SPRÁVA ŽELEZNIC

Příprava záměru

VRT a Osová Bítýška, Záblatí, Vlkov

Ing. Marek Pinkava
Oddělení přípravy VRT, manažer projektu

Osová Bítýška, 03. 09. 2020

Prezentace VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

- Vysokorychlostní železnice v ČR a VRT Praha - Brno
- Navrhovaná trasa v okolí a přínos pro region
- Projektová data v modelu terénu

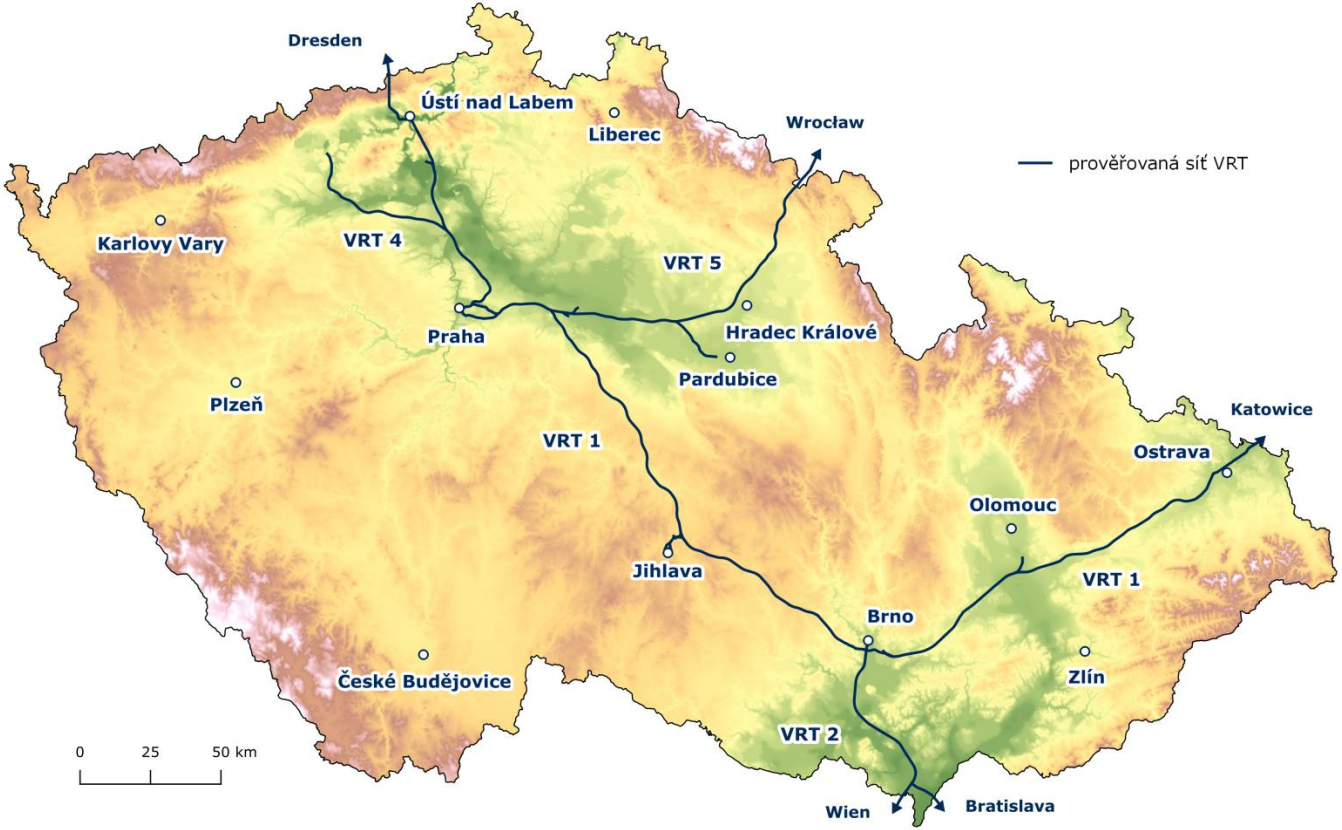
- Otázky a diskuze

Vysokorychlostní trať a vlak

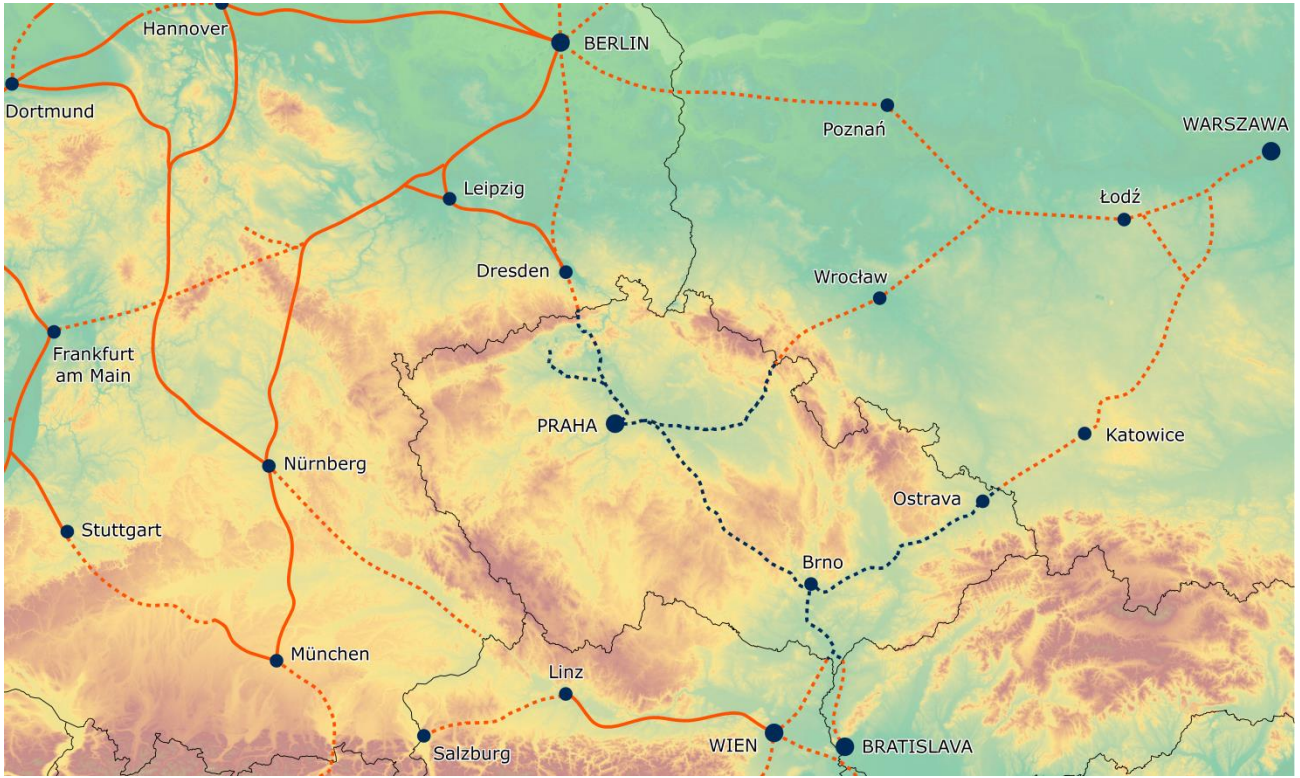
zdroj: DB

zdroj: SNCF

VRT v České republice



České VRT navazují na trasy v zahraničí

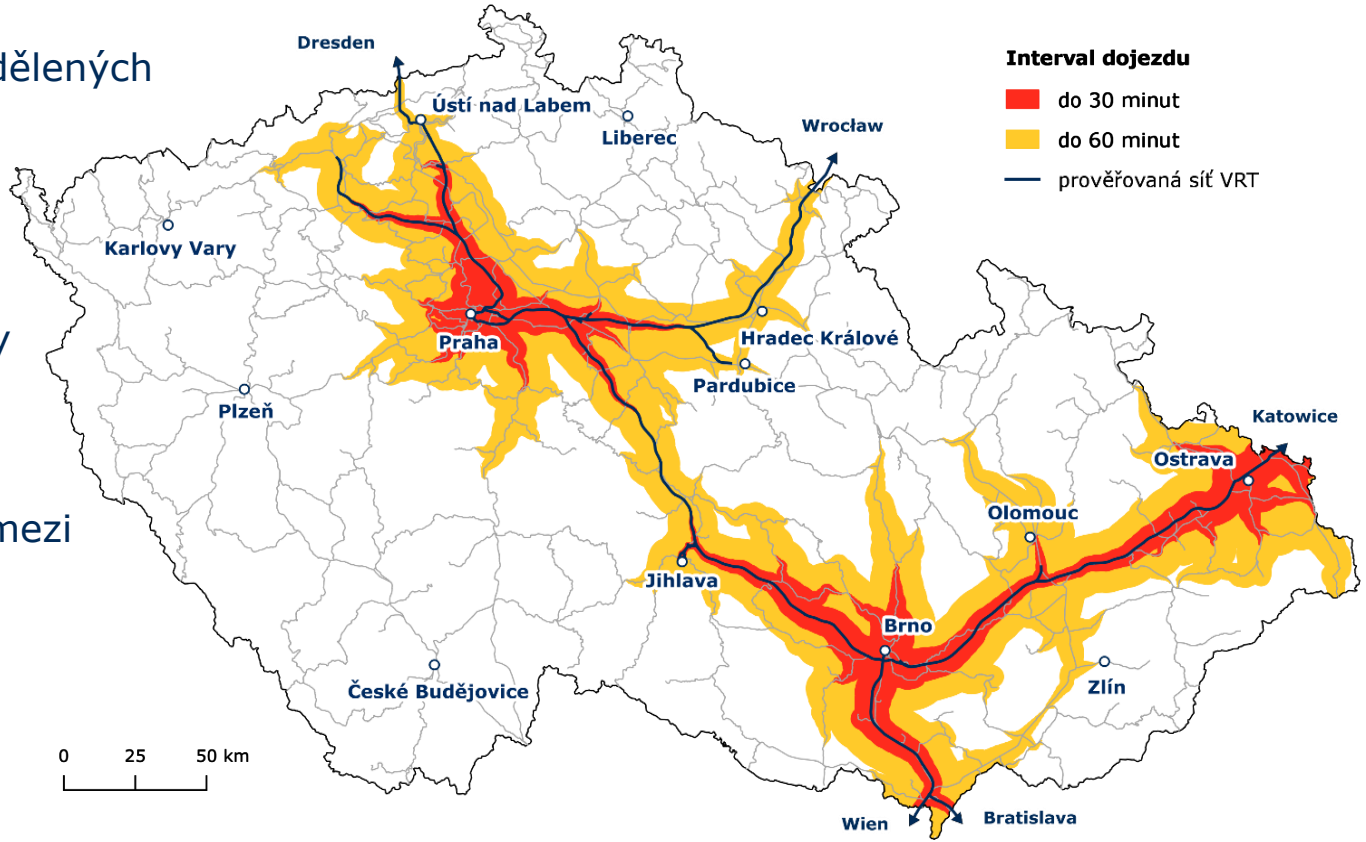


Radikální zkrácení cestovních dob

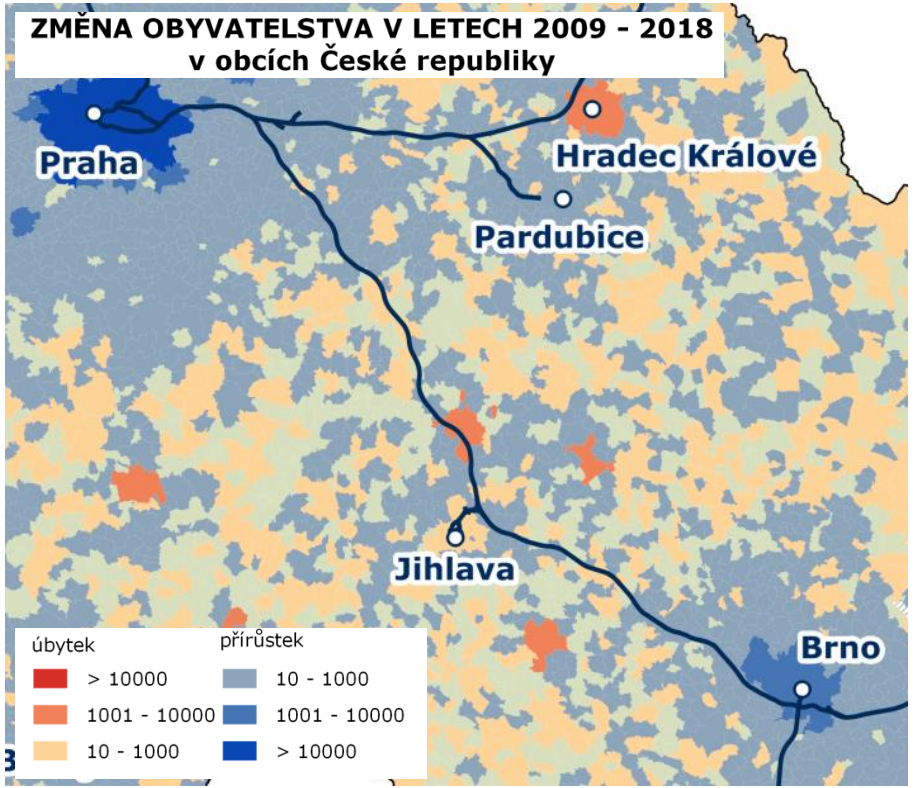
Propojení dnes rozdělených oblastí ekonomické aktivity

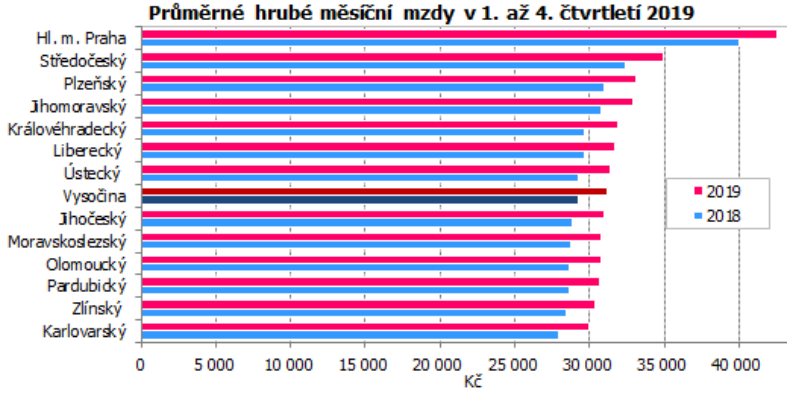
Rozložení ekonomické aktivity do větší plochy

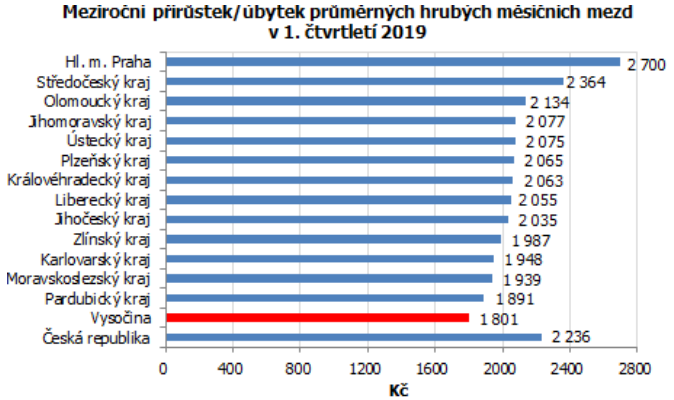
- Snížení rozdílů mezi regiony
- Snížení nákladů



Příležitost pro další rozvoj regionu Vysočina







zdroj: ČSÚ

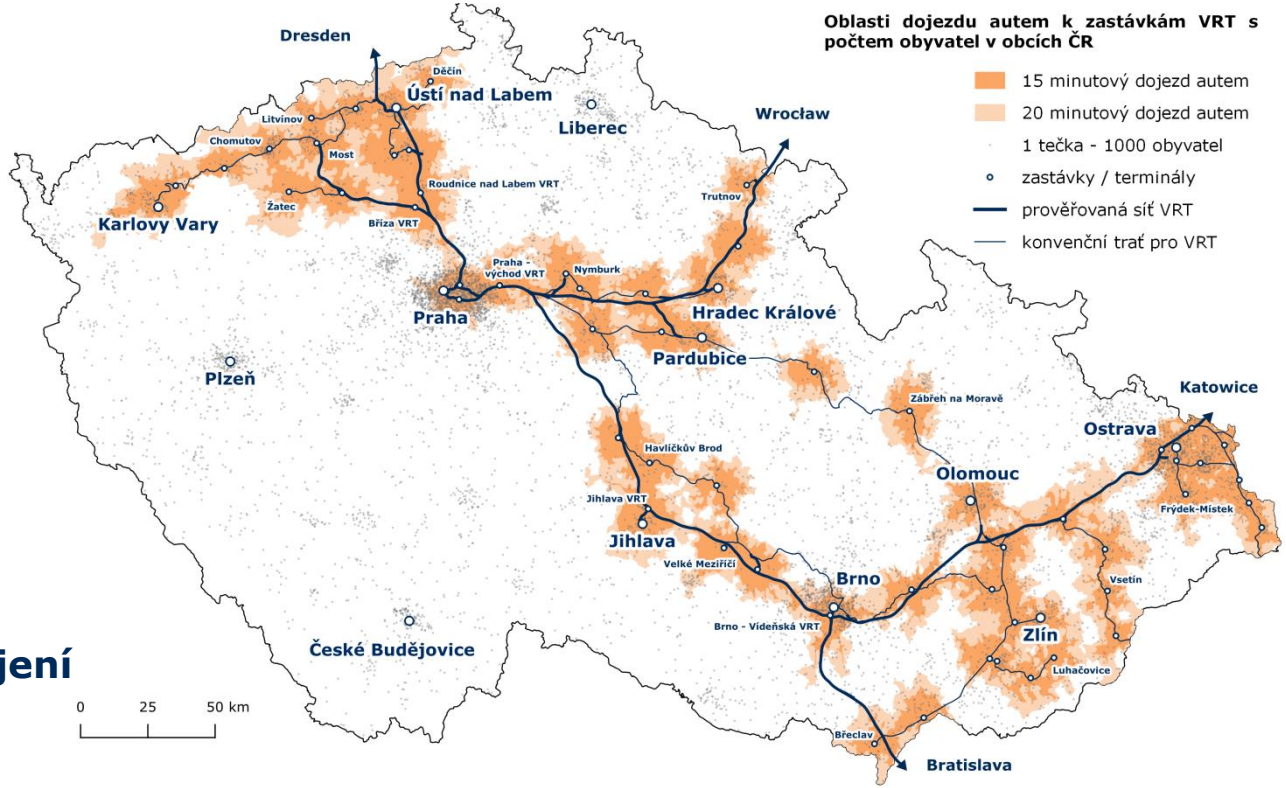
Vysokorychlostní vlaky také pro regiony

(Základní varianta)

Vysokorychlostní vlaky využijí také navazující běžné tratě

V pokryté oblasti žije cca 5,5 mil obyvatel (1/2 obyvatel ČR)

Dopad do návrhu:
- nutná správná **konfigurace propojení** mezi sítěmi



VRT - méně škodlivin v ovzduší

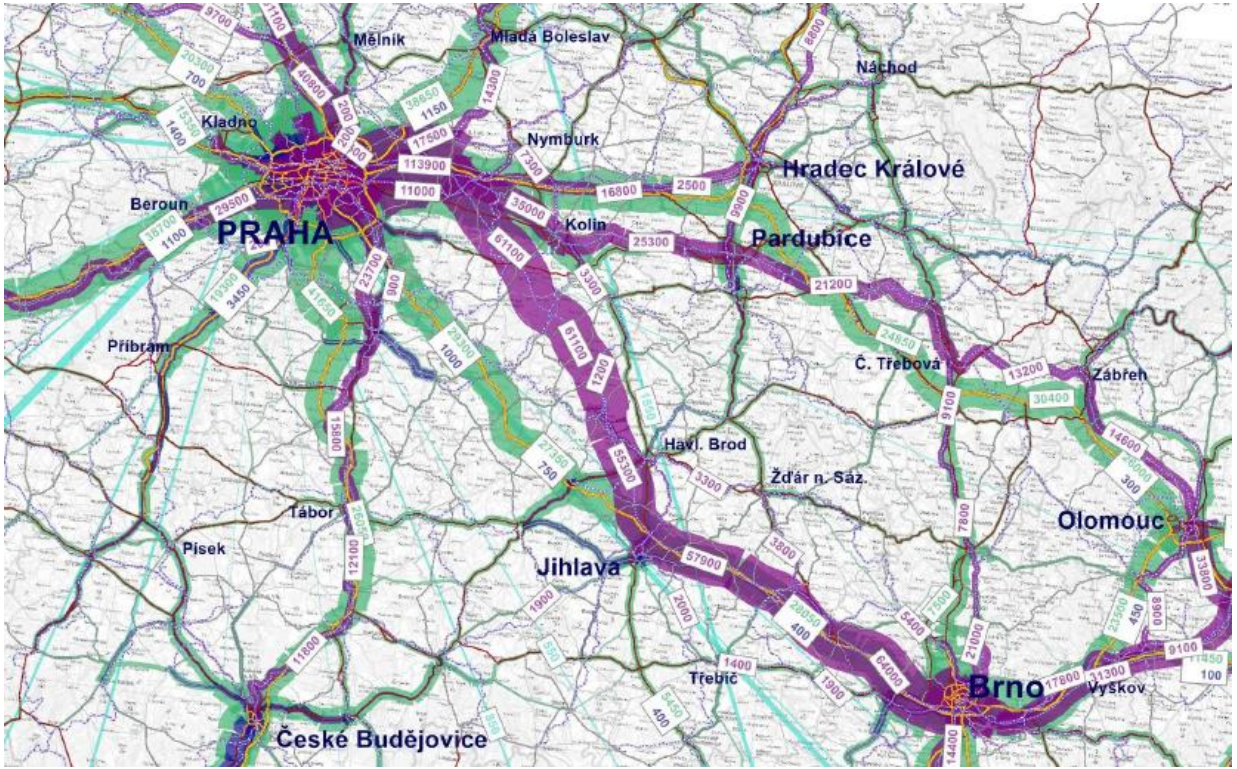
CO_2	SO_2	NO_x	$PM_{2,5}$	PM_{10}
48 000 t	1.4 t	163 t	11.8 t	7.6 t
ROČNĚ	ROČNĚ	ROČNĚ	ROČNĚ	ROČNĚ

Průměrné roční úspory z množství za 30 let
Hodnoty pro trasu Praha – Brno - Břeclav dle průběžných výsledků studie proveditelnosti

Dopad do návrhu:

- čím více cestujících zvolí místo cesty autem vlak, tím větší přínos pro životní prostředí
- preference dopravní obsluhy dálkovou i meziregionální expresní dopravou, která má **maximální potenciál počtu cestujících**

Vytížení vlaků na VRT



Dopravní model:

- vysoké využití nové VRT
- odhady cca **60 tis.** cestujících za den
- výrazně nejvyužívanější trať v CŘ

Dopad do návrhu:

- nutná vysoká kapacita, **kvalita** a **spolehlivost** infrastruktury

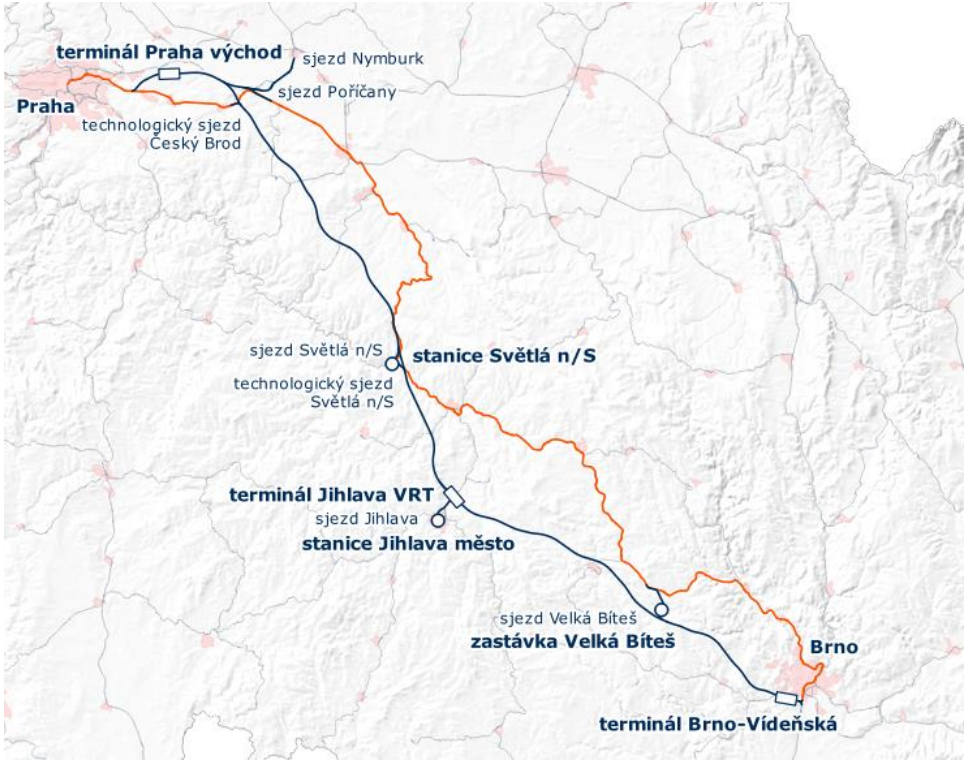
zdroj: pracovní výstup studie

Konfigurace VRT Praha - Brno

Propojení do konvenční sítě pro pravidelné vlaky zvýší využitelnost:
- Poříčany/Nymburk
- Světlá nad Sázavou sever
- Velká Bíteš

Nouzová propojení navíc pro vyšší spolehlivost:
- Český Brno
- Světlá nad Sázavou jih

Terminály maximalizují počet cestujících v okolí velkých měst
- Praha východ
- Jihlava VRT
- Brno-Vídeňská



Předpoklad výstavby

(cestovní doby pro Vmax 230 km/h)

2025

Probíhá
- Technické řešení
- Aktualizace územně plánovací dokumentace
- Posouzení vlivu na životní prostředí
- Geodetické zaměření
- Územní rozhodnutí

PRAHA — 35 km — Hradec Králové (Wrocław, Gdańsk)

Pardubice

65 km

2027

Jihlava m. - Praha
2:20 → 1:17 h

Probíhá
- Technické řešení
- Aktualizace územně plánovací dokumentace
- Posouzení vlivu na životní prostředí

SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU

70 km

2029

Jihlava m. - Praha
1:17 → 0:52 h

VELKÁ BÍTEŠ

2027

50 km

Ostrava

BRNO

Jihlava m. – Brno
2:15 → 0:39 h

Probíhá
- Technické řešení
- Posouzení vlivu na životní prostředí

Wien

Bratislava

Parametry VRT a spojovací trati

Technické parametry VRT

- max. rychlost 320 km/h
- dvoukolejná trať
- pouze osobní doprava
- minimální noční provoz (zejména údržba trati)

Technické parametry propojení

- max. rychlost 120 – 200 km/h
- dvoukolejné (pro pravidelný provoz)
- jednokolejné (nouzová propojení)
- pouze osobní doprava

Vysokorychlostní železnice

- Není projektem železnice, ale projektem České republiky
- Je projekt pro regiony i velká města
- Pomůže vyrovnat rozdíly mezi regiony
- Pomůže na cestě k nízkouhlíkové ekonomice
- Návrh musí odpovídat výše uvedený cílům

VRT v okolí Osové Bítýšky, Záblatí a Vlkova

Jak naplnit cíle v oblasti V. Meziříčí / V. Bíteše

Konzultováno s ministerstvem dopravy i krajským úřadem při zahájení prací na studii.

Požadavky:
- zlepšit obsluhu severní části kraje Vysočina
- zlepšit obsluhu oblasti V. Meziříčí/V. Bíteše železniční dopravou

Maximalizace potenciálního počtu cestujících

Požadavky:
- prověřit smysluplnost terminálu

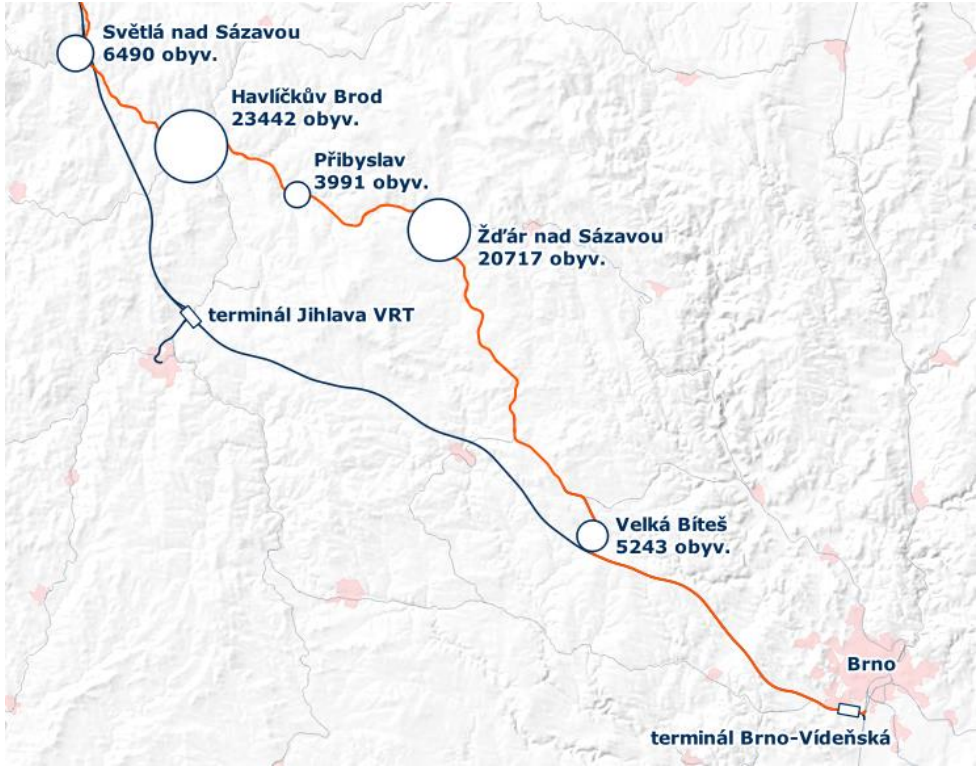
Analýza provozních možností a zajištění spolehlivosti provozu také při mimořádnostech

Požadavky:
- propojení mezi VRT a konvenční tratí v místě přiblížení obou tratí
- ideálně v obou směrech

Prověřované možnosti (principy)

- princip přímé obsluhy regionu (oranžová)
- princip společného terminálu (modrá)

Cíl: Zlepšit obsluhy severní části Vysočiny



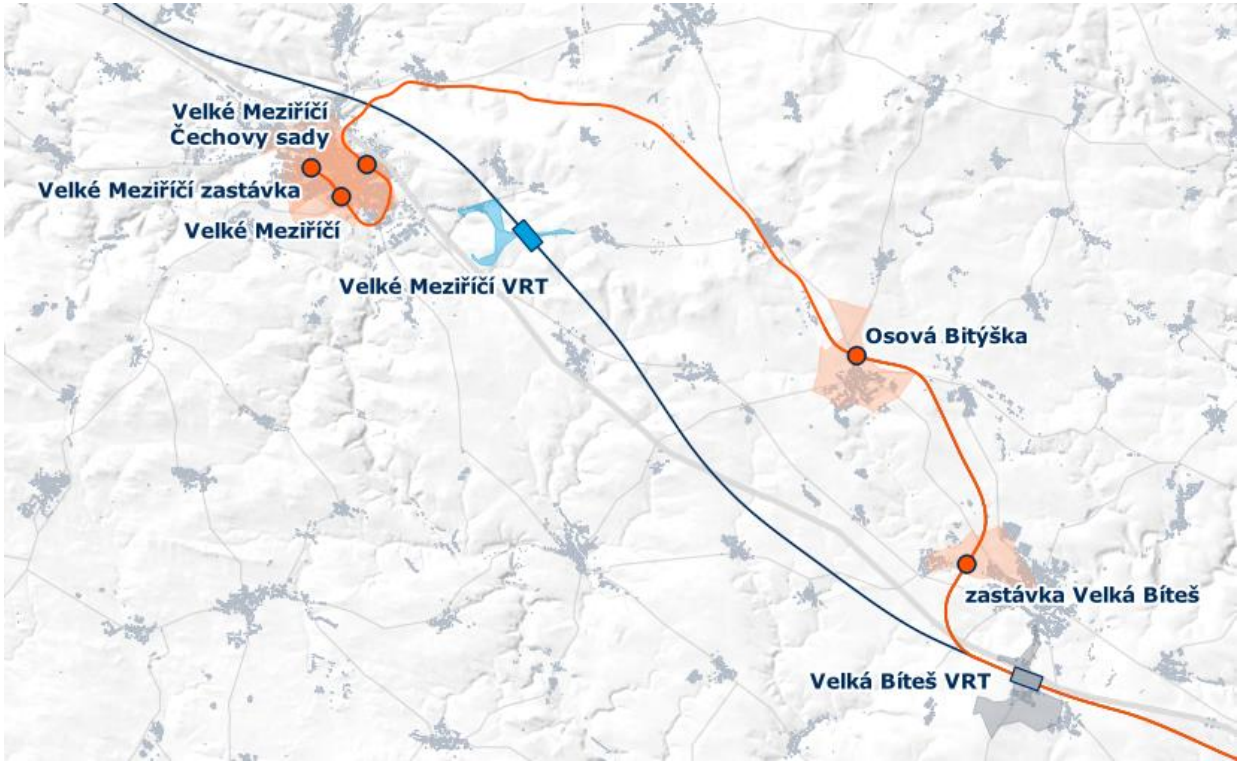
Rychlíková linka využije v krajních úsecích VRT, jinde obslouží region

- zrychlení pro cca **54 700 obyv.**
- do Brna **o 21 minut** rychleji
- do Prahy **o 63 minut** rychleji
- do Prahy i Brna za cca 1 hod

Vliv na výběr varianty:

- je potřebné propojení mezi VRT a konvenční tratí
- propojení musí být kapacitní a rychlé

Cíl: Zlepšit obsluhu oblasti V. Meziříčí / V. Bíteš



Přímá obsluha regionu:

- pěšky může k vlaku do 15 minut dojít **12 695 obyvatel**

(u terminálů <200 obyv.)

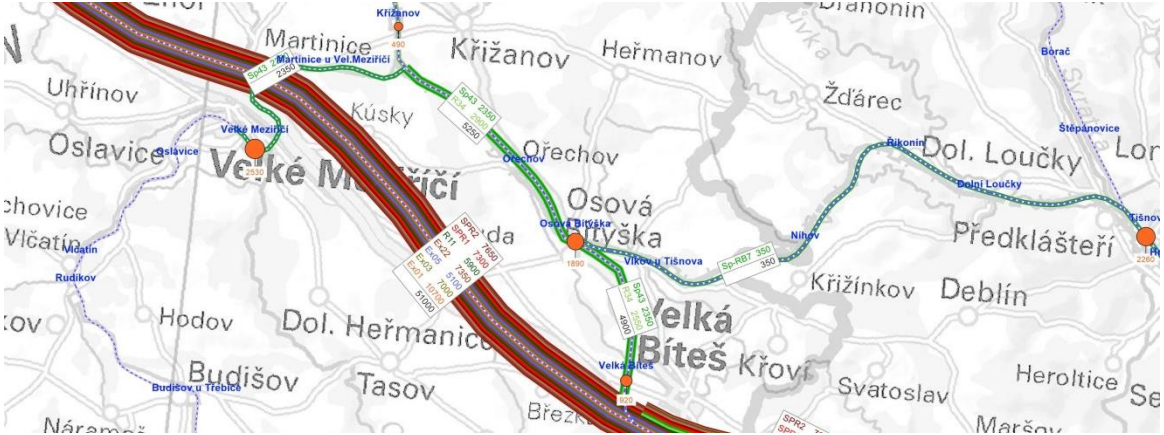
- vlak je využitelný také pro studenty, seniory a další, kteří nechtějí /nemohou mít auto

- nižší zatížení silnic

(část přijde pěšky, ostatní se rozloží do více míst)

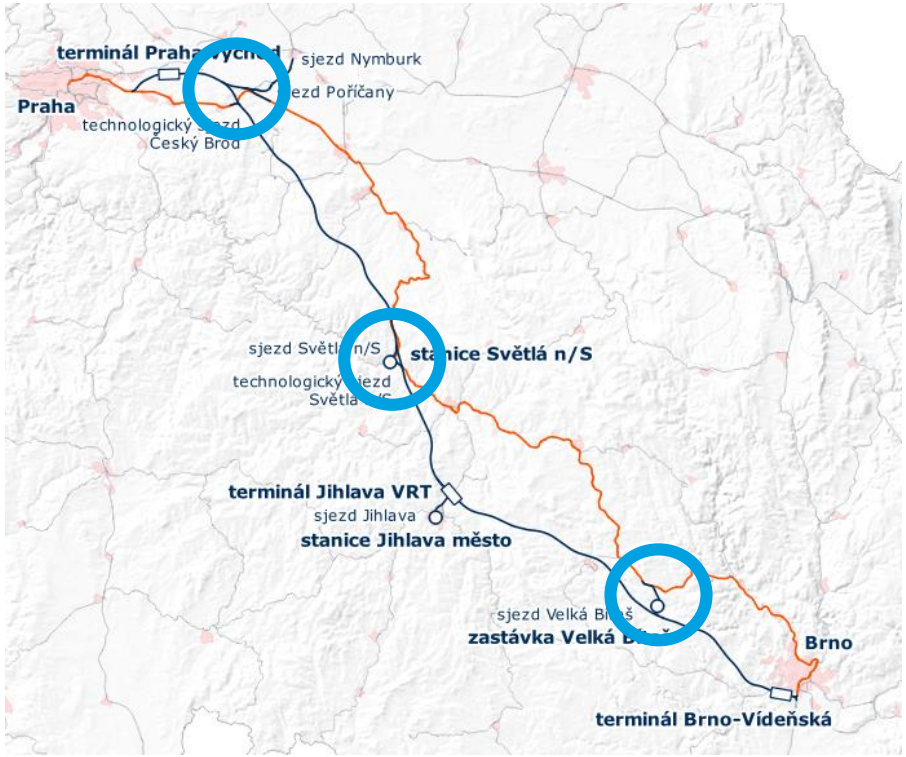
Prověření smysluplnosti terminálu

varianta: využití stanice [cest.]	terminál V. Mez.	terminál V. Mez. + sjezd do města	sjezd do města přes Velkou Bíteš
Velké Meziříčí VRT	ca 2 500	ca 800	-
Velké Meziříčí město		ca 2 000	2 530
Osová Bítýška			1 890
Velká Bíteš			920

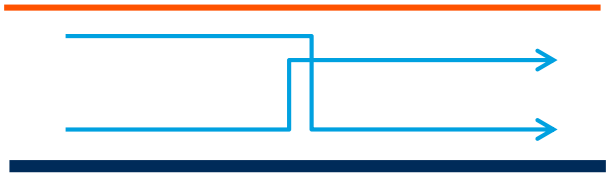


- cestující preferují cestu do centra města
- přímá obsluha regionu generuje více cestujících
- využití terminálu je nízké s ohledem na fakt, že pro jeho obsluhu je nutná zvláštní linka

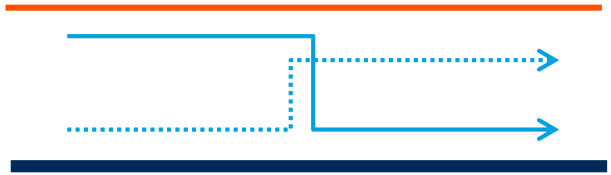
Cíl: Spolehlivý a bezpečný provoz



Rovnoměrné rozložení propojení Poříčany a Světlá n/S:



Velká Bíteš



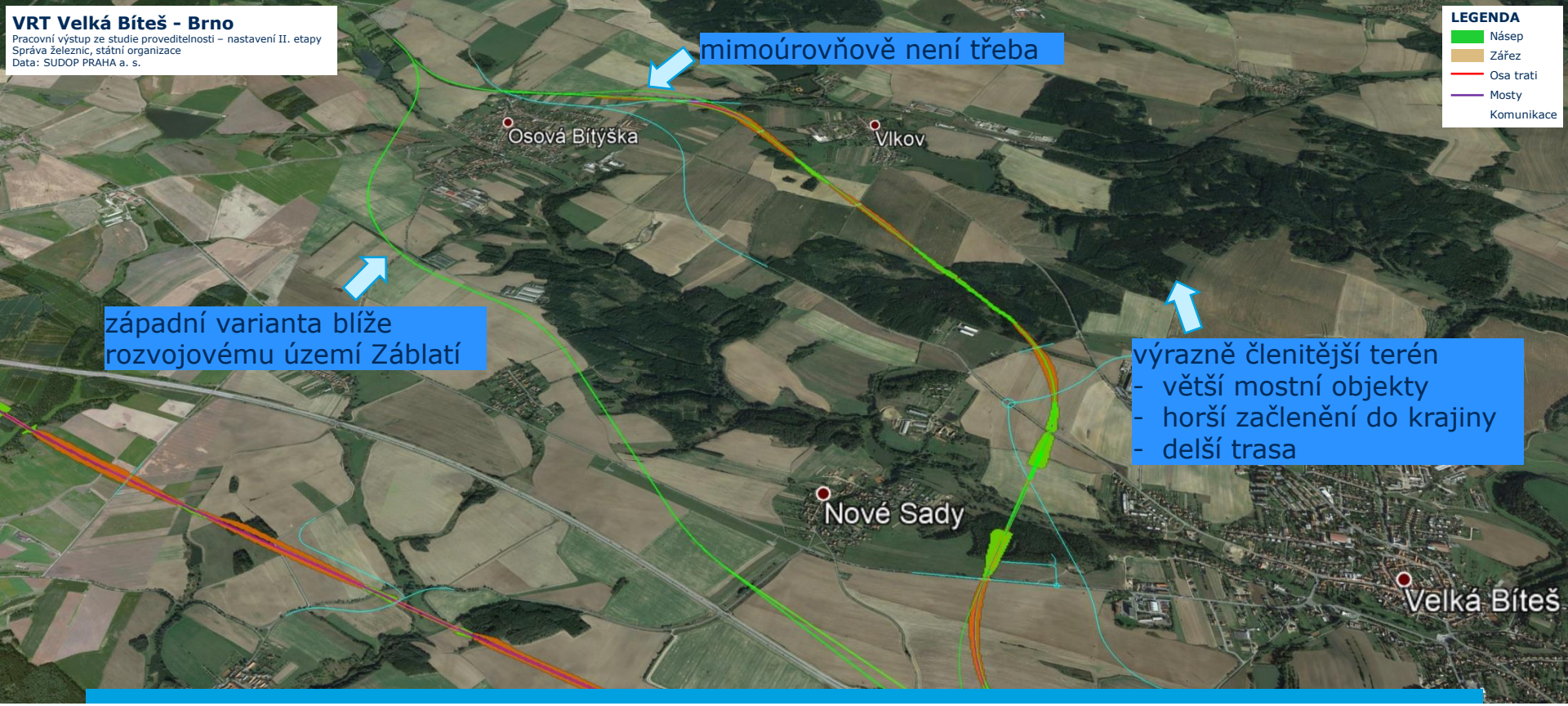
opačné doporučeno, ale zatím nenavrženo

Podrobné posouzení

- 2 principiální možnosti obsluhy se rozpadají na **15 kombinací technického řešení**
  - terminál u Velkého Meziříčí nebo Velké Bíteše
  - propojení u Velkého Meziříčí ve 2 variantách
  - propojení u Velké Bíteše ve 2 variantách

- posouzeno **z několika pohledů**
  - začlenění hlavní trati do krajiny
  - zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu
  - maximalizace potenciálu (počtu cestujících)
  - investičních nákladů

- výhodnější je **přímá obsluha území, propojení je nutné**
  - navržená varianta maximalizuje počet cestujících
  - navržené propojení je potřebné pro železniční provoz
  - navržené propojení je nákladově efektivnější než propojení u Martinic
  - navržené řešení minimalizuje dopad do okolí Osové Bítýšky



Spojovací trať Velká Bíteš – Osová Bítýška (varianty)

Spojovací trať Velká Bíteš – Osová Bítýška

Spojovací trať Velká Bíteš – Osová Bítýška

Spojovací trať Velká Bíteš – Osová Bítýška

Spojovací trať Velká Bíteš – Osová Bítýška

Spojovací trať Velká Bíteš – Osová Bítýška

Jaký bude provoz na spojovací trati?

Spojovací trať je běžná trať pro rychlost 120 – 140 km/h (nikoliv VRT).

Spojovací trať (i VRT samotná) je pouze pro osobní dopravu.

Před dostavbou úseku Světlá n/S – Jihlava – Velká Bíteš (za hodinu a směr):
cca 3x vlaky Ex
1x vlak R
1x vlak REX

Po dokončení VRT Praha – Brno (za hodinu a směr):
1x vlak R
1x vlak REX

Je zapojen kraj Vysočina?

zahájení prací na studii 04/2018

- zapojení do pracovních skupin – **10 jednání**
- konzultace vstupního linkové vedení **před zahájením prací** (záměr VDV)

připomínkování výstupů ze studie

- dvě kola „velkého" připomínkování (02/2019, 09/2019), následuje 09/2020
- doposud **vzneseno 71 připomínek**

zapracovány

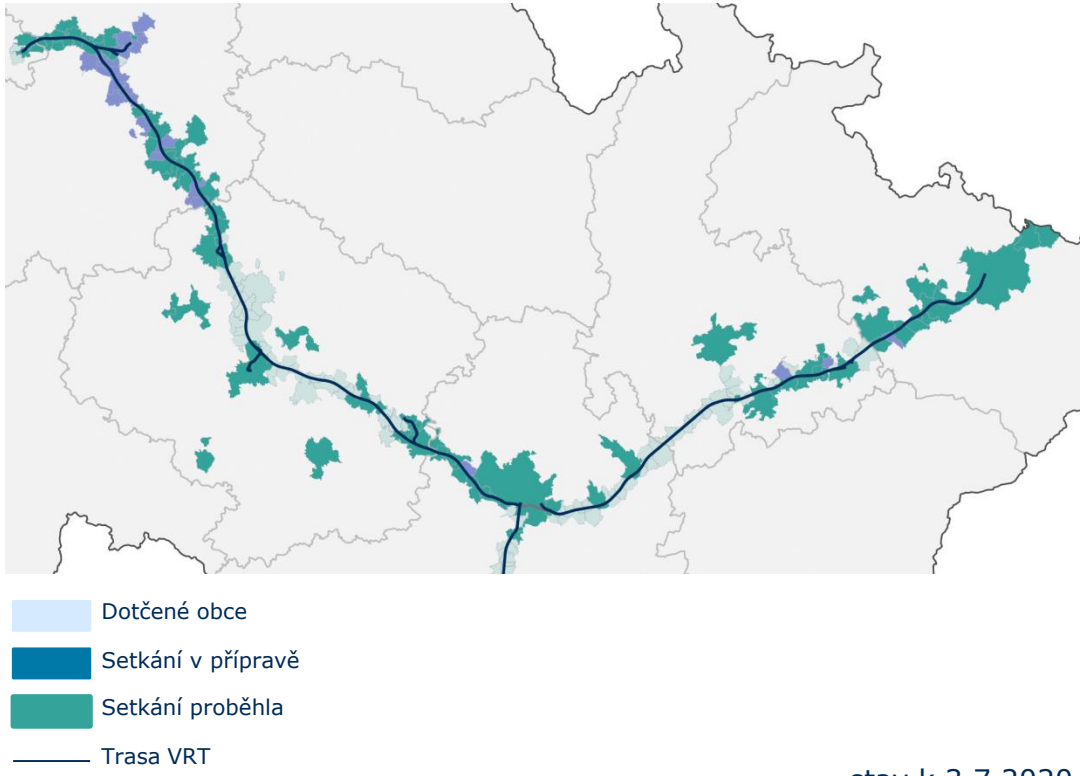
- požadavky na vedení linek dálkové i regionální dopravy
- požadavky na úpravu infrastruktury (posun sjezdu do Světlé n/S a V. Bíteše)
- požadavky na obsluhu krajského města Jihlava
- provedeny dílčí prověření možností

Jak jsou zapojeny obce?

Osloveno 125 obcí z 226

Úprava trasy, pokud je to možné
- podařilo se na cca 10 místech

Řešení okolí trati
- umístění přemostění
- ochrana proti hluku
- začlenění do krajiny



stav k 3.7.2020

Možnost úpravy trasy u Vlkova – k diskuzi

SPRÁVA ŽELEZNIC

Děkuji za pozornost

VRT a Osová Bítýška, Záblatí, Vlkov

Ing. Marek Pinkava
Oddělení přípravy VRT, manažer projektu
vrt@spravazeleznic.cz

© Správa železnic, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

www.spravazeleznic.cz