




**Studie proveditelnosti**  
**VRT (Brno -) Přerov - Ostrava**

**A.2.1 návrhová část**  
**obecná část**

02/2020

| Název akce                                 | VRT (Brno -) Přerov - Ostrava  |   |
|--|--|---|
| Druh dokumentace                           | Studie proveditelnosti   |   |
| Část                                       | A.2.1 návrhová část, obecná část   | koncept 02/2020   |
| Objednatel                                 | Správa železniční dopravní cesty, státní organizace<br>Dlážděná 1003/7<br>110 00 Praha 1       |  |
| Zhotovitel                                 | SUDOP PRAHA a.s.<br>středisko 205 – koncepce dopravy<br>Olšanská 1a<br>130 80 Praha 3 – Žižkov |  |
|  | EGIS RAIL SA<br>168 — 170 Avenue Thiers<br>69455, Lyon Cedex<br>Francie                        |  |
| Číslo smlouvy                              | Objednatele: 13513/2019-SŽDC-SSZ-PRÁV  | Zhotovitele: 19-135.205   |
| Odpovědný zpracovatel projektu             | Ing. Radomír Hanák   |   |
| Zástupce odpovědného zpracovatele projektu | Ing. Matěj Mareš   |   |
| Zpracovali                                 | Ing. Matěj Mareš<br>Ing. Norbert Mondek<br>Ing. Pavel Jeřábek                                  |   |
| Kontroloval                                | Ing. Andrea Plišková   |   |

## O B S A H

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>VSTUPNÍ INFORMACE .....</b>                           | <b>6</b>  |
| 1.1      | ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....                                     | 6         |
| <b>2</b> | <b>ANALÝZA VÝCHOZÍHO STAVU .....</b>                     | <b>8</b>  |
| 2.1      | SOCIOEKONOMICKÉ A DEMOGRAFICKÉ CHARAKTERISTIKY .....     | 8         |
| 2.2      | PŘEPRAVNÍ VZTAHY V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ .....                   | 13        |
| 2.3      | VÝCHOZÍ TECHNICKÝ STAV A PARAMETRY TRATĚ .....           | 18        |
| 2.4      | DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉ POSOUZENÍ.....                    | 21        |
| <b>3</b> | <b>PŘEDPOKLÁDANÝ ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY.....</b> | <b>22</b> |
| 3.1      | KONVENČNÍ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ .....                           | 22        |
| 3.2      | ŽELEZNIČNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ SÍŤ (sítě RS) .....          | 28        |
| 3.3      | SILNIČNÍ SÍŤ .....                                       | 29        |
| <b>4</b> | <b>VYMEZENÍ ROZSAHU STAVBY .....</b>                     | <b>30</b> |
| <b>5</b> | <b>POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ .....</b>                     | <b>31</b> |
| 5.1      | OBEČNĚ .....   | 31        |
| 5.2      | DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE .....                               | 31        |
| 5.3      | TECHNICKÉ ŘEŠENÍ .....                                   | 32        |
| 5.4      | VYHODNOCENÍ VLIVU NA ŽP .....                            | 32        |
| 5.5      | PŘEPRAVNÍ PROGNÓZA .....                                 | 33        |
| 5.6      | EKONOMICKÉ HODNOCENÍ.....                                | 33        |
| <b>6</b> | <b>NÁVRH A ODŮVODNĚNÍ VOLBY VARIANT .....</b>            | <b>35</b> |
| 6.1      | PROJEKTOVÉ VARIANTY.....                                 | 35        |
| 6.2      | MAKROSKOPICKÝ POHLED .....                               | 36        |
| 6.3      | SPOJENÍ OSTRAVSKA A VALAŠSKA VLAKY SP .....              | 38        |
| 6.4      | SHRNUTÍ.....   | 42        |
| <b>7</b> | <b>PŘÍLOHY .....</b>                                     | <b>43</b> |

## SEZNAM OBRÁZKŮ

|   |    |
|---|----|
| OBRÁZEK 1.1 – síť RS [ZDROJ: MD ČR].....  | 7  |
| OBRÁZEK 2.1 – VÝVOJ HDP V DOTČENÝCH KRAJÍCH (MIL. Kč), ZDROJ ČSÚ .....  | 8  |
| OBRÁZEK 2.2 – VÝVOJ HDP NA 1 OBYVATELE V DOTČENÝCH KRAJÍCH (Kč/OBYV.), ZDROJ ČSÚ .....                          | 9  |
| OBRÁZEK 2.3 – VÝVOJ OBECE MÍRY NEZAMĚSTNANOSTI (%), ZDROJ ČSÚ .....   | 9  |
| OBRÁZEK 2.4 – VÝVOJ PRŮMĚRNÉ HRUBÉ MĚSÍČNÍ MZDY (Kč) NA PŘEPOČTENÉ POČTY ZAMĚSTNANCŮ, ZDROJ ČSÚ .....           | 10 |
| OBRÁZEK 2.5 – POČET OBYVATEL OBCÍCH SLEDOVANÉ OBLASTI (V TIS. K 1. 1. 2018).....                                | 11 |
| OBRÁZEK 2.6 – ABSOLUTNÍ ZMĚNA POČTU OBYVATEL V OBCÍCH MEZI ROKY 2018 A 1993.....                                | 12 |
| OBRÁZEK 2.7 – PROCENTNÍ ZMĚNA POČTU OBYVATEL V OBCÍCH MEZI ROKY 2018 A 1993 .....                               | 13 |
| OBRÁZEK 2.8 – PRAVIDELNÁ VYJÍŽDKA DO ŠKOL A ZAMĚSTNÁNÍ; ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA (SLDB 2011).....                     | 14 |
| OBRÁZEK 2.9 – PRAVIDELNÁ VYJÍŽDKA DO ŠKOL A ZAMĚSTNÁNÍ; AUTOBUSOVÁ DOPRAVA (SLDB 2011).....                     | 15 |
| OBRÁZEK 2.10 – PRAVIDELNÁ VYJÍŽDKA DO ŠKOL A ZAMĚSTNÁNÍ; INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA (SLDB 2011)<br>..... | 16 |
| OBRÁZEK 2.11 – PRAVIDELNÁ VYJÍŽDKA DO ŠKOL A ZAMĚSTNÁNÍ; CELKEM VŠECHNY MÓDY (SLDB 2011).....                   | 17 |
| OBRÁZEK 6.1 – ŠIRŠÍ VZTAHY ÚSEKU PŘEROV – OSTRAVA [PODKLADOVÁ MAPA Z MAPY.CZ].....                              | 36 |
| OBRÁZEK 6.2 – ŠIRŠÍ VZTAHY ÚSEKU BRNO – PŘEROV [PODKLADOVÁ MAPA Z MAPY.CZ].....                                 | 36 |
| OBRÁZEK 6.3 – VYJÍŽDKA VSETÍN, ŠKOLA, PRÁCE (SLDB 2011) .....   | 39 |
| OBRÁZEK 6.4 – VYJÍŽDKA VALAŠSKÉ MEZIŘÍČÍ, ŠKOLA, PRÁCE (SLDB 2011) .....  | 39 |
| OBRÁZEK 6.5 – VYJÍŽDKA OSTRAVA, ŠKOLA, PRÁCE (SLDB 2011) .....  | 40 |
| OBRÁZEK 6.6 – VYJÍŽDKA OKRES VSETÍN, VŠECHNY ÚČELY, VŠECHNY MÓDY .....  | 41 |

## SEZNAM TABULEK

|   |    |
|---|----|
| TABULKA 2.1 – PŘEDPOKLÁDANÉ POUŽITÍ TSI .....                 | 19 |
| TABULKA 3.1 – PŘEDPOKLÁDANÉ ŽELEZNIČNÍ PROJEKTY SÍTĚ RS ..... | 28 |
| TABULKA 3.2 – PŘEDPOKLÁDANÉ SILNIČNÍ PROJEKTY.....            | 29 |

**SEZNAM ZKRATEK**

|         |  |
|---------|--|
| CBA     | nákladovo-výnosová analýza                           |
| CDP     | centrální dispečerské pracoviště                     |
| ČR      | Česká republika                                      |
| ČSN     | Česká státní norma                                   |
| ČSÚ     | Český statistický úřad                               |
| Čtkm    | čisté tunokilometry                                  |
| DOZ     | dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení            |
| EHP     | evropský hospodářský prostor                         |
| EIA     | hodnocení vlivu na životní prostředí                 |
| ERTMS   | evropský systém řízení železniční dopravy            |
| ETCS L2 | evropský vlakový zabezpečovací systém, 2. úroveň     |
| EU      | Evropská unie  |
| GSM-R   | evropský standard bezdrátové komunikace na železnici |
| GVD     | grafikon vlakové dopravy                             |
| HDP     | hrubý domácí produkt                                 |
| Hrtkm   | hrubé tunokilometry                                  |
| CHKO    | chráněná krajinná oblast                             |
| IAD     | individuální automobilová doprava                    |
| JD      | jízdní doba  |
| KJŘ     | knižní jízdní řád                                    |
| KÚ      | Krajský úřad   |
| MD      | Ministerstvo dopravy                                 |
| NJŘ     | nákresný jízdní řád                                  |
| NK      | nařízení komise EU                                   |
| OŘ      | oblastní ředitelství                                 |
| POVED   | Plzeňský organizátor veřejné dopravy                 |
| RBC     | radiobloková centrála                                |
| RK      | rozhodnutí komise                                    |
| RS      | Rychlé spojení                                       |
| ŘSD     | Ředitelství silnic a dálnic                          |

---

|         |   |
|---------|---|
| SEA     | strategické posuzování vlivu na životní prostředí   |
| SRN     | Spolková republika Německo                          |
| SŽDC    | Správa železniční dopravní cesty                    |
| TEN-T   | transevropská dopravní síť                          |
| TNŽ     | technická norma železnic                            |
| TSI     | technické specifikace pro interoperabilitu          |
| TSI CCS | TSI pro subsystém zabezpečovací zařízení            |
| TSI ENE | TSI pro subsystém energie                           |
| TSI INF | TSI pro subsystém infrastruktura                    |
| TSI PRM | TSI – osoby se sníženou schopností pohybu           |
| TSI SRT | TSI – bezpečnost v železničních tunelech            |
| TÚ      | traťový úsek  |
| TŽK     | Tranzitní železniční koridor                        |
| UIC GC  | průjezdny průřez                                    |
| ÚTS     | Územně technická studie                             |
| VPS     | Veřejně prospěšné stavby                            |
| VUZ     | výzkumný ústav železniční                           |
| Vlkm    | vlakokilometr                                       |
| ZÚR     | Zásady územního rozvoje                             |
| ŽESNAD  | sdružení nákladních železničních dopravců ŽESNAD.CZ |
| ŽST     | železniční stanice                                  |

# 1 VSTUPNÍ INFORMACE

## 1.1 základní údaje

---

### území

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Místo stavby:</b> | území mezi Brnem, Přerovem a Ostravou    |
| <b>Kraj:</b>         | Jihomoravský, Olomoucký, Moravskoslezský |

### železniční trať – výchozí stav/stav Bez projektu

|   |   |
|---|---|
| <b>Číslo trati dle Prohlášení o dráze 2018:</b> | 806 00 Brno-Černovice odbočka – Blažovice |
|   | 753 00 Holubice – Blažovice               |
|   | 752 00 Holubice – Přerov                  |
|   | 817 00 Přerov – Prosenice                 |
|   | 780 00 Bohumín - Prosenice                |

|  |            |
|--|------------|
| <b>Kategorie dráhy dle zákona č. 266/1994 Sb.:</b> | celostátní |
|--|------------|

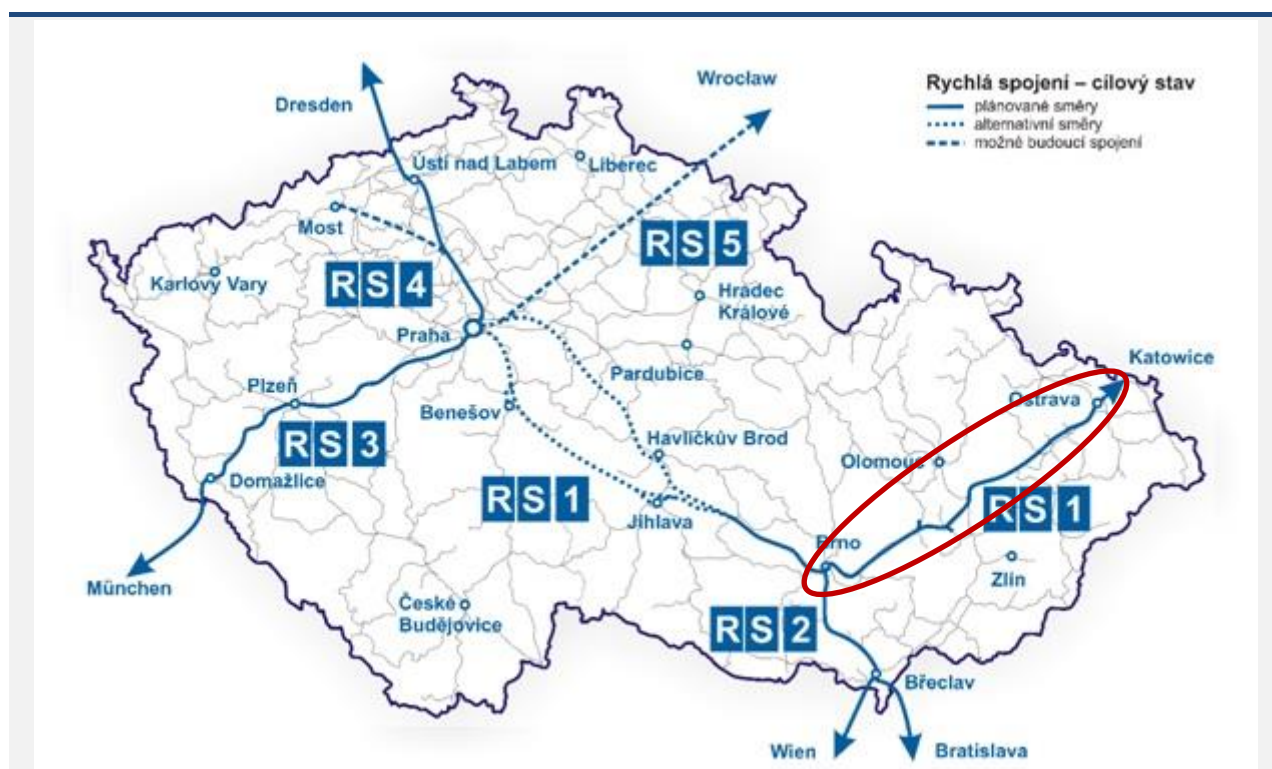
|  |                                    |
|--|------------------------------------|
| <b>Kategorie dráhy dle TSI INF (1299/2014/EU):</b> | P3 / F2 (v úseku Brno – Přerov)    |
|  | P3 / F1 (v úseku Přerov – Ostrava) |

|  |   |
|--|---|
| <b>Součást TEN-T dle 1315/2013/EU:</b> | hlavní síť pro osobní žel. dopravu v celé délce     |
|  | globální síť pro nákl. dopr. v úseku Brno – Přerov  |
|  | hlavní síť pro nákl. dopr. v úseku Přerov – Ostrava |

|                                  |                                      |
|----------------------------------|--------------------------------------|
| <b>Číslo trati dle KJŘ 2017:</b> | 340/300 Brno – Přerov                |
|                                  | 270 Česká Třebová – Přerov – Bohumín |

|                                  |                       |
|----------------------------------|-----------------------|
| <b>Číslo trati dle NJŘ 2017:</b> | 318/315 Brno – Přerov |
|                                  | 305 Přerov - Ostrava  |

|   |   |
|---|---|
| <b>Organizování a provozování drážní dopravy:</b> | dle předpisu D1   |
| <b>Dovolená traťová třída zatížení:</b>           | D4 (22,5 t / 8,0 t)                                     |
| <b>Maximální traťová rychlost:</b>                | 200 km/h (Brno – Přerov)<br>160 km/h (Přerov – Ostrava) |
| <b>Zábrzdňá vzdálenost:</b>                       | 1000 m  |
| <b>Trakční soustava:</b>                          | 25kV 50Hz (do 2030 i v úseku Přerov - Ostrava)          |
| <b>Dálkové řízení provozu:</b>                    | Ano (CDP Přerov)  |
| <b>ETCS / GSM-R:</b>                              | Ano (L2) / Ano  |
| <b>Počet traťových kolejí:</b>                    | 2   |
| <b>Správce trati:</b>                             | OŘ Brno, OŘ Olomouc, OŘ Ostrava                         |



Obrázek 1.1 – síť RS [zdroj: MD ČR]



## 2 ANALÝZA VÝCHOZÍHO STAVU

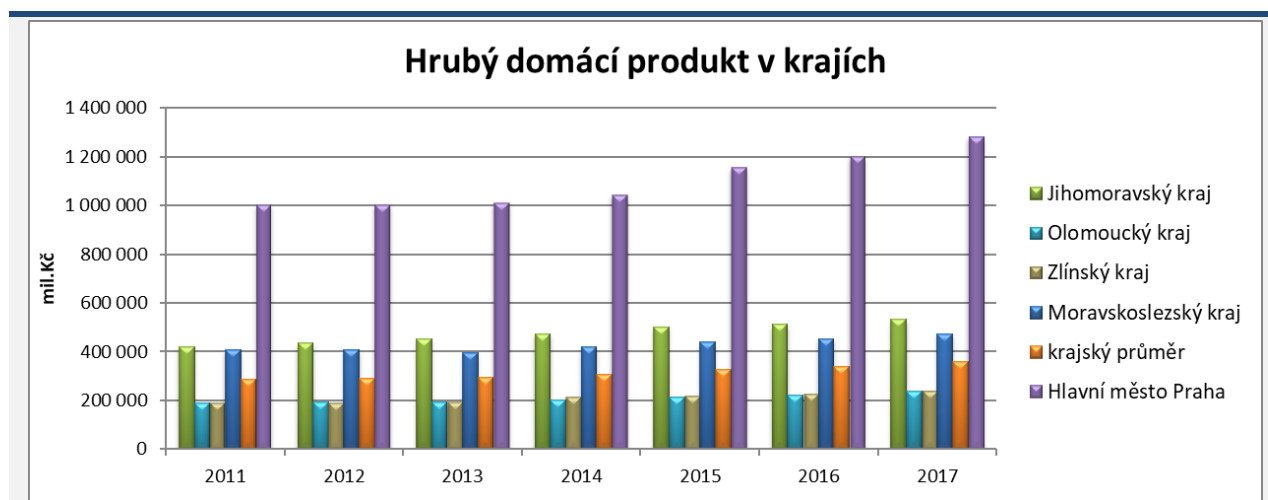
### 2.1 Socioekonomické a demografické charakteristiky

Poptávka po dopravě je určována především demografickým a socioekonomickým vývojem, které mají vliv na mobilitu obyvatelstva. Mobilita je přirozenou součástí života, kdy se osoby přemísťují účelově z jednoho místa na druhé (např. cesty domov-škola, práce-nákup, domov-úřad, atd.).

#### 2.1.1 Makroekonomické charakteristiky

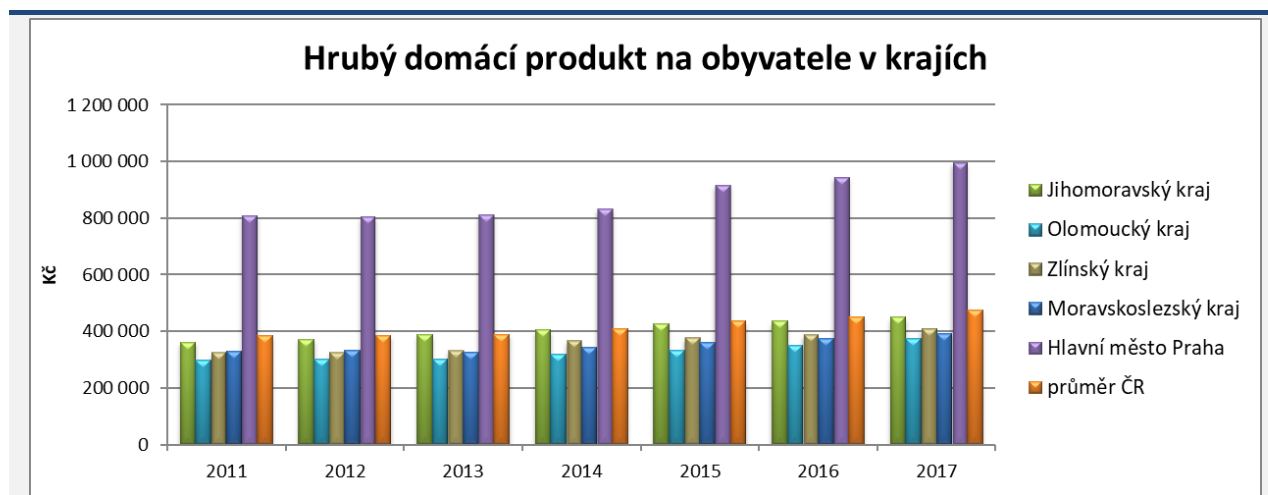
Vývoj hlavních makroekonomických ukazatelů v řešené oblasti, tedy v Jihomoravském, Zlínském, Olomouckém a Moravskoslezském kraji v porovnání s celorepublikovým průměrem je v časových řadách 2011 – 2018 zachycen v následujících grafech. V porovnávacích grafech jsou uváděny i údaje za hlavní město, protože obecným cílem výstavby VRT je také zrovnoměření rozvoje jednotlivých regionů.

Na rozvoj dopravy spolu s mobilitou obyvatelstva je vázán zejména HDP, který má vliv zejména na růst průměrné přepravní vzdálenosti. Menší měrou pak ovlivňuje počet cest. Olomoucký a Zlínský kraj se v tvorbě HDP pohybují pod krajským průměrem (7,1 %). Oba se shodně podílí 4,7 % na tvorbě HDP. Podíl Jihomoravského a Moravskoslezského kraje hodnotu krajského průměru převyšují, dosahují 10,5 % a 9,4 %. Hlavní město dosahuje podílové hodnoty 25,4 %.



Obrázek 2.1 – Vývoj HDP v dotčených krajích (mil. Kč), zdroj ČSÚ

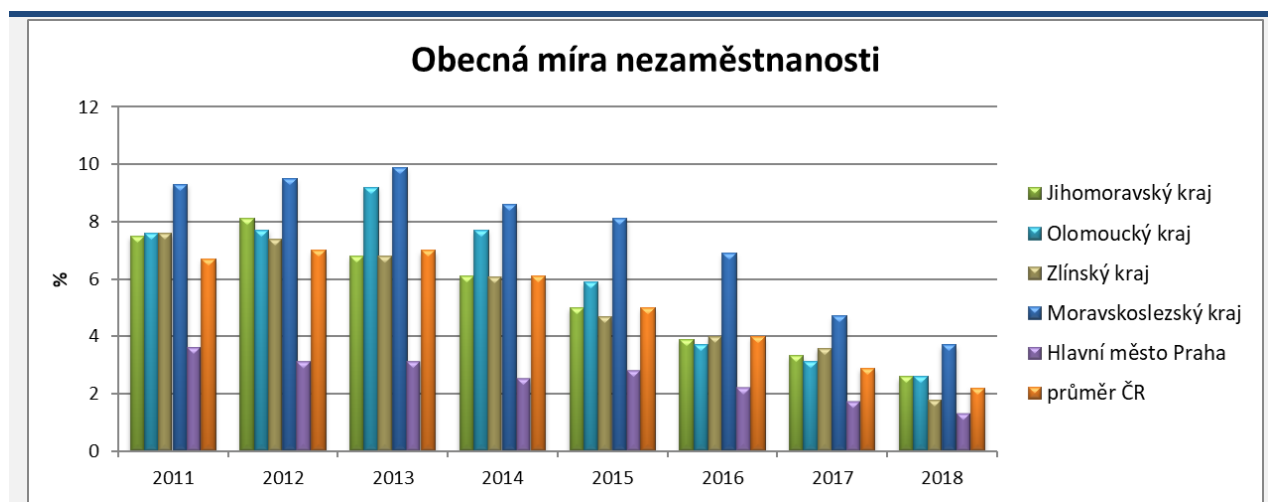
Vzhledem k různým velikostem jednotlivých krajů je vhodnější porovnání HDP přepočtené na 1 obyvatele, které je zobrazeno v následujícím grafu.



Obrázek 2.2 – Vývoj HDP na 1 obyvatele v dotčených krajích (Kč/obyv.), zdroj ČSÚ

Z grafu je patrný vyšší ekonomický výkon na obyvatele v Jihomoravském kraji (cca 450 tis. Kč), který se velmi blíží celorepublikovému průměru (cca 477 tis. Kč). Nižší ekonomickou výkonnost vykazují v sestupném pořadí kraje Zlínský (cca 408 tis. Kč), Moravskoslezský (cca 393 tis. Kč) a Olomoucký (cca 374 tis. Kč). Ekonomický výkon na obyvatele v Praze dosahuje dvojnásobných hodnot celorepublikového průměru.

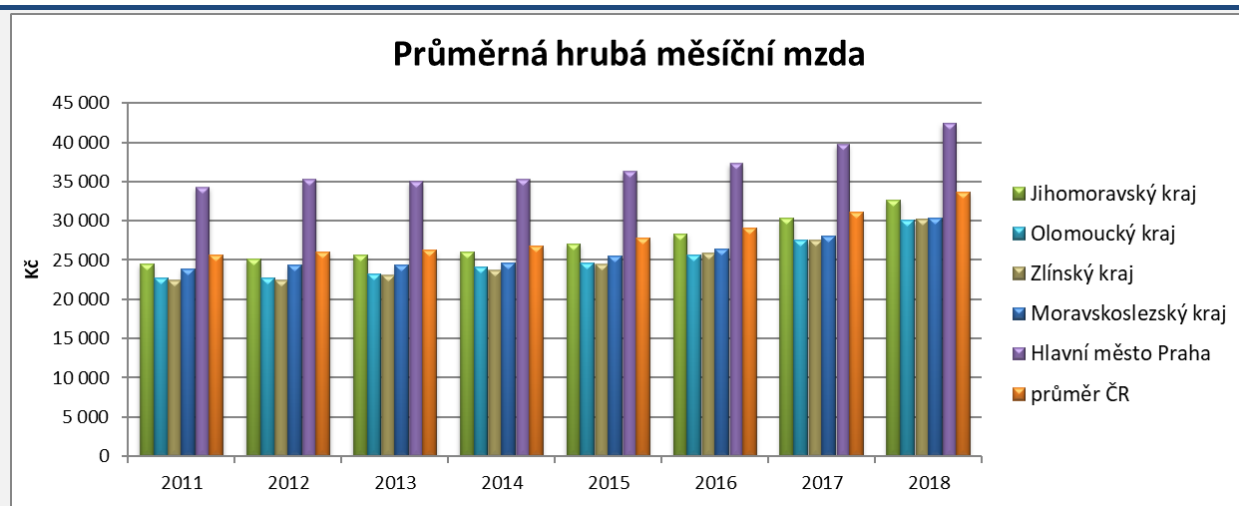
Zdravý vývoj národní ekonomiky v posledních letech má za následek postupné snižování míry nezaměstnanosti. Stejně tak je tomu i v dotčených moravských krajích.



Obrázek 2.3 – Vývoj obecné míry nezaměstnanosti (%), zdroj ČSÚ

Pouze Moravskoslezský kraj vykazuje výrazně vyšší míru nezaměstnanosti (3,7 %) v porovnání s celorepublikovým průměrem (2,2 %) v roce 2018. Jihomoravský a Olomoucký kraj dosahují stejné míry nezaměstnanosti ve velikosti 2,6 %. Pod hodnotou celorepublikového průměru je míra nezaměstnanosti vykázána ve Zlínském kraji (1,8 %) a v hlavním městě (1,3 %).

Průměrná hrubá měsíční mzda (na přepočtené počty zaměstnanců) má ve všech krajích v posledních letech rostoucí tendenci. Vyjma hlavního města, nejvyšší průměrnou mzdu v řešeném prostoru v roce 2018 vykazuje Jihomoravský kraj (cca 32 600 Kč), tedy jen cca o 1 000 Kč nižší, než je celorepublikový průměr. Olomoucký, Moravskoslezský a Zlínský kraj vykazují nižší průměrnou mzdu okolo 30 000 Kč.

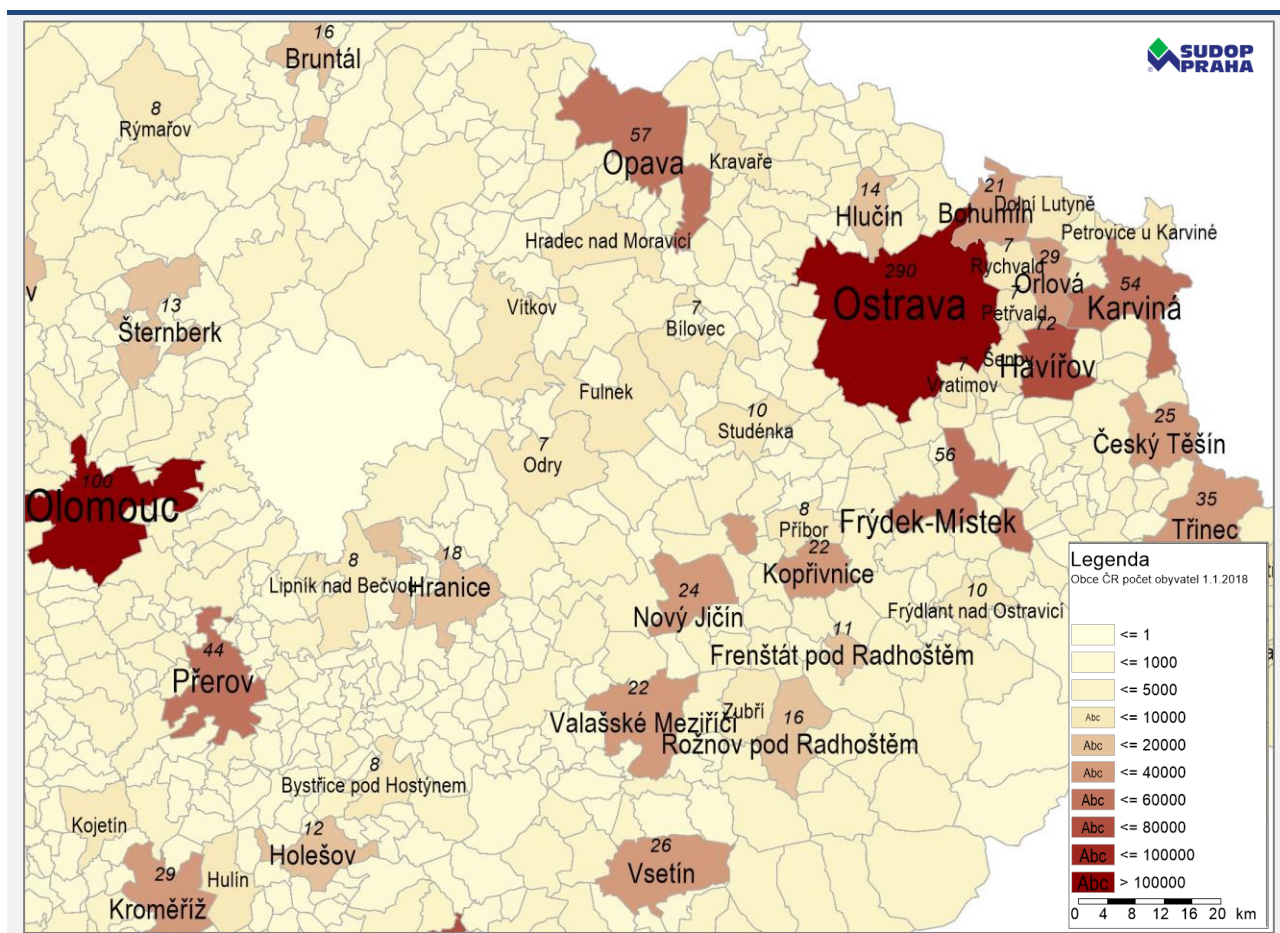


Obrázek 2.4 – Vývoj průměrné hrubé měsíční mzdy (Kč) na přepočtené počty zaměstnanců, zdroj ČSÚ

### 2.1.2 Demografické charakteristiky

Z dotčených krajů je počtem obyvatel největší Moravskoslezský kraj, jehož populace převyšuje hodnotu 1,21 mil. obyv. Nepatrně menší je Jihomoravský kraj (1,18 mil obyv.), s větším odstupem pak Olomoucký kraj (0,63 mi. Obyv.) a nejnižší populaci vykazuje kraj Zlínský (0,58 mil. obyv.)

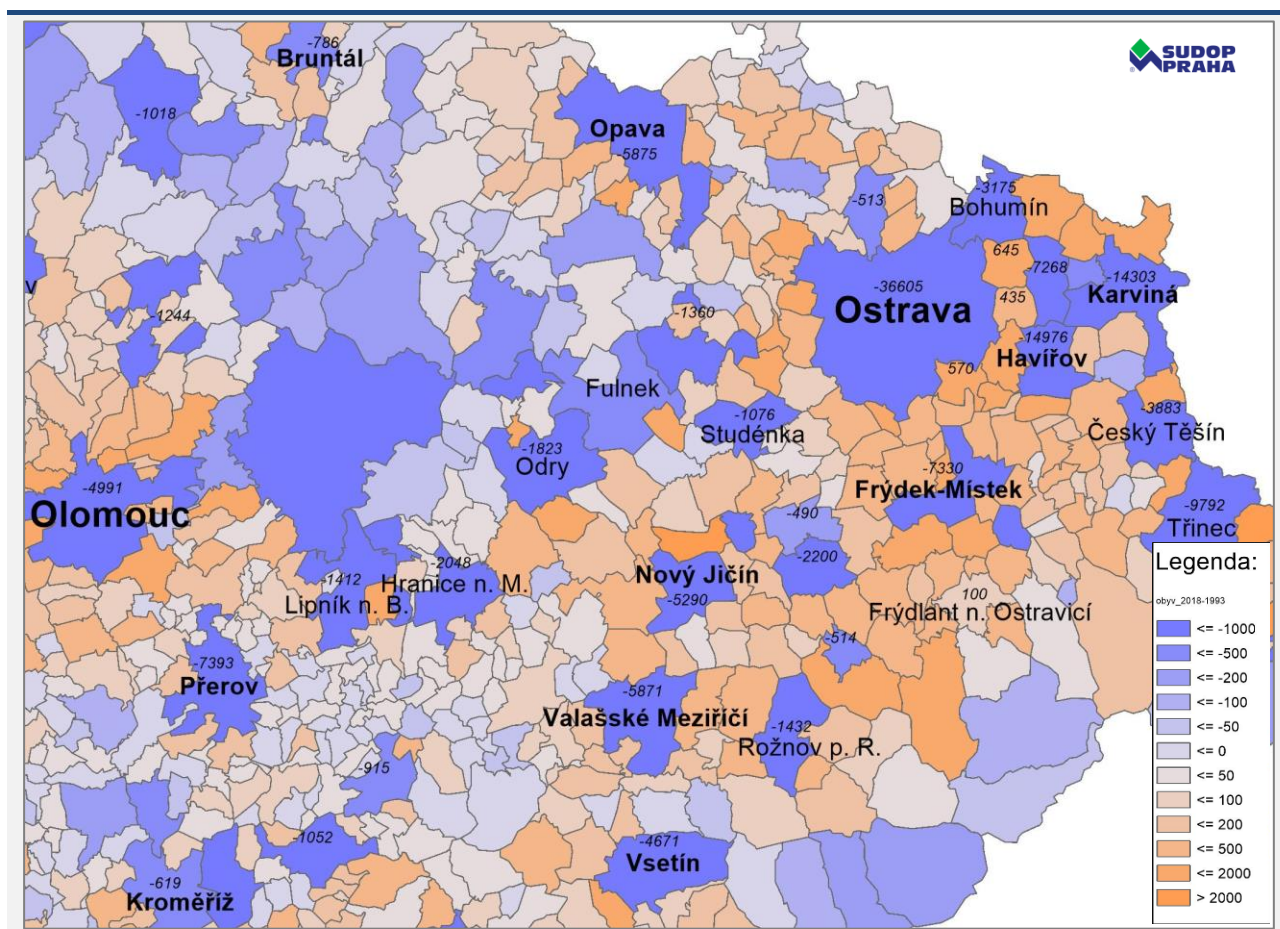
Následující kartogram podává přehled o hlavních centrech osídlení v území mezi Přerovem a Ostravou. Čím tmavší barva, tím více obyvatel daná obec má. V přílohové části je obdobný kartogram zobrazující širší území celé Moravy a části východních Čech a Vysočiny.



Obrázek 2.5 – Počet obyvatel obcí sledované oblasti (v tis. k 1. 1. 2018)

Na následujícím kartogramu je znázorněna změna počtu obyvatel jednotlivých obcí mezi roky 2018 a 1993, tedy zhruba za posledních 25 let. Tak jako v jiných příměstských oblastech ČR i zde dochází k procesu **suburbanizace** - postupnému vysídlování velkých měst a naopak nárůstu obyvatel v okolních obcích. Zatímco ve velkých městech ubylo obyvatel (modrá barva), v okolních obcích došlo k jejich nárůstu (oranžová barva). Trend suburbanizace zvyšuje nároky na denní dojíždění do zaměstnání a do škol, což se odráží ve vyšších intenzitách jak veřejné dopravy, tak IAD. I tento kartogram je v přílohouvé části uveden pro širší okolí sledované oblasti.

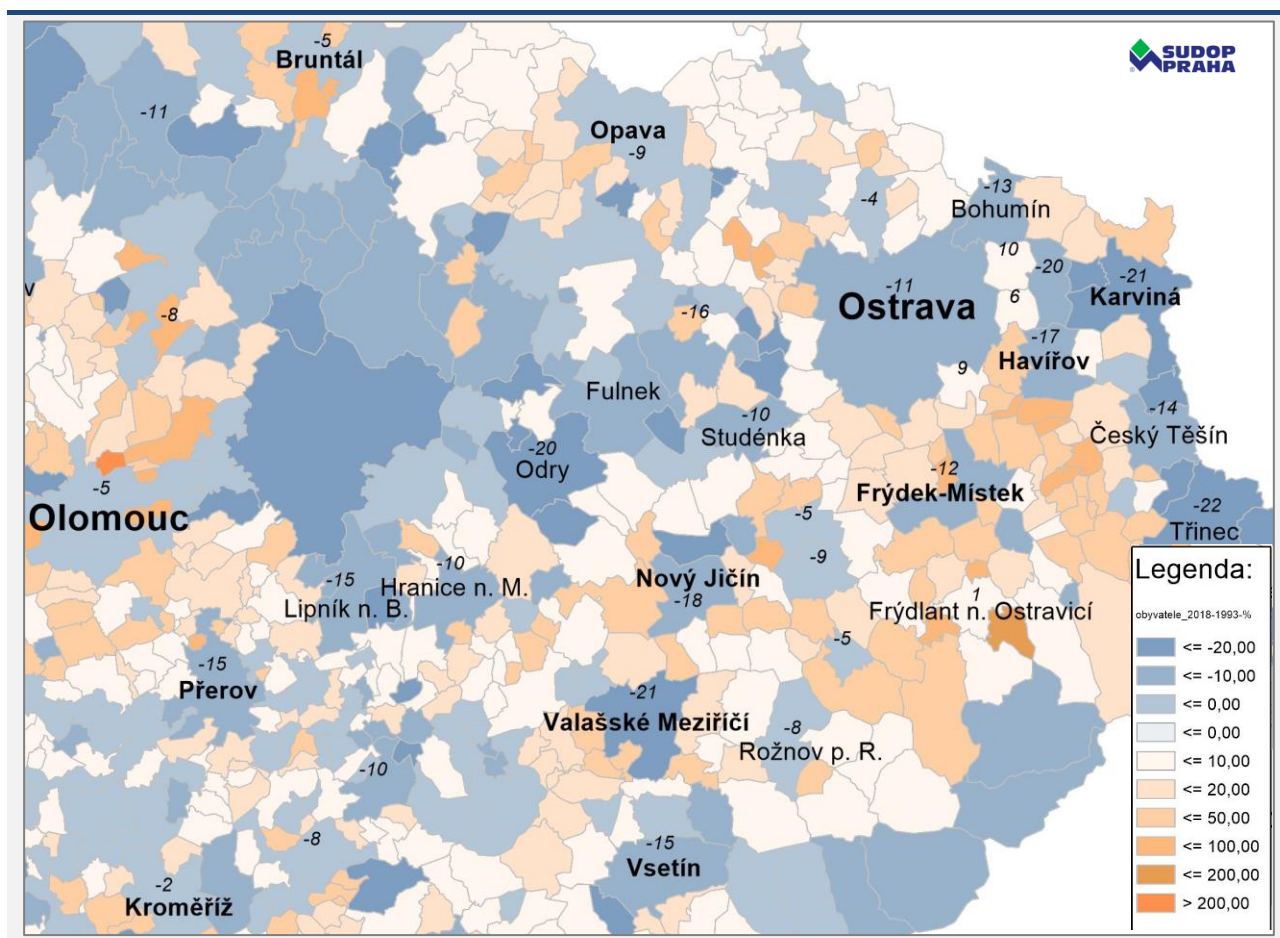




Obrázek 2.6 – Absolutní změna počtu obyvatel v obcích mezi roky 2018 a 1993

Ve všech velkých městech řešeného prostoru byl v tomto období zaznamenán úbytek obyvatel. Naopak v jejich blízkém okolí dochází k postupnému růstu počtu obyvatel. Výjimkou je Frýdlant n. O., který zaznamenal mírný nárůst.

Spíše, než absolutní změny počtu obyvatel je vhodnější sledovat procentní úbytek či naopak nárůst obyvatel vztahený k jejich velikosti. Výřez z kartogramu znázorňující tuto změnu je na následujícím obrázku, v přílohou části je uveden pro širší okolí sledované oblasti.



Obrázek 2.7 – Procentní změna počtu obyvatel v obcích mezi roky 2018 a 1993

Z velkých měst procentuálně nejvíce obyvatel ztratil Třinec nebo Valašské Meziříčí (až -22 %). Prakticky všechna města na Ostravsku vykazují dvouciferné procentuální úbytky obyvatel. Naopak menší sídla v jejich okolí vykazují nárůsty počtu obyvatel. Značný růst zaznamenaly také obce v oblasti Beskyd, které nabízejí možnost bydlení v čistém přírodním prostředí. Zejména z tohoto důvodu tak lákají řadu nových obyvatel k přesídlení ze silně urbanizované a znečištěné ostravské aglomerace.

Trend vylidňování center měst lze čekat i v budoucnu, ačkoli již zřejmě nebude probíhat tak rychlým tempem. Společně se stěhováním obyvatel z měst do jejich okolí také narůstá míra ekonomického využití tohoto prostoru, tedy vznik nových komerčních aktivit v podobě obchodních center, logistických parků, skladů atd.). Všechny tyto aspekty ve výsledku vedou k vyšší přepravní poptávce v tomto prostoru.

## 2.2 Přepravní vztahy v řešeném území

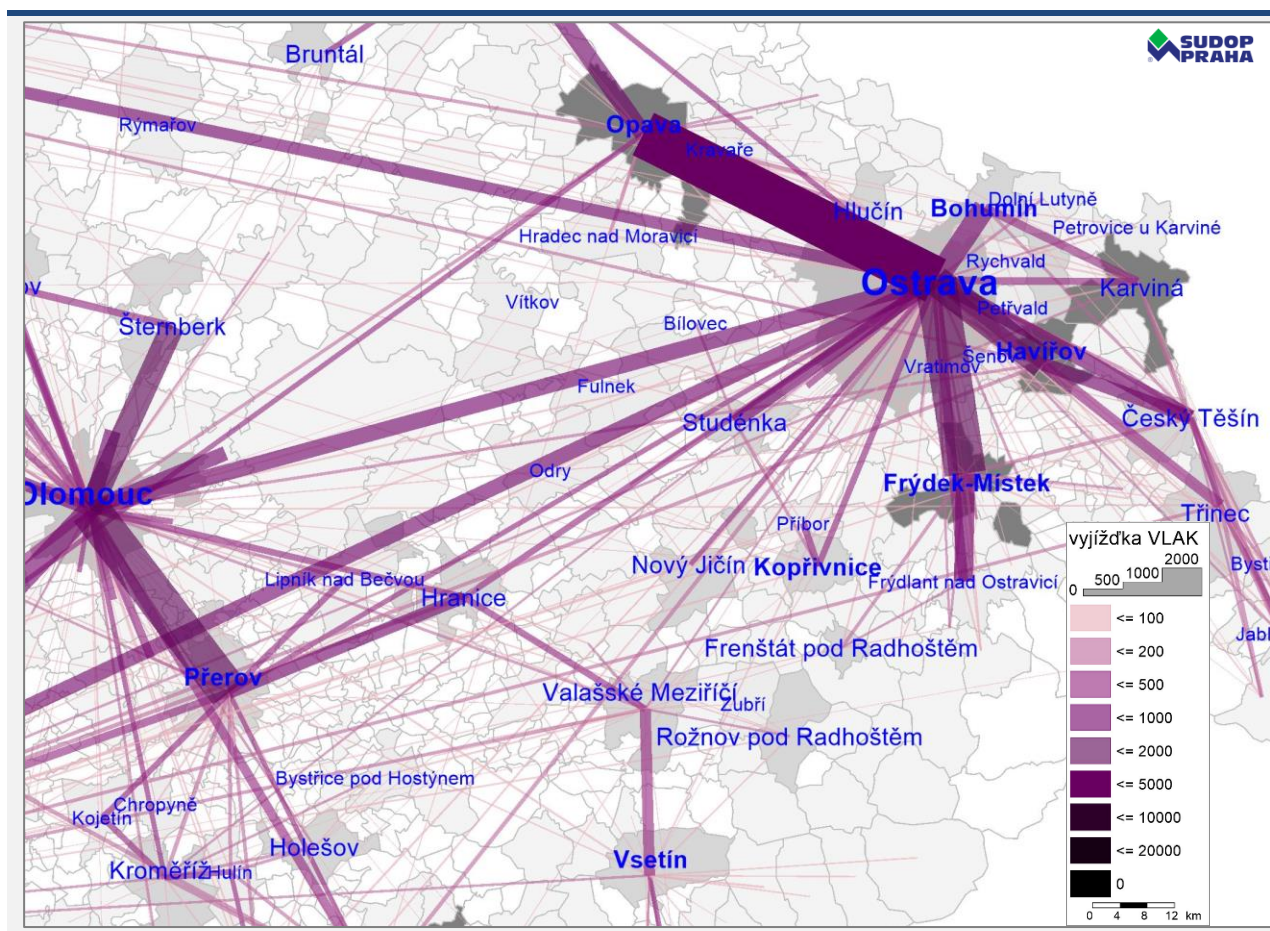
Hlavním zdrojem informací o přepravních vztazích v řešeném území a jejich intenzitách jsou výsledky Sčítání lidí, domů a bytů z roku 2011 (SLDB 2011), kde v rámci obsáhlého dotazníku byly zkoumány také výchozí a cílové obce pravidelných cest za prací a vzděláním. Zjišťovány byly také dopravní prostředky, které jsou pro tyto cesty využívány. V následujících podkapitolách jsou graficky prezentovány hlavní relace a jejich přibližné četnosti pro 3 základní dopravní módy: vlak, autobus a os. automobil (IAD).



Poslední z kartogramů pak kombinuje všechny 3 dopravní módy dohromady. V této kapitole jsou prezentovány výsledky pro nejbližší území mezi Přerovem a Ostravou, v přílohové části jsou pak uvedeny obdobné kartogramy pro širší okolí – celé Moravy a části Vysočiny a východních Čech. Konkrétní hodnoty vzešlé z výsledků SLDB 2011 budou pro potřeby dopravního modelu dále kalibrovány.

### 2.2.1 Přepravní vztahy po železnici

Následující kartogram znázorňuje přepravní vztahy v řešeném prostoru vykonané pomocí železniční dopravy.

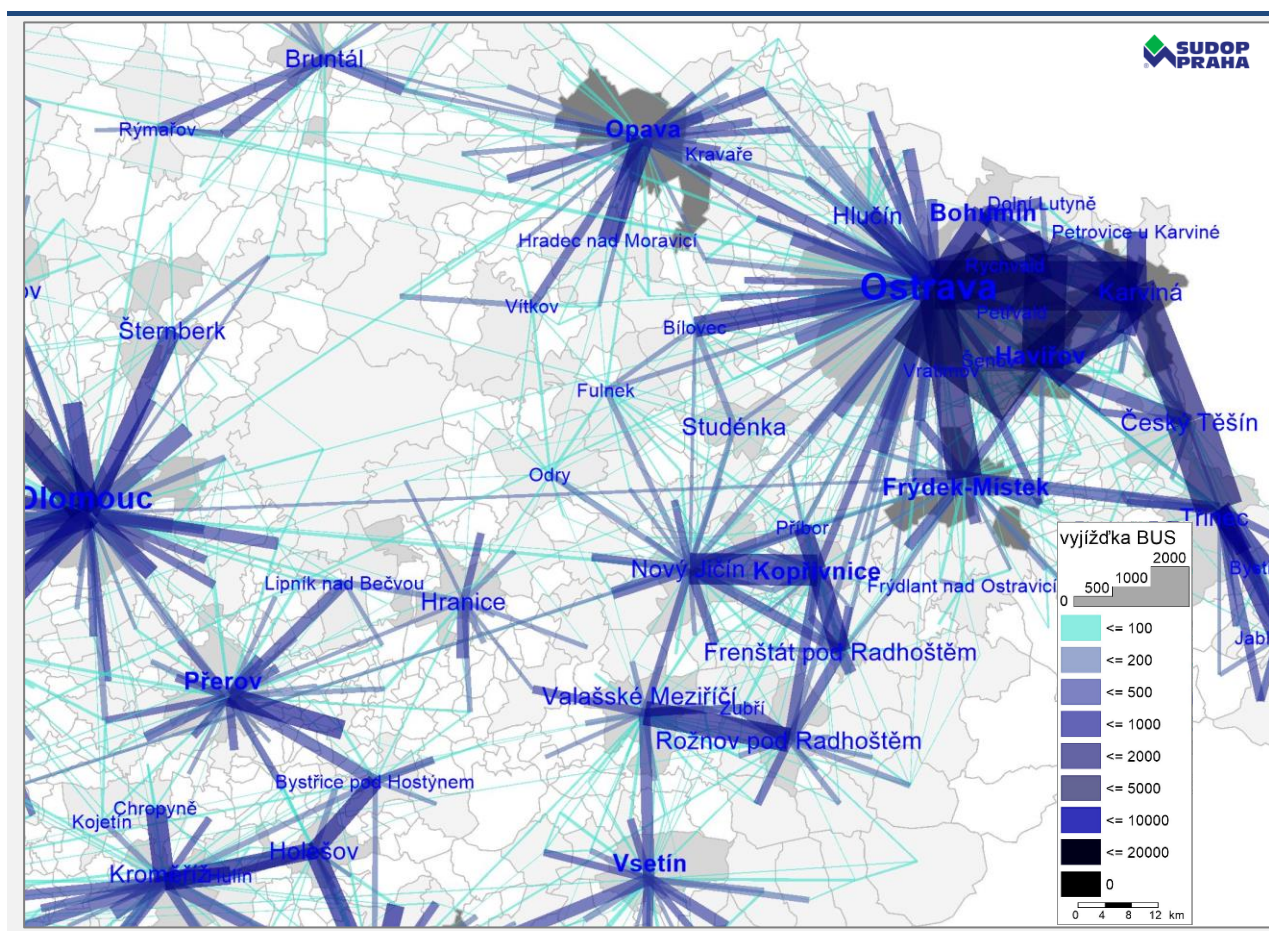


Obrázek 2.8 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; železniční doprava (SLDB 2011)

V případě železniční dopravy jsou nesilnějšími relacemi Ostrava – Opava, Ostrava – Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí, a také Olomouc – Přerov. V těchto případech se jedná vesměs o regionální relace. Vzdálenější relace spíše dálkového charakteru Olomouc – Ostrava, Ostrava – Brno a Ostrava – Praha vykazují sice slabší četnosti, přesto jsou v železniční dopravě hojně zastoupené.

## 2.2.2 Převážná vztahy v autobusové dopravě

Převážná vztahy v řešeném prostoru pro autobusový mód jsou znázorněny na následujícím obrázku.



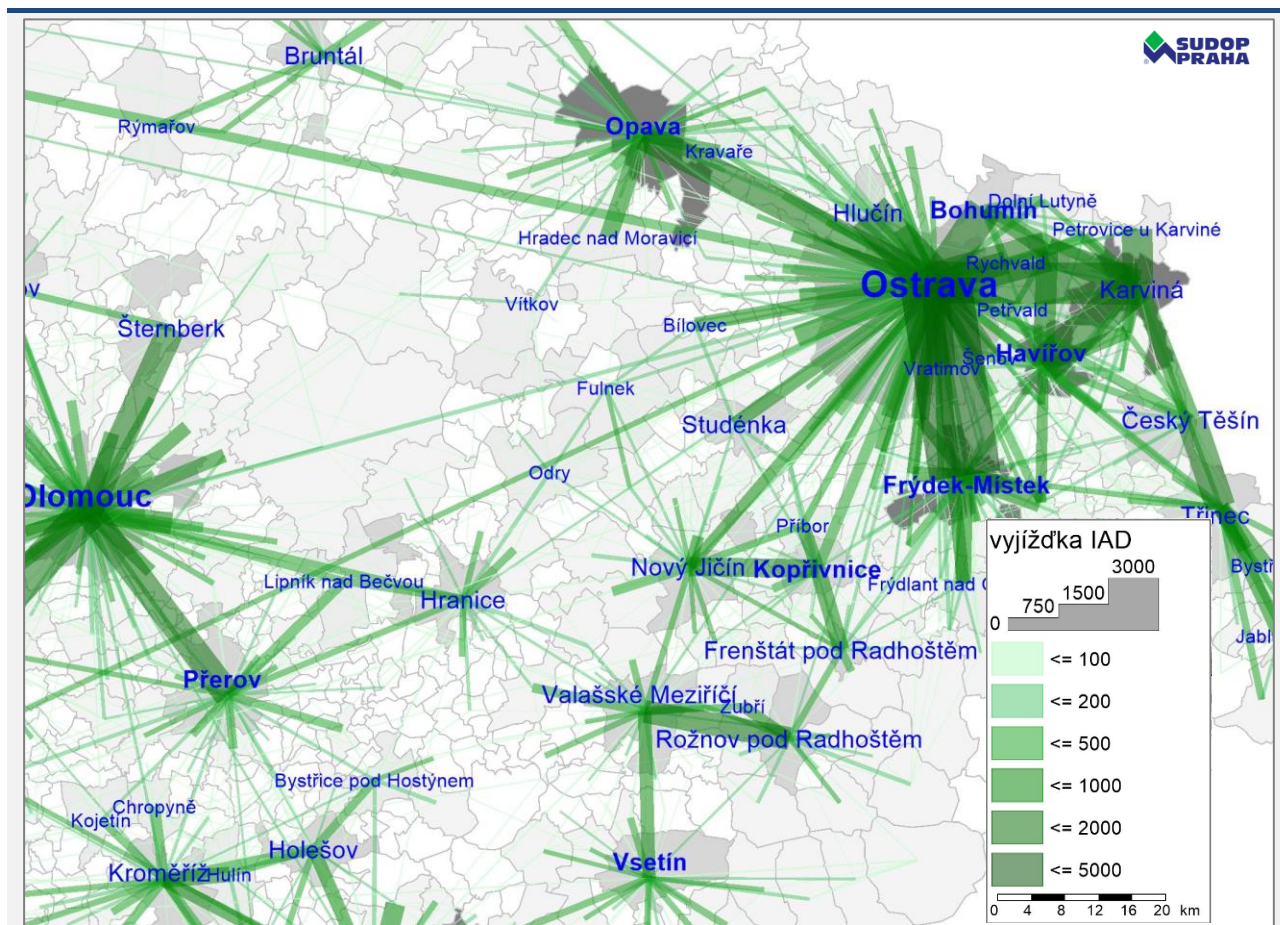
Obrázek 2.9 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; autobusová doprava (SLDB 2011)

Zdaleka nejsilnější vztahy realizované autobusovou dopravou vykazuje Ostrava a její blízké okolí. Zejména se jedná o relaci Ostrava – Havířov, ve slabší míře pak Ostrava – Frýdek-Místek, Ostrava – Karviná, Karviná Český Těšín a jiné relace v rámci ostravské aglomerace. Z kartogramů je patrné, že autobusová doprava je omezena téměř výhradně na regionální relace. Vzdálenější relace jsou zastoupeny jen minimálně.



### 2.2.3 Přepravní vztahy individuální automobilovou dopravou

Následující kartogram představuje hlavní relační vztahy, které opět vyplývají z výsledků SLDB 2011. V přílohové části je uveden obdobný kartogram pro širší okolí sledované oblasti.

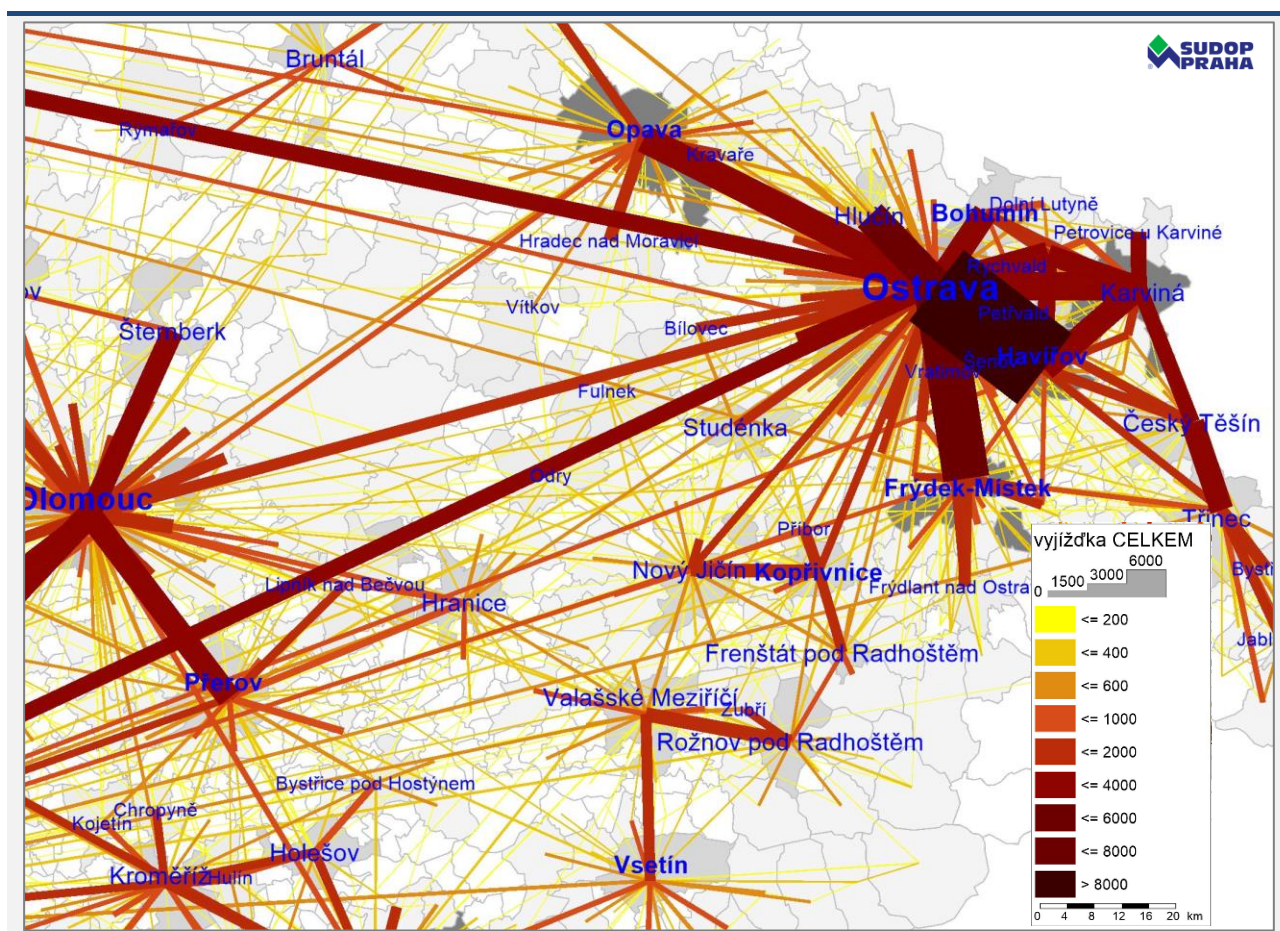


Obrázek 2.10 – Pravidelná vyjíždka do škol a zaměstnání; individuální automobilová doprava (SLDB 2011)

I v případě IAD dominují relace v rámci ostravské aglomerace, zvláště silná je relace Ostrava – Frýdek-Místek. Převažují spíše relace regionálního charakteru, dálkové jsou svou četností zastoupeny minimálně.

## 2.2.4 Převážné vztahy bez rozlišení módu

Na posledním z kartogramů je znázorněna četnosti pravidelných cest za všechny módy dohromady.



Obrázek 2.11 – Pravidelná vyjížďka do škol a zaměstnání; celkem všechny módy (SLDB 2011)

Z kartogramu je na první pohled patrná silná poptávka po dopravě zejména mezi Ostravou a Havířovem, ale také mezi dalšími sídly ostravské aglomerace. Výrazně slabší jsou pak dálkové relace Ostrava – Brno, Ostrava – Praha a Ostrava – Olomouc. Vztah Ostrava – Praha dosahuje podobné četnosti, jako je tomu u vztahu Ostrava – Brno.

## 2.3 výchozí technický stav a parametry tratě

---

### technický stav řešeného úseku

Trať č. 270 v úseku Přerov – Ostrava byla modernizována do roku 2004. Trať č. 300/340 v úseku Brno – Přerov bude ve výchozím stavu, tedy v době zahájení realizace nové trati, v celé délce řešeného úseku po modernizaci (var. M2 dle SP), během níž budou všechny součásti železniční infrastruktury nahrazeny novým zařízením, příp. kompletně rekonstruovány. Vzhledem k významu obou tratí se předpokládá, že budou po celou dobu hodnotícího období udržovány v dobrém technickém stavu, za použití standartních nástrojů opravy, údržby a reinvestic.

### technické parametry stávající tratě

Stávající spojení Brno – Přerov – Ostrava bude ve výchozím stavu v celé délce dvoukolejné, elektrizované (25 kV 50Hz) s průjezdným průřezem UIC GC a dovolenou traťovou třídou zatížení D4. Trať bude dále pokryta signálem GSM-R, vybavena ETCS L2 a dálkově řízena z CDP Přerov. Maximální traťová rychlost bude dosahovat hodnoty až 200 km/h v úseku Brno – Přerov, resp. 160 km/h v úseku Přerov – Ostrava. Kilometrická délka železničního spojení Brnem a Ostravou je a nadále zůstane srovnatelná se spojením silničním po dálnici D1, tedy přibližně 160 km.

### soulad s TSI

Trať Přerov – Ostrava byla modernizována do roku 2004. Při zahájení přípravy projektu modernizace stávající tratě ještě TSI neplatily, byly vydávány postupně nejprve pro vysokorychlostní systém (v letech 2002 a 2007), následně pro konvenční systém (2006 TSI CCS pro řízení a zabezpečení, 2007 TSI PRM pro bezbariérovou přístupnost, 2007 TSI SRT pro bezpečnost v tunelech, 2011 TSI INF pro infrastrukturu, 2011 TSI ENE pro zásobování energií). V dalších letech byly jednotlivé TSI měněny nebo nahrazovány novými. Do doby vydání příslušných TSI se tak u jednotlivých staveb v přípravě postupovalo podle vnitrostátních norem a předpisů. Úplný seznam dřívějších i nyní platných TSI CR je například na webu Ministerstva dopravy (<http://www.mdcr.cz/Dokumenty/Drazni-doprava/Evropska-unie-na-zeleznici/Konvencni-zeleznicni-system-TSI>).

Obecně jsou jednotlivé části každého projektu rozděleny do příslušných subsystémů CCS, ENE a INF, které jsou pro jejich zpracování závazné. Subsystém CCS „Řízení a zabezpečení“ se týká vybraných částí technologie zabezpečovacího a sdělovacího zařízení. Subsystém ENE „Energie“ zahrnuje vybrané části silnoproudé technologie včetně DŘT a stavební části trakčního a energetického zařízení. Subsystém INF „Infrastruktura“ obsahuje vybrané části sdělovacího zařízení (informační systémy pro cestující) a vybrané části inženýrských objektů (především železniční svršek a spodek, železniční mosty, propustky, zdi, nástupiště, tunely), pozemních stavebních objektů (přístřešky, orientační systém) a silnoproudých zařízení (osvětlení).

Za použití příslušných TSI je zodpovědný zpracovatel projektové dokumentace. Posuzování shody s příslušnými TSI je v kompetenci notifikované osoby, která vydává Certifikáty – stanovisko o ověření souladu návrhu stavby s technickými požadavky na interoperabilitu. Notifikovanou osobou je v ČR dosud



pouze Výzkumný ústav železniční, a.s. jako notifikovaná osoba č. 1714. Vydání „dílčího stanoviska“ (popř. etapového stanoviska, ověření) notifikované osoby o ověření souladu návrhu stavby s TSI je nezbytným podkladem pro to, aby Drážní úřad jakožto speciální stavební úřad pro stavby dráhy mohl vydat stavební povolení. Výsledný „certifikát o ověření“ vydá notifikovaná osoba po ukončení stavby.

Rekonstrukce trati Brno – Přerov se v současné době nachází ve fázi předprojektové přípravy. V následující tabulce jsou uvedeny v tuto chvíli předpokládané verze TSI, nicméně skutečně budou použity verze TSI platné v době zpracování dokumentace pro stavební povolení (Projekt stavby).

| TSI INF         | TSI CCS        | TSI PRM         | TSI ENE         | TSI SRT      |
|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|--------------|
| NK 1299/2014/EU | NK 2016/919/EU | NK 1300/2014/EU | NK 1301/2014/EU | 1303/2014/EU |

Tabulka 2.1 – Předpokládané použití TSI

Na jednotlivé varianty posuzované v této studii proveditelnosti se (např. ve smyslu TSI INF 2015, čl. 7.3) pohlíží jako na novostavbu, a proto jsou také posuzovány podle výše uvedených technických specifikací pro interoperabilitu.

Zpracovatel předpokládá zařazení nové vysokorychlostní tratě do kategorie P1 (dle TSI INF 2015), z čehož vyplývají následující výkonnostní parametry:

Obrys vozidla: GC  
Hmotnost na nápravu: 17 t (\*)  
Traťová rychlost: 250-350 km/h  
Využitelná délka nástupiště: 400 m

(\*) Hmotnost na nápravu vychází z konstrukční hmotnosti v provozním stavu pro hnací části jednotek (a pro lokomotivy P2) a provozní hmotnosti při normálním užitečném zatížení vozidel schopných přepravovat užitečné zatížení sestávající z cestujících nebo zavazadel podle definic v bodě 2.1 normy EN 15663:2009+AC:2010. Odpovídající hodnoty hmotnosti na nápravu pro vozidla schopná přepravovat užitečné zatížení sestávající z cestujících nebo zavazadel jsou 21,5 t pro P1 a 22,5 t pro P2 podle definic v dodatku K TSI INF.

Údaje pro vztahný obrys vozidla a hmotnost na nápravu se považují za minimální požadavky, neboť přímo určují vlaky, které jsou přechodné. Traťová rychlost a využitelná délka nástupiště uvádějí rozsah hodnot, které jsou obvykle uplatňovány u různých druhů dopravy a přímo neomezují průchodnost vlaku na dané trati.

**požadované parametry dle NK 1315/2013/EU**

*Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě a o zrušení rozhodnutí č. 661/2010/EU Text s významem pro EHP*

Dle uvedeného nařízení 1315/2013/EU, Přílohy I je řešená trať v úseku Přerov - Ostrava součástí globální sítě transevropské dopravní sítě pro osobní železniční dopravu. V úseku Brno – Přerov je modernizace stávající trati (var. M2 dle SP) vedena v kategorii hlavní sítě. Vysokorychlostní trať v tomto úseku není v NK 1315/2013/EU zanesena.

Předmětná trať (minimálně v úseku Přerov – Ostrava) by proto měla splňovat požadavky na železniční infrastrukturu uvedené v kapitole II, článku 12.

***kapitola II, článek 12, odstavec 2***

Členské státy zajistí, aby železniční infrastruktura:

- a) s výjimkou izolovaných sítí byla vybavena systémem ERTMS;**

bude splněno

- b) splňovala požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES a jejích prováděcích opatření, s cílem dosáhnout interoperability globální sítě;**

bude splněno

- c) splňovala požadavky TSI přijatých podle článku 6 směrnice 2008/57/ES, kromě případů, kdy to povoluje příslušná TSI nebo v souladu s postupem stanoveným v článku 9 směrnice 2008/57/ES;**

bude splněno

- d) s výjimkou izolovaných sítí, byla plně elektrizovaná v případě tratí a v rozsahu nezbytném pro provoz elektrických vlaků též v případě manipulačních kolejí a vlečků;**

bude splněno

- e) splňovala požadavky stanovené ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU, pokud jde o přístup k nákladním terminálům.**

netýká se

## 2.4 dopravně-technologické posouzení

---

Ve výchozím stavu bude v úseku Brno – Přerov postavena nová dvoukolejná trať pro rychlost 200 km/h podle varianty M2 ze SP Brno – Přerov. Část mezi Přerovem a Ostravou je ve výchozím stavu vedena v současné stopě a nauvažuje se ze zásadní modernizací/optimalizaci, takže traťová rychlost i ostatní parametry budou přibližně stejné jako v současnosti.

Výchozí stav infrastruktury mezi Přerovem (Olomoucí) a Ostravou je omezující z hlediska propustné výkonnosti dílčích traťových úseků, protože se jedná o jeden z nejvytíženějších úseků v ČR, přes který projede přibližně 100 nákladních vlaků denně. Další nárůst počtu nákladních vlaků v tomto úseku je značně omezený a v podstatě je možný jen v noční době, což je v závislosti na ostatních částech sítě, případně hlukových výpočtů, poměrně komplikované.

V budoucnu se počítá s navýšením již tak vysokého rozsahu osobní dopravy a to především v souvislosti s výstavbou a dokončením VRT mezi Prahou a Brnem, což už současná trať v kombinaci s nákladní dopravou téměř neunesa a její propustnost bude dosahovat limitních hodnot. V nákladní dopravě je taktéž prognózováno navýšení jejího rozsahu.

Z těchto důvodů je potřebná výstavba nové tratě a to především v úseku Prosenice – Ostrava. Nová trať, s přívlaskem vysokorychlostní, umožní odklonění dálkové osobní dopravy z konvenční tratě, což vytvoří prostor pro další rozvoj nákladní dopravy. Na konvenční trati zůstane pouze regionální (příměstská) a meziregionální doprava, což značně navýší její kapacitu. Výstavbou VRT v tomto úseku dojde k výraznému zlepšení jednak dopravní obslužnosti regionu, ale taktéž i z hlediska nákladní dopravy.

Plánovaný úsek nové vysokorychlostní tratě mezi Brnem a Přerovem je logickým propojením navrhované VRT mezi Přerovem a Ostravou a VRT mezi Prahou a Brnem, čím v budoucnu dojde k vytvoření sítě vysokorychlostních tratí i v regionu střední Evropy a V4.

### 3 PŘEDPOKLÁDANÝ ROZVOJ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

---

S ohledem na silnou provázanost a z toho vyplývající potřebu koordinace této SP se studií proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav je předpokládán rozvoj okolní dopravní infrastruktury přebírá z výše uvedené studie, a to včetně následujícího popisu (z větší části) a s ním související přílohy B.4 této části.

Předpokládané infrastrukturní projekty, jejich rozsah a orientační harmonogram realizace vycházejí z podkladů resortu dopravy – Ministerstva dopravy a Správy železniční dopravní cesty. Tabulkový přehled, včetně schématického grafického znázornění projektů železniční i silniční sítě je uveden v příloze B.4 této části.

#### 3.1 konvenční železniční síť

V následujícím textu jsou pro přehlednost uvedeny pouze vybrané projekty. Pro tvorbu dopravního modelu ve výhledových stavech budou uvažovány i další stavby, zde neuvedené.

##### 3.1.1 konverze napájecí soustavy na 25 kV 50 Hz – Ostravsko-Olomoucko

Cílem stavby je změna trakční napájecí soustavy ze stávající stejnosměrné 3kV na střídavou 25 kV 50 Hz, a to v celé oblasti na východ od České Třebové (mimo). Realizace této stavby je předpokládána do roku 2030.

##### 3.1.2 uzel Brno a okolí

###### železniční uzel Brno

Železniční uzel Brno je z hlediska uspořádání železniční infrastruktury, její kapacity a technického stavu na různé úrovni. Část tohoto železničního uzlu prošla v minulých letech modernizací, kdy bylo na těchto částech dosaženo požadované úrovně interoperability, kapacity a dobrého technického stavu infrastruktury. Značná část tohoto železničního uzlu dosud modernizací neprošla. Stav dosud nemodernizované části ŽUB je velmi špatný až kritický a to zejména z hlediska dosahovaných technických parametrů, z hlediska stáří infrastruktury a jejího technického stavu, z hlediska spolehlivosti a bezpečnosti provozu a také z hlediska nedostatečné kapacity infrastruktury. Z pohledu koncepce rychlých spojení lze považovat za zásadní hlavní nedostatky nedostatečnou kapacitu hlavního nádraží a nevhodné technické parametry nástupišť, a také nedostatečnou kapacitu v úseku z hlavního nádraží ve směru na Přerov. Důsledkem těchto nedostatků je nemožnost dosažení požadovaných koncepcí dálkové dopravy již ve střednědobém horizontu ve směru na Přerov, tak i v dlouhodobém horizontu ve směru na Prahu a Břeclav. Pro zajištění proveditelnosti koncepce rychlých spojení je nezbytné realizovat modernizaci železničního uzlu Brno umožňující naplnění požadavků pro dálkovou dopravu ve střednědobém horizontu a zároveň zajistit podmínky pro budoucí realizaci koncepce dálkové dopravy dle požadavků v dlouhodobém horizontu.

### **boskovická spojka**

S realizací zkapacitnění ŽUB souvisí zřízení tzv. Boskovické spojky pro možnost vedení přímých vlaků Brno – Boskovice. Pro zřízení boskovické spojky byla zpracována a schválena studie proveditelnosti. V rámci řešení se předpokládá zřízení jednoduché spojky pro umožnění přímých jízd ve směru Brno – Boskovice mimo stanici Skalice nad Svitavou a elektrizace trati do Boskovic. Na I. TŽK se předpokládají pouze minimální úpravy nutné pro zaústění nové trati bez zvyšování traťových rychlostí.

### **elektrizace trati Šakvice – Hustopeče u Brna**

Stavba souvisí s realizací zkapacitnění ŽUB pro možnost vedení přímých vlaků v elektrické trakci pro posílení role příměstské dopravy. Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá elektrizace předmětné trati pro řešení příměstské dopravy a úpravy železniční stanice Šakvice pro zajištění potřebné užitečné délky kolejí pro nákladní dopravu.

### **elektrizace trati Hrušovany u Brna – Židlochovice**

Stavba souvisí s realizací zkapacitnění ŽUB pro možnost vedení přímých vlaků v elektrické trakci pro posílení role příměstské dopravy. Dle schválené projektové dokumentace se předpokládá elektrizace předmětné trati pro řešení příměstské dopravy a úpravy železniční stanice Šakvice pro zajištění potřebné užitečné délky kolejí pro nákladní dopravu.

### **modernizace trati Brno – Zastávka u Brna – Jihlava**

S realizací zkapacitnění ŽUB souvisí zkapacitnění této trati v úseku Brno – Zastávka u Brna pro možnost posílení příměstské dopravy. Pro stavbu byla zpracována studie proveditelnosti s předpokladem elektrizace a zdvoukolejnění trati v úseku Brno – Zastávka u Brna a následujícím řešením zbývajících úseku trati.

## **3.1.3 trať Brno – Přerov/Olomouc**

### **modernizace trati Brno – Přerov**

Byla zpracována a schválena studie proveditelnosti pro modernizaci této trati s předpokladem jejího zdvoukolejnění v celé délce a zvýšení traťové rychlosti v celé délce na 200 km/h. Jedná se tak o modernizaci stávající tratě na vysokou rychlost a stane se provozní součástí sítě Rychlých spojení. V souvislosti s realizací se předpokládá rozsáhlá změna v řešení obsluhy větší části Moravy veřejnou dopravou spojená se zavedením expresních vlaků mezi Brnem a Ostravou a nové rychlíkové linky mezi Brnem a Zlínem s možností modifikace tohoto provozního konceptu expresních vlaků v návaznosti na budoucí podobu Rychlých spojení.

### **rekonstrukce žst. Přerov**

Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá dokončení modernizace dosud nerealizovaných částí žst. Přerov v severní části stanice a v rámci Dluhonické spojky, včetně mimoúrovňového přesmyku, který umožní výrazné zefektivnění a zkapacitnění trati ve směru Olomouc.



### **optimalizace trati Olomouc – Nezamyslice**

Stavba navazuje na modernizaci tratě Brno – Přerov a byla pro ni zpracována studie proveditelnosti. V rámci dalšího řešení modernizace trati lze předpokládat její optimalizaci s dílčím zdvoukolejněním dle potřeb dopravní technologie a zvýšením traťové rychlosti především v současné stopě.

#### **3.1.4 trať Přerov – Ostrava**

##### **zvýšení rychlosti v žst. Prosenice**

Cílem stavby je zvýšení rychlosti při průjezdu železniční stanicí Prosenice vložím výhybek umožňujících rychlost v odbočném směru až 160 km/h.

##### **Lipník n. B. – Drahotuše, BC**

Optimalizace trati 270 mezi Lipníkem nad Bečvou a Drahotušemi se bude týkat přibližně šestikilometrového úseku. Bude rekonstruován železniční svršek, ve vybraných částech dojde k sanaci železničního spodku. Vybrané mostní objekty budou nahrazeny novými. Venkovní prvky staničního a traťového zabezpečovacího zařízení budou vyměněny za nové. Ve stanicích budou zmodernizovány informační systémy pro cestující a budou vybudovány nové trafostanice. (CEF Transport Blending call)

##### **rekonstrukce žst. Drahotuše**

Předmětem stavby je komplexní rekonstrukce železniční stanice, zejména za účelem zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště.

##### **rekonstrukce žst. Hranice na Moravě**

Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice. Ta bude spočívat ve zvýšení bezpečnosti cestujících včetně zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště a ve zvýšení traťové rychlosti projíždějících vlaků při současném zvýšení bezpečnosti železničního provozu.

##### **rekonstrukce žst. Polom**

Předmětem stavby je komplexní rekonstrukce železniční stanice, zejména za účelem zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště. (CEF Transport Blending call)

##### **Polom – Suchdol n. O., BC**

Předmětem stavby je rekonstrukce 8,7 km trati v rozsahu železničního svršku a spodku, rekonstrukce přejezdů, vybraných mostů a propustků, zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Součástí stavby bude rovněž zřízení nové trvalé odbočky Vražné, která rozdělí stávající mezistaniční úsek.

##### **Náhrada přejezdu P6508 v km 256,861 trati Přerov – Bohumín**

Předmětem stavby je náhrada zmíněného přejezdu mimoúrovňových křížením – silničním nadjezdem.

### **3.1.5 uzel Ostrava a okolí**

#### **modernizace železničního uzlu Ostrava**

Celková modernizace centrální části železničního uzlu Ostrava na základě studie proveditelnosti, která byla 13. 12. 2016 schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Vybraná varianta zahrnuje především kompletní rekonstrukci úseku Ostrava-Hrušov – Ostrava Svinov, včetně ztrojkolejnění úseku Ostrava-Svinov – Ostrava hl.n. a dále výstavbu přesmyku zvyšujícího kapacitu trati.

#### **optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou**

Hlavním cílem stavby je optimalizace dotčených traťových úseků včetně komplexní rekonstrukce železniční stanice Ostrava-Vítkovice, současně dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 120 km/h a k přípravě na přechod na střídavou trakční soustavu.

#### **výstavba zastávky Ostrava-Zábřeh**

Předmětem stavby je zřízení nové zastávky Ostrava-Zábřeh, která bude situovaná u silničního mostu v km 36,282 (ul. Výškovická).

#### **optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek**

Stavba zajistí celkovou rekonstrukci železniční dopravní cesty. Dojde ke zdvoukolejnění úseku Vratimov - Frýdek-Místek a k elektrifikaci předmětného úseku trati systémem AC 25 kV. Realizací stavby bude zvýšena rychlost do 120 km/h a zlepšena propustnost trati. Cestovní doby z Ostravy-Kunčic do Frýdku-Místku se zkrátí z dnešních 21 minut na 14 minut u zastávkových vlaků, resp. ze 14 minut na 9 minut u spěšných vlaků. Infrastruktura bude přizpůsobena pro odbavení nákladních vlaků délky 740 metrů.

#### **revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek Místek (mimo) – Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice**

Stavba zajistí celkovou rekonstrukci železniční trati, elektrizaci střídavou trakční soustavou a zvýšení traťové rychlosti do 160 km/h v úseku Frýdek-Místek – Frýdlant nad Ostravicí, resp. do 80 km/h na trati Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti cestujících a provozu. Cestovní doba se u vlaků osobní dopravy z Ostravy-Kunčic do Frenštátu pod Radhoštěm zkrátí z dnešních 62 minut až na 31 minut.

### **3.1.6 oblast Kojetín – Hulín – Zlín**

#### **elektrizace trati Kojetín – Kroměříž – Hulín**

Pro stavbu bude v návaznosti na postup projektových prací na okolních tratích zpracována dokumentace pro územní rozhodnutí (přípravná dokumentace). Ve spolupráci se stavbami Modernizace trati Brno – Přerov a Modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice pak tato stavba umožní zavedení přímé rychlíkové linky v trase Brno – Zlín.

### **modernizace a elektrizace trati Otrokovice – Zlín – Vizovice**

Pro stavbu byla zpracována a schválena studie proveditelnosti, která předpokládá elektrizaci tratě v celé délce a zdvoukolejnění úseku Otrokovice – Zlín Střed. Dále se předpokládá změna řešení křížení pozemní komunikace s dráhou na mimoúrovňové na vybraných přejezdech. Stavba dále umožní zavedení přímé rychlíkové linky Brno – Zlín.

### **3.1.7 oblast Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín**

#### **zvýšení tratové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou**

Předmětem stavby je zvýšení rychlosti na dvoukolejném traťovém úseku Hustopeče nad Bečvou – Valašské Meziříčí. Zároveň bude prodloužena délka staničních kolejí železniční stanice Lhotka nad Bečvou tak, aby vyhovovala požadavkům Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013, o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Bude zvýšen komfort pro cestující zřízením bezbariérového přístupu na nástupiště. Součástí stavby je rovněž rekonstrukce technicky zastaralého systému trakčního vedení.

#### **rekonstrukce žst. Valašské Meziříčí**

Předmětem stavby je komplexní modernizace železniční stanice včetně nového zabezpečovacího zařízení.

#### **rekonstrukce ŽST Vsetín**

Stavba změní dispoziční uspořádání kolejíště tak, aby mohla být zřízena nástupiště s nástupní hranou ve výši 550 mm nad TK s mimoúrovňovým přístupem pro cestující. Budou vybudovány dva nové podchody pro pěší. Jeden bude sloužit pro mimoúrovňový přístup cestujících na ostrovní nástupiště, oba podchody umožní bezpečné pěší propojení dvou částí města. Bude zřízena nová výpravní budova, která bude současně sloužit jako společný odbavovací terminál, jak pro drážní, tak i pro autobusovou dopravu.

### **3.1.8 ostatní**

#### **optimalizace trati Kolín – Havlíčkův Brod – Brno**

V současném stavu se jedná o dvoukolejnou plně elektrizovanou trať, která vyžaduje primárně dostatek finančních prostředků pro maximalizaci jejího přepravního potenciálu. Pro řešení optimalizace této trati nebyla zpracována studie proveditelnosti a jednotlivé úseky jsou z pohledu ekonomické efektivity posuzovány samostatně. V rámci řešení se předpokládá optimalizace trati v současné stopě s dílčím zvýšením traťové rychlosti.

#### **železniční uzel Pardubice**

Schválená studie proveditelnosti modernizace železničního uzlu Pardubice předpokládá jeho celkovou obnovu, zřízení nového nástupiště pro osobní dopravu a zřízení Ostřešanské spojky pro řešení přímého spojení ve směru do Chrudimi bez elektrizace této trati s provozem hybridních souprav.

**modernizace trati Pardubice – Hradec Králové**

Dle schválené studie proveditelnosti se předpokládá modernizace trati spojená se zdvoukolejněním v celé délce a zvýšením traťové rychlosti do hodnoty 160 km/h. Aktuálně je již dokončena 1. stavba spočívající ve zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem.

**rekonstrukce železničního uzlu Česká Třebová**

Stavba dle schválené studie proveditelnosti předpokládá obnovu kolejiště na současných pozemcích dráhy s dílčím zvýšením traťové rychlosti v současné stopě.

**modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň**

Předpokládá se, že modernizace této trati bude probíhat dle schválené studie proveditelnosti s předpokladem úplného zdvoukolejnění trati a zvýšení traťové rychlosti do hodnoty 160 km/h v úseku Velký Osek – Hradec Králové – Týniště nad Orlicí a do hodnoty 120 km/h ve zbytku řešené trati. Toto řešení umožní výrazné zlepšení dopravní obsluhy mezi Prahou a Hradcem Králové díky dosažení konkurenceschopných cestovních dob. Zároveň se předpokládá převedení části nákladní dopravy z přetíženého I. TŽK v úseku Kolín – Choceň na řešenou trať.

**modernizace trati Ústí nad Orlicí – Choceň**

Pro stavbu byla zpracována a schválena studie proveditelnosti. S ohledem na proces EIA nelze vyloučit neproveditelnost modernizace v úseku průjezdu Brandýsem nad Orlicí (hluk vs. krajinný ráz). Z tohoto důvodu lze předpokládat potřebu odvedení převážné části dopravy do stopy nové trati mimo Brandýs nad Orlicí. Toto řešení musí být ekonomicky ověřeno, nicméně do budoucna nelze uvažovat současný stav tohoto úseku za udržitelný. Technický rozsah a parametry tohoto díla by měly reflektovat na pravděpodobné budoucí převedení hlavních přepravních proudů mezi Čechami a Moravou na VRT, nebo na alternativní výhledový scénář bez VRT.

### 3.2 železniční vysokorychlostní síť (sítě RS)

V souvislosti s celostátní koncepcí sítě Rychlých spojení je plánována realizace jednotlivých úseků. Koncepce vychází mimo jiné z vládou schváleného materiálu:

- Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

Materiál byl schválen Vládou České republiky v usnesení č. 389 dne 22.5.2017.

| Název projektu                                 | Popis projektu   |
|--|--|
| <b>Modernizace Plzeň - Domažlice - st. hr.</b> | Částečné zdvoukolejnění a elektrizace tratě, napojení do Bavorska                                      |
| <b>RS1 Praha - Brno</b>                        | Novostavba tratě pro rychlosti do 350 km/h pro rychlou osobní dopravu, páteřní trať sítě RS v ČR       |
| <b>RS2 Brno - Vranovice</b>                    | Zkapacitnění výjezdu z Brna směrem do Vídně/Bratislavy   |
| <b>RS1 Praha Běchovice - Poříčany</b>          | Novostavba tratě pro rychlost do 350 km/h, zkapacitnění nejzatíženějšího úseku v rámci železniční sítě |
| <b>RS4 Praha - Lovosice</b>                    | Novostavba tratě pro rychlosti do 350 km/h, napojení systému RS na síť VRT v Německu                   |
| <b>RS4 Ústí n. Lab. - Dresden</b>              | Novostavba tunelu pod Krušnými horami pro potřeby rychlé osobní i nákladní dopravy                     |
| <b>RS4 Kralupy n. Vlt. - Louny - Most</b>      | Odbočná nová trať z VRT Praha - Ústí nad Labem pro napojení Mostecka a Lounska                         |
| <b>RS3 Praha - Beroun</b>                      | Novostavba tunelu pro rychlou osobní i nákladní dopravu, převedení zatížení z údolí Berounky           |

Tabulka 3.1 – Předpokládané železniční projekty sítě RS

### 3.3 silniční síť

V následujícím textu jsou pro přehlednost uvedeny pouze projekty v přímo dotčené oblasti. Pro tvorbu dopravního modelu ve výhledových stavech budou uvažovány i další stavby, zde neuvedené.

| Název projektu   | Popis projektu   |
|--|--|
| <b>Dálnice D1 - dokončení modernizace</b>                    | Dokončení probíhající modernizace dálnice D1   |
| <b>Dálnice D1 - úsek 0136+0137</b>                           | Dokončení dálnice D1 v úseku kolem Přerova vč. SSÚD Přerov   |
| <b>Dálnice D35 Opatovice - Ostrov</b>                        | Výstavba doplňkové sítě TEN-T na spojení Hradec Králové - Olomouc, alternativa k D1, druhé dálniční spojení Čechy - Morava |
| <b>Dálnice D1 - zkapacitnění obchvatu Brna</b>               | Zkapacitnění úseku D1 u Brna v úseku Kývalka - Holubice  |
| <b>Dálnice D2 - zkapacitnění u Brna</b>                      | Zkapacitnění prvních 6 km dálnice D2, zvýšení bezpečnosti a kapacity, umožnění napojení Jižní tangenty D52                 |
| <b>Dálnice D11, zkapacitnění Praha - Poděbrady</b>           | Zkapacitnění úseku na 3+3 v úseku Pražský okruh - Jirny - Poděbrady  |
| <b>Dálnice D35 Ostrov - Staré Město</b>                      | Výstavba doplňkové sítě TEN-T na spojení Hradec Králové - Olomouc, alternativa k D1, druhé dálniční spojení Čechy - Morava |
| <b>Dálnice D35 Staré Město - Mohelnice</b>                   | Výstavba doplňkové sítě TEN-T na spojení Hradec Králové - Olomouc, alternativa k D1, druhé dálniční spojení Čechy - Morava |
| <b>Dálnice D48 Rybí - Rychaltice a obchvat Frýdku Místku</b> | Výstavba doplňkové sítě TEN-T, zvýšení bezpečnosti provozu přestavbou stávající I/48 na dálnici                            |
| <b>I/35 Lešná - Palačov</b>                                  | Obchvat silnice I. třídy   |
| <b>I/57 Valašské Meziříčí - Jarcová, obchvat</b>             | Obchvat silnice I. třídy   |
| <b>I/57 Jarcová - Bystřička, jih</b>                         |  |
| <b>I/57 Semetín - Bystřička 2.stavba</b>                     |  |
| <b>I/58 Frenštát pod Radhoštěm – Vlčovice</b>                | Obchvat silnice I. třídy   |
| <b>I/58 Příbor – Skotnice</b>                                |  |
| <b>I/58 Mošnov - obchvat</b>                                 |  |

Tabulka 3.2 – předpokládané silniční projekty

## 4 VYMEZENÍ ROZSAHU STAVBY

---

Předmětem této dokumentace je zpracování Studie proveditelnosti pro novou vysokorychlostní trať Brno – Přerov – Ostrava. Zpracování bude v souladu se zadáním probíhat ve dvou fázích, kdy v rámci 1. fáze (prvních 6 měsíců) bude zpracováno technické a dopravně-technologické řešení úseku Prosenice – Ostrava se zaměřením na vytvoření podkladů pro následnou DÚR. V rámci 2. fáze potom bude dokumentace dopracována v celém rozsahu studie proveditelnosti.

Studie bude navrhovat a posuzovat technické řešení minimálně ve směru případné novostavby VRT navrhované v předchozích dokumentacích v úseku Brno — Ostrava včetně zapojení do dotčených uzlů.

Pro zpracování technického řešení a ekonomického hodnocení bude jako výchozí uvažován stav (stav bez projektu):

- S dokončením konvenční železniční sítě v rozsahu definovaném Přílohou č. 1 Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. V řešeném území se jedná zejména o stavby připravované v rámci Modernizace trati Brno — Přerov podle schválené varianty M2 a stavby připravované v přiléhajících železničních uzlech Brno, Přerov a Ostrava.
- S dokončením části vysokorychlostní železniční sítě. V řešeném území se jedná zejména o stavby VRT Praha — Brno (bez ohledu na výslednou variantu), VRT Brno — Vranovice.
- Ostatní záměry již schválené v samostatných studiích proveditelnosti musí tato studie respektovat.

*Zhotovitel může navrhnout dílčí modifikace výše uvedených záměrů s ohledem na nově identifikované dopravní potřeby a na nutnost napojení nové navrhované infrastruktury.*

## 5 POŽADAVKY NA ZPRACOVÁNÍ

### 5.1 Obecně

Případné sjezdy budou navrženy v místech, kde jejich existence bude mít reálný a pro cestující postřehnutelný přínos a bude v souladu s předpokládaným linkovým vedením vlaků osobní dopravy. Uvažováno je navržení maximálně dvou sjezdů v úseku Prosenice – Ostrava-Svinov (oboustranně Hranice n.M. a Jistebník/Polanka) a dalších dvou v úseku Brno – Prosenice (Směr Zlín a Olomouc, viz varianty). Alternativně budou navrženy maximálně dva dopravní terminály.

Provozní koncept všech variant bude založen na principu Integrovaného taktového jízdního řádu.

Součástí zpracování bude navržení konkrétních cílů projektu, na základě jejichž vyhodnocení (mimo jiné) bude formulováno závěrečné doporučení Zpracovatele k výběru varianty.

Zpracování SP bude probíhat iteračním způsobem, kdy jsou řešení, navržená v rámci sledovaných variant v jednotlivých profesích, postupně optimalizována.

Technické řešení a dopravní technologie budou zpracovávány ve vzájemné úzké spolupráci s přihlédnutím k výstupům přepravní analýzy. Iterace budou probíhat s cílem optimalizace nastavení linkového vedení a rozsahu a parametrů dopravní infrastruktury.

Budou zpracovány 0-2, pokud bude potřeba tak maximálně 3, iterace dopravního modelu. Iterací se rozumí výpočet dopravního modelu v hodnocených variantách (variant bude maximálně 6) a na základě vypočteného obsazení jednotlivých segmentů vlaků, obrátů ve stanicích a dopravního zatížení, případně výše a směrů převedené dopravy, optimalizace přínosů. Optimalizace přínosů je většinou provedena úpravou plánovaného provozního konceptu (ve smyslu rozsahu dopravy na jednotlivých linkách).

V rámci iterací ekonomického hodnocení mohou být navrženy konkrétní úpravy v jedné z profesí bez vlivu, resp. se zanedbatelným vlivem na profese ostatní. Iterací není návrh nové projektové varianty.

### 5.2 Dopravní technologie

#### Bude zpracována v následujícím rozsahu:

- Rozsah osobní dopravy na základě vyjádření objednavatelů (MD ČR, kraje) a dopravců (open-access).
- Modelové GVD (2 h) nová trať + návazné tratě, na které budou sjíždět vlaky dálkové osobní dopravy maximálně však do Kroměříže, Olomouce, Přerova, Valašského Meziříčí a Opavy (mimo uzlů Brno, Olomouc, Přerov a Ostrava) v závislosti na TRŽ, zásah do uzlů bude popsán. V rámci uzlů bude posouzena jejich kapacita pro uvažovaný rozsah dopravy (plán obsazení kolejí, případně posouzení propustnosti zhlaví).
- Linkové vedení – v rozsahu (možných) linek osobní dopravy vedených po nové trati pro všechny projektové varianty a stav okolní infrastruktury (bez/včetně VRT Praha – Brno).
- Výpočet jízdních dob pro novou trať (Jízdní doby na tratích mimo řešenou oblast budou převzaty z existujících dokumentací). Pro jednotlivé varianty bude porovnána celková cestovní doba Praha – Ostrava v alternativách po stávající trase přes Pardubice a Olomouc a po nové VRT Praha – Brno.
- Grafické schéma obsazení kolejí – pro stanice, do kterých bude zaústěna nová trať.



### 5.3 Technické řešení

---

Technické řešení ve všech profesích bude v rámci této dokumentace - zpracováno v podrobnosti Studie proveditelnosti, která je definována podrobností nutnou pro stanovení odhadu investičních nákladů dle Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu.

Rozhodujícím podkladem pro návrh technických řešení bude „Technicko-provozní studie - technická řešení VRT“ (05/2017), případně aktuální podklady Zadavatele dodané při zahájení prací na zakázce, a dále „Studie proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov“ (06/2015), a „Územně technická studie Přerov – Bohumín“ (11/2013), které budou považovány za výchozí návrh.

#### Trasování

- řešení bude pouze návrh nové tratě a zaústění do stávajících tratí v koncových bodech
- aktualizace stávajícího směrového a zejména výškového vedení tras s omezením na koridor š. 200 m zakotvený v ÚPD
- upřesnění rozsahu a polohy dopraven
- aktualizace napojení na konvenční síť (sjezdů včetně optimalizace četnosti propojení – do stávajících konfigurací stanic (není předpokládána výrazná úprava konfigurace existujících stanic)

### 5.4 Vyhodnocení vlivu na ŽP

---

#### Součástí SP bude:

Bude posouzena vazba jednotlivých variant na složky životního prostředí – zvláště chráněná území, Natura 2000, vliv na nadregionální a regionální územní systém ekologické stability, vliv na významné krajinné prvky, dálkové migrační koridory, památné stromy, dálkové migrační koridory a migračně významné území, přírodní parky, kulturní památky a archeologické lokality, chráněná ložisková území, dobývací prostory těžené, poddolovaná území, záplavová území, ochranná pásma vod

Doporučení možných kompenzací ekologické újmy (např. náhradní výsadba, rekultivace, revitalizace a kompenzační opatření ve vztahu ke zvláště chráněným druhům). V situaci faktorů životního prostředí budou označeny plochy pro případné kompenzace ekologické újmy.

V rámci hlukového posouzení VRT ve stupni studie proveditelnosti bude s využitím dostupných podkladů (strategické hlukové mapy, intenzity dopravy atd.) odhadnut přibližný rozsah protihlukových opatření a stanoveny hygienické limity hluku (v souladu s projednaným návrhem aktualizace Směrnice č. 11/2006).

Na základě zadané dopravní technologie budou provedeny akustické výpočty v referenční vzdálenosti od zdroje hluku. Odhad rozsahu protihlukových opatření pro jednotlivé dotčené obytné lokality bude vycházet pouze z výpočtu ekvivalentní hladiny akustického tlaku v referenční vzdálenosti.

## 5.5 Přepравní prognóza

---

### Osobní doprava

Posouzení 4.stupňovým multimodálním dopravním modelem.

Bude využit aktuální Strategický model ČR MD ve verzi pro posouzení VRT Praha – Brno – Břeclav.

Rozsah kalibrovaného území dopravního modelu je Brno – Přerov – Ostrava. Navazující směry méně podrobně modelovaného území jsou Olomouc, Praha, Wien, Bratislava, Katowice.

Model bude kalibrován tak aby plnil kalibrační parametry statistiky GEH, tedy 85% kalibračních profilů  $GEH < 5$ .

Model vypočte převedenou dopravu z automobilové a autobusové dopravy.

Model vypočte dopravu nově vzniklou z důvodu změny cíle cesty, i v případě že z důvodu realizace projektu vzroste počet cest mezizonálních na úkor intrazonálních.

Doprava nově vzniklá z důvodu změny využití území (např. vyšší počet pracovních příležitostí, vyšší počet bytů) vstoupí do modelu z externího posouzení širších ekonomických přínosů. Je nutné se v tomto případě vyvarovat dvojího započtení nákladů/přínosů v CBA.

Model poskytne výstupy pro CBA pro hodnocené varianty.

V rámci analýzy širších ekonomických přínosů budou určeny na základě dále uvedené metodiky počty pracovních míst a obyvatel generované projektem. Tyto budou zahrnuty do výpočtu dopravního modelu.

### Nákladní doprava

Bude určen potenciál a možné benefity využití nákladní dopravou, pokud dojde k uvolnění kapacity, přesunem expresního a částečně i dálkového segmentu osobní dopravy na VRT.

## 5.6 Ekonomické hodnocení

---

Ekonomické hodnocení bude zpracováno v souladu s platnou Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektu dopravních staveb.

Do hodnocení ekonomické efektivity bude zahrnuta investice do úseku Přerov – Ostrava, investice do modernizace úseku Brno – Přerov probíhá na základě schválené samostatné studie proveditelnosti ("Modernizace trati Brno – Přerov", SUDOP Brno a MCO, 04/2015) a náklady i přínosy této investice byly v této SP zohledněny (v případě zahrnutí do SP VRT (Brno-) Přerov – Ostrava by tak došlo ke dvojímu započtení).

Z důvodu prevence neadekvátního zkreslení posouzení metodou CBA zároveň nemůže být do ekonomického hodnocení zahrnuta odsunutá investice do dalšího vylepšení (zvýšení rychlosti a kapacity) úseku Brno – Přerov, ke které by mohlo dojít v návaznosti na výše zmíněnou modernizaci až v druhé polovině hodnotícího období. V souladu s pravidly CBA a doporučujícími materiály (GUIDE pro CBA 2014, resp. národní Rezortní metodika) má být investice vložena na začátku hodnotícího období. Pokud je

z technických, legislativních nebo jiných důvodů nutné investici rozdělit na více částí a doba mezi jejími částmi přesahuje 1–2 roky, je vhodné posuzovat druhou část samostatně, protože je v takovém případě vždy možné posoudit odděleně nejen investice, ale i přínosy z nich vyplývající.

Zároveň se předpokládá, že do benefitů VRT (Brno-) Přerov – Ostrava zohledněných v rámci zpracovávané SP mohou být započteny takové přínosy, které vznikají až v důsledku realizace úseku Přerov – Ostrava, ale mají územně přesah až do úseku Brno – Přerov (například v důsledku zavedení rychlých vlaků na relaci Brno – Ostrava).

Širší ekonomické přínosy budou do CBA započteny jako výstup (konkrétní cash flow jednotlivých let) z modelu transparentního ekonomického hodnocení TEAM (viz dále).

## 6 NÁVRH A ODŮVODNĚNÍ VOLBY VARIANT

---

Rozhodujícím podkladem pro návrh prověřovaných variant je „Studie proveditelnosti modernizace trati Brno – Přerov“ (06/2015), a „Územně technická studie Přerov – Bohumín“ (11/2013).

### 6.1 projektové varianty

---

V rámci SP bude prověřeno 6 projektových variant, které se vzájemně liší návrhovou rychlostí, způsobem obsluhy regionu (sjezdy vs. terminály) a existencí VRT v úseku Brno – Přerov.

#### varianta PrO-s 250

- traťová rychlost do 250 km/h
- obsluha regionu sjezdy na stávající trať
- BEZ úseku VRT Brno – Přerov

#### varianta PrO-t 250

- traťová rychlost do 250 km/h
- obsluha regionu dopravními terminály Trnávka RS a Odry RS
- BEZ úseku VRT Brno – Přerov

#### varianta PrO-s 350

- traťová rychlost do 350 km/h (technicky), resp. do 320 km/h (provozně)
- obsluha regionu sjezdy na stávající trať
- BEZ úseku VRT Brno – Přerov

#### varianta PrO-t 350

- traťová rychlost do 350 km/h (technicky), resp. do 320 km/h (provozně)
- obsluha regionu dopravními terminály Trnávka RS a Odry RS
- BEZ úseku VRT Brno – Přerov

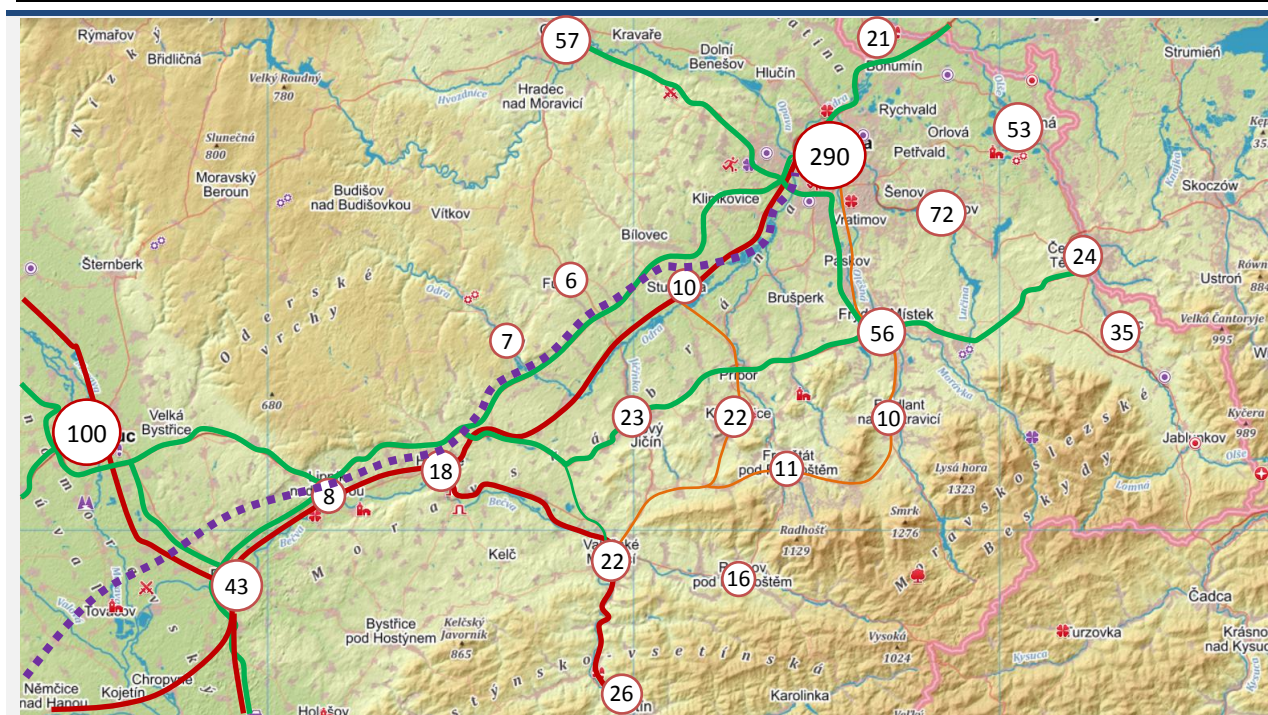
#### varianta B-PrO-s 350\_1

- traťová rychlost do 350 km/h (technicky), resp. do 320 km/h (provozně)
- obsluha regionu sjezdy na stávající trať
- včetně úseku VRT Brno – Přerov do 350 km/h (technicky), resp. do 320 km/h (provozně), a bez sjezdů směr Olomouc/Zlín
- bez vyhodnocení ekonomické efektivity

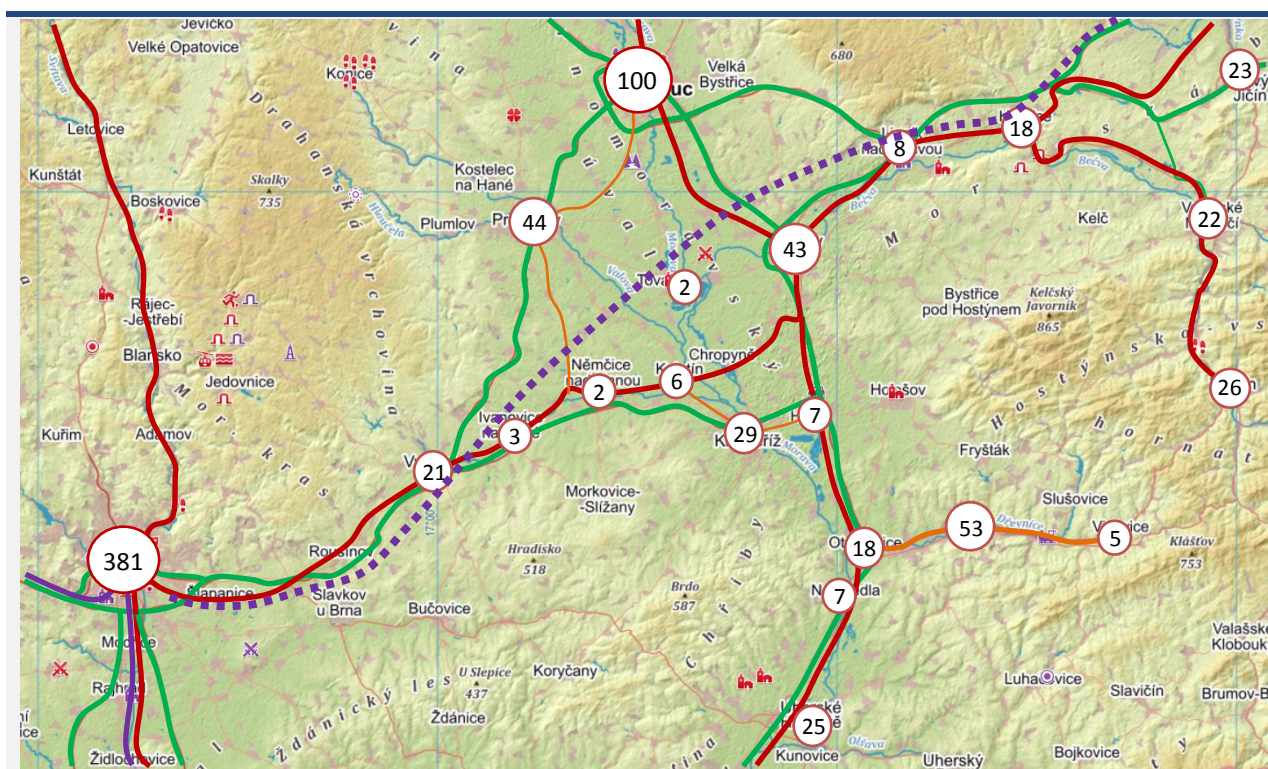
#### varianta B-PrO-s 350\_2

- traťová rychlost do 350 km/h (technicky), resp. do 320 km/h (provozně)
- obsluha regionu sjezdy na stávající trať
- včetně úseku VRT Brno – Přerov do 350 km/h (technicky), resp. do 320 km/h (provozně), včetně sjezdů směr Zlín a Olomouc
- bez vyhodnocení ekonomické efektivity

## 6.2 makroskopický pohled



Obrázek 6.1 – Širší vztahy úseku Přerov – Ostrava [podkladová mapa z Mapy.cz]



Obrázek 6.2 – Širší vztahy úseku Brno – Přerov [podkladová mapa z Mapy.cz]



Z pohledu na území mezi Brnem a Ostravou je patrné následující:

- 1) Oblast je protkána tranzitními železničními koridory, tedy dvoukolejnými, elektrizovanými železničními tratěmi, a to na spojení Brno – Přerov – Ostrava, Olomouc – Přerov – Břeclav a Hranice n.M. – Vsetín – st. hranice SR (**červeně**), které obsluhují většinu významných sídel v oblasti (číslo udává počet obyvatel v tisících). Obsluha zbylých významných sídel je zajištěna taktéž elektrizovanými železničními tratěmi, ovšem s nižšími parametry (**oranžově**).
- 2) Také „konkurenční“ silniční doprava je v uvedené oblasti zastoupena relativně hustou sítí dálnic a silnic I. třídy (**zeleně**).
- 3) Případná nová vysokorychlostní železniční trať (**fialově**) kopíruje směr stávajících železničních koridorů. Jejím hlavním smyslem by proto mělo být částečné uvolnění kapacity na stávajících tratích a další zrychlení železniční dopravy, kterého ale bude dosaženo (v zajímavé výši pro cestující) pouze při výraznějším rozdílu provozních rychlostí vlaků.

### 6.3 spojení Ostravska a Valašska vlaky Sp

---

Pro rychlé napojení oblasti Valašska s ostravskou aglomerací jsou níže popsány možnosti napojení těchto oblastí z hlediska možných cestovních dob vlaků.

#### 6.3.1 Využití koridorové trati

Základní variantou pro napojení oblasti Valašského Meziříčí s ostravskou aglomerací je využití současné koridorové trati v úseku Hranice na Moravě – Ostrava hl. n. (označení dle KJŘ č. 270) a modernizované trati v úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí (– Vsetín). V úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí – Vsetín je dle závěru Centrální komise MD doporučeno pokračovat v přípravě dle variant A.2.2 a D.2 Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě. V úseku Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí je dle podkladové SP dosahováno cestovní doby 15 min pro variantu A.2.2, respektive 11,5 min pro variantu D.2. V úseku Valašské Meziříčí je to 13,5 min pro obě doporučené varianty. Pro následující přehledy cestovních dob je uvažováno s variantou A.2.2.

V takovém případě je možné vlaky rychlé regionální dopravy dosáhnout následujících cestovních dob:

- Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě 23 min,
- Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě se zastavením v ŽST Suchdol n/O 24,5 min (+ pobyt 1 min),
- Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě se zastavením v ŽST Suchdol n/O a Studénka 26 min (+ pobyty 2 min),
- **Ostrava hl. n. – Valašské Meziříčí** (zastavení v ŽST Ostrava-Svinov a Hranice na Moravě) **48 min**,
- **Ostrava hl. n. – Vsetín** (zastavení v ŽST Ostrava-Svinov, Hranice na Moravě a Valašské Meziříčí) **62,5 min**.

#### 6.3.2 Využití nové trati v úseku Ostrava-Svinov – Hranice na Moravě

V případě využití vysokorychlostní trati v úseku Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov činí hodnota cestovní doby v tomto úseku 18 min, tj. úspora 5 min oproti využití současné koridorové trati. Pro relaci Ostrava hl. – Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí, a to se zastavením zastavení v ŽST Ostrava-Svinov a Hranice na Moravě je dosahováno cestovní doby **43 min**.

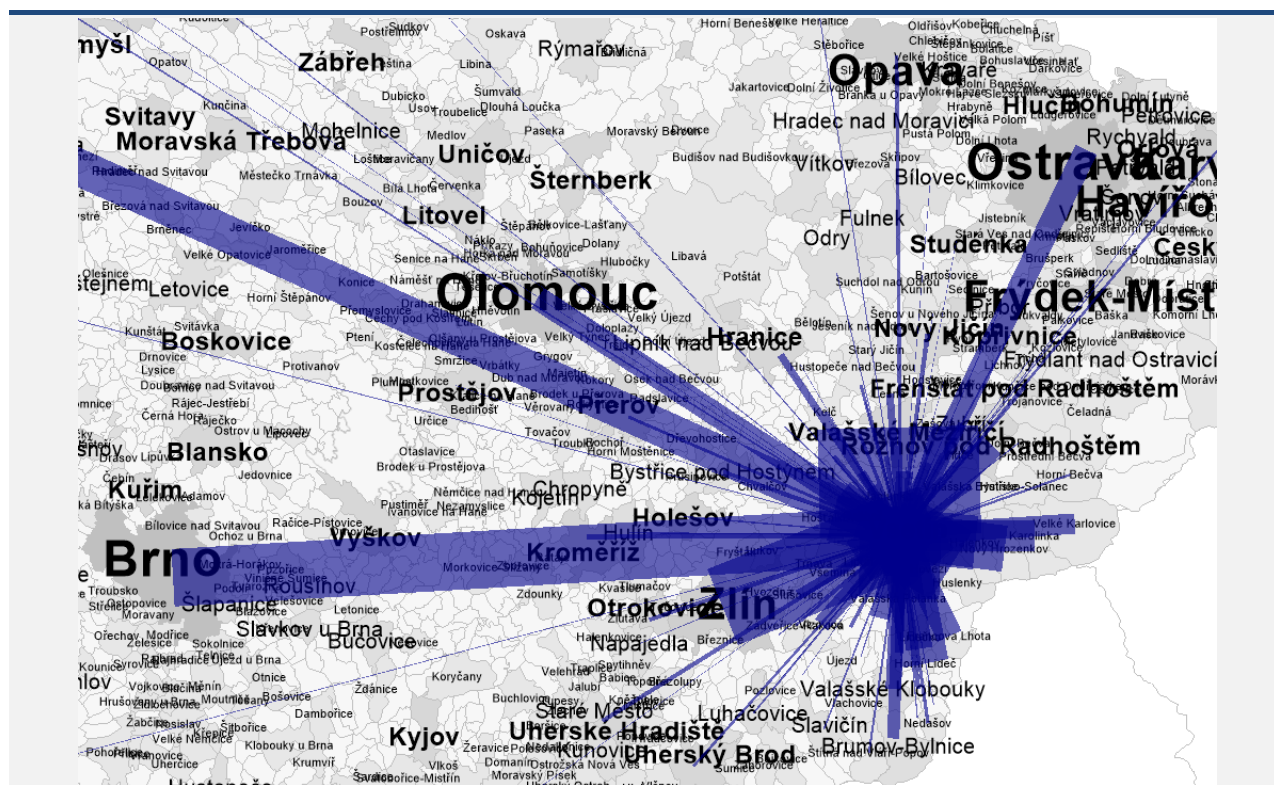
#### 6.3.3 Využití modernizované trati Ostrava hl. n. – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí

Pro relaci Ostrava hl. n. – Frýdek-Místek – Valašské Meziříčí je i s obsluhou stanic a zastávek Ostrava-Stodolní, Ostrava-Střed, Frýdek-Místek, Frýdlant nad Ostravicí, Čeladná, Kunčice pod Ondřejníkem, Frenštát pod Radhoštěm, Veřovice a Mořkov dosahováno cestovní doby **68 min**.

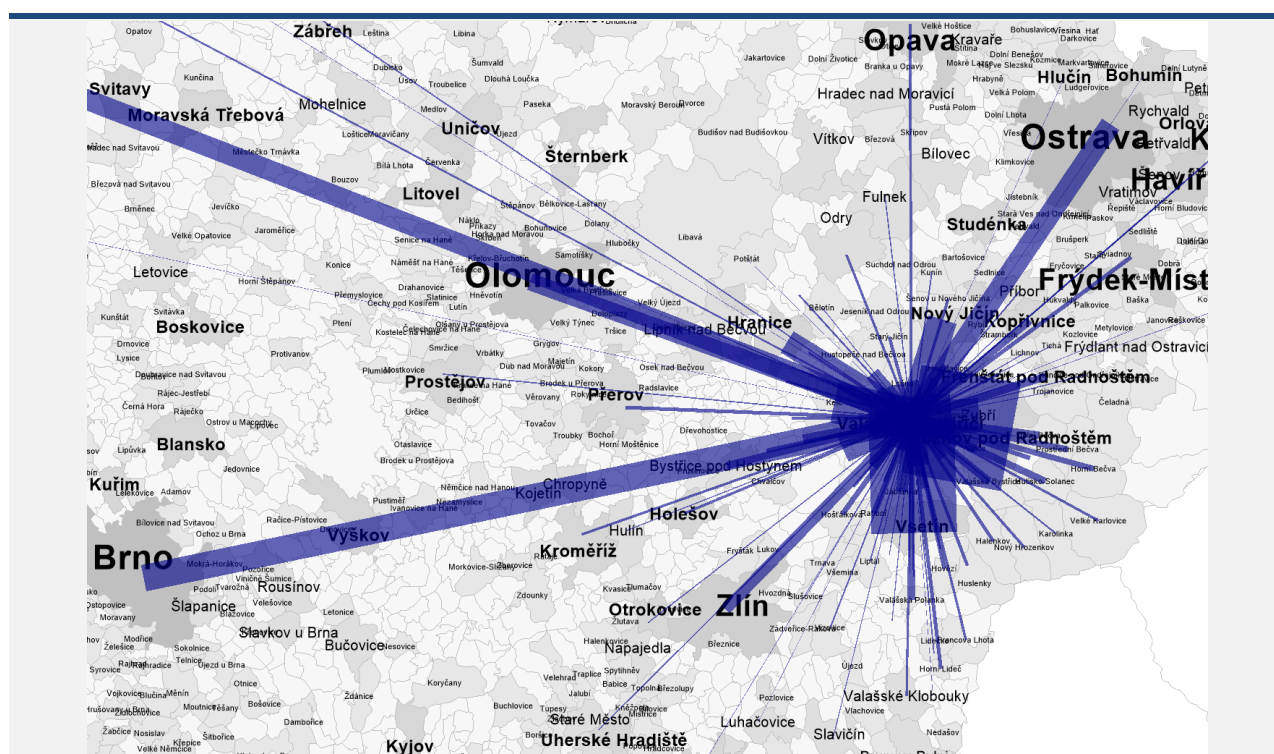
#### 6.3.4 Využití trati Studénka – Veřovice – Valašské Meziříčí

Pro níže uvedenou cestovní dobu je uvažováno se současným stavem infrastruktury, v úseku Sedlnice – Valašské Meziříčí není k dispozici podkladový materiál k modernizaci tohoto úseku. Vstupním předpokladem pro výpočet je současný rychlostní profil, a to s níže uvedenou zastavovací politikou.

Pro relaci Ostrava hl. n. – Studénka – Veřovice – Valašské Meziříčí, a to se zastavením ve stanicích a zastávkách Studénka, Příbor, Kopřivnice a Veřovice, je dosahováno cestovní doby **64,5 min**.

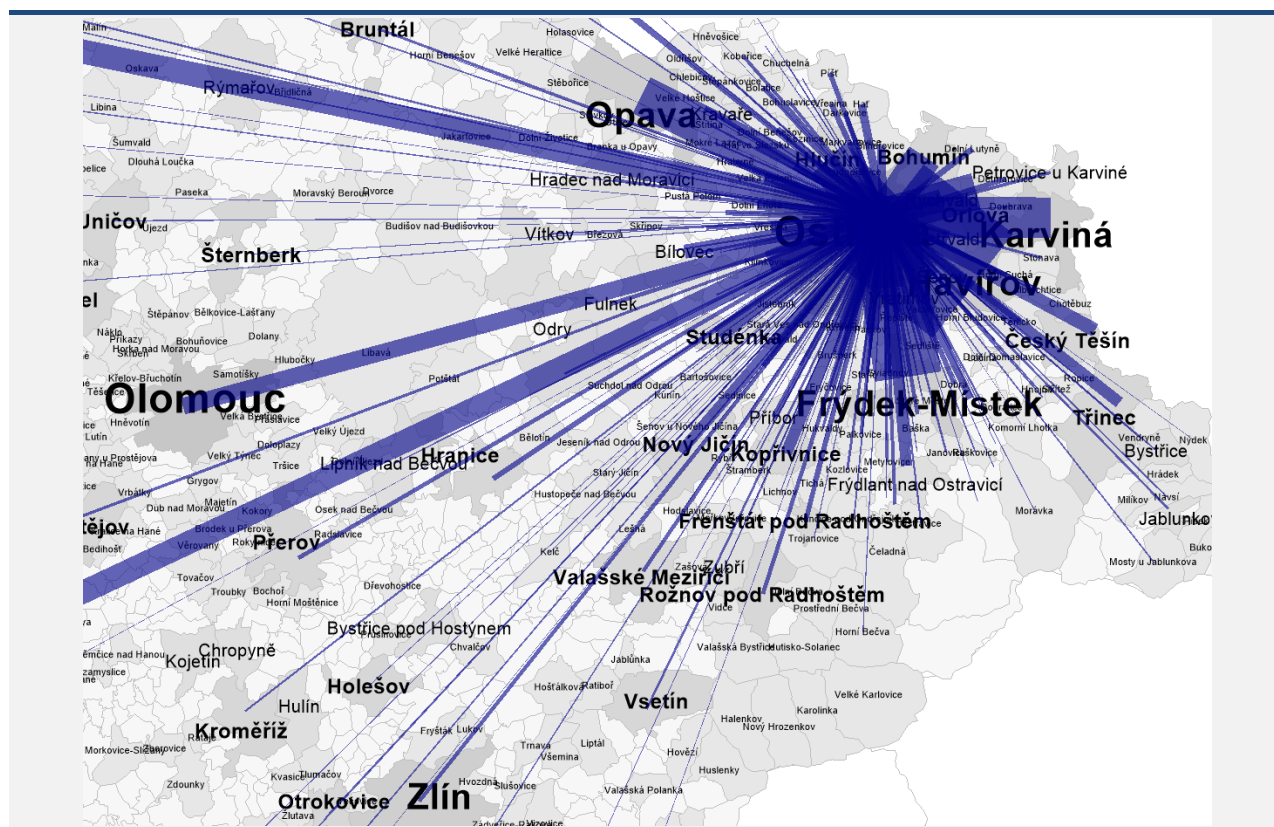


Obrázek 6.3 – Vyjížďka Vsetín, škola, práce (SLDB 2011)

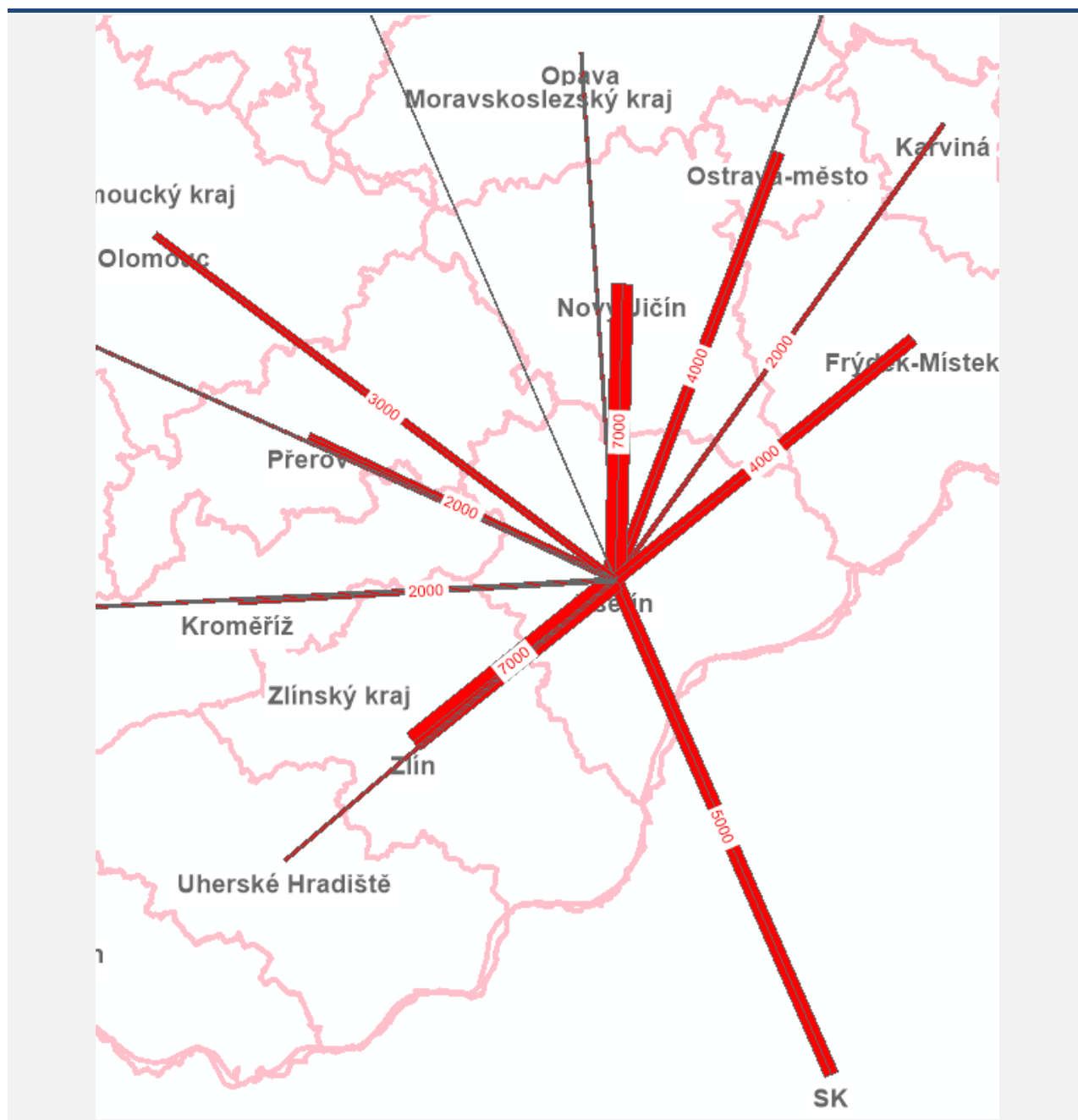


Obrázek 6.4 – Vyjížďka Valašské Meziříčí, škola, práce (SLDB 2011)





Obrázek 6.5 – Vyjiždka Ostrava, škola, práce (SLDB 2011)



Obrázek 6.6 – Vyjíždka okres Vsetín, všechny účely, všechny módy  
(orientační pracovní data – ne zcela kalibrovaný dopravní model)

### 6.3.5 Rámcový odhad poptávky po železniční dopravě

Pracovní předpoklad přepravní proud okres Vsetín – Ostravská aglomerace 6000 osob, (kalibrací se ještě může změnit cca +/-25%).

Rámcový odhad poptávky bez modelu:

Celkový přepravní proud 6000

Z toho 70% autem, vlakem 20%, 10% busem, bez projektu – rámcový odborný odhad

Z toho 60% autem, vlakem 35%, 5% busem, s projektem – optimistický odborný odhad

Předpokládaný růst globální poptávky do roku 2050 o 30%

Poptávky železnice 2050 s VRT,  $6000 \cdot 1,3 \cdot 0,35 = 2730$ .

Rozdělení na železniční linky za předpokladu stejného jízdného po VRT i konvenčních tratích

Sp Ostrava – Studénka – Vsetín, CD cca 80min, poptávka 25% - odborný odhad

Sp Ostrava – Frýdek-Místek – Vsetín, CD cca 80min, poptávka 25%- odborný odhad

Sp Ostrava – Hranice - Vsetín, CD cca 60min, poptávka 50%- odborný odhad

**Linku Ostrava – Hranice – Vsetín tedy může využít v roce 2050 až 1365 osob/24h. Jedná se o pracovní, spíše optimistický odhad.**

## 6.4 Shrnutí

Poznatky, které je možné přenést do dalšího zpracování studie, tedy jsou:

- 1) Z výše uvedeného a velikosti sídel vyplývá, že prioritou projektu by mělo být co nejrychlejší a nejčastější (= konkurenceschopné) spojení Brna, Olomouce a Ostravy, s přesahem dále do ostravského regionu (Havířov, Karviná, Frýdek-Místek, Opava, a posílení kapacity v úseku Přerov – Ostrava.
- 2) Z regionálních center by určitý potenciál mohlo mít zrychlení spojení Brno – Prostějov, pakliže se podaří dosáhnout konkurenceschopné cestovní doby k autobusovým spojům, jedoucím po dálnici.
- 3) S ohledem na charakter stávající tratě, případnou nutnou úvrať v Hranicích na Moravě a požadavky na vozidla, kladenými případným provozem na vysokorychlostní trati, doporučujeme vedení případných spěšných vlaků Olomouc/Ostrava – Valašské Meziříčí – Vsetín po stávajícím železničním koridoru s případnou obsluhou dalších nácestných stanic (Lipník n.B., Studénka, Suchdol n.O.)
- 4) S ohledem na zachování regionálních dopravních vazeb doporučujeme zachování přímého spojení Přerov – Lipník n.B. – Hranice n.M. – Suchdol n.O. – Studénka - Ostrava, a dále spojení Brno – Vyškov – Prostějov – Olomouc s případnými dalšími místy zastavení.

---

## 7 PŘÍLOHY

---

Příloha 1 – Počet obyvatel v obcích (v tis. k 1.1.2018)

Příloha 2 – Absolutní změna počtu obyvatel v obcích mezi roky 2018 a 1993

Příloha 3 – Procentní změna počtu obyvatel v obcích mezi roky 2018 a 1993

Příloha 4 – Pravidelná vyjížďka do škol a zaměstnání; železniční doprava (SLDB 2011)

Příloha 5 – Pravidelná vyjížďka do škol a zaměstnání; autobusová doprava (SLDB 2011)

Příloha 6 – Pravidelná vyjížďka do škol a zaměstnání; individuální automobilová doprava (SLDB 2011)

Příloha 7 – Pravidelná vyjížďka do škol a zaměstnání; celkem všechny módy (SLDB 2011)

Příloha B.4 – Předpokládaný rozvoj dopravní infrastruktury