

## Stavba „DOZ Brno - Skalice nad Svitavou (včetně)“

### = Zrušení úrovněového přejezdu P6806 v km 185,39 v žst. Rájec-Jestřebí

Železniční přejezd vedoucí přes 5 kolejí se nachází přímo v železniční stanici na trati Brno – Česká Třebová. Jedná se o dvojkolejnou, elektrizovanou, celostátní dráhu, která je součástí vybrané sítě TEN-T jako trať hlavní pro osobní i nákladní dopravu. Maximální rychlost v místě přejezdu je 140 km/h, v rámci stavby se předpokládá zvýšení rychlosti na 160km/h.

Hlavní cíle stavby DOZ ( dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení ) mimo jiné jsou :

- *Zavedení dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení v úseku Brno (mimo) – Skalice nad Svitavou (včetně) z CDP Přerov*
- *Zvýšení kapacity trati odstraněním úrovněového přístupu na nástupiště s přístupem přes hlavní koleje v železničních stanicích Adamov a Rájec-Jestřebí.*
- *Úpravy železničních stanic s cílem úplné peronizace – Adamov, Rájec-Jestřebí.*
- *Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících.*
- ***Zrušení přejezdu P6806 a jeho náhrada podchodem, případně podchodem a případná náhrada mimoúrovňovým křížením.***
- *Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace*

Navrhované zrušení úrovněového přejezdu v železniční stanici Rájec-Jestřebí vychází zejména ze studie „**Analýza zvýšení bezpečnosti úrovněových přejezdů na tranzitních železničních koridorech**“ z roku 2016.

Na železničním přejezdu se v posledních letech stalo několik mimořádných událostí, zejména je však bariérou pro příchod cestujících na nástupiště. V mnoha případech cestující nestihnou vlak, neboť musí čekat před spuštěnými závory. Stejně tak může na přejezdu „uvíznout“ i autobus IDS JMK.

Ze studie vyplývá, že celková doba uzavření přejezdu je v hodinové špičce až 44min s tím, že pro osobní vlak je tato hodnota až 3min. Dále ze studie vyplývá, že přes přejezd ve špičce projede až 52 aut za hodinu.

V rámci stavby DOZ dojde ke stavební úpravě železniční stanice Rájec-Jestřebí, jejímž výsledkem bude úplná peronizace stanice, která odstraní úrovněové příchody na nástupiště. S odstraněním úrovněových příchodů se zvýší kapacita trati i maximální rychlost. Doba uzavření přejezdu ve špičkových časech by se tak po zavedení stavby DOZ ještě zvýšila, ve špičce by tak byl přejezd prakticky pořád zavřený.

Základním motivem pro zrušení přejezdu je tak především **zvýšení bezpečnosti pohybu přes železniční trať a odstranění bariéry v obci**, kterou tvoří zpuštěné závory zabraňující plynulému pohybu pěších i vozidel. Lze předpokládat, že ve špičkách by byl přejezd prakticky pořád uzavřený a nebylo by tak možné se dostat z jedné strany na druhou.

Zrušení přejezdu lze provést ve třech základních variantách:

- 1) Zrušení přejezdu pro vozidla bez náhrady a vybudování podchodu pro pěší a cyklo.
- 2) Náhrada přejezdu nadjezdem pro vozidla a podchodem pro pěší a cyklo.
- 3) Náhrada přejezdu podjezdem pro vozidla a podchodem pro pěší a cyklo.

Popis jednotlivých variant:

**1) *Zrušení přejezdu pro vozidla bez náhrady a vybudování podchodu pro pěší a cyklo.***

Tato varianta uvažuje se zrušením přejezdu a výstavbou pouze podchodu pro pěší a cyklo. Podchod by zároveň sloužil pro příchod na nová nástupiště. Vozidla by musela využít pro překonání železniční trati objízdou trasu přes nadjezd na silnici II/377.

Z pohledu pěších a cyklo je tato varianta vyhovující, z pohledu vozidel znamená delší a jedinou trasu o cca 2,1km přes stávající nadjezd v majetku SÚS JMK.

**Výhodou** je malý zásah do rázu obce a minimalizace záborů pozemků cizích vlastníků.

**Nevýhodou** je uzavření páteřní komunikace propojující dvě místní části včetně dopravního terminálu. Absolutní zrušení druhé přístupové komunikace pro vozidla v případě nutnosti uzavření stávajícího nadjezdu (oprava, havárie...).

**2) *Náhrada přejezdu nadjezdem pro vozidla a podchodem pro pěší a cyklo.***

Tato varianta uvažuje se zrušením přejezdu a výstavbou nadjezdu pro vozidla a podchodu pro pěší a cyklo. Podchod by zároveň sloužil pro příchod na nová nástupiště.

Osa nového nadjezdu nad tratí je odsunuta o 90m směrem ke Skalici, aby bylo možno vyvinout stoupací rampy na komunikaci. Maximální sklon na rampách dosahuje 10%, směrové i výškové řešení vychází z návrhové rychlosti 30km/h a předpokládá se tedy nutnost omezení maximální povolené rychlosti. Z hlediska stavebního nepředstavuje výstavba nadjezdu problém, jedná se o standardní konstrukce.

**Výhodou** odsunutého nadjezdu je bezproblémové připojení jak stávajícího autobusového terminálu, tak všech přilehlých soukromých nemovitostí. Pod nadjezdem je možno zřídit parkovací stání. Dále bude možné provést bezpečné mimoúrovňové křížení pěší trasy z ulice Luční k žst. a BUS terminálu.

**Nevýhodou** je větší výškový rozdíl potřebný pro překonání železnice a s tím související větší podélný sklon, což bude přinášet potřebu zvýšené údržby v zimním období. Zřízení nadjezdu ovlivní krajinný ráz obce, což lze alespoň částečně kompenzovat vhodně zvolenými konstrukcemi a případnou výsadbou zeleně. Dále je třeba demolovat obytný dům na p.č.330 a areál pily na p.č. 806/1.

### 3) *Náhrada přejezdu podjezdem pro vozidla a podchodem pro pěší a cyklo.*

Tato varianta uvažuje se zrušením přejezdu a výstavbou podjezdu pro vozidla a podchodu pro pěší a cyklo. Podchod by zároveň sloužil pro příchod na nová nástupiště.

Prověřují se dvě varianty – podjezd v ose stávající komunikace a podjezd odsunutý o 80m směrem ke Skalici.

Maximální návrhové podélné sklony na komunikaci u obou variant jsou 8%. Směrové i výškové řešení odpovídá návrhové rychlosti 40km/h a předpokládá se, že maximální povolenou rychlost nebude nutné omezovat. Podzemní konstrukce je tvořena vodotěsnou betonovou vanou. Pro odvodnění podjezdu budou navržena výkonná čerpadla, která jsou dimenzována na maximální intenzitu srážek. Umístění tohoto podjezdu v záplavovém území si vyžádá výstavbu protipovodňových betonových zdí pro zabránění průniku vody při povodni do podjezdu – rozsah je možno specifikovat až po podrobnějším prověření. Konstrukce podjezdu a opěrných zdí tak bude technicky velmi náročná oproti variantě nadjezdu.

**Výhodou** tohoto řešení podjezdem je, že nebude ovlivňovat krajinný ráz okolí obce. Dále bude možné využít mírnější maximální podélné sklony komunikace. U varianty ve stávající ose pak je předpoklad vedení trasy pro pěší v rámci podjezdu. Je však ještě nutné prověřit možnost napojení středového nástupiště. Varianta ve stávající ose umožní zachování plánovaných parkovacích míst bez většího zásahu do nich.

**Nevýhodou** jsou kromě technicky složitějšího řešení a předpokládaných vyšších investičních nákladů i vyšší provozní náklady na údržbu a provoz čerpadel pro odvodnění podjezdu. Ty budou stejně jako komunikace v majetku a správě obce a bude třeba je neustále udržovat ve stoprocentním technickém stavu, aby nedošlo k zaplavení podjezdu.

**V odsunuté variantě** je třeba demolovat obytný dům na p.č.330 a areál pily na p.č. 806/1. Tato varianta vyloučí zřízení parkovacích míst nad plochou komunikace.

**Varianta v ose stávající komunikace** ovlivní přístup na některé pozemky, což bude nutné řešit vybudováním samostatných příjezdových komunikací včetně mimoúrovňového křížení se silničním podjezdem. Jedná se především o napojení autobusového terminálu. Tato varianta předpokládá nutnost demolice objektů na p.č. 330, p.č. 1058 a p.č.1059. Dopady obou variant podjezdů do území jsou ještě prověřovány. Lze však předpokládat, že zásahy do území budou v případě podjezdů srovnatelné, či větší než v případě nadjezdu.