



Správa železniční dopravní cesty



Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

4. jednání Výboru studie proveditelnosti

Ing. Josef Buriánek
Odbor přípravy staveb
GŘ SŽDC

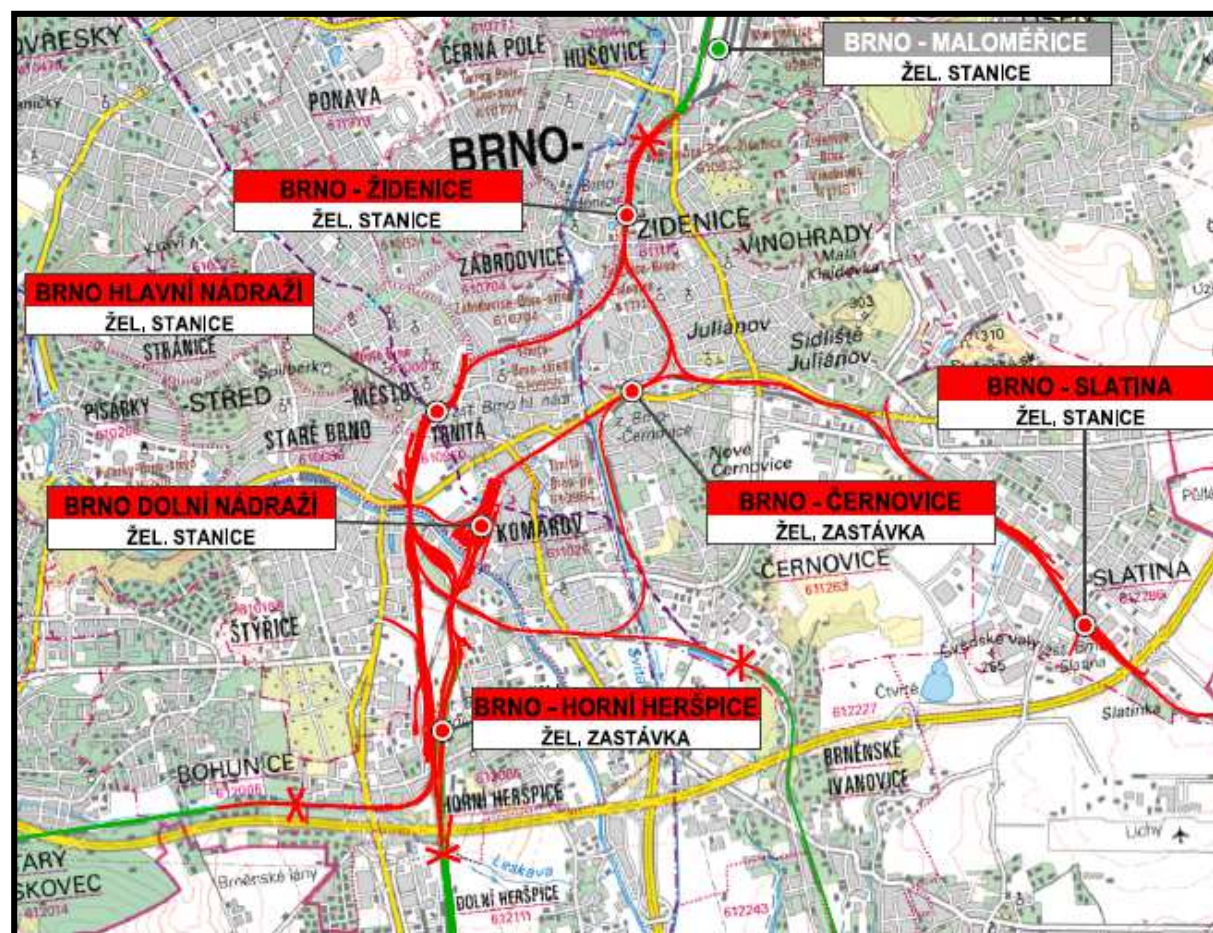
1. 6. 2016, Ministerstvo dopravy

Program jednání

1. Zahájení
2. Plnění úkolů z 3. jednání VSP
3. Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování
4. Návrh postupu zhodnocení dosavadních výsledků variant a stanovení dalšího postupu jejich zpracování a hodnocení
5. Stanovení termínu a místa konání příštího jednání VSP
6. Závěr

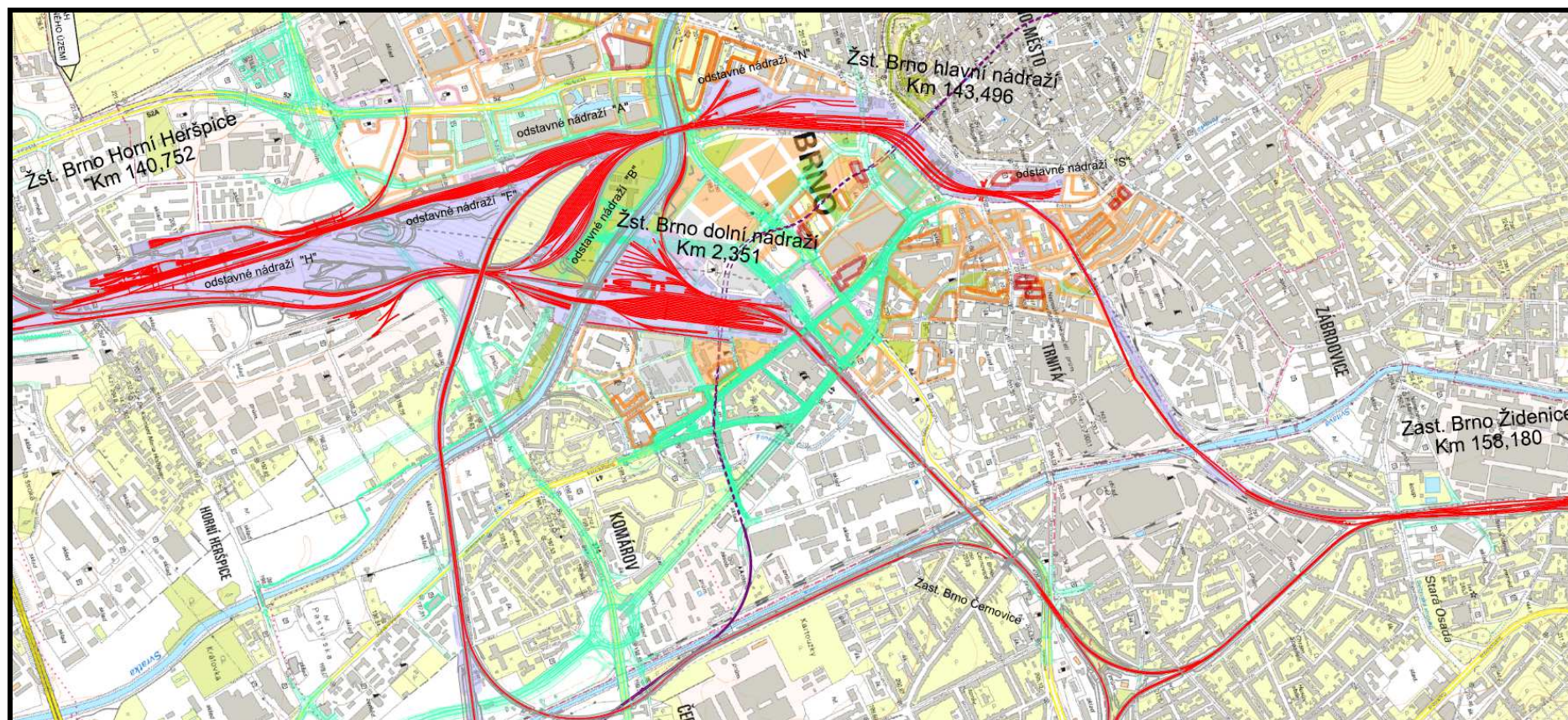
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta Bez projektu – koncepce uspořádání železniční infrastruktury



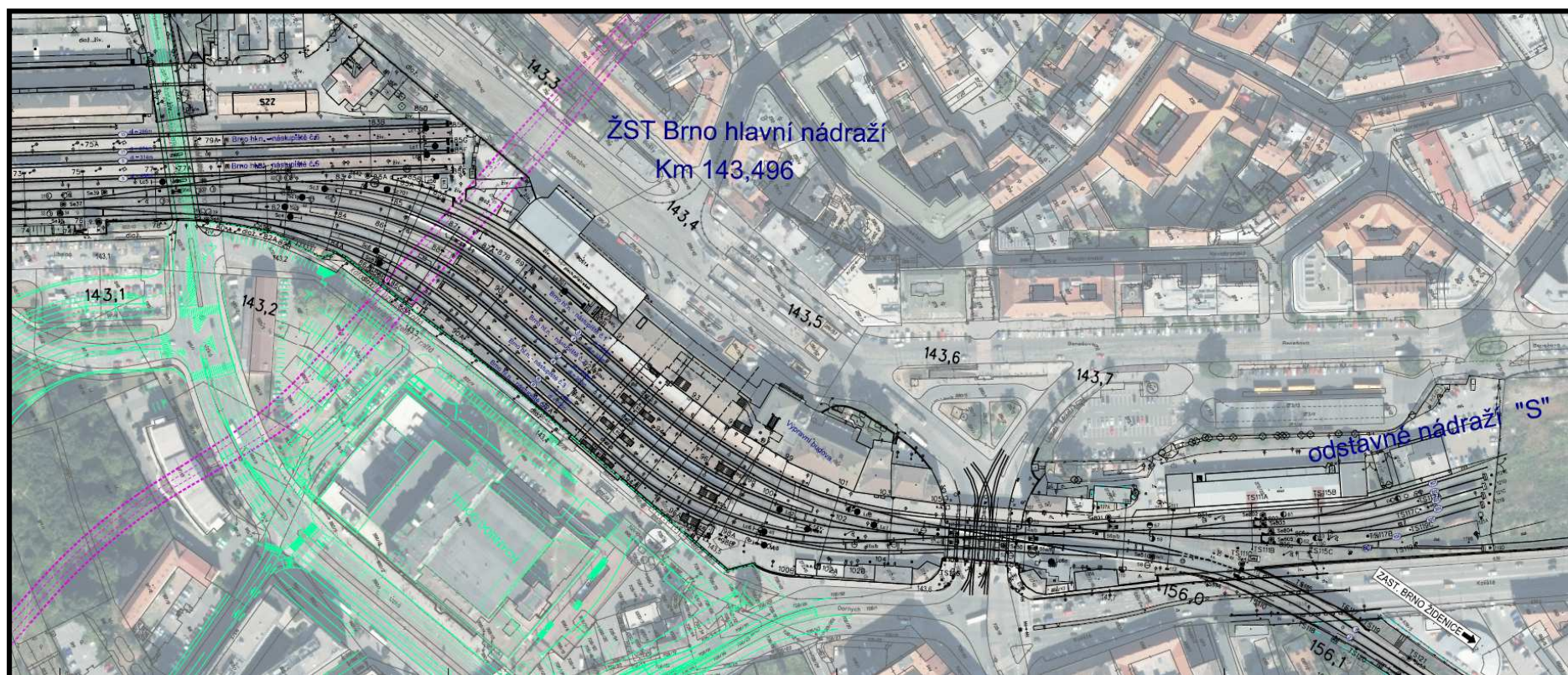
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta Bez projektu – územní nároky v centrální části města



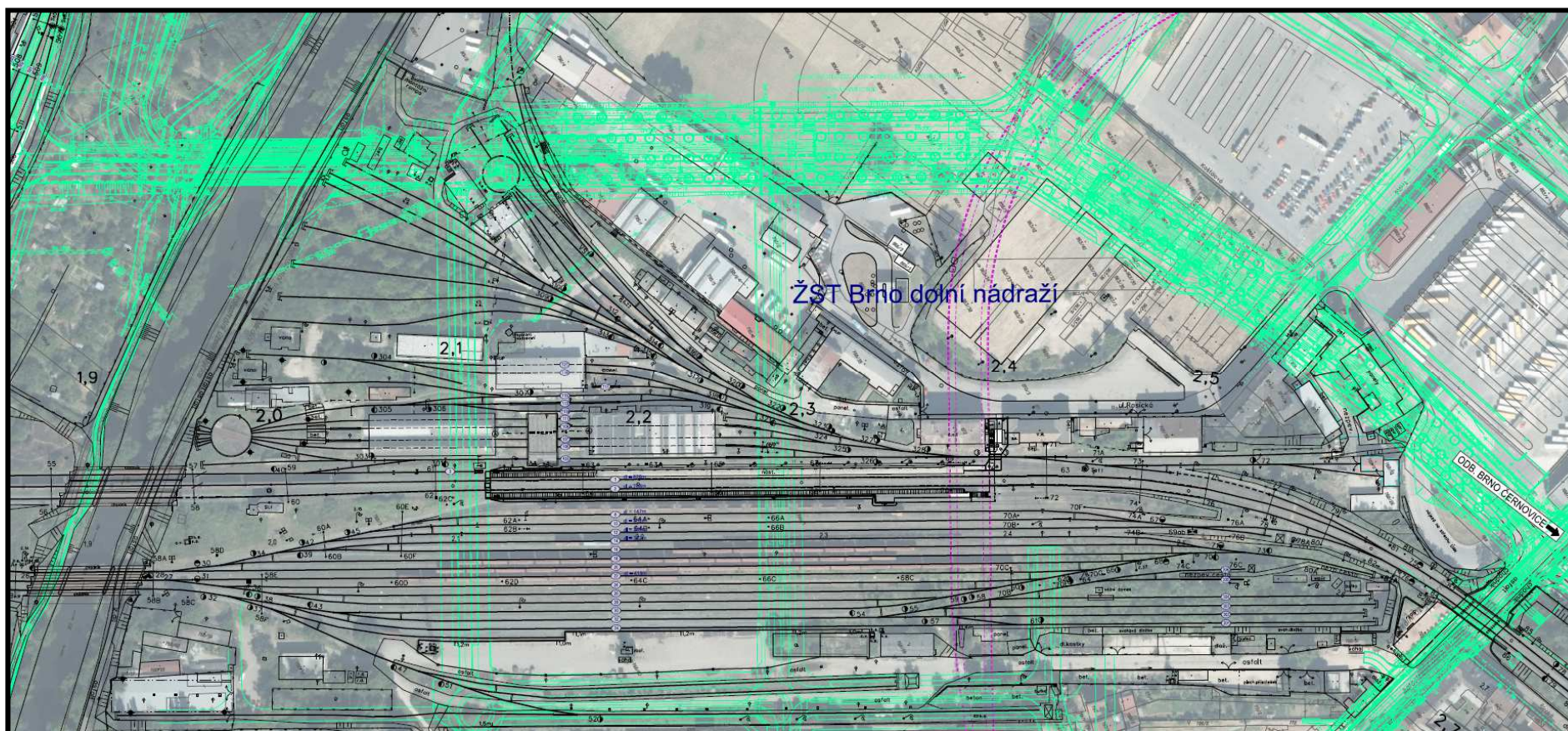
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta Bez projektu – územní nároky v centrální části města – hl. nádraží



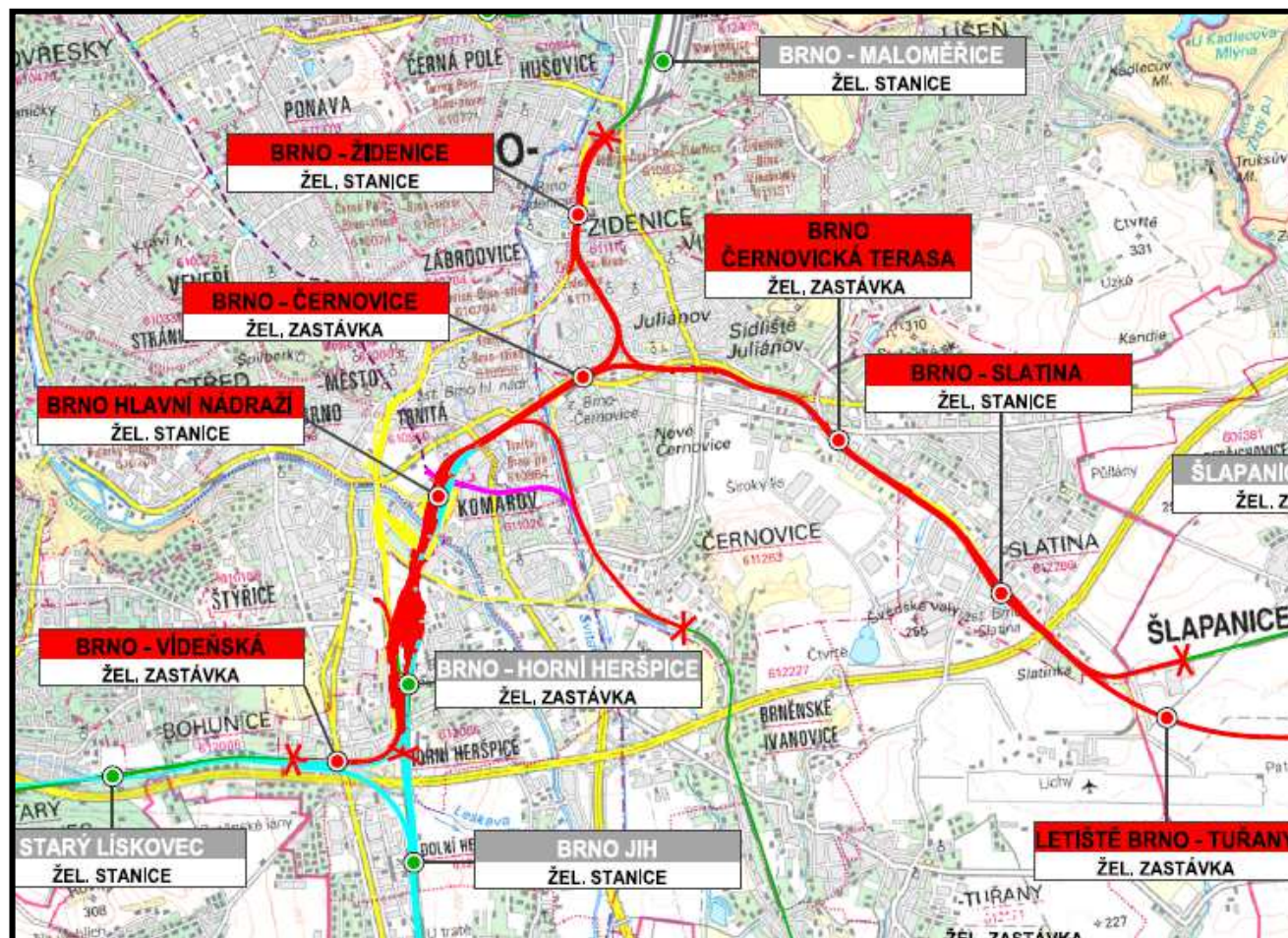
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta Bez projektu – územní nároky v centrální části města – dolní nádr.



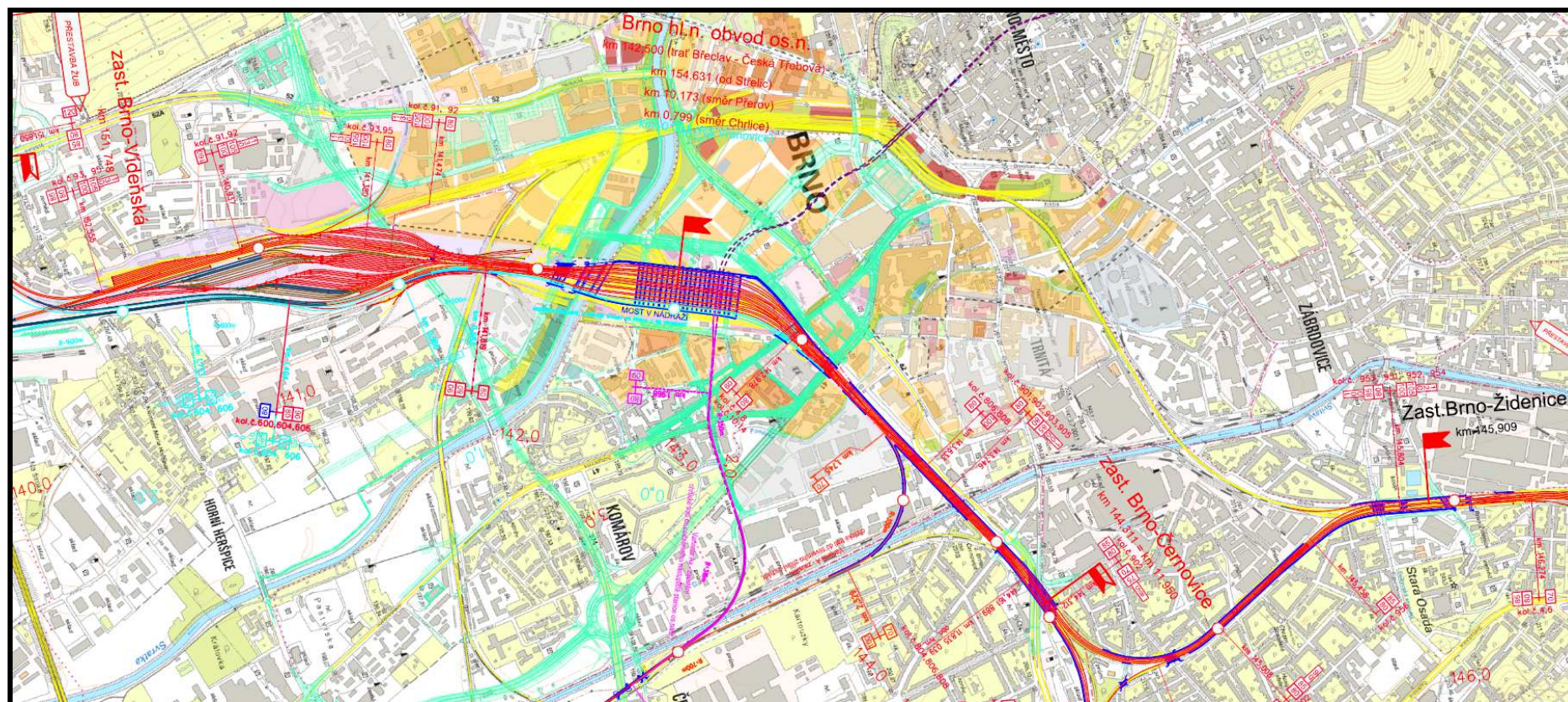
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta A – koncepce uspořádání železniční infrastruktury (včetně alternativ)



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

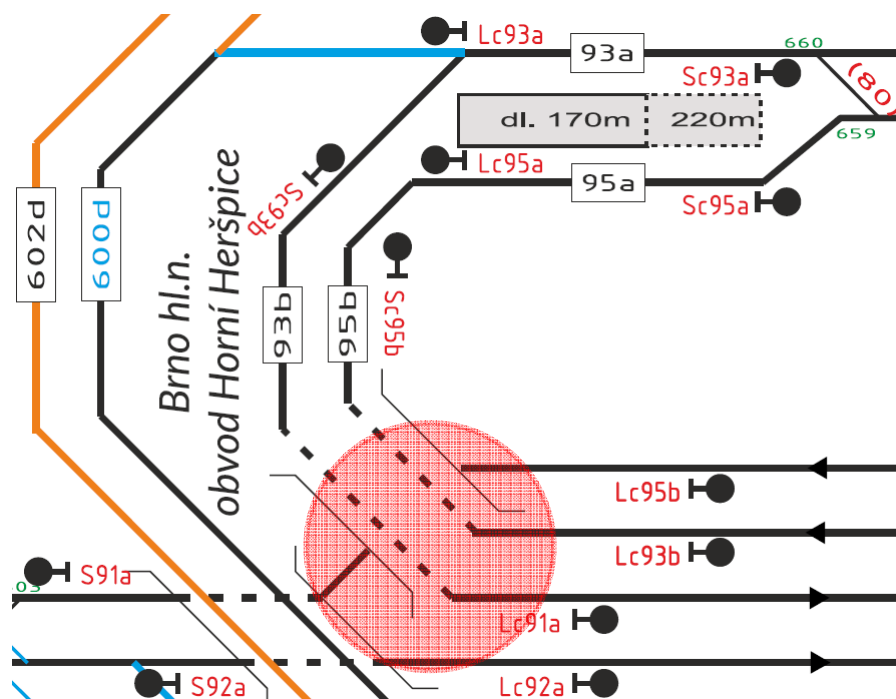
Varianta A – územní nároky v centrální části města



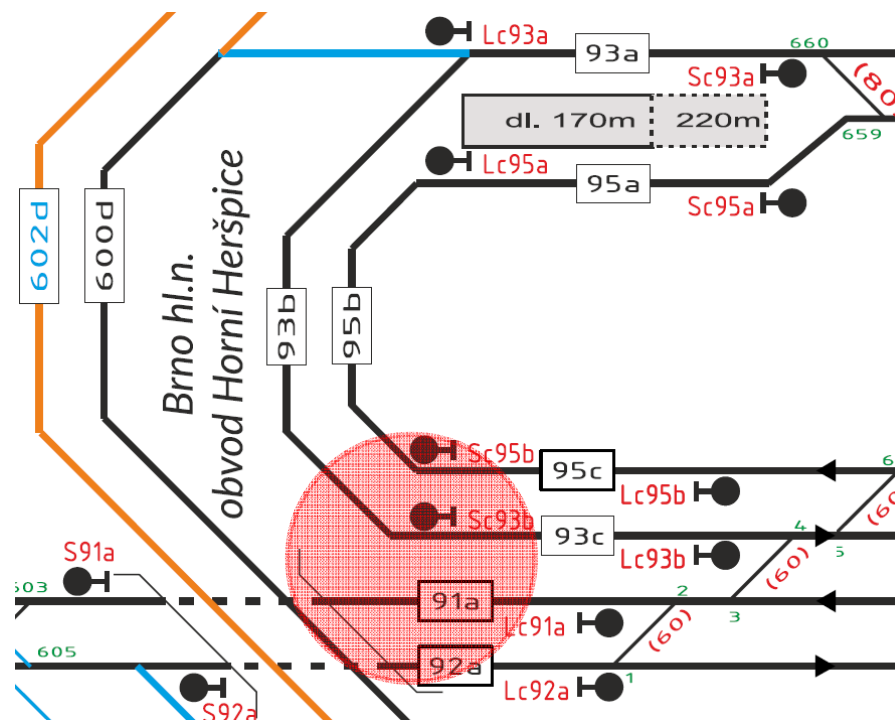
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Rozdíly varianty A – Ab (směrové uspořádání X traťové uspořádání)

Varianta Ab

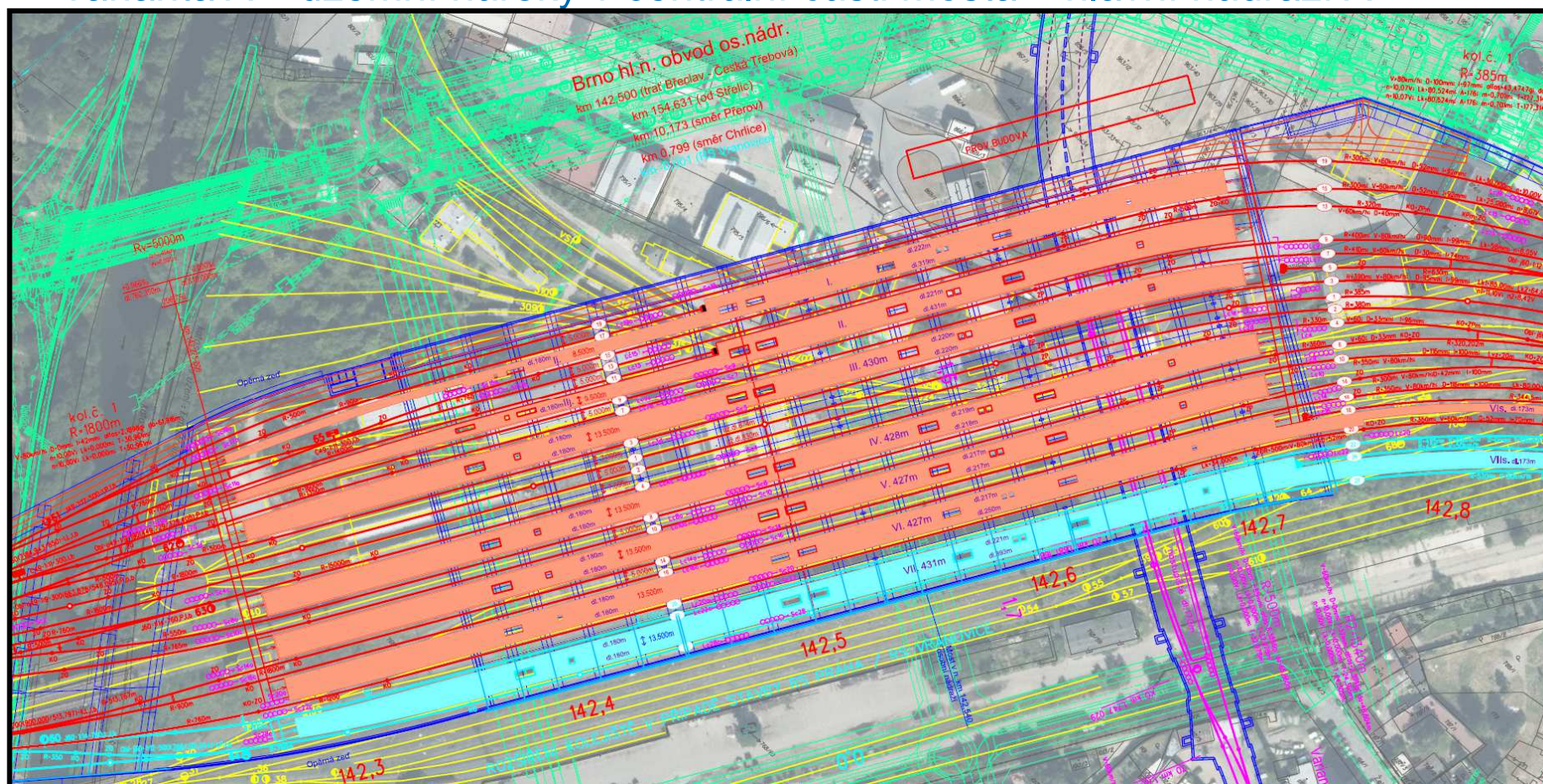


Varianta A



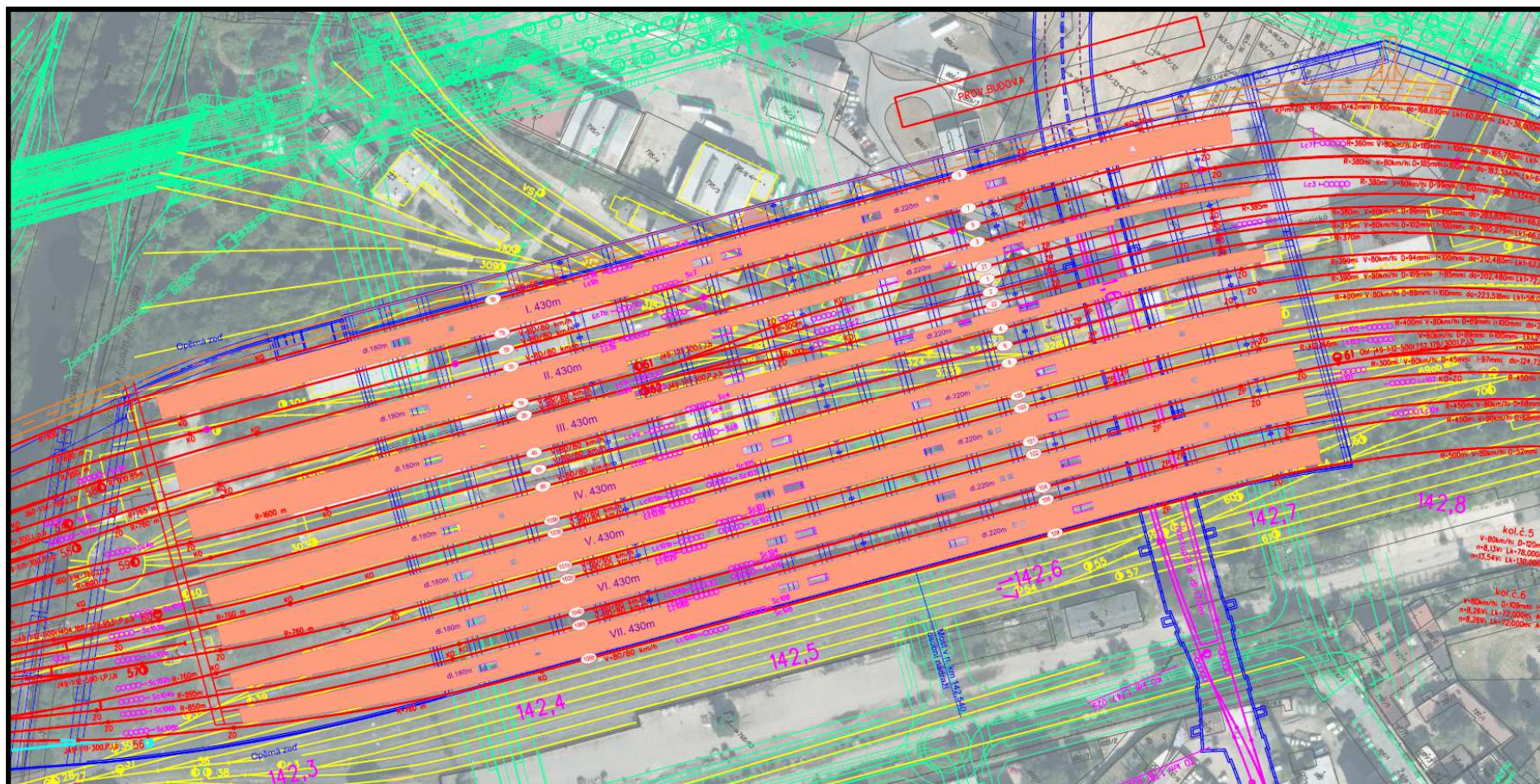
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta A – územní nároky v centrální části města – hlavní nádraží A



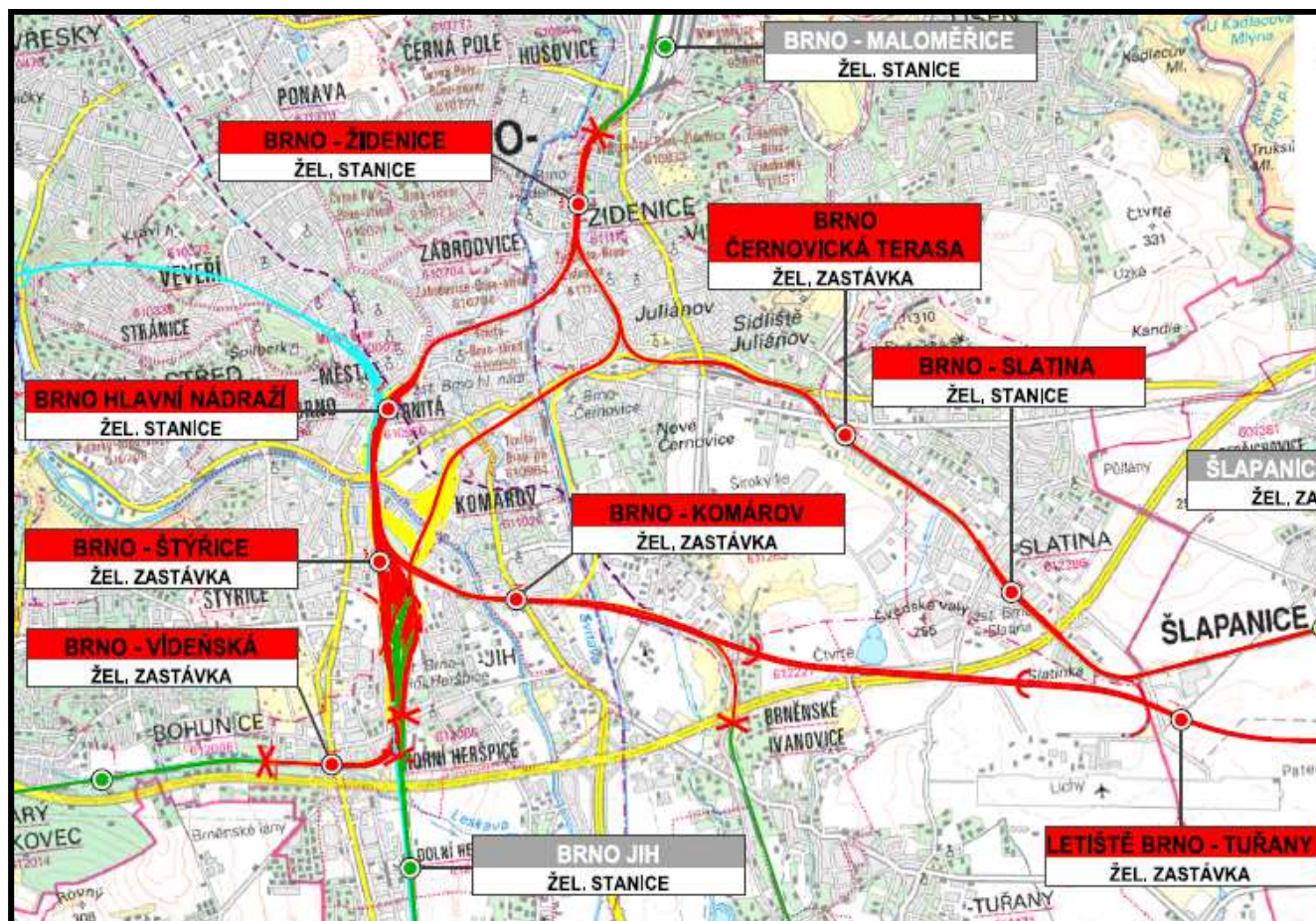
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta A – územní nároky v centrální části města – hlavní nádraží Ab



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

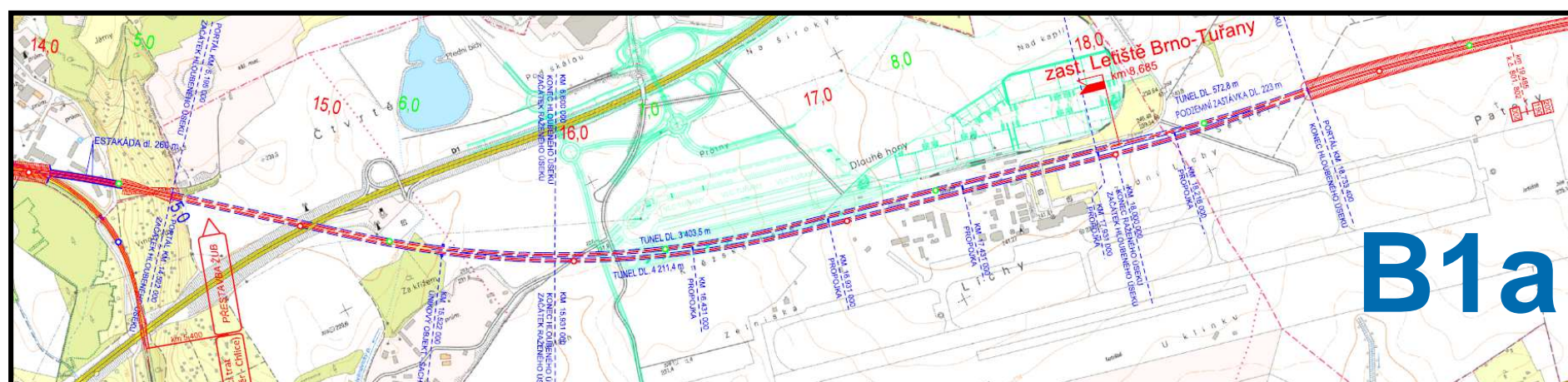
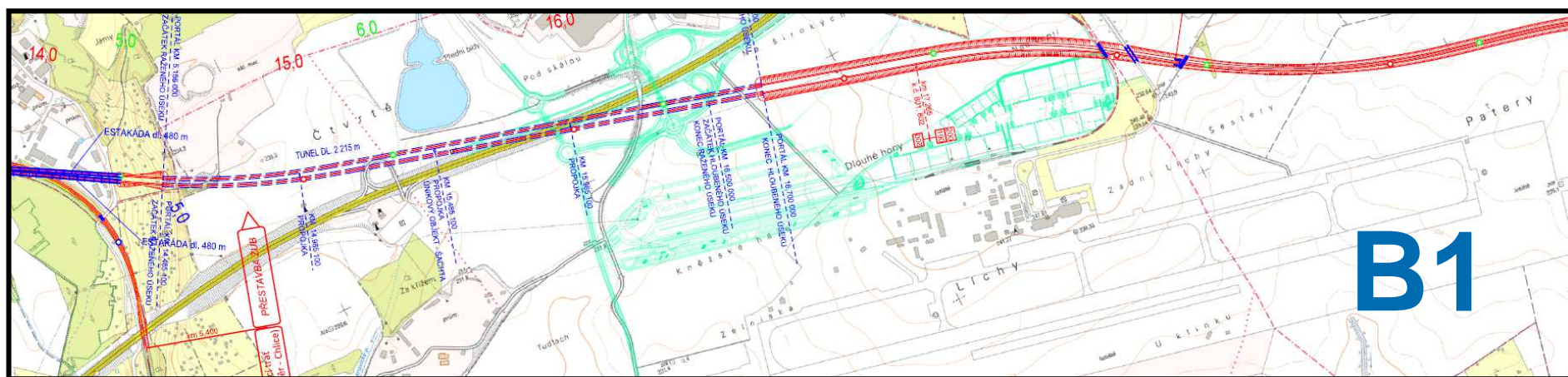
Varianta B1 – koncepce uspořádání železniční infrastruktury



B1

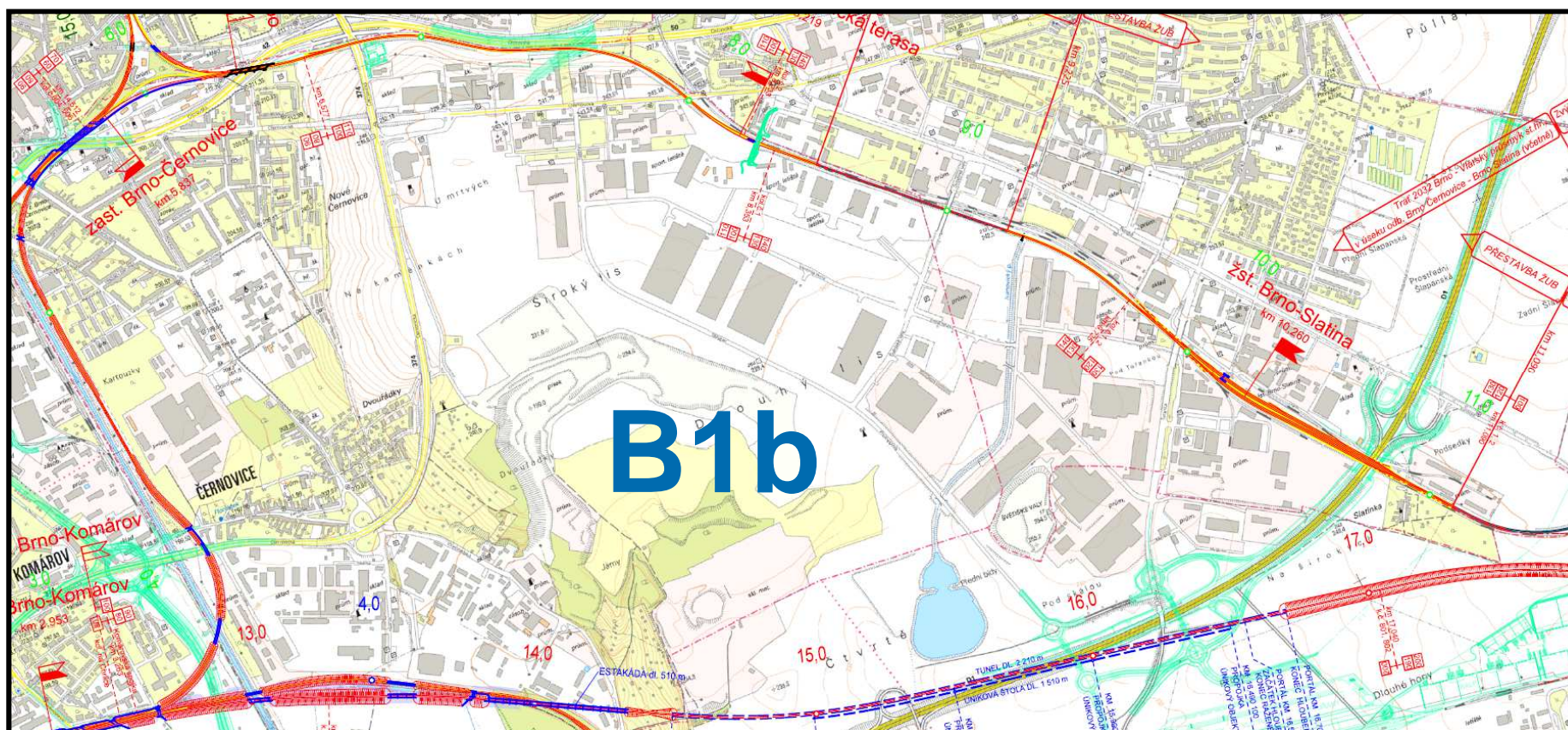
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1a – koncepce vedení tras tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí n.M.



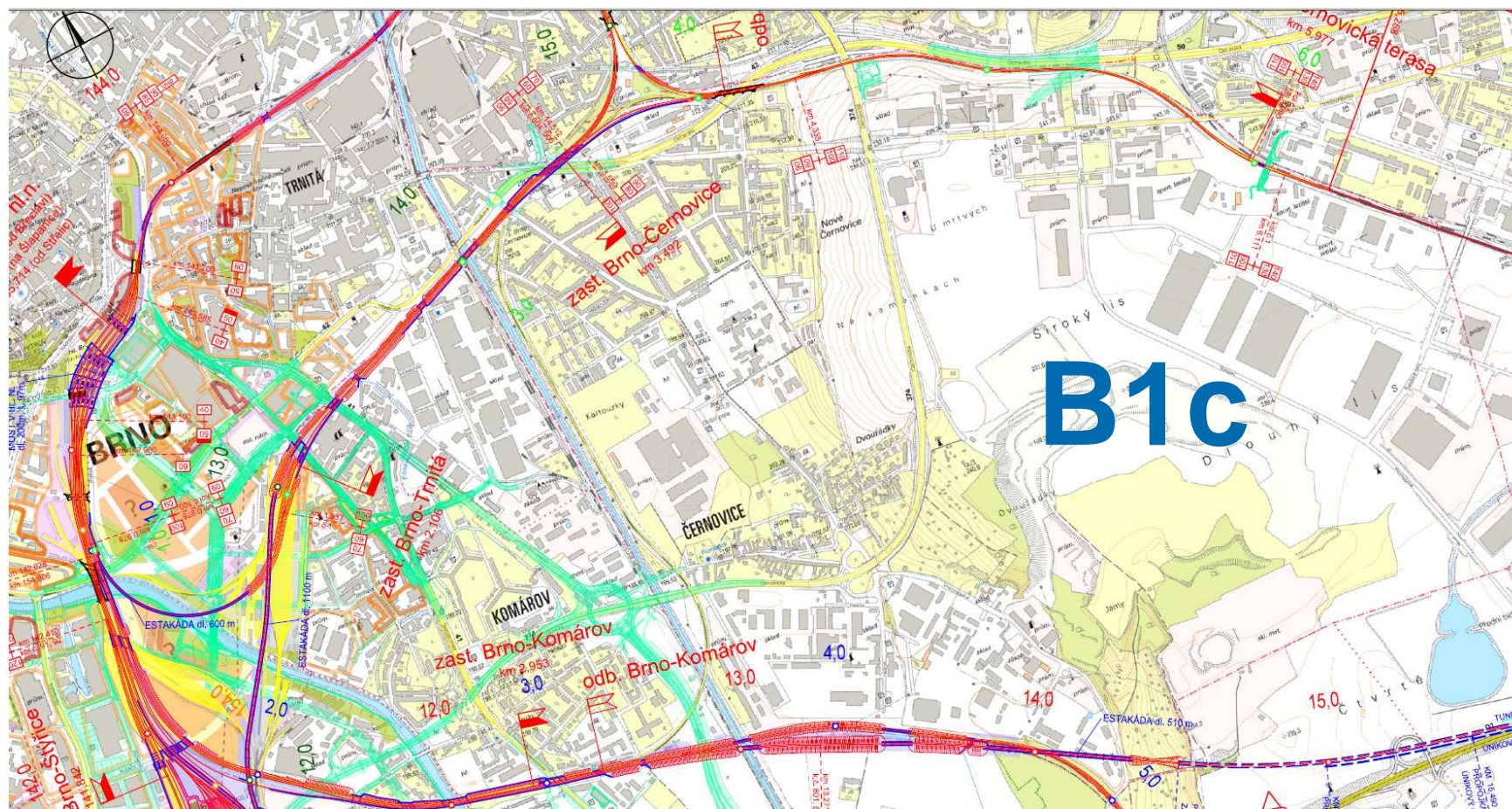
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1b – koncepce řešení zapojení tratí od Přerova a Veselí n.M. do ŽUB



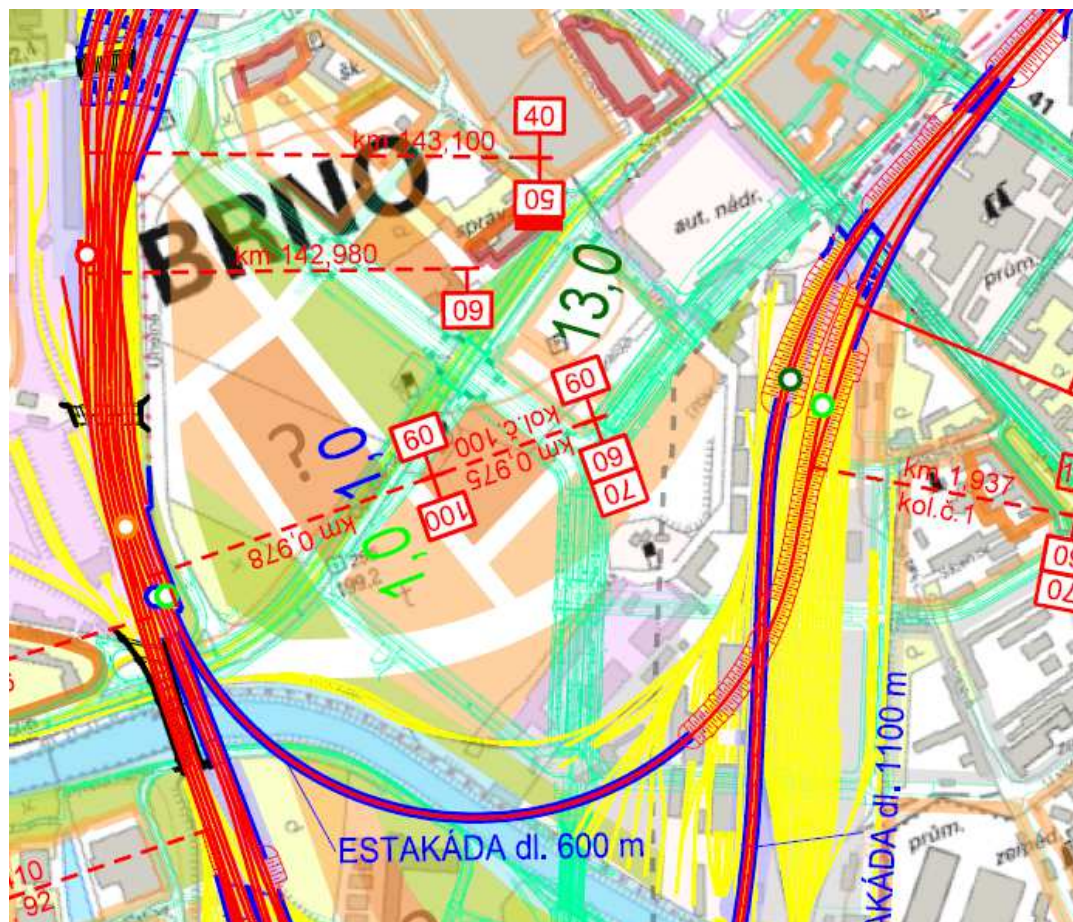
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1b – koncepce řešení zapojení tratí od Přerova a Veselí n.M. do ŽUB



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

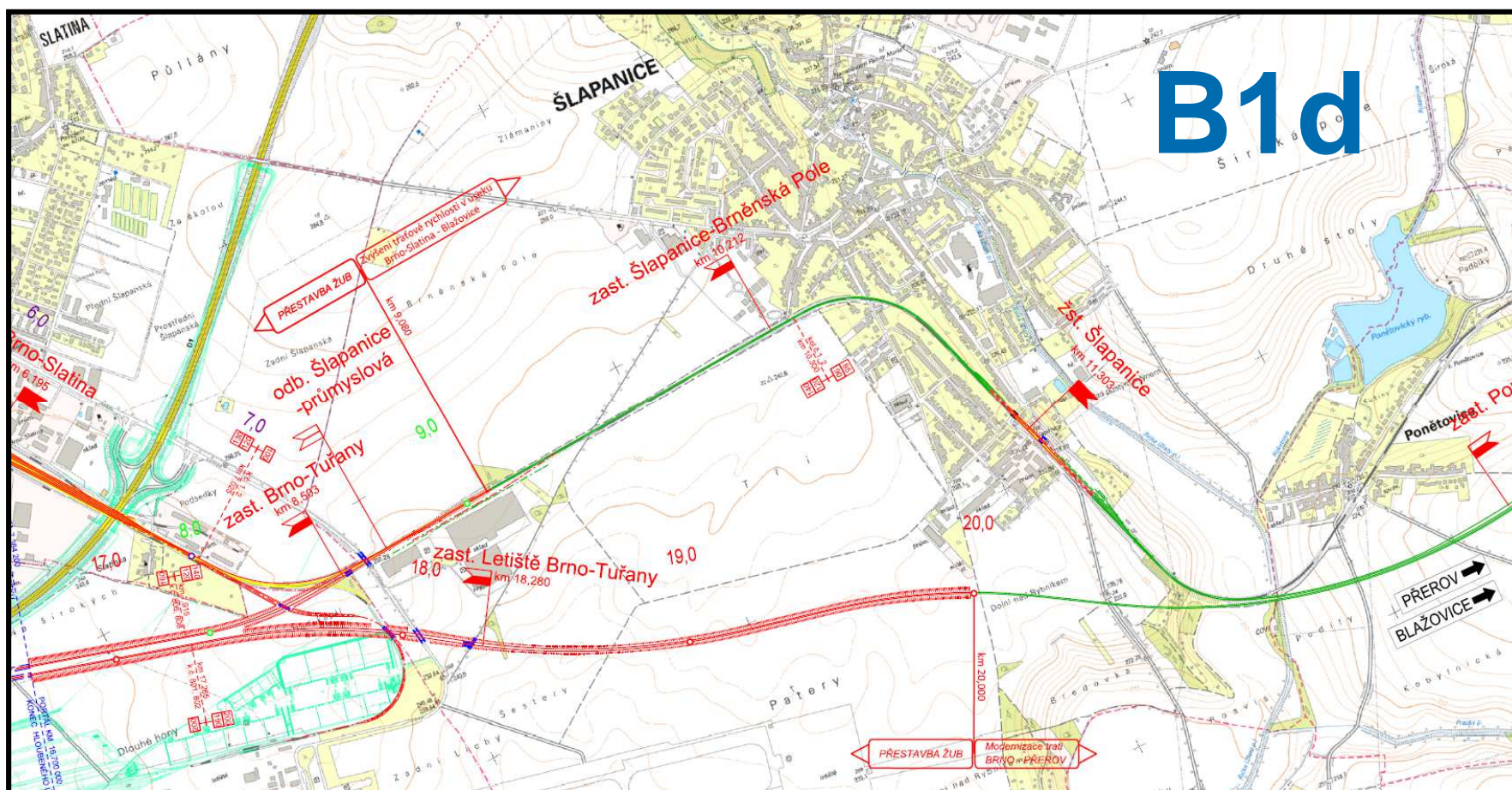
Varianta B1c – detail řešení na území Trnitá



B1c

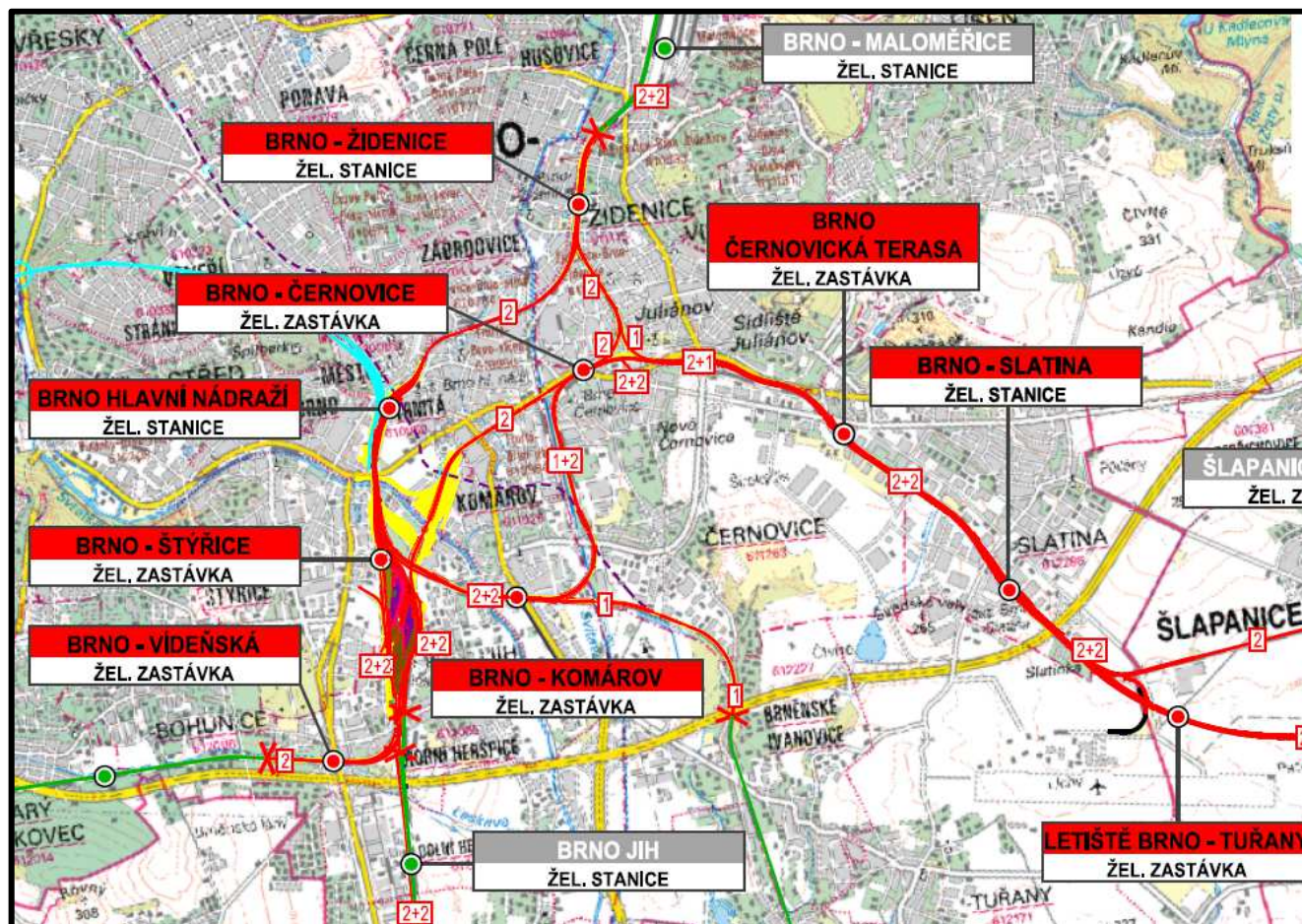
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1d – koncepce vedení tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí n.M.



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

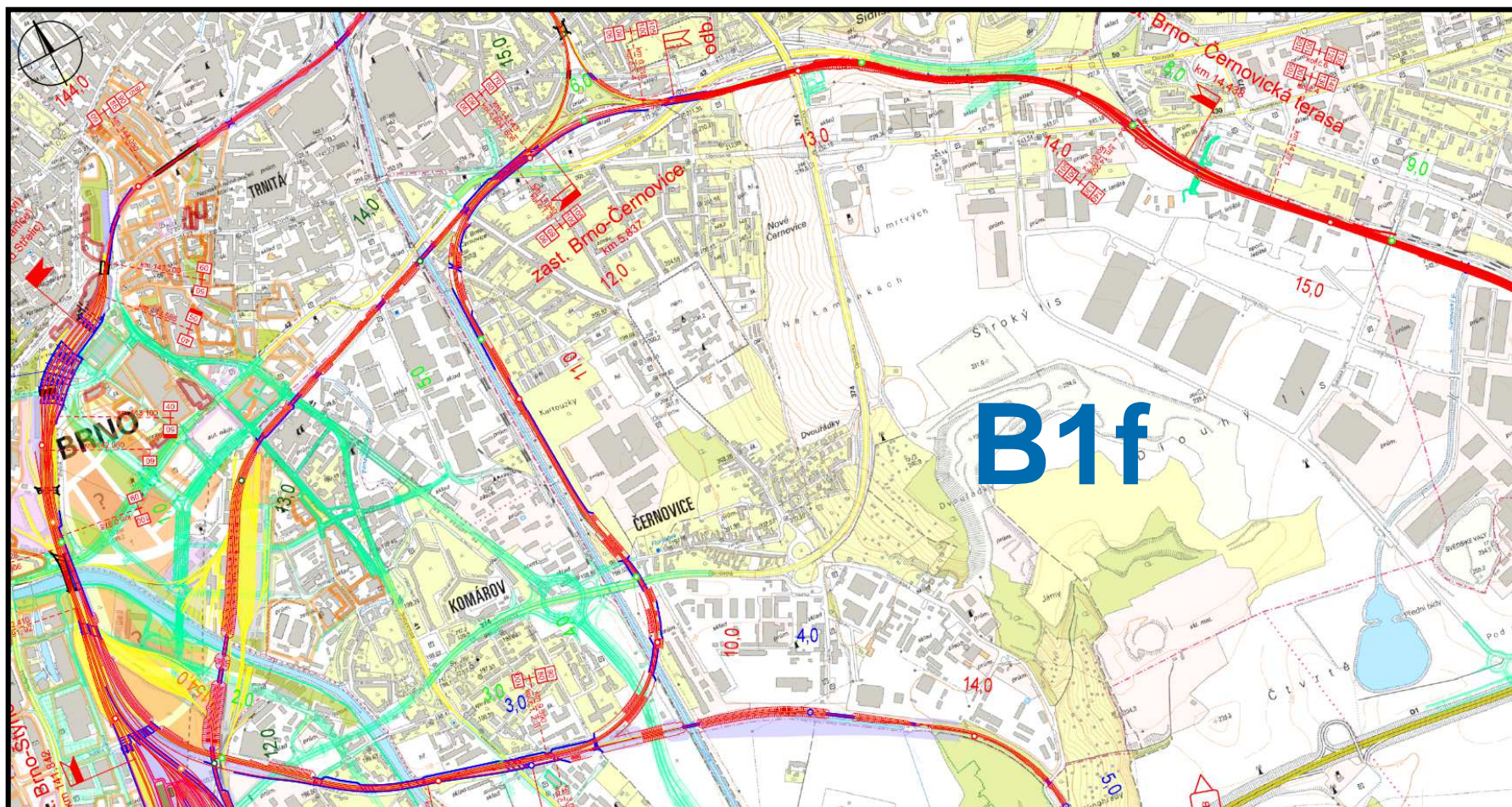
Varianta B1f – koncepce zaústění tratí od Přerova a od Veselí n.M. do ŽUB



B1f

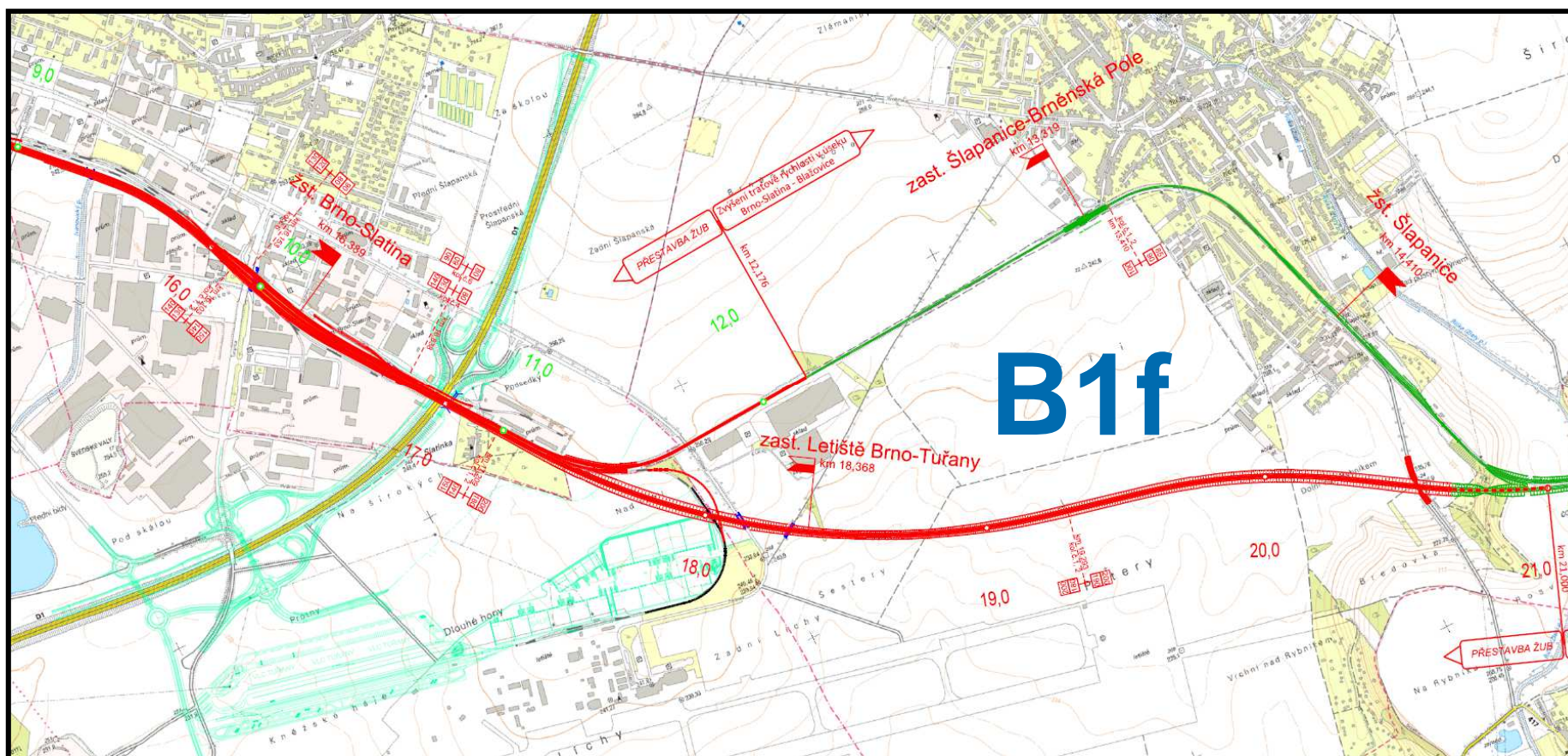
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1f – detail vedení trasy v centrální části ŽUB



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1f – detail vedení trasy v oblasti letiště Tuřany



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1(300) – detail řešení hlavního nádraží



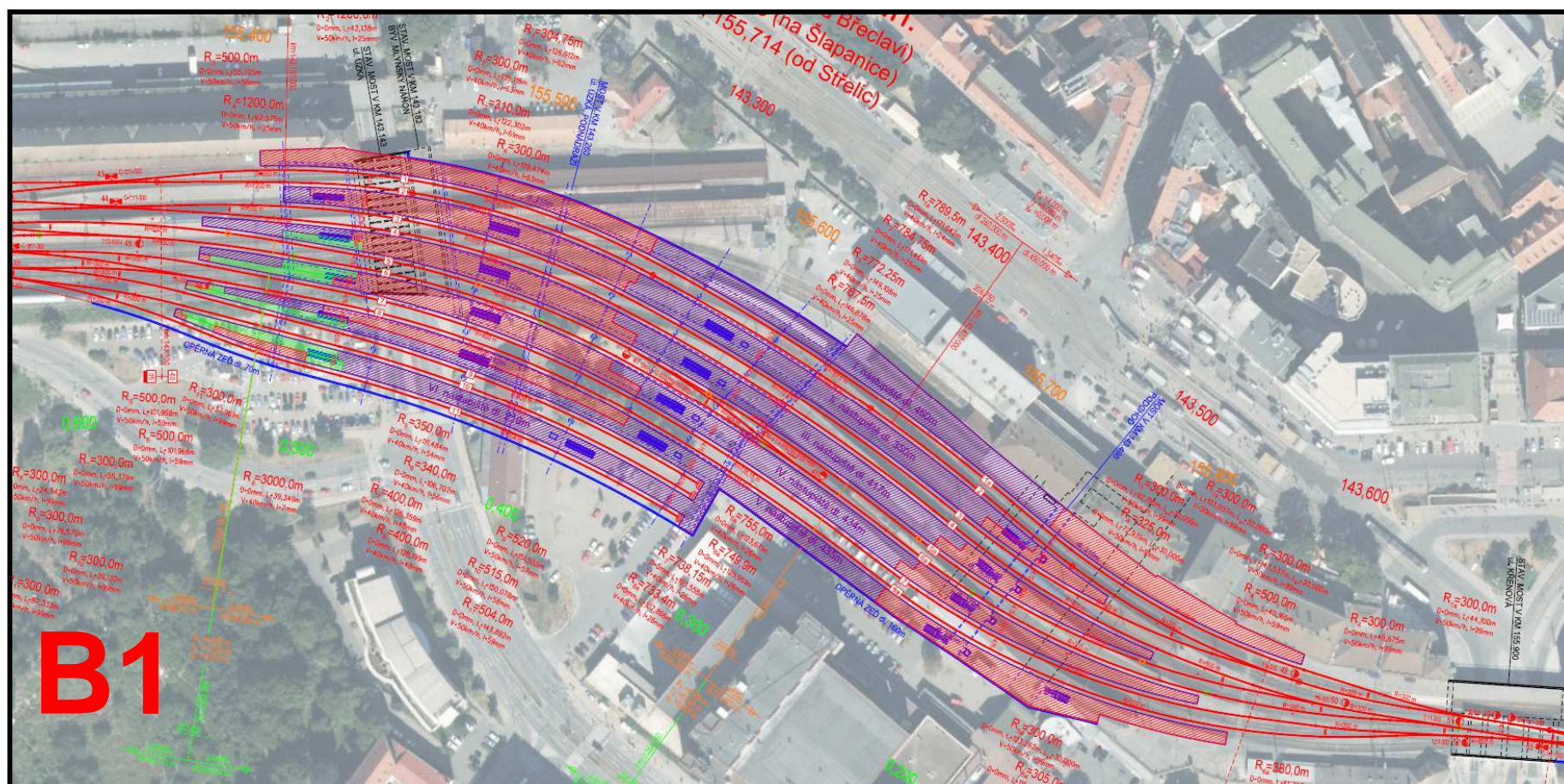
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1(500) – detail řešení hlavního nádraží



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B1(300) – detail řešení hlavního nádraží (křivost nástupišť)



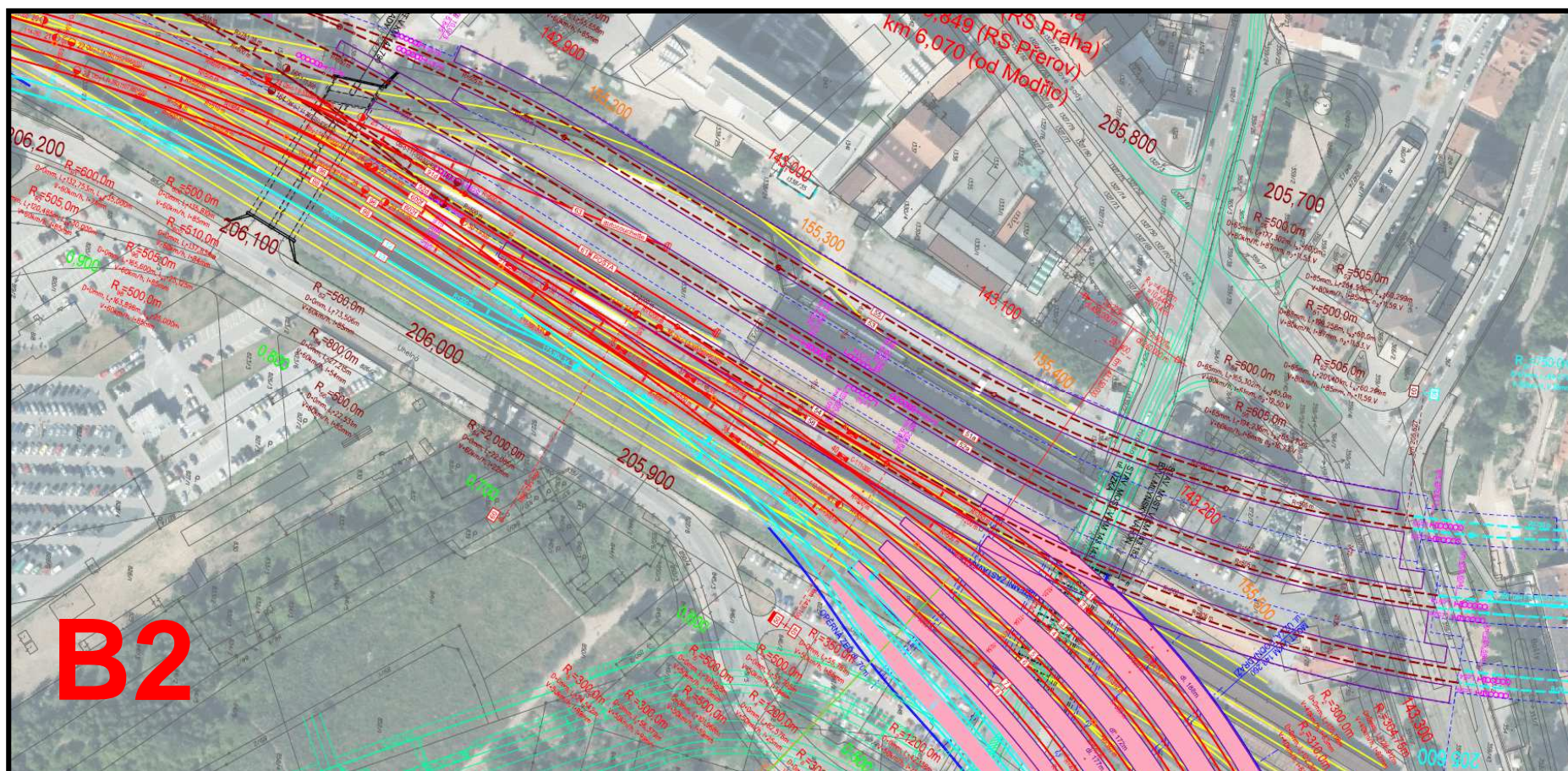
Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Porovnání poloměrů oblouků u nástupišť mezi variantami B1(300) a B1(500)

	B1300		B1500	
celková délka nástupištních hran	4062	m	4635,2	m
délka hran v přímé	279,5	m	1983,9	m
délka hran v obloucích o $R \geq 500\text{m}$	1943,9	m	2651,3	m
délka hran v obloucích o $R < 500\text{m}$	1838,6	m	0	m
délka hran v přímé	6,9	%	42,8	%
délka hran v obloucích o $R \geq 500\text{m}$	47,9	%	57,2	%
délka hran v obloucích o $R < 500\text{m}$	45,3	%	0	%

Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Varianta B2 – detail řešení hlavního nádraží



Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Shrnutí návrhů variant technického řešení ŽUB

- Při návrhu technického řešení bylo nutné reflektovat zejména na připomínky k předchozí studii IKP a na vydaná nařízení a předpisy (zejména TEN-T a TSI);
- Jedná se o velmi složitý projekt přesahující území města Brna a zahrnující řadu odborných i společenských oblastí. Z důvodů různých úhlů pohledu a některých protichůdných požadavků je návrh řešení ŽUB zpracován ve variantách;
- Technické řešení a jeho parametry jsou jedním z hodnocených aspektů návrhů variant, dalšími jsou zejména dopravní technologie, přepravní prognóza, územní dopady, dopady do ŽP, investiční a provozní náklady, atd. => proto zpracovány podvarianty s cílem posoudit různá řešení s možným pozitivním dopadem do různých řešených oblastí;
- Všechny návrhy technického řešení variant budou doloženy situacemi v měřítcích 1:50 000, 1:10 000 a 1:1 000, podélnými profily, vybranými příčnými profily a zákresy do územních plánů;
- V technické zprávě bude popsáno podrobně technické řešení jednotlivých variant, odůvodnění provedených návrhů a jejich celkové zhodnocení a zhodnocení z pohledu jednotlivých odborných profesí;
- Rozhodování o výběru výsledného řešení ŽUB bude učiněno ze strany hodnotitelů, bude na jejich úsudku, jaké řešení ŽUB doporučí a jak toto doporučení odůvodní.

Souhrn učiněných prací na studii proveditelnosti od začátku zpracování

Vazba technického řešení na dopravní technologii (železniční provoz)

- Z návrhů technického řešení a dle obdržených připomínek k odevzdání 5. DP studie vyplývá, že všechny návrhy jsou **technicky** proveditelné (nutno zohlednit připomínky);
- Navržené technické řešení musí respektovat požadované normy, nařízení a jiné předpisy a zároveň musí zajišťovat požadovaný provozní koncept;
- Návrh provozního konceptu železniční dopravy byl stanoven na základě relevantních strategických dokumentů a schválených souvisejících studií proveditelnosti;
- Tento návrh byl proveden nejprve obecně a poté upraven dle specifík jednotlivých variant;
- Všechny projektové varianty obsahují stejný rozsah dopravy (linkové vedení, intervaly linek), liší se zastavovací politikou a jízdními dobami;
- Varianta Bez projektu ve svém návrhu limitována parametry infrastruktury (z kapacitních důvodů provedena redukce dopravy, z technických důvodů rozdílné jízdní doby);
- Proveditelnost navržené koncepce posouzena podrobnými GVD v ŽUB i širším okolí, podrobnými výpočty propustnosti a plány obsazení kolejí v žst. hlavní nádraží;
- Pro posouzení stability provozu bude zpracována simulace;
- Zpracovaná podrobná řešení dopravní technologie budou upravena dle připomínek k odevzdání 5. DP studie a dle vyhodnocení přepravní prognózy.



Správa železniční dopravní cesty



Děkuji za pozornost!

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz