

VÝŇATEK Z TECHNICKÉ ZPRÁVY B2

3. POPIS TRAS

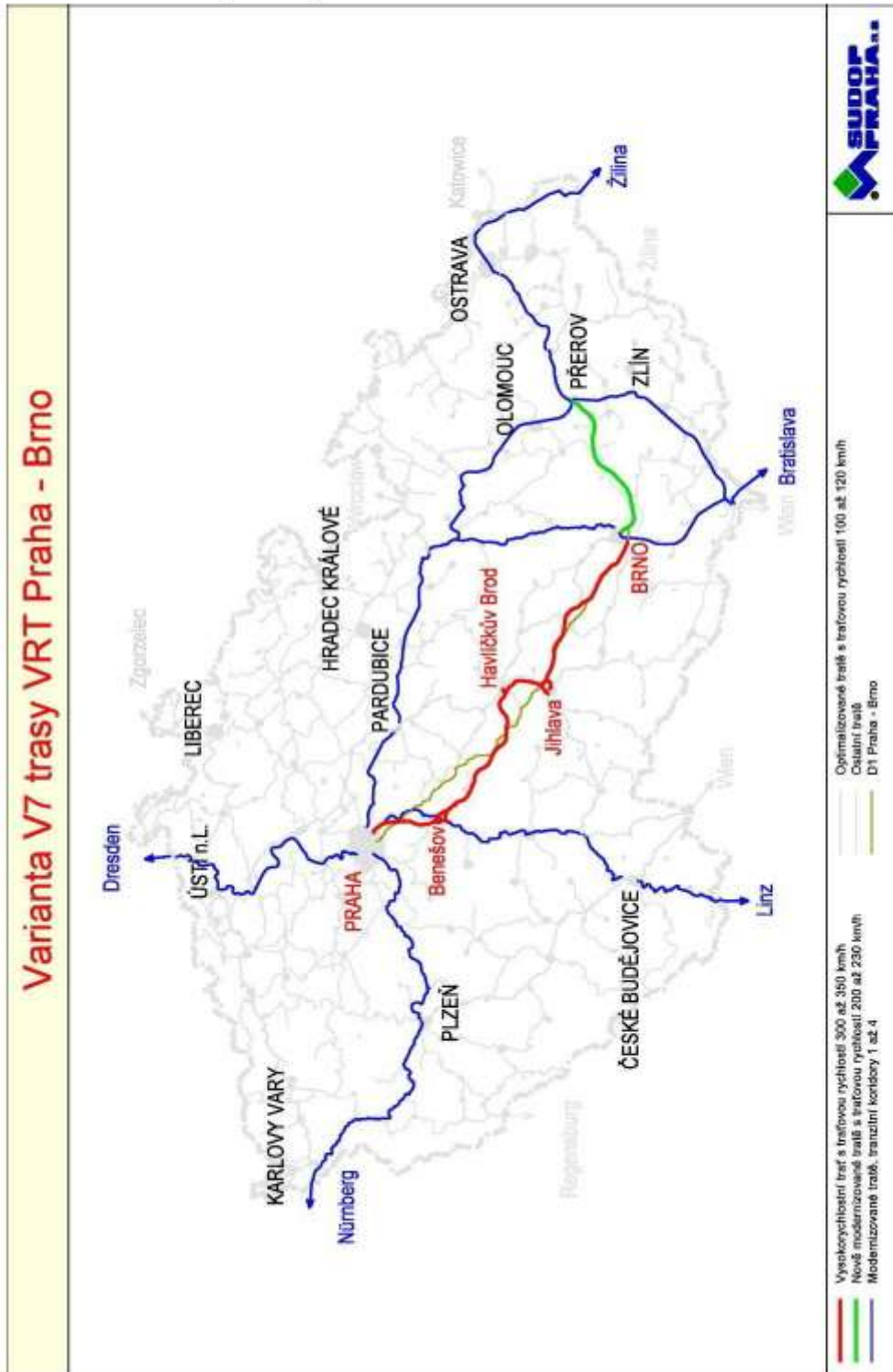
3.1 VARIANTA V7

Varianta trasy **V7 je předkládána jako základní nosná trasa**, kterou hodlá zadavatel prosazovat. Z hlediska územně plánovacích dokumentací tato varianta v menší míře sleduje stávající návrhy. Ve větším rozsahu využívá možností směrových a sklonových parametrů, které umožňují **na mnoha místech vhodnější vedení trasy v území**. Z hlediska technického předpokládá realizaci kolejového svršku **v konstrukci pevné jízdní dráhy**. Tato konstrukce umožňuje použití vyšších hodnot veličin, které určují především směrové poměry. Trasa je navržena tak, aby v cílovém stavu bylo možno s použitím speciálních vysokorychlostních jednotek dosáhnout mezi žst. Praha hl.n. a žst. Brno (odsunutá poloha) systémovou jízdní dobu **1hodina**.

Z hlediska obsluhy území vedení trasy v této variantě navazuje na stávající železniční v oblastech (mimo Praha a Brno):

- Praha – napojení VRT od Brna do prostoru zrušeného seřadovacího nádraží Praha Vršovice. Prostor pro toto napojení je zohledněn již v připravované stavbě Praha hl.n. – Praha Hostivař.
- Strančice – sjezd od Prahy. Z důvodu především etapizace výstavby.
- Benešov – napojení z obou směrů VRT do prostoru stávající železniční stanice možnost krátkého přestupu.
- Vlašim – železniční stanice (výhybna s nástupišti u předjízdných kolejí). Od Vlašimi dostupná po silnici II. třídy.
- Havlíčkův Brod – sjezd od Prahy do stávající železniční stanice ve směru od Kolína.
- Jihlava – napojení z obou směrů VRT. Terminál osobní dopavy je možno umístit v žst. Jihlava město, nebo alternativně v žst. Jihlava.
- Velké Meziříčí-Lavičky - železniční stanice (výhybna s nástupišti u předjízdných kolejí). Od Velkého Meziříčí dostupná po silnici.
- Sjezd od Prahy z důvodu výhradně etapizace výstavby.
- Velká Bíteš - železniční stanice (výhybna s nástupišti u předjízdných kolejí). dostupná po silnici.
- Brno – zapojení VRT v souběhu s tratí Brno – Střelice. Předchozí realizace odsunuté polohy žst. Brno hl.n. je vhodná nikoliv však nutná.

Obr. 3-1 Vedení trasy Varianty V7



3.2 VARIANTA H4

Varianta **H4 je předpokládána jako doplňková varianta k základní variantě V7.**

Z hlediska technického je trasa navržena na rychlost 350 km/h v celé své délce (kromě oblastí v blízkosti Prahy a Brna, kde by této rychlosti nebylo využito) s maximálním sklonem 20 ‰. Trasovací parametry jsou u této varianty přizpůsobeny možnosti použít šterkové lože v téměř celé délce. Oproti variantě V7 má proto tato trasa větší návrhové poměry směrových oblouků. Trasa je navržena tak, aby v cílovém stavu bylo možno s použitím speciálních vysokorychlostních jednotek dosáhnout mezi žst. Praha hl.n. a žst. Brno (odsunutá poloha) systémovou jízdní dobu 1hodina.

Z hlediska obsluhy území vedení trasy v této variantě je rozdíl **oproti variantě V7 zejména v nemožnosti přímé obsluhy Havlíčkova Brodu** a menší variability možnosti propojení se stávající tratí Havlíčkův Brod – Brno u Křížanova.

Návaznosti na stávající železniční síť v oblastech (mimo Praha a Brno):

- Praha – napojení VRT od Brna do prostoru zrušeného seřadovacího nádraží Praha Vršovice. Prostor pro toto napojení je zohledněn již v připravované stavbě Praha hl.n. – Praha Hostivař.
- Strančice – sjezd od Prahy. Z důvodu především etapizace výstavby.
- Benešov – napojení z obou směrů VRT do prostoru stávající železniční stanice možností krátkého přestupu.
- Vlašim – železniční stanice (výhybna s nástupišti u předjízdných kolejí). Od Vlašimi dostupná po silnici II.třídy.
- Jihlava – napojení z obou směrů VRT. Terminál osobní dopavy je možno umístitv žst. Jihlava město.
- Velké Meziříčí - VRT – železniční stanice (výhybna s nástupišti u předjízdnýchkolejí). Od Velkého Meziříčí dostupná po silnici.
- sjezd z Velkého Meziříčí – VRT od Brna na stávající trať Brno – Havlíčkův Brod do žst. Křížanov.
- Velká Bíteš - železniční stanice (výhybna s nástupišti u předjízdných kolejí). Dostupná po silnici.
- Brno – zapojení VRT v souběhu s tratí Brno – Střelice. Předchozí realizace odsunuté polohy žst. Brno hl.n. je vhodná nikoliv však nutná.

4.1.2 Varianta H4

Na rozdíl od varianty V7 je na většině trasy (kromě oblasti Brna, kde jsou obě varianty trasově i parametricky shodné), **železniční svršek navržen se šterkovým ložem. Takovýto svršek neumožňuje vyšších hodnot veličin, které určují směrové poměry.** Jedná se především o převýšení a nedostatek převýšení ve směrových obloucích.

Obr. 3-2 Vedení trasy varianty H4

