BRNO

STUDIE AGLOMERAČNÍHO PROJEKTU
BRNĚNSKÉ PŘIMĚSTSKÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY 2020
ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURA A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

TEXTOVÁ ČÁST
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. TEXTOVÁ ČÁST

Studie aglomeračního projektu
BRNĚNSKÉ PŘÍMĚSTSKÉ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY
2020
IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název akce: Studie aglomeračního projektu
brněnské příměstské železniční dopravy 2020

Objednatel: Krajský úřad Jihomoravského kraje
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

Dodavatel: SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26, 611 36 Brno
IČO: 44960417
DIČ: CZ44960417

Ve spolupráci: CITYPLAN spol. s r. o.
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1

Zodpovědný řešitel: Ing. Petr Rotschein

Hlavní spoluřešitelé: Ing. Šebnut Beňák
Ing. Petr Kapoun

Dále spolupracovali: Ing. Ivana Navrátilová

Zprávu vypracoval: Ing. Lubomír Beňák

Datum: prosinec 2011
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

[4]

OBSAH

OBSAH ........................................................................................................................................... 4

1. ÚČEL STUDIE ........................................................................................................................... 8
   Regionální osobní doprava .................................................................................................. 8
   Postavení železniční dopravy v dopravním systému ........................................................... 8

2. ŽELEZNIČNÍ SÍŤ V JMK ......................................................................................................... 9
   Železniční síť JMK v kontextu EU ......................................................................................... 11
   Vlastník, provozovatel, operátor dráhy ............................................................................. 12

3. TECHNICKÁ CHARAKTERISTIKA TRATÍ JMK ................................................................ 12
   3.1. Železniční uzel Brno ..................................................................................................... 12
   Brno-Horní Heršpice ........................................................................................................... 13
   Brno hl. n. .............................................................................................................................. 13
   Odb. Brno-Židenice ............................................................................................................. 14
   Odb. Brno-Černovice ........................................................................................................... 15
   Traťové úseky v rámci ŽUB ............................................................................................... 15

   3.2. Tratě brněnské příměstské dopravy ............................................................................... 16
   Trať Brno hl. n. – Jihlava (322C dle TTP 322) .................................................................... 16
   Trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (323A dle TTP 323) ........................................ 17
   Trať Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n. (324- dle TTP 324) ..................................................... 17
   Trať Kúty (ŽSR) – Brno hl. n. (320A dle TTP 320) ............................................................ 18
   Trať Brno-Židenice – Česká Třebová (326A dle TTP 326) .................................................. 18
   Trať Přerov – Brno hl. n. (315C dle TTP 315) .................................................................... 19
   Trať Holubice – Blažovice (315D dle TTP 315) ................................................................. 19
   Trať Veselí nad Moravou – Brno hl. n. (318B dle TTP 318) ............................................. 20

   3.3. Investiční akce v železniční infrastruktuře JMK do roku 2011 ...................................... 20
   Stavby I. tranzitního koridoru ......................................................................................... 21
   Stavby II. tranzitního koridoru ........................................................................................... 22
   Ostatní stavby ....................................................................................................................... 22

   3.4. Technický stav železniční infrastruktury JMK ............................................................... 24

4. DOPRAVNĚ PŘEPRAVNÍ CHARAKTERISTIKA TRATÍ JMK ............................................. 25
   4.1. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje .................................................... 25

   4.2. Rozsah vlakové dopravy ............................................................................................... 25
   Rozsah dopravy na tratích zaústěných do ŽUB v GVD 2010/2011 ...................................... 25
   Linkování IDS JMK v roce 2011 ......................................................................................... 26

   4.3. Vozidlový park železničních dopravců ......................................................................... 27

5. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU .................................................................................. 28
6. ZPRACOVANÉ KONCEPČNÍ A STRATEGICKÉ MATERIÁLY .............................................. 30
6. 1. Koncepční materiály Ministerstva dopravy ČR ......................................................... 30
6. 2. Koncepční materiály Správy železniční dopravní cesty, s. o. .................................... 31
6. 3. Koncepční materiály Jihomoravského kraje ................................................................ 32
6. 4. Koncepční materiály Statutárního města Brna, jednotlivých měst a obcí .................. 33
7. ZPRACOVANÉ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE ............................................................. 34
7. 1. Přestavba ŽUB ........................................................................................................... 34
7. 2. Modernizace tratě Brno – Přerov ............................................................................. 36
   Traťový úsek Blažovice – Odb. Brno-Černovice ............................................................... 37
   Traťový úsek Blažovice – Nezamyslice ....................................................................... 38
   Traťový úsek Nezamyslice – Přerov ........................................................................... 39
7. 3. Elektrizace tratě Brno – Jihlava ............................................................................... 39
   Elektrizace a zkapacitnění tratě Brno – Zastávka u Brna ................................................. 40
   Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč .......................................... 40
7. 4. Rekonstrukce a elektrizace regionálních tratí, nové traťové spojky a výhyby ............. 41
   Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice ......................... 41
   Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče ...................................... 41
   Boskovická spojka ....................................................................................................... 42
   Výhybna Zbyšov ........................................................................................................... 42
   Křenovická spojka ........................................................................................................ 43
8. STAV PŘÍPRAVY INVESTIČNÍCH AKCÍ ........................................................................... 43
8. 1. Investice do infrastruktury ......................................................................................... 43
9. HORIZONTY ROZVOJE ŽELEZNIČNÍ INFRASTRUKTURY JMK ........................................ 44
10. NÁVRH DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .......................................................................... 44
10. 1. Výhledový rozsah vlakové dopravy ............................................................................ 45
    Rozsah dopravy na tratích zaústěných do ŽUB dle projektu Přestavba ŽUB ................ 45
    Rozsah dopravy na tratí Přerov – Brno dle studie Modernizace tratě Přerov – Brno .... 48
    Rozsah dopravy na tratích zaústěných do ŽUB dle studie VRT Praha – Brno ................ 52
10. 2. Dopravně technologické posouzení horizontu „A“ ................................................ 52
    Studijní nákresný jízdní řád ......................................................................................... 52
    Posouzení traťových kapacit ...................................................................................... 54
    Dílčí závěry k infrastrukturě ...................................................................................... 54
    Linkování IDS JMK v časovém horizontu „A“ .............................................................. 54
10. 3. Dopravně-technologické posouzení horizontu „B“ .................................................. 55
    Jízdní doby a přepravní časy cestujících .................................................................. 55
    Studijní nákresné jízdní řády ..................................................................................... 56
    Posouzení traťových kapacit ...................................................................................... 60
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

Dlouhodobé plány a strategie v infrastrukturi.................................................. 61
Linkování IDS JMK v časovém horizontu „B“ .................................................. 61
Nová vozidla osobní dopravy ............................................................................ 62

10. 4. Železniční doprava v časovém horizontu „C“ ........................................... 65
10. 5. Železniční doprava v časovém horizontu „D“ ........................................... 66

11. NÁVRH OPATŘENÍ V INFRASTRUKTUŘE.................................................... 68
11. 1. Modernizované a optimalizované úseky.................................................... 68
Modernizace tratě Brno – Přerov ....................................................................... 68
Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč .................................. 68
11. 2. Rekonstrukce a elektrizace regionálních tratí, nové traťové spoje a výhybny .... 69
Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Ždlochovice .................. 69
Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče ................................. 69
11. 3. Ostatní investiční opatření........................................................................... 69
Brno – Česká Třebová, příprava na dálkové ovládání ........................................ 69
Elektrizace tratí Blažovice – Nesovice ............................................................... 69
Vložení kolejových spojek v žst. Rajhrad ............................................................ 69
11. 4. Nové železniční zastávky............................................................................ 70
Trať Štířelice – Moravské Bránice – Moravský Krumlov .................................. 70
Trať Moravské Bránice – Ivančice ..................................................................... 71
Trať Brno – Zastávka u Brna .............................................................................. 72
Trať Brno-Židenice – Tišnov ............................................................................. 74
Trať Tišnov – Nedvědice .................................................................................... 79
Trať Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice .................................................... 80
Trať Odb. Lhota-Rapotína – Boskovice ............................................................. 82
Trať Brno – Letiště Brno-Tuřany – Vyškov ....................................................... 83
Trať Brno-Slatina – Šlapanice – Blažovice – Nesovice ...................................... 87
Trať Brno – Chrlice – Slavkov u Brna ................................................................. 89
Trať Brno – Šakvice ........................................................................................... 94
Trať Šakvice – Hustopeče u Brna ...................................................................... 95
Návrh nových zastávek mimo jádrovou oblast ............................................... 95
Přehled nových zastávek doporučených k dalšímu sledování ......................... 96
11. 5. Přestupní užby systému IDS a individuální dopravy................................. 97
11. 6. Varianty časového řazení investic a ekonomické hodnocení ...................... 98
Přehled investičních akcí .................................................................................... 102

12. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ.................................................................................. 103

13. PŘEHLED VÝCHOZÍCH PODKLADŮ .......................................................... 104

TABULKY JÍZDNÍCH DOB.................................................................................. 105
Trať Štířelice – Hrušovany nad Jevišovkou ....................................................... 105
Trať Brno – Třebíč ............................................................................................ 106
Trať Brno – Havlíčkův Brod .............................................................................. 108
Tratě Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou a „křenovická spojka“ ............................................................... 113
Trať Brno – Břeclav a zaústěné regionální tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice a Šakvice – Hustopeče u Brna ........................................................................................................................................................................ 119

GRAFICKÉ PŘÍLOHY ........................................................................................................................................................................ 121
1. Účel studie

V roce 2002 bylo na území Jihomoravského kraje zavedeno do hromadné dopravy jádro systému na kvalitativně vyšší úrovni – jádro Integrovaného dopravního systému. Princip fungování tohoto systému spočívá primárně na spolupráci (ne konkurenci) jednotlivých druhů hromadné dopravy osob s účelem zajistit přehlednou, rychlou, efektivní a pohodlnou dopravu na území kraje. Příznivá poloha a hustota železničních tratí v okolí Brna umožnila železniční dopravě, aby hrála v tomto systému na jižní Moravě klíčovou roli. Systematická snaha odborů krajského úřadu Jihomoravského kraje i koordinátora veřejné dopravy KORDIS JMK a. s. směřuje nejen k maximálnímu využití současné železniční infrastruktury, ale akceleruje i přípravu řady opatření na infrastrukturu za účelem již fungující systém dále vylepšit. Toho má být dosaženo nejen realizací staveb sloužících pouze regionální dopravě, ale také plným využitím potenciálu tratí celostátního nebo mezinárodního železničního systému, kde je třeba prosadit vymezení kapacity potřebné pro regionální dopravu.

Předmětem studie je Komplexní projekt rozvoje jádra regionální železniční dopravy v Jihomoravském kraji (JMK) s horizontem realizace do roku 2020. Účelem je doposud jednotlivě sledované investiční akce prezentovat v rámci jednoho aglomeráčního projektu, který může díky své komplexnosti přinést i úspory investičních nákladů oproti situaci, kdyby tyto akce byly realizovány jako samostatné stavby. Fungování systému jako celku je doloženo zpracováním dopravního modelu brněnského systému jako celku, ale akceleruje i přípravu řady opatření na infrastruktuře za účelem již fungující systém dále vylepšit. Toho má být dosaženo nejen realizací staveb sloužících pouze regionální dopravě, ale také plným využitím potenciálu tratí celostátního nebo mezinárodního železničního systému, kde je třeba prosadit vymezení kapacity potřebné pro regionální dopravu.

Společně s jmenovatelem investičních akcí zahrnutých v aglomeráčním projektu je přímé a kvalitní spojení Brna zejména s obcemi s rozšířenou působností, které všechy plní funkci významného uzlu Integrovaného dopravního systému JMK (IDS JMK).

Důležitou součástí systému je zavedení nového vozidlového parku s vyšším komfortem pro cestující, efektivnějším provozem a výkonnějšími parametry znamenající zkrácení přepravních časů.

Tato studie se ve hledisku hodnocení jednotlivých investičních počinů nebude soustředit na problematiku ŽUB. Pro návrh dopravní infrastruktury brněnské příměstské železniční dopravy a studijních grafikonů na brněnských radiálách je však ŽUB výchozím prvkem, proto je technicky a technologicky současný ŽUB analyzován a návrh přestavby ŽUB je uvažován dle projektu v odsunuté poloze z roku 2009. Je třeba konstatovat, že realizace přestavby železničního uzlu Brno je prioritní stavbou v regionu. Bez realizace přestavby uzlu nebude na většině zaústěných tratí možno zavést předpokládaný rozsah příměstské dopravy, budou možná jen částečná a kompromisní řešení.

Regionální osobní doprava

Z hlediska polohy tratě vzhledem k městu Brnu je možné vymezen regionální osobní dopravu JMK do dvou skupin. Pojem příměstská doprava je všeobecně užíván, venkovská doprava je její protipól. Rozumí se jí dopravu na tratích v okrajových částech regionu, resp. na tratích, které nesměřují k centru regionu, v našem případě k městu Brnu.

Tato studie se bude zabývat především dopravou příměstskou, venkovskou dopravou se bude zabývat pouze okrajově.

Postavení železniční dopravy v dopravním systému

Zkušenosti z většiny rozvinutých zemí EU ukazují, že železniční doprava provozovaná na kvalitní infrastrukturě moderním vozidlovým parkem, vykazuje oproti dopravě automobilové značnou spolehlivost a rentabilitu a v příměstských aglomeracích se stává prioritním druhem dopravy. Menší hustota železniční sítě bývá řešena systémem napaječových autobusových link, větší docházková vzdálenost do zastávek je mnohde řešena systémem P+R (park and ride) – krátkou dojížďku autem na neблиžší vlakovou zastávku. Tento systém spojuje výhody obou druhů doprav – komfort dojížďky z domova a spolehlivost dojíždění do cílové stanice v intravilánu aglomerace bez rušení dopravními kolasy v okrajových částech města. Železniční doprava zůstane patnáctým druhem dopravy i do budoucna, neboť má jako jediný druh dopravy vyřešen druh pohonu bez použití kapalných paliv.
Železniční síť v JMK


Základní charakteristiku jednotlivých železničních tratí JMK jsou uvedeny v následující tabulce.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo dle KJŘ</th>
<th>Číslo dle TTP</th>
<th>Traťový úsek</th>
<th>Kategorie</th>
<th>Délka</th>
<th>Počet kolejí</th>
<th>Trakce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>240, 244</td>
<td>322 C</td>
<td>Brno hl. n. – Brno-Horní Heršpice</td>
<td>EU</td>
<td>2,8</td>
<td>1</td>
<td>~</td>
</tr>
<tr>
<td>240, 244</td>
<td>322 C</td>
<td>Brno-Horní Heršpice – Brno-Horní Heršpice, zhlaví Státní silnice</td>
<td>celostátní</td>
<td>1,2</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
</tr>
<tr>
<td>240, 244</td>
<td>322 C</td>
<td>Brno-Horní Heršpice, zhl. Státní silnice – Střelice</td>
<td>celostátní</td>
<td>9,0</td>
<td>2</td>
<td>nezáv.</td>
</tr>
<tr>
<td>240</td>
<td>322 C</td>
<td>Střelice – Zastávka u Brna – km 17,8 hr. kr.</td>
<td>celostátní</td>
<td>17,9</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Obrázek 1 Mapka železniční sítě v JMK s vyznačenou hranicí kraje.
<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo dle KJŘ</th>
<th>Číslo dle TTP</th>
<th>Traťový úsek</th>
<th>Kategorie</th>
<th>Délka</th>
<th>Počet kolejí</th>
<th>Trakce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>322 D</td>
<td>Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice – Brno dolní n.</td>
<td>celostátní</td>
<td>4,0</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>241</td>
<td>Znojmo – Blížkovice – km 131,2 hr. kr. (kraj Vysočina)</td>
<td>celostátní</td>
<td>31,0</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>244</td>
<td>Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou</td>
<td>regionální</td>
<td>50,1</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>244</td>
<td>Moravské Bránice – Ivančice (– Oslavany)</td>
<td>regionální</td>
<td>9,2</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>245</td>
<td>Hrušovany nad Jevišovkou – Hevlín</td>
<td>regionální</td>
<td>6,7</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>246</td>
<td>Břeclav – Znojmo</td>
<td>celostátní</td>
<td>68,7</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>247</td>
<td>(Břeclav) – Boří Les – Lednice</td>
<td>regionální</td>
<td>9,3</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>248</td>
<td>Šatov st. hr. (Rakousko) – Znojmo</td>
<td>celostátní</td>
<td>12,4</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Číslo dle KJŘ</th>
<th>Číslo dle TTP</th>
<th>Traťový úsek</th>
<th>Kategorie</th>
<th>Délka</th>
<th>Počet kolejí</th>
<th>Trakce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>250, 260</td>
<td>Brno hl. n. – Odb. Brno-Židenice z</td>
<td>EU</td>
<td>2,4</td>
<td>2</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>250</td>
<td>Lanžhot st. hr. (Slovensko) – Brno hl. n.</td>
<td>EU</td>
<td>71,9</td>
<td>2</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>251</td>
<td>Tišnov – Nedvědice – km 76,0 hr. kr. (kraj Vysočina)</td>
<td>regionální</td>
<td>19,0</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>253</td>
<td>Vranovice – Pohořelice</td>
<td>regionální</td>
<td>8,0</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>254</td>
<td>Hustopeče u Brna – Šakvice</td>
<td>regionální</td>
<td>6,8</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>255</td>
<td>Hodonín – Zaječí</td>
<td>regionální</td>
<td>37,5</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>260</td>
<td>Odb. Brno-Židenice z – Brno-Maloměřice St. 3 – Níhov – km 46,4 hr. kr. (kraj Vysočina)</td>
<td>EU</td>
<td>46,2</td>
<td>2</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>262</td>
<td>Velké Opatovice – Skalice nad Svitavou</td>
<td>regionální</td>
<td>21,5</td>
<td>1</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>300</td>
<td>km 59,3 hr. kr. (Olomoucký kraj) – Chválkovice na H. – Holubice – Brno hl. n.</td>
<td>EU</td>
<td>59,3</td>
<td>1</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>300</td>
<td>Holubice – Blažovice</td>
<td>EU</td>
<td>2,9</td>
<td>1</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>330</td>
<td>km 128,5 hr. kr. (Zlínský kraj) – Moravský Písek zastávka – Břeclav</td>
<td>EU</td>
<td>45,4</td>
<td>2</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>340</td>
<td>Odb Brno-Černovice – Brno hl. n.</td>
<td>EU</td>
<td>6,2</td>
<td>1</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>340</td>
<td>Veselí nad Moravou – Blažovice</td>
<td>celostátní</td>
<td>70,0</td>
<td>2</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>340</td>
<td>km 90,5 hr. kr. (Zlínský kraj) – Veselí nad Moravou</td>
<td>celostátní</td>
<td>2,9</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>342</td>
<td>Moravský Písek – Bzenec</td>
<td>EU</td>
<td>4,2</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>343</td>
<td>Rohatec – Veselí nad Moravou</td>
<td>regionální</td>
<td>19,9</td>
<td>1</td>
<td>nezáv.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>343</td>
<td>Veselí nad Moravou – Javorník nad Veličkou zastávka – st. hr. (Slovensko)</td>
<td>regionální</td>
<td>22,7</td>
<td>1</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>802</td>
<td>st. hr. (Rakousko) – Břeclav</td>
<td>EU</td>
<td>5,1</td>
<td>2</td>
<td>~</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jedná se celkem o cca 718,3 km tratí (neuvažovány tratě bez osobní dopravy, vyznačené kurzívou). Z tohoto počtu je 55,2 % tratí jednokolejných a 44,8 % tratí dvoukolejných.

Elektrifikováno je 75,4 % dvoukolejných a 23,4 % jednokolejných tratí, z celkové délky je pak elektrifikováno 46,7 % tratí.
Z celkové délky tratí tvoří 44,3 % tratě zařazené do evropského železničního systému (do koridorových tratí ČR je zahrnuto však pouze 24,7 %), 30,2 % tratě celostátní nezařazené do evropského železničního systému a 25,5 % tratě regionální.


Z pohledu příměstské železniční dopravy by se neměla z hlediska investičních počinů tvořit jakási bariéra mezi sítí celostátní a regionální. Neboť i tratě regionální se mohou svým vhodným napojením a zkvalitněním infrastruktury stát významným napájecím přepravních toků směřujících k brněnské aglomeraci.

**Železniční sítě JMK v kontextu EU**


Jednotlivé tratě mohou dále být součástí uzavřených mezinárodních dohod:

- AGC – European agreement on main railway lines (evropská smlouva o hlavních žel. tratích);
- AGTC – European agreement on important international combined transport lines and related installations (evropská smlouva o důležitých trasách kombinované dopravy);
- TERFN – Trans-European Rail Freight Network (evropská síť železniční nákladní dopravy).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Trať</th>
<th>ČR</th>
<th>EU</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brno – Česká Třebová</td>
<td>I. tranzitní koridor</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – Brno</td>
<td>I. tranzitní koridor</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Havlíčkův Brod</td>
<td>-</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Přerov</td>
<td>-</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – Přerov</td>
<td>II. tranzitní koridor</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – st. hr. Rakousko</td>
<td>I. tranzitní koridor</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – st. hr. Slovensko</td>
<td>I. tranzitní koridor</td>
<td>TEN-T, AGC, AGTC, TERFN</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 2 Přehled jednotlivých tratí na území Jihomoravského kraje, které jsou součástí evropského systému.
Vlastník, provozovatel, operátor dráhy

Vlastníkem dotčených dráh je Česká republika.

Vlastníkem dráhy ve smyslu zákonních ustanovení zastupuje manažer infrastruktury a provozovatel dráhy, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SZDC) se sídlem v Praze. Provozuschopnost zajišťují organizační jednotky SZDC. Správy dopravní cesty SDC (v případě popisovaných tratí SDC Brno).

Obsluhu dráhy a organizování drážní dopravy v jednotlivých traťových úsecích provádí operátor obsluhy dráhy, kterým je také SŽDC. Řízení provozu zajišťují organizační jednotky SŽDC Regionální centra provozu (RCP) a jejich Provozní obvody (PO). Organizačně jsou výše popisované železniční tratě začleněny do RCP Brno, PO Brno a PO Brňany.

3. Technická charakteristika tratí JMK

3.1. Železniční uzel Brno


Nákladová stanice Brno jih leží vpravo od trati Kúty (ŽSR) – Brno hl. n. Průjezd koridoru č. 1 tvoří v současné době dva oddelelené dvoukolejné průtahy, osobní a nákladní.


Dále budou podrobněji popisovány jen železniční stanice a dopravny rozhodující pro osobní dopravu.

**Brno-Horní Heršpice**

Železniční stanice Brno-Horní Heršpice leží v km:
- 140,736 dvoukolejné trati Kúty (ŽSR) – Brno hl. n.,

**Uspořádání a vybavení stanice**

Stanice je rozčleněna na obvody:
- kolejíště stanice skládající se:
  - z hlavních průběžných dopravních kolejí č. 1, 2 a 3,
  - z předjízdné dopravní kolej č. 5,
  - ze spojovacích dopravních kolejí č. 11 (do DKV),
  - ze spojovacích dopravních kolejí č. 600 (zhl. St. silnice – severní směrem na Brno dolní n.) a č. 603 (zhl. St. silnice – jižní směr),
  - ze spojovacích dopravních kolejí č. 604, 606 (jižní směr ze směru severního směrem na Brno dolní n.),
  - z ostatních manipulačních kolejí a vleček;
- obvod zhlaví Státní silnice ohraničený návěstidly 1S, 2S, L90, L93;
- odstavné nádraží "H" situováno vpravo od kolejíště stanice;
- účelové kolejíště DKV Brno ohraničené návěstidlem Sc11 a námezníky výhybek č. 37, 18;
- účelové kolejíště SDC Brno ohraničené námezníkem výhybek č. 52A, R1 a 34 přednádraží.

Stanice je vybavena čtyřmi úrovňovými jednostrannými vnitřními nástupištěmi u kolejě č.1 o délce 221 m, u kolej č. 2 o délce 221 m, u kolej č. 3 o délce 298 m a u kolej č. 4 o délce 288 m.

**Staniční zabezpečovací zařízení**


**Brno hl. n.**

Železniční stanice Brno hl. n. leží v km:
- 143,496 dvoukolejné trati Kúty (ŽSR) – Brno hl. n.,
- 143,496 jednokolejné trati Brno hl. n. – Jihlava, která je v úseku Brno-Horní Heršpice, zhlaví Státní silnice – Střelic dvoukolejná
- 155,770 dvoukolejné trati Brno hl. n. – Havlíčkův Brod,
- 0,000 dvoukolejné trati Veselí nad Moravou – Brno hl. n. (Odb. Brno-Černovice, zhl. Táborská), která je v úseku Odb. Brno-Černovice - Brno hl. n. jednokolejná,
- 0,000 jednokolejné trati Přerov – Brno hl. n.

Uspořádání a vybavení stanice

Stanice je rozčleněna na obvody:

- osobní nádraží a přednádraží skladající se:
  - o z hlavních průběžných dopravních kolejí č. 1, 2, které tvoří průjezd koridorem č. I,
  - o z průběžně dopravní kolej č. 4, která je pokračováním traťové koleje od Odb. Brno-Černovice, příp. traťové kolej od Chrlic, která je taktéž zaústěna do hlavní průběžné kolej č. 2
  - o z průběžných dopravních kolejích č. 3, 4, 5 a 6,
  - o z kusích dopravních kolejí č. 5k, 9k, 11k a 13k,
  - o z ostatních manipulačních a spojovacích kolejích;
- odstavné nádraží „A“ situováno vlevo od traťové kolej č. 3 Brno-Horní Heršpice – Brno hl. n.,
- odstavné nádraží „C“ situováno vpravo od traťové kolej č. 2 Brno-Horní Heršpice – Brno hl. n.,
- odstavné nádraží „D“ nákladový obvod „Amerika“ je situován vlevo od přednádraží a části osobního nádraží, součástí nádraží je i obvod bývalé vlečky Uhelné sklady,
- odstavné nádraží „E“ situováno vlevo od traťové kolej č. 1 Brno hl. n. – Odb. Brno-Židenice.

Do jižního zhlaví ústí tyto traťové kolej:

- 1. traťová kolej, obousměrná pro vlaky z a do Brna Horních Heršpic,
- 2. traťová kolej, obousměrná pro vlaky z a do Brna Horních Heršpic,
- 3. traťová kolej, obousměrná pro vlaky z a do Brna Horních Heršpic,
- traťová kolej z a do Chrlic,
- traťová kolej z a do Odb. Brno Černovice.

Do severního zhlaví ústí tyto traťové kolej:

- 1. traťová kolej, obousměrná pro vlaky z a do Odb. Brno Židenice,
- 2. traťová kolej, obousměrná pro vlaky z a do Odb. Brno Židenice.

Stanice je vybavena čtyřmi nástupišti u šesti průběžných dopravních kolejí (č. I úrovňové vnější u kol. č. 1 dl. 385 m, č. II a III mimoúrovnové ostrovní u kol. č. 2 + 3 dl. 327 m a u kol. č. 4 + 5 dl. 326 m a č. IV mimoúrovnové vnější u kol. č. 6 dl. 362 m) a dvěma nástupišti u čtyřech kusových dopravních kolejí (č. V a VI úrovňová jazyková u kol. č. 5k + 9k dl. 297 m a u kol. č. 11k + 13k dl. 285 m).

Krátká mimoúrovnová nástupiště č. 1, 2, 3 a 4 s kolejemi č. 1, 2, 3, 4, 5 a 6 slouží k odbavení osobní dopravy ve směrech Brno, Česká Třebová, Havlíčkův Brod, Přerov a Veselí nad Moravou, mohou však zde zajiždět i vlaky ve směru Šternberk. Krátká úrovňová nástupiště č. 5 a 6 s kusovými kolejemi č. 5k, 9k, 11k a 13k slouží k odbavení osobní dopravy ve směrech Okříšky, Hrušovany a Jevišovkou a Břeclav.

Staniční zabezpečovací zařízení

Železniční stanice Brno hl. n. je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie. Jedná se o elektromechanické zabezpečovací zařízení se světelnými závislými návštěvnitelné, elektromotorickými přestavníky a kolejovými obvody. Řídící přístroj je typu Rank, závislosti jsou zprostředkovávány hradlovými závěry.

Zařízení je obsluhováno z dopravní kanceláře, ze stanovišť výpravčího přednádraží, ze stavědel St. 4, St. 5, St. 6 a dále ze stavědel PSt. 1, PSt. 2, St. 2, a St. 3 s vazbou na St. 4.

Z krátkodobého hlediska jsou klíčovými problémy nevyhovující jižní zhlaví a zejména zabezpečovací zařízení 2. kategorie.

Odb. Brno-Židenice

Odb. Brno-Židenice leží v km:
• **158,180** (změna km 158,200 = 0,221) dvoukolejně trati Brno hl. n. – Havlíčkův Brod mezi stanicemi Brno hl. n. – Brno-Maloměřice,

• **158,180** dvoukolejně trati Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová (odbojčuje v km 157,980 výhybkami č. 10 a 11) mezi stanicemi Brno hl. n. – Brno-Maloměřice,

• **158,180** dvoukolejně trati Brno-Horní Heršpice – Brno dolní n. – Brno-Maloměřice, která je od výhybky č. 19 v km 158,352 trojkolejná, která do Odb. Brno-Židenice zaústí výhybkou č. 3 v km 157,821 a výhybkou č. 4 v km 157,823.

Odbočka je současně i **zastávkou**, která je vybavena **třemi nástupištěmi**. Ostrovní mimoúrovňová nástupiště u průběžných dopravních kolejí tratí na Českou Třebovou a Havlíčkov Brod (č. II u kol. č. T2 + T2a a č. III u kol. č. T1 + T1a délka 309 m) a úrovňové vnější nástupiště (č. I u kol. č. T6 dl. 163 m).


**Odb. Brno-Černovice**


Zhlaví Táborská odbočky Brno-Černovice leží v km:

• **4,634** dvoukolejně trati Brno-Horní Heršpice – Brno-Maloměřice mezi stanicemi Brno dolní n. a Odb. Brno-Židenice,

• **1,652** dvoukolejně trati Veselí nad Moravou – Odb. Brno-Černovice, zhl. Táborská.


V km 5,278 traťového úseku Brno hl. n. – Odb. Brno-Černovice je **zastávka Brno-Černovice** s náspůní hranou délky 190 m.

**Traťové úseky v rámci ŽUB**


### 3.2. Tratě brněnské příměstské dopravy

**Trať Brno hl. n. – Jihlava (322C dle TTP 322)**

- *Brno hl. n. (km 143,496) – Brno-Horní Heršpice (km 140,637)*
- *Brno-H. H. zhl. St. silnice (km 151,760) – Střelice (km 142,637)*
- *Střelice (km 0,000) – Okříšky (km 61,846)*
- *Okříšky (km 169,857) – Jihlava (km 198,627)*


<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek trati – konec trati</th>
<th>Brno hl. n. – Jihlava</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Traťové koleje:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-H. Heršpice</td>
<td>kol. č. 3,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. Heršpice – Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice</td>
<td>kol. č. 93,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice – Střelice</td>
<td>kol. č. 1 a č. 2,</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice – Jihlava</td>
<td>jednokolejná trať</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka</td>
<td>102,5 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Zábrzdna vzdálenost</td>
<td>700 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku osobní dopravy:</td>
<td>64 náprav, 57 náprav (Mv),</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Střelice</td>
<td>88 náprav, 81 náprav (Mv),</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice – Okříšky</td>
<td>96 náprav, 85 náprav (Mv)</td>
</tr>
<tr>
<td>Okříšky – Jihlava</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</td>
<td>400 m /80 náprav,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Střelice</td>
<td>570 m /114 náprav,</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice – Okříšky</td>
<td>600 m /120 náprav,</td>
</tr>
<tr>
<td>Okříšky – Jihlava</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhodný spád</td>
<td>od začátku ke konci trati 24 %,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>od konce k začátku trati 25 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Provoz:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-Horní Heršpice</td>
<td>jednokolejný, obousměrný,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Horní Heršpice – Střelice</td>
<td>dvoukolejný, obousměrný,</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice – Jihlava</td>
<td>jednokolejný, obousměrný</td>
</tr>
<tr>
<td>Trakční soustava:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-Horní Heršpice</td>
<td>~ 25 kV 50 Hz,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Horní Heršpice – Jihlava</td>
<td>nezávislá</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší traťová rychlost na jednotlivých úsechích:</td>
<td>60 km/h,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice</td>
<td>90 km/h,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice – Střelice</td>
<td>80 km/h,</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice – Zastávka u Brna</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Zastávka u Brna – Okříšky</td>
<td>60 km/h,</td>
</tr>
<tr>
<td>Okříšky – Jihlava</td>
<td>80 km/h,</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová třída:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice</td>
<td>D4,</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. Heršpice, zhl. St. silnice – Okříšky</td>
<td>C3,</td>
</tr>
</tbody>
</table>
**Třída Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (323A dle TTP 323)**

Střelice (km 142,637) – Hrušovany nad Jevišovkou (km 92,546)

V následující tabulce jsou soustředěny základní informace o trati Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou. Dopravní směr na trati je opačný, než stavební (staniční).

**Tabulka 4 Charakteristika tratě Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek trati – konec trati</th>
<th>Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Délka</td>
<td>50,1 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Zábrzdna vzdálenost</td>
<td>700 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku osobní dopravy</td>
<td>72 náprav, 64 náprav (Mv)</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku nákladní dopravy</td>
<td>450 m / 90 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhodný spád</td>
<td>od začátku ke konci trati 10‰, od konce k začátku trati 10‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Provoz</td>
<td>jednokolejný, obousměrný</td>
</tr>
<tr>
<td>Trakční soustava</td>
<td>nezávislá</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice – Rakšice</td>
<td>70 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Rakšice – Hrušovany nad Jevišovkou</td>
<td>80 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová třída</td>
<td>C3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Třída Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n. (324- dle TTP 324)**

Brno hl. n. (km 143,496) – Odb. Brno-Židenice z (km 158,826)  
Odb. Brno-Židenice z (km 0,000) – Havlíčkův Brod (km 118,413) 
Havlíčkův Brod (km 224,108) – Kutná Hora hl. n. (km 286,690)


**Tabulka 5 Charakteristika tratě Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek trati – konec trati</th>
<th>Brno hl. n. – Kutná Hora hl. n.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Délka</td>
<td>195,7 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Zábrzdna vzdálenost</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-Královo Pole</td>
<td>700 m, 1000 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Královo Pole – Kutná Hora hl. n.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku osobní dopravy:</td>
<td>96 náprav, 80 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Havlíčkův Brod</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Havlíčkův Brod – Kutná Hora hl. n.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku nákladní dopravy</td>
<td>600 m / 120 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhodný spád</td>
<td>od začátku ke konci trati 13‰, od konce k začátku trati 17‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Provoz</td>
<td>dvoukolejný, obousměrný</td>
</tr>
<tr>
<td>Trakční soustava</td>
<td>25 kV 50 Hz</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. – Brno-Královo Pole</td>
<td>85 km/h, 100 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Královo Pole – Pohledští Dvořáci</td>
<td>80 km/h, 70 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Pohledští Dvořáci – Havlíčkův Brod</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Havlíčkův Brod – Okrouhlíce</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Okrouhlíce – Světlá nad Sázavou</td>
<td>100 km/h, 70 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Světlá nad Sázavou – Golčův Jeníkov</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Začátek trati – konec trati</td>
<td>st. hr. Lanžhot – Brno hl. n.</td>
</tr>
<tr>
<td>-----------------------------</td>
<td>--------------------------------</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Délka</strong></td>
<td>71,8 km</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Zábrzdná vzdálenost:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kúty ŽSR – Brno hl. n. km 142,170</td>
<td>1000 m, 400 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. km 142,170 – Brno hl. n.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Největší délka vlaku osobní dopravy:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kúty – Břeclav</td>
<td>116 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – Modřice</td>
<td>120 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Modřice – Brno hl. n.</td>
<td>64 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kúty – Modřice</td>
<td>700 m/140 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Modřice – Brno hl. n.</td>
<td>417 m/83 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Rozhodný spád</strong></td>
<td>od začátku ke konci trati 5 ‰,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>od konce k začátku trati 5 ‰</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Provoz</strong></td>
<td>dvoukolejný, obousměrný</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Trakční soustava</strong></td>
<td>~ 25 kV 50 Hz</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Největší traťová rychlost na jednotlivých úseccích:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kúty ŽSR – Břeclav</td>
<td>160 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – Modřice</td>
<td>160 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Modřice – Brno hl. n.</td>
<td>120 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Traťová třída</strong></td>
<td>D4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

**Tabulka 6 Charakteristika tratě Kúty (ŽSR) – Brno hl. n.**

---

**Tratě Brno-Židenice – Česká Třebová (326A dle TTP 326)**

*Odb. Brno-Židenice (km 158,180) – Česká Třebová (km 245,887)*


<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek trati – konec trati</th>
<th>Odb. Brno-Židenice – Česká Třebová</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Délka</strong></td>
<td>87,7 km</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Zábrzdná vzdálenost</strong></td>
<td>1000 m</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Největší délka vlaku osobní dopravy:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Březová nad Svitavou</td>
<td>104 náprav, lichý směr 76 náprav, sudý směr 92 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Březová nad Svitavou – Česká Třebová</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</strong></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Březová nad Svitavou</td>
<td>650 m/130 náprav, lichý směr 490 m/98 náprav, sudý směr 590 m/118 n</td>
</tr>
<tr>
<td>Březová nad Svitavou – Česká Třebová</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Rozhodný spád</strong></td>
<td>od začátku ke konci trati 7 ‰, od konce k začátku trati 7 ‰</td>
</tr>
</tbody>
</table>

---

---
**Provoz:**
- Odb. Brno-Židenice – Brno-Maloměřice St. 6
- Brno-Maloměřice St. 6 – Odb. Zádulka
- Odb. Zádulka – Česká Třebová

**Trakční soustava**
- Odb. Brno-Židenice – NP Březová-Svitavy
- NP Březová-Svitavy – Česká Třebová
- ~ 25 kV 50 Hz
- ss 3 kV

**Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:**
- Odb. Brno-Židenice – Adamov
- Adamov – Blansko
- Blansko – Škalice nad Svitavou
- Škalice nad Svitavou – Březová nad Svitavou
- Březová nad Svitavou – Svitavy
- Svitavy – Odb. Zádulka
- Odb. Zádulka – Česká Třebová

<table>
<thead>
<tr>
<th>Traťová třída</th>
<th>D4</th>
</tr>
</thead>
</table>

**Tabulka 8 Charakteristika tratě Přerov – Brno hl. n.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek trati – konec trati</th>
<th>Přerov – Brno hl. n.</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Délka</td>
<td>90.1 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Zábrzdná vzdálenost</td>
<td>700 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku osobní dopravy: Přerov – Kojetín</td>
<td>92 náprav, 83 náprav (Mv), 64 náprav, 58 náprav (Mv)</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku nákladní dopravy: Přerov – Kojetín</td>
<td>585 m /117 náprav, 409 m /81 náprav, 407 m /81 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhodný spád</td>
<td>od začátku ke konci trati 6‰, od konce k začátku trati 5‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Provoz</td>
<td>jednokolejný, obousměrný</td>
</tr>
<tr>
<td>Trakční soustava</td>
<td>ss 3 kV, ~ 25 kV 50 Hz</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Tabulka 9 Charakteristika tratě Holubice – Blažovice**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek trati – konec trati</th>
<th>Holubice – Blažovice</th>
</tr>
</thead>
</table>

**Trať Přerov – Brno hl. n. (315C dle TTP 315)**

*Přerov (km 90,124) – Brno hl. n. (km 0,000)*

V následující tabulce jsou soustředěny základní informace o trati Přerov – Brno. Dopravní směr na trati je opačný, než stavební (staniční).

**Charakteristika tratě Holubice – Blažovice (315D dle TTP 315)**

*Holubice (km 2,860) – Blažovice (km 0,000)*

V následující tabulce jsou soustředěny základní informace o spojce tratí Přerov – Brno a Veselí nad Moravou – Brno. Dopravní směr na trati je opačný, než stavební (staniční).
<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Délka</td>
<td>84,6 km + 6,2 km</td>
</tr>
<tr>
<td>Zábrzdna vzdálenost</td>
<td>700 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku osobní dopravy:</td>
<td>Veselí nad Moravou – Brno-Slatina, Brno-Slatina – Brno hl. n.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>96 náprav, 84 náprav (Mv), 72 náprav, 74 náprav (Mv)</td>
</tr>
<tr>
<td>Největší délka vlaku nákladní dopravy:</td>
<td>Veselí nad Moravou – Brno-Slatina, Brno-Slatina – Brno hl. n.</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>600 m / 120 náprav, 450 m / 90 náprav</td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhodný spád</td>
<td>od začátku ke konci trati 13 ‰, od konce k začátku trati 14 ‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Provoz:</td>
<td>dvoukolejný, pravostranný, dvoukolejný, obousměrný, dvoukolejný, pravostranný,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>dvoukolejný, obousměrný, jednokolejný, obousměrný</td>
</tr>
<tr>
<td>Trakční soustava:</td>
<td>nezávislá, 25 kV 50 Hz</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>100 km/h, 80 km/h, 70 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová řídka</td>
<td>C3, D4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

3. 3. Investiční akce v železniční infrastruktuře JMK do roku 2011

Z hlediska vývoje železniční sítě lze považovat za milník rok 1993. Zatímco u staveb zahájených před tímto rokem docházelo pouze k prostým obnovám železničního svršku a mostů, případně k prosté elektrizaci...

**Stavby I. tranzitního koridoru**

_Břeclav st. hr./Lanžhot st. hr. – Břeclav – Brno – Česká Třebová (mimo žst. Břeclav a průjezdu ŽUB)_

**Optimalizace tratě Brno – Skalice nad Svitavou**


**Optimalizace tratě Skalice nad Svitavou – Česká Třebová**


**Modernizace tratě St. hr. Rakousko – Břeclav – Vranovice a Vranovice – Brno**


**Modernizace žst. Vranovice**

Stanice byla rekonstruována jako poslední jihomoravská stavba v roce 2000. Rychlost průjezdu stanice byla zvýšena ze 100 km/h na 160 km/h. Stanice byla poloperonizována.

**Optimalizace traťového úseku Břeclav – Lanžhot – st. hr. Slovensko**

Rekonstrukce této tratě byla původně uvažována v jedné stavbě společně s celým břeclavským železničním uzlem. Z ekonomických důvodů byl rozsah stavby zrušen na úsek Břeclav – st. hr. Slovensko přibližně o úrovni vjezdových návěstidel žst. Břeclav ve směru od Lanžhota po stávající úrovňový přejezd v km 10,0. Zbyvající část dlouhá cca 2 km po státní hranici tvořenou řekou Moravou nebyla rekonstruována z důvodu nejasnosti koncepce hraničního mostu – pro splavnění řeky Moravy pro lodě se zářídě dvou vrstv kontejnerů nad sebou byl původně požadován zvětšení koleje až o 7 m, tato koncepce však nebyla potvrzena. Při další rekonstrukci je nutná úzká spolupráce se slovenskou stranou.

**Brno - 1. část odstavného nádraží, 1. etapa**

Cílem stavby bylo vybudování samostatného technologického provozního celku v lokalitě žst. Brno-Horní Heršpice v rámci přestavby celého železničního uzlu Brno.

Odsahem 1. části stavby odstavného nádraží bylo vybudování nezbytného střediska pro čištění, údržbu a opravy osobních vlakových souprav a elektrických jednotek. Umístění stavby bylo voleno tak, abysto umožnilo plné využití areálu jak při stávající poloze osobního nádraží, tak při jeho budoucí odsunuté poloze.

Stavba byla zahájena v říjnu 2007 a byla ukončena v květnu 2010.

Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav (1. stavba)

Vlastní rekonstrukce železničního uzlu Břeclav představovala zejména rekonstrukci osobního nádraží s cílem zvýšit počet nástupních hran na 12 pro zajištění současného odbavení vlaků ve více směrech. Požadovaný počet nástupištních hran byl zajištěn výstavbou nového ostrovního nástupiště v místě stávající koleje č. 12, výstavbou nového jazykového nástupiště v místě stávající koleje č. 9 a rozšířením stávajícího ostrovního nástupiště mezi kolejemi č. 2 a 6. Pro zajištění mimoúrovňových přechodů na nově budované ostrovní nástupiště č. 4 byl rekonstruován a prodloužen stávající podchod pro pěš. Rovněž byla v osobním nádraží provedena rekonstrukce a sanace koridorových kolejí a kolejí u nově budovaných nástupišť. V oblasti přednádraží a severního zhlaví bylo rekonstruováno dosaženo zvýšení rychlosti z 80 km/h na 130 km/h.


Stavba byla zahájena v říjnu 2007 a byla ukončena v dubnu 2010.

Stavby II. tranzitního koridoru

Břeclav – Přerov

Modernizace trati do 160 km/h Břeclav – Hodonín

Modernizace trati Hodonín – Moravský Písek

Modernizace trati Moravský Písek – Huštěnovice

Ve všech úsecích výše jmenovaných staveb bylo dosaženo jednotné rychlosti 160 km/h. Všechny stanice byly poloperonizovány, v žst. Hrušky byla osobní doprava zrušena. Významnou součástí staveb se stala i některá mimoúrovňová křižení s pozemními komunikacemi, např. podjezdy Velkomoravská a Marxova v Hodoníně nebo nový podjezd u Nedakonic.

Ostatní stavby

Vybudování železniční zastávky Brno - Lesná

Nutnost vybudování zastávky Brno-Lesená byla vyvolána zavedením Integrovaného dopravního systému v brněnském regionu a opakovanými požadavky ze strany obyvatelstva.

Stavba byla zahájena v září 2006 a byla ukončena v prosinci 2006.

Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Šatov – Znojmo

Uskutečněním této stavby se stal region Znojmo přímo spojený s hlavním městem Rakouska elektrizovanou tratí.

Stavba řešila předelektrizaci úpravy a vlastní elektrizaci v traťovém úseku Šatov – Znojmo a vybraných kolejí v žst. Znojmo, jakož i ochranu sdělovacího a zabezpečovacího zařízení před vlivy střídavé trakce v úsecích Znojmo – Olbramkostel a Znojmo – Hodonice. Elektrizace trati byla provedena střídavým trakčním systémem rakouských drah, tj. 15 kV 16 2/3 Hz s napájením z rakouské strany.

Zvýšení maximálního traťového rychlosti na 90 km/h bylo dosaženo v osi stávající trasy. Byly vybudovány nové nástupiště 550 mm nad temenem kolejnice. Rovněž bylo vybudováno nové zabezpečovací zařízení.

Stavba byla zahájena v červnu 2008 a byla ukončena v listopadu 2009.
**Rekonstrukce žst. Nesovice**
V celkové rekonstrukci (I. a II. etapa) bylo provedeno rozložení dvojitých kolejových spojek a vložení nových jednoduchých pro vyšší rychlosti, zřízení dvou nových nástupišť (ostrovní mezi kolejemi č. 1 a č. 2 a vnější u kolejí č. 3), vybudování nového staničního zabezpečovacího zařízení 3. kategorie a nového traťového zabezpečovacího zařízení 3. katagorie v úseku Nesovice – Bučovice.

1. etapa byla zahájena v září 2007 a 2. etapa byla ukončena v listopadu 2010.

**Výstavba žst. Silůvky**
Stavba řešila zřízení výhybny v Silůvkách pro křižování vlaků osobní dopravy v Jihomoravském integrovaném dopravním systému. Výhybna navýšuje kapacitu v mezistaničním úseku Moravské Bránice – Střelice, který byl zavedením 30’ taktu Os vlaků velice vytížen.

Základem stavby je zřízení železničního svršku, spodku, přejezdu a nástupiště pro první a druhou kolej včetně vybavení zabezpečovacím zařízením.

Stavba byla zahájena v říjnu 2009 a ukončena v září 2010.

**Interoperabilita v traťovém úseku Brno – Břeclav**

Stavba byla zahájena v lednu 2008 a ukončena v lednu 2010.

---

Obrázek 3 Mapka znázorňující významné investiční akce v průběhu posledních dvaceti let.
Z výčtu významnějších staveb realizovaných v posledních dvou desetiletích je patrné, že kromě tranzitních koridorů, došlo k rekonstrukci či modernizaci ostatní železniční sítě v minimálním rozsahu.

3. 4. Technický stav železniční infrastruktury JMK

Následující obrázek poskytuje orientační informace o stáří železničního svršku na tratích železniční infrastruktury JMK.

Obrázek 4 Mapka znázorňující přibližné stáří železničního svršku.

Z uvedeného je patrné, že v posledních desetiletích došlo k souvislým rekonstrukcím železničního svršku pouze v úsecích Šatov st. hr. – Znojmo, Chrlice – Sokolnice-Telnice, Lanžhot st. hr. – Břeclav a v navazujících úsecích žst. Břeclav.
4. Dopravně přepravní charakteristika tratí JMK

Na území jihomoravského kraje je provozován Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje (IDS JMK).

4. 1. Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje

IDS JMK vznikl 1. 1. 2004 a až do roku 2010 byl po etapách rozšiřován na celé území kraje.

Tabulka 11 Kapacitní údaje IDS JMK.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Počet obsluhovaných obyvatel</th>
<th>Celkem</th>
<th>z toho JMK</th>
<th>Podíl na JMK</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Obsluhované území</td>
<td>811 728 ha</td>
<td>719 555 ha</td>
<td>100 %</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet zapojených obcí</td>
<td>728</td>
<td>673</td>
<td>100 %</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Železniční doprava zajišťuje zejména nejsilnější radiální přepravní vazby ke krajskému městu Brnu.

Menšinově, kde je to účelné, se železniční doprava podílí na zajištění radiálních přepravních vazeb a okresním městům a jiným regionálním centrům JMK.

Celkově lze zavedením IDS z pozice železniční dopravy hodnotit velmi kladně, neboť došlo k výrazným nárůstům přepravních proudů, zejména v oblasti blízké městu Brnu.

Další růst již je omezen nedostatečnou kvalitou i kapacitou železniční infrastruktury.

4. 2. Rozsah vlakové dopravy

Rozsah dopravy na tratích zaústěných do ŽUB v GVD 2010/2011

Tabulka 12 Počty pravidelných vlaků na tratích zaústěných do ŽUB v GVD 2010/2011 za 24 h.

| Relace a směr (Z – začátek, K – konec) | SC | EC | IC | Ex | R | Sp | O | S | OD | Nex | Rn | Pn | Vn | Mn | Lv | ND | ∑D |
|-----------------------------------------|----|----|----|----|---|----|---|---|----|-----|-----|----|----|----|----|----|-----|-----|
| Traťový úsek žst. Modřice – žst. Brno-Horní Heršpice 1. TK, 2. TK (250 KŘ, 320 A TTP) |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 46 | 83 | 23 | 4 | 3 | 30 | 113 |    |    |
| Z – K                                   |    |    |    |    | 12 | 12 | 4 | 45 | 73 | 22 | 3 | 2 | 27 | 100 |    |    |
| K – Z                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 40 | 67 | - - | - | - | - | 67 |    |    |
| Traťový úsek žst. Brno-Horní Heršpice – Brno hl. n. 1. TK, 2. TK (250 KŘ, 320 A TTP) |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 49 | 77 | - - | - | - | - | 77 |    |    |
| Z – K                                   |    |    |    |    | 12 | 12 | 4 | 49 | 77 | - - | - | - | - | 77 |    |    |
| K – Z                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 40 | 67 | - - | - | - | - | 67 |    |    |
| Traťový úsek žst. Brno-Horní Heršpice – Brno dolní n. kol. č. 94, 96 (320 B TTP) |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Z – K                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 46 | 83 | 23 | 4 | 3 | 30 | 113 |    |    |
| K – Z                                   |    |    |    |    | 12 | 12 | 4 | 45 | 73 | 22 | 3 | 2 | 27 | 100 |    |    |
| Z – K                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 49 | 77 | - - | - | - | - | 77 |    |    |
| K – Z                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 40 | 67 | - - | - | - | - | 67 |    |    |
| Traťový úsek žst. Chrlice – žst. Brno hl. n. (300 KŘ, 315C TTP) |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |    |
| Z – K                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 49 | 77 | - - | - | - | - | 77 |    |    |
| K – Z                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 40 | 67 | - - | - | - | - | 67 |    |    |
| Z – K                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 49 | 77 | - - | - | - | - | 77 |    |    |
| K – Z                                   |    |    |    |    | 9 | 14 | 4 | 40 | 67 | - - | - | - | - | 67 |    |    |
### Linkování IDS JMK v roce 2011

V následující tabulce je uvedeno současné linkování, které je rovněž znázorněno v Grafických příložích v závěru této textové části.

**Tabulka 13** Současné linkování IDS JMK.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Takt ve špičce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S1</td>
<td>Tišnov – mimo Brno hl. – Brno-Slatina / Hrušovany u Brna</td>
<td>+ S3</td>
</tr>
<tr>
<td>R2</td>
<td>Brno – Blansko – Letovice – Březová nad Svitavou</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S2</td>
<td>Kršnovice horní nádraží – Sokolnice – Brno – Blansko – Skalice nad Svitavou – Letovice – Březová nad Svitavou</td>
<td>30’ Sokolnice – Skalice nad Svitavou, 60’ od Kršnovic a po Letovic, 120’ po Březovou nad Svitavou</td>
</tr>
<tr>
<td>S21</td>
<td>Skalice nad Svitavou – Boskovice – Velké Opatovice</td>
<td>30’ po Boskovice, 60’ po Velké Opatovice</td>
</tr>
<tr>
<td>R3</td>
<td>Tišnov – Kuřim – Brno</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S31</td>
<td>Tišnov – Nedvědice</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S3</td>
<td>Níhov – Tišnov – Brno – Vranovice – Břeclav</td>
<td>15’ Hrušovany u Brna – Tišnov, 30’ po Šakvice, 60’ po Níhov a po Břeclav</td>
</tr>
<tr>
<td>R4</td>
<td>Brno – Náměšť nad Oslavou</td>
<td>120’</td>
</tr>
<tr>
<td>S42</td>
<td>Miroslav – Hrušovany nad Jevišovkou</td>
<td>120’</td>
</tr>
<tr>
<td>R5</td>
<td>Brno – Břeclav – Hodonín – Moravský Písek</td>
<td>60’ Brno – Hodonín (mimo směr Brno</td>
</tr>
<tr>
<td>Linka</td>
<td>Relace</td>
<td>Takt ve špičce</td>
</tr>
<tr>
<td>-------</td>
<td>--------</td>
<td>---------------</td>
</tr>
<tr>
<td>S51</td>
<td>Šakvice – Hustopeče</td>
<td>– Hodonín ráno, kdy je 120’, 120’ po Moravský Písek</td>
</tr>
<tr>
<td>S52</td>
<td>Zaječí – Čejč – Mutěnice – Hodonín</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>R6</td>
<td>Brno – Slavkov u Brna – Bučovice – Kyjov – Veselí nad Moravou</td>
<td>takt provážán s S6</td>
</tr>
<tr>
<td>S6</td>
<td>Brno – Šlapanice – Slavkov u Brna – Bučovice – Kyjov – Veselí nad Moravou</td>
<td>takt provážán s R6, 30’ Brno – Nesovice (mimo směr Brno – Nesovice ráno, kdy je 60’), 60’ Nesovice – Kyjov, 30-60’ Kyjov – Veselí nad Moravou</td>
</tr>
<tr>
<td>S61</td>
<td>Bzenec – Moravský Písek</td>
<td>30’</td>
</tr>
<tr>
<td>R7</td>
<td>Nezamyslice – Vyškov – Brno</td>
<td>60’ Brno – Přerov, 120’ Brno – Nezamyslice</td>
</tr>
<tr>
<td>S71</td>
<td>Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S8</td>
<td>Břeclav – Valtice – Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S81</td>
<td>Znojmo – Moravské Budějovice</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S82</td>
<td>Znojmo – Šatov</td>
<td>120’</td>
</tr>
<tr>
<td>S9</td>
<td>Moravský Písek – Hodonín – Břeclav</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S91</td>
<td>Javorník nad Veličkou – Velká nad Veličkou – Veselí nad Moravou – Strážnice – Hodonín</td>
<td>30-60’ Veselí nad Moravou – Strážnice, 60’ po Hodonín, 60’ po Javorník nad Veličkou</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4. 3. Vozidlový park železničních dopravců


Takto zastaralý vozový park disponuje množstvím omezujících prvků: vozidla jsou porouchová, vzniká nutnost vysoké zálohy, vozidla jsou energeticky náročné, přišloří nízký komfort cestujícím, chybí nízkopodlažnost, trpí nedostatečným zrychlením, nedostatečně využívají nevyšší traťovou rychlost, nemohou využívat vyšší hodnotu nedostatku převýšení v obloucích, dispozice zastaralým designem, což přispívá k špatným image železniční osobní dopravy.
5. Zhodnocení stávajícího stavu

Plná využitelnost železnice z oblasti osobní regionální dopravy je podminěna její dostatečnou kvalitou, specifikovanou četností spojení, cestovní rychlostí, a přepravním komfortem.

Četnost spojení

V současné době je zavedením IDS JMK preferován taktovalý jízdní řád, jež koordinuje spoje všech linek a nabízí tak kvalitní a časté spojení po celé síti.

Pro příměstskou železniční dopravu s velmi silnými přepravními proudy je doporučený špičkový interval 15’. Velmi silné přepravní proudy jsou v současné době vykazovány na dvoukolejných elektrifikovaných tratích zaústěných do Brna. Interval 15’ je zaveden na lince S3 v úseku Hrušovany u Brna – Brno – Tišnov. (Z kapacitních důvodů jsou však v současné době některé tyto tranzitující osobní vlaky vedeny přes nákladní průtah.) Potenciál všech směrů zaústěných do Brna je obdobný, plnohodnotné jej lze však využít pouze tam, kde jsou dvoukolejné elektrifikované tratě.


Obrázek 5 Limity rozvoje osobní regionální dopravy JMK.

Výrazným problémem k zvyšování počtu vlaků v brněnské příměstské železniční dopravě je však kapacita ŽUB. Na hranici uzlu je celkem 11, traťová kapacita jednokolejné „komárovské spojky“ a situace v jižním hlavě (úsek Brno-Horní Heršpice – Brno hl. n.), kde je nepostačující jedna traťová kolej směru Brno hl. n. – Střelice a problémové začátky traťového koleje od Chrlic do traťové kolejí č. 2 tratě Brno hl. n. – Břeclav. V úseku Brno hl n. – Odb. Brno-Židenice vzniká kapacitní problém vedením některých vlaků směru Blažovice (v Brně-Židenicích úvratů).

Pro venkovskou železniční dopravu se slabšími přepravními proudy je doporučení špičkový interval 60´.

**Cestovní rychlost**

Nejdůležitějším faktorem ovlivňujícím cestovní rychlost je nejvyšší traťová rychlost.

Pro příměstskou železniční dopravu je potřeba dodržet traťovou rychlost alespoň 80 km/h. U regionálních tratí není markantní závada rychlosti nižší, ne však nižší než 50 km/h. Z tohoto pohledu je nevhovující přepravní prax převážně v současné době v místech regionálních center s vyšším pracovním potenciálem, které jsou místy produktivním přepravním bodem. K významnému zvětšení rychlosti do 80 km/h je potřeba vypracovat technické řešení, které se může objevit v konkrétních případech.

V příměstské železniční dopravě je také nutné podotknout, že v některých případech je potřeba přepravní prax zvětšit na rychlost 120 km/h.

Jednoznačnou prioritou je zvýšení cestovní rychlosti na tratích JMK, které jsou v současné době dobře vyloženy.

**Elektrifikace tratí**

Existence přímého spojení je dalším z faktorů ovlivňujících cestovní rychlost. Je potřeba, aby byly linky příměstské dopravy ukončeny v místech regionálních center s vyšším přepravním potenciálem příp. v místech s terminálem IDS, nežli v odlehlejších a neosídlených místech. Z tohoto pohledu je potřeba investovat do elektrifikace tratí v blízkosti velkých aglomerací, které jsou místy produkujícími významnou pracovním proudem. Elektrifikace tratí umožní zvýšit rychlost trakce v místech s vyšším pracovním potenciálem, což je významné pro zvýšení cestovní rychlosti.

**Přepravní komfort**

Nedílnou součástí kvality cestování je přepravní komfort, který dosáhnuté především solidním vozovým parkem. Současná vozidla většinou nemohou většími hmotami využívat vyšší rychlostí, což je významné pro zvýšení cestovní rychlosti.
6. Zpracované koncepční a strategické materiály

Koncepční materiály, dotýkající se přímo železniční dopravy na území Jihomoravského kraje, je třeba členit dle vydavatele na koncepční materiály vydané:

- Ministerstvem dopravy ČR,
- Správou železniční dopravní cesty, s. o.,
- Jihomoravským krajem,
- statutárními městy, městy a obcemi.

6.1. Koncepční materiály Ministerstva dopravy ČR

Aktualizace Dopravní politiky České republiky na léta 2005 – 2013


Dopravní sektorové strategie, 2. fáze a Dopravní politika 2014 – 2020


Materiál Dopravní sektorové strategie byl rozdělen na dvě fáze. Po dopracování 2. fáze s podtitulem Střednědobý plán rozvoje dopravních priorit pro období 2014 – 2020, vznikne zásadní dokument, jehož zpracování si vyžadují především potřeby koncepčního přístupu k investicím do dopravní infrastruktury včetně transparentního určení prioritních projektů. Na tento fakt klade silný důraz Evropská komise, která si tento dokument vyžádala jako podklad pro uvolňování českých prostředků z fondů EU. I z tohoto důvodu Evropská komise uhradí 85 % nákladů z prostředků Technického podpůrného programu Evropské unie (OEPA) pro období 2014 – 2020.


V rámci 2. fáze projektu budou v průběhu následujících měsíců vybodnuty víceméně prioritní přípravovaných projektů silniční, železniční i vodní dopravy a to na základě multitkriteriální analýzy zahrnující i analýzu přínosů a nákladů jednotlivých přípravovaných projektů. Budou též navrženy koncepční návrhy na úspory v plánovaných projektech.

Předpokládá se seznamování parkování multimodálního dopravního modelu celé ČR, který bude zahrnovat nejen stávající, ale i novou síť, jakož i vazbu na transevropskou dopravní síť v okolních státech. Mezi novými

Paralelně se zpracováním Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, které lze považovat za „infrastrukturodokument“, zahájí Ministerstvo dopravy i zpracování nového „generálního dokumentu“, zahrnující dokument resortu dopravy.

Pro Dopravní sektorové strategie, které budou zásadněm koncepčním dokumentem resortu dopravy, bude samozřejmě muset proběhnout i proces posouzení jejího vlivu na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb., tedy tzv. proces SEA.

6. 2. Koncepční materiály Správy železniční dopravní cesty, s. o.

Zásady modernizace železniční dopravní cesty


Paralelně se zpracováním Dopravních sektorových strategií, 2. fáze, které lze považovat za „infrastrukturodokument“, zahájí Ministerstvo dopravy i zpracování nového „generálního dokumentu“, zahrnující dokument resortu dopravy.

Pro Dopravní sektorové strategie, které budou zásadněm koncepčním dokumentem resortu dopravy, bude samozřejmě muset proběhnout i proces posouzení jejího vlivu na životní prostředí dle zákona 100/2001 Sb., tedy tzv. proces SEA.

6. 2. Koncepční materiály Správy železniční dopravní cesty, s. o.

Zásady modernizace železniční dopravní cesty


Pro stanovení jednotné koncepce a technického řešení železniční infrastruktury byly zpracovány Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky, následně novelizovány Směrnici generálního ředitele SŽDC č. 16/2005, ve které jsou souhledně legislativní změny platné ke dni účinnosti této směrnice mající vliv na koncepci a technické řešení železniční infrastruktury. Dále byly Směrnici č. 32/2007 vydány Zásady rekonstrukce regionálních drah.

Hlavní zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě ČR:

- zavedení vyšší traťové rychlosti na dostatečně dlouhých úsecích tak, aby bylo možno zvýšenou rychlost efektivně využít,
- dosažení traťové třídy zatížení D4 UIC pro úroveň traťové rychlosti 120 km/h včetně (tj. 22,5 t/nápravu a zároveň 8 t/běžný mětr délky vozidla),
- zavedení prostorově průchodičnosti pro ložnou míru UIC GC a širší vozidla podle ČSN 73 6320, tj. základní průřez Z-GC s vlivem širších vozidel,
- zajištění požadované kapacity dráhy při současném stanovení optimalizovaného rozsahu železniční infrastruktury,
- vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které zajistí plnou bezpečnost provozu pří traťové rychlosti do160 km/h,
- vybavení železničních stanic nástupiště v souladu s vyhláškami č. 177/1995 Sb. a 369/2001 Sb. v platném znění,
- dosažení dostatečně užitečné délky dopravních kolejí v železničních stanicích,
- zlepšení stavu úrovňových křížení tratí s pojmenovanými komunikacemi.

Základní cíle rekonstrukce regionálních drah jsou:

- zvýšení bezpečnosti provozu,
- zvýšení bezpečnosti pohybu cestujících v kolejištích,
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie
1. Textová část

- zajištění technického stavu infrastruktury podle požadavků platných zákonů, vyhlášek a norem,
- minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty,
- minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty,
- zvýšení cestovní rychlosti.

6. 3. Koncepční materiály Jihomoravského kraje

**Záady územního rozvoje JMK**

Dne 22. 9. 2011 byly vydány Zastupitelstvem JMK Zásady územního rozvoje JMK. Textová část Zásad územního rozvoje JMK (výrok) obsahuje tyto části:

A. Stanovení priorit územního plánování Jihomoravského kraje pro zajištění udržitelného rozvoje území

B. Zpřesnění vymezení rozvojových oblastí a rozvojových oblastí vymezených v PÚR ČR 2008 a vymezení oblastí se zvýšenými požadavky na změny v území, které svým významem přesahují území více obcí

C. Zpřesnění vymezených specifických oblastí vymezených v PÚR ČR 2008 a vymezení dalších specifických oblastí nadmístního významu

D. Zpřesnění vymezení ploch a koridorů vymezených v PÚR ČR 2008 a vymezení ploch a koridorů nadmístního významu, ovlivňujících území více obcí, včetně ploch a koridorů veřejné infrastruktury, ÚSES a územních rezerv

E. Upřesnění územních podmínek koncepce ochrany a rozvoje přírodních, kulturních a civilizačních hodnot území kraje

F. Vymezení cílových charakteristik krajiny

G. Vymezení veřejně prospěšných staveb, veřejně prospěšných opatření, staveb a opatření k zajišťování obrany a bezpečnosti státu a vymezení asanačních území nadmístního významu, pro které lze práva k pozemkům a stavbám vyvlastnit

H. Stanovení požadavků nadmístního významu na koordinaci územně plánovací činnosti obcí a na řešení v územně plánovací dokumentaci obcí, zejména s přihlédnutím k podmínkám obnovy a rozvoje sídelní struktury

I. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je prověřování změn jejich využití územní studíí podmínkou pro rozhodování a dále stanovení lhůty pro pořízení územní studie, její schválení poživovatelem a vložení dat o územní studii do evidence územně plánovací činnosti

J. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je pořízení a vydání regulačního plánu orgány kraje podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití, a dále stanovení lhůty pro pořízení regulačního plánu a jeho předložení zastupitelstvu kraje

K. Vymezení ploch a koridorů, ve kterých je podmínkou pro rozhodování o změnách jejich využití pořízení a vydání regulačního plánu na žádost

L. Zadání regulačního plánu v rozsahu dle přílohy č. 9 vyhlášky č. 500/2006 Sb. pro plochu nebo koridor vymezený podle písmene K) a L)

M. Stanovení pořád a změn v území (etapizace)

N. Údaje o počtu listů zásad územního rozvoje a počtu výkresů grafické části

**Grafická část** Zásad územního rozvoje JMK (výrok) obsahuje tyto výkrysy:

1. Výkres uspořádání území kraje 1:200 000
2. Výkres ploch a koridorů nadmístního významu, včetně územního systému ekologické stability
3. Výkres oblastí se shodným krajiným typem 1:200 000
4. Výkres veřejně prospěšných staveb a opatření 1:100 000
5. Výkres oblastí, ploch a koridorů nadmístního významu, ve kterých je uloženo prověření změn jejich využití územní studíí 1:200 000
Generel dopravy Jihomoravského kraje

Zadavatelem generelu dopravy je Odbor územního plánování a stavebního řádu krajského úřadu, který je i zodpovědným odborem částí A a B Generelu. Odbor dopravy je zodpovědný za část C.

Generel je zpracován pro tyto druhy dopravy:
- letecká doprava,
- vodní doprava,
- železniční doprava,
- silniční doprava,
- cyklistická doprava,
- veřejná osobní hromadná doprava.

Části generelu dopravy:
  Komplexní z hodnocení stávajícího stavu dopravní infrastruktury JMK.
- B – Prognostická část (9. 2004)
  Z hodnocení vstupních požadavků prognózy plynoucí z rozborové části, z rozpracované Územní prognozy JMK a z jejího hodnocení SEA. Stanovení návrhových ukazatelů. Ideový návrh variant řešení dopravy.
- C – Návrhová část (2. 2006)
  Oborový dokument obsahující komplexní návrh řešení rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury v kraji s návrhem priorit v členění:
  - Textová část
  - Letecká doprava
  - Vodní doprava
  - Železniční doprava
    - regionální doprava 2013
    - regionální doprava 2020
    - dálková doprava 2013
    - dálková doprava 2030
    - přepravní vztahy 2013
  - Silniční doprava
  - Hromadná doprava
  - Tabulková příloha

6. 4. Koncepční materiály Statutárního města Brna, jednotlivých měst a obcí

Územní plány
Jednotlivé územní plány měst a obcí jsou ze zákona povinny se přizpůsobit platným ZÚR JMK. V jednotlivostech mohou platné ZÚR upřesňovat (např. přesné umístění jednotlivých železničních zastávek).

Generel dopravy města Brna
V současnosti je zpracováván Generel veřejné dopravy m. Brna.
7. Zpracované projektové dokumentace

7.1. Přestavba ŽUB

Pro celkovou koncepci brněnské příměstské železniční dopravy je přestavba ŽUB stěžejní investiční akce.


Pro určení přípravy stavby s cílem čerpat prostředky z fondů EU zadalo ŽSŽDC zpracování i projektové dokumentace pro stavbu s názvem Modernizace přejezdu a 1. část osobního nádraží, která zahrnovala jak rekonstrukci celého koridorového úseku od Modřic po Hády, tak výstavbu celého osobního nádraží a výstavbu navazujících úseků směr Chrlice a Střelice. Výstavba zázemí pro údržbu a opravy kolejových vozidel bude součástí samostatné stavby ČD Brno, 1. část osobního nádraží H. etapa. Projekt stavby je v říjnu 2011 vyhovující výjimou části týkající se oblasti nástupišť osobního nádraží, kde se zvážuje možnost zřízení celoplošného zastřešení s komerčním využitím. Dopracování projektu je toho času pozastaveno z důvodu chybějícího územního rozhodnutí.

Na první pohled je patrné, že přestavbou ŽUB dojde k podstatněmu zjednodušení konceptu dopravy v uzlu a navazujících tratích. Přestavba ŽUB počíná se zavedením takové příměstské i dálkové dopravy, zvýšením rychlosti při průjezdu uzlem.

S napojením budoucí VRT je počítáno z jihu, tj. od Střelic a Břeclavi s pokračováním směr Brno-Slatina. V novém osobním nádraži, které bude nově situováno v prostoru současného nádraží Brno dolní, je navrženo celkem 6 ostrovních nástupišť.

Do jižního zhlaví nově ústí tyto traťové koleje:
- č. 1 a č. 2 (v žst. Brno hl. n. pokračují č. 91+a, č. 92+a) ze směru od Modřic,
- č. 1 a č. 2 (v žst. Brno hl. n. pokračují č. 93+a, č. 95+a) ze směru od Střelic.

Do severního zhlaví nově ústí tyto traťové koleje:
- č. 1 a č. 2 (v žst. Brno hl. n. pokračují č. 901+a+b+c, č. 901+a+b+c) ze směru od České Třebově přes zast. Brno-Židenice,
- č. 1K a č. 2K (v žst. Brno hl. n. pokračují č. 903+a+b+c, č. 904+a+b+c) ze směru od Havlíčkova Brodu přes zast. Brno-Židenice,
- č. 1 a č. 2 (v žst. Brno hl. n. pokračují č. 806+a+b, č. 808+a+b) ze směru od Veselí nad Moravou, Přerova (holubická spojka) a budoucí VRT směr Ostrava,
- traťová kolej směr Chrlice (zapojena do kolejí č. 16g + 808a).

Za poslední nástupištní kolejí č. 20 jsou vedle osobního nádraží současně navrženy dvě kolej nákladního průtahu č. 22 a č. 24, kterými bude vedená nákladní doprava ze směrů Brno-Židenice do směru Břeclav, Střelice a zpět. Nákladní doprava mezi stanicemi Brno-Maloměřice – Brno-Slatina pojede z Maloměřic po kolejích č.T4 a č. T6 a v jejich pokračování po kolejí č. 906 a č. 908 a dále po spojovací kolejí č. 810 mezi výhybkami č. 901 a č. 801 a směr Brno-Slatina.

**Modernizace průjezdu**


Obsahem této stavby jsou dvě hlavní průjezdné koridorové koleje uzlem, vedené již v poloze nového osobního nádraží, ze kterého jsou ke koridorové stavbě přiřazena dvě ostrovní nástupiště č. 3 a č. 4, přiléhající ke kolejím hlavním a předjízdným. Poněvadž dvě ostrovní nástupiště nejsou pro funkčnost nového osobního nádraží dostatečnou, budou v časovém souběhu zřízena další čtyři ostrovní nástupiště č. 1, č. 2, č. 5 a č. 6. Rychlost při průjezdu uzlem po modernizaci je 80 km/h pro klasické soupravy a 100 km/h pro soupravy s nakládácími skříněmi.

**Osobní nádraží**

Od nového osobního nádraží se očekává, že vyhoví požadavkům osobní dopravy mnoho desítek let. Znamená to, že bude umět odbavit výhledové počty vlaků v požadované kvalitě prostorově i časově. Z pohledu cestujícího to znamená, že odjíždějící vlak určitého směru a cílové stanice najde vždy v požadované kvalitě v rámci jízdních řádů v jednom segmentu ovlivňovaly co nejméně jízdy vlaků v jiných segmentech. K základním požadavkům také patří schopnost odbavit kvalitní vlaky v ranní a odpolední dopravní špičce, kdy zejména v ranních hodinách budou vlaky najíždět ze stejně trati za sebou v časových intervalech i pod 5 minut.

V novém osobním nádraží je navrženo 12 průjezdných nástupištních hran u šesti ostrovních nástupišť s výškou hrany 550 mm nad TK. Délky nástupišť jsou koncipovány tak, že ostrovní nástupiště mají délku 420 m. Mezi třetím a čtvrtým nástupištěm jsou navrženy čtyři dopravní kolejí, z toho dvě č. 1 a č. 2 bez nástupištních hran pro průjezdy vlaků. Poněvadž žádná trať není do osobního nádraží zapojena mimoúrovňových spojích, musí být velký důraz položen na dosažení co největšího počtu možných současných jízd. K jednotlivým kolejím a nástupištím je tak potřeba připojit vlaky podle směru jízdy a způsobu zaústěných tratí tak, aby se vzájemně nepřekážely a bylo [35]
jednoduchým způsobem dosaženo základního počtu současných jízd odpovídajícího počtu zaústěných traťových kolejí, kterých je v cílovém stavu deset.

Potřeba odbavit vlaky přijíždějící ve špičkových hodinách ze stejného směru v těsných sledech za sebou si vyžadá rozdělení většiny dopravních kolejí cestovními návěstidly tak, aby mohly být přijaty dva vlaky na jednu kolej, což při délce nástupišť 420 metrů je dělí na jižní část s délkou 170 m a severní část s délkou nástupišť 220 m, což představuje délkou soupravy 6 vozů v jižní části a 8 vozů v severní části kolejí v případě, že lokomotiva stojí mimo nástupiště. 

Tabulka 14 • Určení kolejí a nástupišť v cílovém stavu dle počtu vlaků ve špičkové hodině a udržení základního počtu současných jízd.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Nástupiště</th>
<th>Relace</th>
<th>Kolej</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>I.</td>
<td>směr Střelice: 4 x S2 Letovice/Boskovice – Brno – Zast. u Brna/Třebíč, 2 x S41 Brno – Ivančice/M. Krumlov (– Miroslav) a 2 x zpět 1 x R Brno – Jihlava a 1 x zpět</td>
<td>č. 17 + č. 17c, č. 13b, č. 13 a č. 17c</td>
</tr>
<tr>
<td>II.</td>
<td>R 1 x od České Třebové a 1 x od Havlíčkova Brodu 4 x S2 Třebíč/Zast. u Brno – Boskovice/Letovice R Jihlava – Brno (nebude-li volno u nást. č. 1)</td>
<td>č. 11 + č. 11c, č. 7 + č. 7c, č. 7 + č. 7c</td>
</tr>
<tr>
<td>III.</td>
<td>1 x EC/IC Praha – Vídeň/Bratislava 4 x S3 Křižanov/Tišnov – Brno – Žďalochov./Hustopeče 1 x R Olomouc – Břeclav – Brno a 1 x zpět, dokud nebude VR/ Praha – Vídeň (– Budepešť)</td>
<td>č. 3 + č. 3c, č. 5 + č. 5c, č. 3c</td>
</tr>
<tr>
<td>IV.</td>
<td>1 x EC/IC Bratislava/Vídeň – Praha 4 x S3 Hustopeče/Žďalochov. – Brno – Tišnov/Křižanov 1 x R na Česká Třebová 1 x R na Havlíčkův Brod</td>
<td>č. 4 + č. 4c, č. 8 + č. 8c, č. 4c, č. 8c</td>
</tr>
<tr>
<td>V.</td>
<td>směr Brno-Slatina: vlaky vjíždějící 1 x Ex od Ostravy, 1 x R od Ostravy, 1 x R od Olomouce, 1 x R od Zlína, 2 x R od Bojkovic, 2 x Os od Vyšková; směr Chrlice: vlaky vjíždějící 2 x Os od Nosesic; výhledové vlaky VR/ na směru (PKP–) Ostrava – Praha</td>
<td>č. 10 + č. 10c, č. 14 + č. 14c</td>
</tr>
<tr>
<td>VI.</td>
<td>směr Brno-Slatina: vlaky odjíždějící 1 x Ex do Ostravy, 1 x R do Ostravy, 1 x R do Olomouce, 1 x R do Zlína, 2 x R do Bojkovic, 2 x Os do Vyšková; směr Chrlice vlaky odjíždějící 2 x Os do Nosesic; výhledové vlaky VR/ na směru Praha – Ostrava (–PKP)</td>
<td>č. 16 + č. 16c, č. 20 + č. 20c</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vlaky dálkové dopravy se budou sjíždět a rozjíždět v hodinových taktech, některé k minutě 0, tj. celou hodinu, jiné v minutě 30.

Z určení kolejí je zřejmé, že požadavky aby segment příměstské a regionální dopravy měl samostatné kolejí nelze při šesti ostrovních nástupišťích úplně zajistit. Doprava příměstská se bude prolínat s dopravou dálkovou a bude jí i ovlivňována.

7.2. Modernizace tratě Brno – Přerov


V následné studii proveditelnosti byly zpracovány další varianty pro zdvoukolejnění a rychlost 160 km/h a zdoukolejnění a rychlost 230 km/h. Na základě všech těchto variant bylo v roce 2008 zadáno zpracování přípravné dokumentace (dokumentace pro územní řízení) pro úsek Blažovice – Nezamyslice. Zadáno bylo zdvoukolejnění a rychlost 160 km/h s tím, že v úsecích, kde to vedení trasy umožní, bude zavedena i rychlost 200-230 km/h. V průběhu zpracování byla trasa upravena pro maximální homogenizaci rychlostí 200 km/h s ponechaným omezením v žst. Vyškov na 100 km/h (většina vlaků zde bude zastavovat). V obdobném duchu byla zpracována aktualizace ÚTS pro úseky Brno – Blažovice a Nezamyslice – Přerov. Byla by koncepce pro rychlost 200 km/h zpochybňována, současné požadavky na trať TEN-T jsou s tímto parametrem v souladu.

V době zpracování této studie probíhal proces změn územních plánů jednotlivých obcí a zpracování aktualizace studie proveditelnosti. Řešení DUR úseku Blažovice – Nezamyslice a ÚTS Brno – Blažovice bylo převzato do ZUR JMK.


Přitom právě tato trať je z Brna do Přerova v celé délce pouze jednokolejná, s dnes již prakticky vyčerpanou kapacitou a velmi pomalá – s rychlostí maximálně do 100 km/h, a to ještě jen na jedné čtvrtině dílky trati. Současně jde o trať s vůbec největším nevyužitým frekvenčním potenciálem v segmentu dálkové osobní dopravy. Proto je zcela nevyhnutelné, aby tato trať byla modernizována.

Možná etapizace modernizace tratě Brno – Přerov:
- 1. etapa – traťový úsek Nezamyslice – Blažovice, zpracována ÚTS,
- 2. etapa – traťový úsek Přerov – Nezamyslice, zpracována přípravná dokumentace,


**Traťový úsek Blažovice – Odb. Brno-Černovice**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 12,018 – km 24,311 nové staničení tratě Brno – Přerov, km 7,063 – km 7,565 a 10,909 – km 15,273 nové staničení tratě Brno – Veselí nad Moravou</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>CIN</td>
<td>8 705 mil. Kč dle studie 2010</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Rekonstruované
<table>
<thead>
<tr>
<th>Znění</th>
<th>Číselné události</th>
</tr>
</thead>
</table>

**Traťový úsek Blažovice – Nezamyslice**

Tabulka 16 Charakteristika stavby Modernizace tratě *Brno – Přerov* v úseku *Blažovice – Nezamyslice*.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 23,992 – km 61,097 nové staniční tratě <em>Brno – Přerov</em>, km 14,255 – km 16,205 tratě <em>Brno – Veselí nad Moravou</em></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Stavební délka</strong></td>
<td>37,105 km dvoukolejná tratě <em>Brno – Přerov</em></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>CIN</strong></td>
<td>27 853 mil. Kč dle přípravné dokumentace 2010</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Traťové úseky</strong></td>
<td>modernizace traťového úseku <em>Blažovice – Nezamyslice</em>, v celém úseku 2 koleje</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Traťová rychlost</strong></td>
<td>200 km/h v celé délce, omezení na 100 km/h přes Vyškov (km 45,885 – km 47,906)</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Přeložky</strong></td>
<td>přeložky a posuny ohlouků téměř v celé délce, stanice ve stávající poloze, souvislý úsek v ose od km 42,3 po km 48,1 přes Vyškov nové čtyři tunely (Holubický v km 26,460 – km 27,441 dl. 980 m, Rousínovský v km 32,045 – km 32,748 dl. 700 m, Habrovanský v km 34,880 – km 35,550 dl. 650 m, Dřevnovický v km 57,234 – km 57,624 dl. 390 m)</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Maximální sklon</strong></td>
<td>10,12 ‰ v úseku <em>Brno-Slatina – Blažovice</em>, -9,74 ‰ v úseku <em>Blažovice – Holubice</em></td>
</tr>
</tbody>
</table>

[38]
7. 3. Elektrizace tratě Brno – Jihlava


Tabulka 7 Charakteristika stavby Modernizace tratě Brno – Přerov v úseku NEZAMYSLICE – PŘEROV.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úsev</th>
<th>km 60,674 – km 88,060 nové staniční tratě Brno – Přerov</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stavební délka</td>
<td>27,386 km dvoukolejné tratě Brno – Přerov</td>
</tr>
<tr>
<td>CIN</td>
<td>12 813 mil. Kč dle studie 2010</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťové úseky</td>
<td>modernizace traťového úseku Nezamyslice – Přerov, v celém úseku 2 kolejí</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová rychlost</td>
<td>200 km/h v celé délce, omezení na 100 km/h přes Vyškov (km 45,885 – km 47,906)</td>
</tr>
<tr>
<td>Přelomky</td>
<td>přelomky a posuny oblouků od začátku úseku po km 69,9, stanice ve stávající poloze, souvislý úsek v ose od km 69,9 po konec úseku; nový tunel (Němčický v km 62,510 – km 63,170 dl. 660 m)</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální sklon</td>
<td>4,90 % v úseku Nezamyslice – Němčice nad Hanou, -8,57 % v úseku Němčice nad Hanou – zast. Měřice nad Hanou</td>
</tr>
<tr>
<td>Cíl a přínosy stavby</td>
<td>• drahna etapa k dosažení modernizace tratí Brno - Přerov,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• přínosy v brněnské příměstské regionální dopravě, ale především v dálkové celostátní i mezinárodní dopravě,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• zavedení 60’ taktu Ex vlaků Brno – Ostrava, 60’ taktu R vlaků Brno – Přerov, 60’ taktu R vlaků Brno – Olomouc, 60’ taktu R vlaků Brno – Zlín, 30’ taktu Os vlaků Brno – Vyškov na Moravě v požadované stabilitě,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• podstatné zkrácení jízdních dob a přepravních časů cestujících,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti, úspora zaměstnanců</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie 1. Textová část

[39]
Možné etapizace elektrizace tratě Brno – Jihlava:

- 1. etapa – elektrizace a zk. Brno – Zastávka u Brna, zpracována přípravná dokumentace,
- 2. etapa – elektrizace a modernizace Zastávka u Brna – Třebíč, zpracována TES,
- 3. etapa – elektrizace tratě Třebíč – Jihlava, zpracována TES,

V rámci této studie se budeme podrobněji zabývat pouze prvními dvěma etapami.

**Elektrizace a zk. Brno – Zastávka u Brna**


| Tabulka 18 Charakteristika stavby Elektrizace a zk. tratě Brno – Zastávka u Brna |
|---------------------------------|----------|
| Začátek – konec úprav | km 142,148 – km 151,380 tratě Hrušovany nad Jev. – Střelice, km 0,000 – km 10,852 tratě Střelice – Okříšky |
| Stavební délka | 20,084 km dvoukolejně tratě |
| CIN | cca 4 100 mil. Kč dle přípravné dokumentace 2009 |
| Traťová rychlost | 100-120 km/h, omezení na 80 km/h u zast. Omice (km 3,470 – km 4,670) |
| Přeložky | bez přeložek |
| Maximální sklon | -11,2 ‰ v úseku Střelice – Brno, 10,3 ‰ v úseku Střelice – Zastávka u Brna |
| Cíl a přínose stavby | • prvni etapa k dosažení elektrizace provozu na tratí Brno – Jihlava, • přínosy především v brněnské příměstské regionální dopravě, • zavedení 15´ taktu Os vlaků v úseku Brno – Zastávka u Brna, • zkracení jízdních dob a přepravních časů cestujících, • zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti, úspora zaměstnanců |

Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč


| Tabulka 19 Charakteristika stavby Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna - Třebíč |
|---------------------------------|----------|
| Začátek – konec úprav | km 10,709 – km 49,290 tratě Střelice – Okříšky |
| Stavební délka | 38,581 km jednokolejně tratě |
| CIN | 10 524 mil. Kč dle studie 2009 |
| Traťové úseky | modernizace trat. úseku Zastávka u Brna – Třebíč, elektrifikace v celé délce (25 kV 50 Hz) |
| Traťová rychlost | 100/105-130/140 km/h, omezení před žst. Náměšť nad Oslavou na 75/80 km/h (km 26,849 – km 28,238) |
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

**Přeložky**

Přeložky a posuny oblouků téměř v celé délce, stanice ve stávající poloze, souvislý úsek v ose km 26,3 před Náměštěm nad O. po třebíčské zhlaví v Náměšti n. O. a od km 44,9 před Třebíčí po konec úseku;

nové dva tunely na přeložce Zastávka u Brna – Vysoké Popovice (Zastávecký v km 11,748 – km 12,115 dl. 367 m a Příbramský v km 14,105 – km 14,381 dl. 276 m) a nový jeden tunel na přeložce Studenec – Vladislav zastávka (Vladislavský v km 40,060 – km 40,200 dl. 140 m);

nový viadukt před Kralicemi nad O. v km 21,249 dl. 163 m

Maximální sklon 24,3 ‰ v úseku Zastávka u Brna – Rapotice, -27,6 ‰ v úseku Rapotice – Kralice

Cíl a přínosy stavby

• druhá etapa k dosažení elektrizace provozu na trati Brno – Jihlava,
• přínosy v brněnské příměstské regionální dopravě, ale i dálkové dopravě,
• zavedení 30´ taktu Os vlaků v úseku Zastávka u Brna – Náměště a 120´ taktu R vlaků relace Brno – Jihlava v požadované stabilitě,
• podstatné zkrácení jízdních dob a přepravních časů cestujících,
• zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti, úspora zaměstnanců

7. 4. Rekonstrukce a elektrizace regionálních tratí, nové traťové spojky a výhybny

Následující stavby představují přínos prioritně v brněnské příměstské železniční dopravě. Jde především o stavby nejpříliš investičně náročné, mající však pro zkvalitnění brněnské příměstské železniční dopravy zásadní význam. Jedná se především o přímo napojení významných regionálních center do systému páteřních link K 400, 410, 420 a 500.

**Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice**

V listopadu 2005 byla zpracována studie Rekonstrukce a elektrizace železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice.

**Tabulka 20 Charakteristika stavby Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 0,000 – km 2,892 tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stavební délka</td>
<td>2.892 km jednokolejné tratě</td>
</tr>
<tr>
<td>CIN</td>
<td>156 mil. Kč (?) dle studie 2005</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťové úseky</td>
<td>rekonstrukce a elektrifikace v celé délce (25 kV 50 Hz)</td>
</tr>
<tr>
<td>Rekonstruované dopravny a stanoviště</td>
<td>žst. Hrušovany u Brna (úpravy z důvodu předmětné stavby + úpravy z hlediska splnění nových požadavků na zabezpečovací zařízení stanice), žst. Židlochovice</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová rychlost</td>
<td>50 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeložky</td>
<td>bez přeložek</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální sklon</td>
<td>-14,80 ‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Cíl a přínosy stavby</td>
<td>• zavedení 30˚ taktu Os vlaků linky S3 do Židlochovic,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• zkrácení přepravních časů cestujících,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče**

V listopadu 2008 byla zpracována technicko-ekonomická studie Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče s vazbou na rozšíření IDS JMK.

**Tabulka 21 Charakteristika stavby Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 0,000 – km 6,827 tratě Šakvice – Hustopeče</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stavební délka</td>
<td>6,827 km jednokolejné tratě</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Boskovická spojka

V listopadu 2008 byla zpracována technicko-ekonomická studie Boskovická spojka.

**Tabulka 22** Charakteristika stavby Boskovická spojka.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 27,000 – km 31,657 nové staniční tratě Boskovice – Odb. Lhota-Rapotína</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stavební délka</td>
<td>4,657 km jednokolejná tratě</td>
</tr>
<tr>
<td>CIN</td>
<td>1 082 mil. Kč dle studie 2008</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová rychlost</td>
<td>od km 27,457 80 km/h, od km 31,657 po odb. Lhota-Rapotína rychlost snížena na 60 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeložky</td>
<td>na rekonstruovaném úseku přeložka od km 29,3 po km 30,3, spojka je novostavba</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální sklon</td>
<td>-21,53 ‰</td>
</tr>
<tr>
<td>Cíl a přínosy stavby</td>
<td>• zavedení 30´taktu Os vlaků linky S3 do Hustopeče,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• zkrácení jízdních dob a přepravních časů cestujících,</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>• zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti, úspora zaměstnanců</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Výhybna Zbýšov

V listopadu 2006 byla zpracována dokumentace Podpora rozvoje železniční dopravy v Jihomoravském kraji, Studie výhybny Zbýšov.

**Tabulka 23** Charakteristika stavby Výhybna Zbýšov.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 21,054 – km 21,848 trati Křenovice – Chrlice – Brno</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stavební délka</td>
<td>0,794 km</td>
</tr>
<tr>
<td>CIN</td>
<td>129 mil. Kč dle studie 2006</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťové úseky</td>
<td>ztržení výhybny</td>
</tr>
<tr>
<td>Rekonstruované dopravny a stanoviště</td>
<td>nová výh. Zbýšov (současně zast., zrušení původní zast. Zbýšov)</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová rychlost</td>
<td>90 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Přeložky</td>
<td>bez přeložek</td>
</tr>
<tr>
<td>Cíl a přínosy stavby</td>
<td>• zavedení 30´taktu Os vlaků linky S1 v úseku Brno – Křenovice, po realizaci</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[42]
Křenovická spojka

V listopadu 2005 byla zpracována dokumentace Technická studie Křenovické spojky tratí č. 300 a 340.

Tabulka 24 Charakteristika stavby Křenovická spojka.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Začátek – konec úprav</th>
<th>km 22,818 tratě Křenovice – Brno = km 0,000 – km 3,713 = km 22,856 tratě Veselí nad Moravou – Brno</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Stavební délka</td>
<td>3,713 km jednokolejné tratě</td>
</tr>
<tr>
<td>CIN</td>
<td>988 mil. Kč dle studie 2005</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťové úseky</td>
<td>novostavba spojky odb. Zbýšov – Slavkov u Brna, elektrifikace v celé délce (25 kV 50 Hz)</td>
</tr>
<tr>
<td>Traťová rychlost</td>
<td>100 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Převozky</td>
<td>spojka je novostavba</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální sklon</td>
<td>-20,12 ºc</td>
</tr>
</tbody>
</table>
| Cíl a přínosy stavby          | • zavedení 30’ taktu Os vlaků linky S1 od Brna přes Chrlice do Slavkova u Brna, částečná segregace příměstské dopravy na tratí Nesovice – Slavkov u Brna – Chrlice – Brno a dálkových a rychlé regionální dopravy na modernizované tratí Přerov – Brno,  
|                               | • vazba na Severojižní kolejový diametr (SJKD)                                                     |
|                               | • zkrácení jízdních dob a přepravních časů cestujících,                                              |
|                               | • zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti                                                  |

8. Stav přípravy investičních akcí

8.1. Investice do infrastruktury

Jak vyplývá mimo jiné z tabulek kapitoly 7. Zpracované projektové dokumentace, v současné době jsou v nějaké formě přípravy následující investiční akce související s brněnskou příměstskou železniční dopravou:

- Rekonstrukce železničního uzlu Břeclav, 2. stavba
  Probíhá závěrečná fáze zpracování projektu stavby. Realizace stavby je zařazena do plánu na roky 2012 - 2013.
- Elektrizace tratí včetně PEÚ Brno – Zastávka u Brna
- Železniční uzel Brno, Modernizace průjezdu a 1. část osobního nádraží
- Modernizace tratí Brno – Přerov, I. etapa Blažovice – Nezamyslice
  Jako příprava pro územní řízení probíhá proces změn územních plánů v jednotlivých obcích. Probíhá zpracování aktualizace studie proveditelnosti pro celý úsek Brno – Přerov, která musí prokázat ekonomickou návratnost investce jako celku. Jsou zpracovávány i redukované varianty s ponecháním úseku Brno – Blažovice ve stávající ose. Do doby odevzdání této studie nebyl znám výběr výsledné
varianty. Stavba je jednou z prioritních staveb vzhledem k svému zařazení do sítě TEN-T. Dokončení celého úseku se předpokládá do roku 2025.

Další investiční akce v oblasti Jižní Moravy nejsou toho času zařazeny do žádných výhledových materiálů Ministerstva dopravy nebo SŽDC, s. o.

9. Horizonty rozvoje železniční infrastruktury JMK

V této studii budou uvažovány časové horizonty rozvoje železniční infrastruktury JMK, ke kterým se předpokládá realizace příslušných železničních staveb.

Hodnoceny budou tyto stavy:
- **HORIZONT „A“, rok 2015**, realizace staveb:
  - Elektrizace a zkapacitnění tratě Brno – Zastávka u Brna;
- **HORIZONT „B“, rok 2020**, realizace staveb:
  - Přestavba ŽUB,
  - Modernizace tratě Brno – Přerov,
  - Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč,
  - Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice,
  - Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče,
  - Boskovická spojka,
  - Výhybna Zbyšov,
  - Křenovická spojka;
- **HORIZONT „C“, rok 2030**, realizace staveb:
  - Severojižní kolejový diametr (SJKD), možné rozčlenění do dvou etap,
  - Elektrizace a rekonstrukce tratě Blažovice – Nesovice;
- **HORIZONT „D“, rok 2050**, realizace staveb:
  - Vysokorychlostní trať (VRT) Praha – Brno,
  - Vysokorychlostní trať (VRT) Brno – Vídeň.

V časovém horizontu „A“ je sledován především dopad dopravní technologie na situaci, kdy bude zkapacitnění úsek Brno – Zastávka u Brna a ponechán stávající stav ŽUB.

V časovém horizontu „B“ se předpokládá realizace přestavby ŽUB a nových výše uvedených staveb, příčemž samotná přestavba ŽUB sice není technicky a investičně posuzována, ovšem návrh dopravní technologie z ní vychází.

Časové horizonty „C“ a „D“ jsou v této studii řešeny pouze rámcově vysvětlením základních dopadů na organizaci železniční dopravy vlivem realizace příslušných staveb.

10. Návrh dopravní technologie

Komplexní návrh dopravní technologie na radiálních tratích Brna zatížených příměstskou železniční dopravou vychází především z rozsahu výhledové dopravy dvou stěžejních staveb přestavba ŽUB a modernizace tratě Brno – Přerov.

1. Textová část

10. 1. Výhledový rozsah vlakové dopravy

Rozsah dopravy na tratích zaústěných do ŽUB dle projektu Přestavba ŽUB

Následující údaje o počtech vlaků na tratích zaústěných do ŽUB jsou převzaty z Dopravní technologie cílového stavu stavby Železniční uzlu Brno, modernizace průjezdu a I. část osobního nádraží zpracované v srpnu 2009. Takovýto rozsah výhledové dopravy odpovídá časovému horizontu B.

Dálková doprava

Výhledová doprava v této fázi nepočítá s VRT Praha – Brno, neboť její realizaci dojde ke změně dělby přepravní práce a v odlišné přepravní nabídce. Linka Praha–Vídeň/Bratislava Brnem tranzituje, nutno však počítat s ukončením večerních spojů v Brně a ranních výchozích z Brna.

Tabulka 25 Výhledové linkování dálkové dopravy.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linia</th>
<th>Relace</th>
<th>Souprava</th>
<th>Párů/24 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>EC</td>
<td>Praha – Brno – Wien/Bratislava (– …)</td>
<td>10 vozů</td>
<td>18</td>
<td>60´, X:30+</td>
</tr>
<tr>
<td>Ex</td>
<td>Brno – Přerov – Ostrava (– …)</td>
<td>8 vozů</td>
<td>11</td>
<td>60´, X:00</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Vyškov – Přerov – Ostrava</td>
<td>8 vozů</td>
<td>18</td>
<td>60´, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Olomouc (– …)</td>
<td>5 vozů</td>
<td>17</td>
<td>60´, X:00+</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Česká Třebová (– …)</td>
<td>5 vozů</td>
<td>18</td>
<td>60´, X:30++</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Havlíčkův Brod – Praha</td>
<td>7 vozů</td>
<td>17</td>
<td>60´, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Jihlava – České Budějovice</td>
<td>6 vozů</td>
<td>11</td>
<td>120´, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc</td>
<td>5 vozů</td>
<td>16</td>
<td>60´, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Vyškov – Nezamyslice – Zlín</td>
<td>5 vozů</td>
<td>17</td>
<td>60´, X:30++</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 26 Četnosti dálkové dopravy 0-12 hod, horní řádek TAM, spodní řádek ZPĚT.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linia</th>
<th>Relace</th>
<th>0-1</th>
<th>1-2</th>
<th>2-3</th>
<th>3-4</th>
<th>4-5</th>
<th>5-6</th>
<th>6-7</th>
<th>7-8</th>
<th>8-9</th>
<th>9-10</th>
<th>10-11</th>
<th>11-12</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>EC</td>
<td>Praha – Brno – Wien/Bratislava</td>
<td>1 1 1 1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ex</td>
<td>Brno – Přerov – Ostrava (– …)</td>
<td>1 1 1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Vyškov – Přerov – Ostrava</td>
<td>1 1 1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Olomouc (– …)</td>
<td>1 1 1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Česká Třebová (– …)</td>
<td>1 1 1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Havlíčkův Brod – Praha</td>
<td>1 1 1 1 1 1 1</td>
<td>1 1 1 1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Jihlava – České Budějovice</td>
<td>1 1 1 1</td>
<td>1 1 1</td>
<td>1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Břeclav – Otrokovice – Olomouc</td>
<td>1 1 1 1</td>
<td>1 1 1</td>
<td>1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Vyškov – Nezamyslice – Zlín</td>
<td>1 1 1 1</td>
<td>1 1 1</td>
<td>1 1 1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tabulka 27 Četnosti dálkové dopravy 12-24 hod, horní řádek TAM, spodní řádek ZPĚT.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>EC</td>
<td>Praha – Brno – Wien/Bratislava</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ex</td>
<td>Brno – Přerov – Ostrava (…)</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Vyškov – Přerov – Ostrava</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Olomouc (…)</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Česká Třebová (…)</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Havlíčkův Brod – Praha</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Jižanov/Tišnov – Brno – Židlochovice/Hustopeče</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Vyškov – Nezamyslice – Zlín</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Celkem v ranní špičce 7-10 hodin 17 vlaků/hod, odpoledne v době 15-18 hodin 18 vlaků/hod, v průběhu dne 16 vlaků/hod.

**Regionální doprava**

Délka souprav vlaků regionální dopravy je maximálně 6 vozů, názvy linek v tabulce jsou kráceny. Linika S1 předpokládá realizovanou stavbu Křenovická spojka. Na tuto linku se předpokládá nasazení hybridních vozidel, jelikož úsek Slavkov u Brna – Nesovice doposud (horizont „B“) není elektrizován. Linika S6 je trasována mimo nové osobní nádraží.

Tabulka 28 Výhledové linkování regionální dopravy.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linika</th>
<th>Relace</th>
<th>Párů/24 h</th>
<th>Také špička/základní</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S1</td>
<td>Brno – Sokolnice – Bučovice/Nesovice</td>
<td>27</td>
<td>30/60´</td>
</tr>
<tr>
<td>S2</td>
<td>Letovice/Boskovice – Brno – Zastávka u Brna/Třebíč</td>
<td>57</td>
<td>15/30´</td>
</tr>
<tr>
<td>S3</td>
<td>Křižanov/Tišnov – Brno – Židlochovice/Hustopeče</td>
<td>57</td>
<td>15/30´</td>
</tr>
<tr>
<td>S41</td>
<td>Brno – Ivančice/Moravský Krumlov (– Miroslav)</td>
<td>27</td>
<td>30/60´</td>
</tr>
<tr>
<td>S6</td>
<td>(Kuřim –) Brno-K. Pole – Brno-Žid. – Šlapanice/Bučovice</td>
<td>24</td>
<td>30/60´</td>
</tr>
<tr>
<td>S7</td>
<td>Brno – Vyškov</td>
<td>27</td>
<td>30/60´</td>
</tr>
<tr>
<td>R6</td>
<td>Brno – Kyjov – Veselí n. M. – St. Město/Bojkovice</td>
<td>15</td>
<td>30-60/60´</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Tabulka 29 Četnosti dálkové dopravy 0-12 hod, horní řádek TAM, spodní řádek ZPĚT.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>0-1</th>
<th>1-2</th>
<th>2-3</th>
<th>3-4</th>
<th>4-5</th>
<th>5-6</th>
<th>6-7</th>
<th>7-8</th>
<th>8-9</th>
<th>9-10</th>
<th>10-11</th>
<th>11-12</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S1</td>
<td>Brno – Sokolnice – Bučovice/Nesovice</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S2</td>
<td>Letovice/Boskovice – Brno – Zastávka u Brna/Třebíč</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S3</td>
<td>Křižanov/Tišnov – Brno – Židlochovice/Hustopeče</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S41</td>
<td>Brno – Ivančice/Moravský Krumlov (– Miroslav)</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S6</td>
<td>(Kuřim –) Brno-Královo Pole – Brno-Židenice – Šlapanice/Bučovice</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S7</td>
<td>Brno – Vyškov</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R6</td>
<td>Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Staré Město/Bojkovice</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 30 Četnosti dálkové dopravy 12-24 hod, horní řádek TAM, spodní řádek ZPĚT.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S1</td>
<td>Brno – Sokolnice – Bučovice/Nesovice</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>S2</td>
<td>Letovice/Boskovice – Brno – Zastávka u Brna/Třebíč</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S3</td>
<td>Křižanov/Tišnov – Brno – Židlochovice/Hustopeče</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>S41</td>
<td>Brno – Ivančice/Moravský Krumlov (– Miroslav)</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S6</td>
<td>(Kuřim –) Brno-Královo Pole – Brno-Židenice – Šlapanice/Bučovice</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>S7</td>
<td>Brno – Vyškov</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>R6</td>
<td>Brno – Kyjov – Veselí nad Moravou – Staré Město/Bojkovice</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Celkem v ranní špičce 5-7 hodin 30 vlaků/hod, odpoledne v době 15-17 hodin 31 vlaků/hod, mimo špičku 15 vlaků/hod.
Celkový rozsah výhledové dopravy dle projektu ŽUB

Tabulka 31 Počty pravidelných vlaků na tratích zaústěných do ŽUB ve výhledu za 24 h.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Relace</th>
<th>SC</th>
<th>EC</th>
<th>IC</th>
<th>R</th>
<th>Sp</th>
<th>Os</th>
<th>∑OD</th>
<th>Nex</th>
<th>Rn</th>
<th>Pn</th>
<th>Vn</th>
<th>Mn</th>
<th>∑ND</th>
<th>∑D</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Traťový úsek Brno – Česká Třebová (260 KJŘ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>oba směry</td>
<td>36</td>
<td>36</td>
<td>114</td>
<td>186</td>
<td>12</td>
<td>16</td>
<td>4</td>
<td>32</td>
<td>218</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Traťový úsek Brno – Havlíčkův Brod (250 KJŘ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>oba směry</td>
<td>36</td>
<td>32</td>
<td>114</td>
<td>182</td>
<td>39</td>
<td>14</td>
<td>12</td>
<td>65</td>
<td>247</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Traťový úsek Břeclav – Brno (250 KJŘ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>oba směry</td>
<td>36</td>
<td>32</td>
<td>114</td>
<td>182</td>
<td>39</td>
<td>14</td>
<td>12</td>
<td>65</td>
<td>247</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Traťový úsek Brno – Střelice (směry Jihlava a Hrušovany n. Jev.) (240, 244 KJŘ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>oba směry</td>
<td>-</td>
<td>16</td>
<td>168</td>
<td>184</td>
<td>9</td>
<td>6</td>
<td>15</td>
<td>199</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Traťový úsek Sokolnice – Brno (300 KJŘ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>oba směry</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>54</td>
<td>54</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>54</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Traťový úsek Brno-Slatina – Brno-Černovice (směry Vyškov a Veselí n. M.) (300, 340 KJŘ)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>oba směry</td>
<td>22</td>
<td>134</td>
<td>102</td>
<td>258</td>
<td>12</td>
<td>26</td>
<td>8</td>
<td>46</td>
<td>304</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Rozsah dopravy na trati Přerov – Brno dle studie trati Modernizace tratě Přerov – Brno


Cílový stav výhledové dopravy byl ve studii Modernizace trati Brno – Přerov z roku 2010 navržen ve dvou horizontech:

- pro střednědobý horizont,
  - bez VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava,
  - bez křenovické spojky – veškerá příměstská železniční doprava z Nesovic a Slavkova do Brna hl. n. vedena po trati přes Blažovice a Brno-Slatinu;
- pro dlouhodobý horizont,
  - po vybudování VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava;
  - po vybudování křenovické spojky – příměstská doprava z Nesovic a ze Slavkova do Brna hl. n. vedena po křenovické spojce přes Sokolnice, z Bučovic přes Blažovice a Brno-Slatinu je vedena tangenciální příměstská doprava do Brna-Židenic a Brna-Králova Pole (mimo Brno hl. n.).
**Dálková doprava**

Tabulka 32 Výhledové linkování dálkové dopravy ve střednědobém horizontu.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Souprava</th>
<th>Rychlost</th>
<th>Párů/2 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>EC/IC/Ex</strong></td>
<td>Brno – Ostrava</td>
<td>8 vozů/400 t (pá, ne 9 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R</strong></td>
<td>Brno – Ostrava</td>
<td>8 vozů/400 t (pá 13 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R</strong></td>
<td>Brno – Olomouc</td>
<td>5 vozů/400 t (pá, ne 8 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R</strong></td>
<td>Brno – Zlín</td>
<td>5 vozů/400 t (pá, ne 8 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 33 Výhledové linkování dálkové dopravy v dlouhodobém horizontu.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Souprava</th>
<th>Rychlost</th>
<th>Párů/2 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>HST</strong></td>
<td>Praha – Brno – Přerov – Ostrava – Polsko</td>
<td>elektrická jednotka, 7 vozů (350 t), ve špičce 2 x</td>
<td>200 km/h</td>
<td>1</td>
<td>120’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>HST</strong></td>
<td>Plzeň – Praha – Brno – Přerov – Ostrava</td>
<td>elektrická jednotka, 7 vozů (350 t), ve špičce 2 x</td>
<td>200 km/h</td>
<td>2</td>
<td>šp. 60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R</strong></td>
<td>Brno – Ostrava</td>
<td>380 + 7 vozů/350 t (pá, ne 9 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R</strong></td>
<td>Brno – Olomouc</td>
<td>380 + 5 vozů/250 t (pá, ne 8 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>R</strong></td>
<td>Brno – Zlín</td>
<td>380 + 5 vozů/250 t (pá, ne 8 vozů)</td>
<td>160 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Regionální doprava**

Tabulka 34 Výhledové linkování regionální dopravy ve střednědobém horizontu. Na bílém pozadí jsou vlaky mimo ŽUB. Takt je v případě rozdílných taktů během dne uveden pro špičkové období 5-9 hod. a 14-18 hod. a mimo špičku.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Souprava</th>
<th>Rychlost</th>
<th>Párů/2 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Os/Sp</strong></td>
<td>S7: Brno – Brno-Letiště Tuřany – Vyškov</td>
<td>elektrická jednotka, ve špičce 2 x 3 vozy (2 x 150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30/60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Os</strong></td>
<td>Vyškov – Nezamyslice – Přerov</td>
<td>363 + 3 vozy (150 t)</td>
<td>120 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60/120’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Os</strong></td>
<td>(Vyškov –) Nezamyslice – Přerov</td>
<td>363 + 3 vozy (150 t)</td>
<td>120 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30/60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Os</strong></td>
<td>S6*: Brno – Šlapanice – Blažovice – Nesovice</td>
<td>motorová jednotka 844 (85 t), dle frekvence 2 x</td>
<td>120 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30/60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Sp</strong></td>
<td>R6: Brno – Brno-Letiště Tuřany – Blažovice – Veselí n. M.</td>
<td>motorová jednotka 844 (85 t), dle frekvence 2 x</td>
<td>120 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60/120’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Os</strong></td>
<td>S37: Brno-Královo Pole – Šlapanice</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Os</strong></td>
<td>Kroměříž – Kojetín</td>
<td>motorová jednotka 814 + 914</td>
<td>90 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Os</strong></td>
<td>Nezamyslice – Olomouc</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
</tbody>
</table>


[49]
Tabulka 35 Výhledové linkování regionální dopravy ve dlohudobém horizontu. Na bílém pozadí jsou vlaky mimo ŽUB. Takt je v případě rozdílných taktů během dne uveden pro špičkové období 5-9 hod. a 14-18 hod. a mimo špičku.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Souprava</th>
<th>Rychlost</th>
<th>Párů/2 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Os/Sp</td>
<td>S7: Brno – Brno-Letiště Tuřany – Vyškov</td>
<td>elektrická jednotka, ve špičce 2 x 3 vozy (2 x 150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30/60’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Vyškov – Nezamyslice – Přerov</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60/120’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>(Vyškov –) Nezamyslice – Přerov</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30/60’</td>
</tr>
<tr>
<td>Sp</td>
<td>R6: Brno – Blažovice – Veselí n. M.</td>
<td>motorová jednotka, 2 x 3 vozy (200 t)</td>
<td>120 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60/120’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>S6: Brno-Královo Pole – Brno-Slatina – Blažovice – Bučovice</td>
<td>motorová jednotka, 2 x 3 vozy (150 t)</td>
<td>120 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60/120’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>S37: Brno-Královo Pole – Šlapanice</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>S77: Brno hl. n. – Šlapanice</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>4</td>
<td>30’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Kroměříž – Kojetín</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>120 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Nezamyslice – Olomouc</td>
<td>elektrická jednotka, 3 vozy (150 t)</td>
<td>140 km/h</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Nákladní doprava

Tabulka 36 Výhledové relace nákladní dopravy.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Souprava</th>
<th>Párů/2 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Rn/Vn/Pn/Mn</td>
<td>přes Šlapanice směr Přerov – Brno</td>
<td>T 2000 t, HV Přerov – Holubice 363, HV Holubice – Brno 363 + přípoj 230; S 1400 t, HV Brno – Blažovice 363 + přípoj 230, HV Blažovice – Přerov 363</td>
<td>2</td>
<td>60’</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Celkový rozsah výhledové dopravy dle studie tratě Přerov – Brno

Tabulka 37 Počty pravidelných vlaků v traťových úsecích Brno – Přerov ve střednědobém horizontu za 2 h.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Traťový úsek</th>
<th>EC</th>
<th>IC</th>
<th>Ex</th>
<th>R</th>
<th>Sp</th>
<th>Os</th>
<th>sum OD</th>
<th>Rn</th>
<th>Pn</th>
<th>Vn</th>
<th>Mn</th>
<th>sum ND</th>
<th>sum D</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Přerov – Kojetín</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>8</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín – Nezamyslice</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>12</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kroměříž – Kojetín</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice – Vyškov</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>12</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vyškov – Blažovice</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>12</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>14</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Brno-Slatina</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>14</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>14</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Šlapanice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice – Brno-Slatina</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B-Slatina – Odb. B-Černovice</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>12</td>
<td>22</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>24</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Černovice – Brno hl. n.</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>18</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>18</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Černovice – B-Židenice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Tabulka 38
Počty pravidelných vlaků v traťových úsecích Brno – Přerov ve **střednědobém horizontu** za 24 h.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Traťový úsek</th>
<th>EC</th>
<th>IC</th>
<th>R</th>
<th>Sp</th>
<th>Os</th>
<th>∑OD</th>
<th>Rn</th>
<th>Pn</th>
<th>Vn</th>
<th>Mn</th>
<th>∑ND</th>
<th>∑D</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Přerov – Kojetín</td>
<td>22</td>
<td>36</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>98</td>
<td>22</td>
<td>2</td>
<td>24</td>
<td>122</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín – Nezamyslice</td>
<td>22</td>
<td>70</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>132</td>
<td>18</td>
<td>-</td>
<td>18</td>
<td>150</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kroměříž – Kojetín</td>
<td>-</td>
<td>34</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>74</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>78</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice – Vyškov</td>
<td>22</td>
<td>104</td>
<td>-</td>
<td>30</td>
<td>156</td>
<td>18</td>
<td>4</td>
<td>22</td>
<td>178</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vyškov – Blažovice</td>
<td>22</td>
<td>104</td>
<td>-</td>
<td>56</td>
<td>182</td>
<td>18</td>
<td>2</td>
<td>20</td>
<td>202</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Brno-Slatina</td>
<td>22</td>
<td>104</td>
<td>30</td>
<td>56</td>
<td>212</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>212</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Šlapanice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>52</td>
<td>52</td>
<td>24</td>
<td>4</td>
<td>28</td>
<td>80</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice – Brno-Slatina</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>100</td>
<td>100</td>
<td>24</td>
<td>4</td>
<td>28</td>
<td>128</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B-Slatina – Odb. B-Cernovice</td>
<td>22</td>
<td>104</td>
<td>30</td>
<td>156</td>
<td>312</td>
<td>24</td>
<td>4</td>
<td>28</td>
<td>340</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Cernovice – Brno hl. n.</td>
<td>22</td>
<td>104</td>
<td>30</td>
<td>108</td>
<td>264</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>264</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Cernovice – B-Zidenice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>48</td>
<td>48</td>
<td>24</td>
<td>4</td>
<td>28</td>
<td>76</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 39
Počty pravidelných vlaků v traťových úsecích Brno – Přerov ve **dlouhodobém horizontu** za 2 h.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Traťový úsek</th>
<th>HST</th>
<th>R</th>
<th>Sp</th>
<th>Os</th>
<th>∑OD</th>
<th>Rn</th>
<th>Pn</th>
<th>Vn</th>
<th>Mn</th>
<th>∑ND</th>
<th>∑D</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Přerov – Kojetín</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>11</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín – Nezamyslice</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>13</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kroměříž – Kojetín</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice – Vyškov</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>11</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>13</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vyškov – Blažovice</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>13</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>15</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Brno-Slatina</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>15</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>15</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Šlapanice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice – Brno-Slatina</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>8</td>
<td>8</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>10</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B-Slatina – Odb. B-Cernovice</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>12</td>
<td>23</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>25</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Cernovice – Brno hl. n.</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>8</td>
<td>9</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>19</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Cernovice – B-Zidenice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 40
Počty pravidelných vlaků v traťových úsecích Brno – Přerov ve **dlouhodobém horizontu** za 24 h.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Traťový úsek</th>
<th>HST</th>
<th>R</th>
<th>Sp</th>
<th>Os</th>
<th>∑OD</th>
<th>Rn</th>
<th>Pn</th>
<th>Vn</th>
<th>Mn</th>
<th>∑ND</th>
<th>∑D</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Přerov – Kojetín</td>
<td>34</td>
<td>36</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>110</td>
<td>36</td>
<td>2</td>
<td>38</td>
<td>148</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín – Nezamyslice</td>
<td>34</td>
<td>70</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>144</td>
<td>32</td>
<td>-</td>
<td>32</td>
<td>176</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kroměříž – Kojetín</td>
<td>-</td>
<td>34</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>74</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>78</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice – Vyškov</td>
<td>34</td>
<td>104</td>
<td>-</td>
<td>30</td>
<td>168</td>
<td>32</td>
<td>4</td>
<td>36</td>
<td>204</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vyškov – Blažovice</td>
<td>34</td>
<td>104</td>
<td>-</td>
<td>56</td>
<td>194</td>
<td>32</td>
<td>2</td>
<td>34</td>
<td>228</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Brno-Slatina</td>
<td>34</td>
<td>104</td>
<td>30</td>
<td>56</td>
<td>224</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>224</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice – Šlapanice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>24</td>
<td>24</td>
<td>38</td>
<td>8</td>
<td>46</td>
<td>70</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice – Brno-Slatina</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>96</td>
<td>96</td>
<td>38</td>
<td>8</td>
<td>46</td>
<td>142</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B-Slatina – Odb. B-Cernovice</td>
<td>34</td>
<td>104</td>
<td>30</td>
<td>152</td>
<td>320</td>
<td>38</td>
<td>8</td>
<td>46</td>
<td>366</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Cernovice – Brno hl. n.</td>
<td>34</td>
<td>104</td>
<td>30</td>
<td>104</td>
<td>272</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>272</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Cernovice – B-Zidenice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>48</td>
<td>48</td>
<td>38</td>
<td>8</td>
<td>46</td>
<td>94</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Rozsah dopravy na tratích zaústěných do ŽUB dle studie VRT Praha – Brno

V časovém horizontu „D“ je potřeba nastínit rámcový vývoj železniční dopravy v souvislosti se zprovozněním VRT. Následující údaje o počtech vlaků na tratích zaústěných do ŽUB jsou převzaty ze studie Vysokorychlostní trat’ Praha – Brno, Doplňení zapojení do ŽÚ Brno zpracované v prosinci 2010.

Výhledová doprava v této fázi nepočítá s VRT Praha – Brno, neboť její realizaci dojde ke změně dělí přepravní práce a v odlišné přepravní nabídce. Linky Praha-Vídeň/Bratislava Brnem tranzitují, nutno však počítat s ukončením večerních spojů v Brně a ranních výchozích z Brna.

Tabulka 41 Výhledové linkování dálkové dopravy dle studie VRT Praha – Brno. Ve sloupci Relace jsou tučně vyznačeny linky jedoucí po VRT.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>IDS JMK</th>
<th>Relace</th>
<th>Párů/24 h</th>
<th>Takt</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>HST</td>
<td></td>
<td>Berlin – Praha – Brno – Wien/Bratislava</td>
<td>18</td>
<td>60/60’, X:00</td>
</tr>
<tr>
<td>HST</td>
<td></td>
<td>Praha – Brno – Ostrava – Polsko/Slovensko</td>
<td>17</td>
<td>60/60’, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>HST</td>
<td></td>
<td>Plzeň – Praha – Jihlava – Brno – Ostrava</td>
<td>15</td>
<td>60/720’, X:00</td>
</tr>
<tr>
<td>Ex</td>
<td></td>
<td>Praha – Jihlava – Brno – Kroměříž – Zlín</td>
<td>9</td>
<td>120/120’</td>
</tr>
<tr>
<td>Ex</td>
<td></td>
<td>Praha – Havlíčkův Brod – Brno</td>
<td>12</td>
<td>60/120’, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R</td>
<td>R7</td>
<td>Brno – Přerov – Ostrava</td>
<td>18</td>
<td>60/60’, X:00</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>R7</td>
<td>Brno – Olomouc – Šumperk</td>
<td>17</td>
<td>60/120’, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>Sp</td>
<td>R6</td>
<td>Brno – Veseřín nad Moravou – St. Město u U. H.</td>
<td>24</td>
<td>60/120’, X:30/00</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>R5</td>
<td>Brno – Břeclav – Přerov – Olomouc</td>
<td>16</td>
<td>60/120’, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>R4</td>
<td>Brno – Třebíč – Jihlava</td>
<td>11</td>
<td>60/120’, X:30</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>R3</td>
<td>Brno – Tišnov – Havlíčkův Brod</td>
<td>17</td>
<td>60/120’, X:00</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>R2</td>
<td>Brno – Česká Třebová (– Hradec Králové)</td>
<td>18</td>
<td>60/60’, X:30</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Uzel Brno je v součtu vlivem VRT ovlivňován v průběhu 24 h 50 páry vlaků HST, 21 páry vlaků Ex a 9 páry vlaků R. Osobní dálková doprava mezi Prahou a Brnem je rozdělena do tří základních segmentů.


10. 2. Dopravně technologické posouzení horizontu „A“

V časovém horizontu „A“ se předpokládá realizace stavby Elektrizace a zkapacitnění tratě Brno – Zástavka u Brna. ŽUB je uvažován stávající.

Studijní nákresný jízdní řád

Organizace dopravy na tratí Brno – Třebíč je prověřena nákresným jízdním řádem, který je pracovně označen 2 „A“ a který je vypracován s těmito zásadami:

- NJŘ je zpracováno v době ranní špičky 5 – 9 h,
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

- v případě elektrického Os vlaku Brno – Zastávka u Brna jsou uvažovány nově vypočtené jízdní doby (viz. kapitola 10. 3 Dopravně-technologické posouzení horizontu „B“ a v závěru této textové části jsou uvedeny Tabulky jízdních dob),
- provozní intervaly a následná mezigodišťní jsou pro účely této studie uvažovány stávající v úsecích stávajících, kde nejsou realizována na žádná investiční opatření, a navrhované dle dopravní technologie projektové dokumentace,
- při vkládání vlakových tras jsou určující požadavky na výhledovou regionální i dálkovou osobní dopravu a nákladní dopravu dle projektových dokumentací dvou stěžejních staveb Přestavba ŽUB a Modernizace tratě Brno – Přerov,
- trasy R vlaků jsou pokud možno vloženy tak, aby v čase před X:00 hod. do Brna os. n. přijížděly a v čase po X:00 hod. z Brna os. n. odjížděly.

(2 „A“) Trať Brno – Třebíč

Požadovaný rozsah osobní dopravy v traťovém úseku Brno – Třebíč byl 120´ tak R vlaků Brno – Jihlava – České Budějovice, 30´ tak zrychlených Os vlaků pokračujících ze Zastávky u Brna do Náměšť nad Oslavou a v 60´ taktu do Třebíče, 30´ tak Os vlaků linky S41 v úseku do Brno – Střelice, které pokračují do Moravských Bránic a Os vlaky Brno – Zastávka u Brna, které budou vkládány jako poslední a v případě nedostatku kapacity budou pouze v 60´ taktu (výhledově je požadován 30´takt a v kombinaci se zrychlenými Os 15´takt).

Při konstrukci NJŘ se jeví nejvíce problematický jednokolejný úsek Brno hl. n. – Brno-Horní Heršpice, kde není možné zkonstruovat periodu provážení vlaků tak, aby byl dodržen 15´ takt Os vlaků linky S4 a zároveň 30´ takt Os vlaků linky S41. Dále je problematický jednokolejný úsek Zastávka u Brna – Rapotice, kde není možné vložit periodu provážení vlaků tak, aby byl dosažen 30´takt Os vlaků linky S4 a 120´ takt R vlaků linky R4.

Studijní nákresný jízdní řád je v tomto případě zkonstruován ve třech variantách.

Varianta 1 předkládá situaci, kdy je ve 120´ taktu nahrazen Os vlak Brno – Třebíč vlakem R. Vložením R vlaku vznikne mezera pro trasování dieselového Os vlaku linky S41. Situace s požadavkem další trasy dieselového Os vlaku linky S41 je řešena svěšováním a rozvěšováním v žst. Střelice s elektrickým Os vlakem linky S4. Takto je ovlivněn podle zkonstruovaného GVD navrženo omezení linky 41 na 60´ taktu.

Varianta 2 předkládá situaci, kdy je v 60´ taktu nahrazen Os vlak Brno – Třebíč vlakem R. Vložením R vlaku vznikne mezera pro trasování dieselového Os vlaku linky S41. Tím je zajištěn přílišný 60´ takt Os vlaků linky S41. Situace s požadavkem další trasy dieselového Os vlaku linky S41 je řešena svěšováním a rozvěšováním v žst. Střelice s elektrickým Os vlakem linky S4. Takto je podle zkonstruovaného GVD navrženo trasování Os vlaků linky S41 v přibližném 30’taktu. Vlaky linky S41 budou střídavě jezdit samostatně a svěšované s linkou S2. Tato konstrukce nákresného jízdního řádu s „nepřesným“ 30´ taktem linky S41 ovlivní trasování vlaků v úseku Střelice – Moravské Bránice, kde se posune každé druhé křižování Os vlaků z Moravských Bránic do Silůvku.

Střelice – Hrušek

Obrázek 7 Dopad trasování dieselových Os vlaků linky S41 v NJŘ Střelice – Moravské Bránice

[53]
Ve variantě 2 dochází v úseku Střelice – Zastávka u Brna k větším nepravidelnostem mezi takty. V úseku Náměšť nad Oslavou – Vladislav mohou být vlaky R v 120° nahrazeny vlaky Os.

Varianta 3 předkládá situaci, kdy je požadavek 30° taktu Os vláklí linky S41 upřednostněn před 30° taktem těch Os vláklí linky S4, které v Zastávce u Brna končí svoji jízdu (elektrické Os vlaky). Odpadne tak nepříjemné svěšování a rozvěšování souprav ve Střelicích, jinak je tato varianta obhodná, jako varianta 2.

Nákladní doprava není omezujícím mezistaničním úsekem Zastávka u Brna – Rapotice provedena, jelikož není v tomto úseku naplněna ani všechna potřebná výhledová osobní regionální doprava.

### Posouzení traťových kapacit

Traťové kapacity jsou posuzovány výpočtem hodnoty stupně obsazení $S_o$ ve špičkovém období 5 – 9 hod., kterému odpovídá konstrukce studijních nákresných jízdních řádů.

#### POZNÁMKY K TABULCE: TK – tráfová kolej, $N_g$ [vláků/T] – počet vláklí zakreslených do studijního nákresného jízdního řádu, $T_{abs}$ [min.] – celková doba obsazení, $t_{obs}$ [min.] – průměrná doba obsazení jedním vlakem, $t_{wec}$ [min.] – průměrný čas mezer, případně na jeden vlak, $T$ [min.] – výpočetní doba (špičkové období 5 – 9 hod.), $S_o$ [-] – stupeň obsazení (poměr celkového času obsazení mezistaničního úseku vlakovou dopravou k času provozu), ve špičce je možno za mezni hodnotu stupně obsazení považovat na trutích se smíšeným provozem 0,75

Tabulka 42: Stupeň obsazení v exponovaných mezistaničních úsecích.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Trať</th>
<th>Počítaný úsek</th>
<th>TK</th>
<th>$N_g$</th>
<th>$T_{abs}$</th>
<th>$t_{obs}$</th>
<th>$t_{max}$</th>
<th>$T$</th>
<th>$S_o$</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brno – Třebíč,</td>
<td>Brno hl. n. – Brno-</td>
<td>-</td>
<td>36</td>
<td>214,0</td>
<td>5,94</td>
<td>0,72</td>
<td>240</td>
<td>0,89</td>
</tr>
<tr>
<td>varianta 1</td>
<td>Horní Heršpice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Třebíč,</td>
<td>Zastávka u Brna –</td>
<td>-</td>
<td>15</td>
<td>183,0</td>
<td>12,20</td>
<td>3,80</td>
<td>240</td>
<td>0,76</td>
</tr>
<tr>
<td>varianta 1</td>
<td>Rapotice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Třebíč,</td>
<td>Brno hl. n. – Brno-</td>
<td>-</td>
<td>40</td>
<td>240,0</td>
<td>6,00</td>
<td>0,00</td>
<td>240</td>
<td>1,00</td>
</tr>
<tr>
<td>varianta 2 a 3</td>
<td>Horní Heršpice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Třebíč,</td>
<td>Zastávka u Brna –</td>
<td>-</td>
<td>15</td>
<td>173,0</td>
<td>11,53</td>
<td>4,47</td>
<td>240</td>
<td>0,72</td>
</tr>
<tr>
<td>varianta 2 a 3</td>
<td>Rapotice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ve všech variantách je výrazně přetížen stávající traťový úsek Brno hl. n. – Brno-Horní Heršpice. Ve variantách 2 a 3 dokonce vykazuje stupeň obsazení maximální možné hodnoty, což je stav, kdy není mezi obsazeními jednotlivými vlaky žádná mezera.

Mírně za hranicí mezní hodnoty stupně obsazení je ve variantě 1 i úsek Zastávka u Brna – Rapotice.

### Dílčí závěry k infrastruktuře

Po uvedení do provozu stavby Elektrizace a zkompaktnění tratě Brno – Zastávka u Brna se stanou oba navazující jednokolejné úseky přetíženy a bude vyvíjena potřeba tento stav zmítnit jednak Přestavbou ŽUB, jednak pokračující stavbou Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč.

Bude-li na trati Brno – Třebíč zavedena doprava v rozsahu a složení předkládaném v prověřovaných grafikonech, je nutné nepostačující kapacitu ve stávajícím úseku Brno hl. n. – Brno-Horní Heršpice řešit dílčími úpravami v infrastruktuře. Vybudovaliv nového automatického zabezpečovacího zařízení by bylo možno zkrátit provozní intervaly křižování a následné jízdy, což by vytvořilo potřebnou zálohu v kapacitě a snížila by se nepříznivě vysoká hodnota stupně obsazení. Další možností je zdopravnění kolejí č. 90 odstavného kolejiště „A“, ve směru jízdy od Brna hl. n. vpravo od traťové koleje. Obě uvažovaná opatření jsou však vzhledem dočasnému řešení investičně náročné a je nutné zvážit vzhledem k plánovaným přestavbám ŽUB jejich nezbytnost.

### Linkování IDS JMK v časovém horizontu „A“

V tomto návrhovém horizontu bude linkování v podstatě shodné se současným stavem s tím rozdílem, že dojde k navýšení počtu vláklí linky S4 v úseku Brno – Zastávka u Brna. Linkování v časovém horizontu „A“ je znázorněno v Grafických příložcích v závěru této textové části.
10. 3. Dopravně-technologické posouzení horizontu „B“

K dopravně-technologickému posouzení se předpokládá realizace všech staveb horizontu „B“ v plném rozsahu navrženém příslušnými projektovými dokumentacemi.

K výraznému zkrácení jízdních dob dojde především na modernizovaných tratích, kde je navrženo podstatné zvýšení rychlosti na 200 km/h v relaci Přerov – Brno a na 120-145 km/h v relaci Brno – Třebíč. Na tratích, které nejsou zahrnuty do skupiny prioritních staveb tohoto horizontu, dojde ke zkrácení jízdních dob vlivem nasazení moderních kolejových vozidel. Tyto vozidla svojí trakční charakteristikou mohou plně akceptovat dosud většinou nevyužitou traťovou rychlost 160 km/h na trati Břeclav – Brno a v úseku Brno – Česká Třebová smějí pojiždět oblouky rychlostí navrženou pro vyšší hodnotu nedostatku převýšení 130 mm.

Jízdní doby a přepravní časy cestujících

Pro výpočet jízdních dob byly použity rychlostní, směrové a sklonové charakteristiky jednotlivých stávajících nebo projektovaných tratí. Zohledněny byly i polohy stávajících a na modernizovaných tratí navrhovaných tunelů.

Jízdní doby byly vypočteny pro tyto kategorie vlaků:

- vlaky Ex taženy lokomotivou řady 380 se soupravou o hmotnosti 350-600 t a rychlosti 160 km/h a 200 km/h (Přerov – Brno),
- vlaky R závislé trakce taženy lokomotivou řady 380 se soupravou o hmotnosti 200-600 t a rychlosti 160 km/h a 200 km/h (Přerov – Brno),
- vlaky Os závislé trakce taženy elektrickou jednotkou Desiro o rychlosti 140 km/h,
- vlaky R nezávislé trakce (Veselí nad Moravou – Brno) taženy dieselovou jednotkou Desiro o rychlosti 120 km/h,
- vlaky Os nezávislé trakce taženy dieselovou jednotkou Desiro o rychlosti 120 km/h.

Výpočet konkrétních typů vozidel je nutné chápat jako uvedení vstupních hodnot do výpočtu. Nová vozidla je však možné uvažovat jako vozidla jiná s obdobnými parametry.

K vypočteným teoretickým jízdním dobám byly připočteny přirážky dle směrnice UIC č. 451-1. Takto upravené jízdní doby byly použity pro konstrukci studijních nákresných jízdních řádů a jako vstupní údaje dopravního modelování.

Úspory cestovních časů na jednotlivých relacích jsou uvedeny v tabulce níže. Jelikož jsou v novém linkování relace vlaků mírně upraveny, jsou porovnávány cestovní časy pouze v trásách, ve kterých se nové i staré linkování shodují. Porovnávány jsou pouze jízdy od začátku ke konci trati.

### Tabulka 43 Úspory cestovních časů

<table>
<thead>
<tr>
<th>Relace</th>
<th>Současnost</th>
<th>Návrh</th>
<th>Návrh poznámka</th>
<th>Úspora</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>JD</td>
<td>Návrh poznámka</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>bob.</td>
<td>Σ</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>JD</td>
<td>Návrh poznámka</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>bob.</td>
<td>Σ</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Moravský Krumlov – Střelice</td>
<td>24</td>
<td>1,5</td>
<td>25,5</td>
</tr>
<tr>
<td>R</td>
<td>Brno – Třebíč</td>
<td>67</td>
<td>2</td>
<td>69</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Brno – Zastávka u Brna</td>
<td>29</td>
<td>4</td>
<td>33</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Brno – Třebíč</td>
<td>79</td>
<td>17</td>
<td>96</td>
</tr>
<tr>
<td>R</td>
<td>Brno – Žďár nad Sázavou</td>
<td>65,5</td>
<td>2,5</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Brno – Křižanov</td>
<td>58</td>
<td>9</td>
<td>67</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Brno – Svitavy</td>
<td>57</td>
<td>5</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>Relace</td>
<td>Současná</td>
<td>Návrh</td>
<td>Návrh poznámka</td>
<td>Úspora</td>
</tr>
<tr>
<td>--------</td>
<td>----------</td>
<td>-------</td>
<td>----------------</td>
<td>--------</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>JD pob.</td>
<td>Σ</td>
<td>JD pob.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Brno – Letovice</td>
<td>48,5</td>
<td>6,5</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Přerov – Brno</td>
<td>75,5</td>
<td>2,5</td>
<td>78</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Veselí nad Moravou – Brno</td>
<td>86</td>
<td>6</td>
<td>92</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Nesovice – Odb. Brno-Čern.</td>
<td>42</td>
<td>6,5</td>
<td>48,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Zbýšov – Brno</td>
<td>22</td>
<td>10</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>R/Sp</td>
<td>Břeclav – Brno</td>
<td>43,5</td>
<td>2,5</td>
<td>46</td>
</tr>
<tr>
<td>Os</td>
<td>Šakvice – Brno</td>
<td>34,5</td>
<td>7,5</td>
<td>42</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Studijní nákresné jízdní řády**

Organizace dopravy na jednotlivých radiálách jsou prověřeny nákresnými jízdními řády, které jsou pracovně označeny 1, 1a, 2 „B“, 3, 4, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8a a 8b a které jsou vypracovány s těmito zásadami:

- NJŘ jsou zpracovány v době ranní špičky 5 – 9 h,
- jsou uvažovány nově vypočtené jízdní doby (viz. výšě a v závěru této textové části jsou uvedeny Tabulky jízdních dob),
- provozní interwaly a následná mezidobí jsou pro účely této studie uvažovány stávající na tratích, na kterých nejsou v tomto posuzovaném horizontu uvažována žádná investiční opatření a navrhované dle příslušných dopravních projektových dokumentací k jednotlivým stavbám,
- při vkládání vlakových tras jsou určující požadavky na výhledovou regionální i dálkovou osobní dopravu a nákladní dopravu dle projektových dokumentací dvou stěžejních staveb Přestavba ŽUB a Modernizace tratě Brno – Přerov,
- trasy Ex a R vlaků jsou pokud možno vloženy tak, aby v čase před X:00 hod. nebo X:30 hod. do Brna os. n. přijížděly a v čase po X:00 hod. nebo X:30 hod. z Brna os. n. odjížděly,
- trasy nákladních vlaků jsou vloženy s ohledem na uvedený výhledový rozsah dopravy.

**1 a 1a** **Trat’ Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou**


V úseku Moravské Bránice – Ivančice je takt 30’ Os vlaků linky S41 bezproblémový, stejně tak, jako v současném stavu. Pro trasu nákladního vlaku nastává v tomto případě odbodná situace, jako u mezistaničního úseku Moravské Bránice – Moravský Krumlov.

[56]
(2 „B“) **Trať Brno – Třebič**


Dieselové Os vlaky S41 jsou v úseku Starý Lískovec – Střelice zrychleny projížděním zastávek a elektrické Os vlaky linky S2 jsou trasovány tak, že ve směru Brno – Střelice jedou ve směru před linkou S41 a ve směru Střelice – Brno ve směru za linkou S41.

Aby byla zajištěna křižovací místa na jednokolejné části úseku Zastávka u Brna – Třebič u R vlaků linky R4 v Okříškách, u Os vlaků linky S2 v Rapoticiích a Studenci a křižovací místa u R vlaků s Os v Náměšti nad Oslavou, bylo nutné změnit takové provádění vlaků, že Os vlaky linky S2 budou jednotlivě střídávat Os zastávajících ve všech zastávkách a Os zrychleny, projíždějící v úseku Starý Lískovec – Tetčice. Zrychlené Os budou pokračovat dále ze Zastávky u Brna, za kterou budou již zastavovat ve všech zastávkách. Při takto výhodně upravené organizaci dopravy je možné vložit R vlak linky S4 jen při 120´ taktem (není možné vytvořit 60´ taktem), jelikož by vznikla potřeba dalších křižovacích míst na jednokolejné úseku.

R vlaky linky R4 v Brně končí, Os vlaky linky S2 pokračují do Letovic/Březové nad Svitavou a Boskovic.

(3) **Trať Brno – Havlíčkuv Brod**

Požadovaný rozsah osobní dopravy v traťovém úseku Brno – Havlíčkův Brod byl 60´ taktem R vlaků linky R3 Praha – Havlíčkův Brod – Brno a 15´ taktem Os vlaků linky S3 v úseku Brno – Tišnov, s prodloužením 60´ taktem do Křižanova. Linky R3 a S3 pokračují přes ŽUB na Břeclav. Dále bylo ve výhledově dopravě předčítáno zkončení 60´ taktem dieselových Os vlaků linky S6 v Brně-Královo Poli. Tento 60´ taktem by měl být doplněn v úseku Šlapanice – Brno-Královo Pole linkou S37 na 30´ taktem. Trať je velmi silně využívána nákladní dopravou, kterou bylo tedy nutno zohlednit i v době ranní špičky.

Uvedený nákrasný jízdní řád je kreslen pro obě traťové koleje, které ve směru od Havlíčkova Brodu za Brnem-Moalomeřicemi St. 3 přecházejí na koleje č. 1K a č. 2K a jsou vně traťových kolejí č. 1 a č. 2 na Českou Třebovou. V obvodu žst. Brno os. n. se jedná o koleje č. 903 a č. 904.


Nákladní vlaky NEx a Pn byly vloženy v trase Brno-Moalomeřice – Havlíčkův Brod v přibližně 60´ taktem tak, aby byl minimalizován počet jejich zastavení. S ohledem na kolejové úspořádání obvodu výhybek Brno-Moalomeřice St. 3, kde dochází k napojení žst. Brno-Moalomeřice na trať Brno os. n. – Havlíčkův Brod, je nutné zohlednit fakt, že nemůže v Brně-Moalomeřicích St. 3 dojít k současnějším nákladním vlakům přijíždějícím z od Brňského kruhu do Brna-Moalomeřic a vlaků osobní dopravy jedoucí od Brna os. n. směrem na Havlíčkuv Brod. Z toho důvodu je nutné provést zastavení nákladních vlaků ve směru od Havlíčkova Brodu (NEx v Kuřimi a Pn v Tišnově). Mimo tyto rychlé nákladní vlaky byl trasován i Mn vlak ve směru Brno-Moalomeřice – Tišnov.

kolej č. 904, kterou však pouze kříží a přejíždí přes kolejevou spojku na kolej č. 901 a č. 902 směru od České Třebové a na kolej č. 1 osobního nádraží.

Obrázek 8 Trasování nákladních vlaků přijíždějících a odjíždějících do Brna-Maloměřic.

(4, 4a a 4b) Trať Brno – Česká Třebová


Uvedený nákresný jízdní řád je kreslen pro obě traťové koleje, které ve směru od České Třebové za Brnem-Maloměřicemi St. 3 přecházejí na kolej č. 1 a č. 2 a jsou mezi traťovými kolejemi č. 1K a č. 2K na Havlíčkův Brod. V obvodu žst. Brno os. n. se jedná o kolej č. 901 a č. 902.

Fixní položy jsou vlaky EC, které jsou navrženy tak, že před X:30 hod. přijíždějí a po X:30 hod. odjíždějí z Brna os. n. V současné době jsou vlaky EC a R/Sp vedeny ve svazku. Při konstrukci 15´ taktu Os vlaků je toto vedení nevyhodné, proto byl zvolen odstup R/Sp vlaků v Brně o 30 min tak, že přijíždí před X:00 hod. do Brna os. n. a odjíždí v X:00 hod. z Brna os. n. Mezi tyto vlaky EC a R/Sp jsou vkládány dvojice Os vlaků. Ve stanici Blansko je však nutné provést v případě linky směřující do Boskovic předjíždění Os vlaků EC a R/Sp vlaky. Ve směru Boskovice – Brno se v případě předjíždění vlaků R/Sp toto realizuje v Ráci-Jestřebí. Vzhledem k tomu, že linka S2 přijíždí do Brna os. n. s porušeným 15´ taktém, je nutné realizovat v Brně os. n. prodloužení pobytu zrychlené linky, tak, aby se v úseku Brno – Boskovice/Letovic 15’ takt srovnal.

Nákladní vlaky Pn byly vloženy v trase Brno-Maloměřice – Česká Třebová v přibližněm 120´ taktu, aby byl minimalizován počet jejich zastavení, ke kterému dochází v obou směrech ve Skalici nad Svitavou.

Do tohoto nákresného jízdního řádu se promítnou i trasování nákladních vlaků odjíždějících od Brna-Maloměřic na Brno-Břeclav, které jsou vedeny od Brna-Maloměřic od kol. č. 906 po výhybku č. 916, kterou se dostávají na kolej č. 904, kterou však pouze kříží a přejíždí přes kolejevou spojku na kolej č. 901 a č. 902 směru od České Třebové a na kolej č. 1 osobního nádraží.

(5 a 5a) Trať Přerov – Brno

Požadovaný rozsah osobní dopravy v traťovém úseku Přerov – Brno byl ve studii Modernizace tratě Brno – Přerov z roku 2010 stanoven ke dvěma návratovým obdobům, a sice k období bez křenovické spojky a bez tratě VRT Praha – Brno a k období s křenovickou spojkou vedenou pod tratí VRT Praha – Brno. Vzhledem k tomu, že cílový horizont „B“ v této studii představuje stav s křenovickou spojkou a bez tratí VRT Praha – Brno, budeme uvažovat výhledovou dopravu následující.


[58]


Vlaky EC jsou navrženy tak, že před X:00 hod. přijíždějí a po X:00 hod. odjíždějí z Brna os. n.


(6) Trať Brno-Slatina – Šlapanice – Blažovice – Veselí nad Moravou

Požadovaný rozsah osobní dopravy byl určen trati Přerov – Brno a trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna (německy „Břeclav“).


V úseku Brno-Slatina – Nesovice byly trasovány linky S1, S6 a R6 tak, aby byly bezkolizní.

V úseku Veselí nad Moravou – Kojov jsou vedeny Os vlaky linky S61 a S62 ve společném taktu 30’ tak, aby byly bezkolizní s linkami R6.

(7) Trať Brno – Chrlice – Slavkov u Brna

Požadovaný 30‘ takt Os vlaků linky S1 v úseku Nesovice – Slavkov u Brna – Chrlice – Brno je splněn i za předpokladu vložení nových zastávek Sokolnice obec, Brno-Holášky a Brno-Brněnské Ivanovice.

Vzhledem k napojení této trati v severním zhlaví výhybkou č. 103 do kolej je č. 808, je nutné řešit bezkolizní jízdy vlaků v kol. č. 806 od Brna-Slatiny a kol. č. 808 do Brna-Slatiny a vlaků linky S1 odbočujících z kol. č. 808 na Chrlice. Je zde tedy nutné zohlednit fakt, že nemůže dojít k současným jízdám příjezdu od Chrlic a od Brna-Slatiny, ani odjezdu do Chrlic a do Brna-Slatiny, ani k odjezdu do Brna-Slatiny a příjezdu od Chrlic. Naopak současně může dojít k odjezdu do Chrlic a současně k příjezdu od Brna-Slatiny.

(8, 8a a 8b) Trať Břeclav – Brno

Fixní polohy jsou vlaky EC, které jsou navrženy tak, že před X:30 hod. přijíždějí a po X:30 hod. odjíždějí z Brna os. n. V současné době jsou vlaky EC a R/Sp vedeny ve svazku. Při konstrukci 15´aktu Os vlaků je toto vedení nevyhodné, proto bylo zvoleno odstup R/Sp vlaků v Brně o 30 min tak, že přijíždějí před X:00 hod. do Brna os. n. a odjíždějí po X:00 hod. z Brna os. n. Mezi tyto vlaky EC a R/Sp jsou vkládány dvojice Os vlaků. Vzhledem k tomu, že se jedná o poměrně krátký úsek, kde je realizován 15´akt, nevznikl problém s potřebou předjíždění Os vlaků vlaky rychlejšími.

Nákladní vlaky NEx a Pn byly vloženy v trase Břeclav – Brno os. n. v přibližném 60´aktu tak, aby byl minimalizován počet jejich zastavení. Vzhledem k výrazně rozdílné rychlosti mezi nákladními a rychlými osobními vlaky však dochází k zastavení vlaků NEx v žst. Hrušovany u Brna v obou směrech a k zastavení vlaků Pn v žst. Vranovice ve směru Břeclav – Brno a v žst. Šakvice ve směru Brno – Břeclav. Dále je nutné zastavovat u vlaků NEx i Pn v Brně os. n. při výjezdu od Brna-Maloměřic.

**Posouzení traťových kapacit**

Traťové kapacity jsou posuzovány výpočtem hodnoty stupně obsazení $S_o$ ve špičkovém období 5 – 9 hod., kterému odpovídá konstrukce studijních nákr. jízdních řádů.

**Tabulka 44** Stupeň obsazení v exponovaných mezistaničních úsecích.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Trať</th>
<th>Počítaný úsek</th>
<th>$TK$</th>
<th>$N_x$</th>
<th>$T_{obs}$</th>
<th>$t_{obs}$</th>
<th>$t_{mez}$</th>
<th>$T$</th>
<th>$S_o$</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brno – Třebíč</td>
<td>Brno – Střelice</td>
<td>1TK</td>
<td>26</td>
<td>169,0</td>
<td>6,50</td>
<td>2,73</td>
<td>240</td>
<td>0,70</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>26</td>
<td>156,0</td>
<td>6,00</td>
<td>3,23</td>
<td>240</td>
<td>0,65</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>Zastávka u Brna – Rapotice</td>
<td>-</td>
<td>20</td>
<td>118,0</td>
<td>5,90</td>
<td>6,10</td>
<td>240</td>
<td>0,49</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Havlíčkův Brod</td>
<td>Brno-Maloměřice St. 3 – Brno-Královo Pole</td>
<td>1TK</td>
<td>27</td>
<td>117,5</td>
<td>4,35</td>
<td>4,54</td>
<td>240</td>
<td>0,49</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>27</td>
<td>127,0</td>
<td>4,70</td>
<td>4,19</td>
<td>240</td>
<td>0,53</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno – Česká Třebová</td>
<td>Brno-Maloměřice St. 6 – Adamov</td>
<td>1TK</td>
<td>23</td>
<td>150,5</td>
<td>6,54</td>
<td>3,89</td>
<td>240</td>
<td>0,63</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>26</td>
<td>147,0</td>
<td>5,65</td>
<td>3,58</td>
<td>240</td>
<td>0,61</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov – Brno</td>
<td>Blažovice – Brno-Slatina</td>
<td>1TK</td>
<td>28</td>
<td>155,0</td>
<td>5,54</td>
<td>3,04</td>
<td>240</td>
<td>0,65</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>27</td>
<td>151,0</td>
<td>5,59</td>
<td>3,30</td>
<td>240</td>
<td>0,63</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>Brno-Slatina – Odb. Brno–Černovice</td>
<td>1TK</td>
<td>34</td>
<td>142,0</td>
<td>4,18</td>
<td>2,88</td>
<td>240</td>
<td>0,59</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>0TK</td>
<td>30</td>
<td>124,0</td>
<td>4,13</td>
<td>3,87</td>
<td>240</td>
<td>0,52</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>15</td>
<td>70,0</td>
<td>4,67</td>
<td>11,33</td>
<td>240</td>
<td>0,29</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Veselí nad Moravou – Brno</td>
<td>Bučovice – Slavkov u Brna</td>
<td>1TK</td>
<td>17</td>
<td>113,0</td>
<td>6,65</td>
<td>7,47</td>
<td>240</td>
<td>0,47</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>16</td>
<td>108,0</td>
<td>6,75</td>
<td>8,25</td>
<td>240</td>
<td>0,45</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>Slapanice – Brno-Slatina</td>
<td>1TK</td>
<td>11</td>
<td>63,0</td>
<td>5,73</td>
<td>16,09</td>
<td>240</td>
<td>0,26</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>11</td>
<td>65,5</td>
<td>5,95</td>
<td>15,86</td>
<td>240</td>
<td>0,27</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Slavkov u Brna – Chrlíce – Brno</td>
<td>Chrlíce – Brno</td>
<td>-</td>
<td>16</td>
<td>152,0</td>
<td>9,50</td>
<td>5,50</td>
<td>240</td>
<td>0,63</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav – Brno</td>
<td>Hrušovany u Brna - Modřice</td>
<td>1TK</td>
<td>28</td>
<td>182,0</td>
<td>6,50</td>
<td>2,07</td>
<td>240</td>
<td>0,76</td>
</tr>
<tr>
<td>&amp;</td>
<td>2TK</td>
<td>28</td>
<td>183,0</td>
<td>6,54</td>
<td>2,04</td>
<td>240</td>
<td>0,76</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


Mírně za hranicí mezní hodnoty stupně obsazení je úsek Hrušovany u Brna – Modřice. Naopak slabě vytížený je traťový úsek Slapanice – Brno-Slatina.

Na všech dvoukolejných tratích, s výjimkou tratě Brno – Břeclav, kde je stupeň obsazení Modřice – Hrušovany u Brna mírně překročen, je možné provést i ve špičkách vyšší rozsah nákladní dopravy než je ve studijních GVD zakreslen, ovšem za cenu častějších zastavování v nácestných stanicích.
Dílčí závěry k infrastruktúře

V případě navrhovaných staveb se doporučuje sledovat plnohodnotné technické řešení navržené příslušnými dokumentacemi.


Obrázek 9 Výřez NJŘ při redukci stavby Modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč.


Zapojením tratě od Chrlic do severního zhlaví Brna hl. n. vzniká kolizní bod linky S1 a linek jedoucích směrem na Brno-Slatinu. Z technologického hlediska by bylo vhodnější město oho ho zapojení chrlické tratě realizovat část SJKD, která by byla ukončená v budoucí zastávce Hlavní nádraží, ve fázi, kdy bude realizována přestavba ZUB.

Linkování IDS JMK v časovém horizontu „B“

Po prověření výhledové dopravy sestavením studijních nákresných jízdních řádů bylo navrženo linkování, které je uvedeno v tabulce níže. Linkování v časovém horizontu „B“ je rovněž znázorněno v Grafických přílohách v závěru této textové části.

Tabulka 45 Navrhované linkování IDS JMK v časovém horizontu „B“.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Takt ve špičce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S1</td>
<td>Brno – Slavkov u Brna – Nesovice</td>
<td>30’</td>
</tr>
<tr>
<td>R2</td>
<td>R Praha – Pardubice – Česká Třebová – Brno</td>
<td>celkem 60’</td>
</tr>
<tr>
<td>R3</td>
<td>R/Sp Praha – Havlí. Brod – Brno – Břeclav – St. Město</td>
<td>celkem 60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S3</td>
<td>Křižanov – Tišnov – Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice – Šakvice – Hustopeče</td>
<td>15’ Tišnov - Hrušovany u Brna, 30’ po Hustopeče a po Židlochovice,</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

<table>
<thead>
<tr>
<th>Linka</th>
<th>Relace</th>
<th>Takt ve špičce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>S31</td>
<td>Tišnov – Nedvědice</td>
<td>60’ po Křižanov</td>
</tr>
<tr>
<td>S32</td>
<td>Zaječí – Čejč</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S33</td>
<td>Břeclav – Lanžhot</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>R6</td>
<td>Brno – Letiště Brno-Tuřany – Blažovice – Kyjov – Veselí nad Moravou</td>
<td>30-60’ (jednosměrně 30’)</td>
</tr>
<tr>
<td>S5</td>
<td>Brno-Královo Pole – Brno-Slatina – Šlapanice – Slavkov u Brna – Nesovice</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S61</td>
<td>Kyjov – Bzenec – Moravský Písek – St. Město u. U. H.</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S62</td>
<td>Kyjov – Veselí nad Moravou – Uherské Hradiště</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>R7</td>
<td>R Brno – Přerov – Ostrava</td>
<td>60’; R Brno – Olomouc</td>
</tr>
<tr>
<td>S7</td>
<td>Brno – Letiště Brno-Tuřany – Blažovice – Vyškov</td>
<td>30’</td>
</tr>
<tr>
<td>S71</td>
<td>Nezamyslice – Ivanovice na Hané – Vyškov</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S77</td>
<td>Brno – Šlapanice</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S8</td>
<td>Břeclav – Valtice – Mikulov – Hrušovany nad Jevišovkou – Znojmo</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S81</td>
<td>Znojmo – Moravské Budějovice</td>
<td>60’</td>
</tr>
<tr>
<td>S82</td>
<td>Znojmo – Šatov</td>
<td>120’</td>
</tr>
<tr>
<td>S9</td>
<td>Hodonín – Břeclav</td>
<td>30’</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Nová vozidla osobní dopravy**

Především z ekonomických důvodů dochází u osobních vlaků i krátkých rychlíců čím dál častěji k náhradě souprav taženými lokomotivami za ucelené trakční jednotky. Tento trend, čím dál tím menšího využívání lokomotiv u často zastavujících osobních vlaků, je sice zřejmý u vlaků o malé přepravní kapacitě, ale platí i v případě silných přepravních porudů, jelikož zcela soupravy jsou poháněna dvoukolím pouze u lokomotivy, což nedává často zastavujícím osobním vlakům dostatečnou adhezní sílu a jí úměrné zrychlení.

Požadavky na nové elektrické a dieselové jednotky pro JMK jsou uvedeny v následující tabulce.

**Tabulka 46** Předpokládané technické parametry nových vozidel pro regionální dopravu JMK.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Elektrická jednotka</th>
<th>Motorová jednotka</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Maximální rychlost</td>
<td>160 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Výška podlahy v místě nástupu</td>
<td>max. 600 mm</td>
</tr>
<tr>
<td>Napájecí soustava</td>
<td>střídavá 25kV, 50 Hz</td>
</tr>
<tr>
<td>Zrychlení</td>
<td>min. 0,9-1,0 m/s²</td>
</tr>
<tr>
<td>Měrný výkon</td>
<td>min. 12-15 kW/t</td>
</tr>
<tr>
<td>Podíl adhezní hmotnosti</td>
<td>min. 50%</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapacita</td>
<td>240-330 míst</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Příklady vhodných jednotek různých výrobčů jsou uvedeny na následujících stránkách.
ŠKODA
Jednopodlažní elektrické jednotky 7Ev RegioPanter

V listopadu 2011 byla veřejnosti přestavena nová jednopodlažní elektrická jednotka RegioPanter. Vyrábí se v provedení dvouvozovém a třívozovém s trakční elektrickou výzbrojí pro tratě elektrifikované systémem 3 kV nebo jako dvousystémové pro tratě elektrifikované systémy 3 kV a 25 kV, 50 Hz.

Obrázek 10 Prezentace nové elektrické jednotky Škoda RegioPanter.

Tabulka 47 Technické parametry dvouvozové a třívozové varianty elektrické jednotky RegioPanter.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Dvouvozová jednotka Bo'2' + 2'Bo'</th>
<th>Třívozová jednotka Bo'2' + Bo'2' + 2'Bo'</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Délka přes spráhla</td>
<td>52,90 m</td>
<td>79,40 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost</td>
<td>106,0 t</td>
<td>160,0 t</td>
</tr>
<tr>
<td>Výkon</td>
<td>4 x 340 kW</td>
<td>6 x 340 kW</td>
</tr>
<tr>
<td>Zrychlení</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální konstrukční rychlost</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet sedících cestujících</td>
<td>147 míst</td>
<td>241 míst</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet stojících cestujících (4 osoby/m²)</td>
<td>142 osob</td>
<td>217 osob</td>
</tr>
<tr>
<td>Celková přepravní kapacita</td>
<td>291 cestujících</td>
<td>460 cestujících</td>
</tr>
<tr>
<td>Výška podlahy v místě nástupu</td>
<td>600 mm</td>
<td>600 mm</td>
</tr>
<tr>
<td>Spráhlo</td>
<td>automatické</td>
<td>automatické</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

**SIEMENS**

*Jednopodlažní jednotky DESIRO*

Vozidel typu Desiro bylo vyrobeno již velké množství do různých zemí, kde výrazně přispěly ke zkvalitnění osobní regionální dopravy. Z mnoha modifikací vozidel Desiro, které kontinuálně vznikají, je vhodné vzpomenout Desiro Classic a Desiro ML.

**Motorové jednotky Desiro Classic**

Desiro Classic je dvouvozová šestinápravová volně průchozí motorová jednotka s jedním středním netrakčním podvozkem Jakobova typu a se dvěma krajiními trakčními podvozky.

![Obrázek 11 Motorová jednotka Desiro Classic (zdroj: prezentace Siemens s.r.o. ze dne 17. 5. 2011).](image)

**Tabulka 48 Technické parametry motorové jednotky Desiro Classic.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Parameter</th>
<th>Desiro Classic B'2'B'</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Délka přes spřáhla</td>
<td>41,70 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost</td>
<td>68,2 t</td>
</tr>
<tr>
<td>Výkon</td>
<td>2 x 315 kW</td>
</tr>
<tr>
<td>Zrychlení</td>
<td>1,1 m/s²</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální konstrukční rychlost</td>
<td>120 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet sedících cestujících</td>
<td>121 míst</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet stojících cestujících</td>
<td>90 osob</td>
</tr>
<tr>
<td>Celková přepravní kapacita</td>
<td>211 cestujících</td>
</tr>
<tr>
<td>Výška podlahy v místě nástupu</td>
<td>575 mm</td>
</tr>
<tr>
<td>Spřáhlo</td>
<td>automatické</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Jednotky Desiro ML**

Jednotky Desiro ML disponují značnou flexibilitou uspořádání, mohou být dvou až čtyřvozové a nabízí 120 až 384 sedadel pro cestující. Vlaky mohou být dodávány pro všechny stávající napěťové systémy – od stejnosměrného 1,5 kV až po střídavý 25 kV, případně i s diesel-elektrickým pohonem. Vložené vozy vlaků Desira ML bude možné kdykoli variabilně do souprav zařazovat či naopak. Čelní vozy mohou být hnací nebo řídící, vložené vozy jsou netrakční. Uspořádání jednotky tedy může být následující: dvouvozová varianta Bo’Bo’ + 2’2’ nebo Bo’Bo’ + Bo’Bo’, třívozová varianta Bo’Bo’ + 2’2’ + Bo’Bo’, čtyřvozová varianta Bo’Bo’ + 2’2’ + 2’2’ + Bo’Bo’.
Maximální konstrukční linka A

Železniční doprava v časovém horizontu „C“

ernovický Hájek bude postavená nová řečiště. Vzniká tak myšlenka na koridor výkonné, segregované, rychlé veškeré relací Chrlic do zastávky SJKD provozem SJKD jsou (4 osoby/m²) 100 osob


Celková přepravní kapacita

Výška podlahy v místě nástupu 600 mm

Spřáhlo automatické

10. 4. Železniční doprava v časovém horizontu „C“


V časovém horizontu „C“ je těž vyzkoušené provozní řešení, které by se realizovalo stavba Elektrizace a rekonstrukce tratí Blažovice – Nesovice, která umožní Os vlaků linky S1 pokračovat ze Slavkova u Brna do Nesovic přes Brno a Moravské nám. Vesměs bychom s tím, že v II. etapě by se realizoval úsek z Hlavního nádraží po stanici Moravský náměstí.

Tabulka 49 Technické parametry motorové a elektrické třívozové varianta jednotky Desiro ML.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Třívozová motorová jednotka (DMU)</th>
<th>Třívozová elektrická jednotka (EMU)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Bo’2’ + 2’2’ + 2’Bo’</td>
<td>Bo’Bo’ + 2’2’ + Bo’Bo’</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka přes spráhla</td>
<td>70,93 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost</td>
<td>129,0 t</td>
</tr>
<tr>
<td>Výkon</td>
<td>800 kW / 1200 kW</td>
</tr>
<tr>
<td>Zrychlении</td>
<td>0,8 m/s²</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální konstrukční rychlost</td>
<td>160 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet sedicích cestujících</td>
<td>184 míst</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet stojících cestujících</td>
<td>100 osob</td>
</tr>
<tr>
<td>Celková přepravní kapacita</td>
<td>284 cestujících</td>
</tr>
<tr>
<td>Výška podlahy v místě nástupu</td>
<td>600 mm</td>
</tr>
<tr>
<td>Spřáhlo</td>
<td>automatické</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Obrázek 12 Uspořádání jednotky Desiro ML (zdroj: prezentace Siemens s.r.o. ze dne 17. 5. 2011).

Tabulka 49 Technické parametry motorové a elektrické třívozové varianty jednotky Desiro ML.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Technické parametry</th>
<th>Třívozová motorová jednotka (DMU)</th>
<th>Třívozová elektrická jednotka (EMU)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Bo’2’ + 2’2’ + 2’Bo’</td>
<td>Bo’Bo’ + 2’2’ + Bo’Bo’</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka přes spráhla</td>
<td>70,93 m</td>
<td>70,93 m</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost</td>
<td>129,0 t</td>
<td>132,0 t</td>
</tr>
<tr>
<td>Výkon</td>
<td>800 kW / 1200 kW</td>
<td>1300 kW / 2600 kW</td>
</tr>
<tr>
<td>Zrychlении</td>
<td>0,8 m/s²</td>
<td>1,1 m/s²</td>
</tr>
<tr>
<td>Maximální konstrukční rychlost</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet sedicích cestujících</td>
<td>184 míst</td>
<td>184 míst</td>
</tr>
<tr>
<td>Počet stojících cestujících</td>
<td>100 osob</td>
<td>100 osob</td>
</tr>
<tr>
<td>Celková přepravní kapacita</td>
<td>284 cestujících</td>
<td>284 cestujících</td>
</tr>
<tr>
<td>Výška podlahy v místě nástupu</td>
<td>600 mm</td>
<td>600 mm</td>
</tr>
<tr>
<td>Spřáhlo</td>
<td>automatické</td>
<td>automatické</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Provozní schéma SJKD v oblasti příměstské, městské a centrální, předpokládá tři linky v jedné trase, a to:

- **linka A** (Os vlaky linky S1) je vedena v úseku Tišnov – Slavkov u Brna – Nesovice, takt ve špičce 30´;
- **linka B** je vedena v úseku Kuřim – Sokolnice-Telnice, takt ve špičce 30´, linky A+B vytvoří takt 15´;
- **linka C** je vedena v úseku Řečkovice – Hlavní nádraží, ve špičce doplňení link A+B na takt 5´.

Linkování v časovém horizontu „C“ je znázorněno v Grafických příložích v závěru této textové části.

**Etapizace**

Začíná projekce do zastávky SJKD Hlavní nádraží je doporučeno již při realizaci přestavby ŽUB v časovém horizontu „B“, čímž by došlo k realizaci I. etapy. Další výstavbou SJKD je možné vhodně etatizovat a sice tak, že v II. etapě by se realizoval úsek z Hlavního nádraží po stanici Moravské náměstí.
Provozní schéma II. etapy SJKD v oblasti příměstské, městské a centrální, předpokládá tři linky v jedné trase, a to:

- **linka A** (Os vlaky linky S1) je vedena v úseku Moravské náměstí – Slavkov u Brna – Nesovice, takt ve špiíce 30’,
- **linka B** je vedena v úseku Moravské náměstí – Sokolnice-Telnice, takt ve špiíce 30’, linky A+B vytvoří takt 15’,
- **linka C** je vedena v úseku Moravské náměstí – Hlavní nádraží, ve špiíce doplnění linek A+B na takt 5’.

### 10.5. Železniční doprava v časovém horizontu „D“


**VRT Praha – Brno**

Na základě dříve zpracovaných analýz se navrhuje konstrukce vysokorychlostní trati pouze pro osobní dopravu. Vzhledem k vyššímu stupni integrace VRT do stávající železniční sítě, který je v podmínkách ČR nutný, se však předpokládá provoz po VRT i stávajícími kolejovými vozidly. To ovlivňuje nejen návrh dopravního konceptu provážení vlaků požadovaných železniční sítí (včetně VRT), ale i samotné technické řešení návrhu tras VRT.

Za maximální podélný sklon se považuje hodnota 20 ‰. Ta zajistí vyhovující dynamické vlastnosti i pro současným požadavkům na ručnost jízdní dobou 1 hod.,

- **vysokorychlostní jednotky** (max. V = 350 km/h) jedoucí z Prahy do Brna bez zastavení se systémovou jízdní dobou 1 hod.,
- **lokomotivou tažené soupravové vlaky** (max. V = 200 km/h) zastavující ve všech nácestních stanicích se systémovou jízdní dobou 2 hod.

**Vedení tras VRT Praha – Brno na území JMK**

Návrh vysokorychlostního spojení byl prověřen v mnoha variantách, které byly v průběhu zpracování posouzeny na základě jejich projednání bylo rozhodnuto dopracovat varianty:

- **V7**, která méně respektuje ÚP, splňuje požadavky TSI na tunely a více kopíruje trasu dálnice D1,
- **H4**, která se prakticky zotožňuje s trasou dle ÚP, nesplňuje ale požadavky TSI na tunely.

Na hranicích kraji Jihomoravského a Vysočina spolu trasy VRT, jak jsou uvedeny v územních plánech, nekorespondují. V aktualizacích těchto plánů bude nutno tento nesoulad odstranit.

Trasy variant V7 a H4 vstupují na území Jihomoravského kraje prakticky v jednom místě. V oblasti Říčan se trasy spojují. Zde je umožněna případná jejich kombinace, takže v tomto důsledku jsou na území Jihomoravského kraje v podstatě 4 varianty. Od obce Popůvky v souběhu s dálnicí D1 po zaústění do ŽU se varianty již zotožňují.

**Obecné předpoklady organizace dopravy v ŽUB po realizaci VRT Praha – Brno**

Odbavení vlaků ze studie VRT Praha – Brno, Doplňení zapojení do ŽU Brno na kolejišti ŽUB:
a) **HST Berlín – Praha – Brno – Wien/Bratislava**

Vlaky přejdou z VRT před zastávkou Brno-Vídeňská do traťové koleje č. 1 Střelice – Brno a po koleji č. 93 vjezdou na kolej č. 3 + 3c osobního nádraží na úvrať a odtud odjedou po koleji č. 91 směr Břeclav. Při jízdě v opačném směru pojedu vlaky od Břeclavi po kolej č. 92 na kolej č. 10c + 10, po vykonání úvrať odjedou na kolej č. 94 a nadjezdem přes trať Břeclav – Brno budou pokračovat na VRT.

b) **HST Praha – Brno – Ostrava – Polsko/Slovensko**

Vlaky pojedou z VRT od Prahy po kolej č. 600 nadjezdem přes trať Břeclav – Brno na kolej č. 20 nebo č. 16 a odtud budou pokračovat směr Brno-Slatina. V opačném směru jízdy pojedu vlaky od Brna-Slatiny na kolej č. 10 nebo č. 14 a odtud na VRT směr Praha po kolej č. 600 nadjezdem přes trať Břeclav – Brno.

c) **HST Plzeň – Praha – Jihlava – Brno – Ostrava**


d) **Ex Praha – Jihlava – Brno – Kroměříž – Zlín**

Linka směr Zlín je rovněž již v projektu ŽUB zadána jako koncová a výchozí. Vlaky budou odbaveny jako vlaky směr Ostrava dle bodu c). Opět dojde ke snížení potřeby odstavných kolejí.

e) **R4 Brno – Třebíč – Jihlava**


f) **R3 Brno – Tišnov – Havlíčkův Brod**

Jde o novou linku, která nahradí stávající linku R3 Brno – Havlíčkův Brod – Praha. Stávající linka R3 bude nahrazena neintegrovanými vlaky Ex relate Praha – Havlíčkův Brod – Brno částečně využívající novou VRT. Nová linka R3 bude v ŽUB odbavena na kolej č. 11 při vjezdu od Havlíčkova Brodu a na kolej č. 2 nebo č. 4 při odjezdu směr Havlíčkův Brod.

Ostatní linky dálkové dopravy uvedené ve studii jsou zadány i v projektu ŽUB a jsou zde i řešeny stejně jako regionální osobní vlaky, které jsou shodné ve studii i v projektu ŽUB.

**Úpravy kolejí železniční dopravy pro zprovoznění VRT Praha – Brno**

R vlaky směr Jiřího Java pojedou v obou směrech do líčové kolejové skupiny osobního nádraží přes zastávku Brno-Vídeňská. Linka HST Berlín – Praha – Brno – Wien/Bratislava pojede od Prahy na úvrať do líčové kolejové skupiny (odkud jedou všechny vlaky směr Břeclav) rovněž přes zastávku Brno-Vídeňská, v opačném směru jízdy odjede do Prahy po kolej č. 600 nadjezdem přes trať Břeclav – Brno. Po této kolej pojedu obousměrně i vlaky z VRT směr Ostrava a Zlín, celkem 7 vlaků/hod. Pro 3 vlaků/hod. postačí jednokolejné propojení s kolej č. 600, navržené v projektu ŽUB. Pro 7 vlaků/hod však bude potřeba při realizaci VRT zdvoukolejnité úsek vedle kolej č. 600 z prostoru zastávky Brno-Vídeňská až do nového osobního nádraží (s nadjezdem přes trať Břeclav – Brno) a zde zajištění možnost současných vjezdů z VRT na kolej č. 16 a č. 20 u nástupiště č. 6 při současném odjezdu z kolej č. 14 a č. 10 od nástupiště č. 5 na VRT. V projektu ŽUB jsou tyto současnosti možné do/od odstavného nádraží, nebo všechny vlaky od Brna-Slatiny jsou v projektu zadány jako koncová a výchozí. Po zprovoznění VRT bude tedy potřeba dodržet napojení pro současné vjezdy k nástupišti č. 6 a současné odjezdy od nástupiště č. 5 směr VRT Praha při zachování možnosti současného odstupu souprav od nástupiště č. 5 do odstavného nádraží a současnáho nástupu souprav z odstavného kolejí k nástupišti č. 6.

Po dobudování VRT zůstává tedy koncepce dopravy v osobním nádraží ŽUB stejná podle projektu ŽUB. Trazitní vlaky VRT směr Ostrava, Zlín budou odbaveny u nástupiště č. 5 a č. 6 stejně jako v projektu ŽUB zadané koncové a výchozí linky na těchto směrech s tím rozdílem, že místo na odstavné nádraží pojedou na VRT.
11. Návrh opatření v infrastruktúre

V této kapitole je uveden soupis opatření v železniční infrastruktúre s vlivem na brněnskou příměstskou železniční dopravu. Pro většinu opatření byl již zpracován některý ze stupňů projektové dokumentace – u těchto staveb je uveden odkaz na kapitolu 7 Zpracované projektové dokumentace, případně návrhem možné úpravy technického řešení. U opatření, pro která doposud nebyla zpracována žádná dokumentace, je doplněn stručný slovní popis.

11. 1. Modernizované a optimalizované úseky

Modernizace tratě Brno – Přerov

(téchnický popis v kapitle 7. 2 Modernizace tratě Brno – Přerov)

Jelikož je pro možnost čerpání prostředků z evropských fondů nutné prokázat ekonomickou rentabilitu, posuzují se varianty možných úspor v úseku Brno – Holubice s optimalizací stávající trati přes Šlapalice a zdvoukolejněním úseku Blažovice – Holubice. Toto řešení by mělo velký vliv i na trasování linek IDS, neboť dvoukolejná trať by nepostačovala pro výhledovou dopravu, zvláště pro dokončení VRT Praha – Brno.

Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Třebíč

(téchnický popis v kapitle 7. 3 Elektrizace tratě Brno – Jihlava)

Vzhledem k výhledovému vedení vlaků z VRT přes Jihlavu se navrhuje přizpůsobit koncepci elektrizace více potřebám příměstské a meziměstské dopravy. V prvním časovém horizontu by bylo žádoucí provést modernizaci tratě zastávka u Brna – Rapotice a v oblasti Studence a ve zbývajícím úseku provést elektrizaci ve stávající stopě (rychlost neklesne pod 80 km/h). Při tomto řešení nedojde k zásahům do velkých mostních objektů realizovaných v 70. – 80. letech 20. století. Další úpravy trasy provést až po ukončení životnosti mostních objektů, kdy se dá předpokládat úkonažnění životnosti i nově zřízeného železničního svršku a trakčního vedení. Při tomto řešení se dá předpokládat snížení investičních nákladů na cca 70 % původní hodnoty, tj. na 120 % hodnoty elektrizace ve stávající stopě.

Tabulka 50 Porovnání navrhované traťové rychlosti plné modernizace dle TES a optimalizované varianty.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Modernizace dle TES</th>
<th>Optimalizovaná varianta</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Od km</td>
<td>Do km</td>
</tr>
<tr>
<td>10,600</td>
<td>11,375</td>
</tr>
<tr>
<td>11,375</td>
<td>13,750</td>
</tr>
<tr>
<td>13,750</td>
<td>15,668</td>
</tr>
<tr>
<td>15,668</td>
<td>21,455</td>
</tr>
<tr>
<td>21,455</td>
<td>26,004</td>
</tr>
<tr>
<td>26,004</td>
<td>26,850</td>
</tr>
<tr>
<td>26,850</td>
<td>27,536</td>
</tr>
<tr>
<td>27,536</td>
<td>29,185</td>
</tr>
<tr>
<td>29,185</td>
<td>31,471</td>
</tr>
<tr>
<td>31,471</td>
<td>37,484</td>
</tr>
<tr>
<td>37,484</td>
<td>40,010</td>
</tr>
<tr>
<td>40,010</td>
<td>40,466</td>
</tr>
<tr>
<td>40,466</td>
<td>46,800</td>
</tr>
<tr>
<td>46,800</td>
<td>48,471</td>
</tr>
<tr>
<td>42,834</td>
<td>43,490</td>
</tr>
<tr>
<td>43,490</td>
<td>45,161</td>
</tr>
<tr>
<td>45,161</td>
<td>45,520</td>
</tr>
<tr>
<td>45,520</td>
<td>49,600</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 51 Porovnání jízdních dob a celkových investičních nákladů plné modernizace dle TES, elektrizace v ose a optimalizované varianty.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Traťový úsek</th>
<th>Současnost</th>
<th>Modernizace dle TES</th>
<th>Elektrizace v ose</th>
<th>Optimalizovaná varianta</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Zastávka u B. – Náměšť n O.</td>
<td>20,0</td>
<td>10,0</td>
<td>6 400</td>
<td>15,0</td>
</tr>
<tr>
<td>Náměšť n O. – Třebíč</td>
<td>22,0</td>
<td>11,5</td>
<td>3 000</td>
<td>17,0</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Etapu II. Náměšť nad Oslavou – Třebíč se nanáhá na území JMK, proto není předmětem bližšího posuzování priorit investičních akcí v této studii.

11. 2. Rekonstrukce a elektrizace regionálních tratí, nové traťové spojky a výhybny

Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice

(technický popis v kapitole 7. 4 Rekonstrukce a elektrizace regionálních tratí, nové traťové spojky a výhybny)

Významnou položkou je doplnění odvratných kolejí při traťové rychlosti nad 120 km/h v žst. Hrušovany u Brna, které nesouvisí přímo s touto investicí a je vyvoláno změnou legislativy v oblasti zabezpečovacího zařízení. Úpravy zabezpečovacího zařízení ve stanici i část kolejových úprav je vhodné pojmout jako přípravu na zavedení ETCS.

Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče

(technický popis v kapitole 7. 4 Rekonstrukce a elektrizace regionálních tratí, nové traťové spojky a výhybny)

Úpravy zabezpečovacího zařízení viz též žst. Hrušovany u Brna. Vzhledem k délké úseku a stáří svršku musí dojít do 10 let k rekonstrukci svršku, což je spoju s úpravami v žst. Šakvice majoritní položka v rozpočtu. Stavba je však rentabilní i jako celek.

11. 3. Ostatní investiční opatření

Brno – Česká Třebová, příprava na dálkové ovládání

Ve stanicích Adamov, Rájec nad Svitavou, Letovice, Březová nad Svitavou a Opatov jsou v současnosti pouze úrovňově přístupná nástupiště u obou hlavních kolejí. Pro odstranění omezení jízdy v hlavní kolejí a v souvislosti s přípravou na dálkové ovládání je třeba stanice peronizovat.

Elektrizace tratí Blažovice – Nesovice

V souvislosti se ukončením linky IDS v Nesovicích by bylo žádoucí úsek tratě Blažovice – Nesovice elektrizovat. Vzhledem ke stáří svršku by bylo vhodné elektrizaci spojit s plánovanou obnovou tratě.

Vložení kolejových spojek v žst. Rajhrad

V mezistaničním úseku Hrušovany u Brna – Modřice bude ve špičkovém období hodnota stupňě obsazení 0,76. Z hlediska případných výlukových činností v tomto omezujícím mezistaničním úseku by bylo vhodné vložení kolejových spojek do prostoru bývalé žst. Rajhrad zkratit případný vyloučený úsek a snížením stupně obsazení navýšit kapacitu tratě.

[69]
11. 4. Nové železniční zastávky

Stávající síť železničních zastávek a stanic vznikla dlouhodobým historickým vývojem a ne ve všech případech vyhovuje současným nárokům na dopravní obslužnost. Chceme-li moderní, výkonnou a efektivní osobní železniční dopravu, která musí být ale zároveň i efektivní a hospodárná, stojíme před úkolem provést optimalizaci míst zastavení osobních vlaků (tedy železničních stanic a zastávek). Hustá síť zastávek s jejich malými vzájemnými vzdálenostmi sice zvyšuje atraktivitu železniční dopravy a redukuje nutnost další návazné dopravy (autobusové, automobilové, cyklistické), ale na druhé straně vede ke zvýšení nákladů na dopravu vlivem častých zastavování a rozjezdů a ke snížení technické a cestovní rychlosti vlaku, což může mít za následek snížení atraktivity pro ostatní cestující. Rozhodujícím kritériem pro volbu, zda v daném místě zastavit či nezastavit, je poměr častých zastavování, kteří budou danou zastávkou využívat (a vnímají ji tedy pozitivně) a těch, kterým přináší jen časové zdržení (a vnímají ji tedy negativně).

S ohledem na fyzikální zákon, kdy kinetická energie vlaku roste s druhou mocninou rychlosti, projevují se negativní vlivy častého zastavování vlaků podstatně více na hlavních tratích s vyšší traťovou rychlostí než na tratiách vedlejších s malou traťovou rychlostí. Studie prokazují, že na tratích s traťovou rychlostí 60 km/h snižuje zastavování každé 4 km s pobytem 30 s cestovní rychlost 120 km/h stejně četně zastavování vlaku se shodnými parametry snižuje cestovní rychlost na 65 km/h (tedy na 55 % traťové rychlosti). Tento fakt může v některých případech ovlivňovat propustnou výkonnost tratě (kombinace pomalých zastávkových osobních vlaků a rychlých dálkových vlaků osobních i nákladních) a vést dále ke snížení cestovní rychlosti nutnosti přejíždění pomalejších vlaků rychlejšími. Tyto negativní jevy lze do jisté míry potlačit fakt, že s ohledem na naklonění v oblouku s poloměrem menším než 300 m (minimální doporučená hodnota je 500 m) a hodnota převyšení v oblouku nesmí být větší než 110 mm (doporučená mezní hodnota je 80 mm). K tomu navíc přistupuje fakt, že s ohledem na naklonění obrysu vozidla a vliv vzeptění oblouku je nutno zvětšit vzdálenost nástupní hraný, což spolu s náklonem vede ke snížení komfortu při nastupování. Všechny nově navrhované zastávky mají výšku nástupní hraný 550 mm nad temenní kolejnice, délka nástupiště je ružná v závislosti na délkách souprav používaných na příslušné tratě (tato délka by měla být jednotná pro ucelený traťový úsek).

V rámci této studie byla prověřována možnost zřízení nových železničních zastávek ve vazbě na okolní osídlení a s ohledem na parametry a uspořádání tratí. Podle platných technických norem (zejména ČSN 73 4959 Nástupiště a nástupištění přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách) nesmí být nové nástupiště umístěno v oblouku s poloměrem menším než 300 m (minimální doporučená hodnota je 500 m) a hodnota převyšení v oblouku nesmí být větší než 110 mm. K tomu navíc přistupuje fakt, že s ohledem na naklonění obrysu vozidla a vliv vzeptění oblouku je nutno zvětšit vzdálenost nástupní hraný, což spolu s náklonem vede ke snížení komfortu při nastupování. Všechny nově navrhované zastávky mají výšku nástupní hraný 550 mm nad temenní kolejnice, délka nástupiště je různá v závislosti na délkách souprav používaných na příslušné tratě (tato délka by měla být jednotná pro ucelený traťový úsek).

V dalším textu jsou popsány všechny navrhované zastávky podle jednotlivých tratí v jádromém území, tabelárně jsou uvedeny vzájemné vzdálenosti stanic a zastávek pro osobní zástavkovou dopravu - uvažován je horizont „B“ (tedy po realizaci všech plánovaných staveb mimo Severojižního kolejového diametru a vysokorychlostních tratí). Nové zastávky a zastávky a stanic v nové poloze na modernizované trati (týká se trati Brno - Vyškov) jsou v tabulce vyznačeny červeně.

**Traf Střelice – Moravské Bránice – Moravský Krumlov**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 142,369</td>
<td>Střelice</td>
<td>2,913</td>
</tr>
<tr>
<td>km 139,456</td>
<td>Radostice z</td>
<td>2,606</td>
</tr>
<tr>
<td>km 136,850</td>
<td>Prštice z</td>
<td>0,647</td>
</tr>
<tr>
<td>km 136,203</td>
<td>Silůvky</td>
<td>4,341</td>
</tr>
<tr>
<td>km 131,862</td>
<td>Moravské Bránice</td>
<td>9,891</td>
</tr>
<tr>
<td>km 121,971</td>
<td>Moravský Krumlov</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Na této trati je navrhována jedna nová zastávka, průměrná vzdálenost míst zastavení je 4,080 km.
**Prštice (km 136,850)**

Tato zastávka byla navržena ve Studii zkapacitnění tratě Střelice – Moravské Bránice (zpracovatel Dopravní projektování Ostrava, listopad 2006). Obec Prštice má cca 900 obyvatel, kteří v současné době využívají železniční stanici Silůvky, případně autobusovou linku 510 v obci. Výbudováním nové železniční zastávky dojde ke zkrácení cestovní doby v relaci Prštice - Brno, hlavní nádraží z dnešních 45 min (kombinace linek 510 a 2 s přestupem v Modřicích), resp. 48 min (kombinace linek 510, 404 a 8 s přestupem v Radosticích a na Osově) na 25 min při použití vlaku (po výstavbě ŽUB a nového osobního nádraží dojde ke zkrácení této jízdní doby na 22 min). Zastávka je umístěna na okraji zástavby obce. Docházková vzdálenost z těžiště zástavby obce na železniční zastávku klesne z 1450 m (do Silůvky) na 825 m (na novou zastávku Prštice).

Situování zastávky Prštice bylo navrženo ve dvou variantách. Její poloha je limitována nepříznivými směrovými parametry tratě v zájmové lokalitě. Varianta 1 sleduje možnosti ztížení zastávky bez jakýchkoliv zásahů do směrového vedení koleje a proto již technicky velmi náročná. U této varianty je nástupiště délky 130 m situováno v oblouku o poloměru 305 m a je zde nutno upravit převýšení. V době zpracování studie návrh vyžadoval schválení odchylky oproti platným normám, v současné době s ohledem na novelizaci příslušné normy a splnění požadavků již toto odpadá. Varianta 2 má za cíl splnit všechny podmínky stanovené příslušnými předpisy a normami, její zížení však vyžaduje přeložku tratě ve nezbytné délce 300 m. Délka nástupiště v této variantě je 140 m. V obou variantách je nástupiště zastávky umístováno do velmi nevýhodných směrových poměrů, její vzdálenost od sousední zastávky Silůvky je velmi malá – cca 650 m (varianta 1), respektive 900 m (varianta 2).

**Obrázek 13** Situace zast. Prštice z dokumentace Studie zkapacitnění tratě Střelice – Moravské Bránice.

**Tabulka 53** Místa zastavení na trati Moravský Krumlov – Ivančice.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km</td>
<td>Moravské Bránice</td>
<td>3,109</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>Ivančice letovisko z</td>
<td>3,109</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

Na této trati nejsou uvažovány žádné nové zastávky, oproti současnému stavu je trať zkrácena o koncový úsek Ivančice – Oslnavy (km 9,150), průměrná vzdálenost míst zastavení je 1,873 km.

**Tratě Brno – Zastávka u Brna**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km</td>
<td>154,621 Brno hlavní nádraží</td>
<td>2,876</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>151,745 Brno-Vídeňská z</td>
<td>2,055</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>149,690 Brno-Starý Lískovec z</td>
<td>2,097</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>147,593 Ostopovice z</td>
<td>1,417</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>146,176 Troubsko z</td>
<td>1,788</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>144,388 Střelice dolní z</td>
<td>1,750</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>142,638 Střelice</td>
<td>3,094</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>0,000</td>
<td>3,381</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>3,094 Omice z</td>
<td>3,381</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>6,475 Tetčice</td>
<td>1,920</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>8,395 Rosice u Brna z</td>
<td>2,152</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>10,547 Zastávka u Brna</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Oproti stávajícímu stavu jsou navrženy tři nové zastávky (Brno-Vídeňská, Brno-Starý Lískovec a Ostopovice), jedna stanice je zrušena (Brno-Horní Heršpice) a jedna stanice je vybudována v nové polozně (Brno hlavní nádraží), průměrná vzdálenost míst zastavení je 2,253 km.

**Brno-Vídeňská (km 151,745)**

Zastávka je navržena v rámci stavby Železniční uzel Brno, modernizace průjezdu a 1. část osobního nádraží, 1. etapa (pracovatel Sdružení projekt ŽUB, srpen 2009). Nová zastávka zajistí vazbu páteřních železničních linek S4 a S41 na MHD (zejména tramvajová linka 2) a tím výrazně zlepší dostupnost přilehlé části města Brna a rozvijnějícího se jižního centra. Nově zprostředkuje vazbu pro cestující linek S4, S41 do CTP Modřice, která dnes vůbec neexistuje a cestujícím nezbývá než individuální doprava.

Tato zastávka bude umístěna pod mostem ul. Vídeňské, nástupiště bude délky 170 m. Přístup na nástupiště bude novým podchodem světlé šířky 3,0 s oboustranným schodištěm a pro bezbariérový přístup osob s omezenou pohyblivostí je vybaven výtahy. Podchod je napojen na ulici Rajhradskou a nástupiště tramvajových zastávek Bohunická. Nástupiště je umístěno zčásti v přímé, z větší části v obloucích o poloměrech r = 1500 m a r = 2000 m bez převýšení.
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

Obrázk 14 Situace zast. Brno-Vídeňská z projektu stavby Železniční uzlu Brno, modernizace průjezu a 1. část osobního nádraží, 1. etapa.

**Brno-Starý Lískovec (km 149,690)**

Zastávka je součástí stavby Elektrizace tratí v úseku vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna (zpracovatel SUDOP BRNO, září 2009). Zastávka nově zprostředkuje vazbu pro cestující linky S4, S41 do FN Bohunice, univerzitního kampusu MU a dalších míst rozvojové oblasti „Západní brána“, která dnes vůbec neexistuje a cestujícím nezbývá než volit mezi se železnici současnými autobusovými linkami 405, 406 a individuální dopravou.

Zastávka je navržena v plánované nové komunikace v prodloužení stávající ulice Osové na rozhraní městských částí Starý Lískovec a Bohunice v Brně. V tomto prostoru se předpokládá (a z části je už realizována) nová obytná zástavba. Tato zastávka bude sloužit jako přestupní terminál integrované přepravy (přestup na trolejbusy a autobusy). Navrhovaná délka je 220 m vzhledem k plánovanému zastavování regionálních rychlíků. Řešena je jako ostrovní, umístěná mezi kolejí č. 1 a 2, jejichž osnová vzdálenost bude zvýšena na 10m. Toho bude dosaženo odsunutím koleje č. 1 a rozšířením násypového tělesa. Bude přístupná rampou z podchodu v čele ve směru od Štířic.


[73]
**Ostopovice (km 147,593)**

Zastávka je součástí stavby Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna (zpracovatel SUDOP BRNO, září 2009). Obec má cca 1400 obyvatel, zastávka je umístěna těsně na okraji obytné zástavby obce. V současné době musí cestující využívat autobusové linky 403 a 404 projíždějící obcí, železniční doprava nemá pro obsluhu obce žádný význam, z pěší dostupnosti se nenachází žádná jiná železniční zástavka či stanice (nejbližší zastávka Troubsko je vzdálena 1,3 km). Nová zastávka bude umístěna ve vzdálenosti 220 m (pěší 4 min) od těžiště zástavby obce. Cestovní doba v relaci Ostopovice - Brno, hlavní nádraží se zkrátí z dnešních 23 min (kombinace linek 404 a 8 s přestupem na Osové) na 18 min (i se započtením 4 min na pěší docházku na zastávku).

Nástupiště délky 170 m jsou umístěna na stávajícím násypu, který bude oboustranně rozšířen přístavkou zemního tělesa před rekonstruovaným železničním mostem nad místní komunikací v km 147,740 (ulice Družstevní v Ostopovicích). Přístup na nástupiště je navržen chodníky od místní komunikace ul. Družstevní, přístup na nástupiště směr Střelice je pod rekonstruovaným železničním mostem. Vzdálenost zastávky od středu obce bude cca 300 m.

**Obrázek 16** Situace zast. Ostopovice z přípravné dokumentace stavby Elektrizace traťového úseku vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna.

**Trať Brno-Židenice – Tišnov**

Navrhované řešení:

**Tabulka 55** Místa zastavení na trati Brno-Židenice – Tišnov (návrh).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 0,094</td>
<td>Brno- Židenice z</td>
<td>5,964</td>
</tr>
<tr>
<td>km 6,058</td>
<td>Brno- Lesná z</td>
<td>2,477</td>
</tr>
<tr>
<td>km 8,535</td>
<td>Brno- Královo Pole</td>
<td>2,378</td>
</tr>
<tr>
<td>km 10,913</td>
<td>Brno- Řeškovic z</td>
<td>4,582</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Alternativní řešení:

Tabulka 56 Místa zastavení na trati Brno-Židenice – Tišnov (variantně).

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 15,495</td>
<td>Česká z</td>
<td>3,160</td>
</tr>
<tr>
<td>km 18,655</td>
<td>Kuřim</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 24,345</td>
<td>Čebín obec z</td>
<td>5,690</td>
</tr>
<tr>
<td>km 27,808</td>
<td>Hradčany z</td>
<td>3,463</td>
</tr>
<tr>
<td>km 30,041</td>
<td>Tišnov</td>
<td>2,233</td>
</tr>
</tbody>
</table>

V obou variantách dochází ke změně polohy zastávky Brno-Židenice. V základním řešení je navržena jedna nová zastávka Čebín obec jako náhrada stávající zastávky Čebín, která bude zrušena, průměrná vzdálenost míst zastavení je 3,743 km. V alternativním řešení jsou celkem čtyři nové zastávky, z toho tři celá nové (Kuřim zastávka, Čebín obec a Tišnov zastávka), jedna v nové poloze (Hradčany obec) se současným zrušením stávající zastávky (Hradčany), průměrná vzdálenost míst zastavení klesá v tomto případě na 2,085 km.

Brno-Židenice (km 0,094)


Obrázek 17 Situace zast. Brno-Židenice z projektu stavby Železniční uzlu Brno, modernizace průjezdu a 1. část osobního nádraží, I. etapa.

**Kuřim zastávka (km 17,531)**

Nová zastávka je v územním plánu města navržena u stávajícího nadjezdu místní komunikace (ulice Pod Vinohrady v Kuřimi). Nová zastávka je situována v pěši dostupnosti pro několik tisíc obyvatel města Kuřimi - část sídliště Tyršova a nový obytný soubor Díly pod sv. Jánem a dvojice supermarketů u okružní křížovatky na vjezdu do Kuřimi ve směru od Brna. Atrakтивita tohoto prostoru spolu s koncentrací cestujících mohou do tohoto prostoru přitáhnout další aktivity. V současné době využívají občané částečně doplňkovou autobusovou linku 71 (buď pro spojení na žst. Kuřim, nebo přímo do Brna), případně dochází cca 1100 m na železniční stanici Kuřim. Tento stav by do budoucna vedl jednak k přetěžování autobusové linky 71 (zejména po dobudování a putování autobusové zastávky ve směru do Brna), jednak k dalšímu nárůstu individuální automobilové dopravy. Optimálním řešením je páteřní vlaková linka se zastávkou v blízkosti zástavby a pouze doplňková autobusová linka. Rovněž cestovní rychlost při použití vlaků je oproti autobusu výrazně vyšší, zejména s ohledem na četnost zastávek.

Po stavební stránce je zastávka situována v mimořádně nepříznivém místě - trať je vedena v zářezu v úbočí svahu s velkým výškovým rozdílem oproti zástavbě. Zářez trati je hluboký cca 8 m, jeho odvodnění je po obou stranách masivními příkopovými zdíkami. Na hraně zářezu vpravo ve směru staničního obvodu je vedena místní komunikace a garážové dvory. V blízkosti zastávek jsou rovněž umístěna návštěvníci zabezpečující trať, jejichž polohu je těžko respektovat. Nová zastávka by měla mít nástupiště délky 170m, její vybudování by bylo velmi technicky a finančně náročné - rozšíření pro nástupiště a přístupové chodníky by v převážné délce musely být realizováno prostřednictvím zárubnic a opěrných zdí. Nejsou rovněž vyloučeny problémy se zakládáním těchto umělých staveb s ohledem na výskyt sesuvů a nestabilit zemního tělesa v navazujícím zářezu směrem k Brnu. Umístění nástupiště na opačně straně nadjezdu směrem k žst. Kuřim je prakticky znemožněno směrovým obloukem s převýšením. Projektant nedoporučuje z výše uvedených důvodů zřízení této zastávky, definitivní posouzení je možné až po zpracování podrobné technické studie.
Čebín obec (km 24,345)

Obec Čebín má cca 1700 obyvatel. Stávající zastávka Čebín je umístěna na severním okraji zástavby, vzdálenost od středu obce je více než 1 km a obec tedy není kvalitně železniční dopravou obsloužena, ač jí trať z větší části svojí trasou lemuje. Nově navržená poloha zastávky (o cca 800 m směrem k Brnu) zkracuje tuto vzdálenost přibližně na třetinu. Nová zastávka umožní odstranění závleku linky 311 přes Čebín a eventuálně i omezení rozsahu dopravy na souběžné autobusové lince 311. Důsledkem nevybudování zastávky bude ztráta části cestujících ve prospěch dopravy individuální.

Zastávka je navržena u stávajícího podjezdu místní komunikace za sportovní areálem v Čebíně. Stávající zastávku je možné zrušit v případě, že u nové zastávky bude současně vytvořen přestupní terminál pro návazné autobusové linky. Současně je zde navrženo menší parkoviště pro 37 osobních automobilů. Nástupiště zastávky jsou navrženy jako vnější na rozšířeném násypovém télese, s ohledem na místní terénní podmínky jsou nástupiště umístěna severně od podjezdu místní komunikace (oproti poloze jižní, navrhované ve Studii Severojižního kolejového diametru).

Optimální sledovanou variantou je přemístění zastávky včetně návazného terminálu autobusové dopravy a zrušení zastávky stávající. Zastávba v blízkosti stávající železniční zastávky může být dostatečně obsloužena novou zastávkou autobusové linky na silnici II/385. Uvažovat lze i s fungováním obou zastávek současně se střídavým zastavováním osobních vlaků Čebín / Čebín obec (v intervalu 30 / 60 min.) – současná zastávka ani intenzivnější obsluhu vyžadovat nebude (nepřijede-li / neodjede-li) přípojní bus, slouží zastávka jen okraji obce.
Hradčany obec (km 26,850)

Stávající zastávka Hradčany leží již na katastru sousedního města Tišnov, od středu obce je vzdálena přibližně 850 m. S ohledem na možný posun této zastávky blíže k zástavbě Tišnova byla prověrována nová poloha zastávky Hradčany blíže k obci. Teoreticky vhodné místo pro umístění zastávky je na okraji zástavby u nadjezdu silnice Hradčany – Drásov (ulice Drásova v Hradčanech), ovšem v tomto prostoru jsou vedeny linky vysokého a velmi vysokého napětí z blízké rozvodny ČEPS Drásov s příslušnými ochrannými pásmi, které znemožňují zřízení nástupiště zastávky. Navržená poloha dále od nadjezdu směrem k Tišnovu je částečně v kolizi s navrhanou trasou obchvatu Hradčan (přeložka silnice II/385), který je veden severně od obce v souběhu se železniční tratí. Vybudování zastávky s vnějšími nástupištěmi délky 170 m vyžaduje výbudování podchodu pod železniční tratí (trať je zde vede již na nízkém náspu), dále podchodu pod přeložkou komunikace II/385 a výstavbu spojovací komunikace až k ulici Drásovké. Z výše uvedených důvodů projektant nedoporučuje tuto polohu zastávky a navrhuje zachovat zastávku stávající.

Obrázek 19 Situace zast. Čebín obec.

Obrázek 20 Situace zast. Hradčany obec.
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

**Tišnov zastávka (km 28,418)**

Jak již bylo v předchozím odstavci uvedeno, slouží stávající zastávka Hradčany i pro obsluhu části zastavby města Tišnov - zejména místní části Trnec a sídliště Pod Klucaninou. Počet obyvatel obce Hradčany je cca 550, ve městě Tišnově je v docházkové vzdálenosti od zastávky více než 1500 obyvatel. Tedy v současné formě má většina potenciálních cestujících větší péšní doházkovou vzdálenost než je nutná. Vzhledem k trendu, že délka docházkových vzdáleností, kterou jsou cestující ještě ochotní akceptovat, se stále zkracuje, dochází k odlivu cestujících k individuální automobilové dopravě. Řešení dopravní obslužnosti této části města Tišnova napajenou linkou (charakteru MHD) k železniční stanici není vhodné s ohledem na krátké vzdálenosti a nutnost dalších přestupů. Varianta výstavby zastávky Tišnov zastávka a ponechání stávající zastávky Hradčany s řešením strídavého zastavování (jako v Čebíně) je s ohledem na jejich malou vzájemnou vzdálenost (cca 400 m) nereálná a pro cestujícího téměř nepřijatelná. Zastávka Tišnov zastávka nemá pro obsluhu Hradčany žádný význam, naproti tomu atraktivitu zastávky Hradčany lze dále zvýšit vybudováním komfortních chodníků od konců nástupišť směrem k ulici Olbrachtové – tato vzdálenost je cca 85 m! V případě nemožnosti výstavby nové zastávky Hradčany obec, (i když ne optimálním) řešením vedení většiny spojů (kromě účelových) linky 311 přes Hradčany a zrušení současné železniční zastávky v Hradčanech, neboť je lépe í kvalitně obsloužit jednu obec (tu důležitější a větší) než nekvalitně obce dvě.

V době výstavby nové železniční tratě Brno Havlíčkův Brod bylo uvažováno s polohou zastávky Hradčany až za silničním podjezdem dnešní ulice Olbrachttovy v Tišnově, byly již provedeny příslušné zemní práce, ale zastávka byla nakonec vybudována v dnešní poloze. Pro vybudování zastávky v tomto prostoru by tedy nutné velké zemní práce, ovšem s tím, že přístup na zastávku byl uvažován z dnešní ulice Olbrachttovy, což by znamenalo zkrácení dostupnosti jen o zhruba 100 m, což by bylo adekvátní vynaloženým nákladům. Podstatnější zkrácení péší dostupnosti ze sídliště Pod Klucaninou by vyžadovalo posun zastávky směrem k ŽT Tišnov. Zde by ovšem bylo nutno pro přístup na nástupišť vybudovat nový podchod pod dvoukolejní tratí, spojovací chodník délky cca 75 m směrem k ulici Brněnské v Tišnově, nový úrovnový přejezd před vlečkovou kolej do rozvodny ČEPS Drásov a překonat výškový rozdíl cca 1,5 m mezi vlečkou a ul. Brněnskou prostřednictvím schodiště a rampy. Docházková vzdálenost k centru sídliště by se zkrátila o 500 m na cca 250 m.

Jiná poloha nové zastávky není vhodná s ohledem na směrově parametry tratí - za uvažovaným prostorem zastávky následují dva protisměrné směrové oblouky a dále již jsme v prostoru brněnského zhlaví stanice Tišnov. Železniční trať je navíc vedena převážně průmyslovou zónou bez vazby na obytnou zástavbu.

Obrázek 21 Situace zast. Tišnov zastávka.

**Trat Tišnov – Nedvědice**

Tabulka 57 Místa zastavení na trati Tišnov – Nedvědice.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km</td>
<td>95,016</td>
<td>Tišnov</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>3,516</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Na této trati nejsou uvažovány žádné nové zastávky, průměrná vzdálenost míst zastavení je 3,069 km.

**T r a t' B r n o – S k a l i c e n a d S v i t a v o u – L e t o v i c e**

Tabulka 58 Místa zastavení na trati Skalice nad Svitavou – Letovice.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 142,489</td>
<td>Brno hlavní nádraží</td>
<td>1,778</td>
</tr>
<tr>
<td>km 144,267</td>
<td>Brno-Černovice z</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 145,921</td>
<td>Brno-Židenice z</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 146,800</td>
<td>(km 159,944)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 158,944</td>
<td>(Brno-Maloměřice, ZV 57)</td>
<td>6,124</td>
</tr>
<tr>
<td>km 161,524</td>
<td>Babice na Svitavou z</td>
<td>2,551</td>
</tr>
<tr>
<td>km 161,685</td>
<td>Adamov z</td>
<td>1,329</td>
</tr>
<tr>
<td>km 164,350</td>
<td>Adamov zastávka z</td>
<td>6,230</td>
</tr>
<tr>
<td>km 168,640</td>
<td>Blansko město z</td>
<td>1,185</td>
</tr>
<tr>
<td>km 171,191</td>
<td>Blansko</td>
<td>2,265</td>
</tr>
<tr>
<td>km 172,520</td>
<td>Dolní Lhota z</td>
<td>1,422</td>
</tr>
<tr>
<td>km 178,750</td>
<td>Ráječko-Spešov z</td>
<td>1,695</td>
</tr>
<tr>
<td>km 179,935</td>
<td>Rájec-Jestřebí</td>
<td>3,418</td>
</tr>
<tr>
<td>km 182,200</td>
<td>Doubravice nad Svitavou z</td>
<td>5,449</td>
</tr>
<tr>
<td>km 183,622</td>
<td>Skalice nad Svitavou</td>
<td>2,416</td>
</tr>
<tr>
<td>km 194,184</td>
<td>Svitávka z</td>
<td>2,800</td>
</tr>
<tr>
<td>km 196,600</td>
<td>Zboněk z</td>
<td>1,600</td>
</tr>
<tr>
<td>km 199,400</td>
<td></td>
<td>1,600</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Brno-Černovice (km 144,267)

V zastávce budou zřízena tři ostrovní mimoúrovňové nástupiště – každá z kolejí procházející přestupním uzlem má svoji nástupištní hranu, to znamená dvě nástupištní hrany pro směr osobní nádraží – Slatina a čtyři nástupištní hraně ve směru osobní nádraží – Židenice. Přístup na nástupiště je navržen schodištěm a výtahy z podchodu příležitěho k mostnímu objektu přes Olomouckou ulici za židenickou opěrou. Délka nástupišť je navržena 170m. Šířky nástupišť jsou u jednotlivých nástupišť proměnné v závislosti na poloze kolejí.

Brno-Židenice (km 145,921)
Popis viz trať Brno-Židenice – Tišnov.

Ráječko-Spešov (km 183,622)

Železniční zastávku s nástupiště délky 170 m je možné vybudovat v blízkosti stávajícím úrovního přejezdu v km 183,717. Trať je vedena v úrovni terénu ve směrově přímé, zřízení zastávky nevyžaduje žádné
rozsáhlé zemní práce ani umělé stavby. Drobnou překážku tvoří pouze technologická budova SŽDC (reléový domek pro technologii přejezdového zařízení), nástupiště směr Skalice nad Svitavou je třeba umístit až za tuto budovu směrem k Brnu. Vzhledem k situování zastávky v obytné zástavbě zde není navržen přestupní terminál ani parkoviště.

Záměr vybudování zastávky bude dále sledován pod názvem zastávka Spešov.

Obrázek 23 Situace zast. Ráječko-Spešov.

**Trať Odb. Lhota-Rapotina – Boskovice**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km</td>
<td>188,735 Doubrovice nad Svitavou z</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>192,419 (Odb. Lhota-Rapotina)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>31,657</td>
<td>4,293</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>31,048 Lhota Rapotina z</td>
<td>3,806</td>
</tr>
<tr>
<td>km</td>
<td>27,242 Boskovice</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jedná se o zcela novou trať, tzv. Boskovickou spojku, je na ní umístěna jedna nová zastávka (Lhota Rapotina), průměrná vzdálenost míst zastavení je 4,050 km.

**Lhota Rapotina (km 31,048)**

Zastávka je součástí stavby Boskovická spojka (zpracovatel SUDOP BRNO, říjen 2008), slouží pro dopravní obsluhu obce Lhota Rapotina (počet obyvatel cca 400), přes jejíž katastr je nová trať vedena. V nové zastávce budou zastavovat pouze vlaky relace Brno – Boskovice. Docházková vzdálenost do centra obce je přibližně 500m. Délka nástupiště je 170 m.
**Tabulka 60** Místa zastavení na trati Brno – Letiště Brno-Tuřany – Vyškov.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 10,187</td>
<td>Brno hlavní nádraží</td>
<td>1,745</td>
</tr>
<tr>
<td>km 11,932</td>
<td>Brno-Černovice z</td>
<td>2,587</td>
</tr>
<tr>
<td>km 14,519</td>
<td>Brno-Černovická terasa z</td>
<td>1,831</td>
</tr>
<tr>
<td>km 16,350</td>
<td>Brno-Slatina</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 18,365</td>
<td>Letiště Brno-Tuřany z</td>
<td>9,561</td>
</tr>
<tr>
<td>km 27,926</td>
<td>Holubice</td>
<td>5,093</td>
</tr>
<tr>
<td>km 33,019</td>
<td>Rousínov z</td>
<td>6,269</td>
</tr>
<tr>
<td>km 39,288</td>
<td>Luleč</td>
<td>6,182</td>
</tr>
<tr>
<td>km 45,470</td>
<td>Vyškov na Moravě</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jedná se o zásadně rekonstruovanou trať, která je v převážné délce vedena v nové trase, proto jsou všechny stanice v nové poloze, průměrná vzdálenost míst zastavení je 4,410 km. Všechny stanice a zastávky jsou zřízeny v rámci stavby Modernizace tratí Brno – Přerov (zpracovatel SUDOP BRNO, listopad 2010).

**Brno-Černovice (km 11,932)**

Popis viz trať Brno – Letovice.
**Brno-Černovická terasa (km 14,519)**

Zastávka je umístěna za silničním nadjezdem ulice Olomoucké v Brně (na rozhraní městských čtvrtí Černovice a Slatina). Jsou navržena nástupiště délky 350 m u tří kolejí – jedno nástupiště ostrovní a jedno nástupiště vnější. V dalším projekčním řešení by bylo vhodné provést požadovanou délku nástupiště - v dlouhodobém horizontu postačuje délka 250 m (maximální délka soupravy vlaku je 9 vozů), ve střednědobém horizontu délka 250 m vyhoví pro všechny vlaky relace Olomouc, Zlín a mimo pátečních posílených vlaků i pro relaci Ostrava. Po modernizaci trati Brno - Přerov a dosažení pravidelného 60 minutového taktu bude toto posilování souprav zřejmě zbytečné, neboť zvýšená frekvence bude prioritně směřovat do vlaků kategorie EC a EX, které zde v současné době nejsou vedeny. V tomto prostoru se připravuje rozsáhlá výstavba průmyslových areálů a rovněž i obytná zástavba (v prostoru bývalých slatinských kasáren). Přístup na nástupiště bude z nového nadjezdu nové komunikace v areálu Černovické terasy mezi bývalým letištěm a kasárnami. Předpokládá se přímá pěší dostupnost na zastávku z okolních areálů. V rámci nového Územního plánu města Brna a Generelu veřejné dopravy by bylo vhodné sledovat přivedení MHD do prostoru nové zastávky, bez vazby na MHD není důvod pro zastavování rychlíků a spěšných vlaků.

---

**Letiště Brno-Tuřany (km 18,365)**

Nová zastávka je umístěna v zářezu za silničním nadjezdem příjezdové komunikace k letišti (ulice Evropská na katastru města Šlapanice). Jsou navržena dvě vnější nástupiště délky 400 m, přístup na nástupiště je po nadchodové lávce s napojením na příjezdovou komunikaci k letišti. V návaznosti na tuto komunikaci je třeba vybudovat terminál návazné dopravy, včetně kapacitních parkovišť pro motorová vozidla, které mohou fungovat v režimu záchytných parkovišť (s ohledem na blízkost dálnice D1), což by mělo být předmětem samostatné dopravně urbanistické studie.
Holubice (km 27,926)


Rousínov (km 33,019)

Nová trať je vedena mimo stávající železniční stanici Rousínov severně od obce. Náhradou za zrušenou stanici je navržena osobní zastávka u přeložení komunikace Rousínov – Královopolské Vážany v prodloužení dnešní Slavkovské ulice v Rousínově severním směrem). Proti stávajícímu stavu se zastávka více přiblíží středu města. Město Rousínov má v současnosti cca 5000 obyvatel. Zastávka vznikne na novém náspu, bude mít dvě vnější nástupiště délky 170m, přístup cestujících na nástupiště je navržen bezbariérovými cestami šířky 1,50m. V blízkosti nové zastávky je navržen prostor pro vybudování autobusového terminálu pro návazné autobusové linky 602, 730, 731, 732 a parkoviště pro osobní vozidla v systému P+R.
Tabulka 61 Místa zastavení na trati Šlapanice – Blažovice – Nesovice.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 6,014</td>
<td>Brno-Slatina</td>
<td>3,198</td>
</tr>
<tr>
<td>km 9,212</td>
<td>Šlapanice zastávka z</td>
<td>1,149</td>
</tr>
<tr>
<td>km 10,361</td>
<td>Šlapanice</td>
<td>1,942</td>
</tr>
<tr>
<td>km 12,303</td>
<td>Ponětovice z</td>
<td>3,118</td>
</tr>
<tr>
<td>km 15,421</td>
<td>Blažovice nást. z</td>
<td>5,095</td>
</tr>
<tr>
<td>km 20,516</td>
<td>Křenovice dolní nádraží z</td>
<td>3,227</td>
</tr>
<tr>
<td>km 23,743</td>
<td>Slavkov u Brna</td>
<td>4,675</td>
</tr>
<tr>
<td>km 28,418</td>
<td>Křižanovice z</td>
<td>2,852</td>
</tr>
<tr>
<td>km 31,270</td>
<td>Marefy z</td>
<td>2,072</td>
</tr>
<tr>
<td>km 33,342</td>
<td>Bučovice</td>
<td>3,739</td>
</tr>
<tr>
<td>km 37,081</td>
<td>Nevojice z</td>
<td>2,954</td>
</tr>
<tr>
<td>km 40,035</td>
<td>Nesovice</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Na trati dochází v souvislosti s modernizací tratě Brno – Přerov k úpravě polohy dvou stanic (Brno-Slatina a Blažovice) a k vybudování jedné nové zastávky (Šlapanice průmyslová zóna), průměrná vzdálenost míst zastavení je 3,093 km.

Šlapanice zastávka (km 9,212)

Nová zastávka je řešena v rámci stavby Modernizace tratí Brno – Přerov (zpracovatel SUDOP BRNO, listopad 2010), v této dokumentaci je vedena pod názvem „Šlapanice průmyslová zóna“. Zastávka bude sloužit nejen pro obsluhu vznikající průmyslové zóny na východním okraji města Šlapanice, ale rovněž i přilehlé obytné zástavby. Úprostředí stávající železniční stanice Šlapanice dochází ke zkrácení dojezdu zhruba na polovinu (přibližně 750 m). Zastávka je umístěna před pravostranným obloukem trati, který leží před žst. Šlapanice. Její nástupiště je vzniklá v prostoru ve šířce 170 m, přístup je přes nově vybudovanou nástupišťovou věž situovanou v prodloužení ulice Jugmannovy ve Šlapanicích. Zastávka nemá přímou vazbu na návaznou dopravu, při podrobnějším řešení zastávky jsou měna být prováděny změny v úrovně dopravy.
Blážovice zastávka (km 15,421)

Zastávka je řešena v rámci stavby Modernizace trati Brno – Přerov (zpracovatel SUDOP BRNO, listopad 2010), v této dokumentaci je vedena pod názvem „Blážovice nást.“ Z dopravních důvodů budou nástupiště přemístěny mimo vlastní stanici na zhlaví stanice u traťových kolejí mezi kolejovými spojky. Budou zřízena vnější nástupiště délky 170 m. Přístup na nástupiště v zářezu je navrženo pomocí chodníků z přilehlých nadchodových lávek. Tuto úpravou dojde k přiblížení nástupiště ke středu obce Blážovice a dojde ke zkrácení docházkové vzdálenosti.
**Textová část**

**Tabulka 62** Místa zastavení na trati Brno – Chrlice – Slavkov u Brna.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 0,816</td>
<td>Brno hlavní nádraží</td>
<td>5,384</td>
</tr>
<tr>
<td>km 6,200</td>
<td>Brno-Brněnské Ivanovice z</td>
<td>1,300</td>
</tr>
<tr>
<td>km 7,500</td>
<td>Brno-Holásky z</td>
<td>1,301</td>
</tr>
<tr>
<td>km 8,801</td>
<td>Chrlice</td>
<td>4,731</td>
</tr>
<tr>
<td>km 13,532</td>
<td>Sokolnice obec z</td>
<td>1,906</td>
</tr>
<tr>
<td>km 15,438</td>
<td>Sokolnice-Telnice</td>
<td>1,448</td>
</tr>
<tr>
<td>km 16,886</td>
<td>Újezd u Brna město z</td>
<td>2,893</td>
</tr>
<tr>
<td>km 19,779</td>
<td>Hostěrádky-Rešov z</td>
<td>1,906</td>
</tr>
<tr>
<td>km 21,685</td>
<td>Výhybna Zbyšov z</td>
<td>1,906</td>
</tr>
<tr>
<td>km 22,818</td>
<td>(Odbočka Zbyšov)</td>
<td>2,430</td>
</tr>
<tr>
<td>km 1,297</td>
<td>Křenovice-Hrušky z</td>
<td>3,303</td>
</tr>
<tr>
<td>km 3,713</td>
<td>(Slavkov u Brna výh. č. 30)</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 22,856</td>
<td>Slavkov u Brna</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 23,743</td>
<td>Slavkov u Brna</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>


**Brno-Brněnské Ivanovice (km 6,200)**


V tomto prostoru (jižně od přejezdu) se dříve nacházela zastávka Brněnské Ivanovice zrušená koncem 60. let minulého století. Zastávka je určena pro peší dostupnost z okolní zástavby a ze zastávek MHD na ulici Kaštanové. Zastávka má navržena dvě vnější nástupišť délky 100 m. Přístup k novým nástupištím bude od místní komunikace chodník. Zastávka nebude vzhledem ke svému charakteru vybavena parkovištěm. Stávající úrovňový zabezpečený železniční přejezd je z důvodu plánovaného zvýšení frekvence spojů a zvýšení segregace SJKD navržen k zrušení a obě části obce budou propojeny pouze pro peší vybudováním nového podchodu vybaveného schodišti a rampami pro bezbariérový přístup. Komunikační propojení pro motorová vozidla musí být řešeno jiným způsobem. Detailní řešení umístění nástupišť a přístupů na něj je možné pouze ve vazbě na tato propojení.

Do doby realizace SJKD je možné vybudovat pouze jedno nástupiště vlevo od stávající koleje ve vazbě na ulici Kaštanovou, při realizaci stavby SJKD by byla tato nová zastávka zásadním způsobem opět přestavěna.
Z tohoto důvodu a s ohledem na omezenou propustnost stávající jednokolejné trati není vhodné tuto zastávku zřizovat před stavbou SJKD.

**Obrázek 31** Situace zast. Brněnské Ivanovice z dokumentace stavby *Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně*.

**Brno-Holásky (km 7,500)**


Zastávka má navržená dvě vnitřní nástupiště délky 100 m. Přístup k novým nástupištím bude od místní komunikace chodníky. Zastávka nebude vzhledem ke svému charakteru vybavena parkovištěm. Stávající úrovní zabezpečený železniční přejezd je z důvodu plánovaného zvýšení frekvence spojů a zvýšení segregace SJKD navržen ke zrušení a obě části obce budou propojeny pouze pro pěší vybudováním nového podchodu vytvořeného schodiště a rampami pro bezbariérový přístup. Komunikační propojení pro motorová vozidla musí být řešeno jiným způsobem. Detailní řešení umístění nástupišť a přístupů na něj je možné pouze ve vazbě na tato propojení. Do doby realizace SJKD je možné vybudovat pouze jedno nástupiště vlevo od stávající kolejí ve vazbě na ulici Rolencovu. Do doby realizace SJKD je možné vybudovat pouze jedno nástupiště vlevo od stávající kolejí ve vazbě na ulici Kaštanovou, při realizaci stavby SJKD by byla tato nová zastávka zásadním způsobem opět přestavěna. Z tohoto důvodu a s ohledem na omezenou propustnost stávající jednokolejné trati není vhodné tuto zastávku zřizovat před stavbou SJKD.
Obrázek 32 Situace zast. Holásky z dokumentace stavby Aktualizace studie proveditelnosti Severojižního kolejového diametru v Brně.

**Sokolnice obec (km 13,532)**

Nová zastávka je navržena u železničního mostu v km 13,611 nad silnicí II/418 (ulice Brněnská v Sokolnicích), který byl v nedávné době rekonstruován. Zastávka leží mimo souvisle zastavenou část obce, blízkosti je nová obytná zástavba. Docházková vzdálenost ze středu obce je přibližně 800 m. Nové nástupiště délky 100 m je navrženo severně od ulice Brněnské vzhledem k faktu, že na této straně ulice je již vybudován chodník od obce. Předpokládá se zejména pěší docházka z obce, na komunikaci II/418 je možné vybudovat autobusové zastávky a zřídit menší parkoviště. V rámci studie byla prověřována i poloha zastávky u silničního nadjezdu ulice Telnické – trať je zde vedena v zářezu výšky cca 7 m, vlastní nadjezd starý klenbový most s nedostatečnými šifrovými parametry. Docházka od středu obce by se sice zkrátila na 650 m, ale výstavba zastávky by byla technicky a investičně značně náročná.

Obrázek 33 Situace zast. Sokolnice obec.
**Újezd u Brna město (km 16,886)**

Stávající zastávka je umístěna na severozápadním okraji obce u úrovněho přejezdu silnice II/418 (ulice Nádražní v Újezdě u Brna), jejím hlavním nedostatkem je prodloužená docházková vzdálenost od středu města. Kladem je naopak vazba na autobusovou dopravu vedenu ulici Nádražní, stejnou vazbu ovšem nabízí i blízká železniční stanice Sokolnice-Telnice, kde je vybudován nový komfortní přestupní terminál. Pro zlepšení dopravní města je žádoucí posunout zastávku blíže těžišti obytné zástavby přibližně o 700 m východním směrem k železničnímu mostu nad ulicí Tyršovou. Po posouzení místních poměrů je vhodné nástupiště délky 100 m situovat za podjezd po levé straně trati (vše bráno podle směru staničního), umístění vpravo od trati (navrhované ve studii Severojižního kolejového diametru) je méně vhodné s ohledem na stísněné poměry (oplocená soukromá zahrada, vyšší násep a trakční stožáry umístěné vpravo). Stávající zastávka Újezd u Brna bude zrušena. Zastávka je určena pro přímou pěší docházku z města, není zde návaznost na autobusovou dopravu, ani prostor pro vybudování parkoviště. Docházková vzdálenost na zastávku ze středu města je přibližně 400 m.

**Obrázek 34** Situace zast. Újezd u Brna město.

**Výhybna Zbýšov (km 21,685)**

Křenovice-Hrušky (km 1,297)

Zastávka je součástí stavby Křenovická spojka (zpracovatel IKP Praha, duben 2005), je navržena v místě křížení silnice II/416 s kolejí navrhované Křenovické spojky, má jedno vnější nástupiště délky 140 m. Na silnici II/416 je navržen silniční nadjezd a přeložka dotčené části komunikace s oboustrannou autobusovou zastávkou. Pro zabezpečení přestupních vazeb mezi autobusovými zastávkami a zastávkou budou sloužit nové chodníky, schodiště a rampy. U zastávky je navrhované parkoviště s přístupovou komunikací a parkoviště pro jízdní kola.
Tabulka 63 Místa zastavení na trati Brno – Šakvice.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 142,489</td>
<td>Brno hlavní nádraží</td>
<td>5,466</td>
</tr>
<tr>
<td>km 137,023</td>
<td>Modřice</td>
<td>3,426</td>
</tr>
<tr>
<td>km 133,597</td>
<td>Popovice u Rajhradu z</td>
<td>1,963</td>
</tr>
<tr>
<td>km 131,634</td>
<td>Rajhrad z</td>
<td>0,964</td>
</tr>
<tr>
<td>km 130,670</td>
<td>Holasice z</td>
<td>2,377</td>
</tr>
<tr>
<td>km 128,293</td>
<td>Vojkovic nad Svratkou z</td>
<td>2,460</td>
</tr>
<tr>
<td>km 125,833</td>
<td>Hrušovany u Brna</td>
<td>2,315</td>
</tr>
<tr>
<td>km 123,518</td>
<td>Žabčice z</td>
<td>5,616</td>
</tr>
<tr>
<td>km 117,902</td>
<td>Vranovice</td>
<td>3,177</td>
</tr>
<tr>
<td>km 114,725</td>
<td>Pouzdřany z</td>
<td>3,429</td>
</tr>
<tr>
<td>km 111,296</td>
<td>Popice z</td>
<td>3,022</td>
</tr>
<tr>
<td>km 108,274</td>
<td>Šakvice</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Na trati dochází k úpravě polohy jedné stanice (Brno hlavní nádraží) a k vybudování jedné nové zastávky (Holasice), průměrná vzdálenost míst zastavení je 3,110 km.

**Holasice (km 130,670)**

Železniční trať prochází zástavbou obce v těsné blízkosti jejího středu. Obec Holasice má cca 900 obyvatel, kteří v současné době využívají autobusovou linku 505, zastávka pro obec je umístěna na silnici II/425 ve větší vzdálenosti od obce než by byla nová železniční zastávka. Trať je situována v poměrně hlubokém zářezu (cca 7 m), na straně ke středu obce je navíc zářez lemován protihlukovým valem. Zastávku s nástupišti délky 170 m je možné zřídit v blízkosti silničního nadjezdu místní komunikace (ulice Václavská v Holasicích) s mimoúrovňovými přístupy z této komunikace. Docházková vzdálenost na zastávku ze středu obce je cca 250 m. Rozšíření zářezu pro nástupiště zastávky je možné s ohledem na okolní zástavbu pouze pomocí nákladných zárubních zdí, rovněž přístupové chodníky na obě nástupiště bude nutné realizovat za použití opěrných a zárubních zdí. Nevýhodou je malá vzdálenost od sousední zastávky Rajhrad - méně než 1000 m. Z těchto důvodů projektant nedoporučuje realizaci této zastávky.
**Trať Šakvice – Hustopeče u Brna**

Tabulka 64 Místa zastavení na trati Šakvice – Hustopeče u Brna.

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poloha</th>
<th>Název</th>
<th>Vzdálenost</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>km 0,000 Šakvice</td>
<td>6,827</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 6,827 Hustopeče u Brna</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Na této trati nejsou uvažovány žádné nové zastávky, průměrná vzdálenost míst zastavení je 6,827 km.

**Návrh nových zastávek mimo jádrovou oblast**

*Michulčice (km 97,8)*
- leží na dvoukolejné trati Břeclav – Přerov v mezistaničním úseku Moravská Nová Ves – Lužice
- železnice se tečně dotýká obce s více než 1 800 obyvatel, pouze čas obyvatel využívá blízkou žst. Lužice
- omezení souběžné autobusové linky 572, zajišťující t. č. dopravní obslužnost obce z více než 90 %
- využití taktu 30 / 60 min. na železnici (špičkový takt 30 min. dosud není dobudován)

*Vračov zastávka (km 73,6)*
- leží na dvoukolejné trati Brno – Veselí nad Moravou v mezistaničním úseku Vlkoš - Bzenec
- omezení souběžné autobusové linky 665, přebírající t. č. podstatnou část frekvence
- využití prakticky existujícího taktu 30 / 60 min. na železnici

*Strážnice-Skalická brána (km 9,0)*
- leží na jednokolejné trati Veselí nad Moravou – Rohatec v mezistaničním úseku Strážnice - Sudoměřice nad Moravou
- omezení souběžné autobusové linky 911
- využití výhledového taktu 30 / 60 min. na železnici

*Vnorovy-Lideřovice (km 4,5)*
- leží na jednokolejné trati Veselí nad Moravou – Rohatec v mezistaničním úseku Veselí nad Moravou - Strážnice
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

- omezení souběžné autobusové linky 911
- využití výhledového taktu 30 / 60 min. na železnici

**Znojmo-sever (km 103,1)**
- leží na jednokolejné trati Znojmo - Okříšky v mezistaničním úseku Znojmo – Olbramkostel
- odstranění zásadního handicapu linky S41 proti autobusovým linkám 815 a 816
- využití existujícího taktu 60 / 120 min. na lince S41
- řešení nejhoršího propadu frekvence v JMK v uplynulých 10 letech

**Přehled nových zastávek doporučených k dalšímu sledování**

**Trať Brno – Zastávka u Brna**
- Brno-Vídeňská (km 151,745) - v rámci Železničního uzlu Brno
- Brno-Starý Lískovec (km 149,690) - v rámci Elektrizace traťového úseku Brno - Zastávka u Brna
- Ostopovice (km 147,593) - v rámci Elektrizace traťového úseku Brno - Zastávka u Brna

**Trať Brno-Židenice – Tišnov**
- Brno-Židenice (km 0,094) - v rámci Železničního uzlu Brno
  - Kuřím zastávka (km 17,531) - nutno ověřit reálnost technického řešení
  - Čeňín obec (km 24,345)
- Hradčany obec (km 26,850) - nutno ověřit reálnost technického řešení
- Tišnov zastávka (km 28,418) - nutno řešit ve vazbě na zastávku Hradčany

**Trať Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice**
- Brno-Černovice (km 144,267) - v rámci Železničního uzlu Brno
- Brno-Židenice (km 145,921) - v rámci Železničního uzlu Brno
- Ráječko-Spešov (km 183,622)

**Trať Odb. Lhota-Rapotina – Boskovice**
- Lhota Rapotina (km 31,048) v rámci Boskovické spojky

**Trať Brno – Lešť Brno-Tuřany – Vyškov**
- Brno-Černovice (km 11,932) - v rámci Železničního uzlu Brno
- Brno-Černovická terasa (km 14,519) - v rámci Modernizace tratí Brno - Přerov
- Letiště Brno-Tuřany (km 18,365) - v rámci Modernizace tratí Brno - Přerov
- Holabice (km 27,926) - v rámci Modernizace tratí Brno - Přerov
- Rousínov (km 33,019) - v rámci Modernizace tratí Brno - Přerov

**Trať Brno-Slatina – Šlapanice – Blažovice – Nesovice**
- Šlapanice zastávka (km 9,212) - v rámci Modernizace tratí Brno - Přerov
- Blažovice zastávka (km 15,421) - v rámci Modernizace tratí Brno - Přerov

**Trať Brno – Chrlice – Slavkov u Brna**
- Brno-Brněnské Ivanovice (km 6,200) - v rámci Severojižního kolejového diametru
- Brno-Holásky (km 7,500) - v rámci Severojižního kolejového diametru
Sokolnice obec (km 13,532)
Újezd u Brna město (km 16,886)
Výhybna Zbyšov (km 21,685) - v rámci Křenovické spojky
Křenovice-Hrušky (km 1,297) - v rámci Křenovické spojky

Zastávky mimo jádrovou oblast
Mikulčice (km 97,8 tratí Brno-Líšeň nad Moravou)
Vracov zastávka (km 73,6 tratí Brno-Veselí nad Moravou)
Strážnice-Skalická brána (km 9,0 tratí Veselí nad Moravou-Rohatec)
Vnorovy-Líšeň nad Moravou (km 4,5 tratí Veselí nad Moravou-Rohatec)
Znojmo-sever (km 103,1 tratí Znojmo-Okříšky)

11. 5. Přestupní uzly systému IDS a individuální dopravy


Naproti tomu výstavbě kapacitních parkovišť pro osobní automobily ve vazbě na železniční stanice a zastávky nebyla dosud věnována náležitá pozornost. Většina parkovacích ploch vznikla živelně a tomu odpovídá i jejich úroveň, jen některá vznikla jako součást přestavby terminálů IDS, většinou mají ale jen omezenou kapacitu. Přitom právě zde se skrývá velký potenciál ve zvýšení atraktivity železniční dopravy v regionu, což by mělo být rovněž v zájmu železničního dopravce. Většina železničních stanic skýtá možnost využít části nepoužívaných ploch v souvislosti se všeobecným poklesem nakládky a vykládky ve stanicích.

S ohledem na místní poměry (zejména umístění v zástavbě) a komunikační napojení projektant navrhuje novou výstavbu, rozšíření nebo zásadní rekonstrukci parkovacích ploch v následujících lokalitách:

**Trať Střelice – Moravské Bránice – Moravský Krumlov**
- Silavky – rekonstrukce stávající nezpevněné plochy (rozšah do 50 vozidel)
- Moravské Bránice – výstavba nového parkoviště (rozshah do 50 vozidel)
- Moravský Krumlov – výstavba nového parkoviště (rozshah do 50 vozidel)

**Trať Moravské Bránice – Ivančice**
- Ivančice – výstavba nového parkoviště (rozshah do 50 vozidel)

**Trať Brno – Zastávka u Brna**
- Brno-Starý Lískovec – výstavba nového parkoviště (rozshah do 100 vozidel)
- Střelice – rekonstrukce stávající plochy (rozshah do 20 vozidel)
- Rosice u Brna – rekonstrukce stávající plochy (rozshah do 20 vozidel)
- Zastávka u Brna – rozšíření stávajícího parkoviště (rozshah do 50 vozidel)

**Trať Brno-Židenice – Tišnov**
- Česká – výstavba nového parkoviště u nástupiště směr Tišnov (rozshah do 50 vozidel)
- Kuřim – výstavba nového parkoviště (rozshah do 100 vozidel)
- Čebín obec – výstavba nového parkoviště (rozshah do 50 vozidel)
• Tišnov – výstavba nového parkoviště na pozemcích stanice (rozsah do 100 vozidel)

**Trať Brno – Skalice nad Svitavou – Letovice**

• Blansko – rozšíření parkoviště v souvislosti s rekonstrukcí autobusového terminálu (rozsah do 100 vozidel)
• Rájec-Jestřebí – výstavba nového parkoviště (rozsah do 100 vozidel)
• Skalice nad Svitavou – výstavba nového parkoviště v předměstí (rozsah do 50 vozidel)
• Letovice – výstavba nového parkoviště v předměstí (rozsah do 50 vozidel)

**Trať Brno – Letiště Brno-Tuřany – Vyškov**

• Letiště Brno-Tuřany – výstavba nového parkoviště (rozsah do 100 vozidel)
• Rousínov – výstavba nového parkoviště (rozsah do 50 vozidel)
• Vyškov – výstavba nového parkoviště na pozemcích stanice (rozsah do 50 vozidel)

**Trať Brno-Slatina – Šlapanice – Blažovice – Nesovice**

• Šlapanice – výstavba nového parkoviště na pozemcích stanice (rozsah do 50 vozidel)
• Slavkov u Brna – výstavba nového parkoviště na pozemcích stanice (rozsah do 50 vozidel)
• Marefy – výstavba nového parkoviště (rozsah do 20 vozidel)
• Bučovice – výstavba nového parkoviště v předměstí (rozsah do 50 vozidel)
• Nesovice – výstavba nového parkoviště na pozemcích stanice (rozsah do 50 vozidel)

**Trať Brno – Chrlice – Slavkov u Brna**

• Sokolnice-Telnice – výstavba nového parkoviště na pozemcích stanice (rozsah do 100 vozidel)
• Krčenovice-Hrušky – výstavba nového parkoviště (rozsah do 50 vozidel)

**Trať Brno – Šakvice**

• Modřice – výstavba nového parkoviště v předměstí (rozsah do 20 vozidel)
• Popovice u Rajhradu – výstavba nového parkoviště (rozsah do 50 vozidel)
• Rajhrad – výstavba nového parkoviště (rozsah do 50 vozidel)
• Hrušovany u Brna – výstavba nového parkoviště v předměstí (rozsah do 20 vozidel)
• Vranovice – výstavba nového parkoviště v zanádraží (rozsah do 50 vozidel)
• Pouzdřany – výstavba nového parkoviště (rozsah do 20 vozidel)
• Šakvice – výstavba nového parkoviště v předměstí (rozsah do 20 vozidel)

**Trať Hrušovany u Brna – Židlochovice**

• Židlochovice – výstavba nového parkoviště (rozsah do 100 vozidel)

**Trať Šakvice – Hustopeče u Brna**

• Hustopeče u Brna – výstavba nového parkoviště (rozsah do 50 vozidel)

11. 6. **Variants časového řazení investic a ekonomické hodnocení**

Při hodnocení jednotlivých staveb je třeba primárně sledovat dopady na investora stavby. Hlavní faktory, které ovlivňují efektivnost železničních staveb, jsou:

• Investiční náklady stavby,
• Zůstatková hodnota investice po uplynutí referenčního období investice,
• Náklady na opravy a údržbu infrastruktury,
• Náklady na řízení vlakové dopravy,
• Poplatek za použití dopravní cesty.

U infrastrukturálních staveb je třeba zohlednit rovněž jejich celospolečenské dopady. Ty se oceňují ochotou jednotlivých subjektů platit (výnosy) a náklady příležitostně (náklady). Jedná se zejména o následující:

1. Úspora času v osobní i nákladní dopravě v důsledku zkrácení jízdních dob (včetně úspor ze zkrácení časů nutných na přestup a zkrácení intervalů mezi jednotlivými spoji. Tyto úspory se týkají jak stávajících přepravních proudů, tak nárůstu objemu přepravy po realizaci projektu.
2. Úspory času v tzv. převedené dopravě – jedná se o tu část přepravního objemu, která by se v případě, že by nedošlo k realizaci posuzovaných infrastrukturálních staveb, uskutečnila jinými způsoby dopravy (zejména autobusovou a automobilovou).
3. Snížení externích nákladů v dopravě (dopravní nehody, hluk, emise, opotřebení infrastruktury) v důsledku realizace stavby (protihluková opatření, elektrizace tratí) a vlivem převedené dopravy, což znamená částečné převedení přepravních výkonů zejména ze silniční dopravy, s níž jsou oproti železniční dopravě spojeny vyšší externí náklady.
4. Zvýšení bezpečnosti v železniční dopravě zejména v důsledku modernizace zabezpečovacího zařízení, ztížení nových nebo rekonstrukce stávajících nástupišť a vybudování bezbariérových přístupů pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Podrobný postup hodnocení jednotlivých nákladů a přínosů železničních staveb upravuje Metodika pro výpočet efektivnosti investic SŽDC, s. o., vydaná Ministerstvem dopravy v roce 2009. Rozhodujícími faktory pro výpočet těchto přínosů jsou celková výše investičních nákladů, přepravní proudy v osobní a nákladní dopravě, cestovní doby (včetně dob potřebných na přestupy a intervalů mezi jednotlivými spoji) a počet obyvatel zasažených externitami z dopravy (zejména nadměrně hlukové zatížení).

Níže je uveden stručný popis společenských přínosů jednotlivých staveb.

**Elektrizace a zkapacitnění tratí Brno-Zastávka u Brna**

1. Zvýšení traťové rychlosti ze současných 60-90 km/h na 80-120 km/h
2. Zvýšení kapacity trati v důsledku zdvoukolejništění, které umožní zvýšení počtu vlaků, zkrácení intervalů mezi jednotlivými spoji až na 15 minut (v dopravní špičce) a tím možnost efektivnějšího využití železniční dopravy při zajištění dopravní obslužnosti v rámci Jihomoravského kraje
3. Snížení hlukové zátěže z dopravy vlivem elektrizace a protihlukových opatření
4. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 7 minut – tyto úspory se týkají jak cestujících v rámci současných přepravních proudu (cca 12 400 osob v obou směrech denně), tak nových cestujících v důsledku realizace stavby (cca 100 osob v obou směrech denně)
5. Úspory času v převedené dopravě o 5-10 minut, snížení externích nákladů a zvýšení bezpečnosti v dopravě

**Rekonstrukce a elektrizace tratí Hrušovany u Brna – Židlochovice**

1. Obnova železniční trati pro provoz osobních vlaků, která zvýší dostupnost obce Židlochovice a přilehlých obcí železniční dopravou
2. Díky provozu na obnově železniční trati bude možné dosáhnout snížení jízdních dob oproti současným autobusovým spojům, což zvýší atraktivitu železniční dopravy pro obyvatele
3. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 5 minut, které se týkají zejména těch cestujících, kteří v současné době využívají jiných druhů (zejména autobusové) dopravy
**Boskovická spojka**

1. Možnost vedení přímých vlaků v relaci Brno – Boskovice s vyloučením úvratí v žst. Skalice nad Svitavou, které zlepší dostupnost obce Boskovice a přilehlých obcí železniční dopravou
2. Zvýšení traťové rychlosti ze současných 50 km/h na 60-80 km/h
3. Zvýšení kapacity a elektrizace trati, která bude v rámci integrovaného dopravního systému tvořit součást terminálu veřejné hromadné dopravy v Boskovicích
4. Snížení hlukové zátěže z dopravy vlivem elektrizace a protihlukových opatření
5. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 5 minut – tyto úspory se týkají jak cestujících v rámci současných přepravních proudů (cca 4 200 osob v obou směrech denně), tak nových cestujících v důsledku realizace stavby (tzv. nově generovaná doprava, nárůst o cca 2 500 osob v obou směrech denně)
6. Úspory času v převedené dopravě o cca 15 minut, snížení externích nákladů a zvýšení bezpečnosti v dopravě

**Křenovická spojka**

1. Vybudování spojení mezi železničními tratěmi č. 300 (Bohumín – Přerov – Brno) a 340 (Uherské Hradiště – Brno pro potřeby regionální dopravy, zejména severojižního kolejového diámetru.
2. Provozování dopravy v ekologicky příznivé elektrické trakci, traťová rychlost 100 km/h.
3. Vybudování spojky umožní využít úsek Brno – Sokolnice pro vedení trasy severojižního kolejového diámetru

**Zvýšení parametrů a elektrizace trati Šakvice – Hustopeče**

1. Možnost vedení přímých osobních vlaků v úseku Brno – Hustopeče, které zlepší dostupnost obce Hustopeče a přilehlých obcí železniční dopravou
2. Zvýšení traťové rychlosti ze současných 40 km/h na 60-80 km/h
3. Zvýšení kapacity a elektrizace trati, která bude součástí integrovaného dopravního systému
4. Snížení hlukové zátěže z dopravy vlivem elektrizace
5. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 9 minut – tyto úspory se týkají jak cestujících v rámci současných přepravních proudů (cca 1 200 osob v obou směrech denně), tak nových cestujících v důsledku realizace stavby (tzv. nově generovaná doprava, nárůst o cca 500 osob v obou směrech denně)
6. Úspory času v převedené dopravě o cca 15 minut, snížení externích nákladů a zvýšení bezpečnosti v dopravě

**Elektrizace trati Zastávka u Brna – Náměšť nad Oslavou**

1. Zvýšení traťové rychlosti ze současných 60-90 km/h na 80-140 km/h
2. Zvýšení kapacity trati v důsledku elektrizace, které umožní zvýšení počtu vlaků, zkrácení intervalů mezi jednotlivými spoji a tím možnost efektivnějšího využití železniční dopravy při zajištění dopravní obslužnosti
3. Snížení hlukové zátěže z dopravy vlivem elektrizace a protihlukových opatření
4. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 10 minut – tyto úspory se týkají jak cestujících v rámci současných přepravních proudů (cca 4 400 osob v obou směrech denně), tak nových cestujících v důsledku realizace stavby (tzv. nově generovaná doprava, nárůst o cca 200 osob v obou směrech denně)
5. Snížení externích nákladů a zvýšení bezpečnosti v dopravě

[100]
**Elektrizace trati Náměšť nad Oslavou – Třebíč**

1. Zvýšení traťové rychlosti ze současných 60-90 km/h na 120-140 km/h (s omezením 80 km/h u Náměšťě nad Oslavou)

2. Zvýšení kapacity trati v důsledku elektrizace, které umožní zvýšení počtu vlaků, zkrácení intervalů mezi jednotlivými spoji a tím možnost efektivnějšího využití železniční dopravy při zajištění dopravní obslužnosti

3. Snížení hlukové zátěže z dopravy vlivem elektrizace

4. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 5 minut – tyto úspory se týkají jak cestujících v rámci současných přepravních proudů (cca 3 200 osob v obou směrech denně), tak nových cestujících v důsledku realizace stavby (tzv. nově generovaná doprava, nárůst o cca 200 osob v obou směrech denně)

5. Snížení externích nákladů a zvýšení bezpečnosti v dopravě

**Modernizace trati Brno – Vyškov (– Přerov)**

1. Vybudování nové železniční tratě s parametry vysokorychlostní tratí

2. Zvýšení kapacity trati v důsledku zdvoukolejnění a výrazného zvýšení rychlosti, které umožní zvýšení počtu vlaků, zkrácení intervalu mezi jednotlivými spoji a efektivnější využití trati při zajištění dopravní obslužnosti Jihomoravského kraje

3. Snížení hlukové zátěže z dopravy vlivem elektrizace a protihlukových opatření

4. Zkrácení jízdních dob vlaků až o 15 minut – tyto úspory se týkají jak cestujících v rámci současných přepravních proudů (cca 4 400 osob v obou směrech denně), tak nových cestujících v důsledku realizace stavby (tzv. nově generovaná doprava, nárůst o cca 200 osob v obou směrech denně)

5. Snížení externích nákladů a zvýšení bezpečnosti v dopravě
### Přehled investičních akcí

**Tabulka 65** Přehled plánovaných infrastrukturních akcí.

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Elektrizace a zkapacitnění tratě Brno – Zastávka u Brna</strong></td>
<td>22</td>
<td>4 100</td>
<td>11 000</td>
<td>5 000</td>
<td>3 100</td>
<td>68 200</td>
<td>7</td>
<td>1 283</td>
<td>9,18</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Elektrizace a modernizace tratí</strong></td>
<td>20</td>
<td>4 600</td>
<td>4 370</td>
<td>230</td>
<td>80</td>
<td>4 800</td>
<td>10</td>
<td>728</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Zastávka u Brna – Náměšť n. O.</strong></td>
<td>20</td>
<td>1 082</td>
<td>4 180</td>
<td>2 580</td>
<td>1 770</td>
<td>31 800</td>
<td>5</td>
<td>348</td>
<td>6,63</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Rekonstrukce a elektrizace tratě</strong></td>
<td>2</td>
<td>350</td>
<td>2 570</td>
<td>2 570</td>
<td>1 180</td>
<td>23 600</td>
<td>5</td>
<td>214</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Hrašovany u Brna – Židlochovice</strong></td>
<td>2</td>
<td>1 329</td>
<td>1 280</td>
<td>1 280</td>
<td>220</td>
<td>5 500</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Boskovická spojka</strong></td>
<td>8</td>
<td>1 100</td>
<td>1 170</td>
<td>600</td>
<td>150</td>
<td>5 100</td>
<td>9</td>
<td>176</td>
<td>6,41</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Křenovická spojka + Výhybna</strong></td>
<td>6</td>
<td>1 100</td>
<td>1 170</td>
<td>600</td>
<td>150</td>
<td>5 100</td>
<td>9</td>
<td>176</td>
<td>6,41</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče</strong></td>
<td>6</td>
<td>1 100</td>
<td>1 170</td>
<td>600</td>
<td>150</td>
<td>5 100</td>
<td>9</td>
<td>176</td>
<td>6,41</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Modernizace tratě Brno – Vyškov</strong></td>
<td>26 000</td>
<td>7 800</td>
<td>1 680</td>
<td>1 200</td>
<td>43 200</td>
<td>15 1 950</td>
<td>5,8*</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td><strong>(– Přerov)</strong></td>
<td>26 000</td>
<td>7 800</td>
<td>1 680</td>
<td>1 200</td>
<td>43 200</td>
<td>15 1 950</td>
<td>5,8*</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

[102]
V následující tabulce jsou s uvážením investiční náročnosti stanoveny priority železničních staveb z hlediska přínosu pro brněnskou příměstskou železniční dopravu.

Tabulka 66 Priorit staveb brněnské příměstské železniční dopravy

<table>
<thead>
<tr>
<th>Pořadí</th>
<th>Investiční akce</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Boskovická spojka</td>
</tr>
<tr>
<td>3.</td>
<td>Elektrizace a modernizace tratě Zastávka u Brna – Náměšť nad Oslavou</td>
</tr>
<tr>
<td>4.</td>
<td>Křenovická spojka + Výhybna Zbyšov</td>
</tr>
<tr>
<td>5.</td>
<td>Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Stavba Elektrizace a zkapacitnění tratí Brno-Zastávka u Brna je již připravena k realizaci. Stavba Modernizace tratí Brno – Přerov není do hodnocení zahrnuta, neboť její mezinárodní význam a investiční náklady přesahují výše hodnocené úseky. Jinak je její mezinárodní význam a investiční náklady přesahuje výše hodnocené úseky, jinak z hlediska přínosu pro střední dopravu je prioritou. Do hodnocení zprávy není zahrnuta celá stavba Elektrizace a modernizace tratí Zastávka u Brna – Třebíč, ale pouze její eventuální I. etapa Zastávka u Brna – Náměšť nad Oslavou, jelikož navazující II. etapa Náměšť nad Oslavou – Třebíč se nachází na území JMK.

Význam Křenovické spojky vzrostl po vybudování SJKD, který zajišťuje přímé spojení Slavkova u Brna s centrem Brna. V případě redukce stavby Modernizace tratí Brno – Přerov v úseku Brno – Blažovice by byla potřeba Křenovickou spojku vybudovat pro převedení části přepravních proudů z vlárské trati na trať přes Chrlice.

### 12. Závěr a doporučení

V rámci této studie byl podán komplexní přehled o problematice brněnské příměstské železniční dopravy. Ta již v současné době hraje klíčovou roli v integrovaném dopravním systému kraje. Studie se zaměřila na soubor opatření v infrastrukturě, které mají za cíl další posílení úlohy železniční dopravy v systému. Při pohledu na výši celkových investičních nákladů jednotlivých akcí je třeba si uvědomit, že tyto náklady jsou přibližně z 50 – 70 % tvořeny náklady na uvedení trati do normového stavu – tyto náklady budou být pro udržení provozuschopnosti vynaloženy v každém případě. Elektrizaci tratí, mírnými úpravami pro zvýšení rychlosti a výstavbou krátkých spojovacích úseků vznikne infrastruktura na kvalitativně vyšší úrovni.

V rámci přípravy jednotlivých akcí je třeba postupovat následovně:

1. U akcí, kde doposud nebyla zpracována technicko-ekonomická studie dle metodiky SŽDC, zpracovat tyto studie (Křenovická spojka, Rekonstrukce a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice, Výhybna Zbyšov).
2. Dokončit připomínkové řízení již zpracovaných studií (Boskovická spojka, Zvýšení parametrů a elektrizace tratě Šakvice – Hustopeče), zadat aktualizaci s cílem rozčlenění stavbu na dva úseky s úspornějším vedením trasy (Elektrizace a modernizace tratí Zastávka u Brna – Třebíč).
3. Zadat zpracování investičních záměrů a zajistit zařazení akcí do souboru staveb Dopravní sektorové strategie II.
4. V případě schválení záměru přistoupit ke zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí (DUR) a projektu stavby.

Pro rozvoj železniční dopravy v kraji je stěžejní dokončit přípravu a započít s realizací Přestavby Železničního uzlu Brno.
13. Přehled výchozích podkladů

Podklady poskytnuté Jihomoravským Krajem:
- Generel DOPRAVY Jihomoravského kraje (IKP CE, 02/2010);
- Vyhledávací studie trasy boskovické spojky tratí č. 260 a 262 pro regionální železnici (ILF, 2003);
- Odborné posouzení dopravní kapacity části železničních tratí č. 300 Brno – Přerov a č. 340 Brno – Veselí n. M. v souvislosti se zprovozněním SJD v úseku Slavkov – Křenovice – Chrlice – Brno (Zapletal, 2003);
- Rekonstrukce a elektrizace železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice (Saura, 11/2005);
- Modernizace tratí Brno – Přerov, I. etapa Blažovice – Nezamyslice, přípravná dokumentace stavby (SUDOP BRNO, SUDOP PRAHA, 11/2009);
- Modernizace tratí Brno – Přerov, aktualizace v úsecích Brno – Blažovice a Nezamyslice – Přerov, územě-technická studie stavby (SUDOP BRNO, 11/2010);
- Elektrizace tratí vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, přípravná dokumentace stavby (SUDOP BRNO, 09/2009);
- Elektrizace a modernizace traťového úseku Zastávka u Brna – Trébič, technicko-ekonomická studie (SUDOP BRNO, 11/2009);
- Zvýšení parametrů a elektrizace tratí Šakvice – Hustopeče s vazbou na rozšíření IDS JMK, technicko-ekonomická studie (SUDOP BRNO, 10/2008);
- Boskovická spojka, technicko-ekonomická studie (SUDOP BRNO, IKP CE, 10/2008);
- údaje o kapacitě na jednotlivých tratích JMK, následná mezidobí pro tratě č. 316, č. 320, č. 324 a č. 326.

Podklady poskytnuté SŽDC s. o.:
- Železniční uzol Brno, modernizace průjezdu a 1. část osobního nádraží, projekt stavby (SUDOP BRNO, MCO Olomouc, 08/2009);
- Modernizace tratí Brno – Přerov, I. etapa Blažovice – Nezamyslice, přípravná dokumentace stavby (SUDOP BRNO, SUDOP PRAHA, 11/2009);
- Modernizace tratí Brno – Přerov, aktualizace v úsecích Brno – Blažovice a Nezamyslice – Přerov, územě-technická studie stavby (SUDOP BRNO, 11/2010);
- Elektrizace tratí vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna, přípravná dokumentace stavby (SUDOP BRNO, 09/2009);
- Elektrizace a modernizace traťového úseku Zastávka u Brna – Trébič, technicko-ekonomická studie (SUDOP BRNO, 11/2009);
- Zvýšení parametrů a elektrizace tratí Šakvice – Hustopeče s vazbou na rozšíření IDS JMK, technicko-ekonomická studie (SUDOP BRNO, 10/2008);
- Boskovická spojka, technicko-ekonomická studie (SUDOP BRNO, IKP CE, 10/2008);
- údaje o počtech cestujících, přepravních proudech na obvodu Brna, údaje o nejslabších zastávkách JMK;
- Prognóza výhledového rozsahu regionální a meziregionalní železniční dopravy v Jihomoravském kraji, zpracováno jako podklad pro jednání účastníků Memoranda o spolupráci při řešení dopravní obslužnosti, a rozvoji železniční infrastruktury v Jihomoravském kraji (KORDIS 07/2008).

Podklady poskytnuté ČD a. s.:
- údaje o počtech cestujících v Os, Sp, R a Ex na tratích č. 240, č. 241, č. 244, č. 246, č. 248, č. 250, č. 251, č. 254, č. 255, č. 260, č. 262, č. 300, č. 330, č. 340, č. 342 a č. 343 a nástupy a výstupy v jednotlivých stanicích JMK (10/2010).
Vysvětlivky k tabulkám:
- x – zastavení nebo rozjezd vlaku v koncovém nebo výchozím dopravním bodu předmětného úseku,
- ↓ – průjezd vlaku v koncovém nebo výchozím dopravním bodu předmětného úseku,
- | – vlak jede po jiné trase,
- ▲ – pobyt kratší než 0,5 minuty,
- buňky oranžově podbarvené ve sloupci dopravní body – jsou součástí investičních akcí,
- buňky v záhlaví tabulky šedě podbarvené – ve sloupci uvedeny stávající jízdní doby,
- buňky v záhlaví tabulky oranžově podbarvené – ve sloupci uvedeny navrhované jízdní doby.

**Trať Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou**

Tabulka 67 Stávající jízdné doby ve směru Střelice – Hrušovany nad Jevišovkou (TAM a ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>Sp/Os GVD 2011/11</th>
<th>Pn GVD 2011/11</th>
<th>Sp/Os GVD 2011/11</th>
<th>Pn GVD 2011/11</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>842</td>
<td>2 x 750,753</td>
<td>842</td>
<td>2 x 750,753</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>100 t</td>
<td>T/S1400</td>
<td>100 t</td>
<td>T/S1400</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>500 m</td>
<td></td>
<td>500 m</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice 142,637</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Radostice z 139,456</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Siluvky 136,203</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Moravské Bránice 131,862</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
<td>11</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Budkovice z 125,745</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Moravský Krumlov 121,971</td>
<td>11,5</td>
<td>8,5</td>
<td>5</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rakšice 118,010</td>
<td>4,5</td>
<td>7</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bohutice z 114,548</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>8</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>km 113,760</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Našiměřice z 111,000</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Miroslav 107,724</td>
<td>6,5</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolenice z 105,090</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>8,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brťany z 100,176</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Pravice z 97,194</td>
<td>8,5</td>
<td>0,5</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrušovany n. J. 92,546</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
<td>x</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>56</td>
<td>57</td>
<td>58</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>12,5</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>68,5</td>
<td>62</td>
<td>64</td>
<td>62</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[105]
### Tabulka 68 Stávající jízdní doby ve směru Brno – Třebíč (TAM a ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>754</td>
<td>854</td>
<td>2 x 742</td>
<td>754</td>
<td>854</td>
<td>2 x 742</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>330 t</td>
<td>100 t</td>
<td>T650/S600</td>
<td>330 t</td>
<td>90 t</td>
<td>T650/S600</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td>500 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD</td>
<td>JD</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD</td>
<td>JD</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. 143,496</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>4,5</td>
<td>x</td>
<td>4,5</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno p. n. S3b, Lečice</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. H., výh. č. 651</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. Heršpice 140.736 = 152.938</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>B.-H. H., obj. St. sil. 151.760</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>2</td>
<td>6,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Troubško z 146.013</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice dolní z 144.371</td>
<td>-</td>
<td>7,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice 142.637</td>
<td>7,5</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>1</td>
<td>12</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Omice z 3,094</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Tětice 6,475</td>
<td>5,5</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>1</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Rosice u Brna z 8,395</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Zastávka u Brna 10,547</td>
<td>3,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>32</td>
</tr>
<tr>
<td>Vysoké Popovice z 16,143</td>
<td>-</td>
<td>9</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Rapotice 18,882</td>
<td>11,5</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
<td>20</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Králíč nad Oslavou 23,651</td>
<td>5</td>
<td>-</td>
<td>5,5</td>
<td>0,5</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Náměšť nad Oslavou 29,330</td>
<td>6,5</td>
<td>2</td>
<td>7</td>
<td>3,5</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Studence 35,806</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>7,5</td>
<td>3,5</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Vladislav zastávka z 42,751</td>
<td>-</td>
<td>7,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Vladislav 43,953</td>
<td>8,5</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>10</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Třebíč 50,083</td>
<td>6,5</td>
<td>x</td>
<td>6,5</td>
<td>x</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>67</td>
<td>79</td>
<td>87</td>
<td>68</td>
<td>76,5</td>
<td>90</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>2</td>
<td>17</td>
<td>32</td>
<td>6</td>
<td>16,5</td>
<td>19</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>69</td>
<td>96</td>
<td>119</td>
<td>74</td>
<td>93</td>
<td>109</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 69 Navrhované jízdní doby ve směru Brno – Třebíč (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R4 R VÝPOČET TAM</th>
<th>S2 ZrOs VÝPOČET TAM</th>
<th>S2 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S2 ZrOs VÝPOČET TAM</th>
<th>S41 Os VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>300 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>150 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ŽUB 154,621 = 142,489</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Vídeňská z ŽUB 151,745</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Stavý Lískovec z 149,690</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostrovice z 147,593</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Troubško z 146,176</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice dolní z 144,388</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Střelice 142,639</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Omice z 3,094</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Tětice 6,475</td>
<td>-</td>
<td>8,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rosice u Brna z 8,395</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Zastávka u Brna 10,547</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### Druh vlaku

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R4 R</th>
<th>ZrOs</th>
<th>Os</th>
<th>ZrOs</th>
<th>S41 Os</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vysoké Popovice z 16,796</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rapotice 18,390</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sudice z 19,900</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kraľovce nad Oslavou 22,740</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Náměšť nad Oslavou 28,292</td>
<td>20</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Studénka 34,450</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vladislav zastávka z 41,176</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vladislav 42,343</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Třebíč 48,425</td>
<td>11</td>
<td>x</td>
<td>4,5</td>
<td>x</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

#### Jízdní doba celkem

|                      | 35   | 43,5 | 47,5| 20,5 | 14,5   |

|                      | 1,5  | 8    | 9   | 2    | 2,5    |

### Cestovní doba

|                      | 37   | 51,5 | 56,5| 22,5 | 17     |

### Tabulka 70 Navrhované jízdní doby ve směru Třebíč - Brno (ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R4 R</th>
<th>ZrOs</th>
<th>Os</th>
<th>ZrOs</th>
<th>S41 Os</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>300</td>
<td>t ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>150</td>
<td>m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160</td>
<td>km/h</td>
<td>140</td>
<td>km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
<td>JD</td>
</tr>
<tr>
<td>Třebíč 48,425</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vladislav 41,176</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vladislav zastávka z 41,176</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Studénka 34,450</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Náměšť nad Oslavou 28,292</td>
<td>10,5</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Kraľovce nad Oslavou 22,740</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sudice z 19,900</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rapotice 18,390</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vysoké Popovice z 16,796</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Zastávka u Brna 10,547</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rosice u Brna z 8,395</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Tetín 6,475</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Omnice z 3,094</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Střešice 142,639</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Střešice dolní z 144,388</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Troubčice z 146,176</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostopovice z 147,593</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Starý Lískovec z 149,690</td>
<td>20</td>
<td>0,5</td>
<td>8,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Vídeňská z ZUB 151,745</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ZUB 154,621 = 142,489</td>
<td>4,5</td>
<td>x</td>
<td>3</td>
<td>x</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

|                      | 35   | 44   | 48,5| 19,5 | 14     |

|                      | 1,5  | 8    | 9   | 2    | 2,5    |

|                      | 36,5 | 52   | 57,5| 21,5 | 16,5   |
## Trať Brno – Havlíčkův Brod

### Tabulka 71 Stávající jízdní doby ve směru Brno – Havlíčkův Brod (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R GVD 2011/11</th>
<th>Os GVD 2011/11</th>
<th>Nex GVD 2011/11</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>362</td>
<td>242</td>
<td>2 x 230</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>550 t</td>
<td>300 t</td>
<td>T1350/51200</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>501-700 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stanovená rychlost vlaku</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>JD pob. JD pob. JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. 143,496</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Brno-Židenice 158,180 = 0.201</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice 2,424</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice St. 3</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Královo Pole 8,535</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Kečkovice z 10,913</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká z 15,495</td>
</tr>
<tr>
<td>Kurím 18,655</td>
</tr>
<tr>
<td>Čečín z 25,172</td>
</tr>
<tr>
<td>Hradčany z 27,808</td>
</tr>
<tr>
<td>Třinec 30,041</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Loučky z 35,868</td>
</tr>
<tr>
<td>Rikonín 38,915</td>
</tr>
<tr>
<td>Níhov z 43,974</td>
</tr>
<tr>
<td>Vítkov u Třinec 48,832</td>
</tr>
<tr>
<td>Osová Bityška z 52,307</td>
</tr>
<tr>
<td>Ořechov z 55,603</td>
</tr>
<tr>
<td>Křižanov 61,623</td>
</tr>
<tr>
<td>Sklené nad Oslavou 68,621</td>
</tr>
<tr>
<td>Laštovičky z 73,375</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostrov nad Oslavou 77,532</td>
</tr>
<tr>
<td>Žďár nad Sázavou 86,314</td>
</tr>
<tr>
<td>Hamry nad Sázavou z 90,342</td>
</tr>
<tr>
<td>Sázava u Žďáru 94,154</td>
</tr>
<tr>
<td>Nižkov z 98,884</td>
</tr>
<tr>
<td>Ronov nad Šáz. z 101,026</td>
</tr>
<tr>
<td>Příbyslav 103,443</td>
</tr>
<tr>
<td>Příbyslav zastávka z 105,695</td>
</tr>
<tr>
<td>Stříbrné Hory z 109,100</td>
</tr>
<tr>
<td>Pohled 111,071</td>
</tr>
<tr>
<td>Pohledští Dvořáci z 114,675</td>
</tr>
<tr>
<td>Havlíčků Brod 118,413</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie  1. Textová část

Tabulka 72 Navrhované jízdní doby ve směru Brno – Žďár nad Sázavou (TAM a ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R3 R VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S6 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>R3 R VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S3 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S6 Os VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>450 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
<td>450 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>225 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td>225 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ZUB 142,489</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Černovice z ZUB 144,267</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>9</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>vých. 901 144,855</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td>1,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>km 145,826 = 0,000</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Zidenice z ZUB 0,094</td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>1</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice 2,424</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice St. 3</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Lesná z 6,058</td>
<td></td>
<td>5,5</td>
<td>0,5</td>
<td>5,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Královo Pole 8,535</td>
<td>9</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>5,5</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Rečkovice z 10,913</td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká z 15,495</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Kuřim zastávka z 17,531</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kuřim 18,655</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Cebín obec z 24,345</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Cebín z 25,172</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hradčany z 27,808</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0</td>
</tr>
<tr>
<td>Tišnov 30,041</td>
<td>14,5</td>
<td>2</td>
<td>1</td>
<td>21</td>
<td>1</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Loučky z 35,868</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Říkov 38,915</td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Níhov z 43,974</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vlkov u Tišnova 48,832</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Osová Břežná z 52,307</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ořechov z 55,603</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Křižanov 61,623</td>
<td>21</td>
<td>1</td>
<td>4,5</td>
<td>1</td>
<td>16,5</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sklené nad Oslavou 68,621</td>
<td></td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Lašovičky z 72,375</td>
<td></td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ostrov nad Oslavou 77,532</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>6,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Žďár nad Sázavou 86,314</td>
<td>16,5</td>
<td>x</td>
<td>6,5</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>63</td>
<td>75,5</td>
<td>9,5</td>
<td>63</td>
<td>75,5</td>
<td>9,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>3</td>
<td>11</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>11</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>66</td>
<td>86,5</td>
<td>10,5</td>
<td>66</td>
<td>86,5</td>
<td>10,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 73 Stávající jízdní doby ve směru Brno – Česká Třebová (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>680</td>
<td>380</td>
<td>362</td>
<td>560</td>
<td>363</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>550 t</td>
<td>550 t</td>
<td>T/S1500</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>501-700 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Stanovaná rychlost vlaku</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl. n. 143,496</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Brno-Židenice 158,180</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Malom. St. 6 161,422</td>
</tr>
<tr>
<td>Bílovice nad Sv. z 164,350</td>
</tr>
<tr>
<td>Babice nad Sv. z 168,640</td>
</tr>
<tr>
<td>Adamov 171,191</td>
</tr>
<tr>
<td>Adamov z 172,520</td>
</tr>
<tr>
<td>Blansko 178,750</td>
</tr>
<tr>
<td>Blansko město z 179,935</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Lhota z 182,935</td>
</tr>
<tr>
<td>Rájec Jestřebí 185,317</td>
</tr>
<tr>
<td>Doubravice n. Sv. z 188,735</td>
</tr>
<tr>
<td>Skalice nad Sv. 194,184</td>
</tr>
<tr>
<td>Svitávka z 196,585</td>
</tr>
<tr>
<td>Zböněk z 199,375</td>
</tr>
<tr>
<td>Letovice zastávka z 201,020</td>
</tr>
<tr>
<td>Letovice 203,520</td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhraní z 209,500</td>
</tr>
<tr>
<td>Mor. Chrastová z 212,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Březová nad Sv. 213,237</td>
</tr>
<tr>
<td>Březová n. Sv.-Dl. z 216,000</td>
</tr>
<tr>
<td>Hradec nad Sv. z 222,815</td>
</tr>
<tr>
<td>Svitavy-Lány z 226,625</td>
</tr>
<tr>
<td>Svitavy 229,357</td>
</tr>
<tr>
<td>Svitavy-Lačnov z 233,170</td>
</tr>
<tr>
<td>Opatov 235,746</td>
</tr>
<tr>
<td>Semanín z 239,235</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Zádulka 240,503</td>
</tr>
<tr>
<td>Česká Třebová 245,887</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Jízdní doba celkem | 55 | 63 | 75 | 55 | 55 | 67 |
| Pobyty celkem | - | - | 7 | 6,5 | - |
| Cestovní doba | 55 | 63 | 75 | 55 | 55 | 67 |
### Tabulka 74 Navrhované jízdní doby ve směru Brno – Svitavy (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET TAM</th>
<th>R2 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
<th>S2 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S2 Os VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>600 t</td>
<td>300 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>300 m</td>
<td>150 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravné body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Brno os. n. ŽUB 142,489 | x | x | x | x |
| Brno-Černovice z ŽUB 144,267 | - | 2 | 0,5 | 2 | 0,5 | 2 | 0,5 |
| Brno-Židen. z ŽUB 145,921 | - | - | 2 | 0,5 | 2 | 0,5 | 2 | 0,5 |
| km 146,800 = 158,944 | - | - | - | - | - | - |
| Brno-Maloměřice | | | | |
| Brno-Malom. St. 6 161,422 | - | - | - | - |
| Bílovice nad Sv. z 164,350 | - | - | 5 | 0,5 | 5 | 0,5 | 5 | 0,5 |
| Babice nad Sv. z 168,640 | - | - | 4 | 0,5 | 4 | 0,5 |
| Adamov 171,191 | - | - | 2,5 | 0,5 | 2,5 | 0,5 |
| Adamov z 172,520 | - | - | 1,5 | 0,5 | 1,5 | 0,5 |
| Blansko 178,750 | - | 17,5 | 1 | 5 | 0,5 | 5 | 0,5 |
| Blansko město z 179,935 | - | - | 1,5 | 0,5 | 1,5 | 0,5 |
| Dolní Lhota z 182,935 | - | - | 2,5 | ▲ | 2,5 | ▲ |
| Rájecko-Spešov z 183,600 | - | - | 1 | 0,5 | 1 | 0,5 |
| Rájec Jestřebí 185,317 | - | - | 2 | 0,5 | 2 | 0,5 |
| Doubravice n. Sv. z 188,735 | - | - | 2,5 | ▲ | 2,5 | ▲ |
| Odb. Lhota-Rapotina 192,419 = 31,657 | - | - | - | - |
| Skalice nad Sv. 194,184 | - | 9,5 | 1 | 4,5 | 0,5 | 4,5 | 0,5 |
| Svitávka z 196,585 | - | - | 2,5 | 0,5 | 2,5 | 0,5 |
| Zboňek z 199,375 | - | - | 2,5 | 0,5 | 2,5 | 0,5 |
| Letovice zastávka z 201,020 | - | - | 2 | 0,5 | 2 | 0,5 |
| Letovice 203,520 | - | 7 | 1 | 2,5 | 0,5 | 2,5 | x |
| Rozhraní z 209,500 | - | - | 4,5 | 0,5 |
| Mor. Chrastová z 212,000 | - | - | 2,5 | 0,5 |
| Březová nad Sv. 213,237 | - | 7 | 1 | 1,5 | x |
| Březová n. Sv.-Dl. z 216,000 | - | - | - | - |
| Hradec nad Sv. z 222,815 | - | - | - | - |
| Svitavy-Lány z 226,675 | - | - | - | - |
| Svitavy 229,357 | 49,5 | ▼ | 10,5 | |
| Jízdní doba celkem | 49,5 | 53,5 | 54 | 45,5 |
| Pobyty celkem | 0 | 4,5 | 8,5 | 7 |
| Cestovní doba | 49,5 | 58 | 62,5 | 52,5 |

### Tabulka 75 Navrhované jízdní doby ve směru Svitavy – Brno (ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>R2 R/Sp VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S2 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S2 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>600 t</td>
<td>300 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>300 m</td>
<td>150 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravné body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Svitavy 229,357</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Svitavy-Lány z 226,675</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Hradec nad Sv. z 222,815</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Březová n. Sv.-Dl. z 216,000</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[111]
<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC výpočet ZPĚT</th>
<th>R2 R/Sp výpočet ZPĚT</th>
<th>S2 Os výpočet ZPĚT</th>
<th>S2 Os výpočet ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Březová nad Sv. 213,237</td>
<td>-</td>
<td>10,5</td>
<td>1</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Mor. Chrastová z 212,000</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rozhnan z 209,500</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Letovice 203,520</td>
<td>-</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Letovice zastávka z 201,020</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Zborov (2312,375)</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Svítavá z 196,585</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Skalice nad Sv. 194,184</td>
<td>-</td>
<td>6,5</td>
<td>1</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Lhota-Rapotína 192,419 = 31,657</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Doubravice n. Sv. z 188,735</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>▲</td>
</tr>
<tr>
<td>Rájec Ústí nad Labem 185,317</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ráječko-Spečov z 183,600</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Dolní Lhota z 182,935</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1 ▲</td>
<td>1 ▲</td>
</tr>
<tr>
<td>Blansko město z 179,935</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Blansko 178,750</td>
<td>-</td>
<td>9,5</td>
<td>1</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Adamov z 172,520</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Adamov 171,191</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Babice nad Sv. z 168,640</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bílovice nad Sv. z 164,350</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Malom. St. 6 161,422</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>km 146,800 = 158,944</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Židen. z ŽUB 145,921</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Cernovice z ŽUB 144,267</td>
<td>-</td>
<td>17,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ŽUB 142,489</td>
<td>49</td>
<td>x</td>
<td>2</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>49</td>
<td>53</td>
<td>54</td>
<td>45,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>0</td>
<td>4,5</td>
<td>8,5</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>49</td>
<td>57,5</td>
<td>62,5</td>
<td>52,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 76: Stávající jízdní doby ve směru Skalice nad Svitavou – Boskovice – Velké Opatovice (TAM) a navrhované jízdní doby ve směru Rájec Ústí nad Labem – Odb. Lhota-Rapotína – Boskovice (TAM a ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>Os GVD 2011/11</th>
<th>Mn GVD 2011/11</th>
<th>S2 Os výpočet TAM</th>
<th>S2 Os výpočet ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnácí vozidlo</td>
<td>810</td>
<td>731</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>5400</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>500 m</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Skalice nad Sv. 194,184 = 32,428</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Rájec Ústí nad Labem 185,317</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Doubrav. n. Sv. z 188,735</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Lhota-Rapotína 192,419 = 31,657</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Lhota-Rap. z 31,048</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Bělá 30,573 = 30,606 (na Skalice m. St.)</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Boskovice 27,378, m. St. 27,242</td>
<td>7</td>
<td>2,5</td>
<td>14</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Knínice u Bos. m. St. 21,195</td>
<td>8,5</td>
<td>▲</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Šebtov 18,565</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>21</td>
<td>21</td>
</tr>
<tr>
<td>Světlá u Boskovic z 16,883</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Četkovice z 14,607</td>
<td>5,5</td>
<td>▲</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[112]
<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>Os GVD 2011/11</th>
<th>Mn GVD 2011/11</th>
<th>S2 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S2 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Velké Opatovice 10.897</td>
<td>5.5</td>
<td>x</td>
<td>15 x</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>31</td>
<td>50</td>
<td>9.5</td>
<td>9.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>3</td>
<td>48</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>34</td>
<td>98</td>
<td>10.5</td>
<td>10.5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Trapez Brno – Přerov a Brno – Veselí nad Moravou a „křenovická spojka“**

Tabulka 77 Stávající jízdní doby ve směru Přerov - Brno po stávající trati 300 a v úseku Holubice – Brno po trati 340 (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R GVD 2011/11</th>
<th>R GVD 2011/11</th>
<th>Os GVD 2011/11</th>
<th>Rn GVD 2011/11</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>362</td>
<td>362</td>
<td>560</td>
<td>363</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>550 t</td>
<td>450 t</td>
<td>T/S1000</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>500 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov os. n. 90.124</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov přednádraží</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>2</td>
<td>38</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov St. 9</td>
<td>2.5</td>
<td>2.5</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Věžky 84.275</td>
<td>3.5</td>
<td>0.5</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Chropyně 78.391</td>
<td>5</td>
<td></td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín 73.422</td>
<td>3.5</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Měčovice nad H. z 69.005</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Němčice nad H. 66.621</td>
<td>5.5</td>
<td></td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice 62.193</td>
<td>3.5</td>
<td>- x</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Chválkovice na H. z 58.021</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ivanovice na Hané 55.468</td>
<td>6.5</td>
<td>6</td>
<td>5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hošťalice-Heroltice z 52.600</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Vyškov na Mor. 46.858</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>2.5</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Lučec 40.366</td>
<td>5.5</td>
<td>-</td>
<td>6</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Komorany u Vyš. 36.020</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Rousínov 32.368</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Veletovice z 29.893</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice 2.860 = 28.592</td>
<td>3</td>
<td>2.5</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice 16.264 = 0.040</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ponětovice z 12.556</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Slapanice 10.422</td>
<td>5.5</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Slatina 6.105</td>
<td>3.5</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Č 2.230 = 6.207</td>
<td>3</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Č, zhl. T 1.652</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl n. 0.000</td>
<td>9</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Křenovice horní n. 24.195</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>x</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Zázyslov z 22.130</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>2.5</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hostěrádky-Rešov z 19.779</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>2.5</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ujezd u Brna z 16.338</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>3</td>
<td>0.5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sokolnice-Telnice 15.438</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>1.5</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Chřilice 8.801</td>
<td>4.5</td>
<td></td>
<td>6</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl n. 143.496 = 0.000</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

| Jízdní doba celkem | 75.5 | 51 | 24.5 | 79 |
| Pobyty celkem     | 2.5  | 7.5| 10.5 | 50 |
| Cestovní doba     | 78   | 58.5 | 35 | 129 |
Tabulka 78 Navrhované jízdní doby ve směru Přerov – Brno po modernizované trati ze studie z roku 2010

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>Ex/HST UTS 2010 Brno - Přerov</th>
<th>Ex UTS 2010 Brno - Přerov</th>
<th>R7 R UTS 2010 Brno - Přerov</th>
<th>S7 Os UTS 2010 Brno - Přerov</th>
<th>Rn/Vn/Pn UTS 2010 Brno - Přerov</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380/jednotka</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>363</td>
<td>363/2x230</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>350 t</td>
<td>350 t</td>
<td>350 t</td>
<td>200 t</td>
<td>2000 t</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>200 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
<td>90 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob. JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov os. n. 88,100</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov přednádraží</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Věžky z 82,223</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Chropyně 76,400</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetin 71,450</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Měřovice nad H. z 67,152</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Němčice nad H. z 63,863</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Výšek na Mor. 45,470</td>
<td>5,5</td>
<td>4</td>
<td>4,5</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Luleč 39,288</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>3,5</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Rousínov 33,420</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rousínov z 33,019</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice 2,860 = 28,592</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>2,5</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice nást. 27,926</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>0,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice 25,158</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>1,5</td>
<td>2</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>výh. 31 24,677=1,648</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Gruntý 0,000</td>
<td>=13,302 (na Slapanice)</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Letiště Brno-Tuřany z 18,365</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Slatina 16,350</td>
<td>9,5</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Cernov, terasa z 14,519</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Brno-Cernovice ZÚB 12,555 = 6,567</td>
<td>1,5</td>
<td>1,5</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>výh. 901 0,000=144,855 (na Brno-Židenice z)</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Cernovice z ZÚB 11,932</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ZÚB 10,187</td>
<td>2,5</td>
<td>x</td>
<td>2,5</td>
<td>x</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>30</td>
<td>37</td>
<td>41</td>
<td>62</td>
<td>64</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>0</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>8,5</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>30</td>
<td>38</td>
<td>46</td>
<td>70,5</td>
<td>84</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 79 Navrhované jízdní doby ve směru Přerov – Brno po modernizované trati (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET TAM</th>
<th>R7 R VÝPOČET TAM</th>
<th>S7 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>NEEx VÝPOČET TAM</th>
<th>R6 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>363</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>600 t</td>
<td>600 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>2000 t</td>
<td>diesel. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>300 m</td>
<td>300 m</td>
<td>400 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>200 km/h</td>
<td>200 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>90 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob. JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov os. n. 88,100</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov přednádraží</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov St. 9</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

[114]
Tabulka 80 Navrhované jízdní doby ve směru Brno – Přerov po modernizované trati (ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET TAM</th>
<th>R7 R VÝPOČET TAM</th>
<th>S7 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>NE NEX VÝPOČET TAM</th>
<th>R6 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Věžky z 82.223</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Chropyně 76.400</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín 71.450</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Měřovice nad H. z 67.152</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Němčice nad H. z 63.863</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice 60.417</td>
<td>-</td>
<td>12,5</td>
<td>1</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Chválkovice na H. z 56.200</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Ivanovice na Hané 53.770</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Hošťice-Heřoltice z 51.000</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Vysok na Mor. 45.470</td>
<td>-</td>
<td>8,5</td>
<td>1</td>
<td>3,5</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Lulče 39.288</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Rousínov 33.420</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Rousínov z 33.019</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice 2,860 = 28,592</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice nást. 27.926</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice 25,158</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>výh. 31 24,677=1,648</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Grunty 0,000</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice z 14,519</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>1</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Černov. terasa z 14,519</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-os. n. ŽUB 10,187</td>
<td>6</td>
<td>x</td>
<td>4</td>
<td>x</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Jízdní doba celkem 34 40 55 61,5 12
Pobyty celkem 1 4 9 0 2
Cestovní doba 35 44 64 61,5 14
### Druh vlaku

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET TAM</th>
<th>R7 R VÝPOČET TAM</th>
<th>S7 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>NEx VÝPOČET TAM</th>
<th>R6 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Blažovice 25,158</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice nást. 27,926</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Holubice 2.860 = 28,592</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Rousínov z 33,019</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Rousínov 33,420</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Luleč 39,288</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>VÝPOČET TAM</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Vyškov na Mor. 45,470</td>
<td>-</td>
<td>12</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Hošťice-Heroltice z 51,000</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Ivanovice na Hané 53,770</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Chválkovice na H. z 56,200</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Nezamyslice 60,417</td>
<td>-</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Němčice nad H. z 63,863</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Měřovice nad H. z 67,152</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Kojetín 71,450</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Chropyně 76,400</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Věžky z 82,223</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov St. 9</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov přednádraží</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Přerov os. n. 88,100</td>
<td>28,5</td>
<td>12,5</td>
<td>4,5</td>
<td>x</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>34,5</td>
<td>40</td>
<td>56</td>
<td>63</td>
<td>12</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>9</td>
<td>0</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>35,5</td>
<td>44</td>
<td>65</td>
<td>63</td>
<td>14</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 81 Stávající jízdní doby ve směru Veselí nad Moravou – Blažovice – Šlapanice – Brno (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>Sp GVD 2011/11</th>
<th>Os GVD 2011/11</th>
<th>Pn GVD 2011/11</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnačí vozidlo</td>
<td>754</td>
<td>754</td>
<td>2 x 750/753</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>300 t</td>
<td>250 t</td>
<td>T620/S600</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>500 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Veselí nad Moravou 87,828</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bzenec 77,694</td>
<td>9</td>
<td>1</td>
<td>↓</td>
</tr>
<tr>
<td>Vrácov z 74,300</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Víkož 70,172</td>
<td>4,5</td>
<td>-</td>
<td>11</td>
</tr>
<tr>
<td>Kyjov zastávka z 64,368</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Kyjov 62,425</td>
<td>3,5</td>
<td>1</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Bohuslavice u K. z 57,963</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Jastrabice z 53,668</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Nemotice 47,710</td>
<td>13</td>
<td>0,5</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Brankovice z 44,117</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Nesovice 40,035</td>
<td>8</td>
<td>0,5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Nevojice z 37,801</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Bučovice 33,342</td>
<td>6,5</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Marešy z 31,270</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Křižanovice z 28,418</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Slavkov u Brna 23,743</td>
<td>8,5</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Křenovice dolní n. z 20,516</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice 16,264</td>
<td>7,5</td>
<td>6</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Ponětovice z 12,556</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice 10,422</td>
<td>4</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Slatina 6,105</td>
<td>3,5</td>
<td>-</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. B-Čern. 2,230 = 6,207</td>
<td>2,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>
### A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>Sp GVD 2011/11</th>
<th>Os GVD 2011/11</th>
<th>Pn GVD 2011/11</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Odb. B-Č, zhl. Táb. 1,652</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>B-Černovice z 5,278</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Brno hl n. 0,000</td>
<td>8</td>
<td>7</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>86</td>
<td>75</td>
<td>80</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>6</td>
<td>10</td>
<td>114</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>92</td>
<td>85</td>
<td>194</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 82 Navrhované jízdní doby ve směru Veselí nad Moravou – Blažovice – Šlapanice – Brno (TAM i ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>R6 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
<th>S6 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>R6 R/Sp VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S6 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>diesel. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
<td>diesel. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>120 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
<td>120 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Veselí nad Moravou 87,828</td>
<td>x</td>
<td>8,5</td>
<td>x</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Bzenec 77,694</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>3,5</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Vrakov z 74,300</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Víkoš 70,172</td>
<td>4</td>
<td>-</td>
<td>4,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Kyjov zastávka z 64,368</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kyjov 62,425</td>
<td>3,5</td>
<td>1</td>
<td>4,5</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Bohuslavice u K. z 57,963</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Jasťabice z 53,668</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>5,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Nemotice 47,710</td>
<td>5,5</td>
<td>0,5</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brankovice z 44,117</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Nesovice 40,035</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>x</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Nevojice z 37,081</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Bučovice 33,342</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Marefy z 31,270</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Křižanovice z 28,418</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Slavkov u Brna 23,743</td>
<td>8,5</td>
<td>1</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Křečnovice dolní n. z 20,516</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice 16,264</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Blažovice nást. 15,421</td>
<td>7,5</td>
<td>1</td>
<td>5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Grunty 13,302</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Ponečovice z 12,303</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapalice 10,361</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice pr. zóna z 9,212</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Slatina 6,014=16,350</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Černov, terasa z 14,519</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Brno-Černovice ŽUB 12,555 = 0,567</td>
<td>2</td>
<td>-</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>vyh. 901 0,000=144,855</td>
<td>1</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>(na Brno-Židenice z)</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Černovice z ŽUB 11,932</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ŽUB 10,187</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>67</td>
<td>41,5</td>
<td>66</td>
<td>42</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>7,5</td>
<td>6</td>
<td>7,5</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>74,5</td>
<td>47,5</td>
<td>74,5</td>
<td>48</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Tabulka 83 Navrhované jízdní doby ve směru Šlapanice – Brno/Královo Pole (TAM i ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>S37 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S77 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S37 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S77 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice 10,361</td>
<td>x x</td>
<td>1,5 x 1,5 x</td>
<td>x x</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>Šlapanice pr. zóna z 9,212</td>
<td>1,5 0,5</td>
<td>1,5 0,5</td>
<td>3 0,5</td>
<td>3 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Slatina 6,014=16,350</td>
<td>3 0,5</td>
<td>3 0,5</td>
<td>2 0,5</td>
<td>2 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Černov, terasa z 14,519</td>
<td>2 0,5</td>
<td>2 0,5</td>
<td>2 0,5</td>
<td>2 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Brno-Černovice ZUB 12,555 = 0,567</td>
<td>2 - -</td>
<td>1 - -</td>
<td>1 - -</td>
<td>1 - -</td>
</tr>
<tr>
<td>výh. 901 0,000=144,855 (na Brno-Židenice z)</td>
<td>1 -</td>
<td>1,5 -</td>
<td>1,5 -</td>
<td>1,5 -</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Židenice z ZUB 145,921 =0,094</td>
<td>1,5 0,5</td>
<td>5,5 0,5</td>
<td>5,5 0,5</td>
<td>5,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Malom. 2,424</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Maloměřice St. 3</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Černovice z ŽUB 11,932</td>
<td>2,5 x</td>
<td>x x</td>
<td>x x</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Cernovice z ŽUB 10,187</td>
<td>2,5 x</td>
<td>x x</td>
<td>x x</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>19 11,5</td>
<td>19 11,5</td>
<td>19 11,5</td>
<td>19 11,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>2,5 2</td>
<td>2,5 2</td>
<td>2,5 2</td>
<td>2,5 2</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>21,5 13,5</td>
<td>21,5 13,5</td>
<td>21,5 13,5</td>
<td>21,5 13,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 84 Navrhované jízdní doby ve směru Slavkov u Brna – Brno přes „křenovickou spojku” (TAM i ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>S1 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S1 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Slavkov u Brna 23,743</td>
<td>x 3</td>
<td>x 3</td>
</tr>
<tr>
<td>km 22,856=3,713</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
</tr>
<tr>
<td>Křenovice-Hrušky z 1,247</td>
<td>3 0,5</td>
<td>2,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Odb. Zbýšov 0,000=22,818</td>
<td>- -</td>
<td>- -</td>
</tr>
<tr>
<td>Výh. Zbýšov z 21,685</td>
<td>2,5 0,5</td>
<td>2,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hostéradky-Rešov z 19,779</td>
<td>2 0,5</td>
<td>2,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Újezd u Brna z 16,338, n. 17,000</td>
<td>2,5 0,5</td>
<td>2,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sokolnice-Telnice 15,438</td>
<td>2 0,5</td>
<td>1,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Sokolnice obec z 14,200</td>
<td>1,5 0,5</td>
<td>4,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Chrlice 8,801</td>
<td>4,5 1,5</td>
<td>4,5 1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Holásky z 7,500</td>
<td>1,5 0,5</td>
<td>1,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-Brněnské Ivanovice z 6,200</td>
<td>1,5 0,5</td>
<td>4,5 0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ŽUB 0,816</td>
<td>4,5 x</td>
<td>x x</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>25,5</td>
<td>25,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>5,5</td>
<td>6,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>31</td>
<td>32</td>
</tr>
</tbody>
</table>
A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

1. Textová část

Trať Brno – Břeclav a zaústěné regionální tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice a Šakvice – Hustopeče u Brna

Tabulka 85 Stávající jízdní doby ve směru Břeclav – Brno (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>680</td>
<td>1216</td>
<td>362</td>
<td>242</td>
<td>240</td>
<td>809</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>550 t</td>
<td>450 t</td>
<td>300 t</td>
<td>T2000/51750</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>501-700 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravné body</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav os. n. 83,131</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav přednádraží</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Ladná z 90,812</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Podivín 94,207</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Rakvice z 98,252</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Zaječí 102,208</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Hustopeče u Brna 6,800</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šakvice 108,274 = 0,000</td>
<td>2,5</td>
<td>2,5</td>
<td>4,5</td>
<td>0,5</td>
<td>4,5</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Popice z 111,296</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pouzdany z 114,725</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vranovice 117,902</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>6,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Žabčice z 123,518</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrušovany u Brna 125,833</td>
<td>3</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
<td>2,5</td>
<td>1</td>
<td>5,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vojkovice nad Sv. z 128,293</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Rajhrad z 131,634</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Popovice u Rajh. z 133,597</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Modřice 137,023</td>
<td>4,5</td>
<td>4,5</td>
<td>6,5</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. H. modř. zhl.</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno-H. Heršpice 140,736</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Jízdní doba celkem</td>
<td>30</td>
<td>31</td>
<td>43,5</td>
<td>54,5</td>
<td>44</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>0</td>
<td>0</td>
<td>2,5</td>
<td>11,5</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>30</td>
<td>31</td>
<td>46</td>
<td>66</td>
<td>44</td>
<td>10</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Tabulka 86 Navrhované jízdní doby ve směru Břeclav – Brno (TAM)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET TAM</th>
<th>R3 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>600 t</td>
<td>200 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>300 m</td>
<td>100 m</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravné body</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
<td>JD</td>
<td>pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav os. n. 83,131</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td>x</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Břeclav přednádraží</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Ladná z 90,812</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>5,5</td>
<td>0,5</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Podivín 94,207</td>
<td>7</td>
<td>1</td>
<td>2,5</td>
<td>1</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Rakvice z 98,252</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Zaječí 102,208</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
<td>1</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Hustopeče u Brna 6,827</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Šakvice 108,274</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>6,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Popice z 111,296</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pouzdány z 114,725</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>0,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[119]
## A. Železniční infrastruktura a dopravní technologie

### 1. Textová část

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET TAM</th>
<th>R3 R/Sp VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
<th>S3 Os VÝPOČET TAM</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Vranovice 117,902</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>4</td>
<td>1</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Zabčice z 123,518</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3,5</td>
<td>0,5</td>
<td>3,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Židlochovice 2,892</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Hrušovany u Brna 125,833 = 0,000</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Vojkovice nad Svr. z 128,293</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Holasice z 130,800</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>3</td>
<td>0,5</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Rajhrad z 131,634</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Popovice u Rajh. z 133,597</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>1,5</td>
<td>0,5</td>
<td>1,5</td>
</tr>
<tr>
<td>Modřice 137,023</td>
<td>-</td>
<td>-</td>
<td>2,5</td>
<td>0,5</td>
<td>2,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 87 Navrhoané jízdní doby ve směru Brno – Břeclav (ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>R3 R/Sp VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S3 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S3 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>600 t</td>
<td>200 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>300 m</td>
<td>100 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ŽUB 142,489</td>
<td>27</td>
<td>32,5</td>
<td>42,5</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>27</td>
<td>35,5</td>
<td>50,5</td>
<td>36,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

### Tabulka 87 Navrhované jízdní doby ve směru Brno – Břeclav (ZPĚT)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Druh vlaku</th>
<th>EC VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>R3 R/Sp VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S3 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
<th>S3 Os VÝPOČET ZPĚT</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hnací vozidlo</td>
<td>380</td>
<td>380</td>
<td>Desiro</td>
<td>Desiro</td>
</tr>
<tr>
<td>Hmotnost vlaku</td>
<td>600 t</td>
<td>200 t</td>
<td>ele. jedn.</td>
<td>ele. jedn.</td>
</tr>
<tr>
<td>Délka vlaku</td>
<td>300 m</td>
<td>100 m</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Stanovená rychlost vlaku</td>
<td>160 km/h</td>
<td>160 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Dopravní body</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
<td>JD pob.</td>
</tr>
<tr>
<td>Brno os. n. ŽUB 142,489</td>
<td>27</td>
<td>32,5</td>
<td>42,5</td>
<td>140 km/h</td>
</tr>
<tr>
<td>Pobyty celkem</td>
<td>0</td>
<td>3</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Cestovní doba</td>
<td>27</td>
<td>35,5</td>
<td>50,5</td>
<td>36,5</td>
</tr>
</tbody>
</table>

[120]
DOKLADOVÁ ČÁST

Záznam z pracovní porady konené dne 12. 8. 2011 na KÚ Jihomoravského kraje

Záznam z velkého výrobního výboru konaného dne 12. 10. 2011 na SUDOPu Brno, Kounicova 26

Záznam ze závěrečného výrobního výboru konaného dne 6. 12. 2011 na SUDOPu Brno, Kounicova 26
Záznam z pracovní porady ve věci:

Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020
konané dne 12.8.2011 na KÚ Jihomoravského kraje
Zpracovatel: SUDOP Brno spol. s r.o.

Přítomní: dle prezenční listiny

Porada byla svolána za účelem upřesnění cíle studie a upřesnění některých bodů zadávacích podmínek.

V úvodu porady zadavatel objasnil důvod ke zpracování studie. Doposud byly ve věci jednotlivých infrastrukturálních projektů podporujících železniční dopravu v rámci ID JMK zpracovávány pouze jednotlivé dokumentace ke konkrétním stavbám, a to pro různé objednatele (JMK, SŽDC) a různých podrobnostech a časových horizontech. Pro další prezentaci systému jako celku a prosazování jednotlivých staveb do realizace je třeba zpracovat koncepční materiál, který bude představovat cílový stav železniční infrastruktury v působnosti IDS Jmk, stanovovat priority postupných kroků realizace a vyhodnotit jejich přínosy.

Ve věci podkladů bylo konstatováno, že jednotlivé materiály – projektové dokumentace či studie jednotlivých staveb byly zadány bud Jihomoravským krajem, SŽDC s. o. – Stavební správou Olomouc nebo SŽDC s. o. – odborem koncepce a strategie. Dokumentace zadané Jmk budou zpracovat poskytnuty. Objeví se jednotnost želadně SŽDC s využitím dokumentací objednaných SŽDC a s využitím analytické části Generelu veřejné dopravy města Brna. Platný Generel dopravy bude převzat z internetových stránek JMK. Návrh Zásad územního rozvoje JMK bude převzat z internetových stránek JMK do doby jejich vydání (konec září), poté bude pracováno s přijatými Zásadami – též web JMK, uvedený formát zajistí objednal. Možnost zajištění a poskytnutí podkladů týkajících se přepravních průvodců včetně autobusové dopravy zjistí KORDIS.

Ve věci upřesnění zadávacích podmínek byl diskutován časový horizont hodnocení:
- První hodnocený stav bude před přestavbou ŽUB, po realizaci elektrizace a zkompaktnění Brno-Zaťaková
- Druhý a hlavní hodnocený stav bude po přestavbě ŽUB, modernizaci Brno-Přerov, výstavbě Boskovické a Křenovické spojky, elektrizaci Hrušovany – Židlochovice, Šakvice – Hustopeče a Zástavka – Náměšť, po výstavbě výhybny Zbyšov
- Rámcové budou hodnoceny stavy po realizaci 1. etapy SJKD (od Moravské náměstí po zapojení do tratě Brno-Chřiby) a po realizaci celého SJKD. Tzv. jižní zapojení tratí SJKD se ve studii uvažovat nebude.

Mapově bude dle zpracováno v GIS nad DMÚ 25 (poskytné objednatel), ze které bude převzata vrstva železnice. Nové trasy budou převzaty z podkladů, se zajištěním návaznosti na stávající infrastrukturu příměřeně měřítka DMU 25. Zaznamenal: Ing. Petr Rotschein
PREZENČNÍ LISTINA

jednání

Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020
konaného dne 12.8.2011 na Krajském úřadě JMK v Brně

<table>
<thead>
<tr>
<th>Jméno</th>
<th>Organizace</th>
<th>Podpis</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>FRANCÉS</td>
<td>KUJ MK OD</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>NOVÁK</td>
<td>KORDIS HK</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>HOFMÁN</td>
<td>CITYPLAN</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>BENÍK</td>
<td>SUDOP. BRNO</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>KRUPÍČKA</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>ROTSCHEN</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Aglomeráční studie brněnské příměstské železniční dopravy 2025

Záznam z velkého výrobního výboru konaného dne 12.10.2011 na SUDOPu Brno, Kounicova 26

V úvodu zpracovatel studie seznámil přítomné se zadáním a cíli studie.

Cílem studie je vypracovat komplexní materiál představující:
- současný stav železniční infrastruktury Jihomoravského kraje a provoz na něm
- připravované zásahy do železniční infrastruktury podporující regionální žel.dopravu
- systém železniční dopravy jako páteřní systém IDS JMK po dokončení jednotlivých infrastrukturalních projektů

V souladu se zadáním je řešené území rozděleno na dvě části - tzv. jádrové území, které je detailně zkoumáno a širší území. Rozsah jádrového území je vymezeno stanicemi na tratiach: 260 – Letovice 254 – Hustopeče
262 – Boskovice 244 – M.Krumlov, Ivančice
330 – Vyškov 240 – Zastávka u Brna
340 – Nesovice 250 – Tišnov
250 – Šakvice 251 – Nedvědice
Širší území je zbývající území pokryté systémem IDS JmK.

Hodnocení budou stavy:
- před přestavbou ŽUB, po realizaci stavby Elektrizace ... Brno-Zastávka
- po přestavbě ŽUB, modernizaci trati Brno-Přerov a realizaci dalších infrastrukturalních projektů viz niže – HLAVNÍ HORIZONT. K tomuto horizontu bude sestaven dopravní model.
- rámově pro realizaci: 1.etapy SJKD
- rámově po dokončení SJKD
- rámově souvislosti VRT

V dalším průběhu zpracovatel představil prezentaci týkající se jednotlivých bodů zadání:

SOUČASNÁ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ A STAV INFRASTRUKTURY

Byla prezentována mapa železniční sítě na území JmK s vyznačením stáří železničního svršku jako základního prvku infrastruktury. Dalšími významnými prvky jsou kategorie zabezpečovacího zařízení a traťová třída zatížení. Starší než 30let, tedy za hranicí účetní životnosti je železniční svršek v úsecích Brno-Veselí n.M., Kuřím-Tišnov, Brno-Chřlice a Střelice – Hrušovany n.J.
Současné a výhledové linkování IDS Jmk
Systém linkování bude výrazně ovlivněn přestavbou železničního uzlu Brno, při které se mění směr zaústění některých tratí do centrálního osobního nádraží. Přehled základních předběžně uvažovaných linek v jádrovém území byl prezentován následující:

Linky Os:
S1 Brno-Sokolnice-Sлавkov (Nesovice)
S2 Třebíč-Zastávka u B.-Brno-Letrovice/Boskovice
S3 Břeclav/Hustopeče/Židlochovice-Třnov
S6 Brno – Bučovice (Nesovice)
S7 Brno - Vyškov
S37 Šlapance – Kuřim
S41 Brno – Ivančice/Miroslav
S77 Brno – Šlapance

Integrované linky R a Sp:
R2 Brno-Pardubice-(Praha)
R3 Hodonín – Břeclav – Brno, Brno – Havlíčkův Brod – Praha
R4 Brno-Jihlava – Č.Budějovice, Plzeň
R6 Brno – Veselí n.M.
R7 Brno – Ostrava
Toto linkování bude základem pro konstrukci dopravního modelu.

Příprava jednotlivých infrastrukturních projektů v řešené oblasti
Pro podporu výše uvedeného systému linek, zrychlení a zkapacitnění železniční dopravy jsou připravovány infrastrukturní projekty:
Elektrizace Brno – Zastávka
Boskovická spojka
Křenovická spojka
Elektrizace tratí Šakvice – Hustopeče
Elektrizace tratí Hrušovany – Židlochovice
Elektrizace Zastávka – Třebíč
Modernizace tratí Brno – Přerov (trať sítě TEN-T, mezinárodní význam)
U tétoho projektu bude v rámci studie zhodnocen význam pro fungování IDS JMK, budou stanoveny priority jednotlivých staveb a navrženy případné úpravy jejich rozsahu.

Možné úpravy jednotlivých staveb
Elektrizace Brno – Zastávka: je připravena k realizaci v letech 2012-2013
Boskovická spojka: dle názoru projektanta redukce není možná, vyjma ponechání železničního svršku v části mezistaničního úseku. Do doby realizace stavby bude i ten za hranicí životnosti.
Křenovická spojka: vzhledem k nesouhlasu části občanů okolních obcí budou zřejmě prováděny ještě další varianty vedení trasy (samostatná studie)
Elektrizace Šakvice-Hustopeče: výše investičního nákladu je výrazně ovlivněna úpravou zabezpečovacího zařízení v ŽST Šakvice, které dle nové normy bude omezovat rychlost na hlavní trati (chybějící odvraty, nutnost stavění omezených vlakových cest)

Elektrizace Hrušovany – Židlochovice: v době původní studie z roku 2002 ještě neplatila nová norma zab.zař., do technického řešení je třeba doplnit zřízení odvrátů

Elektrizace Zastávka – Třebič: dle původní koncepce z TES bylo sledováno dosažení konkurenceschopné jízdní doby Brno-Jihlava a rychlost byla souvisle zvýšena na 120km/h. Po vypracování nové studie VRT v ČR se uvažuje se zajištěním větší části vlaku z VRT Brno – Praha do uzlu Jihlava. V rámci studie bude proto prověřeno více variant řešení včetně elektrizace v ose.


Další opatření na infrastrukturu – výstavba nových zastávek

Výčet možných nových zastávek, které budou zhodnoceny z územního a provozního hlediska:

V následné diskuzi byly prezentovány následující podněty:
- Horizont výstavby modernizované tratě Brno-Přerov lze uvažovat do r. 2025
- Horizont výstavby VRT lze předpokládat 2030-2050
- Financování jednotlivých staveb s regionálním významem se předpokládá na základě vyhodnocení strategie GEPRAD 2.
- Grafiky konstruovat pro použití nových moderních vozidel (el. nebo mot. jednotky)
- Je dokončen plán veľkojednotné dopravy – pracovní verze je rozeslána k připomínkám

Zaznamenal Ing. Petr Rotschein
**PREZENČNÍ LISTINA**

z porady ve věci:

**Studia aglomeraceho projektu brnešské příměstské železniční dopravy 2020**

konané dne: 12.10.2011 v Brně na SUDOPu Brno

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poř. č.</th>
<th>Jméno</th>
<th>Organizace</th>
<th>Telefon</th>
<th>Email</th>
<th>Podpis</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Höfnišl</td>
<td>CTPPLAN</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:podr.hofnischl@ctplan.cz">podr.hofnischl@ctplan.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Franek</td>
<td>Lezec 00</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Novák</td>
<td>SDC OP 75</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Kryšť Paul</td>
<td>SDC OP 75</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Louženský Jan</td>
<td>SDC OP 75</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Moldić</td>
<td>Kršno 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Mackausky</td>
<td>CTIP MM 75</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Lapek</td>
<td>O3 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Violová Mazeta</td>
<td>O3 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Palouš</td>
<td>O3 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Nečas</td>
<td>O3 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Blichky 74</td>
<td>O3 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Burianek Josef</td>
<td>MČR 0520</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:josef.burianek@mcer.cz">josef.burianek@mcer.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Novák</td>
<td>SDC 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Vlček</td>
<td>SDC 01</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Müllerova Vítka</td>
<td>SDC 01</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:mullerova@sdc.cz">mullerova@sdc.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Pokorný Bohumil</td>
<td>ČED 0 2012</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:pokorny6@gr.mcer.cz">pokorny6@gr.mcer.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Ilík</td>
<td>MČR 0130</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Smolík</td>
<td>MČR 0190</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Krupička Pavel</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
# PREZENČNÍ LISTINA

z porady ve věci:

**Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020**

konané dne **12.10.2011** v Brně na SUDOPu Brno

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poř. č.</th>
<th>Jméno</th>
<th>Organizace</th>
<th>Telefon</th>
<th>Email</th>
<th>Podpis</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>21</td>
<td>Petr Kapoun</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td>972 62 5813</td>
<td><a href="mailto:pkapoun@sudop-brno.cz">pkapoun@sudop-brno.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>22</td>
<td>Petr Rošček</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td>972 62 5878</td>
<td><a href="mailto:protscek@sudop-brno.cz">protscek@sudop-brno.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>23</td>
<td>Lubomír Beneš</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td>972 62 5878</td>
<td>lbeneš@sudop-brno.cz</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>24</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>25</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>26</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>27</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>28</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>29</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>30</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>31</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>32</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>33</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>34</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>35</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>36</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>37</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>38</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>39</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>40</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
Aglomerační studie brněnské příměstské železniční dopravy 2025

Záznam ze závěrečného výrobního výboru
konaného dne 6.12.2011 na SUDOPu Brno, Kounicova 26

Ve věci možné redukce některých přípravovaných staveb bylo konstatováno, že u staveb Boskovická spojka, Křenovická spojka, Elektrizace Hrušovany-Židlochovice, Elektrizace Šakvice-Hustopeče nelze uvažovat vzhledem k normativním požadavkům (zvláště v oblasti zabezpečovacího zařízení) s redukcí technického řešení. Projektant představil možnou redukci stavby Elektrizace Zastávka u Brna-Třebíč v úseku Zastávka-Náměšť nad Oslavou. Úprava směrových poměrů by byla provedena pouze v úseku Zastávka u Brna – Rapotice, ve zbývající části mimo žst.Kralice by byla trať elektrizována v ose s tím, že případná další úprava trasy by proběhla ve výhledu po dožití nyní vybudovaných trakčních podpěr a mostů budovaných v 80.letech. Tím by byla umožněna konstrukce grafikonu s křižováním v Rapotici a bylo by dosaženo přijatelné cestovní doby v relaci Brno-Náměšť nad Oslavou.
Na poradě byly také prezentovány koncepty výhledových grafikonů jednotlivých tratí.

V další části poradě proběhla diskuze nad situacemi návrhy nových zastávek, které dosud nebyly zahrnuty v dokumentaci: Kuřím zast., Čebín obec, Hradčany obec, Tišnov zast., Spešov, Sokolnice obec, Újezd u Brna město, Holasice.

Bylo dohodnuto, že koncept průvodní zprávy bude před konečným odevzdáním předán objednateli k připomínkám.

Zaznamenal Ing. Petr Rotschein
**PREZENČNÍ LISTINA**

z porady ve věci:

**Studie aglomeračního projektu brněnské příměstské železniční dopravy 2020**

konané dne: 6.12.2011 v Brně na SUDOPu Brno

<table>
<thead>
<tr>
<th>Poř. č.</th>
<th>Jméno</th>
<th>Organizace</th>
<th>Telefon</th>
<th>Email</th>
<th>Podpis</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Šmrdou</td>
<td>KLUŽÍK OD</td>
<td>608 288 907</td>
<td><a href="mailto:Valenta@kluzik.od.cz">Valenta@kluzik.od.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Nevrak</td>
<td>KRDIS</td>
<td>542 624 900</td>
<td><a href="mailto:pavlova@krdis.cz">pavlova@krdis.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Belohláv</td>
<td>3 říDMAS</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Hašek</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Holcner</td>
<td>AČR Brno</td>
<td>608 288 907</td>
<td><a href="mailto:Holcner@acec.cz">Holcner@acec.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Dvorník</td>
<td>Dvorník</td>
<td>542 624 900</td>
<td><a href="mailto:Pavlov@dvornik.cz">Pavlov@dvornik.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Váňaová</td>
<td>ČD 2016</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:Vaniiova@ak.cz">Vaniiova@ak.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Nevečný</td>
<td>ČD, Ak, kec, Brno</td>
<td>608 288 907</td>
<td>Neveč<a href="mailto:n@kec.cz">n@kec.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Mlčurová</td>
<td>SŽDC, s.r.o., SUDOP</td>
<td>542 624 900</td>
<td>Mlč<a href="mailto:urova@szdc.cz">urova@szdc.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Konečný</td>
<td>SŽDC, s.r.o., SUDOP</td>
<td>944 200 222</td>
<td><a href="mailto:Koneczny@szdc.cz">Koneczny@szdc.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Macháčková</td>
<td>ČUPE MMB</td>
<td>542 624 900</td>
<td><a href="mailto:Machackova@cpmmb.cz">Machackova@cpmmb.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Vandrliková</td>
<td>OVP MMB</td>
<td>542 624 900</td>
<td><a href="mailto:Vandrlikova@ovpmmb.cz">Vandrlikova@ovpmmb.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Hutnarová</td>
<td>OOUČ Královec</td>
<td>542 624 900</td>
<td><a href="mailto:Hutnarova@ouuc.cz">Hutnarova@ouuc.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Burianek Josep</td>
<td>MD 0520</td>
<td>608 288 907</td>
<td><a href="mailto:Burianek@md.cz">Burianek@md.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Vlčík</td>
<td>ČZDC, st. bút</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:Vlock@czdc.cz">Vlock@czdc.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Pokorný</td>
<td>ČDČD 0212</td>
<td>724 490 232</td>
<td><a href="mailto:Pokorny@cdcd.cz">Pokorny@cdcd.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>17</td>
<td>Pánek Krupička</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td>542 624 900</td>
<td><a href="mailto:Pankrups@cdcd.cz">Pankrups@cdcd.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>18</td>
<td>Lubomír Beňák</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:Bepek@sudop-brno.cz">Bepek@sudop-brno.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>19</td>
<td>Petr Kapoun</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:Kapoun@sudop-brno.cz">Kapoun@sudop-brno.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>20</td>
<td>Petr Rotschein</td>
<td>SUDOP BRNO</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:Rotscheint@sudop-brno.cz">Rotscheint@sudop-brno.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>21</td>
<td>Petr Možnal</td>
<td>CIT4PLAN</td>
<td></td>
<td><a href="mailto:moznal@sudop-brno.cz">moznal@sudop-brno.cz</a></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>
GRAFICKÉ PŘÍLOHY

Linkování IDS JMK v roce 2011

Linkování IDS JMK v časovém horizontu „A“

Linkování IDS JMK v časovém horizontu „B“

Linkování IDS JMK v časovém horizontu „C“