

Váš dopis zn.: 19918/2016-SŽDC-O26  
Ze dne: 5. 5. 2016  
Naše zn.: 21820/16-SŽDC-O13  
Vyřizuje: Ing. Trejtnar  
Telefon: 724753556  
E-mail: [trejtnar@szdc.cz](mailto:trejtnar@szdc.cz)  
Datum: 18. 05. 2016

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Generální ředitelství  
Odbor přípravy staveb

## Stanovisko k 5. dílčímu odevzdání Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

V rámci posouzení 5. dílčího plnění Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno zasíláme k předložené dokumentaci za SŽDC GŘ O13 následující stanovisko.

### Varianta A „Řeka“

Z variant „Řeka“ doporučujeme k realizaci varianty Ab a Ac, které jsou charakteristické jednodušším kolejovým uspořádáním zhlaví žst. Brno hl.n. Předpokládáme, že konkrétní řešení uspořádání kolejí a kolejových rozvětvení a staveb žel. spodku (včetně nástupišť) bude předmětem navazujících dokumentací a v této fázi nebudou podrobněji diskutovány.

### Varianta B „Petrov“

Z variant „Petrov“ souhlasíme s realizací pouze u varianty B1e, která vyhovuje podmínkám legislativy ČR a českých technických norem a zároveň předpisům SŽDC. Ostatní varianty hodnotíme jako provozně a technicky nevhodné až nevyhovující a nedoporučujeme k dalšímu rozpracování a posuzování.

Varianty řady B2 hodnotíme ve vztahu ke složitým geotechnickým podmínkám, stavebním postupům a nutnosti zachování vybraných objektů nacházejících se v oblasti nad navrhovanou podzemní částí jako vysoce rizikové.

Ve studii proveditelnosti je zmiňována památková ochrana dotčených stávajících objektů v obvodu dnešní žst. Brno hl.n. Jako nejvíce problematická se jeví zejména památková ochrana mostů. Studie uvádí, že je navrženo takové technické řešení, aby mosty v památkové péči nebo v návrhu na památkovou péči byly ponechány a sanovány. Protože však v této fázi nebyla zjišťována zatížitelnost ani přechodnost mostů, upozorňujeme, že může nastat situace, kdy s tím související potřebná rekonstrukce některého mostu nebude přípustná z hlediska památkové péče. Studie by proto měla zmínit i to riziko, že realizace zvoleného řešení pak bude vyžadovat proces sejmutí památkové ochrany. K věci ještě uvádíme, že v současné době jsou vedena dvě správní řízení Ministerstva kultury na „dopamátňení“ objektů a staveb v obvodu žst. Brno hl.n., která zatím nejsou ukončena.

***Zatížitelnost ani přechodnost zjišťována sice nebyla, nicméně, z rekonstrukcí nebo návrhů na rekonstrukci mostů Křenová, Hybešova a Křídlovická, víme že:***

- ***Most Křenová: Vyhovuje pro traťovou třídu C3. Zesílení na D4 je snad možné provést provedením ŽB desky nad klenbami. Krajním řešením by byla výměna kleneb kus za kus. Vše za předpokladu souhlasu památkového úřadu.***
- ***Most Hybešova: Po rekonstrukci vyhovuje pro traťovou třídu D4/60 a pro stávající uspořádání kolejí na mostě. V novém stavu se uspořádání kolejí mění a je možné, že pro D4 nebude most přechodný.***
- ***Most Křídlovická: Zatížitelnost po rekonstrukci je vyšší než 1.0 LM71, takže vyhovuje pro všechny traťové třídy.***
- ***Rekonstrukce všech třech mostů uvažuje s bezstylovou kolejí.***

- *V prostoru nádraží se dále nacházejí tři podchody, u kterých předpokládáme, že pro traťovou třídu D4 vyhoví.*
- *Most přes starý mlýnský náhon je přesypaná cihelná a ŽB klenba – zde rovněž předpokládáme, že vyhoví. Tento most a most Hybešova jsou v kolizi s umístěním nového nádraží.*
- *Most u uhelných skladů je tvořen betonovými klenbami – předpokládáme, že vyhoví*
- *Mezi ulicemi Hybešova a Křídlovická se nacházejí zasypané klenby bývalého viaduktu. Nevíme v jakém jsou stavu, zda nejsou jednotlivé klenby zbořeny. Předpokládáme, že v případě přestavby zůstanou zasypány.*
- *Most Poříčí je z poloviny tvořen kamennými klenbami, u kterých předpokládáme, že vyhoví. Pod další kolejí je ocelový most z roku 1895, který podle našeho názoru pro traťovou třídu D4 nevyhoví. V této fázi přípravy stavby nejsme schopni říct, které prvky NK bude nutné vyměnit nebo zesílit, takže je těžké předpovědět, zda potřebné zesílení bude z hlediska památkové péče akceptovatelné. V každém případě lze předpokládat, že před a za mostem bude nutné zřídit dilatační zařízení.*

*Rizikovými objekty jsou tedy most Křenová, Hybešova, most přes mlýnský náhon a ocelová konstrukce mostu Poříčí. Odpamátnění těchto objektů v případě výběru jedné z variant B rozhodně doporučujeme!*

*Celkové vyjádření OTH k variantám bere zpracovatel Studie v plném rozsahu na vědomí.*

**Ing. Jiří Kozák**  
ředitel odboru traťového hospodářství