

## Záznam

z porady k zpracování studie proveditelnosti stavby „**Modernizace trati Brno - Přerov**“  
konané dne **21.10.2013** na SUDOPu BRNO, Kounicova 26, Brno.

## Přítomni

Viz. prezenční listina

## Předmět porady

Předmětem porady bylo představit objednateli všechny zadané varianty technického řešení (7 variant) doplněné o 3 varianty navržené zhotovitelem a to včetně pracovních výsledků dopravní technologie a dopravního modelu. Podklady k poradě, tj. schématické řešení jednotlivých variant, přehledná situace v M 1:50 000, posouzení dopravní kapacity jednotlivých variant, a pracovní výstupy z dopravního modelu (vedení linek, počty spojů, převedená doprava, souhrnné zatížení osobami dle jednotlivých variant) byly pozvaným zaslány v předstihu před vlastní poradou.

Program porady byl následující:

1. Stručné shrnutí zadání studie proveditelnosti
2. Vstupní údaje pro návrh dopravní technologie
3. Návrh dopravní technologie a popis jednotlivých variant technického řešení
4. Vstupní údaje pro dopravní model
5. Pracovní výsledky dopravního modelu
6. Debata k rozsahu výhledové dopravy
7. Upřesnění, příp. rozšíření počtu posuzovaných variant
8. Závěr

## Přehled variant

HIP úvodem porady připomněl technické řešení všech zadaných variant a nad schématickým výkresem variant připomněl zadané varianty a popsal 3 doplněné varianty. Jejich přehled je následující:

### Brno - Přerov, zadané varianty

Variant	Variant	Rychlost	Max. rychlost	Přeložky	počet	Podvarianty
název	označení		% trasy	% trasy	trať. kolejí	
<b>0</b>	<b>Bez projektu</b>	60-90 (100)	31	0	1	
<b>O1</b>	<b>Minimální</b>	100-160	31	0	1	
<b>O2</b>	<b>Optimalizace</b>	100-160	31	22	1-2	
<b>M1</b>	<b>Modernizace 1</b>	(100-)160	93/100	49	min.2	obchvat Vyškova
<b>M2</b>	<b>Modernizace 2</b>	(100-)200	88/100	56	min.2	obchvat Vyškova
<b>N1</b>	<b>Novostavba 1</b>	350	100	100	2	
<b>N2</b>	<b>Novostavba 2</b>	350	100	100	2	

**Brno - Přerov, další posuzované varianty**

Varianta	Varianta	Rychlost	Max.rychlost	Přeložky	počet	Podvarianty
název	označení		% trasy	% trasy	trať. kolejí	
<b>S1</b>	<b>Smíšená 1</b>	350, 160-200	100	100	2	
<b>S2</b>	<b>Smíšená 2</b>	350, 160-200	100	100	2	
<b>S3</b>	<b>Smíšená 3</b>	350, 160-200	100	100	2	

**Dopravní technologie a vedení trasy**

Dopravní technolog přednesl pracovní výsledky posouzení dopravní kapacity jednotlivých variant. Tyto výsledky vč. analýzy současného stavu a popisu řešených variant jsou **v příloze č. 1** zápisu. Při popisu jednotlivých variant bylo přítomným předvedeno i jejich vedení územím na situacích v M1:50 000.

Z následné diskuze vyplynulo, že objednateli dokumentace a objednateli veřejné dopravy není zřejmá zastavovací politika jednotlivých vlaků a jejich jízdní doby. Protože oboje bylo pro dopravní model vypracováno, projektant je zašle dodatečně.

**Témata, která byla k vedení trati diskutována**

Z následné diskuze vyplynulo, že je třeba:

1. Zkoordinovat začátek technického řešení SP Modernizace trati Brno – Přerov s posouzením ŽUB zpracovávané firmou IKP CE.
2. Schéma variant upravit dle skutečného počtu kolejí.
3. V případě variant N1, N2, S1, S2 a S3 je třeba přímé linky do Vyškova segregovat tak, aby jezdily mimo Blažovice.
4. Ve variantě N2 a příp. S3 je třeba zapojit Vyškov i od Přerova. Projektant prověří úspornější variantu tohoto napojení dle návrhu ŠZDC, OPS, tj. sjezd bude veden mezi obcí Hoštice-Heroltice a dálnicí D1 a bude napojen na stávající trať u obce Křižanovice u Vyškova. Odtud do Vyškova bude trať vedena dle příp. dok. z r. 2010 a to i za cenu rychlostního propadu až na 100 km/h.
5. Vedení trati dle varianty S3, ale s průjezdnou rychlostí  $v_{\max} = 350$  km/h přes žst. Kojetín a Chropyně je z prostorových důvodů (na základě normových vzdáleností apod.) nerealizovatelné.
6. Do situací je třeba doplnit chráněný koridor vodní cesty Dunaj – Odra – Labe. Ze situací totiž pak nejsou zřejmé limity, které projektant musel při návrhu vedení trati respektovat. Tento koridor limituje především vedení sjezdů varianty N2 do Olomouce a Přerova.
7. Projektant připraví rozbor kladů a záporů jednotlivých variant.
8. Zástupce JMK konstatoval, že zejména varianty N a S neřeší problematiku stávající tratě. Dochází k pouhému uvolnění její kapacity ovšem bez dosažení jízdních dob schopných konkurovat dálnici. U variant O a M není dostatečná kapacita pro pravidelnou regionální dopravu. Nebude-li vytvořen prostor pro celodenní relaci Brno-Vyškov v taktu X 30/60, nebude JMK zřejmě uvažovat jen o objednávkách několika vlaků denně ve zbytkové kapacitě.

## Přepravní prognóza

Výchozím podkladem pro dopravní model je model ČR z Dopravní sektorové strategie 2. fáze (DSS2). Tento dopravní model byl pro studii proveditelnosti upraven dle sčítání lidu ČR z r. 2011. Dále byl kalibrován na aktuální data ČD, a.s. a na obrat na zastávkách dle sčítání ČD, a.s. z r. 2011. Výchozím stavem pro dopravní model je vlaková a autobusová doprava dle JŘ 2013 a předpoklad, že v roce 2040 bude zprovozněna VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava a rychlostní silnice R35 HK – Olomouc. Pro potřeby dopravního modelu byla DSS2 upravena takto:

- je uvažováno s nižším růstem HDP
- je uvažováno s nižším přírůstkem obyvatelstva, který je snížen o 10%

Výpočtový model je shodný s DSS2, kde je detailně popsán.

Projektant prezentoval graf Souhrnného zatížení dle variant (**v příloze č. 2** zápisu), z které je zřejmá skoková poptávka po přepravě při zavedení VRT Praha – Brno a Přerov – Ostrava a dále je z ní zřejmý lineární nárůst poptávky až do varianty M2. Další varianty, tj. N1, N2, S2 již negenerují další nárůst poptávky.

Tuto skutečnost je při započtení převedené dopravy zcela zřejmá i z grafu Průměrného zatížení (**příloze č. 3** zápisu), kdy ve variantách N1, N2, S2 již je průměrné zatížení osobami zcela konstantní.

Zásadním pracovním výsledkem dopravního modelu je však poměr počtu cestujících vůči nabízené dopravě (tj. obsazenost vlaků). Z **přílohy č. 4** zápisu „Poptávka/Spoje“ je zřejmé, že do varianty M2 poptávka po dopravě kopíruje nabídku a u varianty M2 se optimálně blíží maximální obsazenosti vlaků (cca 20 500 osob/24h vůči nabídce 22 500 míst). V dalších variantách (N1, N2 a S2) však již nabídka míst ve vlacích skokově stoupá na hodnotu cca 38 000 míst, ale tyto varianty již negenerují poptávku, která zůstává stále na cca 20 500 osobách.

Je zřejmé, že na základě výsledků dopravního modelu je třeba provést redukci výhledové dopravy a najít optimum mezi poptávkou a nabídkou spojů. Ve variantách BP a O1 je zřejmé, že poptávka po dálkové dopravě Brno – Ostrava není dostačující. Dále je zřejmé, že osobní doprava v relaci Brno – Přerov není dostatečně konkurenceschopná autobusové. Všeobecně lze konstatovat, že ve variantách N1, N2 a S2 nabízená doprava silně převyšuje poptávku.

## Připomínky SŽDC, OPS

### Připomínka 1:

V úseku Brno – Blažovice nejsou v situaci zahrnuty všechny varianty dle IKP v TES ŽUB. Požadujeme doplnit včetně průkazu možnosti vzájemného napojení různých variant a s jasným zvýrazněním rozhraní částí infrastruktury navrhované z hlediska technického řešení v TES ŽUB a v SP Brno - Přerov. Dle našeho názoru je invariantní řešení zapojení ŽUB od stanice Ponětovice a od tohoto bodu by mělo být řešeno RS Brno – Přerov.

### Připomínka 2:

Do varianty S3 požadujeme doplnit severní sjezd z VRT do Vyškova, oproti v situaci zobrazené modré stopě však upravený následovně:

- ✧ odbočení z VRT od Přerova na rychlost 160 km/h dle zpracované situace
- ✧ Vzápětí pokles rychlosti až na cca 80-100 km/h a úrovněvé zaústění do stávající trati v okolí zast. Hoštice-Heroltice, dále do žst. Vyškov dle var. O2
- ✧ V případě vzájemné těsné blízkosti zaústění odboček od Brna do Nezamyslic a od Přerova do Vyškova do trasy VRT prověřit jako subvariantu také možnost segregované jízdy rychlíku

Vyškov – Prostějov a zpět tak, aby nebyl ovlivněn provoz na VRT

Připomínka 3:

Požadujeme prověřit doplnění trianglu u Němcic – důvod: možnost přímé jízdy regionálních vlaků Prostějov – Kroměříž. Doplnit do všech variant.

Připomínka 4:

Namísto dlouhého závleku VRT jižně od Kojetína (červený oblouk okolo Bezměrova) požadujeme prověřit vedení VRT ve stopě sjezdu z VRT směr Kojetín (tj. hnědá čára) do Kojetína a dále v přibližném souběhu se stávající trati (tyrkysová čára) do Chropyně s následným přechodem do trasy navrženého obchvatu uzlu Přerov přibližně u Henčlova.. Požadujeme prověřit na jakou nejvyšší rychlost by podobná stopa byla možná.

Připomínka 5:

Sjezd u Rokytnice u Přerova z VRT směr Přerov je zbytečný (lze řešit rozpletem v okolí Kojetína) – jedná se o horní polovinu „tmavě modrého esíčka“ u Brodku. Horní polovinu esíčka (pro rychlé vlaky Brno – Olomouc) nahradit tětivou – přímou s cílem zkrácení km délky propojení.

Připomínka 6: (schéma variant):

a) dosavadní poslední varianta S2 má být správně S3, požadujeme doplnění viz. bod (2)

b) požadujeme doplnit následující variantu resp. skupinu variant S4 definovanou takto:

- ✦ v úseku Brno – Kojetín VRT s odbočkou Vyškov (jih)
- ✦ v úseku Brno – Vyškov – optimalizace stávající trati
- ✦ v úseku stávající trati Vyškov – Nezamyslice subvariantně buď O2, M1 popř. M2 (dle dopr. technologie)
- ✦ v úseku Nezamyslice – Kojetín optimalizace O1
- ✦ v úseku Kojetín – Přerov modernizace M2 se stavební připraveností na souběh s VRT Kojetín – obchvat Přerova – Ostrava dle bodu (4)

Připomínka 7: Dopravní indukce

Považujeme za nutné kvalitně dopracovat přepravní prognózu a přepravní model, zejména zhodnotit vliv indukované dopravy, které nebyla v představené prezentaci zpracovatelem zohledněna. Nesouhlasíme s prozatímními závěry prezentace přepravní prognózy, která nepředpokládá v případě realizace modernizace/novostavby efekt dopravní indukce. Nelze proto z našeho pohledu souhlasit s tvrzením ze zápisu „Je zřejmé, že na základě výsledků dopravní modelu je třeba provést redukci výhledové dopravy a najít optimum mezi poptávkou a nabídkou spojů. Všeobecně lze konstatovat, že ve variantách N1, N2 a S2 nabízená doprava silně převyšuje poptávku“. Takové hodnocení je možné činit až po důkladném zpracování přepravního modelu, nikoliv na základě draftu, který byl i prezentován s názvem „Přepravní prognóza – první výstupy k osobní dopravě“.

Připomínka 8: Zastavovací politika segmentu Ex

Zastavování nejvyššího segmentu Ex v zast. Letiště Brno-Tuřany se nám jeví jako nadbytečné a požadujeme ho z modelu vypustit. Tím dojde k výraznému zrychlení nejvyššího segmentu, a to přibližně o 5 minut (případně více). Předpokládáme, že takové zrychlení bude mít pozitivní dopad do přepravní prognózy, jak ve variantě modernizace, tak variantě novostavby.

Připomínka 9: Tachogramy

Žádáme zaslání posouzení dynamiky jízdy jednotlivých segmentů dopravy v jednotlivých variantách. U segmentu Ex prosím zejména u novostavby přepočítat na variantu bez zastavení v zast. Letiště Brno-Tuřany.

## Úkoly

1. Předložit zastavovací politiku a uvažované jízdní doby – zajistí GP.
2. Zkoordinovat začátek technického řešení SP Modernizace trati Brno – Přerov s posouzením ŽUB zpracovávané firmou IKP CE – zajistí GP.
3. Předložit výsledky dopravního modelu (alespoň pro variantu M2) bez existence VRT Praha – Brno, tj. např. v r. 2030 – zajistí GP.
4. Předložit porovnání jednotlivých posuzovaných variant a posoudit technické řešení jednotlivých sjezdů ve variantách N1, N2, S1, S2 a S3 – zajistí GP.
5. Na základě dopravního modelu navrhnout redukci výhledové dopravy, následně upravit dopravní technologii a technické řešení – zajistí GP.

Zapsal: Ing. Radoslav Molák, SUDOP BRNO, spol. s r.o a kol.

### Přílohy:

1. Prezentace rozpracovanosti dopravní technologie
2. Graf souhrnného zatížení dle variant
3. Graf průměrného zatížení
4. Graf poptávka/spoje

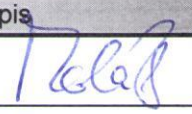





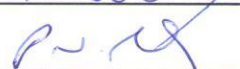



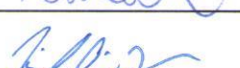

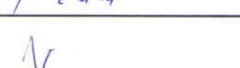

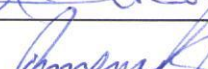







## PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

**Modernizace trati Brno – Přerov**  
projednání variant řešení

konané dne: 21.10.2013 v Brně

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
1	Radoslav Molák	SUDOP BRNO	972 625 051 rmolak@sudop-brno.cz	
2	JAN LEHNERT	MORAVIA CONSULT OLOMOUČ a.s.	545 428 227 LEHNERT@MORAVIA.CZ	
3	PETR PROTSCHNIN	SUDOP BRNO SROU. s.p.o.	972 625 878 PROTSCHNIN@SUDOP-BRNO.CZ	
4	Pavel Puklus	SUDOP BRNO spol. s.r.o.	972 625 878 PPUKLUS@SUDOP-BRNO.CZ	
5	Jan Šule	SŽDC, GŘ, 026	222 335 366 SULCJA@SZDC.CZ	
6	PETR PŘENIČKA	SŽDC, OPS	725 115 888 prenicka.p@szdc.cz	
7	PAUL RILEY	TASPEC	p.riley@eib.org	
8	ALENA HEINIKOVÁ	SŽDC OG	222 335 428 HEINIKOVA@SZDC.CZ	
9	JIRÍ POSPÍŠIL	KIDSOK	732 245 680 pospisil@kidsok.cz	
10	Josef Buriánek	MD 520	225 131 463 josef.burianek@mdcr.cz	
11	JIRÍ MIHALICA	KORDIS JHK	JMIHALICA@KORDIS-JHK.CZ	
12	František Pěruška	KÚK - ODSH	F.peruska@kr-olomoucky.cz	
13	PAVEL KRUPA	KÚK - ODSH	p.krupa@kr-olomoucky.cz	
14	PAVEL KAVAN	KÚK - DOP	pavel.kavan@kr-zlinsky.cz	
15	ĽUDOVIT AUGUSTÍN	AM Sudop, BRATISLAVA	0044 0905 322 516 amsudop@slovaknet.sk	
16	MICHAL FRANEK	KÚ JMK OD	541 651 304 franech.michal@kt-filomatka.cz	
17	ZDENĚK MELZEK	SUDOP PRAHA a.s.	zdenek.melzek@sudop.cz	
18	MIROSLAV KONEČNÝ	SŽDC, OŘ BRNO	940 626 003 konecny@szdc.cz	
19	JAKUB MARŠALÍK	SŽDC, OŘ BRNO, ÚT	972 625 883 marsalik.ja@szdc.cz	
20	Kamil NOVÁK	KORDIS JHK	545 426 075 605 292 304 kurdick@kordis-jhk.cz	

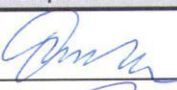


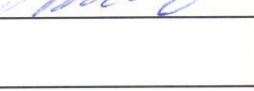
## PREZENČNÍ LISTINA

z porady ke studii proveditelnosti stavby:

**Modernizace trati Brno – Přerov**

projednání variant řešení

konané dne: 21.10.2013 v Brně

Poř. č.	Jméno	Organizace	Telefon Email	Podpis
21	Radovan ONDRUŠKA	GR SŽDC - 012	602 435 577 ondruska@szdc.cz	
22	PAVEZ SVK	SSV v Olomouci	724 932 358 svkp@szdc.cz	
23	Ondřej Pokorný	MORAVIA CONSULT OLOMOUC a.s.	605 229 118 pokorny@moravia.cz	
24	Jiří Komárek	17/970	modernizace trati 103161 mdc-ot	
25				
26				
27				
28				
29				
30				
31				
32				
33				
34				
35				
36				
37				
38				
39				
40				

**Příloha č. 1 - Prezentace rozpracovanosti dopravní technologie na poradě 21.10.2013  
SUDOP BRNO, s.r.o., Kounicova 26, Brno**

**Obsah**

**Úvod**

**1/ Analýza a vyhodnocení současného stavu**

**2/ Stručný popis řešených variant**

**3/ Výhledový rozsah dopravy, předběžné posouzení kapacity a struktura relací variant**

**Úvod**

Dopravně – technologické řešení sleduje základní cíle dokumentace a je podkladem k navazujícím částem studie proveditelnosti. V rámci této části budou navrženy a vyhodnoceny dopravní koncepty základních aj smíšených variant. V rámci rozpracování a pracovních porad pomocí kritériální analýzy se reálné varianty dopravují do komplexního návrhu a cílového vyhodnocení. Dopravní technologie je při jednotlivých návrzích zaměřena na stanovení rozsahu dopravy, výpočet jízdních a cestovních dob, výpočet kapacit a jejich využití, sestavení modelových GVD pro špičkové časové období s návazností na přilehlé traťové úseky ve směru na Olomouc, Otrokovice a Ostravu, další potřebné provozní ukazovatele potřebné pro dopravní model a ekonomické vyhodnocení studie proveditelnosti.

**1/ Analýza a vyhodnocení současného stavu**

Celková délka řešeného úseku mezi ŽST Přerov vj.náv.VS v km 87,585 a Odb.Brno-Černovice vj.náv 1VL v km 2,950 činí 75,167 km. Cca 30 km tratě ve směru od Přerova po km 60,606 je trakční proudová soustava napájena stejnosměrným proudem - napětí 3 000 V. Od styku trakčních soustav pokračuje až do Brna cca 60 km tratě střídavá trakční soustava – 25 kV/ 50 Hz.

Doprava na trati je rozdělena na tři základní segmenty. V osobní dopravě to jsou dálková a regionální doprava. K nim přistupuje segment nákladní dopravy, který tvoří jen cca 15 -20 % z celku. Co se týče dálkové dopravy, jsou rozhodující dvě relace a to Bohumín – Brno a (Jeseník/Šumperk) Olomouc – Brno. Rychlíková doprava je doplněna nabídkou rychlé regionální dopravy spěšnými vlaky. V úseku Kojetín – Brno je nabídka tvořena pouze jednotlivými vlaky. Úsekem Blažovice – Brno spěšné vlaky Veselí n.Mor. – Brno tranzitují bez zastavení. Trať Přerov – Brno je územně rozdělena mezi Olomoucký a Jihomoravský kraj. Úsek Brno – Chvalkovice n.H. přináleží Jihomoravskému kraji, úsek Nezamyslice – Přerov Olomouckému kraji. Na trati Přerov – Brno nejsou mezi těmito místy vedeny přímé osobní vlaky. Dělicím místem je Vyškov na Moravě a Nezamyslice. Regionální doprava osobními vlaky je rozdělena na rameno Přerov – Nezamyslice a rameno Nezamyslice – Vyškov na Mor.



Vzhledem k nízkému rozsahu ložných prací na manipulačních kolejích mezilehlých stanic je svoz a rozvoz místní zátěže manipulačními vlaky na trati Přerov – Brno zredukován jen na nejnutnější obsluhu. Trať Přerov – Brno je předurčena na osobní dopravu a nákladní doprava tvoří jen doplnkovou dopravu. Tento stav je též výhledovým stavem. Ve směru Přerov – Brno jsou vedeny převážně ucelené vlaky spět jsou vedeny vyrovňávkou.

Vyhodnocení současného stavu je zaměřeno na výsledky analýzy v předchozích bodech a je východiskovým dopravním konceptem pro posuzování navržených variant řešení. V oblasti rychlostního kritéria je traťová rychlost pro osobní dopravu nedostatečná z důvodu velkého kolísání v rozmezí 40 km/hod až na rychlost 100 km/hod se značným rychlostním omezením a bodovým propadem traťové rychlosti. Toto kritérium má částečný vliv též na kapacitu a tu je další a rozhodující limit tratě vlastní kapacita, která je posuzována podle kritického místa. Kritické místa propustnosti jsou tři a tím je mezistaniční úsek Nezamyslice – Vyškov na Moravě dále Odb. Brno–Černovice – Brno hl.n. a též Sokolnice–Telnice – Brno hl.n. V těchto místech je už teď kapacita v 2 –hodinové špičce (co je rozhodující čas pro posuzování) zcela vyčerpána. Pro krátkodobý výhled (r.2016) v 2- hodinové špičce je nutné vést ve směru Blažovice – Brno hl.n. a spět dva páry osobních vlaků mimo úsek Obd. Brno–Černovice – Brno hl.n. ( úvratí přes Brno- Židenice). Tento způsob se využívá už při dnešních přetíženích kritického úseku. Samozřejmě že je to nesystémové a jen operativní řešení dlouhodobě neobhájitelné. Prioritní cíl z uvedených technologických údajů je zvýšení kapacity, aby byla naplněna společenská poptávka taktové dopravy rozšíření už zavedeného systému IDS a hlavně výhledového nárůstu v dálkové dopravě v segmentu „Ex“ (expresní osobní vlaky) . Všechny varianty technického řešení musí směřovat k efektivnímu provozu ve všech uvedených segmentech navázaných na zadané časové horizonty. Vzhledem k tomu, že posuzujeme společenskou poptávku v rámci konkurence porovnatelného druhu osobní dopravy uvádíme orientační cestovní časy v železniční dopravě, individuální automobilové dopravě (IAD) a autobusové dopravě (BUS).

<b>Úsek dálkové dopravy</b>	<b>IAD (min)</b>	<b>BUS (min)</b>	<b>Vlak (min)</b>	<b>Cestovní rychlost vlaku (km/hod)</b>
Brno - Přerov	55	120-150	80	63,7
Brno - Olomouc	55	70-90	93	61,3
Brno - Prostějov	40	50-70	73	60,8
Brno - Ostrava	90	140-180	140	69,9
Brno - Vyškov	28	30-40	35-40	70,5
Brno - Kojetín	40	70-90	65	67,4
<b>Úsek regionální dopravy</b>	<b>IAD (min)</b>	<b>BUS (min)</b>	<b>Vlak (min)</b>	<b>Cestovní rychlost vlaku (km/hod)</b>
Kojetín - Přerov	23	40-50	14-17	60,0
Brno - Rousínov	20	26	35	54,9
Brno - Šlapanice	15	15	19	31,6

## 2/ Stručný popis řešených variant

V rámci zadání budou sledovány a posuzovány následovní základní varianty .

- Varianta bez projektu pracovně označena **BP**. V hodnoceném období nebudou realizovány žádné investice. Trať a provoz bude udržován jen na úrovni běžných oprav, údržby a prosté reprodukce.
- Varianta minimální, pracovně označena **O1**. Uvedení trati a provozu do normového stavu s možností maximalizace traťové rychlosti na stávajícím tělese dráhy v původní stopě tratě až do rychlosti 160 km/hod. Jednokolejný provoz.
- Varianta optimalizace, pracovně označena **O2**. Investiční varianta s cílem maximalizace traťové rychlosti pokud možno na stávajícím tělese anebo s minimálním vybočením, až do hodnoty 160 km/hod. Investiční odstranění většiny propadů traťové rychlosti, případné zdvoukolejnění traťového úseku podle kapacitních potřeb doložených dopravní technologií. Přeložky v úrovni 20-30 % dnešní stopy tratě.
- Varianta modernizace, pracovně označena **M1**. Investiční varianta s cílem dosažení souvislé traťové rychlosti do 160 km/hod, případné zdvoukolejnění traťového úseku podle kapacitních potřeb doložených dopravní technologií. Přeložky v úrovni 60-65 % dnešní stopy tratě.
- Varianta modernizace, pracovně označena **M2**. Investiční varianta s cílem dosažení souvislé maximální traťové rychlosti 200 km/hod a zdvoukolejnění celého traťového úseku z Přerova až do Brna. Přeložky v úrovni 70- 75 % dnešní stopy tratě.
- Varianta novostavba, pracovně označena **N1**. Investiční varianta samostatné dvoukolejné vysokorychlostní tratě ve stopě dle Koordinační studie VRT (IKP CE,2003). Přeložky v úrovni 100 % dnešní stopy tratě.
- Varianta novostavba, pracovně označena **N2**. Investiční varianta samostatné dvoukolejné vysokorychlostní tratě vedené v přibližném souběhu s dálnicí D1 (Blažovice – Kojetín) a dále navazující na uvažovaný obchvat žst. Přerov (dle Zásad územního rozvoje). Přeložky v úrovni 100 % dnešní stopy tratě.

Obě varianty N1 a N2 musí umožnit kolejové zapojení na žst Vyškov ze směru Brno.

Nad rámec zadání vznikly v rámci dopravního konceptu další tři varianty pracovně označované jako smíšené, které částečně kombinují předchozí zadané varianty.

- Varianta smíšená, pracovně označena **S1**. Současná trať ponechaná v úseku Brno – Vyškov. Vedení VRT od Brna se zaústěním a propojením ve Vyškově. Dále v úseku Vyškov – Přerov bude doprava realizována po dvoukolejné modernizované trati. Přeložky v úrovni 25-30 % dnešní stopy tratě.
- Varianta smíšená, pracovně označena **S2**. Současná trať ponechaná v úseku Brno – Nezamyslice. Vedení VRT od Brna se zaústěním a propojením v Nezamyslicích a s možností zapojení Vyškova. Úsek Nezamyslice – Přerov bude modernizován dvoukolejnou tratí. Přeložky v úrovni 10-15 % dnešní stopy tratě.
- Varianta smíšená, pracovně označena **S3**. Současná trať ponechaná v úseku Brno – Kojetín. Vedení VRT od Brna se zaústěním a propojením v Kojetíně a s možností



zapojení Vyškova a Nezamyslic. Úsek Kojetín – Přerov bude modernizován dvoukolejnou tratí. Přeložky v úrovni 5 % dnešní stopy tratě.

### **3/ Výhledový rozsah dopravy, předběžné posouzení kapacity a struktura relací variant**

#### **Přehled relací (dlouhodobý výhled):**

##### *První přepravní segment (Ex):*

- Ex1 (...) Praha – Brno – Ostrava (...) - takt 30', denní počet spojů: 36 párů (ve dvouhodinové špičce 4 páry),
- Ex 2 Praha (- Jihlava/Havlíčkův Brod) – Brno – Olomouc / Zlín - takt 30' (na větvích 60'), denní počet spojů: 36 párů (ve dvouhodinové špičce 4 páry),
- Ex 30 Břeclav/Wien – Brno – Ostrava (- Polsko) - takt 60', denní počet spojů: 18 párů (ve dvouhodinové špičce 2 páry),
- IC12 Brno – Olomouc - takt 60', denní počet spojů: 18 párů (ve dvouhodinové špičce 2 páry),

##### *Druhý přepravní segment (R):*

- R8 Brno – Přerov – Ostrava – Bohumín - takt 60', denní počet spojů: 18 párů (ve dvouhodinové špičce 2 páry),
- R12 Brno – Vyškov – Prostějov – Olomouc – (Zábřeh n. M. – Šumperk / Jeseník) - takt 60', denní počet spojů: 18 párů (ve dvouhodinové špičce 2 páry),
- R31 Brno – Zlín - takt 60', denní počet spojů: 18 párů (ve dvouhodinové špičce 2 páry),

##### *Regionální doprava :*

- R6 Brno – Blažovice – Veselí na M. - takt 60'/120', denní počet spojů: 18 párů, (ve dvouhodinové špičce 2 páry),
- S6 Brno – Blažovice – Bučovice - takt 60'/120', denní počet spojů: 18 párů, (ve dvouhodinové špičce 2 páry),
- S7 Brno – Vyškov na M. - takt 30'/60', denní počet spojů: 36 párů (ve dvouhodinové špičce 4 páry),
- S37 Brno-Královo Pole – Šlapanice – takt 60', denní počet spojů: 17 párů, (ve dvouhodinové špičce 2 páry),
- linka Olomouc – Přerov – Vyškov – takt 30'/60', denní počet spojů: 27 párů (ve dvouhodinové špičce 4 páry),

##### *Nákladní doprava :*

- Brno – Přerov - denní počet vlaků 10/12 (ve dvouhodinové špičce 0),
- Brno – Veselí n. Mor. - denní počet vlaků 4/4 (ve dvouhodinové špičce 0),
- Brno – Blažovice - denní počet vlaků 4/4 (ve dvouhodinové špičce 1/1),

**Varianta bez projektu pracovně označena BP (zachování současného stavu)***Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
Přerov - Kojetín	109	115	12	11
Kojetín - Přerov	111		12	
Kojetín – Nezamyslice	145	115	16	11
Nezamyslice - Kojetín	147		16	
Nezamyslice – Vyškov n. M.	199	114	22	11
Vyškov n. M. - Nezamyslice	201		22	
Vyškov n. Moravě - Blažovice	208	114	22	11
Blažovice – Vyškov n. M.	210		22	
Blažovice – Brno Slatina	269	126	29	12
Brno Slatina- Blažovice	271	130	29	13

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

Trať Přerov - Brno	IC	R	Sp, Os	ND	Celkem
Přerov - Kojetín	9	9	18	10	94
Kojetín - Přerov	9	9	18	12	
Kojetín – Nezamyslice	9	9	18	10	94
Nezamyslice - Kojetín	9	9	18	12	
Nezamyslice – Vyškov na Moravě	9	18	9	10	94
Vyškov na Moravě - Nezamyslice	9	18	9	12	
Vyškov na Moravě - Blažovice	9	18	-	10	76
Blažovice – Vyškov na Moravě	9	18	-	12	
Blažovice – Šlapanice	9	18	27	18	72
Šlapanice – Blažovice	9	18	27	20	74
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice	9	18	44	18	89
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice	9	18	44	20	91

**Varianta minimální, pracovně označena O1 (jednokolejná trať, normový stav, modernizace zab. zar.)***Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
Přerov - Kojetín	109	121	12	12
Kojetín - Přerov	111		12	
Kojetín – Nezamyslice	145	121	16	12



**Modernizace trati Brno – Přerov****Studie proveditelnosti**

Nezamyslice - Kojetín	147		16	
Nezamyslice – Vyškov n. M.	199	120	22	12
Vyškov n. M. - Nezamyslice	201		22	
Vyškov n. Moravě - Blažovice	208	120	22	12
Blažovice – Vyškov n. M.	210		22	
Blažovice – Brno Slatina	269	129	29	13
Brno Slatina- Blažovice	271	134	29	14

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

Trať Přerov - Brno	IC	R	Sp, Os	ND	Celkem
Přerov - Kojetín	9	9	18	10	94
Kojetín - Přerov	9	9	18	12	
Kojetín – Nezamyslice	9	18	18	10	112
Nezamyslice - Kojetín	9	18	18	12	
Nezamyslice – Vyškov na Moravě	9	27	9	10	112
Vyškov na Moravě - Nezamyslice	9	27	9	12	
Vyškov na Moravě - Blažovice	9	27	-	10	94
Blažovice – Vyškov na Moravě	9	27	-	12	
Blažovice – Šlapanice	9	27	27	18	81
Šlapanice – Blažovice	9	27	27	20	83
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice	9	27	44	18	98
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice	9	27	44	20	100

**Varianta optimalizace, pracovně označena O2 (dvojkolejná trať, menší přeložky, modernizace zab. zar.)**

*Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
Přerov - Kojetín	109	117	12	12
Kojetín - Přerov	111	144	12	15
Kojetín – Nezamyslice	145	136	16	14
Nezamyslice - Kojetín	147	131	16	14
Nezamyslice – Vyškov n. M.	199	147	22	16
Vyškov n. M. - Nezamyslice	201	153	22	16
Vyškov n. Moravě - Blažovice	208	162	22	17
Blažovice – Vyškov n. M.	210	143	22	16
Blažovice – Brno Slatina	269	163	29	17
Brno Slatina- Blažovice	271	163	29	17



Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

Trať Přerov - Brno	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
Přerov - Kojetín	27	18	27	10	82
Kojetín - Přerov	27	18	27	12	84
Kojetín – Nezamyslice	27	27	27	10	91
Nezamyslice - Kojetín	27	27	27	12	93
Nezamyslice – Vyškov na Moravě	36	36	18	10	100
Vyškov na Moravě - Nezamyslice	36	36	18	12	102
Vyškov na Moravě - Blažovice	36	36	9	10	91
Blažovice – Vyškov na Moravě	36	36	9	12	93
Blažovice – Šlapanice	36	36	36	18	126
Šlapanice – Blažovice	36	36	36	20	128
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice	36	36	36	18	126
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice	36	36	36	20	128

**Varianta modernizace, pracovně označena M1 (dvojkolejná modernizovaná trať  $V=160 \text{ kmh}^{-1}$ ).**

*Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Trafový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
Přerov - Kojetín	109	117	12	12
Kojetín - Přerov	111	144	12	15
Kojetín – Nezamyslice	145	136	16	14
Nezamyslice - Kojetín	147	131	16	14
Nezamyslice – Vyškov n. M.	199	147	22	16
Vyškov n. M. - Nezamyslice	201	153	22	16
Vyškov n. Moravě - Blažovice	208	162	22	17
Blažovice – Vyškov n. M.	210	143	22	16
Blažovice – Brno Slatina	269	163	29	17
Brno Slatina- Blažovice	271	163	29	17

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

Trať Přerov - Brno	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
Přerov - Kojetín	27	18	27	10	82
Kojetín - Přerov	27	18	27	12	84
Kojetín – Nezamyslice	27	27	27	10	91
Nezamyslice - Kojetín	27	27	27	12	93
Nezamyslice – Vyškov na Moravě	36	36	18	10	100



## Modernizace trati Brno – Přerov

## Studie proveditelnosti

Vyškov na Moravě - Nezamyslice	36	36	18	12	102
Vyškov na Moravě - Blažovice	36	36	9	10	91
Blažovice – Vyškov na Moravě	36	36	9	12	93
Blažovice – Šlapanice	36	36	36	18	126
Šlapanice – Blažovice	36	36	36	20	128
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice	36	36	36	18	126
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice	36	36	36	20	128

**Varianta modernizace, pracovně označena M2 (dvojkolejná modernizovaná trať V= 200 kmh<sup>-1</sup>, v úseku Blažovice – Brno Slatina 4 koleje).***Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
Přerov - Kojetín	109	117	12	12
Kojetín - Přerov	111	144	12	15
Kojetín – Nezamyslice	145	136	16	14
Nezamyslice - Kojetín	147	131	16	14
Nezamyslice – Vyškov n. M.	199	147	22	16
Vyškov n. M. - Nezamyslice	201	153	22	16
Vyškov n. Moravě - Blažovice	208	162	22	17
Blažovice – Vyškov n. M.	210	143	22	16
Blažovice – Brno Slatina	269	235	29	25
Brno Slatina- Blažovice	271	265	29	28

## Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

Trať Přerov - Brno	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
Přerov - Kojetín	27	18	27	10	82
Kojetín - Přerov	27	18	27	12	84
Kojetín – Nezamyslice	27	36	27	10	100
Nezamyslice - Kojetín	27	36	27	12	102
Nezamyslice – Vyškov na Moravě	36	54	18	10	118
Vyškov na Moravě - Nezamyslice	36	54	18	12	120
Vyškov na Moravě - Blažovice	36	54	18	10	118
Blažovice – Vyškov na Moravě	36	54	18	12	120
Blažovice – Brno Slatina	36	54			90
Blažovice – Brno Slatina			54	18	72
Brno Slatina – Blažovice	36	54			90
Brno Slatina – Blažovice			54	20	74

**Varianta novostavba, pracovně označena N1 (VRT bez odbočky směr Olomouc + současná revitalizovaná trať, vzájemné propojení ve Vyškově)**

*Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
<b>VRT Brno – Ostrava/Olomouc</b>				
Přerov – odb. Vyškov	90	neurčena	10	neurčena
Odb. Vyškov - Přerov	90	neurčena	10	neurčena
Odb. Vyškov – Brno	108	neurčena	12	neurčena
Brno – odb. Vyškov	108	neurčena	12	neurčena
<b>Současná trať</b>				
Přerov - Kojetín	55	121	6	12
Kojetín - Přerov	57		6	
Kojetín – Nezamyslice	91	121	10	12
Nezamyslice - Kojetín	93		10	
Nezamyslice – Vyškov n. M.	109	120	12	12
Vyškov n. M. - Nezamyslice	111		12	
Vyškov n. Moravě - Blažovice	100	120	10	12
Blažovice – Vyškov n. M.	102		10	
Blažovice - Odb. Brno-Černovice	161	129	17	13
Odb. Brno-Černovice-Blažovice	163	134	17	14

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
<b>VRT Brno – Ostrava/Olomouc</b>					
Přerov – odb. Vyškov	90				90
Odb. Vyškov - Přerov	90				90
Odb. Vyškov – Brno	90	18			108
Brno – odb. Vyškov	90	18			108
<b>Současná trať</b>					
Přerov - Kojetín		18	18	10	94
Kojetín - Přerov		18	18	12	
Kojetín – Nezamyslice		27	18	10	112
Nezamyslice - Kojetín		27	18	12	
Nezamyslice – Vyškov na Moravě		36	9	10	112
Vyškov na Moravě - Nezamyslice		36	9	12	
Vyškov na Moravě - Blažovice		18	18	10	94
Blažovice – Vyškov na Moravě		18	18	12	





## Modernizace trati Brno – Přerov

## Studie proveditelnosti

Blažovice – Šlapanice		18	45	18	99
Šlapanice – Blažovice		18	45	20	101
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice		18	62	18	116
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice		18	62	20	118

**Varianta novostavba, pracovně označena N2 (VRT s odbočkou směr Olomouc v oblasti Nezamyslice + současná revitalizovaná trať, vzájemného propojení ve Vyškově)***Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
VRT Brno – Ostrava/Olomouc				
Ostrava - odb. směr Olomouc	54	neurčena	6	neurčena
odb. směr Olomouc - Ostrava	54	neurčena	6	neurčena
odb. směr Olomouc – odb. Vyškov	90	neurčena	10	neurčena
Odb. Vyškov - odb. směr Olomouc	90	neurčena	10	neurčena
Odb. Vyškov – Brno	108	neurčena	12	neurčena
Brno – odb. Vyškov	108	neurčena	12	neurčena
Současná trať				
Přerov - Kojetín	55	121	6	12
Kojetín - Přerov	57		6	
Kojetín – Nezamyslice	91	121	10	12
Nezamyslice - Kojetín	93		10	
Nezamyslice – Vyškov n. M.	109	120	12	12
Vyškov n. M. - Nezamyslice	111		12	
Vyškov n. Moravě - Blažovice	100	120	10	12
Blažovice – Vyškov n. M.	102		10	
Blažovice - Odb. Brno- Černovice	161	129	17	13
Odb. Brno-Černovice- Blažovice	163	134	17	14

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
VRT Brno – Ostrava/Olomouc					
Ostrava – odb. směr Olomouc	54				54
odb. směr Olomouc - Ostrava	54				54
odb. směr Olomouc - odb. Vyškov	90				90
Odb. Vyškov - odb. směr Olomouc	90				90
Odb. Vyškov – Brno	90	18			108
Brno – odb. Vyškov	90	18			108



## Modernizace trati Brno – Přerov

## Studie proveditelnosti

Současná trať					
Přerov - Kojetín		18	18	10	94
Kojetín - Přerov		18	18	12	
Kojetín – Nezamyslice		27	18	10	112
Nezamyslice - Kojetín		27	18	12	
Nezamyslice – Vyškov na Moravě		36	9	10	112
Vyškov na Moravě - Nezamyslice		36	9	12	
Vyškov na Moravě - Blažovice		18	18	10	94
Blažovice – Vyškov na Moravě		18	18	12	
Blažovice – Šlapanice		18	45	18	99
Šlapanice – Blažovice		18	45	20	101
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice		18	62	18	116
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice		18	62	20	118

**Varianta smíšená, pracovně označena S1 (VRT v úseku Brno - Vyškov + modernizovaná trať v úseku Vyškov – Přerov, vzájemné propojení ve Vyškově, současná trať v úseku Vyškov - Brno)**

*Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
VRT				
Vyškov - Brno	108	neurčena	12	neurčena
Brno - Vyškov	108	neurčena	12	neurčena
Modernizovaná trať				
Přerov - Kojetín	109	117	12	12
Kojetín - Přerov	111	144	12	15
Kojetín – Nezamyslice	145	136	16	14
Nezamyslice - Kojetín	147	131	16	14
Nezamyslice – Vyškov n. M.	199	147	22	16
Vyškov n. M. - Nezamyslice	201	153	22	16
Současná trať				
Vyškov n. Moravě - Blažovice	100	120	10	12
Blažovice – Vyškov n. M.	102		10	
Blažovice - Odb. Brno-Černovice	161	129	17	13
Odb. Brno-Černovice-Blažovice	163	134	17	14



Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
VRT					
Vyškov - Brno	36	54			90
Brno - Vyškov	36	54			90
Modernizovaná trať					
Přerov - Kojetín	27	18	27	10	82
Kojetín - Přerov	27	18	27	12	84
Kojetín – Nezamyslice	27	36	27	10	100
Nezamyslice - Kojetín	27	36	27	12	102
Nezamyslice – Vyškov na Moravě	36	54	18	10	118
Vyškov na Moravě - Nezamyslice	36	54	18	12	120
Současná trať					
Vyškov na Moravě - Blažovice			36	10	94
Blažovice – Vyškov na Moravě			36	12	
Blažovice – Šlapanice			72	18	90
Šlapanice – Blažovice			72	20	92
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice			89	18	107
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice			89	20	109

**Varianta smíšená, pracovně označena S2 (VRT v úseku Brno - Nezamyslice + modernizovaná trať v úseku Nezamyslice – Přerov, vzájemné propojení ve Vyškově a v Nezamyslicích, současná trať v úseku Nezamyslice - Brno)**

*Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
VRT				
Nezamyslice - Brno	108	neurčena	12	neurčena
Brno - Nezamyslice	108	neurčena	12	neurčena
Modernizovaná trať				
Přerov - Kojetín	109	117	12	12
Kojetín - Přerov	111	144	12	15
Kojetín – Nezamyslice	145	136	16	14
Nezamyslice - Kojetín	147	131	16	14
Současná trať				
Nezamyslice – Vyškov n. M.	91	120	10	12
Vyškov n. M. - Nezamyslice	93		10	
Vyškov n. Moravě - Blažovice	100	120	10	12
Blažovice – Vyškov n. M	102		10	



## Modernizace trati Brno – Přerov

## Studie proveditelnosti

Blažovice - Odb. Brno-Černovice	161	129	17	13
Odb. Brno-Černovice-Blažovice	163	134	17	14

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
VRT					
Nezamyslice – odb. Vyškov	72	18			90
Odb. Vyškov - Nezamyslice	72	18			90
Odb. Vyškov - Brno	72	36			108
Brno - odb. Vyškov	72	36			108
Modernizovaná trať					
Přerov - Kojetín	36	18	27	10	91
Kojetín - Přerov	36	18	27	12	93
Kojetín – Nezamyslice	36	36	27	10	109
Nezamyslice - Kojetín	36	36	27	12	111
Současná trať					
Nezamyslice – Vyškov na Moravě		18	18	10	94
Vyškov na Moravě - Nezamyslice		18	18	12	
Vyškov na Moravě - Blažovice			36	10	94
Blažovice – Vyškov na Moravě			36	12	
Blažovice – Šlapanice			72	18	90
Šlapanice – Blažovice			72	20	92
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice			89	18	107
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice			89	20	109

**Varianta smíšená, pracovní označena S3 (VRT v úseku Brno - Kojetín + modernizovaná trať v úseku Kojetín – Přerov, vzájemné propojení ve Vyškově, v Nezamyslicích a v Kojetíně, současná trať v úseku Kojetín - Brno)**

*Posouzení kapacity varianty pro dlouhodobý výhled (2040)*

Traťový úsek	Výhl. počet vl /24 hod (N 1440)	Kapacita vl/24hod (n 1440)	Výhl. počet vl/2hod.špička (N 120)	Kapacita vl/2hod.špička (n 120)
VRT				
Kojetín - Nezamyslice	90	neurčena	10	neurčena
Nezamyslice - Kojetín	90	neurčena	10	neurčena
Nezamyslice - Brno	108	neurčena	12	neurčena
Brno - Nezamyslice	108	neurčena	12	neurčena
Modernizovaná trať				
Přerov - Kojetín	109	117	12	12
Kojetín - Přerov	111	144	12	15





## Modernizace trati Brno – Přerov

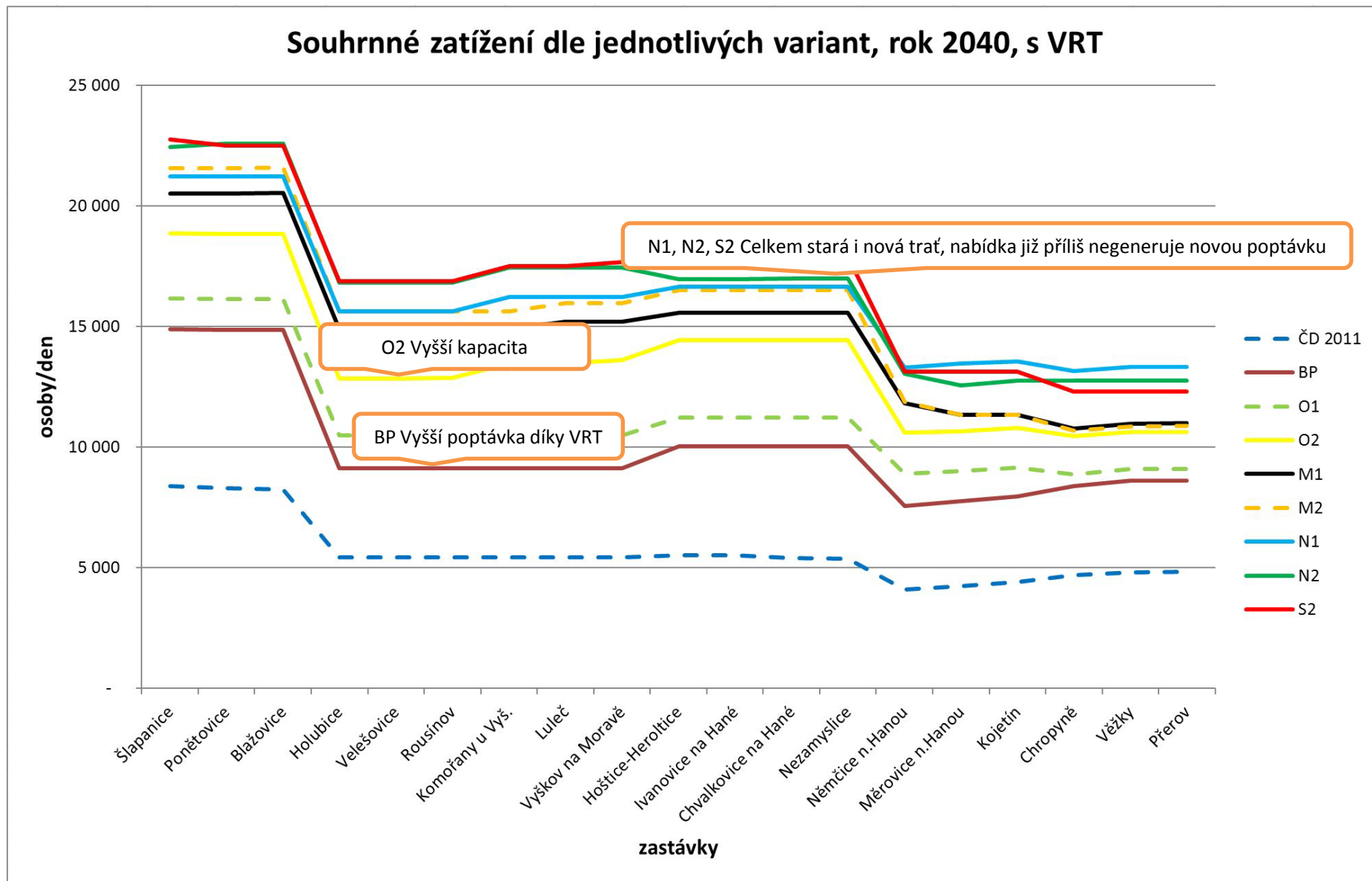
## Studie proveditelnosti

Současná trať				
Kojetín – Nezamyslice	55	121	5	12
Nezamyslice - Kojetín	57		5	
Nezamyslice – Vyškov n. M.	91	120	10	12
Vyškov n. M. - Nezamyslice	93		10	
Vyškov n. Moravě - Blažovice	100	120	10	12
Blažovice – Vyškov n. M.	102		10	
Blažovice - Odb. Brno-Černovice	161	129	17	13
Odb. Brno-Černovice-Blažovice	163	134	17	14

Rozsah pravidelné dopravy (vlaky/den) vzhledem ke kapacitě trati (dlouhodobý výhled do r. 2040)

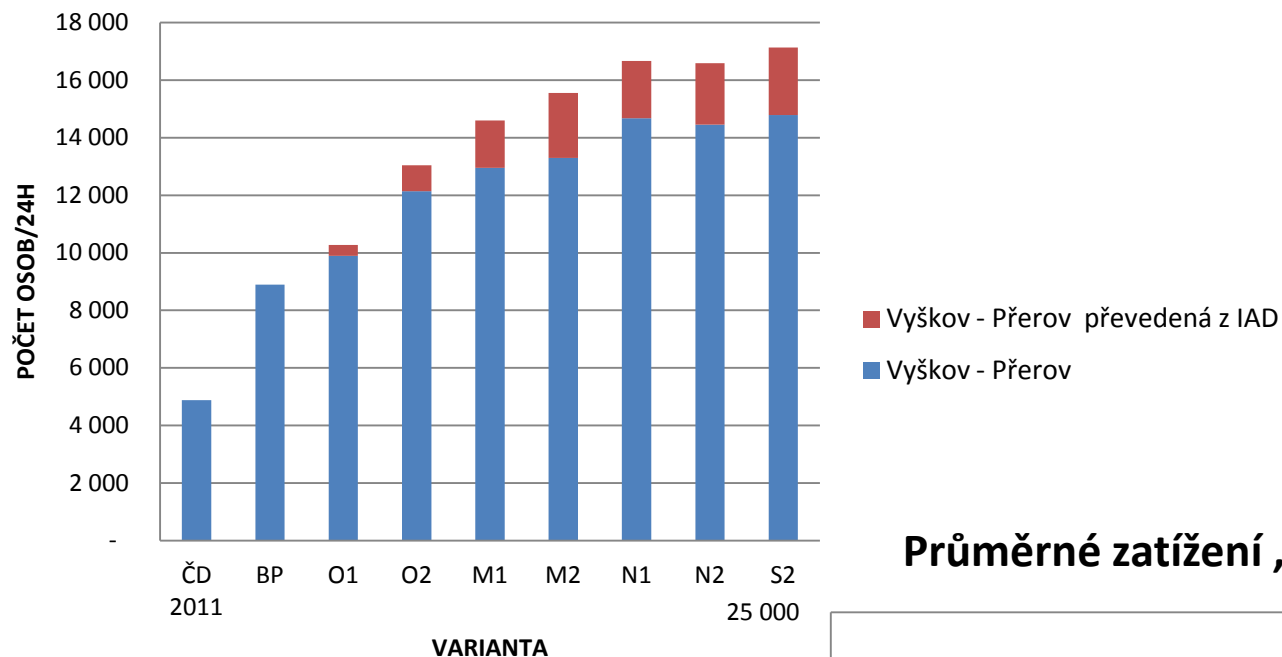
	Ex	R	Sp, Os	ND	Celkem
VRT					
Kojetín – Nezamyslice	36	36			72
Nezamyslice - Kojetín	36	36			72
Nezamyslice – odb. Vyškov	72	36			108
Odb. Vyškov - Nezamyslice	72	36			108
Odb. Vyškov - Brno	72	36			108
Brno - odb. Vyškov	72	36			108
Modernizovaná trať					
Přerov - Kojetín	36	18	27	10	91
Kojetín - Přerov	36	18	27	12	93
Současná trať					
Kojetín – Nezamyslice			27	10	76
Nezamyslice - Kojetín			27	12	
Nezamyslice – Vyškov na Moravě		18	18	10	94
Vyškov na Moravě - Nezamyslice		18	18	12	
Vyškov na Moravě - Blažovice			36	10	94
Blažovice – Vyškov na Moravě			36	12	
Blažovice – Šlapanice			72	18	90
Šlapanice – Blažovice			72	20	92
Šlapanice – Odb. Brno-Černovice			89	18	107
Odb. Brno-Černovice - Šlapanice			89	20	109

# Příloha č. 2 - Předběžné výsledky dělba v rámci VD

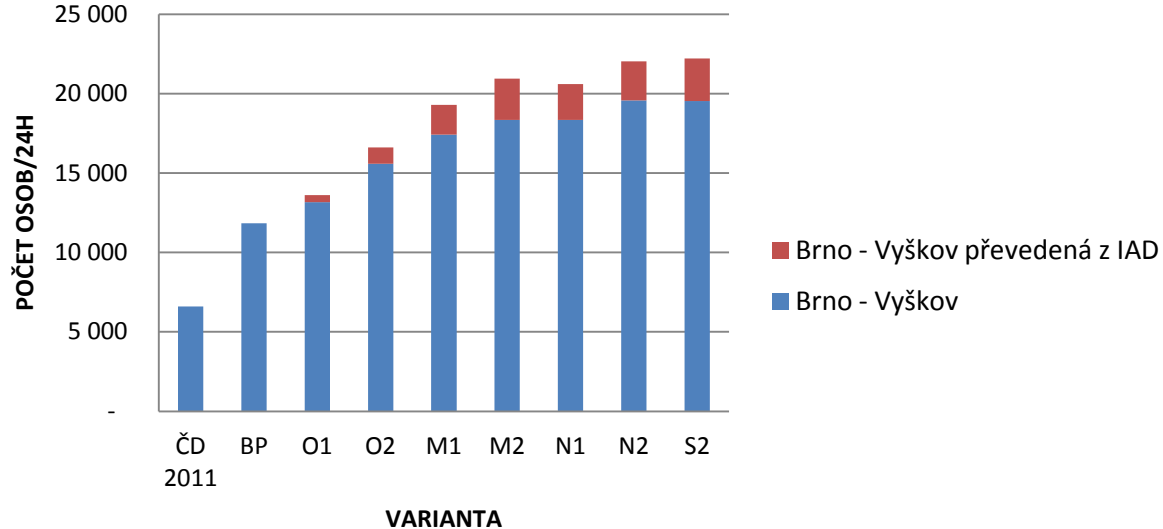


# Příloha č. 3 - Předběžné výsledky dělba VD + převedená IAD

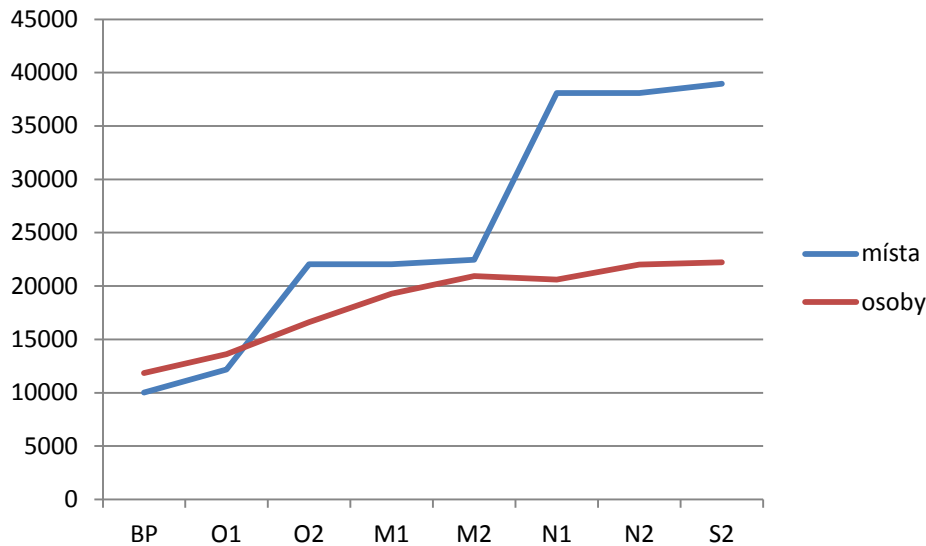
## Průměrné zatížení , rok 2040, s VRT



## Průměrné zatížení , rok 2040, s VRT



## Příloha č. 4 - Poptávka/Spoje



- Varianty N, S již negenerují další poptávku
- Navrhována redukce spojů, nový výpočet

Orientační obsazení linky OSOBY/SPOJ, ROK 2040, s VRT Praha - Brno, Přerov-Ostrava								
linka/varianta	BP	O1	O2	M1	M2	N1	N2	S2
Os Brno-Veselí n.M.	-	-	-	-	-	-	-	-
Os (Brno)-Vyškov-Přerov (konkuruje BUS)	-	-	-	-	-	-	-	-
R Brno-Nezamyslice(Olomouc)/Kojetín(Kroměříž)	-	-	-	-	-	-	-	-
R Brno-Ostrava	-	-	-	-	-	-	-	-
VRT Praha-Ostrava	-	-	-	-	-	-	-	-