

Martin Jacura¹, Tomáš Javořík², Vít Bartoš³, Jiří Landa⁴

Revitalizace a obnovení provozu na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice a její zapojení do IDS JMK

Klíčová slova: *revitalizace, integrovaný dopravní systém, železniční stanice, obnovení provozu, příměstská doprava, Hrušovany u Brna, Židlochovice, Jihomoravský kraj*

Úvod

V Jihomoravském kraji funguje jeden z nejrozvinutějších a nejlépe organizovaných IDS na území České republiky. Základní myšlenkou konceptu veřejné dopravy IDS JMK je upřednostňování nosného druhu dopravy, na nějž jsou navázány napájecí autobusové linky. Jako páteřní byla zcela správně zvolena železniční doprava, jež tuto úlohu s ohledem na vyšší cestovní rychlost, přepravní kapacitu, segregovanou dopravní infrastrukturu a šetrnost k životnímu prostředí plní nejlépe. V současnosti dochází k přehodnocování stávajícího dopravního modelu s důrazem na ještě větší úlohu železniční dopravy, což se na traťovém úseku Brno – Břeclav, kde jsou v provozu linky S3 a R5 IDS JMK, projevuje následujícím způsobem:

- a) vzhledem k rostoucí poptávce po přepravě v oblasti do 25 km jižně od Brna je nutné prokládat základní spoje vloženými vlaky, jež půlí interval a jsou v současnosti ukončeny v žst. Vranovice, příp. v žst. Hrušovany u Brna,
- b) žst. Hrušovany u Brna není ideální pásmovou stanicí jednak z důvodu kolejového uspořádání (s pásmovým provozem se při modernizaci I. TŽK nepočítalo), jednak s ohledem na lom frekvence v přestupním uzlu Rajhrad,
- c) přepravní potenciál skýtá právě opětovné napojení města Židlochovice na železniční síť, které umožní odklon vlaků kategorie Os ukončených v současnosti v žst. Vranovice, příp. v žst. Hrušovany u Brna, do obnovené žst. Židlochovice. Vedení vlaků do žst. Židlochovice odstraní nežádoucí odstavování souprav v žst. Hrušovany u Brna i zajištění vlaků do žst. Vranovice, které nemá z důvodu nízké poptávky po přepravě své opodstatnění,
- d) dojde k rozdělení dopravní obsluhy na dva provozní segmenty. Úsek Břeclav – Šakvice bude obslužen nadřazenými vlaky „rychlé vrstvy“ kategorie Sp Hodonín – Brno a kategorie R Olomouc – Břeclav – Brno.

¹ Ing. Martin Jacura, Ph.D., nar. 1979, ČVUT FD, Ústav dopravních systémů, specializace: žel. provoz, drážní dopravní infrastruktura, žel. stanice a přestupní uzly VHD, IDS, dějiny veřejné dopravy

² Ing. Tomáš Javořík, nar. 1986, ČVUT FD, Ústav dopravních systémů; specializace: regionální železniční doprava, žel. provoz, drážní dopravní infrastruktura, žel. stanice a přestupní uzly VHD

³ Ing. Vít Bartoš, nar. 1979, AF CityPlan s.r.o., vedoucí střediska Dopravních projektů, absolvent ČVUT FSv, specializace dopravní stavby

⁴ Ing. Jiří Landa, nar. 1943, AF CityPlan s.r.o., Technický ředitel a jednatel, absolvent ČVUT FSv, specializace inženýrské konstrukce a dopravní stavby

Páteční dopravu v úseku Šakvice – Brno zajistí vlaky kategorie Os, které v rámci průjezdného modelu brněnským železničním uzlem dále pokračují na severozápad s ukončením v žst. Tišnov, nebo Žďár nad Sázavou.

Město Židlochovice je v současném modelu linkového vedení spojeno s Brnem autobusovou linkou č. 505, jejíž trasa je v úseku Rajhrad – Brno souběžná s vlakovou linkou S3. Obnovením železniční dopravy v Židlochovicích by bylo možné opustit stávající přímé autobusové spojení s Brnem, nabídnout cestujícím komfortnější, časově srovnatelné a spolehlivější spojení. Přidanou hodnotu takové úpravy představuje odstranění nekonceptního souběhu dvou druhů dopravy. Předpokládaný interval spojů na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice je 30 min.

Současný stav traťového úseku Hrušovany - Židlochovice

Pravidelná osobní doprava byla na trati Hrušovany u Brna – Židlochovice zastavena dne 26. května 1979, poté zde byla provozována pouze nákladní železniční doprava, jejíž intenzita klesala a byla zastavena v 90. letech XX. století v souvislosti s likvidací židlochovického cukrovaru a nezájmem o využívání vleček zapojených do této trati.

Zjištění z místního šetření (II. 2013), jsou následující:

- a) v celém úseku včetně bývalé žst. Židlochovice je stále položen železniční svršek včetně výhybek, nikde nedošlo k jeho porušení nebo odcizení kolejnic, pražců, upevňovadel, či drobného kolejiva,
- b) železniční svršek v celém traťovém úseku pochází z 50. let XX. století, jsou použity kolejnice tvaru A s tuhým bezpodkladnicovým upevněním k ocelovým pražcům. V oblasti propustků jsou použity pražce dřevěné s tuhým upevněním kolejnic s rozponovou podkladnicí. V místě křížení dráhy s pozemní komunikací (III/41619) bylo při rekonstrukci přejezdu vloženo nové kolejové pole; kolejnice tvaru S 49 s nepřímým upevněním k betonovým pražcům SB 8 se žebrovou podkladnicí,
- c) propustky jsou ve vyhovujícím (byť ne normovém) stavu, zjevně jsou schopny plnit požadovanou funkci,
- d) v bývalé žst. Židlochovice jsou tři staniční koleje, jedna ukončená zapojením výhybkou do koleje sousední, ostatní dvě kusé volně ukončené, tj. bez existence zarážedla. Výhybky v obvodu bývalé železniční stanice jsou plně funkční, pohledem zjištěno, že jazyky přiléhají do krajních poloh a hákový závěr je v krajních polohách řádně zaklesnutý. Původní sypaná nástupiště již nejsou znatelná a zcela zjevně nedosahují požadované výšky 200 mm nad TK. Výpravní budova je využívána jako bytový dům,
- e) v žst. Hrušovany u Brna je vjezd od Židlochovic kryt výkolejkou, která tvoří boční ochranu. Je zjevně plně funkční a zapojená do SZZ. Bývalá traťová kolej, nyní manipulační kolej v obvodu žst. Hrušovany u Brna, je vyloučená a krytá návěstí „Stůj“ v podobě červeného terče připevněného k podkladnici,
- f) výhybka č. 11, kterou je kolej od žst. Židlochovice zaústěna do žst. Hrušovany u Brna, je pojížděná, plně funkční, ústředně přestavovaná obsluhou SZZ.

Základní technické údaje jsou následující:

- a) délka trati: 2,892 km,
- b) nejvyšší traťová rychlost: 50 km/h,
- c) minimální poloměr směrového oblouku: 190 m,
- d) maximální podélný sklon: 14,8 ‰.

Obecně konstatováno je technický stav trati lepší, než jaký je běžný u takto dlouhodobě nepojížděných traťových kolejí.

Parametry trati po revitalizaci

Při hledání optimálních technických parametrů pro obnovení železničního provozu na traťovém úseku Hrušovany u Brna – Židlochovice byly v rámci technicko-ekonomické studie (dále jen TES) prověřovány různé varianty uspořádání kolejíště v dopravných i geometrie koleje, z nichž byla nakonec vždy vybrána ta varianta, jež vyhovovala zástupcům objednavatele (KORDIS), manažera železniční dopravní infrastruktury (SŽDC, s. o.) a která nevyvolávala neopodstatněné vícenáklady či zásahy mimo drážní pozemky. Zvažovaná řešení jsou v jednotlivých podkapitolách stručně okomentovaná, podrobnější popis se uvádí pouze u výsledných variant. Výsledná podoba úprav obou železničních stanic, i traťového úseku, byla diskutována a odsouhlasena na pravidelných technických výborech. Navrhovaná řešení jsou v souladu s platnými souvisejícími zákony, normami i vyhláškami a nevyžadují udělení výjimek z normativních ustanovení.

Traťový úsek

Při návrzích technického řešení úprav trati bylo zvažováno zvýšení traťové rychlosti, a to v souladu s přáním objednatele až na 80 km/h. V převažujících přímých úsecích nejsou proti zvýšení traťové rychlosti žádné překážky, omezujícím faktorem jsou dva směrové oblouky. Oblouk, který zaústňuje traťovou kolej do žst. Hrušovany u Brna, má poloměr 190 m. Protože zvýšení rychlosti na oblouku přiléhajícím ke zhlaví v žst. Hrušovany u Brna by znamenalo vedení trasy mimo stávající těleso a došlo by i k zásahu do zastavěných pozemků, zároveň by takové řešení znemožnilo optimalizaci konfigurace vranovického zhlaví žst. Hrušovany u Brna, nebyla taková úprava po shodě na technickém výboru dále sledována.

Na základě prověření maximálních parametrů převýšení a nedostatku převýšení při zachování stávajícího poloměru oblouku, jehož zvětšení komplikuje středový úhel, bylo zvoleno zvýšení rychlosti pouze na 50 km/h. Tato rychlost nebude výrazně omezujícím faktorem, jelikož v oblasti směrového oblouku bude docházet k rozjíždění vlaků směr Židlochovice, resp. brždění vlaků vjíždějících do žst. Hrušovany u Brna od Židlochovic (nepočítá se s projížděním vlaků v žst. Hrušovany u Brna).

Od km 0,810 pokračuje trať dále přímým úsekem, na němž byla zvolena traťová rychlost $V_{100}=80$ km/h, $V_{130}=85$ km/h a nejsou zde navrženy žádné úpravy směrového, ani výškového vedení trasy.

Před vjezdovým zhlavím nově navržené žst. Židlochovice je vložen směrový oblouk, jehož parametry byly upraveny tak, aby umožňoval kolejové rozvětvení a zřízení

nástupišť u vnitřních hran staničních kolejí. Poloměr oblouku je 500 m a jeho geometrie nebrání průjezdu vlaků rychlostí $V_{100}=80$ km/h, $V_{130}=85$ km/h. V oblasti výškového vedení trasy nedošlo k zásadním úpravám.

Sklonové poměry železniční trati takřka kopírují v plánovaném stavu sklonové poměry stávající. Mezi oběma krajními žst. se nachází sníženina původní nivy potoka Šatava, na jejíž úroveň je železniční trať svedena ve směru staničení postupně se měnícím klesáním, dosahujícím maximální hodnoty $-14,800$ ‰ tak, aby se zpět na úroveň žst. Židlochovice dostala stoupáním, dosahujícím maximální hodnoty $+3,395$ ‰. Střední část revitalizovaného úseku je potom navržena ve vodorovné, stejně jako kolejiště žst. Židlochovice. Sklonové poměry v obvodu žst. Hrušovany u Brna nebudou změněny.

V předchozích studiích bylo navrženo z důvodu protipovodňové ochrany zvýšit niveletu železniční trati nad hranici stoleté vody se zřízením mostního objektu zajišťujícího dostatečný průtok vody při povodních. Po diskusích na technických výborech zpracovatelé této studie takovou alternativu opustili a navrhují ponechat stávající výškovou úroveň TK. Takové opatření nebude znamenat výrazné zásahy do železničního spodku, jenž je především v přímém úseku téměř ve stejné výškové úrovni, jako okolní terén.

Železniční stanice

U obou železničních stanic bylo zvažováno několik možností úprav, na základě stanovisek zúčastněných stran byla vybrána řešení, jež budou vyhovovat jak příslušným technickým normám, tak budou optimální z hlediska drážní dopravy.

Hrušovany u Brna – žst. byla modernizována v rámci stavby I. TŽK s ukončením stavby v roce 1999. Byly rekonstruovány dopravní koleje, vybudována nová nástupiště, dvě úrovně a jedno mimoúrovňové přístupné podchodem. Protože se v době rekonstrukce neuvažovalo s obnovením osobní dopravy do Židlochovic, nebylo obnoveno propojení kolejí č. 4 a 6, rovněž nebylo zřízeno nástupiště u koleje č. 6 nebo 8. V současnosti proto není možné zastavení vlaku od/do Židlochovic u koleje s nástupní hranou. Ve výsledné variantě jsou stávající úrovně nástupiště zrušena a nahrazena nově zřízeným ostrovním nástupištěm, před výpravní budovou bylo zřízeno nové vnější nástupiště. Nynější předjízdna kolej č. 4, v jejímž prostoru se nachází nové ostrovní nástupiště, je vytrhána, její funkci přebírá kolej č. 4/6 (původně 6, při předjíždění nákladních vlaků se předpokládá obsazení výhybky č. 16) s celkovou užitečnou délkou 656 m. Poloha výhybky č. 16 byla zvolena tak, aby od obou vjezdových návěstidel k cestovým návěstidlům byla dodržena zábrzdna vzdálenost 1 000 m. Původní manipulační kolej č. 8 (nyní č. 6) je zdopravněna a je určena pro přímé vjezdy/odjezdy vlaků na traťovou kolej směr Židlochovice.

Vranovické zhlaví je konfigurováno tak, aby umožňovalo současné jízdy. Konkrétně je možný současný vjezd/odjezd vlaku směr Židlochovice po koleji 6a/8 a vlaku směr Vranovice po koleji 4/6. Součet užitečných délek kolejí č. 4/6 (zkrácená z důvodu vložení ostrovního nástupiště) a č. 6 při obsazení výhybky č. 16 umožňuje využití kolejí pro předjíždění nákladních vlaků ve směru Břeclav – Brno. Na modřickém zhlaví je doplněna odvrtná kolej tvořící boční ochranu vlakových cest směr Modřice. Absolutní propojení kolejí kolejovými spojkami umožní v případě potřeby využití

všech nástupních hran vlaky Břeclav – Brno a opačně, vlaky Židlochovice – Brno a opačně mohou zajíždět pouze k nástupním hranám u kolejí č. 6 a 8.

Pro vlakové cesty do/z Židlochovic je přednostně určena dopravní kolej č. 8, kolej č. 6 se bude k tomuto účelu využívat jen v případě křížování vlaků. Nákladový obvod byl, na základě souhlasného stanoviska SZDC, s. o., o nepotřebnosti dopravní infrastruktury, redukován, zachovaná je pouze kusá manipulační kolej, původně č. 12, nyní č. 10. Do modřického zhlaví je vložena odvratná kusá kolej z důvodu stávajících požadavků na boční ochranu při rychlosti 160 km/h v hlavních dopravních kolejích. Konfigurace zhlaví umožňuje rychlost 60 km/h. Ve vranovickém zhlaví je židlochovická kolej zapojena do nové dopravní koleje č. 6, což umožňuje současné jízdy od Vranovic na předjízdnou kolej č. 4. Propojení dopravních kolejí je kolejovou spojkou z výhybek č. 11/13.

Židlochovice - na rozdíl od předcházejících studií není žst. Židlochovice přesouvána od nové polohy přisunutě k autobusovému stanovišti, naopak zůstává ve stávající poloze a autobusové nádraží, které je součástí navazující studie, bude nově vybudováno u železniční stanice. Vzhledem k tomu, že se počítá s provozem vratných souprav (elektrické jednotky, nebo soupravy vozů klasické stavby s hnacím vozidlem na jednom a řídicím vozem na druhém konci), jsou obě dopravní koleje kusé a ukončené zarážedlem. Pravidelně se využije první dopravní kolej, druhá bude sloužit pro eliminaci negativních vlivů provozních mimořádností a případné odstavení vlakových souprav. Po diskusích se všemi zúčastněnými stranami byla vybrána konečná varianta – dvě kusé dopravní koleje s jedním vnějším a jedním jednostranným poloostrovním nástupištěm, jejichž nástupní hrany přiléhají k vnitřní straně oblouku.

Zvolené řešení je optimálním kompromisem a přináší následující výhody:

- a) možnost přestupu tzv. „hrana – hrana“ u první dopravní koleje,
- b) bezbariérový přístup na nástupiště,
- c) původní výpravní budova přiléhá k nástupišti u koleje č. 1, což zvyšuje možnost jejího teoretického využití cestující veřejností (nebude-li právě v tomto prostoru zřízeno již zmíněné autobusové obratiště),
- d) obě nástupní hrany se nacházejí u vnitřní strany oblouku, a tak bude dosaženo dostatečného rozhledu lokomotivního a vlakového personálu podél celé délky soupravy při výpravě vlaku.

Rozvětvení traťové koleje do dvou dopravních kolejí je výhybkou Obl-o 49-1:9-300 (751,380/500), dopravní koleje jsou navrženy na rychlost $V = 50$ km/h. Uvedená rychlost nebude mít negativní vliv na plynulost dopravy, protože jde o stanici koncovou. Dopravní koleje jsou v nesoustředných obloucích o poloměru $R = 300$ m v dopravní koleji č. 1 a $R = 307,68$ m v dopravní koleji č. 2. Všechny koleje ve stanici jsou uvažovány bez převýšení.

Jízdní doby

Na základě dynamické simulace pro standardní jednotky elektrické jednotky (parametry obdobné řadě 650 ČD) vychází pravidelná jízdní doba vlaku mezi žst. Hrušovany u Brna a Židlochovice, po příslušném zaokrouhlení v souladu s

pravidly pro tvorbu GVD, na 3,5 min. Tato hodnota je také relevantním údajem pro návrh GVD na této trati.

Předpokládaný grafikon vlakové dopravy

Při návrhu revitalizace a elektrizace železniční trati Hrušovany u Brna – Židlochovice se vycházelo z podkladů předaných zpracovateli objednatelem, z nichž vyplynuly tyto stěžejní závěry:

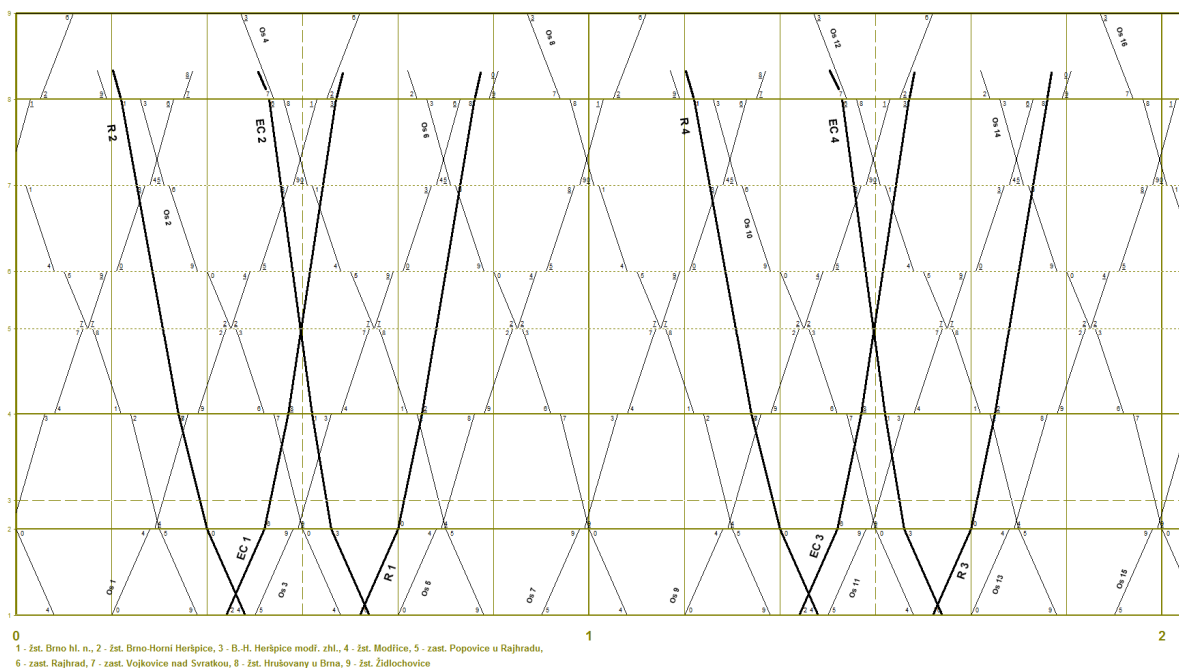
- zásadně se nemění stávající podoba GVD, a to jak v problematice časových poloh vlaků, tak jízdních dob v úseku Brno – Hrušovany u Brna
- skladba vlaků bude výhledově mírně pozměněna, vlaky osobní dopravy budou sestávat z těchto vrstev:
 - a) expresní vlaky, kategorie EC na ramenech Praha – Brno – Wien (- Graz), Praha – Brno – Bratislava (- Budapešť)
 - b) linka R5, vlaky kategorie R, rameno Olomouc – Břeclav – Brno, doplněné o regionální spoje kategorie Sp vedené v trase Hodonín – Břeclav – Brno
 - c) linka S3, vlaky kategorie Os, jež se bude větvit v žst. Hrušovany u Brna do dvou směrů:
 - Brno – Hrušovany u Brna – Šakvice
 - Brno – Hrušovany u Brna – Židlochovice

Nepočítá se již se zajížděním linky S3 do úseku Šakvice – Břeclav, neboť obsluhu tarifních bodů v této části trasy bude zajišťovat linka R5.

Základní kostru GVD tvoří časové polohy expresních vlaků. Zde se nepočítá s žádným časovým posunem, jejich poloha je v současnosti pevně ukotvená v systému mezinárodních expresních spojů a v době zpracování TES nebyla známa žádná skutečnost, která by ve střednědobém časovém horizontu měla způsobit změnu časového vedení těchto spojů přes území ČR. Ani předpokládané rozlomení stávajícího vozebního ramene Berlin – Praha – Wien v Praze by nemělo mít na jejich polohu významný vliv. Obdobně se nepředpokládá změna časové polohy vlaků linky R5. Provoz vlaků S3 bude organizován buď tak, že vlaky odjíždějící před odjezdem vlaku EC z Brna (časový rozestup 12 – 15 min.) a vlaky odjíždějící před odjezdem vlaku EC z Břeclavi (časový rozestup 30 – 40 min.) budou v žst. Hrušovany u Brna vjíždět na předjízdnu kolej příslušné kolejové skupiny a dojde zde k jejich předjetí expresním vlakem. Na jednáních s organizátorem IDS JMK (KORDIS) byla dohodnuta varianta střídavého trasování vlaků linky S3 s ukončením buď v žst. Šakvice, nebo žst. Židlochovice. V přepravní špičce se předpokládá zahuštění provozu na interval 30 minut u obou zmíněných ramen této linky, což v úseku Brno – Hrušovany u Brna zkrátí interval mezi vlaky linky S3 na 15 minut, v koncových úsecích, tj. Hrušovany u Brna – Šakvice a Hrušovany u Brna – Židlochovice pak bude cestujícím nabídnut interval 30 minut. Vlaky s koncovou stanicí Šakvice využijí pro předjíždění v žst. Hrušovany u Brna kolej č. 5, vlaky s výchozí stanicí Šakvice kolej č. 8, nebo kolej č. 6. v závislosti na aktuální provozní situaci (předjížděný nákladní vlak, kterým bude obsazena kolej č. 6 apod.). Vlaky trasované do/z žst. Židlochovice při vjezdu do žst. Hrušovany u Brna od Modřic vjedou po kolejové spojnici do sudé kolejové skupiny a zastaví na předjízdnu kolej č. 8, nebo č. 6. Opačně vlaky vjíždějící do žst. Hrušovany u Brna od Židlochovic budou v GVD vloženy tak, aby odjížděly směr Modřice po uplynutí následného mezidobí za vlakem

expresním, a využijí přednostně kolej č. 8. S křížováním vlaků před jízdou na jednokolejný mezistaniční oddíl Hrušovany u Brna – Židlochovice se v žst. Hrušovany u Brna pravidelně nepočítá. Vzhledem k tomu, že požadavek na operativní křížování vlaků může být vyvolán provozní situací, je vranovické zhlaví konstruováno tak, aby zaústění traťové koleje od Židlochovic umožňovalo vjezd na dvě dopravní staniční koleje žst. Hrušovany u Brna. Předpokládaný provoz je zřejmý ze schématického znázornění GVD (obr. 1). Navrhovaný GVD se jeví jako stabilní, byť jsou zde zřejmá menší ohrožení, která mohou být způsobena:

- zpožděním expresních vlaků od Břeclavi a absencí výhybny v prostoru současné zastávky Rajhrad, které si vynutí operativní rozhodnutí o zpoždění vlaku linky S3 a jeho odjezdu „na blok“ za expresním vlakem z žst. Hrušovany u Brna, nebo přeložení předjíždění do žst. Modřice
- nárůstem intenzity provozu vlaků nákladní dopravy, kde obsazení modřického zhlaví žst. Hrušovany u Brna vlaky přejíždějícími z 1. traťové koleje do sudé kolejové skupiny (tedy rameno Brno – Židlochovice) bude omezujícím prvkem pro konstrukci GVD. Odstranění tohoto rizika kolejovými spojkami na 80 km/h se nepotvrdilo (časová úspora není vyvážena náklady na vysunutí spojek a zásahem do traťového zabezpečovacího zařízení), mimoúrovňový přesmyk byl z ekonomických důvodů označen již na prvních technických výběrech jako nerealizovatelný.



Obr. 1 – Výřez z návrhového GVD uvedeného v TES

Křížení s místními komunikacemi

V délce celé trasy se nachází několik kolizních bodů s chodci, automobilovou dopravou, vedením VVN nebo biokoridorem.

V km 0,713 došlo, především z důvodu zastavení provozu na železniční trati, ke vzniku místa s častým výskytem chodců, kteří si zde zkracují cestu mezi obytnou zástavbou města Hrušovany u Brna a zahrádkářskou kolonií přimknutou k železniční

trati. Zmíněným prostorem vede přirozená nejkratší spojnice. Z výše uvedeného důvodu a také proto, aby obnovení provozu na železniční trati nevytvořilo pro obyvatele města novou bariéru a nevznikl tak důvod pro jeho negativní vnímání, navrhuje v tomto místě zřízení železničního přechodu zabezpečeného PZS. Ve staničení km 1,018; km 2,132 a km 2,400 jsou úroňové přejezdy pro automobilovou dopravu, které budou zabezpečeny rovněž PZS, toto řešení je navrženo na základě vyšší bezpečnosti pro účastníky silničního provozu, které bylo projednáno na technických výborech. V místě staničení km 1,0 je zrušen stávající úroňový přejezd pro automobilovou dopravu. Ve staničení km 1,0; km 1,2; km 2,1 a km 2,3 se nachází celkem 5 křížení navrhované železniční tratě s vedením VVN. Zmíněné křížení bude nutné přeložit tak, aby výška VVN vyhovovala průjezdnému profilu Z-GČD (změna výškové úrovně vedení VVN).

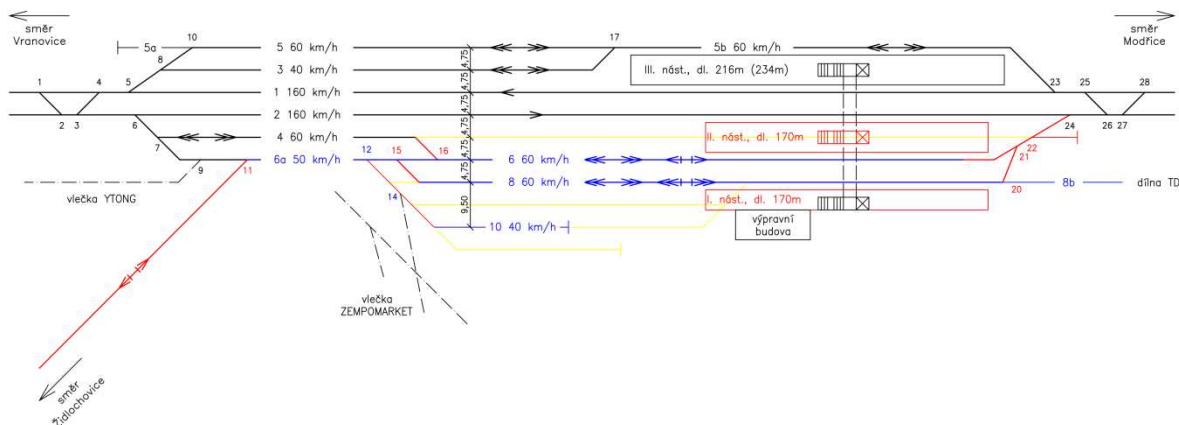
Ve staničení km 1,0 se nachází křížení s lokálním biokoridorem.

Závěr

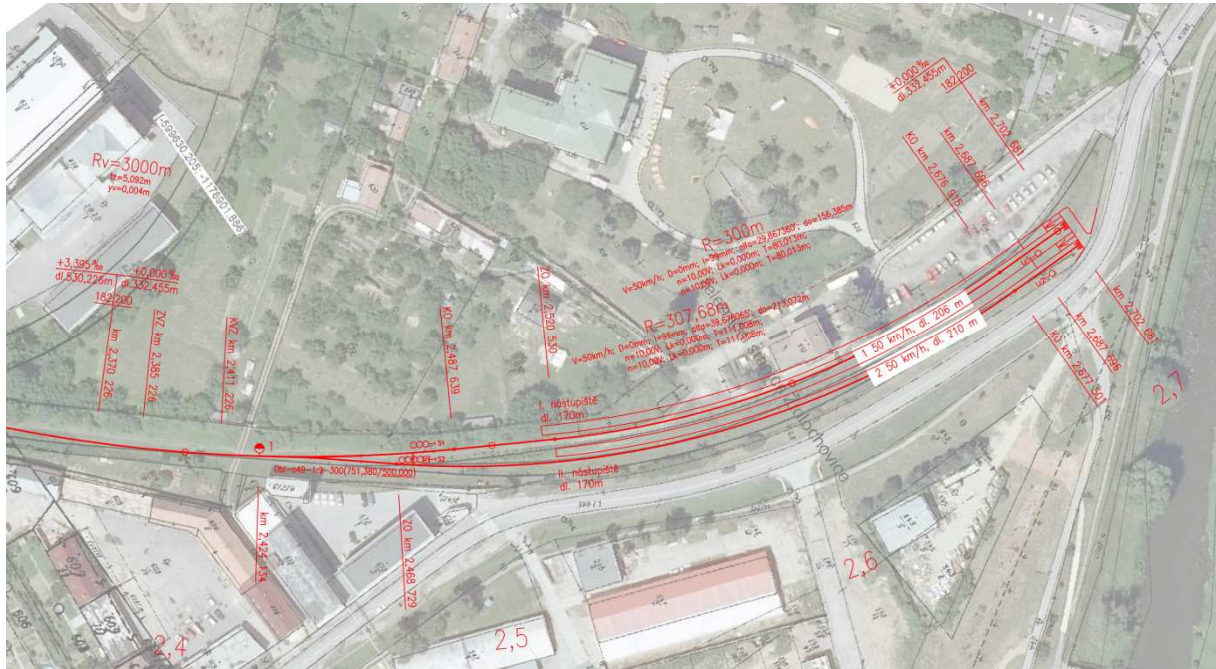
Zmíněná TES je referenčním projektem fy AF-CITYPLAN s. r. o. v oblasti projektů železniční dopravní infrastruktury. Závěry studie byly přijaty jak objednatelem (KORDIS), tak eventuálním investorem (SŽDC, s. o.) bez výhrad. Bude-li možné využít prostředky z operačních programů EU, lze při rozumné hladině optimismu předpokládat realizaci obnovení provozu na této trati v časovém výhledu do roku 2020.

Součástí TES je i ekonomické posouzení projektu – ten se ukázal jako nesamofinancovatelný s předpokládanými náklady 185 000 000,- Kč. Zároveň bylo ale dosaženo v ekonomické analýze požadovaných hodnot feasibility projektu.

Studie byla před odevzdáním podrobena oponentuře ze strany ČVUT v Praze Fakulty dopravní a výsledná podoba žst. Židlochovice byla prověřena i pomocí Certifikované metodiky Ministerstva dopravy ČR „Optimální podoba přestupních uzlů veřejné hromadné dopravy, ISBN 978-80-01-05053-8“. Výsledkem je kombinace V. + N, která znamená doporučení pro zřízení těsné přestupní vazby a vybudování poloostrovních, nebo vnějších nástupišť. Podoba žst. Židlochovice je zcela v souladu s touto metodikou, respektovat ji bude i navazující projekt přednádražního prostoru.



Obr. 2 – Výsledné dopravní schéma žst. Hrušovany u Brna



Obr. 3 – Přehledná situace žst. Židlochovice



Obr. 4 – Současný stav bývalé žst. Židlochovice



Obr. 5 – Žst. Hrušovany u Brna, prostor pro navrhované vnější a ostrovní nástupiště

Literatura:

- [1] AF-CITYPLAN s.r.o. *Revitalizace a elektrizace tratě Hrušovany u Brna – Židlochovice*. Technická studie. Praha, 2013.
- [2] Jacura, M. et al. *Optimální podoba přestupních uzlů veřejné hromadné dopravy [certifikovaná metodika]*. Praha, 2012. České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní.

Praha, říjen 2014

Lektorovali: Ing. Jan Hrabáček
České dráhy, a.s.

Ing. Tomáš Pospíšil
České dráhy, a.s.