

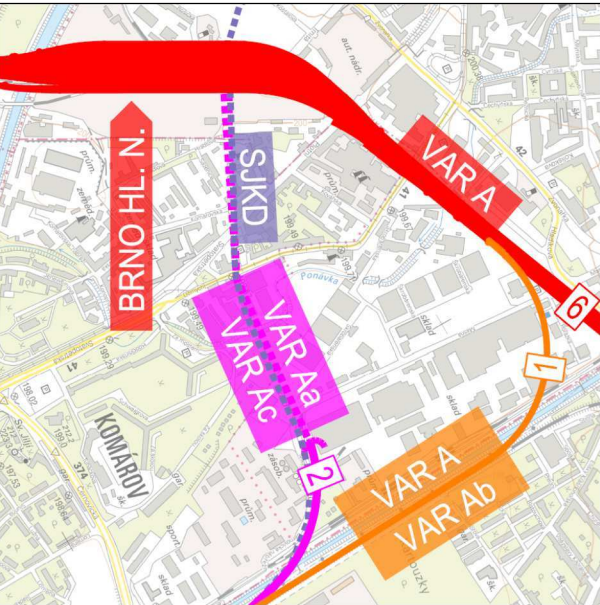
7.3 Varianta A

Možnosti řešení varianty A

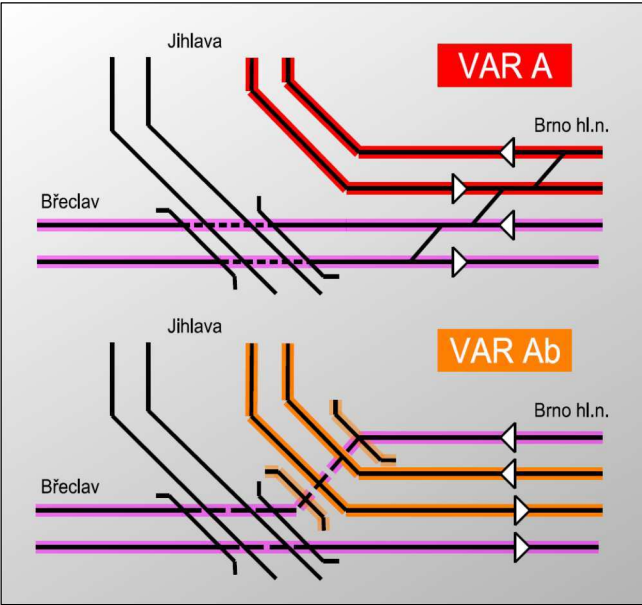
Tuto variantu je možné realizovat ve čtyřech možných alternativách lišících se zapojením trati od Chrlic do hlavního nádraží a uspořádáním tratí od Břeclavi a od Střelic do hlavního nádraží. Každá z konkrétních alternativ v sobě vždy kombinuje jednu možnost zapojení trati od Chrlic a jednu možnost zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic. **Varianta A** uvažuje zapojení trati od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přímknutím k průtahu I.TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží. Zapojení tratí od Střelic a od Břeclavi je řešeno v traťovém uspořádání, čemuž je odpovídajícím způsobem přizpůsobeno i kolejové řešení hlavního nádraží. Technické řešení ve **variantě Aa** je navrženo zapojení trati od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím v parametrech regionální tratě, kde je ukončena jako hlavová stanice s kusými kolejemi. Zároveň se uvažuje stejné zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic, jako v předchozí variantě. Ve **variantě Ab** je uvažováno zapojení trati od Chrlic stopou stávající Komárovské spojky a následně přímknutím k průtahu I.TŽK a zapojením do severního zhlaví hlavního nádraží, tedy stejně jako ve variantě A. Zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic je řešeno ve směrovém uspořádání v oblasti obvodu osobního nádraží. Technicky je toto řešení umožněno realizací bezkolizního mimoúrovňového styku obou uvedených tratí v jižní části ŽUB. V oblasti hlavního nádraží a v následném úseku ve směru Brno-Židenice jsou navrženy odpovídající úpravy kolejíště. **Varianta Ac** představuje poslední možnou kombinaci zapojení tratí od Chrlic, Břeclavi a Střelic, tedy zapojení trati od Chrlic do podzemní stanice pod osobním nádražím a zapojením tratí od Břeclavi a od Střelic ve směrovém uspořádání. Tyto alternativy se liší výhradně v návrhu řešení železniční infrastruktury a provozním řešením železniční dopravy. Koncepce řešení městské dopravní infrastruktury, provozu MHD, možností rozvoje území Trnitá-Heršpická a výhledového řešení VRT je společná pro všechny alternativy varianty A.

	Varianta A	Varianta Aa	Varianta Ab	Varianta Ac
Trat' od Chrlic	Severní zhlaví	Podzemní stanice	Severní zhlaví	Podzemní stanice
Tratě od Břeclavi a od Střelic	Traťové uspořádání	Traťové uspořádání	Směrové uspořádání	Směrové uspořádání

Tabulka 4 - Definice rozdílů alternativ varianty A



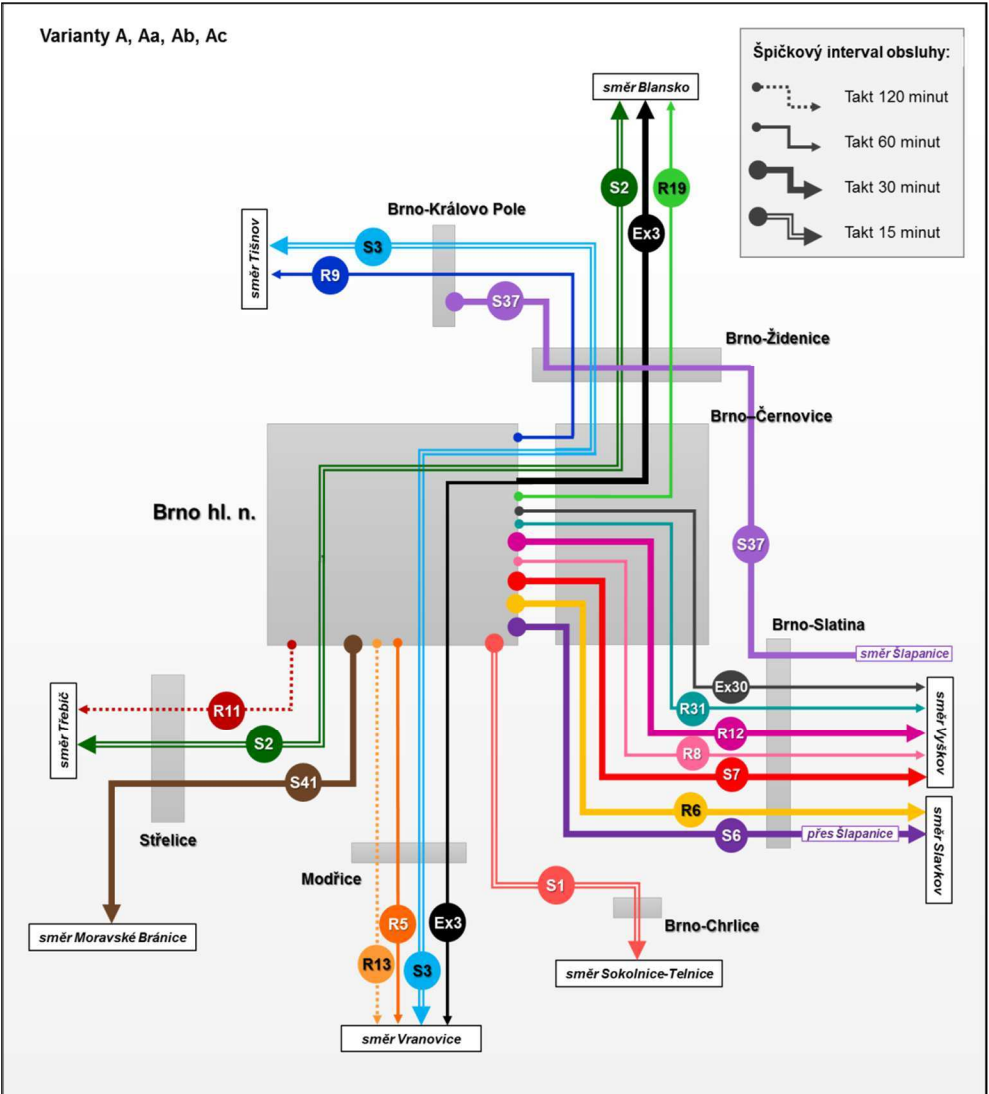
Obrázek 60 - Rozdíl zapojení trati od Chrlic ve variantě A



Obrázek 61 - Rozdíl zapojení tratí od Břeclavi a od Střelic ve variantě A

Návrh řešení železničního provozu

Oproti stávajícímu stavu dochází k navýšení počtu provozovaných osobních i nákladních vlaků. K výraznému zvýšení kvality dopravní nabídky dálkové dopravy dochází zejména na trati Brno – Přerov, kde jsou zavedeny expresní vlaky mezi Brnem a Ostravou v intervalu šedesáti minut, dále jsou zavedeny dálkové vlaky mezi Brnem a Zlínem v intervalu šedesát minut. U stávajících rychlíků mezi Brnem a Olomoucí dochází ke zkrácení intervalu na šedesát minut, ve špičkách pak na třicet minut. Pro příslušné přepravní relace těchto železničních spojů jsou z důvodu vhodného uspořádání železničního uzlu a z důvodu vyšších traťových rychlostí dosahovány výhodné cestovní doby, což se týká i stávající rychlíkové linky mezi Brnem a Ostravou provozované i nadále v hodinovém intervalu. V dálkové železniční dopravě je dále uvažováno se zkrácením intervalů expresních vlaků mezi Prahou a Brnem na třicet minut. Ve spojení Brna s Břeclaví je zavedena nová dálková linka v hodinovém intervalu doplňující stávající dálkové linky. V regionální železniční dopravě dochází k úpravám stávajícího linkového vedení zavedením průjezdných páteřních linek Blansko – Střelice a Tišnov – Hrušovany v intervalech patnácti minut s přesahem do dalších center regionu. V tomto intervalu je nově vedena i linka Brno – Chrlice. Zavedena je nová linka Královo Pole - Šlapanice v intervalu třiceti minut a nová linka Brno – Vyškov rovněž vedená ve stejném intervalu obsluhující novou zastávku u Letiště Tuřany. Linky od Slavkova jsou vedeny v pravidelném třicetiminutovém intervalu. Regionálními vlaky jsou nově obsluhovány lokality města Brna vybudováním nových terminálů Černovice, Vídeňská, Černovická Terasa a Letiště Tuřany.



Obrázek 62 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantě A

Pro nákladní dopravu je k dispozici dostatek vhodných tras umožňujících kvalitní průjezd tranzitních nákladních vlaků železničním uzlem. V této variantě je sloučen nákladní a osobní průtah I.TŽK do jednoho koridoru. Provozované nákladní terminály a vlečky jsou vhodně napojeny na nově budovanou železniční infrastrukturu umožňující přechod nákladních vlaků v kvalitě odpovídající provozním potřebám.

