních vlaků délky 740 m. Ze zbylých 17 kolejí určených pro osobní dopravu je 14 kolejí průběžných a 3 kusé. Ze 14 průběžných kolejí je 12 kolejí zhruba v polovině své délky rozděleno tak, aby mohly být na jedné koleji zároveň odbaveny dva vlaky délky 200 m. Přehled nástupišť udává následující tabulka, detailní určení nástupišť udává plán obsazení kolejí, který je součástí přílohy K.8.1.104.

**Tabulka 6      Přehled nástupišť, ŽST Brno hl.n., obvod osobní nádraží**

Číslo nástupní hrany	Typ nástupiště	Číslo koleje u nástupní hrany	Délka nástupní hrany
<b>Kolej 1</b>	oboustranné ostrovní	1+1a+1b	515 m
<b>Kolej 2</b>		2+2c+2d	512 m
<b>Kolej 3</b>	oboustranné ostrovní s jazykovým koncem (nást. 4 jazykové)	4d	239 m
<b>Kolej 4</b>		5	258 m
<b>Kolej 5</b>		6+6a+6b	512 m
<b>Kolej 6</b>	oboustranné ostrovní s jazykovým koncem (nást. 7 jazykové)	7+7a+7b	515 m
<b>Kolej 7</b>		8	258 m
<b>Kolej 8</b>		9d	236 m
<b>Kolej 9</b>	oboustranné ostrovní s jazykovým koncem (nást. 10 jazykové)	11+11c+11d	427 m
<b>Kolej 10</b>		12	120 m
<b>Kolej 11</b>		13+13a+13b	556 m
<b>Kolej 12</b>	oboustranné ostrovní	14+14c+14d	512 m
<b>Kolej 13</b>		15+15c+15d	510 m
<b>Kolej 14</b>	oboustranné ostrovní	16+16c+16d	513 m
<b>Kolej 15</b>		18+18e+18f	511 m
<b>Kolej 16</b>	oboustranné ostrovní	19+19c+19d	511 m
<b>Kolej 17</b>		20+20d+20e	510 m

Do severního zhlaví staničního obvodu osobní nádraží je zapojen sedmikolejný úsek do obvodu Brno-Černovice. Zhlaví je plně prospojkováno, je tedy zajištěn vjezd/odjezd vlaků na všechny staniční koleje, kterého lze využít při operativním řízení provozu a střídání nástupních hran. Provozně lze osobní nádraží rozdělit do dvou skupin. „Východní“ skupinu tvoří koleje 13–20 a je využívána převážně vlaky dálkové dopravy z tratí VRT. Naopak „západní“ skupina, tvořená kolejemi 1–11, je využívána především regionálními a dálkovými vlaky navazujících konvenčních tratí a nákladní dopravou. Toto rozdělení se nám projevuje především v prostoru jižního zhlaví, kde obě skupiny fungují navzájem odděleně. Jedinou výjimku tvoří jízdy vlaků regionální linky RB9, které do uzlu přijíždí z obvodu Modřice po kolejích „západní“ skupiny, vykonají obrát na 13. staniční koleji a zpět do obvodu Modřice odjíždí po koleji „východní“ skupiny.

Do východní kolejové skupiny jsou směrovým řešením zapojeny dvě tratě VRT, a to od Prahy, resp. Brna Vídeňské a od Břeclavi, resp. Modřic. Pro úvratující vlaky relací Praha – Brno – Břeclav a opačně (linky Ex3 + Ex5), je mezi dvojice směrových kolejí vložena společně pojížděná kolej (18b/18c), která slouží k bezkolizním vjezdům/odjezdům vlaků uvedených linek. Východní kolejové skupině náleží odstavné nádraží B, které je zapojeno dvojím způsobem. První zapojení je z jeho severní strany pomocí dvojice kolejí 501b a 508a, druhou možností je vjezd pomocí úvratě z koleje 504b z jeho jižní strany.

Do západní kolejové skupiny je zapojena rovněž směrovým řešením zapojena dvojice tratí, a to od Jihlavy/Hrušovan nad Jevišovkou-Šanova, resp. Brna Vídeňské a od Břeclavi, resp. Modřic (konvenční trať přes Hrušovany u Brna). Západní kolejové skupině náleží odstavné nádraží A, které je zapojeno z jeho severní strany pomocí dvojice kolejí 401a a 404b. V této skupině kolejí jsou i dvě koleje bez nástupištích hran o užitečné délce 780 m, které jsou využitelné pro průjezd vlaků nákladní dopravy i pro zastavení na těchto kolejích pro potřeby zařazování vlaků dosledů nebo z jiných operativních důvodů (V modelových GVD jsou všechny vlaky nákladní dopravy trasovány jako průjezdné bez zastavení).

Obě kolejové skupiny, západní i východní, jsou v prostoru jižního zhlaví vybaveny kolejovými spojkami umožňující vjezdy/odjezdy na všechny staniční koleje a dále jsou vybaveny dvojicí kolejových spolek umožňujících jízdní cestu mezi západní a východní kolejovou skupinou.

V prostoru osobního nádraží se nachází jedna vlečka, a to vlečka č. 5014 „Metalšrot Tlumačov a. s.-vlečka Brno“, která je zapojena do východní skupiny jižního zhlaví, do koleje č. 20c.

Obsluha vlečky se předpokládá realizovat cestou posunu od hlavního návěstidla v koleji č. 20 a očekává se v nočních hodinách, kdy není staniční kolej č. 20 zatížena provozem osobní dopravy.

Celková dopravní, technická, urbanistická a architektonická koncepce nového hlavního nádraží a přilehlých veřejných prostranství byla podrobně řešena v současně zpracovávané architektonické studii. Ze zásadních návrh prvků lze jmenovat následující:

- Architektonicky specifická vstupní hala orientovaná pohledově na osu ulice Bulvár a tvořená tvarově obloukovými konstrukcemi imitujícími prvky současných brněnských dominant – pavilonu na brněnském výstavišti a kleneb v kostele na Petrově.
- Nový hlavní vestibul, z něj jsou přístupy na nástupiště a v němž jsou umístěny komerční objekty a objekty pro poskytování veřejných služeb cestujícím.
- Autobusové nádraží, které je umístěno na východní straně nádraží souběžně s železničními nástupišti a výškově v obdobných výškách.
- Vedlejší podchod z ulice Rosická, který slouží pro průjezd automobilové a autobusové dopravy z východního prostranství před nádraží, do západního prostranství a naopak.
- Nová konstrukce zastřešení nástupišť v architektonicky a konstrukčně specifickém provedení.

### Brno hl.n., obvod podzemní nádraží

Jedná se o staniční obvod, který zahrnuje několik relativně provozně a technicky odlišných částí. První částí je podzemní stanice a navazující dvojkolejná trať. Podzemní stanice se skládá ze dvou staničních kolejí (č. 601 a 603), které jsou směřovány kolmo k osám kolejí obvodu osobní stanice. Jedná se o dvě kusé koleje ukončené dynamickými zarážedly, u kterých se nachází nástupištní hrany ostrovního nástupiště umístěného mezi těmito kolejemi. Přístup na ostrovní nástupiště obvodu podzemní nádraží bude zajištěn z prostoru osobního nádraží pomocí schodišť, eskalátorů a výtahů. Přehled nástupišť podzemní stanice udává následující tabulka.

**Tabulka 7 Přehled nástupišť, ŽST Brno hl.n., obvod podzemní nádraží**

Číslo nástupní hrany	Typ nástupiště	Číslo koleje u nástupní hrany	Délka nástupní hrany	Určení nástupiště
<b>Kolej 18</b>	oboustranné ostrovní	603	150 m	obrat vlaků linky S1
<b>Kolej 19</b>		601	150 m	obrat vlaků linky S1

Před ostrovním nástupištěm, umístěným uprostřed kolejí, jsou umístěny kolejové spojky a díky umístění návěstidel (STOP značek ETCS) nám v prostoru před nimi vznikají další dvě koleje (č. 601c a 603b), které mohou sloužit pro odstavování jednotek, například v období mezi špičkami. Tato část obvodu bude využívána pouze osobní dopravou, a to regionální linkou S1, která zde bude vykonávat obraty. V případě odstavení soupravy, například během dopoledního sedla, je možno využít kolejí 601c/603a. Délka nástupištních hran byla navržena dle maximální délky souprav nasazovaných na linku S1 (106 m).

V navazujícím úseku umístěním hlavních návěstidel vznikají ještě koleje 601b a 603a, kdy do koleje 603a je zapojena vlečka LINDE Gas. Pro umožnění obsluhy uvedené vlečky vzniká ještě za výhybkou 268 dostatečně dlouhá kolej č. 601a (260 m). Tato plní vjezdovou i odjezdovou funkci, umožňuje přestavení soupravy z vlečky pomocí úvratě na koleji 603b a dále je nutné pro jízdu směr obvod Brno-Černovice vykonat ještě jednu úvrať. Obsluha vlečky LINDE Gas, se předpokládá v mimošpičkových, nebo nočních hodinách. Obdobný příklad platí i pro soupravné vlaky od linky S1 příjíždějící/odjíždějící do depa v Brně-Maloměřicích. Zmíněné napojení na obvod Brno-Černovice je řešeno spojovací kolejí č. 602 ve stávající stopě s uvažovanou rychlostí 50 km/h. Napojení a stávající traťovou kolej ve směru Brno-Črlice je řešeno jednokolejně v nové stopě s uvažovanou rychlostí 100 km/h.

### Brno hl.n., obvod Brno-Černovice

Do staničního obvodu Brno-Černovice je z jižního směru zaústěn sedmikolejný svazek spojovacích kolejí z obvodu osobní nádraží, který se na dále v severním směru dělí na dva

čtyřkolejné úseky. První čtyřkolejný úsek představuje pokračování do staničního obvodu Brno-Židenice a druhý čtyřkolejný úsek představuje trať ve směru ŽST Brno-Slatina. Prvě do slatinského zhlaví staničního obvodu Brno-Černovice je zaústěna kolej č. 808 z obvodu Brno-Židenice (tzv. Černovický triangl), který umožňuje přímé vedení nákladních vlaků relace Brno-Maloměřice – Brno-Slatina – Přerov/Veselí nad Moravou. Naopak do jižního zhlaví, do koleje č. 710, je zapojena kolej č. 602, která je spojovací kolejí do obvodu podzemního nádraží.

Staniční obvod obsahuje dopravní koleje číselné série 701–710, všechny koleje jsou průběžné, u sedmi z nich se nachází nástupištní hrana. Přístup na tři ostrovní nástupiště je zajištěn pomocí výtahů, eskalátorů a schodišť z podjezdu v ulici Olomoucká. Pro cestující je zajištěn přestup z linek MHD, které budou mít v tomto prostoru zastávky. Přehled nástupišť je uveden v následující tabulce, detailní určení nástupišť udává plán obsazení kolejí, který je součástí přílohy K.8.1.105.

**Tabulka 8 Přehled nástupišť, ŽST Brno hl.n., obvod Brno-Černovice**

Číslo nástupní hrany	Typ nástupiště	Číslo koleje u nástupní hrany	Délka nástupní hrany	Určení nástupiště
<b>Kolej 1</b>	oboustranné ostrovní	703	175 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 2</b>		701	175 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 3</b>	oboustranné ostrovní	702	170 m	vlaky směr Adamov
<b>Kolej 4</b>		704	170 m	vlaky směr Brno-Královo Pole + Šlapanice
<b>Kolej 5</b>	oboustranné ostrovní	706	173 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 6</b>		708	173 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 7</b>	jednostranné vnější	710	176 m	vlaky směr Vyškov n. M.

Jižní zhlaví je vybaveno kolejovými spojkami, umožňuje tedy vedení vlaků v různých staničních kolejích a střídání nástupištních hran, které bude využito zejména při operativním řízení provozu anebo během výlukových stavů.

Přes staniční obvod Brno-Černovice jsou vedeny vlaky osobní i nákladní dopravy. Z vlaků dálkové osobní dopravy se jedná o linky Ex1, Ex4, Ex9, Ex15, Ex22, R12, R19 a R28, které staničním obvodem projíždí. Z regionálních linek se jedná o linky spěšných vlaků RB7, RB56 a Sp\_ČT a linky osobních vlaků S2, S3, S6 a S7. Všechny vlaky regionálních linek, vyjma linky Sp\_ČT, jsou zde zastavující. Délky nástupištních hran byly stanoveny s ohledem na zastavování pouze linek regionální dopravy.

U vlaků nákladní dopravy představují největší podíl tranzitní nákladní vlaky kategorie Nex (Pn) relace Havlíčkův Brod / Česká Třebová – Břeclav a opačně. Většina z těchto vlaků je směřována přes ŽST Brno-Maloměřice a ve staničním obvodu Brno-Černovice jsou na jejich průjezd určeny koleje č. 701/702 a 703/704. Další početnou skupinu představují vlaky kategorií Nex/Pn relace Brno-Maloměřice – Brno-Slatina – Přerov. Tyto vlaky jsou ve staničním obvodu Brno-Černovice obousměrně vedeny po koleji č. 704b a dále po koleji 808 směr Brno-Židenice. Převážně v nočním, či mimošpičkovém období jsou ze ŽST Brno-Maloměřice dále vedeny vlaky kategorie Mn, které staničním obvodem Brno-Černovice projíždějí po kolejích 701/702, či 703/704. Obsluha vlečky LINDE Gas bude realizována jízdou vlaku ze směru od ŽST Brno-Slatina na kolej 602 ve směru do obvodu podzemní nádraží. Předpokládá se obsluha v mimošpičkovém, či nočním období.

Pro efektivní využití kapacity v koleji 704, která je využívána zároveň pro vlaky do směrů Brno-Královo Pole a Brno-Slatina, je v kolejích 704/704+704a/706a+704b/706b+704c/706c zaveden levostranný provoz. Levostranný provoz je uplatňován z obvodu osobní nádraží přes obvod Černovice až na staniční obvod Brno-Černovická terasa, kde poté na jeho slatinském

zhlaví dochází ke změně na pravostranný. Tento plně levostranný provoz využívá linka S6, linka RB56 je vedena z obvodu Brno-Černovická terasa levostranně, v obvodu Brno-Černovice a směrem do obvodu osobní nádraží pak obousměrně po kolejích 706+706a.

Ve směru obvodu Brno-Židenice je čtyřkolejný svazek spojovacích kolejí provozován směrově, což umožňuje operativní záměnu dvojice sousedních kolejí, zejména v nákladní dopravě. Tomu jsou pak podřízena zapojení všech navazujících tratí. Naopak na svazku traťových kolejí směr ŽST Brno-Slatina, s nižším podílem nákladní dopravy, je provoz organizován traťově, a to i s ohledem na značný počet obracejících vlaků na hlavním nádraží a na podobu rozpletu tratí v na severní straně ŽST Brno-Slatina (směry Veselí nad Moravou a Přerov).

### **Brno hl.n., obvod Brno-Židenice**

Do staničního obvodu Brno-Židenice jsou ze severního směru zaústěny dvě dvoukolejné tratě ze směrů Česká Třebová a Havlíčkův Brod. Tratě jsou do severního zhlaví zapojeny směrovým řešením, kdy krajní koleje (traťové koleje č. 201 + 202) jsou určeny pro trať směr Brno-Královo Pole a vnitřní koleje (traťové koleje č. 1 + 2) pro trať směr Adamov. Dále je ze severního směru zaústěna dvoukolejná trať ze ŽST Brno-Maloměřice (traťové koleje č. 101 + 102), kdy traťová kolej č. 101 je mimoúrovňově zaústěna do jižního zhlaví, kolej 102 představuje pokračování staniční koleje 806. Jižním směrem ze staničního obvodu Brno-Židenice pokračuje čtyřkolejný svazek spojovacích kolejí do obvodu Brno-Černovice, ze kterého dále odbočuje spojovací kolej č. 808 ve směru Brno-Slatina. Do koleje 101 je dále zaústěna za pomoci staniční koleje 807 vlečka Posvitavského vlečkového systému.

Staniční obvod obsahuje dopravní koleje číselné série 801–808, kdy šest z nich tvoří průběžné koleje, u pěti z nich se nachází nástupištní hrana. Přístup na dvě ostrovní nástupiště je zajištěn pomocí podchodu v severní části nástupiště, které disponují schodišti a výtahy a dále pomocí podjezdu v ulici Bubeníčková, ze kterého bude taktéž pomocí schodišť a výtahů umožněn cestujícím přestup z linek MHD, které budou mít v tomto prostoru zastávky. Přehled nástupiště je uveden v následující tabulce, detailní určení nástupiště udává plán obsazení kolejí, který je součástí přílohy K.8.1.106.

**Tabulka 9 Přehled nástupiště, ŽST Brno hl.n., obvod Brno-Židenice**

Číslo nástupní hrany	Typ nástupiště	Číslo koleje u nástupní hrany	Délka nástupní hrany	Určení nástupiště
<b>Kolej 1</b>	jednostranné vnější	806	170 m	operativní či výlukové stavy
<b>Kolej 2</b>	oboustranné ostrovní	804	300 m	vlaky směr Brno-Královo Pole
<b>Kolej 3</b>		802	300 m	vlaky směr Adamov
<b>Kolej 4</b>	oboustranné ostrovní	801	300 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.
<b>Kolej 5</b>		803	300 m	vlaky směr Brno hl.n. obvod osobní n.

Jižní zhlaví je plně prospojováno, umožňuje tedy vedení vlaků v různých traťových kolejích a střídání nástupištních hran, které bude využito zejména při operativním řízení provozu anebo během výlukových stavů.

Přes staniční obvod Brno-Židenice jsou vedeny vlaky osobní i nákladní dopravy. Z vlaků dálkové osobní dopravy se jedná o linky Ex9, která staničním obvodem projíždí a R19, která zde zastavuje pro nástup a výstup cestujících. Z regionálních linek se jedná o linky spěšných vlaků RB7 a Sp\_ČT a linky osobních vlaků S2 a S3. Všechny vlaky regionálních linek jsou zde zastavující. Délky nástupištních hran byly stanoveny s ohledem na možné budoucí zastavování i dalších vlaků dálkové dopravy. Délka nástupištní hrany u 1. nástupiště je navržena s ohledem na největší délku provozovaných souprav na regionálních linkách (158,4 m). Dále je staniční obvod zatížen jízdami soupravy vlaků, které jsou vedeny mezi osobním nádražím a depem v Brně-Maloměřicích.



U vlaků nákladní dopravy představují největší podíl tranzitní nákladní vlaky kategorie Nex (Pn) relace Havlíčkův Brod / Česká Třebová – Břeclav a opačně. Většina z těchto vlaků je směřována přes ŽST Brno-Maloměřice a ve staničním obvodu Brno-Židenice jsou na jejich průjezd určeny koleje č. 805 a 806. Část vlaků, u kterých není požadováno směřování přes ŽST Brno-Maloměřice, využívá k průjezdům staniční koleje 801/802, respektive 803/804. Další početnou skupinu představují vlaky kategorií Nex/Pn relace Brno-Maloměřice – Brno-Slatina – Přerov. Tyto vlaky jsou ve staničním obvodu Brno-Židenice obousměrně vedeny po koleji č. 806 a dále po koleji 808 směr Brno-Černovická terasa. Převážně v nočním, či mimošpičkovém období jsou ze ŽST Brno-Maloměřice dále vedeny vlaky kategorie Mn, které staničním obvodem Brno-Židenice projíždějí po kolejích 805/806. Obsluha Posvitavského vlečkového areálu bude realizována jízdou vlaku ze směru od ŽST Brno-Maloměřice přímo na kolej 807 s pokračováním cestou posunu dále na vlečku. Obsluha vlečky může být prováděna vzhledem k jejímu zapojení bez zásahu do kolejí s provozovanou osobní dopravou v kterémkoliv denním období.

U výpravní budovy dochází ke stavebním úpravám uvnitř budovy, kdy se mění dispozice místností v 1. NP spočívající přesunu technologických prostor a prostor pro odbavení cestujících. Dochází rovněž k částečné demolici stávající dopravní kanceláře. Podchod navažující na výpravní budovu bude přestavěn a prodloužen do průchozí podoby s přímým vstupem do rozvojové lokality na opačné straně kolejiště. Realizovány budou nové přístupy na nástupiště, a to jednak z ulice Lazaretní formou šikmých chodníků a jednak z nového podchodu při ulici Bubeníčкова, čímž se vytvoří komfortní přestupní vazba mezi vlakovými spoji a spoji tramvají v systému MHD. Součástí návrhu je i vybudování nových parkovacích míst.

Mimoúrovňové křížení koleje č. 101 je prostorově a technicky náročným řešením, se kterým jsou spojeny následující faktory:

- Sklon této koleje je v pravidelném provozu ve své severní části v klesání -25 ‰ a ve své jižní části ve stoupání +15 ‰. Tyto sklonové poměry byly posouzeny dynamickými výpočty jízd vlaků a vyhodnoceny jako vyhovující.
- Tato kolej nebyla zahloubena pod úroveň okolního terénu.
- U ulic Markéty Kuncové a Lazaretní bylo navrženo snížení jejich nivelet při respektování zachování gravitačního odvodnění bez nutnosti čerpání vod.
- Typy konstrukcí železničních mostů byly navrženy tak, aby bylo dosaženo minimálně možné stavební výšky.
- Stávající úroveň kolejiště byla přizpůsobena s maximálním zdvihem +2,5 m oproti stávajícímu stavu zhruba na úrovni, kde dochází k mimoúrovňovému křížení bez zásadních změn sklonů v těchto kolejích.

V koleji č. 101 je v úseku mimoúrovňového křížení navrženo trakční vedení v konstrukčním provedení s pevnou trolejí pro minimalizaci výšky průjezdného průřezu.

## 4 Posouzení souladu stavby s územně plánovacími dokumentacemi

### 4.1 Aktuálně platný územní plán města Brna

Posouzení shody návrhu koncepce stavby s tímto územním plánem je provedeno pouze orientačně a za kvalifikované vyjádření souladu bude odpovědný gesčně příslušný úřad. Z hlediska nových koridorů v území se touto koncepcí stavby nevyžaduje vytvoření nových tras pro železniční dopravu a využívají se ty trasy, které jsou již v územním plánu zahrnuty. Specifická je však situace v případě zapojení trati Brno – Sokolnice-Telnice, pro které se z územně plánovacího hlediska využívá koridor „Prostorová rezerva pro severojižní kolejový diametr zapojený do Přerovské trati s podpovrchovou stanicí“. Z pohledu vymezení návrhových ploch pro železniční dopravu odpovídají vymezené plochy v převážné části územního plánu aktuálně sledované koncepci stavby ŽUB. Výjimku tvoří ta lokální místa, ve kterých na základě zpřesnění technického návrhu a na základě změny prostorových nároků na umístění objektů stavby, neodpovídají vymezené plochy aktuálně daným potřebám. V některých případech jsou vymezeny plochy pro železniční dopravu, které jsou ve větším rozsahu, než je nezbytně nutné a v některých případech naopak stavba zasahuje do ploch, které jsou vymezeny k využití jinými účely.

Průmět plochy části stavby do hlavního výkresu stávajícího platného územního plánu, kterou lze považovat za hlavní stavební část, je vykreslen v příloze K.8.1.201. V této příloze jsou patrné výše popsané lokální nesoulady územního plánu s aktuálně předkládanou koncepcí stavby.

### 4.2 Návrh územního plánu města Brna

Celkově se mění grafická podoba vykreslení jednotlivých výkresů územního plánu a způsob vytváření návrhových ploch pro železniční dopravu oproti stávajícímu platnému územnímu plánu. Ve vztahu k předmětné stavbě je zásadním rozporům vymezení plochy městské zeleně v části trasy spojovací koleje z obvodu Brno-Černovice do obvodu podzemního nádraží. Tuto plochu v současném stavu tvoří již existující provozovaná železniční trať a v aktuálně platném územním plánu je vymezena jako plocha pro železniční dopravu. Proto při dopracování tohoto územního plánu je nutné uvažovat s touto plochou jako plochou pro železniční dopravu. V ostatních plochách navrhovaného nového územního plánu dochází k výraznému souladu navrhovaných železničních ploch a aktuální koncepcí stavby oproti aktuálně platnému územnímu plánu. Až na několik lokálních výjimek odpovídá navrhované vymezení dopravních ploch potřebám stavby ŽUB. Při dopracování nového územního plánu je proto vhodné i zapracování těchto lokálních rozporů a vymezení navrhované plochy pro železniční dopravu tak, aby byly odpovídajícím způsobem vymezeny potřebám stavby ŽUB i souvisejících dopravních záměrů a veřejných prostranství v území.

Průmět plochy části stavby do hlavního výkresu posledního návrhu připravovaného územního plánu, kterou lze považovat za hlavní stavební část, je vykreslen v příloze K.8.1.202. V této příloze jsou patrné výše popsané lokální nesoulady územního plánu s aktuálně předkládanou koncepcí stavby.

## 5 Majetkoprávní posouzení

Projekt představuje významnou přestavbu železničního uzlu v vysokými územními nároky. Stavba se nachází na několika katastrálních územích města Brna. Rozsah stavby ŽUB bude realizován na ploše přibližně 77 ha, která byla stanovena orientačně vzhledem k dané podrobnosti zpracované dokumentace. Celkem přibližně 38 ha ploch tvoří pozemky, které jsou aktuálně ve vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽ, dalších přibližně 4 ha tvoří pozemky ve vlastnictví České republiky mimo právo hospodaření SŽ. Dalších přibližně 25 ha tvoří pozemky aktuálně ve vlastnictví společnosti České dráhy, a. s. U těchto pozemků se předpokládá, že budou převedeny do vlastnictví České republiky s právem hospodaření SŽ v rámci projektu „Úprava majetkoprávních vztahů v železničních stanicích“. Tato změna vlastnictví se předpokládá ještě před zahájením realizace stavby ŽUB a bude provedena samostatným procesem mimo majetkoprávní přípravu stavby ŽUB. Zbývajících přibližně 10 ha pozemků tvoří převážně pozemky ve vlastnictví statutárního města Brna nebo jim zřizovaných organizací a také pozemky právnických a fyzických osob. Převod těchto pozemků pro potřeby stavby ŽUB bude nutné zajistit v rámci majetkoprávní přípravy této stavby dle daných legislativních podmínek. Stavba bude rovněž vyžadovat řadu dočasných záborů pozemků cizích vlastníků a bude rovněž vyvolávat potřebu zřizování věcných břemen. Konkrétní rozsah těchto majetkoprávních opatření bude stanoven v navazujících projektových stupních.

**Tabulka 10 Orientační přehled ploch záborů pro stavbu ŽUB dle investičních úseků**

Investiční úsek	SŽ, s. o.	ČD, a. s.	ŘSD ČR	Statutární město Brno	ÚZSVM	SPÚ	Brněnské komunikace, a. s.	SÚS JMK	Povodí moravy, s. p.	Fyzické osoby
Vídeňská	1 ha	0 ha	0 ha	0,002 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0,001 ha	0 ha
ŽUB JIH	2 ha	5 ha	0 ha	0,2 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0,04 ha
ŽUB VRT	9 ha	2 ha	0,002 ha	1 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0,03 ha	0,1 ha
ONA	3 ha	4 ha	0 ha	1 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0,02 ha
ONB	0,2 ha	3 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha
HLN	7 ha	8 ha	0,01 ha	1 ha	0,03 ha	0 ha	2 ha	0 ha	0,02 ha	2 ha
Podzemní stanice	5 ha	0 ha	0 ha	1 ha	0 ha	0,04 ha	0 ha	0,000 1 ha	0,1 ha	1 ha
Černovice	4 ha	0,1 ha	0,01 ha	0,2 ha	0,01 ha	0,01 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0,2 ha
Židenice	7 ha	7 ha	0 ha	0,3 ha	0,1 ha	0 ha	0 ha	0 ha	0 ha	1 ha

## 6 Dopady stavby na životní prostředí

### 6.1 Návaznost na studii proveditelnosti ŽUB

Součástí dokumentace studie proveditelnosti železničního uzlu Brno byl samostatný dokument, v němž bylo zpracováno hodnocení dopadů projektu do hlavních celospolečenských oblastí. Projekt železničního uzlu Brno představuje komplexní řešení uspořádání a technického řešení dopravní infrastruktury včetně provozu na ní, proto bylo zpracováno posouzení dopadu stavby do oblasti životního prostředí a do oblasti rizik projektu souvisejících s klimatickými změnami. Toto hodnocení nenahrazovalo procesy SEA, EIA, ale vytvářelo určité předpoklady a možná rizika budoucího hodnocení v těchto procesech. Pro zpracování této části záměru projektu bylo proto čerpáno v určité míře z uvedené studie proveditelnosti s doplněním nových skutečností a změn, které nastaly v období od dokončení zpracování studie proveditelnosti

### 6.2 Proces EIA

Projekt přestavby železničního uzlu Brno představuje územně rozsáhlý záměr se zásadními změnami v území. Z tohoto důvodu bylo nutné zpracování posouzení vlivu provedení záměru na životní prostředí. Dokumentaci vlivu záměru na životní prostředí zpracovala společnost INVEST projekt NNC, s.r.o. k datu 28. 2. 2005. Na základě následně zpracovaného posudku o vlivech záměru na životní prostředí, zaslaných stanovisek a veřejného projednání vydalo Ministerstvo životního prostředí **souhlasné stanovisko** k záměru realizace přestavby ŽUB. Jedná se o stanovisko č.j. 7853/ENV/710/05/JP ze dne 17. října 2005.

Součástí tohoto stanoviska jsou i podmínky pro fázi další projektové přípravy a podpomínky pro následnou fázi realizace a vlastního provozu. V roce 2017 vydalo Ministerstvo životního prostředí **souhlasné závazné stanovisko k ověření souladu** obsahu stanoviska k posouzení vlivů provedení záměru na životní prostředí vydaného v roce 2005 s požadavky právních předpisů, které zapracovávají směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/92/EU ze dne 13. prosince 2011 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí. V tomto stanovisku pak byly revidovány konkrétní podmínky pro výše uvedené fáze projektu. Část těchto podmínek se týká obecně přestavby ŽUB jako celku, a část se vztahuje pouze k určité lokalitě nebo konkrétní problematice. V dalších fázích projektové přípravy a realizace předmětné stavby bude nutné vyhodnotit stanovené podmínky a doložit jejich plnění.

**Platnost stanoviska EIA je aktuálně stanovena do 21. 1. 2025.** Tato platnost vyplývá z prodloužení platnosti stanoviska č.j. MZP/2019/710/947 z 21. ledna 2020. Na základě předložené žádosti o prodloužení dospělo MŽP, jako příslušný úřad k závěru, že u záměru „Přestavba železničního uzlu Brno – studie souboru staveb“ nedošlo ke změnám podmínek v dotčeném území nebo poznatků a metod posuzování, v jejichž důsledku by záměr mohl mít dosud neposouzené významné vlivy na životní prostředí, a platnost stanoviska EIA vydaného dne 17. 10. 2005 se prodlužuje o 5 let, tedy do 21. 1. 2025. Další prodloužení platnosti stanoviska EIA se nepředpokládá vzhledem k době delší než 20 let, který již uplynula od prvního vydání kladného stanoviska EIA. Rovněž také dochází ke změnám záměru, kdy z indikativního srovnání kapacit vyplývá, že změny svým charakterem s největší pravděpodobností naplní dikci § 4 odst. 1 písm. g). Předpokládá se proto nutnost zpracování nového posouzení EIA dle aktuálních legislativních požadavků.

### 6.3 Ochrana přírody a krajiny

#### Lokality NATURA 2000

Na základě svého členství v Evropské unii sjednává Česká republika národní ochranu přírody s právními předpisy EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Výsledkem je vytvoření soustavy chráněných území evropského významu – Natura 2000 (EVL – evropsky významné lokality a PO – ptačí oblasti), což jsou lokality chránící nejvzácnější a nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a nejceněnější přírodní stanoviště.

Ochrana těchto EVL a PO je dána zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (§ 45a – § 45i).

Projekt se nedotýká žádné evropsky významné lokality. Nejbližší lokalitou je Evropsky významná lokalita Stránská skála, která se nachází zhruba 2,5 km východně od řešeného projektu. Ptačí oblasti se v blízkosti nenacházejí.

### **Zvláště chráněná území**

Zvláštní územní ochranou se rozumí přísnější režim ochrany, vztažený na konkrétní území s přesným plošným vymezením dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (§ 14 – § 45). Zvláště chráněná území (ZCHÚ) jsou vyhlášována v kategoriích, určených v § 14 takto: národní parky (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPP), přírodní památky (PP).

Záměr se nachází ve vzdálenosti přibližně 3,5 km jihozápadně od velkoplošného zvláště chráněného území Chráněná krajinná oblast Moravský kras, které však neovlivní. V těsné blízkosti trati Brno – Sokolnice-Telnice se nachází přírodní rezervace Černovický hájek. Přírodní rezervace Černovický hájek: rezervace se nachází na horním toku Černovického potoka. Jedná se o území s rozlohou 11,73 ha, které bylo v roce 1977 vyhlášeno přírodní rezervací. Důvodem ochrany je zbytek podmáčeného lužního lesa – zbytky měkkého luhu a mokřadních společenstev. Vyskytuje se zde silná populace hrabošíka podzemního, z mokřadních druhů se vyskytuje zaviječ *Cryptoblabes bistriga*, píďalička zejgovaná a různorožec olšový, hnízdí tu moudivláček lužní, slavík obecný, lejsek šedý, žluva hajní a zelená či krutihlav obecný, drozd kvíčala. Les občas slouží i jako satelitní nocoviště zimujících havranů polních, na strouze často loví ledňáček říční. Z dřevin je dominantní olše lepkavá, dále jsou zastoupeny dub letní, jasan ztepilý, jilm vaz či topol bílý, cizorodým prvkem je javor jasanolistý, mezi keři je rozšířen zejména bez černý. Mokřadní rostlinstvo zastupuje blatouch bahenní, kosatec žlutý, ostřice ostrá, přeslička bahenní, na sušších místech česnek medvědí, dymnivka dutá, áron karpatský, krušík šírolistý. Z prostoru výstavby třetí novomlýnské nádrže byla do hájku přesazena bledule letní. Dotčená trať tvoří hranici ochranného pásma rezervace. Přímo do území PR stavba nezasáhne.

V blízkém okolí stavby se nachází památný strom Dub u garáží v Komárově a Dva platany na Zvonaře. Stavbou nebudou tyto památné stromy dotčeny.

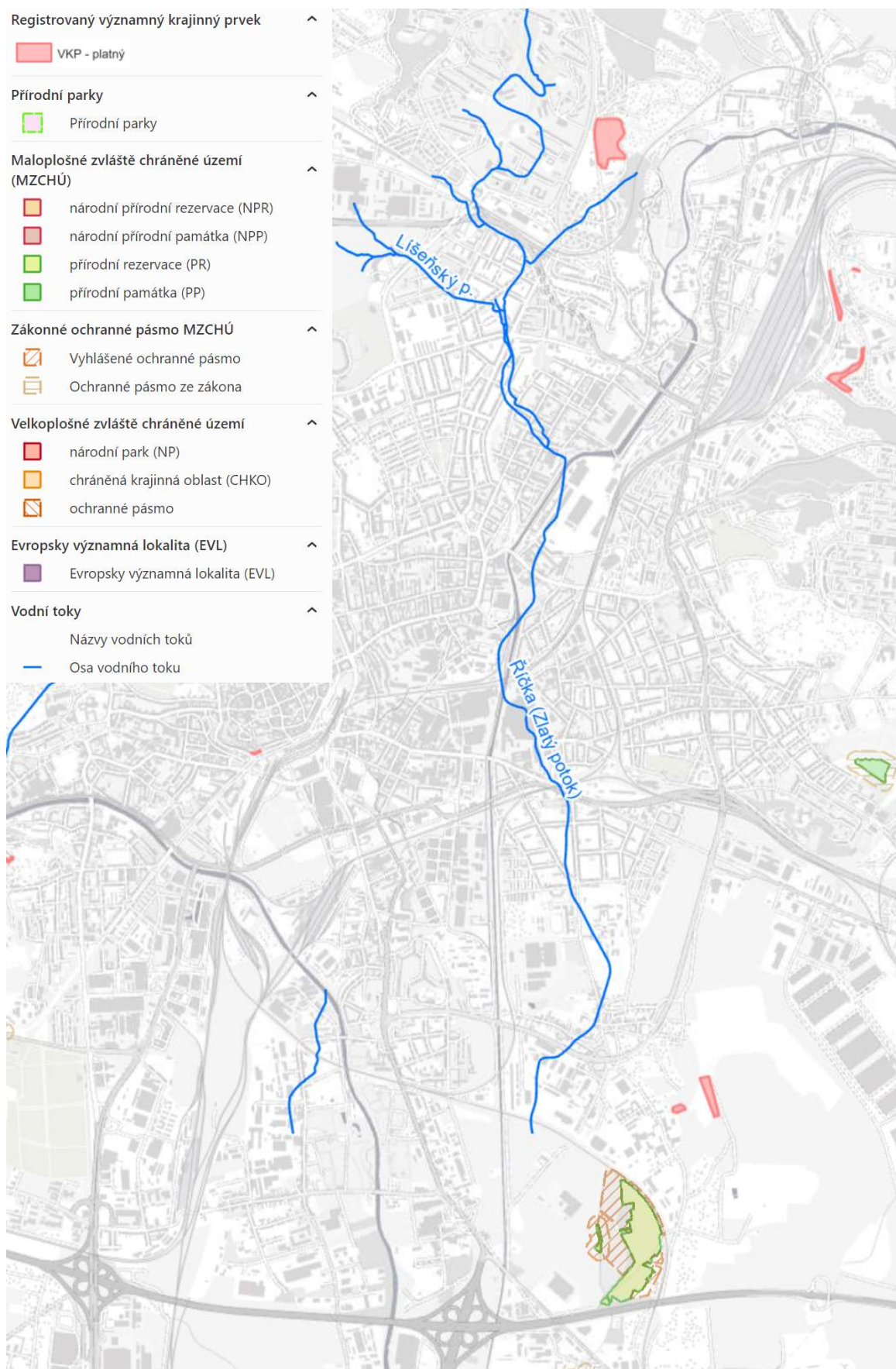
### **Významné krajinné prvky**

Významný krajinný prvek (VKP) je definován zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů (§ 3 odst.1b)) jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou vymezeny ve dvou rovinách: Významnými krajinnými prvky ze zákona jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje orgán ochrany přírody dle § 6 zákona, tj. registrované významné krajinné prvky.

VKP ze zákona jsou především řeka Svratka a Svitava a další vodní toky na území města Brna a v jeho okolí, kam zasahuje stavba: Ivanovický potok, Ponávka, potok Říčka, Leskava, Černovický potok). VKP ze zákona jsou lesy, tedy i lesní pozemky v Černovickém hájku. Registrované VKP jsou v blízkém okolí například lokality Pod Petrovem, Černovická pískovna a Maloměřická stráž.

Trasa zasahuje do VKP ze zákona v místech křížení s vodními toky (řeky Svratka, Svitava, Ivanovický potok, Ponávka, potok Říčka, Leskava). Do registrovaných VKP stavba nezasahuje.





**Obrázek 7** Mapa zvláště chráněných území a významných krajinných prvků

### Územní systém ekolog. stability

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je vymezován na základě zákona č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (§ 3 odst.1a) a § 4). Můžeme jej charakterizovat jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozměněných, avšak přírodě blízkých, ekosystémů. ÚSES umožňuje uchování a reprodukci přírodního bohatství, příznivě působí na okolní, méně stabilní části krajiny a vytváří tak základ pro její mnohostranné využívání.

Rozlišují se tři úrovně ÚSES:

- nadregionální
- regionální
- místní (lokální)

V blízkém okolí se nachází tyto oblasti:

- RBC Černovický hájek: regionální biocentrum u stávající trati Brno – Sokolnice-Telnice na ploše Černovického hájku, který je zároveň přírodní rezervací.
- RBK Svatka: regionální biokoridor sledující řeku Svatku v průběhu přes území města Brna.
- RBK Svitava: regionální biokoridor podél řeky Svitavy až k jejímu soutoku se Svatkou.
- LBK Leskava: lokální biokoridor podél toku Leskavy k jejímu zaústění do Svatky.

Vztah k uvedeným lokalitám je takový, že stavba křižuje dvakrát LBK Leskava, křižuje RBK Svatka, křižuje dvakrát RBK 1470 Svitava a hraničí s RBC 210 - Černovický hájek.



Obrázek 8 Mapa ÚSES (zdroj ÚAP Brno, 2020)

## Ovzduší

Ochrana ovzduší je zajištěna zákonem č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší v platném znění. Dalšími dokumenty, které navazují na tento zákon, a které je třeba zohlednit při navrhování dopravních staveb ve městě Brně, jsou:

- opatření obecné povahy – Program zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno – CZ06A, vydané MŽP dne 27. 5. 2016, č.j. 30708/ENV/16, opatření nabylo účinnosti dne 15. 06. 2016.
- Metodika pro stanovení opatření ke snížení vlivů na stavební činnosti na imisní zatížení částicemi PM10 vydaná Technologickou agenturou ČR v 6/2015.

Statutární město Brno je vyčleněno z pohledu řízení kvality ovzduší jako samostatná oblast – Aglomerace Brno. Příčinou problematické kvality ovzduší města je soustředění průmyslu, dopravy a vysoké hustoty osídlení na poměrně malém území. V některých částech města je navíc v určitých obdobích roku kvalita ovlivněna i reliéfem terénu města, a to především v údolních nivách řek Svitavy a Svatky, které lze považovat za lokality s předpoklady k tvorbě lokálních inverzí.

Stavba ŽUB je naprosto zásadním předpokladem pro komplexní řešení hromadné dopravy ve městě Brně a zejména cílové osobní dopravy z okolí Brna. Emise ze silniční dopravy jsou dominantním zdrojem znečišťování ovzduší v aglomeraci Brno. Opatření v dopravě by měla vést k trvalému snižování těchto emisí do ovzduší, a to opatřeními ke zvyšování plynulosti silniční dopravy, a zejména ve zvyšování atraktivity hromadné kolejové dopravy, kde je právě role nového ŽUB naprosto klíčová. Bez kapacitně vyhovujícího přestupního uzlu všech dopravních módů nelze dosáhnout dlouhodobých efektů a zlepšení kvality ovzduší v celé aglomeraci Brno.

V rámci výše uvedeného Programu zlepšování kvality ovzduší aglomerace Brno jsou uvedena opatření, která je vhodné aplikovat prostřednictvím jednotlivých projektů tak, aby byl dosažen maximální synergický efekt na zlepšení kvality ovzduší v aglomeraci Brno (efekt aplikace více typů opatření, která mají nejvýznamnější pozitivní dopad na kvalitu ovzduší). Sektor dopravních opatření uvádí opatření na snížení vlivu silniční dopravy, a to realizaci technických opatření, kterými se má zvyšovat atraktivita železniční dopravy na úkor emisí z individuální automobilové dopravy (IAD). Jako konkrétní opatření je uvedeno opatření označené „AB4 – Výstavba a rekonstrukce železničních tratí“.

Čistota ovzduší bude ovlivněna během procesu výstavby, a to jednak provozem stavebních mechanismů a jednak prašností při provádění zemních prací a při manipulaci se sypkým materiálem. Ke zhoršení stavu ovzduší může dojít především v období se zhoršenými rozptylovými podmínkami.

Vlastní provoz dokončené stavby nebude mít znatelný vliv na stav ovzduší v městě Brně. Tratě jsou elektrizované a elektrizované budou i nové úseky. Vlaků v nezávislé trakci bude v železničním uzlu projíždět minimum.

## Nerostné zdroje

Nerostné zdroje jsou chráněny dle zák. č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů. V Černovicích, mimo dosah stavby, se nacházejí dobývací prostory a ložiska. K dotčení nerostných zdrojů nedojde. V zájmovém území se nenacházejí vymezená chráněná ložisková území a nejsou zde registrovány sesuvné jevy nebo svahové pohyby. Všechny dobývací prostory jsou v dostatečné vzdálenosti od stavby.

## Ochrana rostlin a živočichů:

Dle § 5 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů jsou všechny druhy rostlin a živočichů chráněny před zničením, poškozováním, sběrem či odchytom, který vede nebo by mohl vést k ohrožení těchto druhů na bytí nebo k jejich degeneraci, k narušení rozmnožovacích schopností druhů, zániku populace druhů nebo zničení



ekosystému, jehož jsou součástí. Ohrožené nebo vzácné druhy jsou zvláště chráněny dle § 48 - § 50.

Ochrana dřevin je dána § 7 výše uvedeného zákona. Stavba bude vyžadovat jejich kácení, a proto bude postupováno dle § 8 zákona. Náhradní výsadby dřevin ke kompenzaci ekologické újmy za pokácenou zeleň budou stanoveny na základě § 9 zákona 114/1992 Sb. a vyhl. 395/1992 ve znění pozdějších předpisů, a to v rozhodnutí o kácení dřevin.

Při průzkumech v území stavby byl z chráněných živočichů zaznamenán výskyt vranky obecné v řece Svratce. Jedná se však o náhodný výskyt zapříčiněný splavením během zvýšeného průtoku. Další vodní živočichové chránění dle zákona nebyli v řece zaznamenáni.

Ve většině posuzovaného území nejsou vhodné biotopy pro obojživelníky – tůň apod., vyjma lokality Černovický hájek a oblasti kolem soutoku řeky Svitavy a Svratky. Z plazů byl doložen výskyt ještěrky obecné. Předpokládán je výskyt užovky hladké a užovky obojkové.

Pro ptačí populace stavba neznamena větší riziko vyjma období hnízdění a prosklených částí staveb (PHS), které lze zabezpečit před střety s ornitofaunou.

Chráněné rostliny na drážních pozemcích zjištěny nebyly.

## 6.4 Podzemní a povrchové vody

### Hydrologie

Hydrologicky náleží řešené území k povodí Dunaje, k úmoří Černého moře. Nejvýznamnějšími toky jsou řeky Svratka a Svitava. Stavba se nedotýká žádného území CHOPAV ani vyhlášeného ochranného pásma vodního zdroje (OP VZ). OP VZ Brno-Svratka-Pisárky II.b, vyhlášené r. 1986 a revidované r. 1989, bylo 07/2013 zrušeno rozhodnutím č.j. MMB/0209172/2013, Odborem VLHZ Magistrátu města Brna jako příslušným vodoprávním úřadem mj. z toho důvodu, že odběr z vodního toku Svratka není již dlouhodobě využíván v rámci Brněnské vodárenské soustavy k zásobování města pitnou vodou a slouží pouze jako zdroj záložní.

### Vodní zdroje

Ochrana vod je zajištěna dle zákona č. 254/2001 Sb., vodní zákon ve znění pozdějších předpisů. Vzhledem k charakteru a rozsahu stavby bude nutné vést vodoprávní řízení dle zákona. Dalším dokumentem, který se týká ochrany vod, je Rámcová směrnice o vodách (RSV) 2000/60/ES Evropského parlamentu a Rady, ustanovuje rámec pro činnost Společenství v oblasti vodní politiky. Účelem této směrnice je stanovit rámec pro ochranu vnitrozemských povrchových vod, brakických, pobřežních a podzemních vod (vztahuje se tedy na veškeré vodstvo). Jejím cílem je pak především zabránit dalšímu zhoršování stavu a ochránit a zlepšit stav vodních ekosystémů (spolu se suchozemskými ekosystémy, na nich závislých) a vodního prostředí, podpořit udržitelné užívání vod, zajistit snižování znečišťování podzemních vod a přispět ke zmírnění účinku povodní a období sucha. Při přípravě, výstavbě a provozu je třeba postupovat v souladu s článkem 4.7. směrnice.

Nejvýznamnějšími vodními toky v území jsou řeky Svratka (dílčí povodí 4-15-01) a Svitava (dílčí povodí č. 4-15-02). Průtok Svratky je řízen vypouštěním vody z Brněnské přehrady. Před regulací řeka silně meandrovala. V současnosti je tok upraven a zkapacitněn pro převedení velkých vod. Břehy jsou zpevněné kamennou rovinou a často doprovázené břehovým porostem.

Řeka Svitava ústí do Svratky v oblasti Komárova, protíná město jako regulovaný tok s lichoběžníkovým profilem. Obě řeky jsou významnými vodními toky. Pro oba tyto toky byla vyhlášena záplavová území Q100.

Dalšími toky, které jsou dotčeny některou variantou záměru, jsou Leskava, Ponávka, Ivanovický potok, Říčka, Černovický potok, Augšperský potok, Žebětínský potok a potok Veverka. V dotčeném území se nenachází žádné ochranné pásmo vodního zdroje.

Území prověřovaného záměru se nachází mimo chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). V zájmovém území se vytvořily dva hydrogeologické rajóny – podzemní voda, které jsou spjaty s kvartérními fluvialními písčitymi štěrky řek Svatky a Svitavy (mělká zvědeň) a s neogenními spodnobádenskými klastiky (hlubší zvědeň).

V prostoru mezi centrem města a řekou Svatkou bylo prokázáno znečištění těchto vod. Jejich stávající kvalita je zhoršena důsledkem doznívající kontaminace starých ekologických zátěží. Kontaminace je způsobena především havarijními úniky ropných látek a dále sulfáty a místně i amoniakem draslíkem a výjimečně i chloridy. Znečištění vod je vázáno i na půdu.

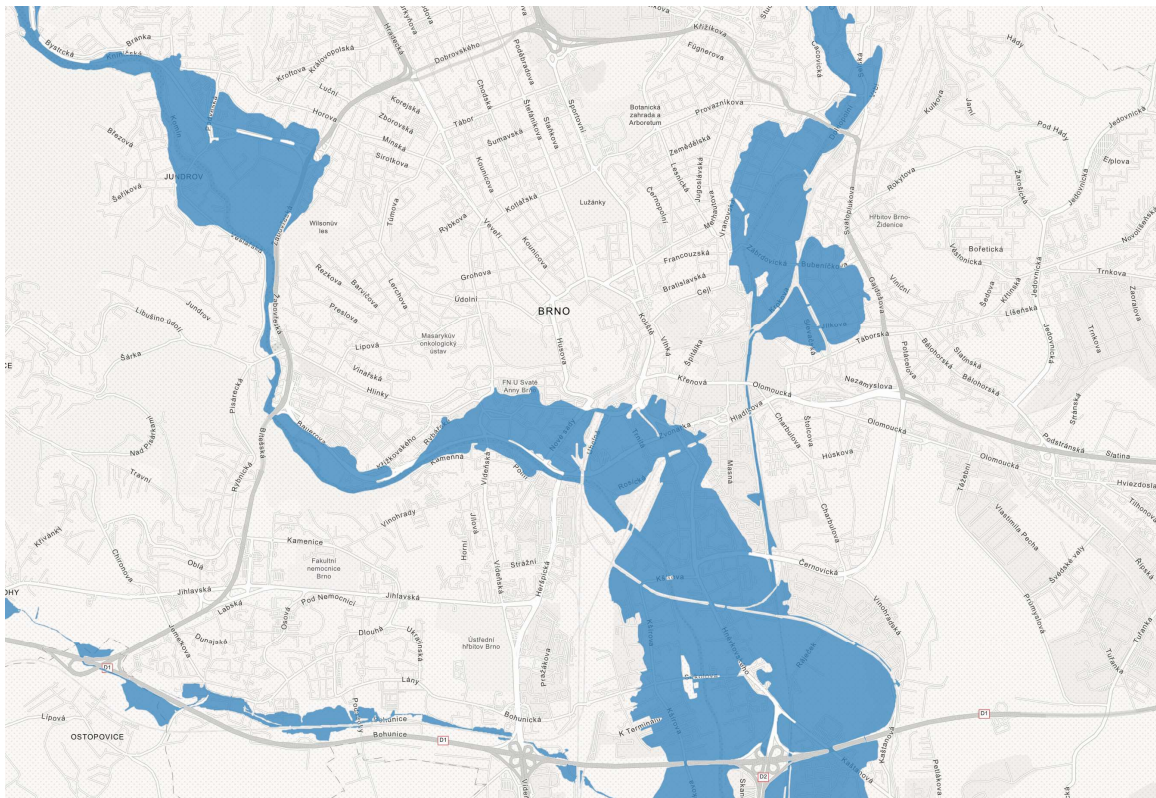
### **Záplavová území**

Záplavové území je podle § 66 odst. 1 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů, administrativně určené území, které může být při výskytu přirozené povodně zaplaveno vodou. Jeho rozsah je povinen stanovit příslušný vodoprávní úřad na návrh správce vodního toku. V souladu s § 66 odst. 2 je v zastavěných územích, v zastavitelných plochách podle územně plánovací dokumentace, případně podle potřeby v dalších územích, vymezena vodoprávním úřadem na návrh správce vodního toku aktivní zóna záplavového území podle nebezpečnosti povodňových průtoků. Způsob a rozsah zpracování návrhu a stanovování záplavových území je dán vyhláškou č. 79/2018 Sb., o způsobu a rozsahu zpracování návrhu a stanovování záplavových území a jejich dokumentace v platném znění.

Záplavové území stanovuje vodoprávní úřad formou opatření obecné povahy. Mimo aktivní zónu v záplavovém území stanoví vodoprávní úřad podle povodňového nebezpečí nebo povodňového ohrožení omezující podmínky. V souladu s § 28 vyhlášky č. 252/2013 Sb., o rozsahu údajů v evidencích stavu povrchových a podzemních vod a o způsobu zpracování, ukládání a předávání těchto údajů do informačních systémů veřejné správy, se stanovená záplavová území evidují v informačním systému veřejné správy POVIS, kam je ukládá pověřený odborný subjekt Ministerstva životního prostředí.

Na území města Brna je vymezeno několik záplavových území, která jsou znázorněna v úrovni Q100 na následujícím obrázku. Protipovodňovou ochranu obecně řeší postupná realizace protipovodňových opatření, se kterými je nutné koordinovat stavbu ŽUB pro dosažení potřebné ochrany objektů dráhy při zvýšené hladině řek Svitavy a Svatky. Konkrétní technická koordinace se stavbami protipovodňových opatření i stanovení dalších technických detailů spojených s ochranou objektů proti povodni bude předmětem navazujících projektových stupňů.





**Obrázek 9 Záplavová území úrovně Q100**

## 6.5 Hluk

### Legislativní požadavky

Podle ustanovení nařízení vlády č. 272/2011 Sb. v aktuálním znění se hygienický limit v ekvivalentní hladině akustického tlaku A v chráněném venkovním prostoru stanoví součtem základní hladiny akustického tlaku A  $L_{Aeq,T}$  (rovná se 50 dB) a korekcí přihlížejících ke druhu chráněného prostoru a denní a noční době.

**Tabulka 11 Korekce pro stanovení hygienických limitů hluku v chráněných venkovních prostorech staveb a v chráněném venkovním prostoru**

Druh chráněného prostoru	Korekce [dB]		
	Použije se pro hluk z provozu stacionárních zdrojů. Pro seřadovací nádraží, která byla uvedena do provozu přede dnem 1. listopadu 2011, se přičítá pro noční dobu další korekce +5 dB	Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu po 31. prosinci 2000	Použije se pro hluk z dopravy na pozemních komunikacích a dráhách, které byly umístěny a povoleny rozhodnutím nebo opatřením podle jiného právního předpisu před 1. lednem 2001. Dále se použije pro hluk z dopravy, jde-li o činnost podle § 2 písm. p) nebo q) na těchto pozemních komunikacích a dráhách prováděnou po 1. lednu 2001
Chráněný venkovní prostor staveb lůžkových zdravotnických zařízení vč. lázní	-5	+5	+13
Chráněný venkovní prostor lůžkových zdravotnických zařízení vč. lázní	0	+5	+13
Chráněný venkovní prostor ostatních staveb a chráněný ostatní venkovní prostor	0	+10	+18

Korekce uvedené v tabulce se nesčítají. Pro noční dobu se pro chráněný venkovní prostor staveb přičítá další korekce -10 dB, s výjimkou hluku z dopravy na železničních a tramvajových dráhách, kde se použije korekce -5 dB.

Činnostmi podle § 2 písm. p) nebo q) se rozumí „údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo optimalizací dráhy činnost související s výměnou nebo obnovou kolejového svršku, spodku a souvisejících zařízení, podbíjením a broušením kolejí, případně přidání koleje, předelektrizační úpravy, elektrizace dráhy nebo jiná související úprava“, resp. „údržbou, rekonstrukcí, modernizací nebo zkapacitněním pozemní komunikace činnost související s položením nového povrchu vozovky nebo rozšířením vozovky při zachování směrového nebo výškového vedení pozemní komunikace nebo jiná související úprava, včetně související krátkodobé objízdné trasy“. Tomuto vymezení by měl odpovídat předmět činnosti na většině tratí železničního uzlu Brno (úseky Modřice – hlavní nádraží – Židenice, Vídeňská – hlavní nádraží – Černovická Terasa – Slatina – Šlapanice), vyjma novostavby zaústění trati směr Chrlice a vyjma vysokorychlostních tratí.

## Vyhodnocení provedených měření hluku

V roce 2012 byla zpracována hluková studie v rámci dokumentace Přestavba železničního uzlu Brno – studie souboru staveb. Výpočty hluku z dopravy, stanovení průběhu izofon a výpočtových bodů bylo provedeno v souladu s ustanovením publikace „Metodické pokyny pro výpočet hladin hluku z dopravy“ (zpracoval Výzkumný ústav výstavby a architektury Praha a vydalo urbanistické pracoviště v Brně v roce 1991 – autor RNDr. Miloš Liberko). Vyhodnocení a návrh opatření byly provedeny v souladu s požadavky a ustanoveními Zákona č. 258/2000 Sb., Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. a příslušných norem z oblasti akustiky.

Výpočet byl proveden výpočtovým programem LimA 5.5. Průběh šíření hluku byl dokumentován izofonovými pásmy s doplněním výpočtových bodů. Pro zjištění hluku z dopravy byla použita nizozemská výpočtová metodika RMR2 publikovaná v "Rekenen Meetvoorschrift Railverkeerslawaa 96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 November 1996". Garantovaná přesnost výpočtového modelu byla  $\pm 2$  dB s určitou mírou ovlivnění přesností definování zdroje. Výpočtové body uváděly celkové ekvivalentní hladiny akustického tlaku včetně odrazů od fasád objektů. Výsledky byly tedy na straně bezpečnosti a rezervy přesnosti výpočtu.

Z uvedené hlukové studie vyplynul požadovaný rozsah protihlukových opatření. V záměru projektu je rozsah těchto opatření uvažován pro odhad investičních nákladů. Standardně byla

navrhována výška protihlukových stěn 3,5 m nad temenem kolejnic, shodně s předchozími dokumentacemi.

### **Řešení problematiky protihlukové ochrany v další projektové přípravě**

Současně se zpracováním předchozích dokumentací týkající se přestavby ŽUB byla řešena i problematika protihlukové ochrany. Pro určení rozsahu protihlukových opatření byla

V rámci zpracování navazujícího projektového stupně bude aktualizována hluková studie a dle výsledků bude korigován rozsah protihlukových opatření. Vzhledem k tomu, že od doby zpracování předešlé hlukové studie došlo k výraznému vývoji výhledových předpokladů provozování osobní i nákladní dopravy v železničním uzlu Brno, bude muset být zohledněn nový předpokládaný rozsah dopravy a předpokládaný provozovaný vozový park. V rámci hlukové studie bude stanovena hlučnost jednotlivých typů vlakových souprav. Bude zpracován počítačový 3D model a proveden výpočet s intenzitami dopravy pro stávající stav. Porovnáním vypočtených a naměřených hodnot bude ověřena správná funkčnost modelu. Na závěr bude zpracován výpočet pro denní i noční dobu ve výhledovém stavu a budou navržena potřebná protihluková opatření.

### **Rizika spojená s vibracemi stavební techniky při realizaci**

Vzhledem k rozsahu plánované stavební činnosti, obsáhlému spektru stavebních objektů, a to jak z hlediska jejich typu, tak i náročnosti jejich výstavby, lze zejména při výstavbě očekávat ovlivnění okolí stavby. Před samotnou realizací jednotlivých stavebních objektů budou zhotovitelem stavby zpracovány detailní technologické předpisy a postupy, jejichž účelem bude minimalizace rizika škod způsobených stavební činností. Případné škodní nelze předjímat a budou řešeny jednotlivě v průběhu stavby.

## **6.6 Odpady**

### **Legislativní požadavky**

Odpady z výstavby a provozu budou likvidovány v souladu s platnými zákony, a to především se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů. Při výkopech, demontážích a bouracích pracích budou vznikat odpady, kategorizované jako ostatní odpad a nebezpečný odpad. S nimi je nutné nakládat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a ukládat je na příslušné skládky.

Řešení problematiky odpadového hospodářství, zejména průzkumných prací z hlediska kontaminace, bude nutné v navazující projektové přípravě řešit dle požadavků směrnice SŽ SM096 „Směrnice pro nakládání s odpady“. V této směrnici jsou v části třetí „Investiční činnost a opravné práce“ popsány základní požadavky na odpadové hospodářství v rámci investičních a opravných akcí v průběhu projektování a realizace. Zhotovitel stavby je v projektové dokumentaci povinen navrhnout takový postup pro nakládání s vybouranými stavebními materiály, aby bylo maximalizováno jejich opětovné použití a navrhnout nakládání s vedlejšími produkty a stavebními a demoličními odpady tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

Vzhledem k provozování dráhy a možnosti úniků závadných látek z provozu dráhy, je nutno již ve fázi přípravy stavby v rámci zhotovitele staveb projektové dokumentace zajistit vzorkování kameniva kolejového lože, výkopových zemin ze stavby a dalších druhotných materiálů, stavebních a demoličních odpadů, kde je v rámci jejich kategorizace a následného využití vzorkování vyžadováno. Vzorkování bude probíhat dle Metodického návodu Správy železnic k problematice vzorkování stavebních a demoličních odpadů v rámci přípravy a realizace staveb, který je přílohou B.3 uvedené směrnice. Dle této přílohy jsou při zohlednění daného stupně záměru projektu uváděny v dalších odstavcích této kapitoly požadované informace dle dostupných podkladů od správce trati a pozemních objektů. V dalších stupních bude nutné danou problematiku zpřesnit a zpracovat v potřebné podrobnosti, opět v souladu s uvedenou přílohou B.3.

## Zjištěné ekologické havárie

Správce OŘ Brno eviduje tyto havárie v minulých obdobích:

- 21. 04. 1998 – v blízkosti železniční stanice Modřice (Modřice výhybka km 137,6) únik cca 1500 l benzínu EURO-SUPER 1203
- 17. 12. 1999 – žst. Brno hlavní nádraží, km 143,496 kolej č. 3, únik 4 l motorového oleje z lokomotivy
- 25. 03. 2003 – únik nafty z lokomotivy v žst. Brno hlavní nádraží, nástupiště č. 6
- 15. 05. 2003 – žst. Brno hlavní nádraží, únik motorového oleje z lokomotivy
- 05. 12. 2003 – Horní Heršpice kolej č. 5, únik 8 l motorového oleje do kolejiště v délce cca 200 m
- 29. 07. 2004 – trať č. 340, km 016,105 kolej č. 6, žst. Brno-Slatina, únik 3 l oleje ze soustruhu umístěného ve vagonu
- 06. 02. 2006 – Brno hlavní nádraží, u stavědla č. 4, únik cca 1 l emulze ze zachytné vany pod motorem hnacího vozidla

Podle Systému evidence kontaminovaných míst (SEKM) se v řešeném území nachází tyto lokality s evidovanou starou ekologickou zátěží:

- Brno H. Heršpice - DKV Horní Heršpice; typ lokality: výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami.
- Skládky ČD; typ lokality: skládka TKO.
- Brno Trnitá - ČSAD Servis Brno, DKV Brno; typ lokality: výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami.
- ČSAD Brno-montážní hala; typ lokality: výroba/skladování/manipulace s ropnými látkami.
- Brno Trnitá - oblast kontaminovaných podzemních vod CIU; typ lokality: kontaminovaný areál - průmyslová či komerční lokalita

## Zjištěná přítomnost nebezpečných látek u pozemních objektů

U Správce pozemních objektů, jež jsou navrženy k demolici, byla indikativně zjištěna přítomnost nebezpečných materiálů. Azbestové materiály by se v konstrukcích budov určených k demolici vyskytovat neměly, ale odpady jiného charakteru jsou obsaženy v budově v km 140.75, BRNO-HORNÍ HERŠPICE - myčka osobních vozů, IC7000020667 - Myčka kolejových vozidel č.p. 744:

- Tato budova obsahuje mycí chemii.
- Na myčce je v hale a zásobnících cca 5 tun nebezpečného odpadu „060502 Kaly z čištění odpadních vod v místě jejich vzniku obsahující nebezpečné látky“.
- Na myčce je potahové zařízení s cca 500 litry převodového oleje a s cca 700 metrů tažného a řídicího lana napuštěného vazelinou.
- Na myčce jsou mycí portály, potahová a vratná stanice, zařízení pro recyklaci vody, komorový kalolis, je to funkční zařízení za cca 100 mil.
- Dále bude nutné řešit likvidaci 3 ks olejových/plynových kotlů o výkonu 500 kW.

V rámci řešení problematiky recyklace kameniva bude v navazujících projektových stupních nutné plnit podmínky Plánu odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035, k němuž Vláda ČR přijala nařízení č. 352/2014 Sb. a rovněž podmínky Obecně technických podmínek „Kamenivo pro kolejové lože železničních drah“. Konkrétně bude nutno stanovit míru recyklace kameniva požadované v části 3.3 uvedených OTP. Recyklovat a opětovně používat je nutno minimálně 70 % stavebních a demoličních odpadů. Tato povinnost vychází z kap. 3.4.4 uvedeného Plánu odpadového hospodářství ČR pro období 2015–2024 s výhledem do roku 2035. Splnění uvedené podmínky je nutno v případě každé stavby dokladovat v rámci Závěrečné zprávy odpadového hospodářství stavby (Výkaz o předcházení vzniku odpadů a nakládání s odpady – viz příloha B.2 směrnice SŽ SM096), která je zpracovávána zhotovitelem stavby.

## 6.7 Zemědělský půdní fond, pozemky určené k plnění funkce lesa

### Zemědělský půdní fond

Ochrana pozemků zemědělského půdního fondu je zajištěna zák. č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu dle znění pozdějších předpisů (změna č.184/2016 Sb.) a dle vyhl. MŽP č.13/1994 Sb. (změna č.153/2016 Sb.), kterou se upravují některé podrobnosti ochrany zemědělského půdního fondu.

V půdním pokryvu v nivách řek Svratky, Svitavy a Říčky, se převážně vyskytují fluvizemě (BPEJ 2.56.00 / I., BPEJ 2.58.00 / II., BPEJ 2.59.00 / III.), zařazené do I. až III. třídy ochrany ZPF. V okolí nového hlavního nádraží se nachází plochy na lokalitě fluvizemních půd rovněž I. a II. třídy ochrany ZPF. Zásah stavby do těchto ploch bude minimální a bude konkrétně stanoven v dalších projektových stupních. Další stavební úpravy převážně v intravilánu města nepředstavují z hlediska záborů ZPF žádný zásah.

### Lesní pozemky

Ochranu lesních pozemků zajišťuje zákon č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon). Stavbou nebudou dotčeny žádné plochy spadající do této ochrany. Pouze část trati Brno – Sokolnice-Telnice povede v ochranném pásmu lesa.

## 6.8 Charakteristika území

### Geomorfologické poměry

Podle geomorfologického členění České republiky leží posuzované území stavby v oblasti Dyjskosvratecké nivy, náležející k soustavě západních Vněkarpatských sníženin. Má charakteristický plochý reliéf o nadmořské výšce cca 198–201 m n. m. s velmi mírným úklonem k jihu a jihovýchodu.

Orograficky náleží území podcelku Dyjsko-svratecká niva, SZ části Dyjsko-svrateckého úvalu v blízkosti jeho styku s Bobravskou a Dražanskou vrchovinou (Demek, 1987). Lokalita výstavby se nachází v severní části této morfologické jednotky.

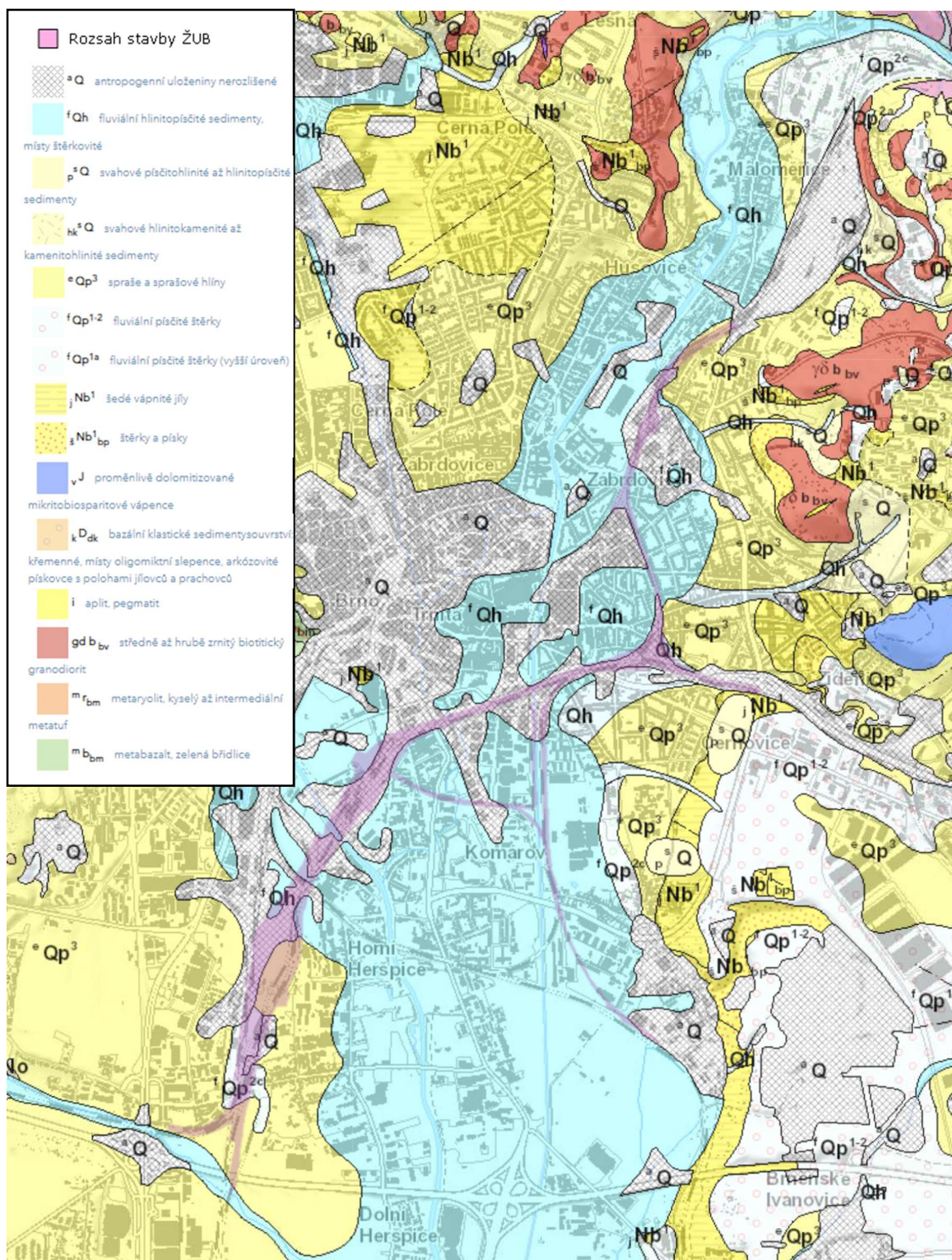
### Geologické poměry

Geologicky je lokalita součástí Karpatské neogenní předhlubně na tektonicky komplikovaném styku s horninami Českého masívu v Brně. V hlubinném podloží zájmové oblasti vystupují skalní horniny metabazitové zóny brněnského masívu, paleovulkanické čediče (diabasy) - horniny brněnského masívu lze v prostoru z.ú. předpokládat v hloubce více než 30 m, pravděpodobně okolo 100 metrů pod terénem.

Nejsvrchnější části geologického profilu vyplňují kvartérní souvrství společné údolní nivy řek Svitavy a Svratky v charakteristickém vývoji pro nivní oblasti. Bazální část tvoří fluvialní štěrkové uloženiny (místa s vložkami písků) pleistocénního stáří, překrývající souvisle zvlněný povrch jílového neogenního souvrství. Štěrkové souvrství je na své převažující mocnosti zvodnělé (tzv. I. zvodeň). V jeho nadloží se vyskytují převážně holocénní fluvialní příp. deluviofluvialní hlíny. Místa, pravděpodobně v oblasti starých meandrů jsou vyvinuty polohy jílu místa s příměsí organické hmoty.

V přípovrchových částech profilu se vyskytují navážky různého charakteru související se stavebními aktivitami v daném prostoru, vyvolané výstavbou železničního uzlu, komunikačních staveb i podzemních inženýrských sítí. Jejich mocnost je proměnná a kolísá i na relativně malé vzdálenosti. Větších mocností bude dosahovat pravděpodobně ve střední části, kde lze očekávat mocnosti až okolo 4 m. Větší mocnosti budou též v oblastech, kde trasa kříží podzemní liniová díla (stoky). Naopak menší mocnosti cca 1–2 m očekáváme v závěru průběhu trasy v okolí toku Ponávky (koryto zahloubení v jílovitých hlínách).





**Obrázek 10 Geologie, zdroj mapy.geology.cz**

### Pedologické poměry

Z hlediska půdních poměrů se jedná o území geologicky mladé, v němž se nacházejí převážně čtvrtohorní pleistocenní a holocenní sedimenty. Velká část území je pokryta sprašovými usazeninami o různé mocnosti, na nichž se v místních podmínkách vyvíjejí převážně černozemě modální (CEm), okrajově dále černozemě pelické (CEp) a černozemě luviské (CEl).

Na hranici mezi černozemí a fluvizemí se na východě území (Říčka) nacházejí ojediněle i černice fluvické karbonátové (CCfc) a na západě (Svratka, Svitava) černice fluvické (CCf).

Jedná se rovněž dvouhorizontové A-CG půdy, vyvinuté nejčastěji z fluviálních silikátových a karbonátových sedimentů různého stáří, na kterých se už neakumuluje nový sediment, např. z povodní. Vyvinuli se též z jiných nealuviálních substrátů v různých terénních depresích.

V půdním pokryvu v nivách řek Svatky, Svitavy a Říčky se převážně vyskytují fluvizemě modální (FLm), případně fluvizemě glejové (FLg). Fluvizemě jsou mladé, dvouhorizontové A-C půdy, vyvinuté výlučně z holocenních fluviálních, tj. aluviálních a proluviálních silikátových a karbonátových sedimentů (aluvia toků, náplavové kužely). Jsou to půdy v iniciálním stádiu vývoje s půdotvorným procesem slabé tvorby a akumulace humusu, protože tento proces je narušovaný záplavami a aluviální akumulací. Pro fluvizemě je typická texturní rozmanitost, různá minerální bohatost a různě vysoká hladina podzemní vody, s následným vplyvem na vývoj dalšího glejového Ghorizontu.

V urbanizované části stavby se lokálně nacházejí antropogenní půdy – antropozemě (AN). Jedná se o půdy uměle vytvořené navrstvením substrátu i povrchového horizontu v celém svém profilu výrazně ovlivněné činností člověka. Hodnoty fyzikálních, chemických i biologických parametrů mají velmi široký rozsah podle použitého materiálu.

### Klimatické poměry

Z klimatického hlediska leží lokalita v klimatické oblasti T2, tedy v teplé oblasti, kde je charakteristické dlouhé teplé a suché léto, přechodné období je velmi krátké, s teplým až mírně teplým a podzimem a s poměrně krátkou, mírně teplou a suchou zimou. Trvání sněhové pokrývky je velmi krátké.

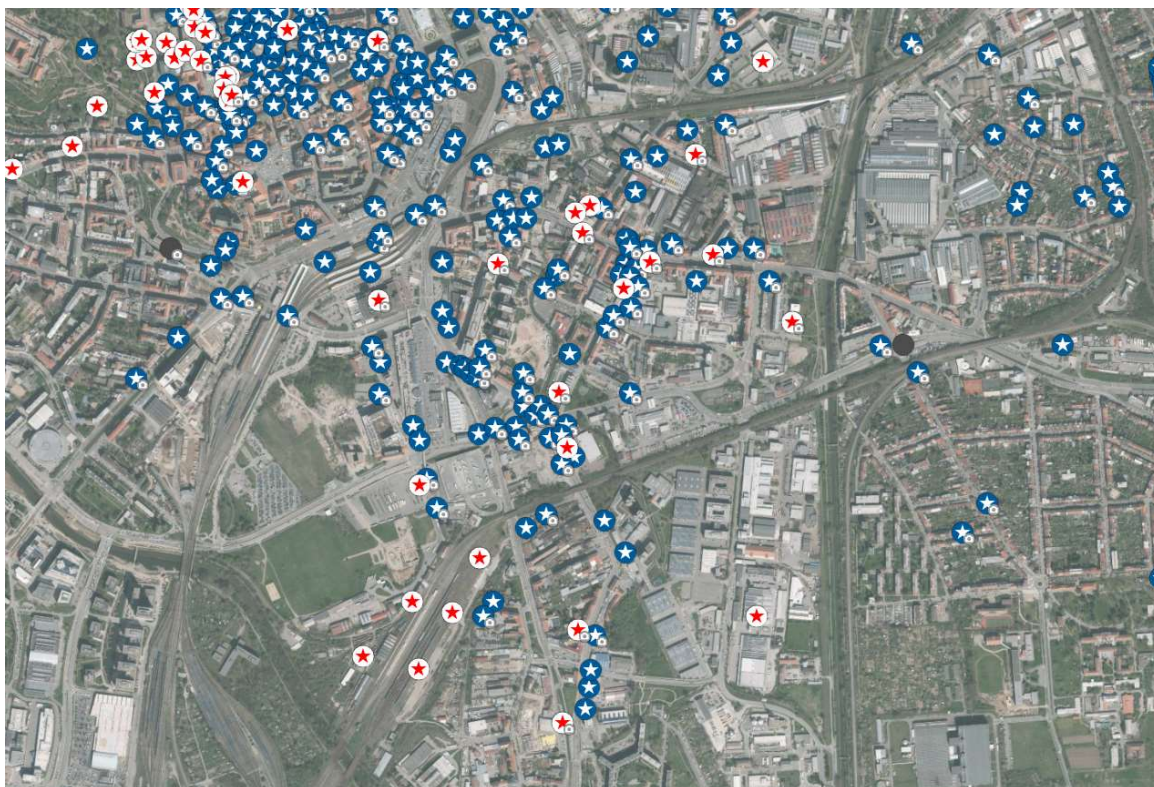
**Tabulka 12 Klimatické údaje oblasti T2**

Číslo oblasti	T2
Počet letních dnů	50 až 60
Počet dnů s průměrnou teplotou 10°C a více	160 až 170
Počet mrazových dnů	100 až 110
Počet ledových dnů	30 až 40
Průměrná teplota v lednu	- 2 až -3 °C
Průměrná teplota v červenci	18 až 19°C
Průměrná teplota v dubnu	8 až 9°C
Průměrná teplota v říjnu	7 až 9 °C
Průměrný počet dnů se srážkami 1mm a více	90 až 100
Srážkový úhrn ve vegetačním období	350 až 400 mm
Srážkový úhrn v zimním období	200 až 300 mm
Počet dnů se sněhovou pokrývkou	40 až 50
Počet dnů zamračených	120 až 140
Počet dnů jasných	40 až 50

### Pozůstatky munice po bombardování během 2. sv. války

Podle mapové aplikace Bombardování Brna: <https://gis.brno.cz/-/bomby?#z=14&x=-597962&y=-1161073> lze zjistit, zda je řešené území dotčené bombardováním. V dotčených lokalitách bude zajištěn pyrotechnický průzkum v rámci přípravy stavby a v jejím průběhu pyrotechnická asistence.





**Obrázek 5** Výřez z mapy bombardování města Brna, zdroj [gis.brno.cz](http://gis.brno.cz). Hvězdičky vyznačují místa dopadů bomb.

#### **Podzemní prostory sklepení a staré základové konstrukce**

K problematice historického podzemí je třeba získat přístup do neveřejné části portálu města Brna ([gis.brno.cz](http://gis.brno.cz)), část Pasport podzemních prostor. V případě zjištěné existence podzemních objektů bude proveden stavebně technický průzkum, případně získán průzkum existující a navržena potřebná technická řešení v rámci projektové přípravy a realizace stavby (s ohledem na konkrétní lokalitu).

## **6.9 Území historického a kulturního významu**

### **6.9.1 Městská památková rezervace**

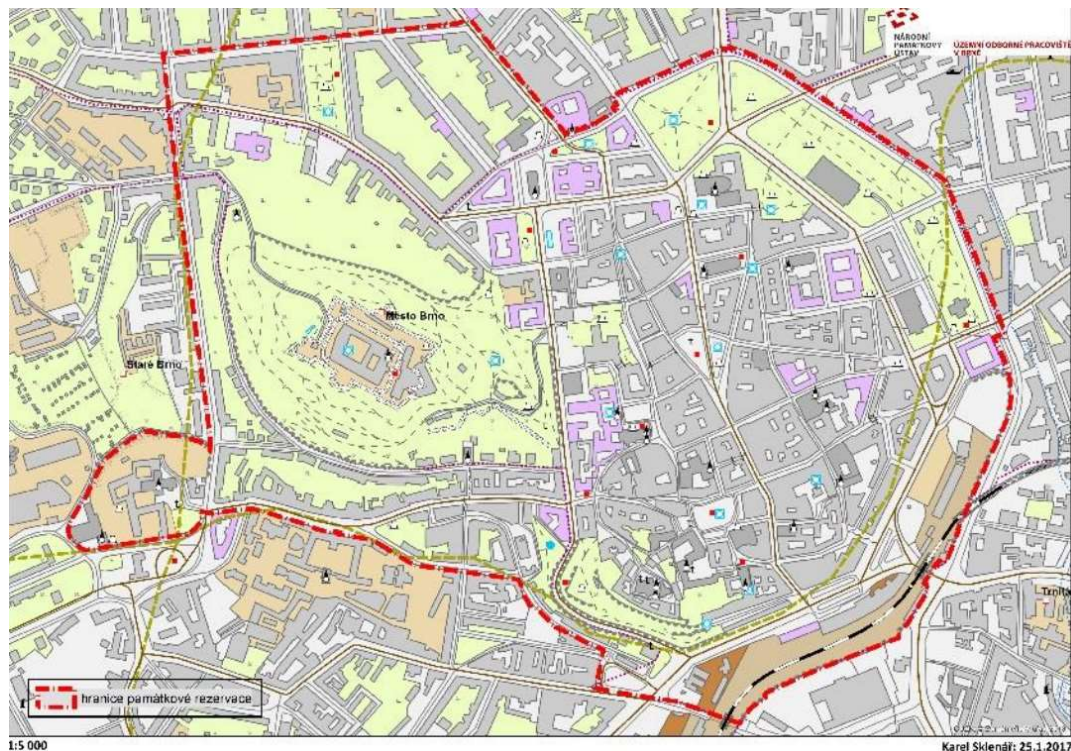
Území historického jádra města Brna, jehož charakter je určován souborem kulturních památek, které se v něm nachází, bylo Nařízením vlády ČSR č. 54/1989 Sb., o prohlášení území historických jader měst Kolína, Plzně, Brna, Lipníku nad Bečvou a Příboru za památkové rezervace, prohlášeno za městskou památkovou rezervaci. Podmínky ochrany platné v památkové rezervaci se vztahují nejen na kulturní památky, ale v nezbytném rozsahu také na ty nemovitosti na území památkové rezervace, které kulturní památkou nejsou.

V Městské památkové rezervaci (MPR) Brno mj. platí, že:

- v rezervaci smějí být využívány stavby, městské prostory a plochy jen v souladu s jejich kapacitními možnostmi a památkovou hodnotou rezervace, a
- úpravy městských prostor a ploch v rezervaci musí směřovat k jejich obnově, funkčnímu a estetickému zhodnocení se zřetelem k charakteru historického prostředí rezervace.

Slovní vymezení hranic MPR Brno je uvedeno v Příloze k Nařízení vlády ČSR č. 54/1989 Sb., o prohlášení území historických jader měst Kolína, Plzně, Brna, Lipníku nad Bečvou a Příboru za památkové rezervace:

„Hranice území rezervace v Brně vede na severu vnější uliční čarou zástavby v ulicích Gorkého, Veveří, Žerotínova náměstí a náměstí Rudé armády, na východě Sadů osvobození, dále po vnitřní uliční čáře Koliště, Dornychu, ulice Uhelné a Hybešovy, přechází na vnější hranici zástavby ulic Kopečné, Anenské a Pekařské a ulicí Hlinky na severní straně Mendlova náměstí pokračuje do ulice Pivovarské, odkud se otáčí k severu a po západní straně Úvozu se vrací k výchozímu bodu.“ (pozn.: jedná se o historické názvy ulic, platné k roku 1989). Grafické vymezení hranic MPR Brno je vyznačeno na následujícím obrázku.



**Obrázek 6 Hranice městské památkové rezervace Brno**

### 6.9.2 Hlavní vlakové nádraží

Urbanisticky mimořádně exponovaný architektonický komplex při hranici památkové rezervace s monumentální secesní výpravní budovou, peróny, funkcionalistickou nádražní poštou, mosty, viaduktem a dalšími objekty představuje významnou technickou památku. Tento soubor zahrnuje tyto jednotlivé objekty:

- objekt 1000144791\_0001 - výpravní budova
- objekt 1000144791\_0002 - Nádražní poštovní úřad
- objekt 1000144791\_0003 - 1. nástupiště se zastřešením
- objekt 1000144791\_0004 - 2. nástupiště se zastřešením
- objekt 1000144791\_0005 - 3. nástupiště se zastřešením
- objekt 1000144791\_0006 - 4. nástupiště se stříškou
- objekt 1000144791\_0007 - klempírna
- objekt 1000144791\_0008 - budova knihaře
- objekt 1000144791\_0009 - skladiště Amerika
- objekt 1000144791\_0010 - viadukt Severní Dráhy Císaře Ferdinanda
- objekt 1000144791\_0012 - viadukt Křenová

### 6.9.3 Ostatní relevantní objekty

V relativní blízkosti stavby se dále nachází několik památkově chráněných objektů. Jmenovat lze například tyto:

- objekt 1000161678 – Masná burza
- objekt 1000161679 – Areál Ústředních městských jatek

- objekt 1000125220 – Městské lázně
- objekt 1000161695 – Kostel Spasitele Československé církve husitské

#### 6.9.4 Archeologické průzkumy

Na celou zájmovou lokalitu je třeba pohlížet jako na území s předpokladem archeologických nálezů ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči ve znění pozdějších předpisů. Archeologické nálezy jsou možné v celé ploše posuzovaného území (zbytky osídlení doloženy např. Nové Sady, ul. Úzká, Trnitá, Opuštěná, Husova, Hybešova, Křídlovická, Židenice, Zábrdovice). Dle citovaného zákona je nutno dodržet tyto podmínky:

- ohlásit již od doby přípravy stavby záměr provést zemní práce Archeologickému ústavu Akademie věd
- oznámit oprávněné organizaci případné archeologické nálezy
- umožnit oprávněné organizaci provést záchranný archeologický výzkum
- pokud bude zjištěno narušení archeologického nálezu, je třeba umožnit jeho zdokumentování a záchranný archeologický výzkum
- náklady případného záchranného archeologického výzkumu hradí dle zákona investor

V rámci přípravy stavby bude získán přístup do mapy archeologických nálezů města Brna a dále postupováno dle výše uvedených podmínek.



## 7 Odhad investičních nákladů

Investiční náklady byly stanoveny podle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie. 2023“. Stavba byla pro tyto potřeby rozdělena na celkem 10 investičních úseků. Podkladem pro stanovení investičních nákladů byla výkresová část a doprovodná dokumentace k ZP, z nichž byly určeny měrné jednotky. Pouze náklady na vybrané objekty nového hlavního nádraží byly převzaty z paralelně zpracované architektonické studie ve verzi 07/2023 k připomínkám.

V tabulce je uveden rozpis investičních nákladů ve smíšené CÚ let 2004–2037, celkové investiční náklady v CÚ roku 2023 dosahují 63 473,497 mil. Kč. Výpočet je doložen v příloze H.

**Tabulka 13 Rozpis nákladů**

	Popis	náklady v tis. Kč
1	Poplatky za plány/stavební projekt	3 463 283
2	Zábory a nákup pozemků	2 014 837
3	Výstavba	54 108 666
4	Technologie	6 141 467
	z toho ITS/telematika	
5	Nepředvídatelné události	6 025 013
6	Příp. úprava ceny	
7	Technická pomoc	878 743
8	Propagace	50 000
9	Dozor v průběhu výstavby	206 763
10	Celkové investiční náklady	<b>72 888 772</b>
11	DPH (pouze je-li DPH nerefundovatelná)	
12	CELKEM	<b>72 888 772</b>

\* - zahrnuje náklady na začlenění do JZP

Do celkových investičních nákladů ve smíšené cenové úrovni je zahrnut inflační koeficient pro rok 2024 ve výši 2,10 % a pro následující roky ve výši 2,00 % p. a. při předpokládaných letech realizace 2028–2034.

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

**© 2024**

Datum tisku  
2024-04-12