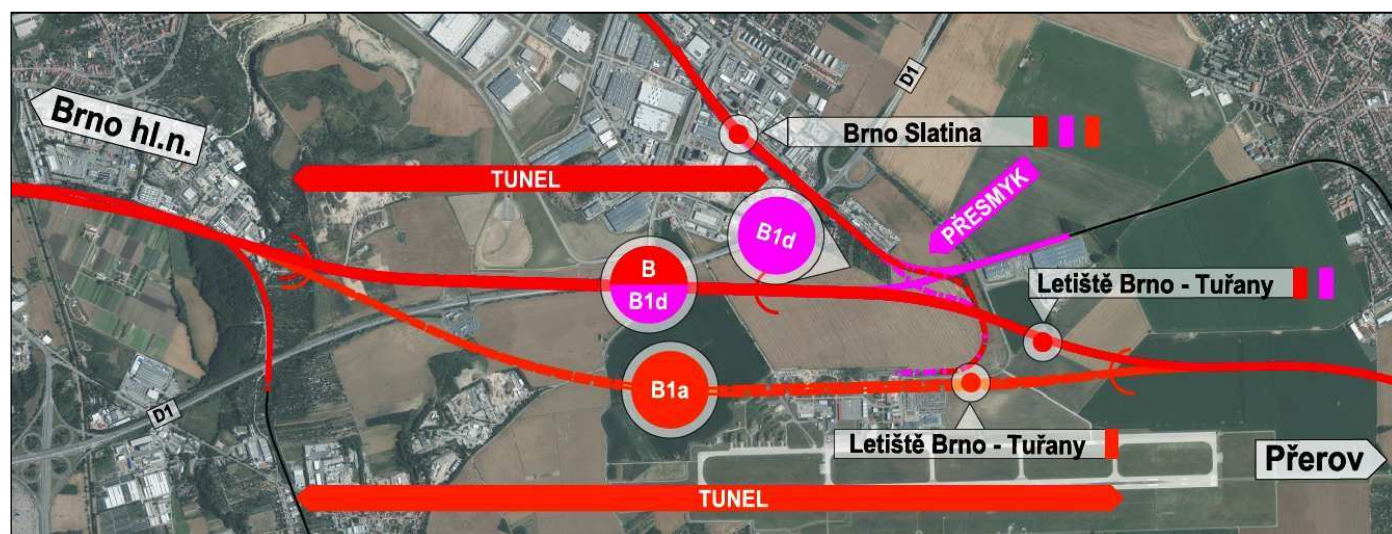


7.4 Varianta B

Základní koncepce řešení variant B1, B1a, B1d

Skupina těchto tří alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení tratí od Přerova a od Veselí nad Moravou v podobě realizace dvou nových dvojkolejných tratí vedených od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště Tuřany a následně zapojených do navazujících traťových úseků. V těchto alternativách je zrušena Komárovská spojka jedna větev Černovického trianglu. Trať od Černovického Trianglu po Šlapanice je optimalizována a je na ní realizována nová zastávka Brno-Černovická Terasa. **Ve variantě B1** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navržen výjezd z uzlu v oblasti Komárova jako čtyřkolejný - dvěma samostatnými dvoukolejnými tratěmi. Obě tratě kříží dálnici D1 v oblasti výhledového nadjezdu ulice Průmyslová a prochází daným územím ve vzájemném souběhu severně od plánovaných logistických center. U Ponětovic dochází k napojení na navazující budoucí trať Brno – Přerov a k propojení nové regionální dvoukolejné trati se stávající dvoukolejnou tratí ve směru Veselí nad Moravou. Zastávka Letiště Brno-Tuřany je navržena v úrovni výhledového letištního terminálu. **Ve variantě B1a** je stejně jako u předchozí varianty navržen výjezd z uzlu ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou v podobě dvou dvojkolejných tratí, avšak daným územím prochází jižně od VLC a BALP. Obě tratě jsou vedeny pod stávajícími objekty letiště a v rozvojových plochách letiště. Za nově navrhovanou zastávkou Letiště Brno-Tuřany jsou obě dvoukolejné tratě napojeny na vedení tratí totožné jako ve variantě B1 včetně napojení na trať Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou. **Ve variantě B1d** je ve směru na Přerov a Veselí nad Moravou navrženo vedení dvou dvoukolejných tratí jako ve variantě B1 s tím rozdílem, že trať do Veselí nad Moravou je v oblasti budoucích logistických center oddělena a napojena do stávající trati ještě před Šlapanicemi. Zbývající části železničního uzlu je pak obdobná pro všechny varianty alternativy varianty B.

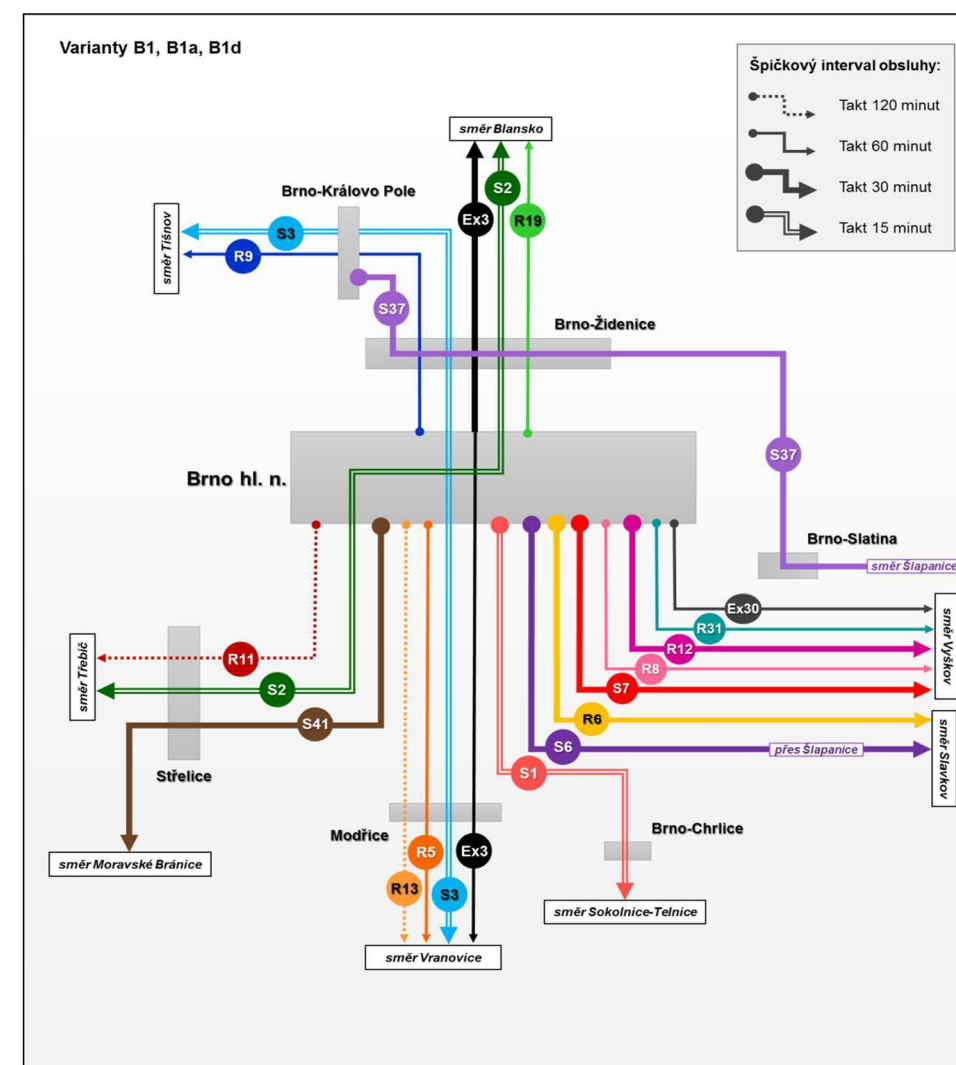


Obrázek 77 - Schématické znázornění rozdílů řešení mezi alternativami B1, B1a, B1d

Návrh řešení železničního provozu variant B1, B1a, b1d

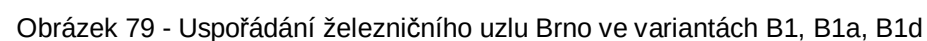
Oproti stávajícímu stavu dochází k navýšení počtu provozovaných osobních i nákladních vlaků. K výraznému zvýšení kvality dopravní nabídky dálkové dopravy dochází zejména na trati Brno – Přerov, kde jsou po nové trati v oblasti Letiště Tuřany zavedeny expresní vlaky mezi Brnem a Ostravou v intervalu šedesáti 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 Brna – 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 na nově budované trati. Linky od Slavkova jsou vedeny v pravidelném třicetiminutovém intervalu po nové trati v oblasti Letiště Tuřany. Regionální vlaky jsou nově obsluhovány lokality města Brna vybudováním nových terminálů, či zastávek Štýřice, Vídeňská, Černovická Terasa, Komárov a Letiště Tuřany.



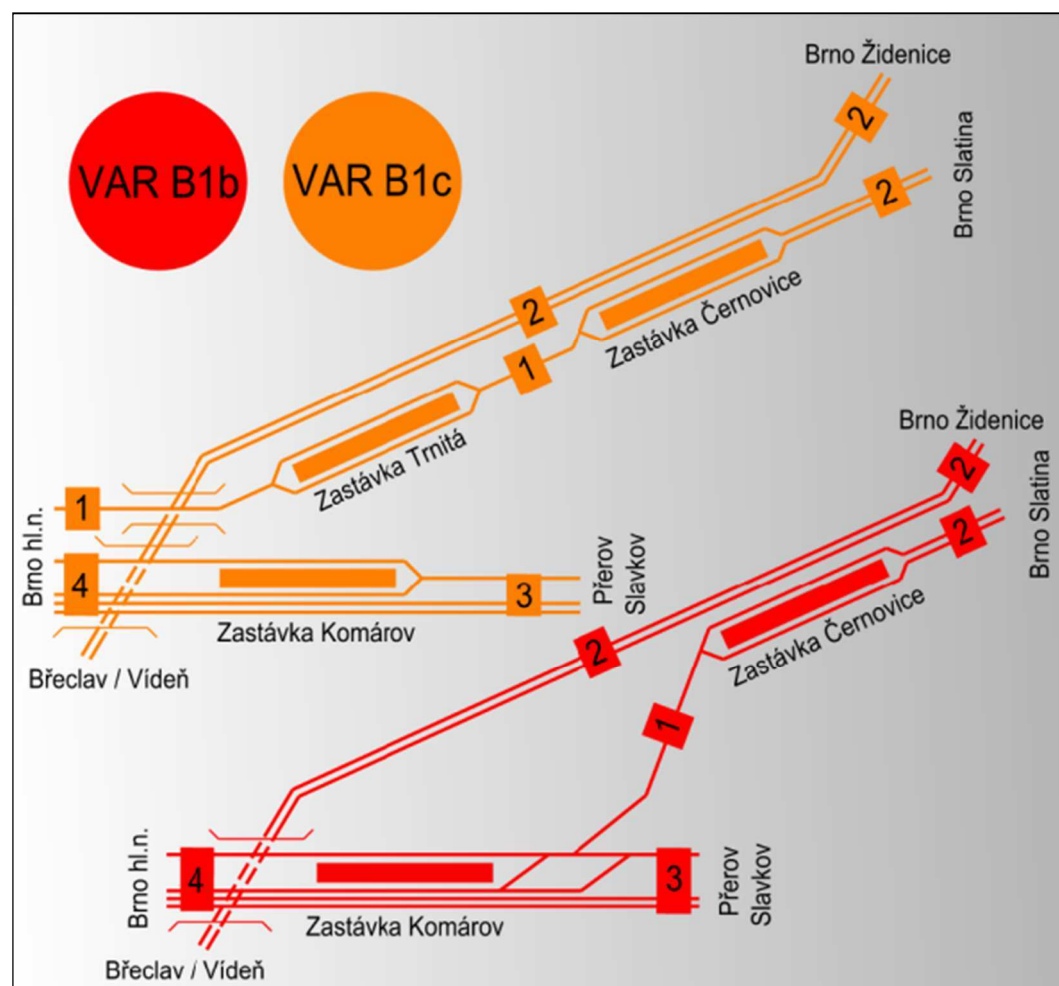
Obrázek 78 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantách B1, B1a a B1d

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



Základní koncepce řešení variant B1b, B1c

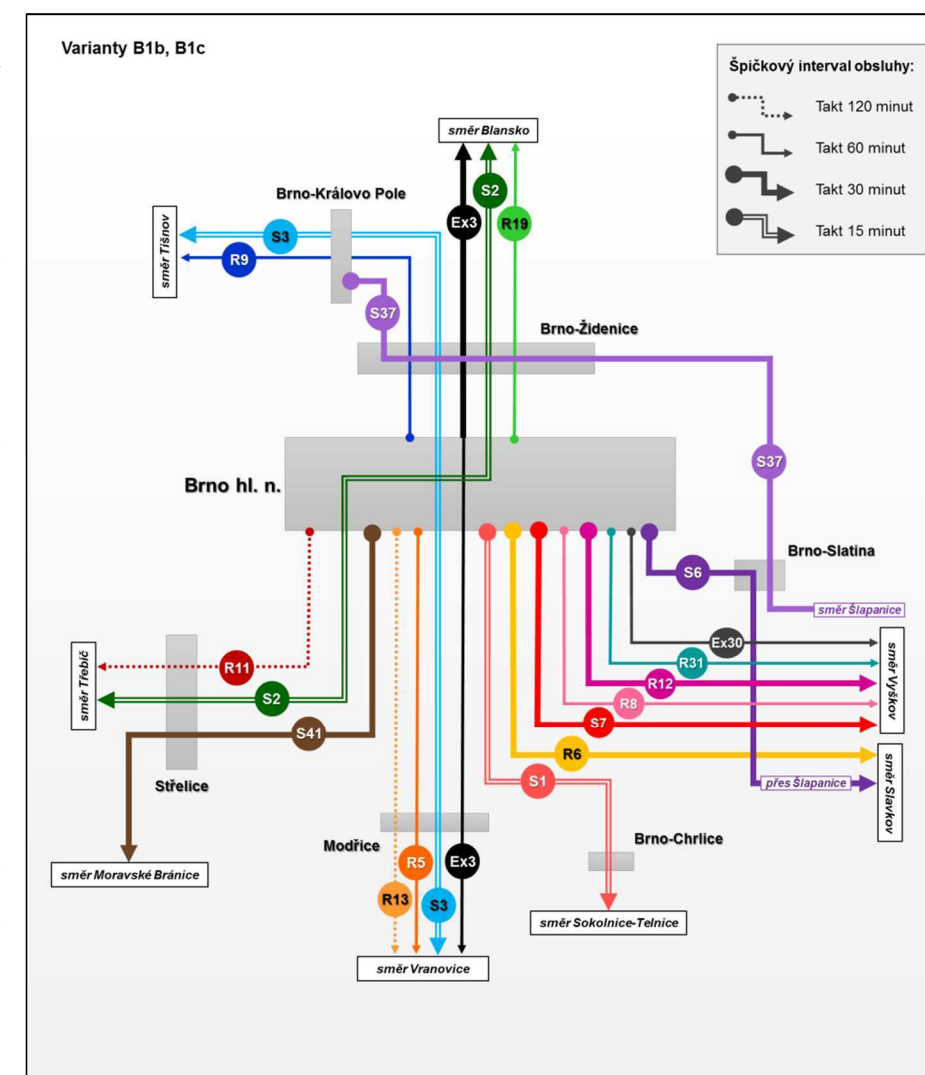
Skupina těchto dvou alternativ řešení varianty B uvažuje zapojení trati ve směru Přerov v podobě realizace nové dvojkolejné trati vedené od oblasti Komárova přes lokalitu Letiště Tuřany a následně zapojené do navazující trati Brno – Přerov. Zapojení trati od Veselí nad Moravou je pak řešeno optimalizací stávající trati od Černovického trianglu po Šlapanice. Na tomto traťovém úseku se realizuje nová zastávka Brno-Černovická Terasa. Samotné zapojení této trati do hlavního nádraží je pak řešeno ve dvou alternativách. **Ve variantě B1b** je trať ve směru Veselí nad Moravou vedena z hlavního nádraží dvojkolejně až za navrhovanou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k rozvětvení kolejí - jednokolejně ve směru na Chrlice a jednokolejně ve směru na Černovice (po stávající Komárovské spojkce). V návrhu je počítáno s rekonstrukcí jednokolejné Komárovské spojky. **Ve variantě B1c** je trať ve směru na Veselí nad Moravou vedena přímo z hlavního nádraží v podobě jednokolejné spojky vedené na mostní estakádě s dvojím křížením řeky Svatky na stávající Dolní nádraží a dále je vedena jednokolejně až k Černovicím, kde dochází ke zdvoukolejnění. Pro potřeby možného křížování vlaků je v oblasti dolního nádraží navržena nová výhybna a zastávka Brno-Trnitá a dále je navržena nová zastávka Brno-Černovice na mostním objektu přes ulici Olomouckou. Ve směru na Chrlice je pro regionální dopravu navržena dvoukolejná trať vedena z uzlu až za novou zastávku Brno-Komárov, kde dochází k navázání do stávající jednokolejné trati. Zbývající části železničního uzlu je pak obdobná pro všechny varianty alternativy varianty B.



Obrázek 80 - Schéma rozdílů varianty B1b, B1c

Návrh řešení železničního provozu variant B1b, B1c

Základní koncepce řešení železničního provozu pro variantu B je společná pro všechny její navržené alternativy. Toto se týká provozovaných expresních linek Praha – Brno s pokračováním dál na Slovensko a do Rakouska, dálkových linek obsluhujících tratě ve směru Blansko, Tišnov, Třebíč a Břeclav. V regionální dopravě je společným prvkem zavedení průjezdných linek v relacích Blansko – Brno – Střelice a Tišnov – Brno – Hrušovany. Regionální spoje obsluhující tratě ve směru Chrlice a Střelice. Rovněž koncepce tranzitní nákladní dopravy je totožná, kdy jsou vlaky provozovány na samostatném nákladním průtahu. Jednotlivé alternativy varianty B tak z hlediska koncepce železniční dopravy odlišuje odlišné vedení dálkových a regionálních železničních linek ve směru tratí Přerov a Veselí nad Moravou. Tyto rozdíly nesouvisí pouze se samotným vedením těchto linek, ale i s obsluhou lokalit ve východní části města Brna železniční dopravou. V případě prvních tří uvedených **alternativ B1, B1a a B1d** popsaných na straně 58 je navržena realizace dvou nových dvojkolejných tratí vedených od hlavního nádraží přes oblast Komárova a Letiště Tuřany a zapojených do navazujících tratí Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou. Veškeré dálkové i regionální linky provozované ve směrech těchto tratí jsou vedeny na území ŽUB po uvedených nových tratích. Východní část území města Brna je těmito linkami obsluhována pouze osobními vlaky Brno – Vyškov, které zastavují na nově budované zastávce Letiště Brno-Tuřany. Území okolo stávající trati je obsluhováno pouze linkou Brno-Královo Pole – Šlapanice. Šlapanice zůstávají obsluhovány rovněž pouze touto linkou, vyjma alternativy B1d, v níž jsou obsluhovány i osobními vlaky z trati Brno – Veselí nad Moravou.



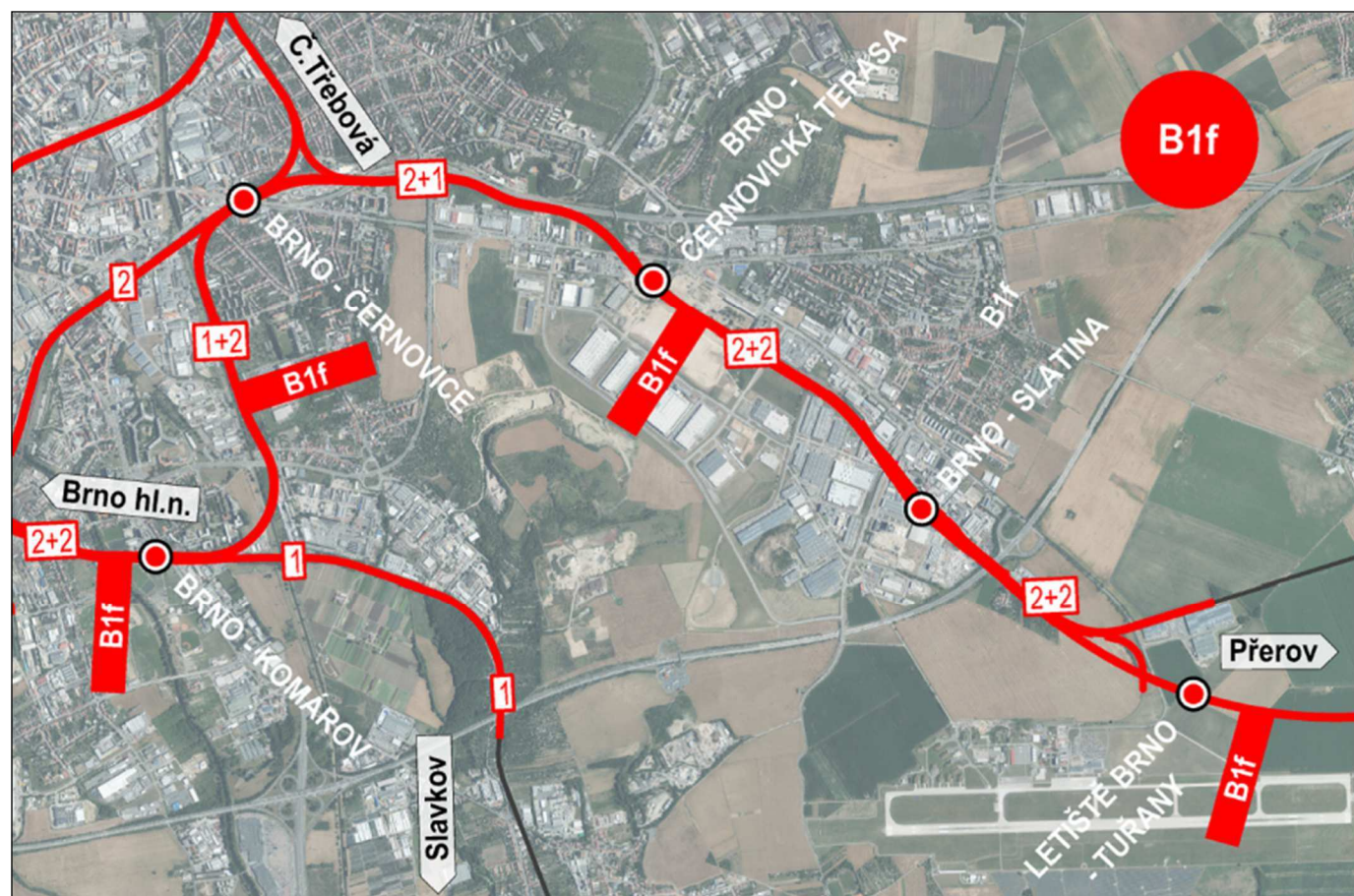
Obrázek 81 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantách B1b a B1c

V alternativách B1b a B1c zůstává provoz vlakových linek ve směru Přerov stejný, jako u předchozích tří alternativ, včetně obsluhy zastávky Letiště Brno-Tuřany osobními vlaky Brno – Vyškov. Stejný zůstává i provoz spěšných vlaků od Veselí nad Moravou. Osobní vlaky z trati od Veselí nad Moravou jsou však vedeny stávajícím koridorem přes Šlapanice, Slatinu a Černovice, kde zajišťují obsluhu všech železničních stanic a zastávek. Tyto spoje dosahují delší jízdní doby ve spojení hlavního nádraží a obsluhovaných regionálních center, avšak z přepravního hlediska zajišťují lepší dopravní spojení oblastí Černovic, Černovické Terasy a Slatiny s hlavním nádražím, a tím i centrem města.



Základní koncepce řešení varianty B1f

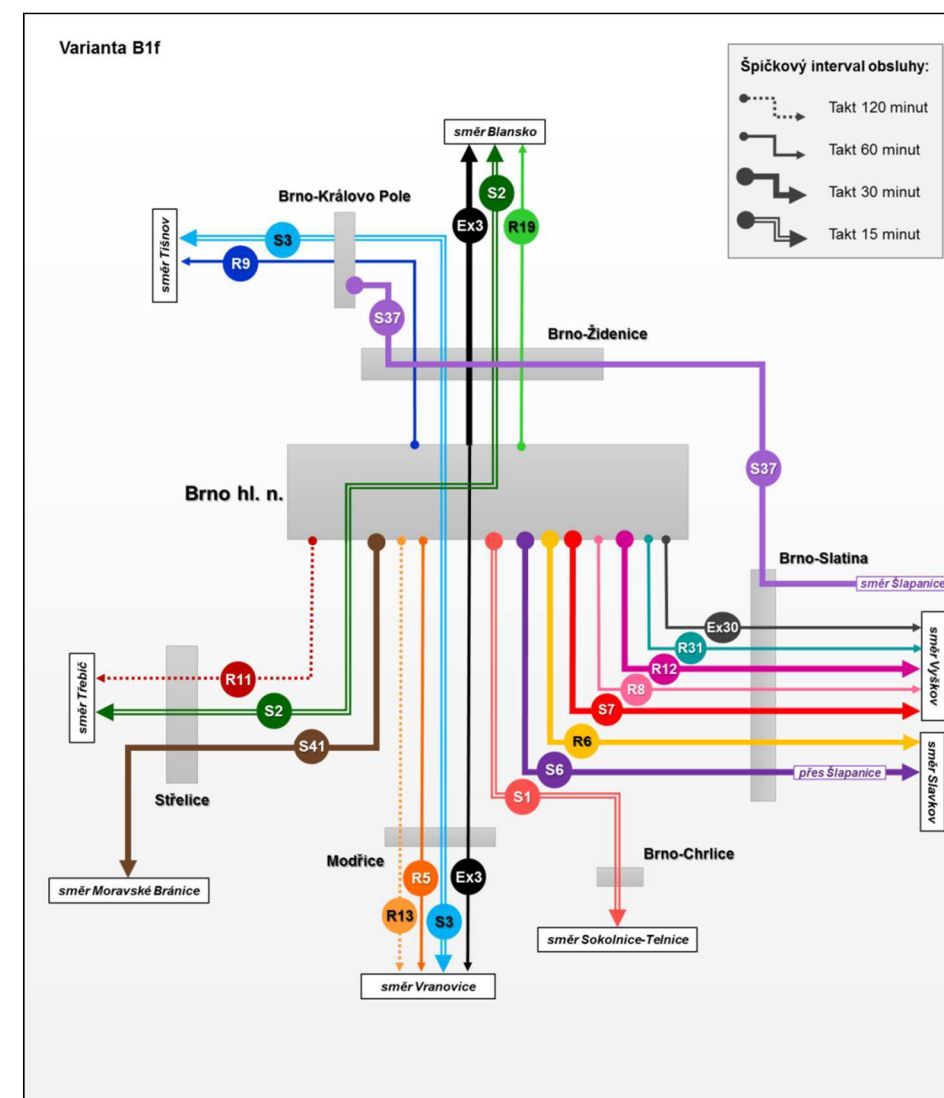
Varianta B1f je poslední alternativou řešení varianty B. Motivací pro návrh této alternativy bylo maximální využití stávajících železničních koridorů na území města Brna. Z tohoto důvodu není navrhována žádná nová trať ve směru Přerov a Veselí nad Moravou a navrhováno je pouze zkapacitnění stávajících tratí. Obě trati jsou při napojení hlavního nádraží řešeny jako dvojkolejné a společné pro trať ve směru Chrlice. V oblasti Komárova jsou obě tyto trati vedeny dále již jako společná tříkolejná trať, která je realizována jako zkapacitnění stávající jednokolejné Komárovské spojky a části traťového úseku od Černovického trianglu. V úseku mezi Černovickým trianglem a železniční stanicí Brno-Slatina je tato tříkolejná trať rozvětvena na dvě dvojkolejné trati procházející právě železniční stanicí Brno-Slatina, kdy je následně dvojkolejná trať ve směru Přerov realizována v nové stopě mimo Šlapanice s následným zapojením do navazující trati Brno – Přerov a trať do Veselí nad Moravou je vedena stávajícím koridorem přes Šlapanice. Součástí této alternativy je i realizace nové železniční zastávky Brno-Černovická Terasa a na trati Brno – Přerov i zastávky Letiště Tuřany. Zbývající části železničního uzlu jsou pak řešeny obdobně pro všechny alternativy varianty B.



Obrázek 83 - Detail řešení varianty B1f

Návrh řešení železničního provozu varianty B1f

V alternativě B1f je oproti již popsaným alternativám opět rozdíl v koncepci železniční dopravy železničních linek provozovaných pro obsluhu navazujících tratí ve směru Přerov a Veselí nad Moravou. Předchozí alternativy uvažovaly jednotnou provozní koncepci linek na trati Brno – Přerov, avšak rozdílnou v případě linek na trati Brno – Veselí nad Moravou. Technické řešení varianty B1f je navrženo s cílem maximálně využít stávající železniční koridory a kapacitně je přizpůsobit požadované dopravní nabídce železniční dopravy. Zapojení obou tratí do ŽUB je tak řešeno v podobě jejich sloučení do vícekolejných traťových úseků. Toto technické řešení ovlivňuje i provozní koncepci železničních linek provozovaných na uvedených tratích a rovněž ovlivňuje i způsob dopravní obsluhy východní části města Brna železniční dopravou. V případě dálkových linek provozovaných na trati Brno – Přerov je navrženo totožné linkové vedení i intervaly linek jako u ostatních alternativ. Z důvodu delší trasy a nižších traťových rychlostí je u nich dosahováno delších jízdních dob. Osobní vlaky Brno – Vyškov obsluhují zastávku Letiště Brno-Tuřany, avšak oproti předchozím alternativám obsluhují tyto vlaky i novou zastávku v lokalitě Černovické Terasy. V případě spěšných vlaků provozovaných na trati od Veselí nad Moravou je rovněž z důvodu jejich odlišného trasování dosahováno delších jízdních dob a nově je zajištěna obsluha nové zastávky v lokalitě Černovické Terasy železničními spoji této linky. Zbývající osobní vlaky provozované na trati od Veselí nad Moravou zajišťují obsluhu Šlapanic, Slatiny, Černovické Terasy a Černovic obdobně jako v alternativách B1b a B1c. V případě předchozích alternativ byly v oblasti Komárova provozně odděleny obě trati od Přerova a od Veselí nad Moravou v podobě samostatné dvojkolejné trati ve směru Přerov a samostatné trati ve směru Veselí nad Moravou v různém územním a kapacitním provedení. Z dopravně technologického hlediska tak předchozí uvedené alternativy umožňují větší flexibilitu při tvorbě konkrétních grafikonů vlakové dopravy, než je tomu u alternativy B1f. Z hlediska dosahovaného linkového vedení a intervalů jsou však všechny varianty srovnatelné a naplňující výhledovou přepravní poptávku po regionální i dálkové dopravě ve spojení Brna s Ostravskem, Olomouckem, Zlínskem a východními oblastmi Jihomoravského kraje.



Obrázek 84 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantě B1f

