

Objednatel: <b>Jihomoravský kraj</b> Žerotínovo náměstí 3/5 601 82 Brno		 <b>Jihomoravský kraj</b>		Souprava:	
Zhotovitel: <b>IKP Consulting Engineers, s.r.o.</b> Jankovcova 1037/49, Classic 7 – budova C, CZ-170 00 Praha 7 tel: +420 255 733 111, fax: +420 255 733 605 e-mail: info@ikpce.com, web: www.ikpce.com					
Projekt: <b>Územní studie prověření variant  Křenovické spojky</b>		Číslo projektu:	<b>1 1 1 7 6 4</b>		
		Vedoucí projektu:	Ing. Miroslav Halama		
Kraj: Jihomoravský	k.ú.: Hrušky, Křenovice, Slavkov u Brna, Vážany nad Litavou, Zbýšov		Stupeň:	studie	
Obsah: <b>2.etapa, Návrhová část</b> Technická část – Jižní varianty <b>TECHNICKÁ ZPRÁVA</b>		Datum:	01/2013		
		Archiv:			
		Formát:	10 A4		
		Měřítko:	-		
		Příloha:	<b>C.2.1</b>		

## OBSAH:

<b>1.</b>	<b>ÚVOD</b> .....	<b>3</b>
1.1.	Účel Křenovické spojky .....	3
1.2.	Důvod a předmět Zadání studie .....	3
<b>2.</b>	<b>SOUČASNÝ STAV</b> .....	<b>3</b>
2.1.	Prostor technického řešení.....	3
2.2.	Trať č.300 .....	4
2.3.	Trať č.340 .....	4
<b>3.</b>	<b>NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ</b> .....	<b>5</b>
3.1.	Obecně .....	5
3.2.	Společné znaky.....	5
3.3.	Varianta J1 .....	7
3.4.	Žst. Slavkov u Brna pro var.J1 .....	7
3.5.	Varianta J2.....	8
3.6.	Žst. Slavkov u Brna pro var.J2 .....	9
3.7.	Grafická část .....	10

## SEZNAM OBRÁZKŮ:

Obr.1	Přehledná situace jižních variant .....	6
-------	---	---

## 1. ÚVOD

### 1.1. Účel Křenovické spojky

Účelem Křenovické spojky je, v oblasti Křenovic, zajistit plynulé propojení tratí č.300 a 340 z Brna přes Chrlice, Sokolnici-Telnici, Slavkov a dál přes Bučovice do Nesovic. Přímé propojení odstraní handicap historicky vzniklého uzlu tratí přerovské a Vlárské před zaústěním do železničního uzlu Brno.

Uvedeným zapojením prostřednictvím Křenovické spojky dojde k optimalizaci vedení linek IDS (Integrovaného Dopravního Systému) JMK a k částečnému uvolnění kapacity přetíženého úseku Přerovské tratě. Účel (záměr) Křenovické spojky je však nutné spatřovat nejen z pohledu bodového místa v železniční síti, ale i v kontextu integrované dopravy celého Jihomoravského kraje s cílem komplexního taktového uspořádání.

### 1.2. Důvod a předmět Zadání studie

Důvodem zadání byla iniciativa obce Křenovice a občanského sdružení Proti Křenovické spojce s požadavkem zpracovat (na základě ideových návrhů obce) technické řešení severních variant Křenovické spojky tratí č. 300 a 340 v prostoru Křenovic.

Předmětem zadání technické části studie bylo pro jižní vedení Křenovické spojky zhodnotit a prověřit řešení studie z r.2005 a zahrnout dopady z pohledu později vymezených záplavových území. Dalším požadavkem technické části (s podporou výsledků dopravní technologie) bylo navrhnout potřebné úpravy stanice Slavkov u Brna.

Nad požadovaný rozsah Zadání studie projektant zpracoval a předložil ještě druhou variantu jižního vedení spojky. Pro úpravy a uspořádání železniční stanice Slavkov pak byly zahrnuty i úpravy z poměrně nové dokumentace „Přestupní uzel IDS Slavkov u Brna – Nádražní“.

Důležitá poznámka. Pro další projektovou přípravu (ať ze strany úřadu JMK nebo provozovatele dráhy SŽDC nebo jiného zadavatele) bude nutné, při formulaci zadání a požadavků na výsledky dokumentace, velmi reálně uvažovat se zcela jednoznačným postojem obce Křenovice. Tento postoj (podporovaný Občanským sdružením Proti Křenovické spojce) byl při jednáních i v písemném styku prezentován starostou obce Křenovice slovy „Jižní varianty, v jakékoliv podobě, jsou pro Křenovice nepřijatelné“.

## 2. SOUČASNÝ STAV

### 2.1. Prostor technického řešení

Prostor pro variantní (severní i jižní) technické řešení Křenovické spojky je ohraničen tratěmi (dle JŘ) č.300 (Brno-Přerov) a 340 (Brno-Uherské Hradiště, tzv. Vlárská trať). Širší vztahy jsou vymezeny katastrálními územími obcí Křenovice, Slavkov u Brna - ORP Slavkov u Brna, Vážany nad Litavou, Hrušky a Zbýšov.

Ze severu (od Blažovic trať č.340, od Holubic č.300) tratě (po vzájemném mimoúrovňovém vykřížování) vstupují do řešeného prostoru směrově a výškově téměř v souběhu. Myšlený souběh je v lokalitě s místními názvy U hájku a Pastvinka.

Ze západu (od Sokolnice/Telnice, Chrlic) vstupuje do řešeného prostoru trať č.300 v lokalitě Doliny. Z východu do sledovaného prostoru vstupuje trať č.340 v lokalitě U panského dvora (západní zhlaví žst. Slavkov u Brna).

Z pohledu jižních variant jsou úseky stávajících tratí, stávající železniční stanice Křenovice horní n. a zastávky Křenovice dolní n., bezpředmětné neboť je v oblasti průchodu Křenovicemi vůbec nevyužívají. Částečnou výjimkou je var.J2, která se východně (před žst.Slavkov) v úseku cca 1,5 km napojuje do trati č.340.

Stavebně-technické řešení zahrnuje v podstatě „pouze úzký“ pruh vlastní přeložky v řádu délky cca do 5 km. Dopravně-provozní technologické řešení naopak sahá ve svých dopadech do cílů vzdálených cca 30 km.

## 2.2. Trať č.300

Jedná se o celostátní jednokolejnou, elektrifikovanou trať (25 kV, 50Hz), v předmětném úseku s max.rychlostí 90 km/h. Trať č.300 zasahuje do předmětné oblasti v délce cca 2 km přičemž její podstatnou část představuje železniční stanice Křenovice horní nádraží. Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) směrem na Holubice tvoří Reléový poloautoblok, směrem na Sokolnici/Telnici se jedná o Telefonické dorozumívání. Staniční zabezpečovací zařízení je Ústřední stavědlo (Test14).

Žst. Křenovice horní nádraží (km 24,195) má 3 dopravní koleje č.1 dl.367m, č.2 dl.404m a č.3 dl.490m. U kolejí č.1 a 3 jsou zpevněná úroňová nástupiště tvořená betonovými deskami. Délka nástupišť je 245m u kol.č.1 a 322m u kol.č.3. Kolejistiště dále tvoří na straně odvrácené od Výpravní budovy 2 průjezdné a 3 kusé manipulační koleje, které využívá Mostní obvod. Na severním zhlaví je zapojeno menší vlečkové kolejistiště s halou Opravy trakčního vedení (OTV).

Železniční svršek je v trati tvaru S 49 na betonových pražcích SB8 s tuhým upevněním na žebrových podkladnicích. Ve stanici je svršek s tuhým upevněním s žebrovými pokladnicemi, případně s rozponovými podkladnicemi na betonových pražcích, pouze výhybky jsou uloženy na pražcích dřevěných. Stav svršku je většinou dobrý, zachovalý.

Na jižním zhlaví stanice Křenovice horní nádraží je úroňový silniční přejezd (silnice II.třídy č.417) z pryžových panelů mezi kolejnicemi, vně kolejnic je pak úprava zaasfaltováním.

## 2.3. Trať č.340

Jedná se o celostátní dvoukolejnou, neelektrifikovanou trať, v předmětném úseku s max.rychlostí 80 km/h. Trať č.340 zasahuje do předmětné oblasti v délce cca 4 km, leží na ní zastávka Křenovice dolní nádraží a na východní straně ústí do žst. Slavkov u Brna (km 23,743). Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) tvoří Hradlový jednosměrný poloautoblok.

Staniční zabezpečovací zařízení v žst. Slavkov u Brna je Elektromechanické, na každém zhlaví je obsazené stavědlo. Kolejistiště má 4 dopravní koleje č.1 dl.623m, č.2 dl.660m, č.3 dl.605m a č.4 dl.620m. U kolejí č.1, 2 a 4 jsou zpevněná úroňová nástupiště tvořená betonovými deskami. Délka nástupišť je 253m u kol.č.1 a 2 a 205 u kol.č.4. Na obou stranách dopravních kolejí je po jedné dlouhé manipulační koleji, na straně odvrácené od VB je ještě jedna krátká manipulační kolej a kolejistiště vleček (Emis Engie a ACHP).

Železniční svršek je v trati tvaru S 49 na betonových pražcích SB5 s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích. Stav svršku je většinou dobrý, zachovalý, i když Geometrická poloha koleje (GPK) má své nedostatky v zanedbané údržbě.

Zastávka Křenovice dolní nádraží má nevstřícně umístěná zpevněná úroňová nástupiště dl. 255m tvořená betonovými deskami. Zastávku mezi nástupišti protíná úroňový silniční přejezd (silnice II.třídy č.416) z pryžových panelů mezi kolejnicemi, vně kolejnic je pak úprava zaasfaltováním. Přejezd je chráněn Světelným zabezpečovacím zařízením doplněným bez závor. Severně od zastávky je pro místní komunikaci další úroňový přejezd světelně zabezpečený a s konstrukcí stejnou jako přejezd silnice II/416.

### 3. NAVRHOVANÁ ŘEŠENÍ

#### 3.1. Obecně

Jižní varianty využívají volný prostor (proluka mezi obcemi Křenovice a Zbýšov) a vychází z předchozího návrhu studie křenovické spojky z r.2005.

Varianta **J1** je variantou, která byla začleněna do nedávno zrušeného ZUR JMK a rychlým propojením vyhovovala i Integrovanému dopravnímu systému založeném na parametru síťovosti (propojení v uzlech).

Varianta J1 byla základem pro stavebně zkrácenou variantu **J2**. V první části (napojení z trati č.300 v odbočce příp. výhybně Zbýšov) až do nové zastávky Křenovice-Hrušky (v místě křížení se stávající silnicí II/416) je směrové i výškové vedení stejné jako ve var.J1. Za zastávkou je pak provedeno rychlé přiblížení a napojení do trati č.340 (odb. Podvrbí) cca o 1 km dříve, než u var.J1.

#### 3.2. Společné znaky

Obě varianty využívají volný, nezastavěný prostor (proluka cca 260 m) mezi obcemi Křenovice a Hrušky s významnou vzdáleností od zástavby obou obcí z pohledu účinků hluku. Z pohledu docházkové vzdálenosti klesne výhodnost pro cca 2/3 obyvatel Křenovic, ale nově bude zpřístupněna možnost využití železnice pro velkou část obce Hrušky. Docházková vzdálenost obyvatel Křenovic na spoje po trati č.340 bude zachována jako v současném stavu.

Jižní varianty představují snahu o dosažení co nejrychlejšího a nejkratšího spojení Slavkova a dalších zastávek ve směru na Bučovice a Nesovice s Brnem. Trasováním splňují požadavky platných norem a předpisů a představují spojení moderních parametrů. Jsou navrženy na rychlost 100 km/h s dalším možným zvýšením při použití moderních vozidel. Vzhledem k využití trati pro regionální linky s častým zastavováním souprav však není nutné v současné úrovni dokumentace o takovém zvýšení uvažovat.

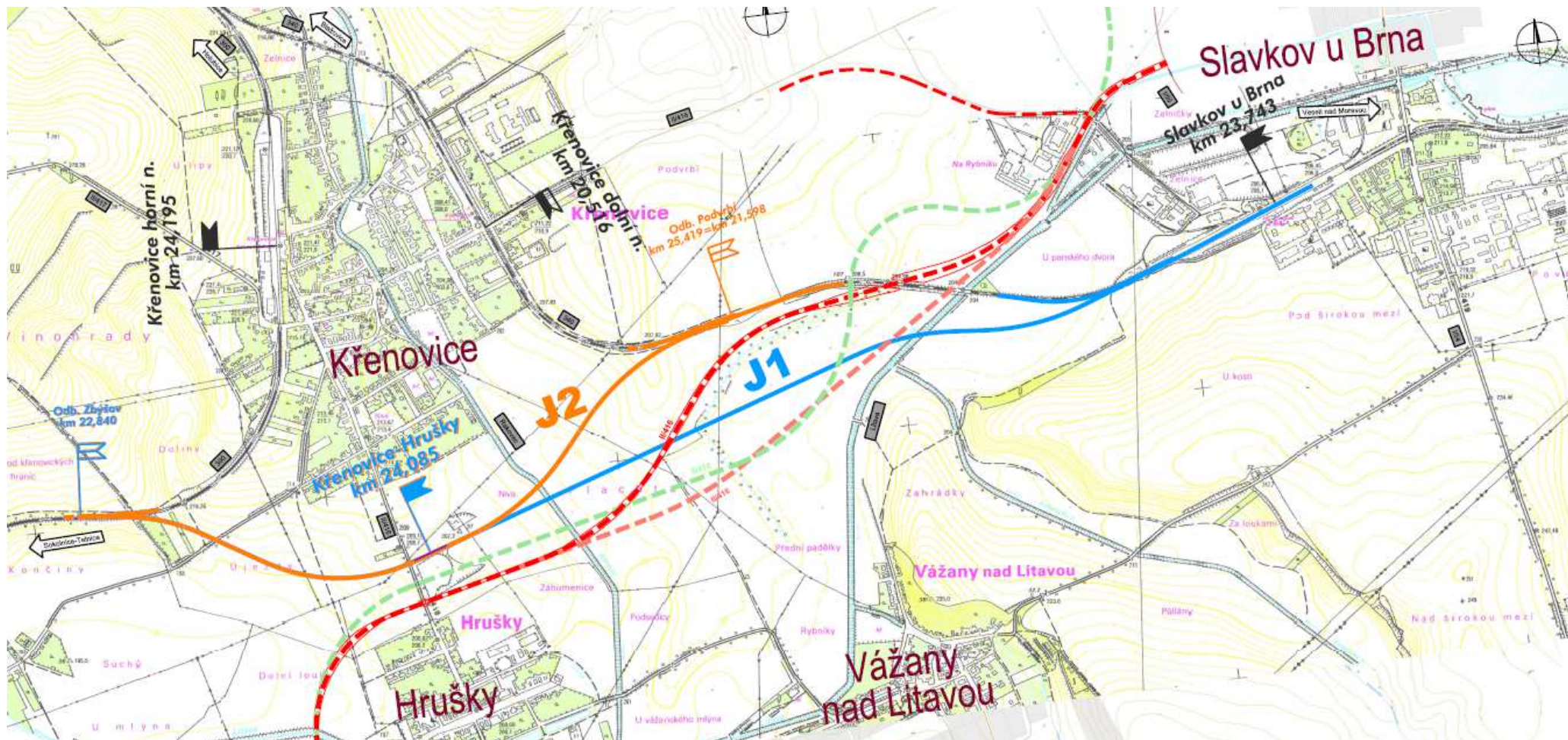
Var.J2 si vyžádá zřízení nové odbočky Podvrbí z trati č.340. Úpravy v uvedeném úseku trati č.340 mají vliv na propustnost trati 340 v obou směrech a dotknou se i potřebného zatrolejování a rekonstrukce zabezpečovacího zařízení.

Zapojení Křenovické spojky do žst. Slavkov u Brna a úpravy této stanice jsou pro každou variantu odlišné což je uvedeno v popisu u konkrétní varianty. U var.J2 je úprava kolejiště stanice Slavkov stejná jako v severních variantách.

V žádné z předložených variant není zakreslena nová výhybna Zbýšov, nicméně Dopravní a provozní technologie s ní počítá a pro další projekční práce dává na zvážení a doporučuje spojit investici na Křenovickou spojku s investicí na zřízení výhybny Zbýšov.

V současném stavu jsou obě trati (č.300 i 340) tratěmi celostátními. Vlastník a provozovatel dráhy SŽDC, s.o. vyvíjí již v současné době pokusy o převedení celostátní dráhy č.300 v úseku Brno-Holubice na dráhu regionální. Proti této snaze naopak vystupuje MD ČR, které argumentuje tím, že trať č.300 je zařazena do systému tratí TEN-T a dokud nebude realizováno nové kapacitní spojení Brno-Přerov, nelze trať č.300 do kategorie regionálních tratí převést. Pro řešení jižních variant nemá tato záležitost žádný vliv.

Obr.1 Přehledná situace jižních variant



### 3.3. Varianta J1

Varianta J1 vychází z původního řešení Křenovické spojky. Řešení bylo revidováno tak, aby splňovalo platné normy a předpisy, které od doby vzniku původní dokumentace v r.2005 doznaly mnohých změn. Základní myšlenkou návrhu je vedení spojky jižně od obce Křenovice mezi zástavbou obcí Křenovice a Hrušky.

Kolej spojky opouští trať č.300 za zast. Zbýšov v nové odb. Zbýšov v km 22,840. Trať spojky je vedena převážně na náspu, v místě křížení stávající silnice II/416 mezi obcemi Křenovice a Hrušky je naopak vedena v zářezu pro umožnění případného mimoúrovňového křížení. Za podjezdem silnice II/416 je navržena zastávka Křenovice-Hrušky s bezbariérovým nástupištěm délky 140m s výškou nástupní hrany 550mm nad TK a s bezbariérovým přístupem ze silnice II/416.

Trať spojky dále překonává tok říčky Rakovec mostem v km 24,528, kde v rámci protipovodňových opatření je navrženo zřídit další most - inundační. Křížení s polní komunikací v km 24,874, aby i nadále byl zajištěn přístup k rozsáhlým obdělávaným pozemkům včetně funkce cyklistické stezky, řeší úrovně. Před napojením do tratě č.340 v žst. Slavkov překonává spojka ještě tok řeky Litavy.

Do stávající trati se spojka napojuje cca v km 22,960 v místě západního (brněnského) zhlaví žst. Slavkov u Brna jako pokračování stávající staniční koleje č.3. Pro první stavební etapu napojení spojky by postačila úprava oblouku v délce cca 600 m a vložení 5 kusů nových výhybek. Pokud nebudou užita hybridní nebo dvouzdrojová vozidla bude nutné stanici zatrolejovat. Úpravy se dotknou i zabezpečovacího zařízení.

Finální úprava kolejí žst. Slavkov umožňuje alternativní provoz s ukončením nebo pokračováním vlaků linek S1 do Bučovic a Nesovic. Řešení je založeno na klasickém uspořádání hlavních kolejí uvnitř a předjízdny vně. Zatím, ne úplně obvyklým, je umístění ostrovního nástupiště pro hlavní trať mezi hlavními kolejemi. Nástupiště pro frekvenci z Křenovické spojky je u předjízdny koleje před výpravní budovou, kde je i kusá kolej s nástupištěm pro končící vlaky. Podrobněji viz následující kapitola.

Délka celého úseku od uvažované odbočky Zbýšov po km 23,3 v žst. Slavkov je 4,133 km, pro stavbu spojky je nutné zřízení nového tělesa železničního spodku v délce 3,810 km. Minimální poloměr varianty J1 směrového oblouku je  $R=600$  m umožňující jízdu rychlostí 100 km/h.

Varianta je charakterizována nejdelší stavební délkou, průchodem k.ú.Vážany vč. střetů se zamokřenými plochami, křížením toku Litavy vč. záplavového území a samostatným (odlišným) zapojením a úpravou žst. Slavkov.

### 3.4. Žst. Slavkov u Brna pro var.J1

Pro variantu J1 je v železniční stanici Slavkov u Brna navržena úprava vyplývající z nutnosti zapojení nové traťové koleje do brněnského zhlaví. Stanice je z pohledu umístění na trati a rozsahu provozní práce stanicí odbočnou.

Stanice je upravena do univerzální podoby umožňující provoz na trati 340 doplnit provozem linky S1 Brno Chrlice – Sokolnice-Telnice – Slavkov u Brna s možným prodloužením do Nesovic. Vzhledem ke skutečnosti, že dnes není možné určit zda bude linka S1 protažena do Nesovic ihned v souvislosti s elektrifikací úseku Blažovice – Nesovice, nebo budou na lince S1 užívána dvouzdrojová nebo hybridní vozidla a úsek Slavkov u Brna – Nesovice nebude zatím elektrifikován a linka S1 bude průjezdná, je žst. Slavkov upravena jako pásmová s možností ukončení linky S1.

Ve stanici je navrženo zapojení nové tratě křenovické spojky v prodloužení staniční koleje č.3. Zapojení křenovické spojky je navrženo na rychlost 100/80 km/h. Hlavní koleje č.1 a 2 jsou vedeny ve stopách stávajících kolejí č.1 a 2, v místě nástupiště je kolej č.2 vyhnuta do stopy stávající koleje č.4. V hlavních kolejích je traťová rychlost 80/90 km/h. V koleji č.3 je rychlost 80 km/h, ve směru Bučovice do 2. traťové koleje je odjezd rychlostí 50km/h, ve směru Brno z 1. traťové koleje na kolej č.3 je rychlost 60 km/h. Kolej č.4 je na rychlost 50 km/h.

Z důvodu zapojení křenovické spojky do ostatních staničních kolejí je navrženo vložení kolejové spojky před stávající dvojitou kolejovou spojku a úprava navazujícího úseku. v km 22,430 – 22,960. Vložení spojky vyvolává nutnou úpravu oblouku navazujícího na zhlaví. Upraveny jsou obě traťové koleje, tak aby umožňovaly výhledové zvýšení rychlosti na 90 km/h pro vozidla využívající nedostatek převýšení  $l=130\text{mm}$  a aby byla odstraněna stávající nevyhovující vzdálenost mezi koncem přechodnice a začátkem výhybky. Pro všechna ostatní vozidla je ponechána stávající rychlost 80km/h.

Kolej č.1 je hlavní kolejí ve směru Veselí nad Moravou s délkou 642m. Kolej č.2 je hlavní kolejí ve směru Blažovice s délkou 661m. Kolej č.3 je hlavní kolejí ve směru na křenovickou spojku. Je dělená na dvě části o délkách 206 a 285m, celková délka koleje je 563m. Kolej č.4 je dopravní kolejí pro nákladní dopravu s délkou 628m. Kolej č.6 je manipulační s délkou 260m, do koleje jsou zapojeny vlečky ACHP a CEMIS ENGINE. Kolej č.5 je manipulační u koleje se nachází zpevněná nakládková plocha, nakládací rampa a skladiště. Kolej č. 5a je kusá, dopravní pro ukončení vlaků linky S1, zapojená spojkou do koleje č.3.

V případě ukončení linky S1 v žst. Slavkov jsou vlaky ukončeny na kolejích 3a a 5a bez rušení provozu na hlavních kolejích 1 a 2 tratě 340.

Ve stanici je navrženo jedno ostrovní nástupiště č.2 mezi hlavními kolejemi č.1 a 2 a jedno nástupiště vnější nástupiště u koleje č.3a. Všechna nástupiště jsou bezbariérově přístupná s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. U koleje č.3a je vnější nástupiště č.1 přecházející v jazykové nástupiště, délka nástupní hrany je 180m. U koleje č.5a je jazyková část nástupiště č.1 s nástupní hranou délky 110m. Tato délka je v souladu s délkou nástupišť uvažovaných na Severojižním kolejovém diametru. Nástupiště č.1 je bezbariérově přístupné od výpravní budovy a uličního prostoru s těsnou vazbou na přestupní terminál IDS. Mezi hlavními kolejemi č.1 a 2 je ostrovní nástupiště č.2 délky 170m. Přístup na ostrovní nástupiště č.2 je podchodem, který navazuje na řešení přednádražního prostoru s přestupním uzlem IDS. Bezbariérový přístup na nástupiště je řešen pomocí výtahů.

Kolejiště stanice odpovídá dopravní technologii a je univerzálně použitelné pro variantu J1 vedení křenovické spojky. Stanice umožňuje křížování a předjíždění vlaků včetně nákladních. Uspořádání stanice je univerzálně použitelné jak v případě průjezdného modelu u všech linek, tak i v případě ukončení linky S1 v žst. Slavkov, nebo jejího pásmování mimo přepravní špičku, včetně odstavení soupravy.

### 3.5. Varianta J2

Varianta J2 vychází z původního řešení Křenovické spojky, ale zkracuje jí a dřívějším zapojením do stávající trati č.340 využívá jejího vedení.

První polovinu spojky var. J2 kopíruje řešení var.J1. Za zast. Křenovice-Hrušky se dostává do jiné polohy, ale stejně jako var. J1 překonává tok říčky Rakovec, pro řešení protipovodňové ochrany navrhuje zřídit inundační most a úrovněově kříží polní komunikaci s funkcí cyklistické stezky.

Do stávající trati 340 je zapojena v nové odb. Podvrbí v km 21,598. Zapojení spojky je do traťové koleje č.1. Součástí odbočky je odvrtná kolej ve směru od odb. Zbýšov. Před napojením do



kol.č.1 je ve směru od Křenovic dolní n. umístěna mezi traťovými kolejemi tratě 340 kolejová spojka tak, že od odb.Podvrbí jsou umožněny současné vjezdy a do žst. Slavkov. Kolej č.2 je v úseku Odb. Podvrbí – Slavkov pojížděna vlaky na trati 340 obousměrně, kolej č. 1 je v úseku Odb. Podvrbí – Slavkov pojížděna obousměrně pouze vlaky linky S1, vlaky od Blažovic je pojížděna ve správném směru případně jsou tyto vlaky vedeny spojkou do koleje č.2. Z tohoto důvodu je možné navrhnout elektrifikaci pouze koleje č1 v úseku Odb. Podvrbí – Slavkov.

Kolejové spojky i výhybka do odbočky jsou navrženy na 100 km/h. Na toto uspořádání je navržena i úprava žst. Slavkov u Brna. Odbočka je navržena i na teoretickou možnost vložení kolejové spojky před odbočnou výhybkou při klasickém uspořádání odbočení z dvoukolejné tratě, avšak z provozního hlediska není potřebná. Jako nutná je však spojka za odbočnou výhybkou pro umožnění přejezdu vlaků od Blažovic na Veselí v době jízdy vlaku na křenovickou spojkou.

Délka celého úseku od uvažované odbočky Zbýšov po km 23,3 v žst. Slavkov je 4,276 km, pro stavbu spojky je nutné zřízení nového tělesa železničního spodku v délce 2,752 km. Minimální poloměr směrového oblouku je  $R=600$  m a umožňuje jízdu rychlostí 100 km/h.

Výhodami oproti var. J1 je o více než 1 km kratší stavební délka, napojením na stávající trať č.340 se vyhýbá k.ú.Vážany se zamokřenými plochami a křížení toku Litavy vč. záplavového území a odpadá jedno mimoúrovňové křížení s uvažovanou přeložkou silnice II/416. Další z výhod je i napojení do žst. Slavkov u Brna, které je stejné jako v případě všech variant severních.

### 3.6. Žst. Slavkov u Brna pro var.J2

Železniční stanice Slavkov u Brna je pro variantu J2 a všechny severní varianty navržena shodně.

Stanice je upravena do univerzální podoby umožňující provoz na trati 340 doplnit provozem linky S1 Brno Chrlice – Sokolnice-Telnice – Slavkov u Brna s možným prodloužením do Nesovic. Vzhledem ke skutečnosti, že dnes není možné určit zda bude linka S1 protažena do Nesovic ihned v souvislosti s elektrifikací úseku Blažovice – Nesovice, nebo budou na lince S1 užívána dvouzdrojová nebo hybridní vozidla a úsek Slavkov u Brna – Nesovice nebude zatím elektrifikován a linka S1 bude průjezdná, je žst. Slavkov upravena jako pásmová na možnost ukončení linky S1.

Ve stanici je navrženo jedno ostrovní nástupiště s nástupištěm jazykovým mezi kolejemi č.2 a 101a a jedno nástupiště boční u koleje č.1. Hlavní koleje č.1 a 2 jsou vedeny ve stopách stávajících kolejí č.3 a 4, mezi nimi je ostrovní nástupiště a předjízdna kolej č.101. V hlavních kolejích je traťová rychlost 80/90 km/h. V předjízdne koleji č.101 je rychlost 80 km/h, ve směru Bučovice do 2. traťové koleje je odjezd rychlostí 60km/h. Koleje č.4 a 102 jsou na rychlost 50 km/h.

Kolej č.1 je v místě stávající koleje č.3, je hlavní kolejí ve směru Veselí nad Moravou s délkou 631m. Kolej č. 2 je hlavní kolejí ve směru Blažovice s délkou 595m. Kolej č.4 je dopravní kolejí pro nákladní dopravu s délkou 589m, do koleje jsou zapojeny vlečky ACHP a CEMIS ENGINE.

Kolej č.101 (z dílčích částí 101a a 101b) slouží jako předjízdna. V případě ukončení linky S1 je výhodně umístěna mezi hlavními kolejemi a změna směru jízdy vlaku je tak bezkolizní vůči protijedoucím vlakům. Umístění je vhodné i v případě přechodu z jedné traťové koleje na druhou (výluky, jízda po nesprávné koleji nebo proti správnému směru v případě užití). U koleje 101a je nástupní hrana délky 170m. Kolej č.102a je kusá s délkou 120m, slouží k obratu vlaků linky S1. Je pokračováním koleje č.102b. Kolej 102b je kolejí dopravní, avšak s funkcí deponování soupravy linky S1 mimo přepravní špičku. Pro možnost obracení vlaků na koleji č.102a slouží kolejová spojka do koleje č.101. Mimo špičku je možné deponování i na koleji č. 102a. Kolej č.3 je kolej manipulační, kusá, zapojená na brněnském zhlaví; u koleje se nachází zpevněná nakládková plocha, nakládací rampa a skladiště.

Všechna nástupiště jsou bezbariérově přístupná s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. U hlavní koleje č.1 je nástupiště č.1. Nástupiště je vnější délky 170m, bezbariérově přístupné od výpravní budovy a uličního prostoru s těsnou vazbou na přestupní terminál IDS. U hlavní koleje č.2 je ostrovní nástupiště č.2 s navazujícím nástupištěm jazykovým, celková délka nástupní hrany je 270m. U koleje č.101a je nástupní hrana délky 170m. U kusé koleje č.102a je délka nástupní hrany jazykového nástupiště 110m. Tato délka je v souladu s délkou nástupišť uvažovaných na Severojižním kolejovém diametru. Přístup na ostrovní nástupiště č.2 je podchodem, který navazuje na řešení přednádražního prostoru s přestupním uzlem IDS. Bezbariérový přístup na nástupiště je řešen pomocí výtahů.

Kolejiště stanice dopovídá dopravní technologii a je univerzálně použitelné pro všechny severní varianty a variantu J2 vedení křenovické spojky. Stanice umožňuje křížování a předjíždění vlaků včetně nákladních. Uspořádání stanice je univerzálně použitelné v případě průjezdného modelu u všech linek, tak i v případě ukončení linky S1 v žst. Slavkov, nebo jejího pásmování mimo přepravní špičku, včetně odstavení souprav.

### **3.7. Grafická část**

Textovou část doplňují následující samostatné přílohy:

- C.2.3.1 Schémata
- C.2.3.2 Situace odb. Zbýšov
- C.2.3.3 Situace žst. Slavkov var. J1
- C.2.3.4 Situace odb. Podvrbí
- C.2.3.5 Situace žst. Slavkov var. J2
- C.2.3.6 Podélné profily