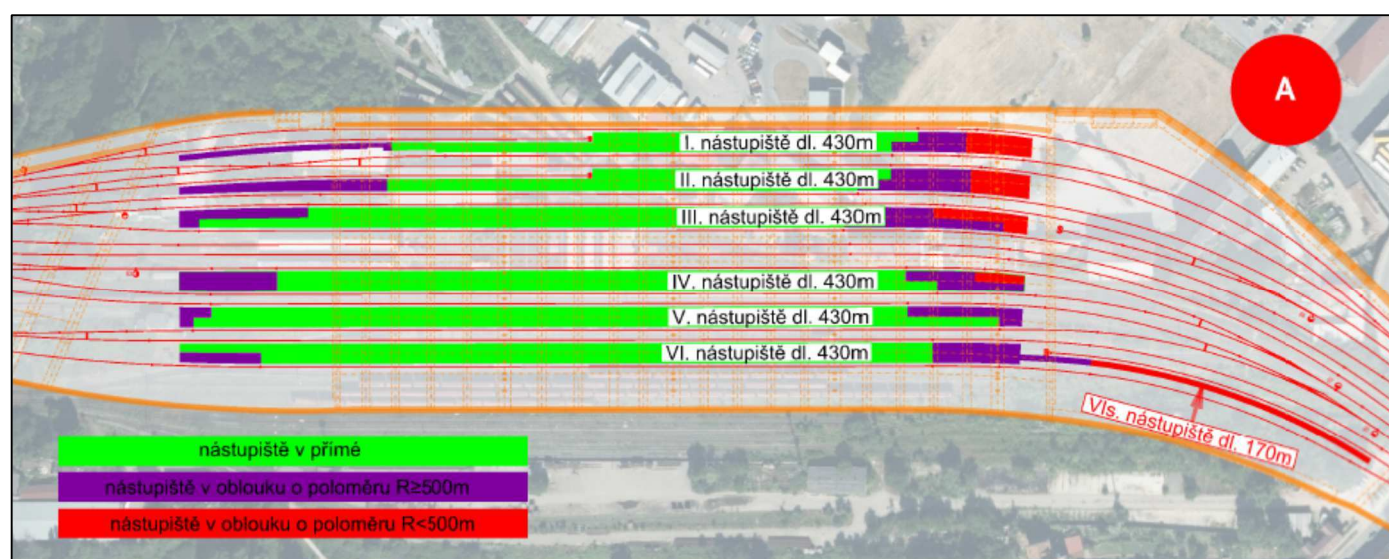


Možnosti řešení hlavního nádraží

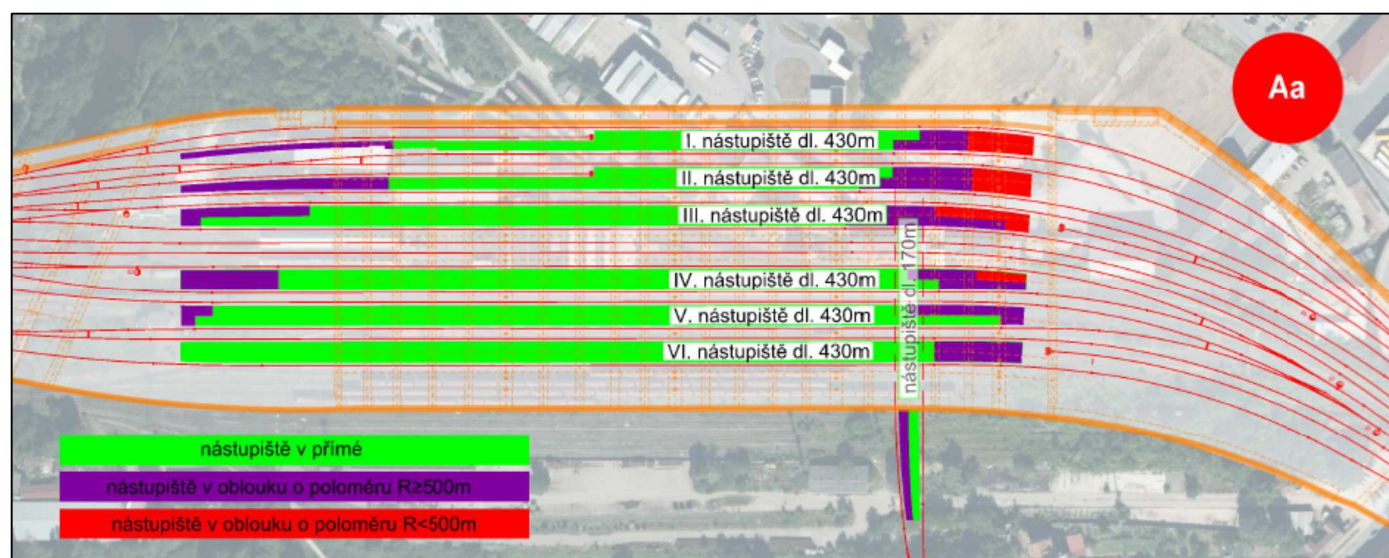
Hlavní nádraží ve variantě A se realizuje v nové poloze jako novostavba kompletně přestavující stávající železniční infrastrukturu, která se na jeho plochách v současném stavu nachází. Návrh konkrétního směrového uspořádání kolejí bylo tak vytvářeno zcela nově a byl při něm kladen důraz na zajištění co nejvhodnějších směrových parametrů nástupišť. Konkrétní návrh hlavního nádraží se liší dle alternativních způsobů zapojení trati od Chrlic a trati od Břeclavi a od Střelic.

Návrh řešení dle **základní alternativy A** zahrnuje realizaci šesti nových ostrovních nástupišť, kdy je jedno prodlouženo o jazykovou část. Podstatná část délek nástupišť je realizována v přímých úsecích, menší část je realizována v obloucích o poloměrech větších než 500 m a pouze malá část je realizována v obloucích o poloměrech menších než 500 m, což připadá na jazykové nástupiště a na severní konce prvních čtyř nástupišť.



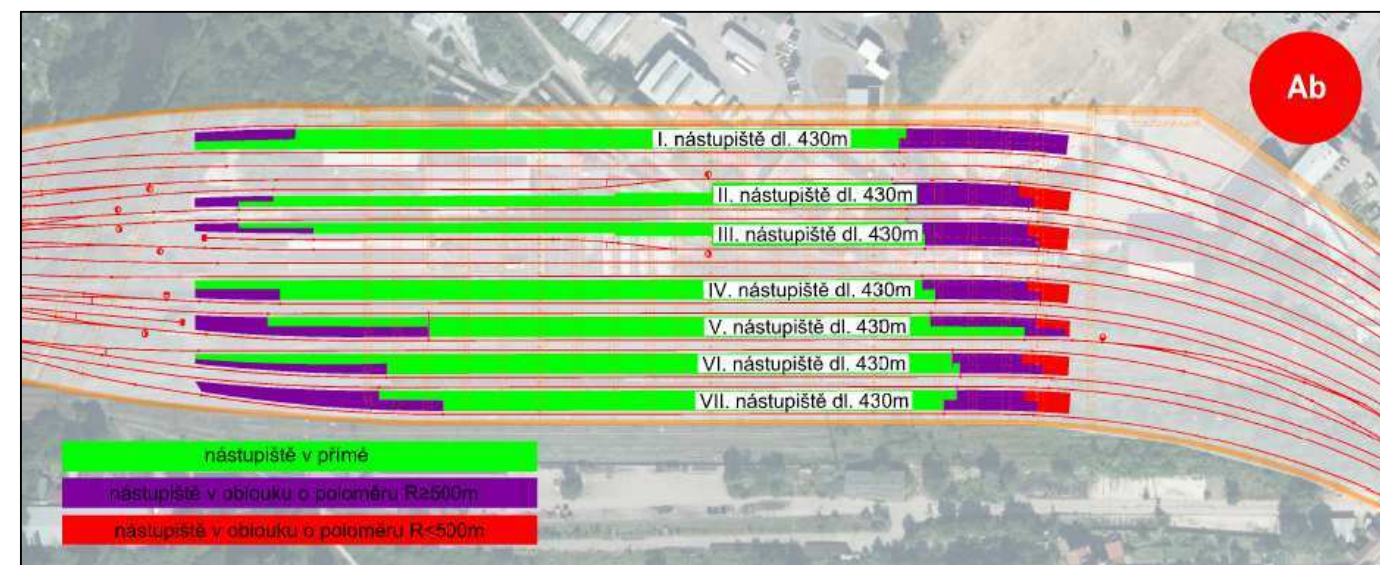
Obrázek 70 - Schématické znázornění nástupišť hlavního nádraží, směrové řešení ve variantě A

V **alternativě Aa** není realizováno jazykové nástupiště a je nově realizována nová podzemní stanice, která je realizována v přímém úseku, kde pouze východní část jedné strany nástupišť je v oblouku o poloměru větším než 500 m. Zbývající podstatná část kolejí zůstává stejná jako u základní alternativy A.



Obrázek 71 - Schématické znázornění nástupišť hlavního nádraží, směrové řešení ve variantě Aa

V **alternativě Ab** je realizováno sedm nových nástupišť, kdy není žádné realizováno jako jazykové. Opět i zde je převážná část délek nástupištních hran v přímých úsecích a zbývající část v obloucích o poloměrech větších než 500 m. Pouze velmi malá část severních konců šesti nástupišť je realizována v obloucích o poloměrech menších než 500 m.



Obrázek 72 - Schématické znázornění nástupišť hlavního nádraží, směrové řešení ve variantě Ab

V alternativě Ac je hlavní kolejí realizováno shodně jako u předchozí uvedené alternativy Ab. Nově je pak realizována nová podzemní stanice v přímém úseku, kdy pouze východní část jedné strany nástupišť je realizována v oblouku o poloměru větším než 500 m.



Obrázek 73 - Schématické znázornění nástupišť hlavního nádraží, směrové řešení ve variantě Ac

Společným motivem všech navrhovaných řešení hlavního nádraží je realizace dvou průjezdných kolejí bez nástupištních hran určených pro průjezd tranzitních nákladních vlaků hlavním nádražím. Tyto koleje jsou realizovány přibližně ve středu hlavního nádraží mezi třetím a čtvrtým nástupištěm. Přestože se jedná o celkem čtyři různé možnosti řešení hlavního nádraží, tak dopady do území představují všechny tyto možnosti prakticky totožné. Rozdíly spočívají pouze v konkrétním kolejovém řešení.