

Výtah z dokumentu:

Sdružení pro rozvoj kolejové dopravy

„Strategie rozvoje železniční a související cyklistické dopravy v ČR“

Studie vypracovaná na základě zadání MŽP
dle smlouvy o dílo č. 3/5/03

Ing. Jan Zeman CSc., Martin Robeš a kol.

Odevzdáno 30. listopadu 2003, aktualizováno k 23. ledna 2009

Uvedeno v:

Příloha č. 1 – Reforma tarifního systému ČD (Ing. Miroslav Zikmund)

Křenovice dolní – Křenovice horní nádraží

Záměr vybudovat u obce Křenovice kolejové propojení tratí 300 a 340. Křenovická spojka by vytvořila dlouho chybějící protiváhu spojce Blažovice – Holubice. Příměstské vlaky od Slavkova u Brna by díky ní mohly jezdit po frekvenčně vyrovnané trase přes Sokolnice a vlaky od Rousínova by mohly jezdit kratší trasou přes Blažovice, protože by nemusely jezdit závlekem přes Sokolnice, aby tento úsek obsloužily. Řešení spojky je známo ve 4 základních variantách:

- Severní spojka, která je prostým propojením tratí 300 a 340 na severní straně Křenovic.
- Jižní spojka, která je prostým propojením tratí 300 a 340 vedeným po jižním okraji Křenovic.
- Malá jižní přeložka, která odbočuje z tratě 300 stejně jako předchozí řešení (tj. mezi Zbýšovem a žst. Křenovice horní), ale po min.í jižního okraje Křenovic se odklání obloukem k jihu, aby obsloužila i obce Hrušky a Vážany nad Litavou.
- Velká jižní přeložka, která opouští stávající trať od Brna již za Újezdem, aby prošla kolem okrajů obcí Hostěrádky-Rešov z jihu, Šaratice ze severu, Zbýšov z jihu, Křenovice z jihu, Hrušky ze severu a Vážany nad Litavou ze severu.

Severní spojka je řešení optimální pro obyvatele Křenovic, protože zachová obsluhu obce ze 2 bodů – dolní a horní žst. – a maximální docházkové vzdálenosti jsou 800 m. Všechna jižní řešení oproti tomu obsluhují Křenovice z jediného bodu, který je vzdálen 800 m od středu obce a vzdálenost k nejbližší zastávce je až 1,7 km, což je pro pěší dostupnost zcela

nepřijatelné vzhledem k malé vzdálenosti Křenovic od Brna. Severní spojka je nejkratším a tedy také nejlevnějším řešením. Kamenem úrazu severní spojky je nemožnost vyvinout mezi tratěmi 300 a 340 na severu obce oblouk o poloměru, který by vyhovoval stávajícím normám. Největší možný poloměr, který se zde vejde mezi zástavbu a stávající tratě, je 200 m. Na stávajících regionálních tratích je však tento poloměr zcela běžný a trvání na dodržení minimálního normového poloměru 300 m by tedy bylo nesmyslné. Ostatně na dráze se uvažuje provozovat lehké soupravy, kterým tento malý poloměr nemůže vadit. Podélný sklon do 40 ‰ normě pro regionální dráhy vyhoví. Jižní řešení jsou vesměs stavebně delší a tedy investičně dražší. Severní spojka však vykazuje největší celkovou délku, protože kolem Křenovic vytváří oblouk, a je tedy dražší provozně. Nejmenší provozní náklady provází velkou jižní spojku, neboť u tohoto řešení zaniká nutnost autobusové obsluhy obcí Šaratice, Hrušky a Vážany nad Litavou. Z hlediska docházkových vzdáleností je však zdaleka nejhorší, protože obsluhuje obce od jejich okrajů, zatímco stávající trať a autobusy projíždějí poblíž středu všech dotčených obcí. Hodná doporučení k realizaci je proto varianta severní.