

7.2 Varianta Bez projektu

Základní koncepce řešení

Varianta **Bez projektu** představuje scénář, kdy nebude realizována přestavba ŽUB. Kolejové schéma zůstává stávající s výjimkou demontáže postradatelných kolejí a úprav vyvolaných touto demontáží. Parametry stávající železniční infrastruktury tak zůstanou stávající, jak z hlediska řešení železničních tratí, tak i z hlediska řešení železničních stanic a zastávek. Jelikož nedochází k přestavbě železničního uzlu, a tím ke zlepšení parametrů infrastruktury, nebude možné dosáhnout naplnění požadavků vyplývajících z nařízení k politice TEN-T a nařízení k technickým specifikacím železniční infrastruktury. Tato nařízení specifikují požadavky vztahované k jednotlivým subsystémům, kterými jsou infrastruktura (INF), subsystém řízení a zabezpečení (CCS) a subsystém energetika (ENE). Pro infrastrukturu se pak definují dále požadavky na řešení tunelů (SRT) a zajištění vhodných podmínek v dopravních terminálech pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (PRM). Prakticky ve všech subsystémech lze nalézt požadované parametry, kterých není v současném stavu dosahováno. Jmenovat lze například průjezdné průřezy, poloměry, výšky a délky nástupišť atd. V rámci varianty Bez projektu se předpokládá realizace pouze takových technických opatření (oprav a údržby), které povedou k zachování železničního provozu ve stávajících parametrech. V oblasti železničního svršku a spodku budou opravné práce zahrnovat sanace železničního svršku, výměnu kolejového roštu a výhybek, obnovu odvodnění, opravu nástupišť a zdí. V oblasti mostů budou zahrnovat zejména celkové sanace objektů, rekonstrukce hydroizolací, nátěry ocelových konstrukcí, rekonstrukce říms a zábradlí. V případě pozemních objektů se bude jednat o průběžné opravy, které budou probíhat v návaznosti na technický stav jednotlivých objektů. Do roku 2030 je uvažováno s výměnou takřka všech traťových a staničních zabezpečovacích zařízení.

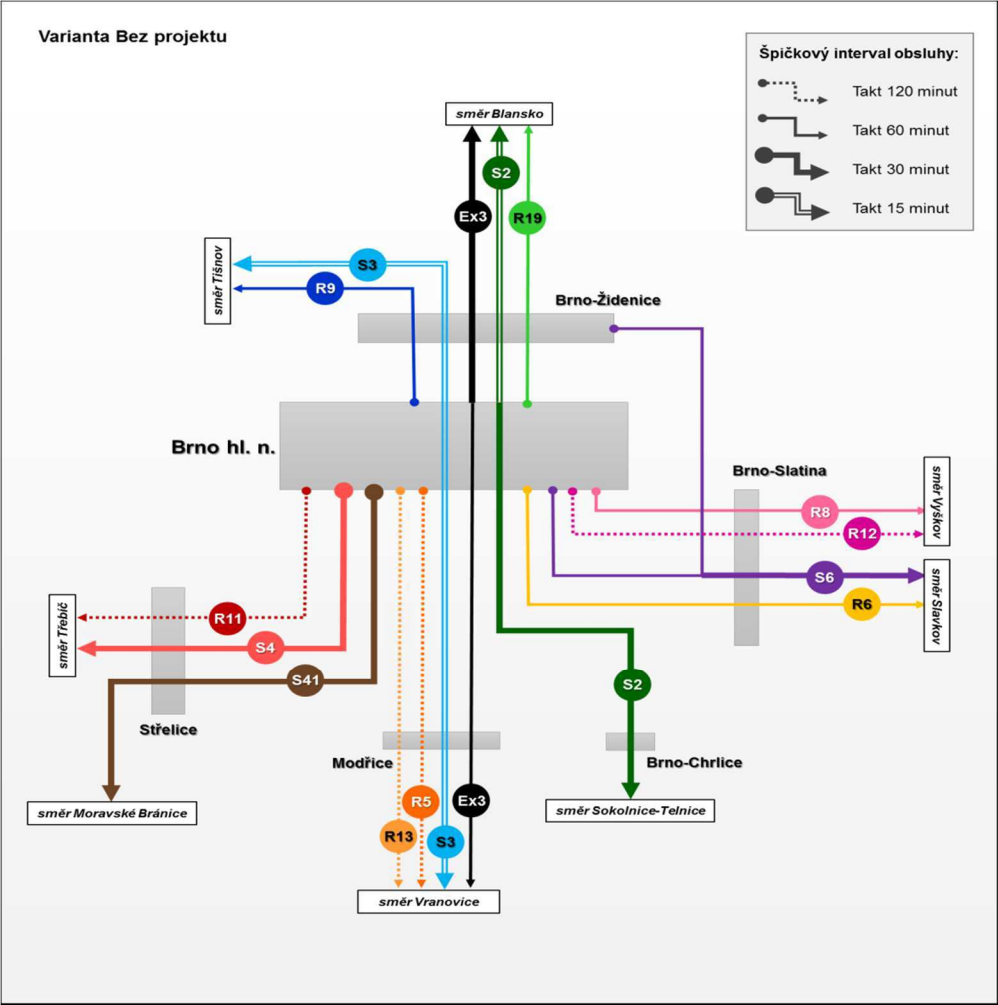
	Varianta BP	Varianta A	Varianta B
Infrastruktura	✗	✓	✓
Řízení a zabezpečení	✗	✓	✓
Energetika	✗	✓	✓
Tunely	✗	✓	✓
Zařízení pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	✗	✓	✓

Tabulka 3 - Dosažení parametrů TSI pro varianty řešení ŽUB

Při posuzování možností **zapojení VRT** v případě ŽUB ve stavu Bez projektu byly zjištěny zásadní technické, provozní a kapacitní nedostatky, které neumožňují zapojení VRT a následný provoz vysokorychlostních vlaků. Již v současném stavu jsou technické i kapacitní podmínky v ŽUB výraznou překážkou pro dosažení požadované provozní koncepce dálkové osobní dopravy na konvenční železniční síti. Bez výrazných investic do přestavby ŽUB není VRT možné adekvátně zapojit do systému konvenční železniční osobní dopravy a realizace samostatného systému VRT by byla finančně a technicky velmi nákladná v případě realizace nových tratí a stanic VRT uvnitř města Brna, nebo přepravně a ekonomicky velmi diskutabilní v případě realizace tratí VRT a nového terminálu pro cestující na okraji města Brna. Varianta Bez projektu proto do budoucna neumožní plnohodnotné a kvalitní napojení systému VRT do ŽUB.

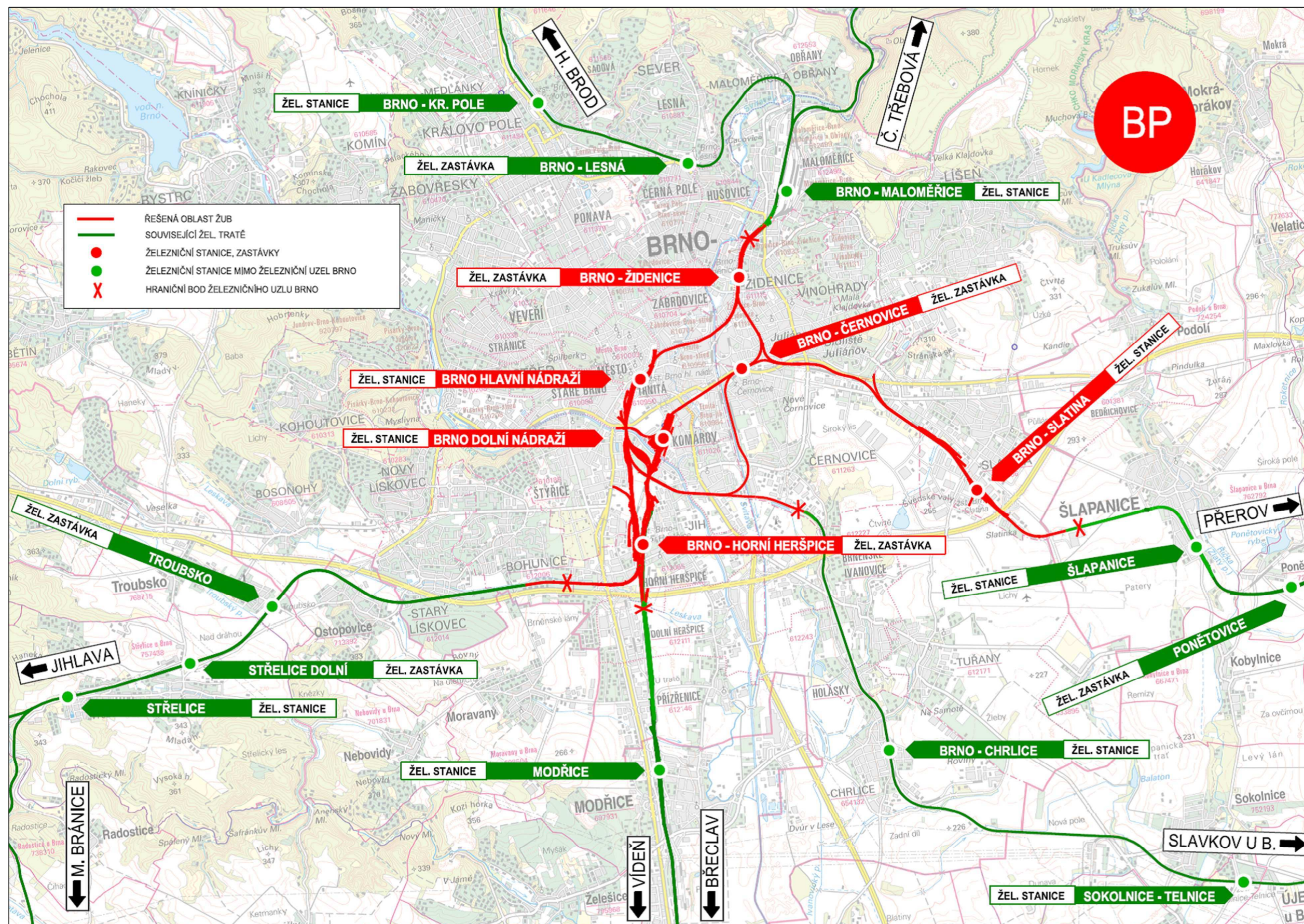
Návrh řešení železničního provozu

Železniční provoz ve variantě Bez projektu je značně ovlivněn kapacitními a provozními možnostmi infrastruktury. Koncepce železniční dopravy v tomto případě vychází ze stávajícího stavu s úpravami danými zejména rozvojem okolní sítě. V osobní dopravě nebylo možné dosáhnout požadované nabídky železničních spojů odpovídající poptávce. Výrazným negativem je koncepce provozu linek ve směru trati Brno – Přerov, kde nebylo možné dosáhnout jak požadovaného počtu spojů, tak i zkrácení jízdních dob. Nebylo tak možné zavést novou expresní linku z Brna do Ostravy a novou linku z Brna do Zlína. Spojení z Brna do Olomouce zůstává i nadále v nedostatečném dvouhodinovém intervalu. Dále nebylo možné dosáhnout odpovídající koncepce u linek ve směru tratí Brno – Veselí nad Moravou, Brno – Chrlice a Brno – Střelice, kdy není dosaženo odpovídajícího intervalu spojů. U zbývajících linek osobní dopravy odpovídá dopravní nabídka přepravní poptávce, ovšem s výrazným omezením možností vedení průjezdných linek skrz železniční uzel Brno, což snižuje provozní efektivitu osobní dopravy a vyvolává zvýšené náklady na zajištění provozu. Problémem zůstává nevhodné řešení krátkodobého i dlouhodobého odstavování souprav, kdy zůstává zachován současný nevyhovující stav, což se bude i nadále promítat v nižší spolehlivosti železniční osobní dopravy a vyšším provozním nákladům dopravců.



Obrázek 54 - Schéma linkového vedení železniční dopravy ve variantě BP

Provozní koncepce nákladní železniční dopravy je uvažována prakticky totožná, jako v současném stavu. Provozní uspořádání železniční infrastruktury poskytuje dostatek kapacity pro nákladní dopravu i pro budoucí očekávaný vyšší provoz tranzitních nákladních vlaků skrz železniční uzel. Napojeny zůstávají stávající provozované vlečky a rovněž logistické terminály. Železniční uzel Brno v minulosti dokázal uspokojit vyšší provozní zatížení v nákladní dopravě v době, kdy v Brně existovaly významné průmyslové podniky a silniční infrastruktura nebyla tolik rozvinuta. I proto jsou v současném stavu dostatečně uspokojovány přepravní potřeby nákladní dopravy.



Obrázek 55 - Uspořádání železničního uzlu Brno ve variantě Bez projektu