

VRT Praha - Brno

VRT a jihovýchodní Vysočina

Ing. Marek Pinkava

Oddělení přípravy VRT, manažer projektu

Velká Bíteš, 14. 12. 2020

VRT a jihovýchodní Vysočina

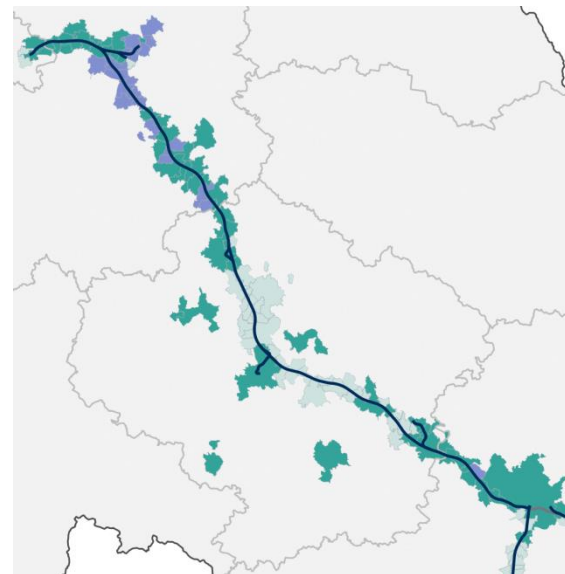
- Souhrn dosavadních jednání
- Příprava VRT v ČR
- Propojení VRT s tratí 250 v oblasti
- Otázky...



Jednání v oblasti

- 07/2019 Velké Meziříčí
 - 09/2019 krajská konference v Jihlavě k I. etapě studie
 - 02/2020 Velká Bíteš
 - 02/2020 Velké Meziříčí
 - 06/2020 valná hromada Velkomeziříčsko (posunu v důsledku COVID)
 - 07/2020 jednání svolané Velkou Bíteší, hosté:
Velké Meziříčí, Osová Bítýška, Vlkov, Březské,
Přibyslavice, Nové Sady
 - 08/2020 nabídka jednání všem dotčeným obcím, využily:
Osová Bítýška, Záblatí, Vlkov, Jabloňov, Ruda,
Lavičky, Velké Meziříčí
- 14.12.2020 navazujeme na jednání 07/2020 ve Velké
Bíteši (posun v důsledku COVID)

- následuje jednání na zastupitelstvu Velké Bíteše



- Dotčené obce
- Setkání v přípravě
- Setkání proběhla
- Trasa VRT

stav k 1.9.2020

Zapojení kraje 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

tři kola „velkého“ připomínkování (02/2019, 09/2019, 09/2020)

doposud **vzneseno 83 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

VRT 4		VRT 5	
výstavba od 2027	výstavba po 2040	výstavba po 2030	výstavba po 2040
VRT Krušnohorský tunel	VRT Poohří	VRT Středohorský tunel	VRT Východní Čechy
VRT Podřipsko			VRT Podkrkonoší



PŘÍPRAVA VRT

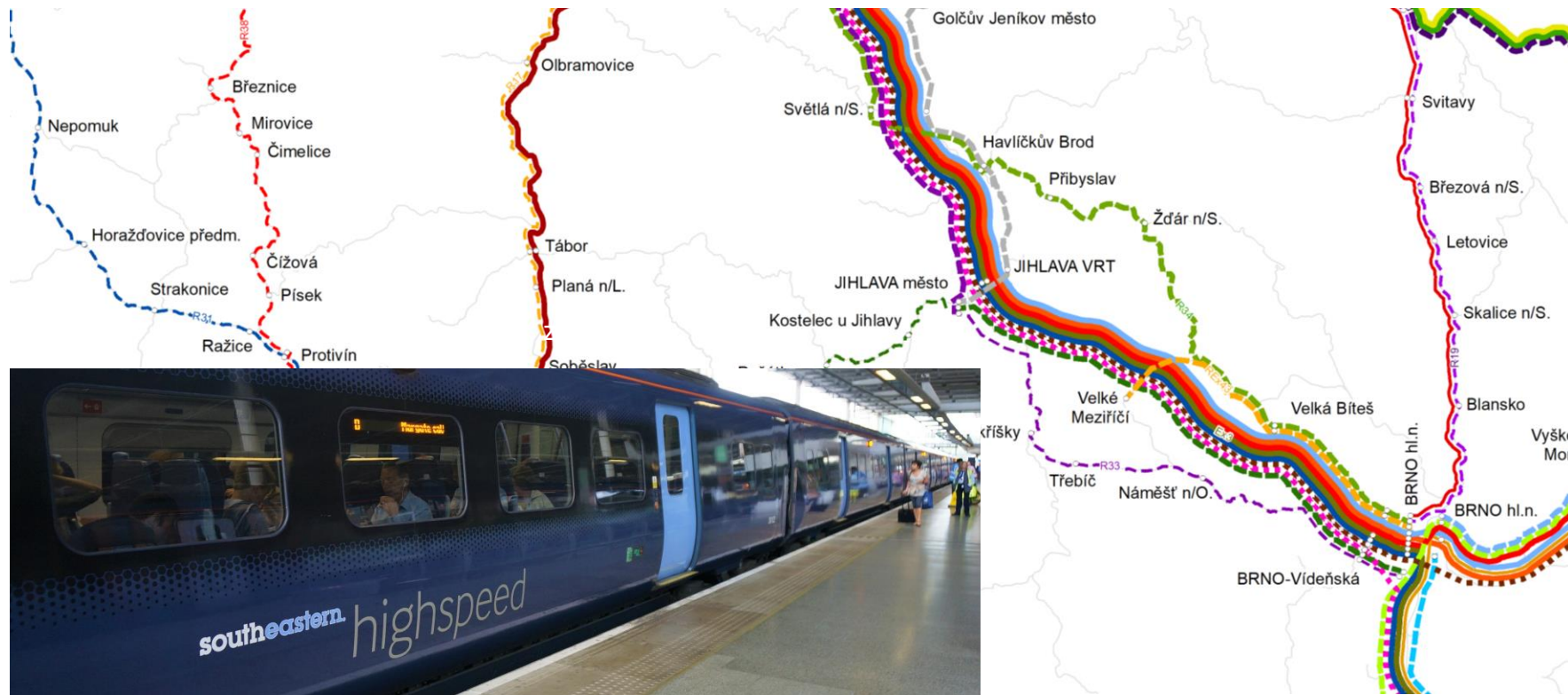
stav k 09/2020



VRT Polabí	VRT Moravská brána	VRT Střední Čechy	VRT Vysočina fáze I	VRT Vysočina fáze II	VRT Haná	VRT Jižní Morava
výstavba od 2025		výstavba od 2027		výstavba od 2029	výstavba po 2040	výstavba od 2027
VRT 1			VRT 2		VRT 2	



Plná kompatibilita s běžnou železnicí

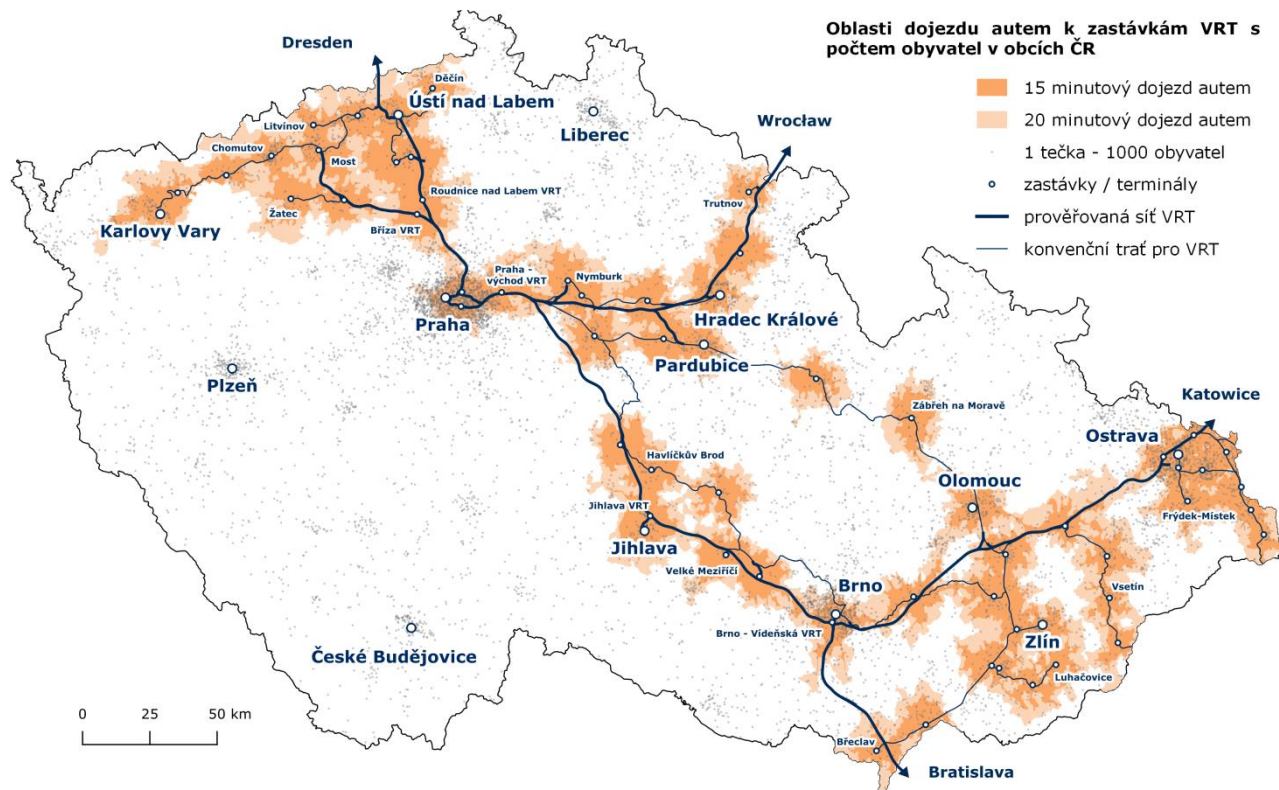


Pokrytí ČR rychlou železnicí

(Základní varianta)

Vysokorychlostní vlaky využijí také navazující běžné tratě

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

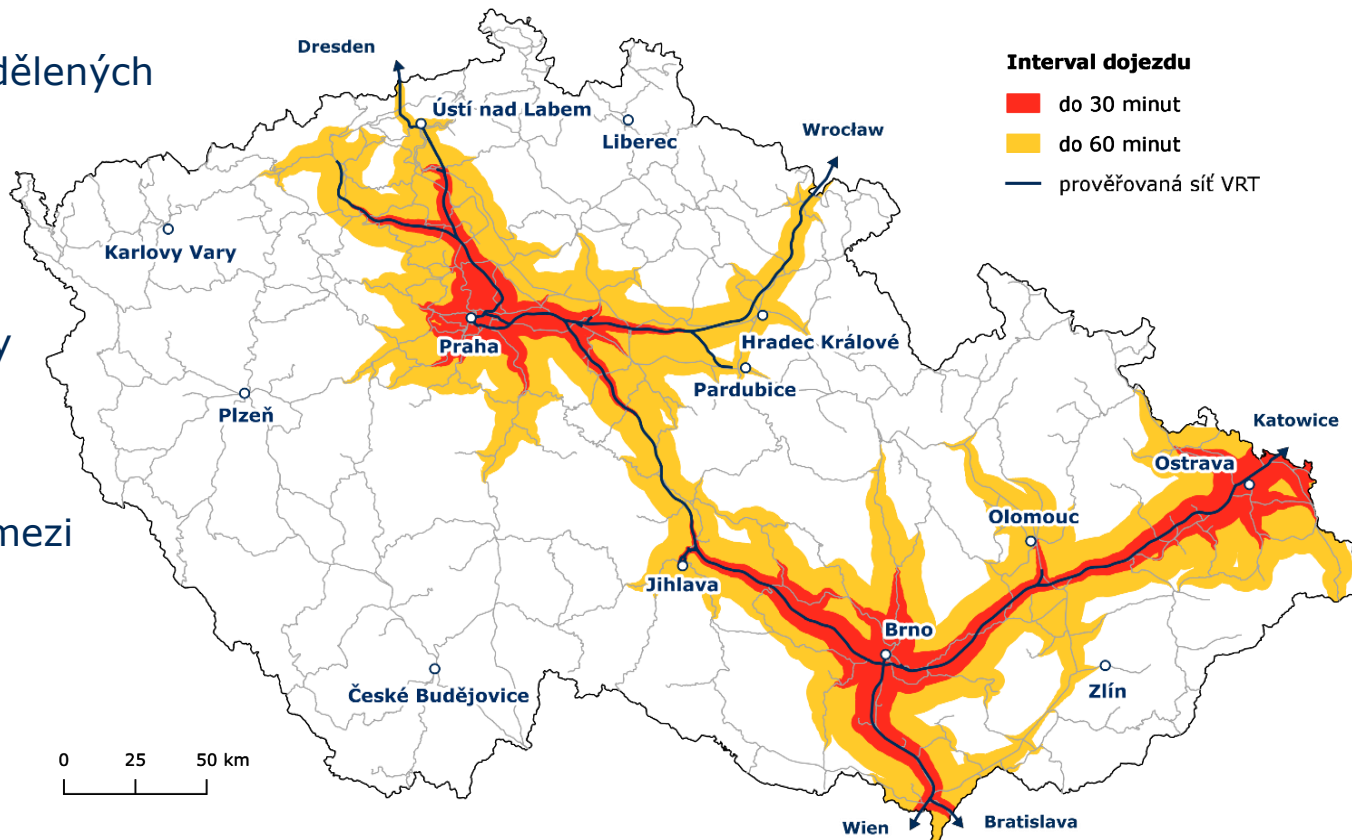


Radikální zkrácení cestovních dob

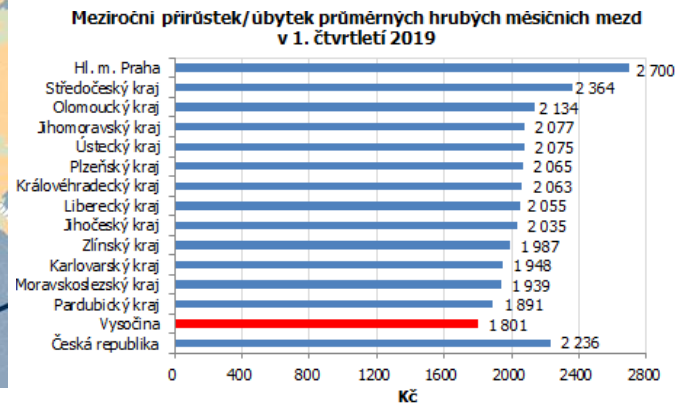
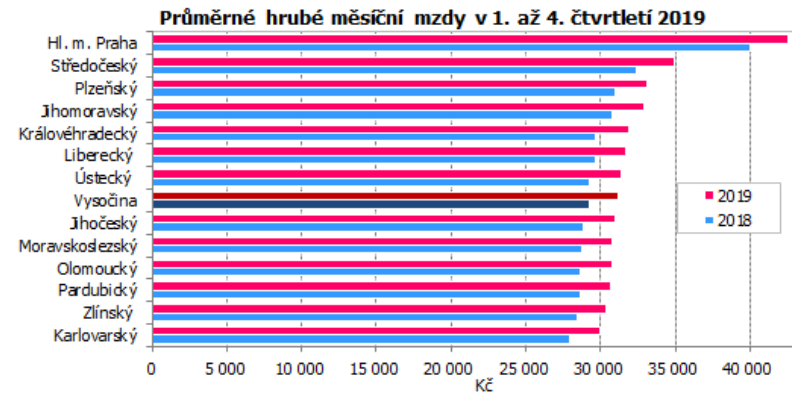
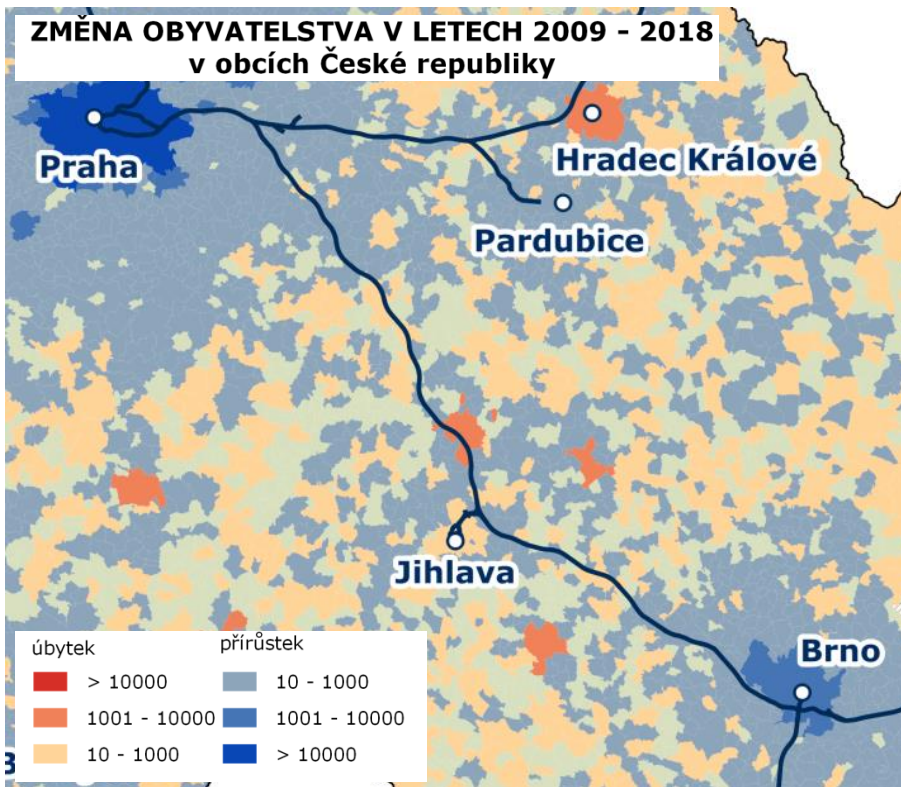
Propojení dnes rozdělených oblastí ekonomické aktivity

Rozložení ekonomické aktivity do větší plochy

- Snížení rozdílů mezi regiony
- Snížení nákladů



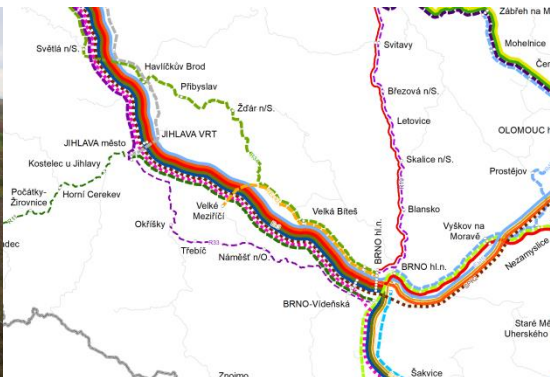
Příležitost pro další rozvoj regionu Vysočina



zdroj: ČSÚ

Vize se naplní pouze, pokud

- bude navržena rychlá hlavní trasa
- bude navržen správný jízdní řád na správných linkách
- bude VRT odolná vůči mimořádnostem a provozovatelná také v nouzovém režimu



ODJEZD		Time / Zeit	Bahnsteig	Ver spätung
STATION / ZIELSTATION		Pravidelný	Platform	Delay
LOVÁ STANICE		odjezd	Nást.	Zpoždění
		Směr jízdy		min
ROUDNICE n.LABEM	5:15	5	140	
BOHUMÍN	6:11	4S	90	
KRALUPY n.Vlt.	6:46	7S	45	
OLMOUC hl.n.	7:11		20	
PODĚBRADY	7:11		20	
HOŘOVICE	7:15		30	
CHOMUTOV	7:29		60	
SPŮJ ZRUŠEN	7:33		-	



VRT v oblasti Velkého Meziříčí a Velké Bíteše

Principy uspořádání VRT v oblasti



1. hlavní trasa + propojení do trati č. 250 u VB + obslužná linka pro region
2. hlavní trasa + propojení do trati č. 250 u VM + terminál přímo na VRT

Prvky uspořádání VRT v oblasti



Kombinace uspořádání VRT v oblasti

Varianta	dvoukolejná VRT	Terminál V. Meziříčí	Terminál V. Bíteš	technologické propojení u Martinic	plnohodnotné propojení u Martinic	plnohodnotné propojení u V. Bíteše západ	plnohodnotné propojení u V. Bíteše střed	plnohodnotné propojení u V. Bíteše východ
1	X							
2	X	X						
3	X		X					
4	X			X				
5	X				X			
6	X					X		
7	X						X	
8	X							X
9	X	X		X				
10	X	X			X			
11	X	X				X		
12	X	X					X	
13	X	X						X
14	X		X	X				
15	X		X		X			
16	X		X			X		
17	X		X				X	
18	X		X					X

Kritéria pro výběr vhodné kombinace prvků

Kritérium A: Průjezd vysokorychlostních vlaků regionem při minimálních dopadech na okolí

Kritérium B: Zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu na VRT

Kritérium C: Využitelnost pro region

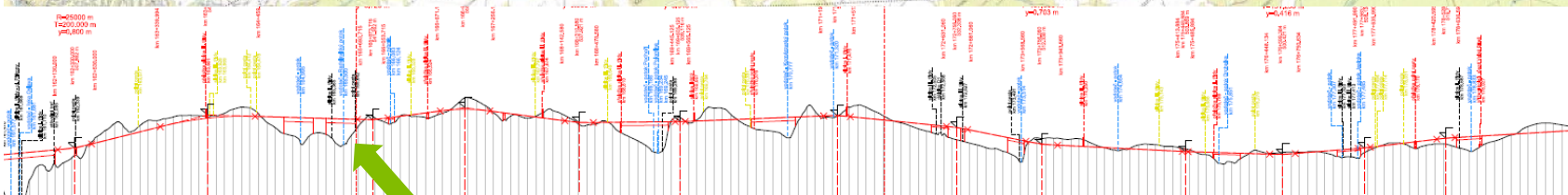
Kritérium D: Hospodárné řešení

Kritérium A: Průjezd vysokorychlostních vlaků regionem při minimálních dopadech na okolí

Minimalizace fragmentace krajiny a šíření hluku

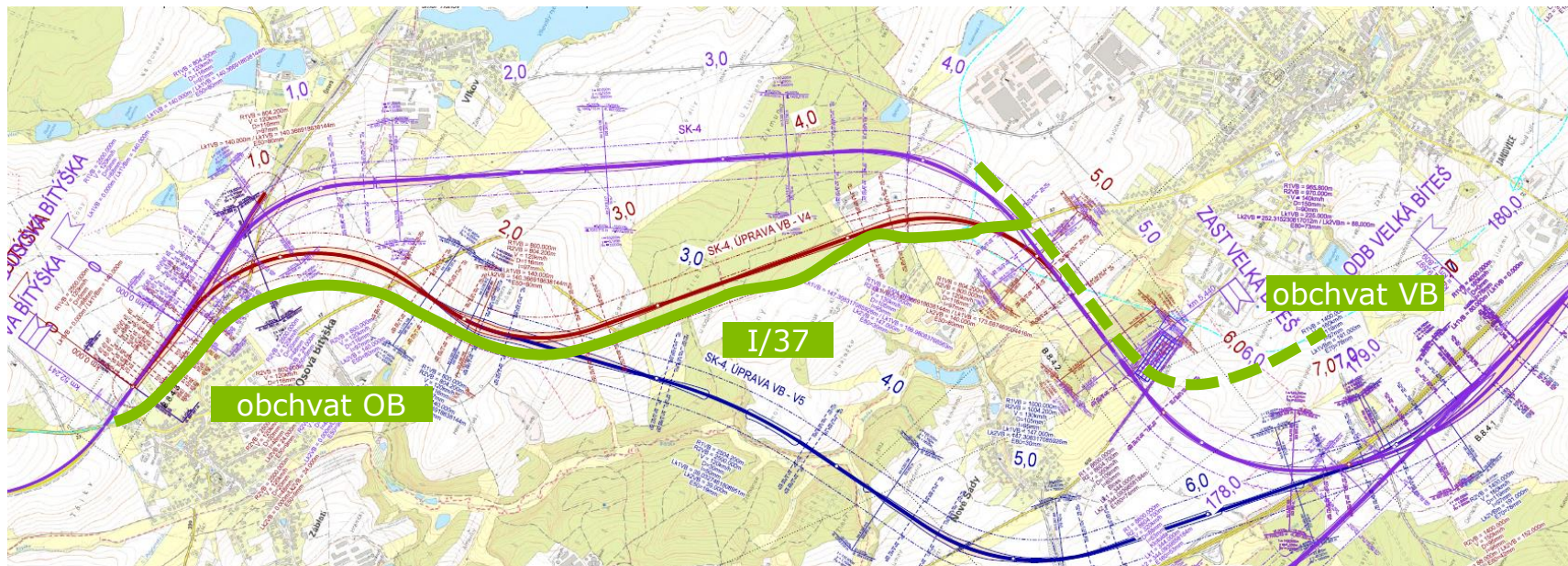
- tedy maximálně kopírovat dálnici
- preferovat spíše zářezy
- neuzavírat obce mezi dálnicí a VRT

nelze dodržet u Jabloňova, proto posun trasy



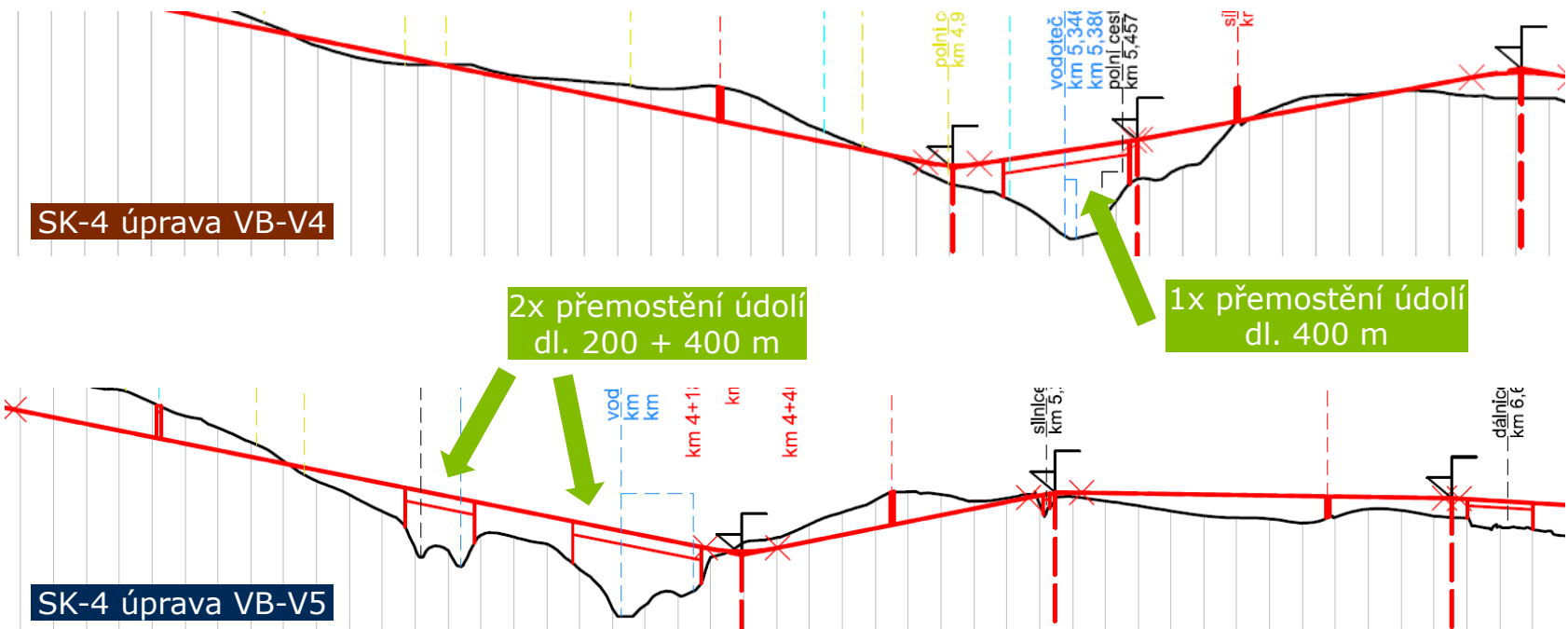
terminál ne = lepší kopírování terénu u Březejce a Jabloňova

Kritérium A: Průjezd vysokorychlostních vlaků regionem při minimálních dopadech na okolí



- trasa „SK-4 úprava VB-V4“ kopíruje trasu silnice v celé délce

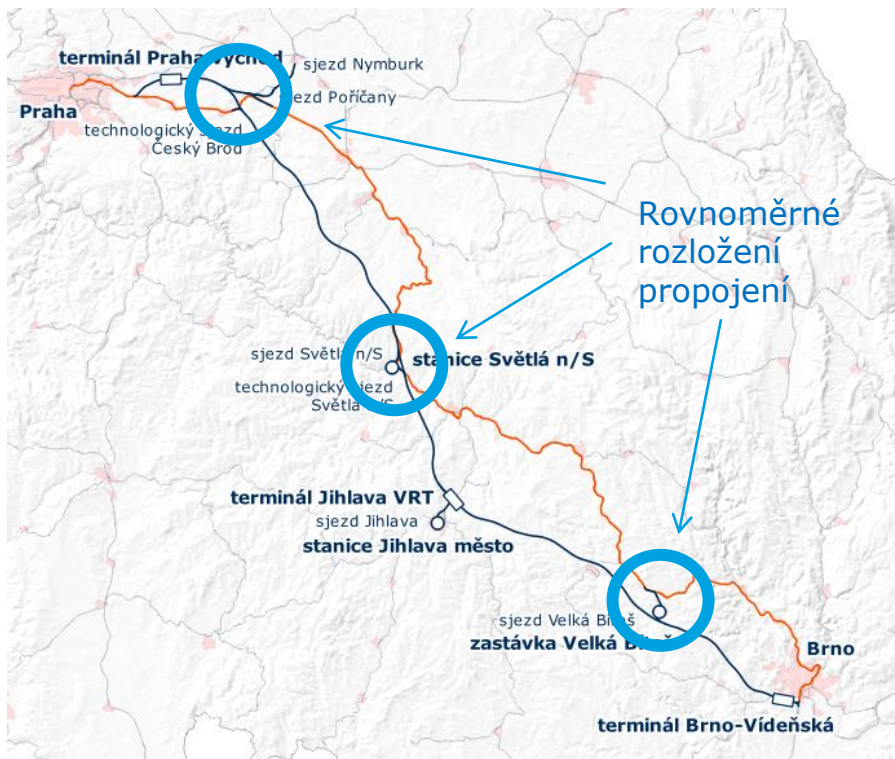
Kritérium A: Průjezd vysokorychlostních vlaků regionem při minimálních dopadech na okolí



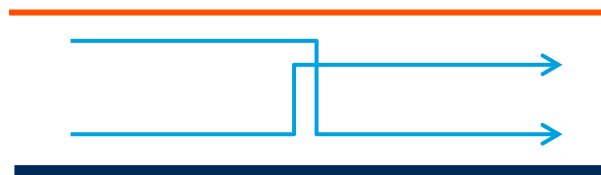
Kritérium A: Průjezd vysokorychlostních vlaků regionem při minimálních dopadech na okolí

Varianta	dvoukolejná VRT	Terminál V. Meziříčí	Terminál V. Bíteš	techno- logické propojení u Martinic	plno- hodnotné propojení u Martinic	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše západ	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše střed	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše východ
1	X							
2	X	X						
3	X		X					
4	X			X				
5	X				X			
6	X					X		
7	X						X	
8	X							X
9	X	X		X				
10	X	X			X			
11	X	X				X		
12	X	X					X	
13	X	X						X
14	X		X	X				
15	X		X		X			
16	X		X			X		
17	X		X				X	
18	X		X					X

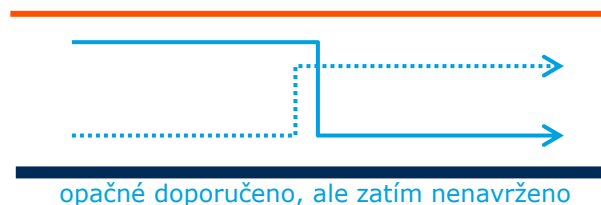
Kritérium B: Zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu na VRT



Poříčany a Světlá n/S:



Velká Bíteš:



Plní zcela kombinace, které:

- obsahují propojení mezi VRT a konvenční tratí
- propojení musí být kapacitní a rychlé

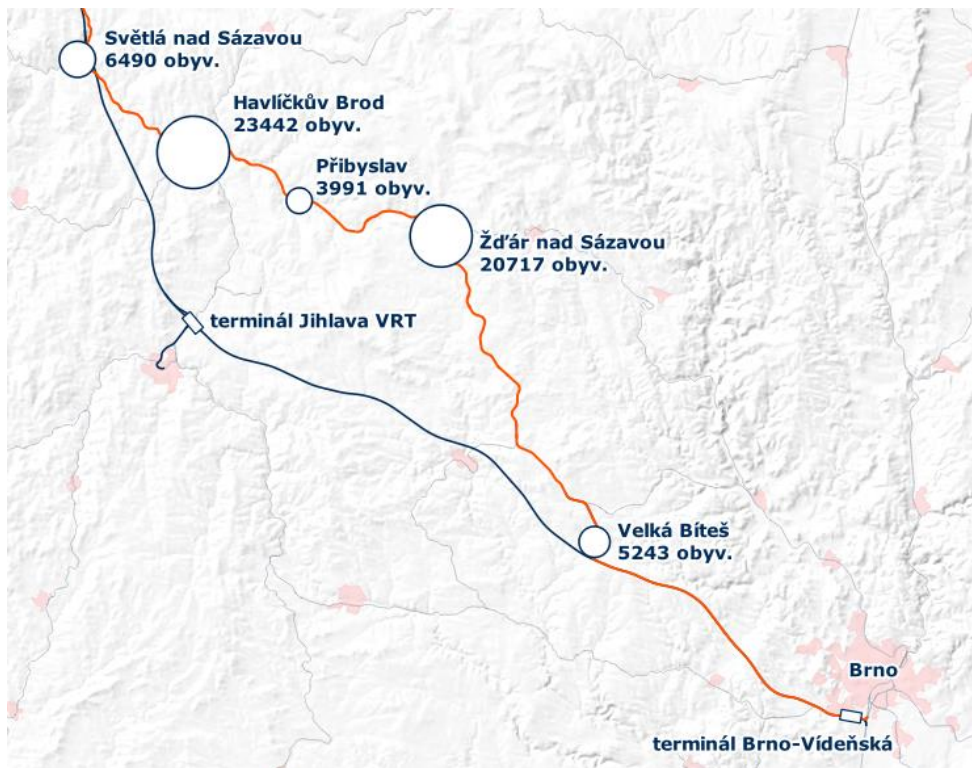
Kritérium B: Zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu na VRT

- obsahují propojení mezi VRT a konvenční tratí
- propojení musí být kapacitní a rychlé
 - tedy obsahující kapacitní dvoukolejné propojení v libovolné poloze

Kritérium B: Zajištění spolehlivosti a bezpečnosti provozu na VRT

Varianta	dvoukolejná VRT	Terminál V. Meziříčí	Terminál V. Bíteš	techno- logické propojení u Martinic	plno- hodnotné propojení u Martinic	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše západ	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše střed	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše východ
1	X							
2	X	X						
3	X		X					
4	X			X				
5	X				X			
6	X					X		
7	X						X	
8	X							X
9	X	X		X				
10	X	X			X			
11	X	X				X		
12	X	X					X	
13	X	X						X
14	X		X	X				
15	X		X		X			
16	X		X			X		
17	X		X				X	
18	X		X					X

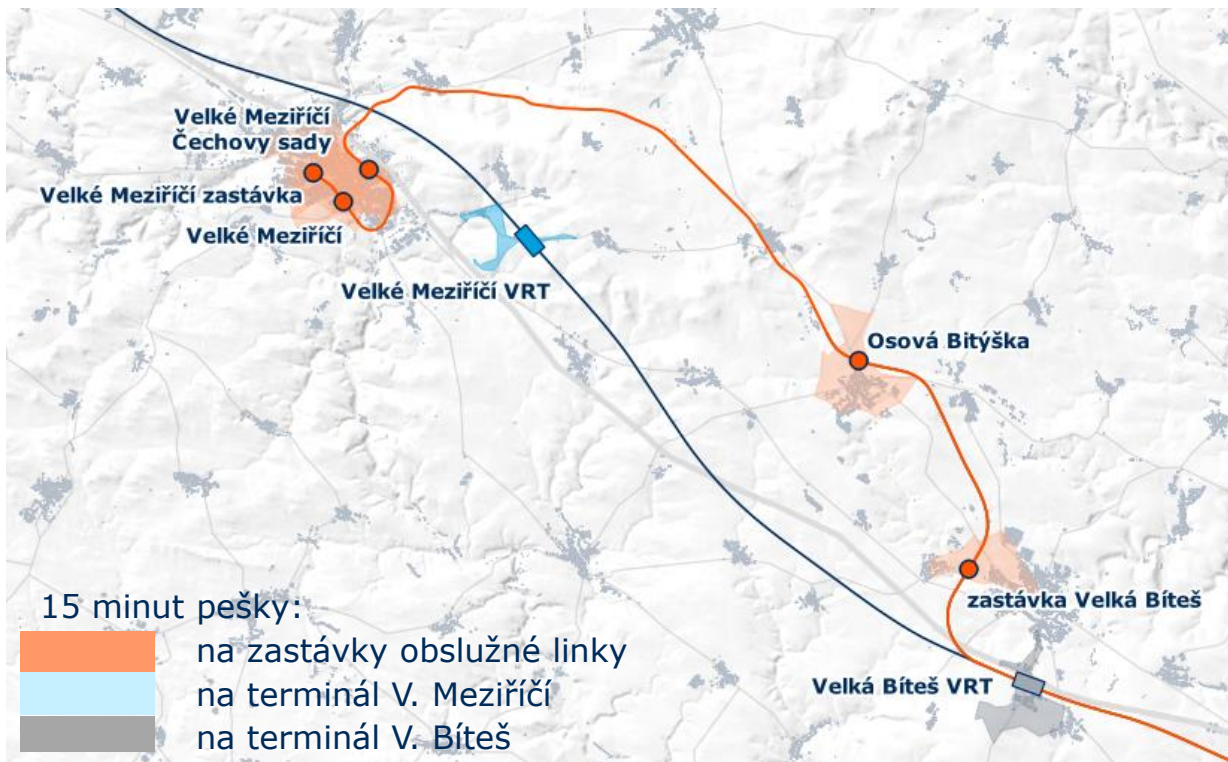
Kritérium C: Využitelnost pro region



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

Kritérium C: Využitelnost pro region



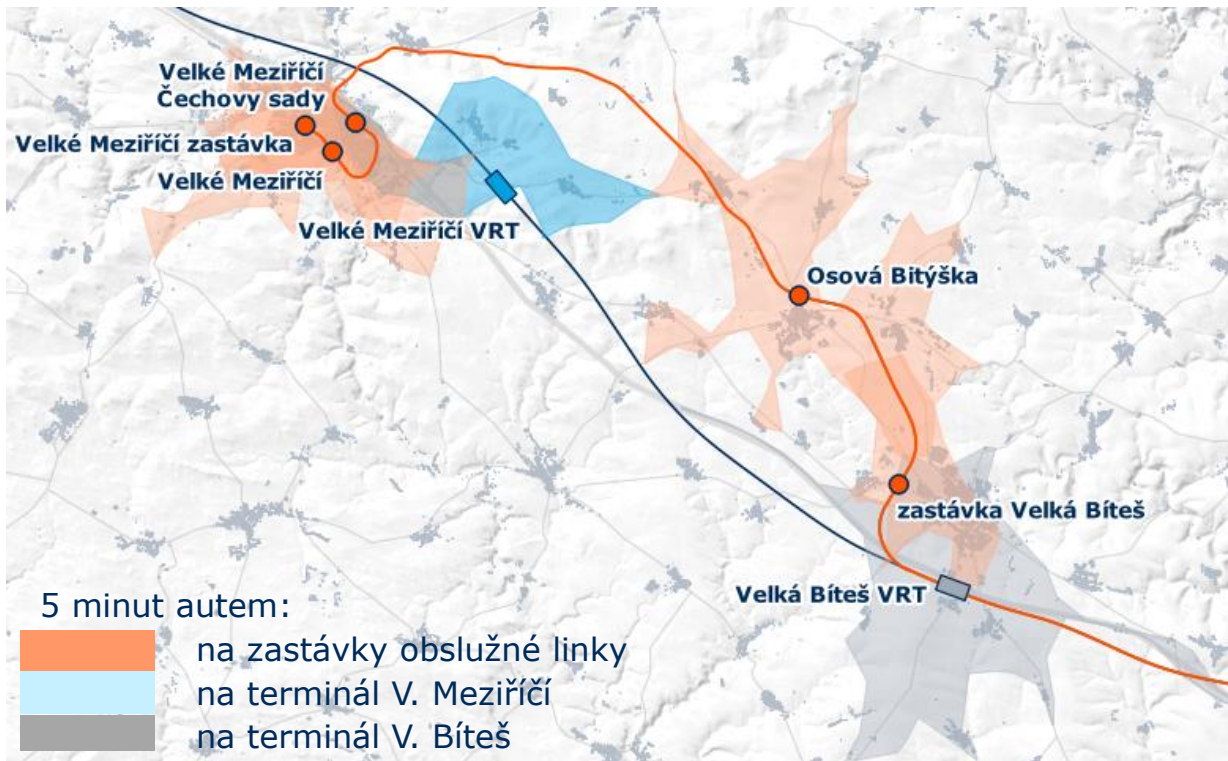
Přímá obsluha regionu:

- 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)

Kritérium C: Využitelnost pro region



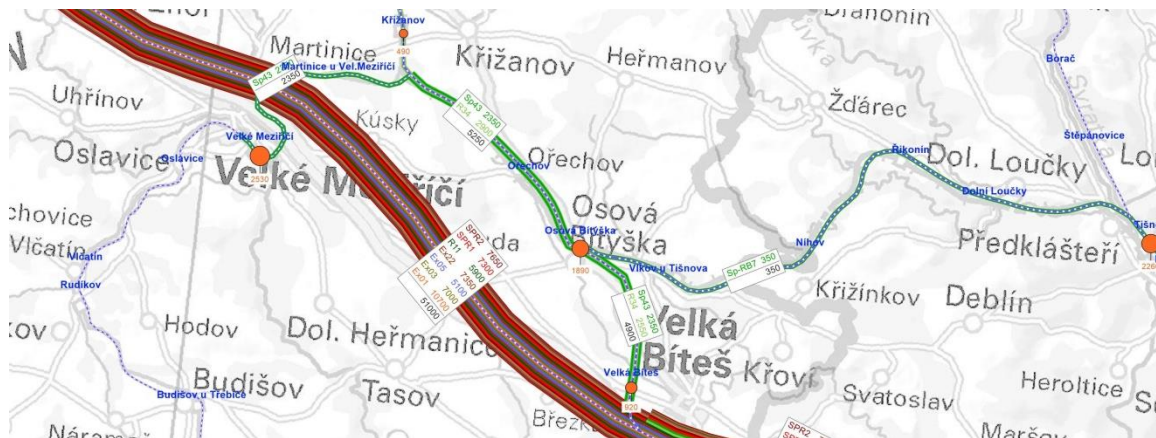
Přímá obsluha regionu:

- autem může k vlaku
do 5 minut dojet
17 361 obyvatel

u terminálu V. Bíteš 4523 ob.
u terminálu V. Mezi. 4243 ob.

Kritérium C: Využitelnost pro region

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

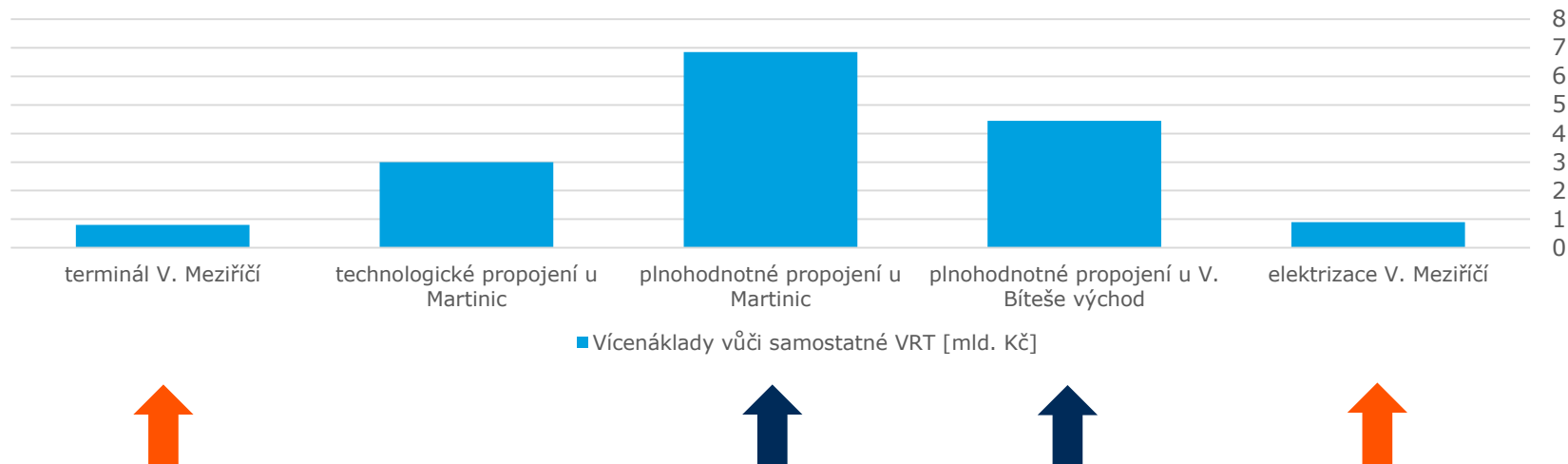
Kritérium C: Využitelnost pro region

- plní zcela kombinace umožňující provoz obslužné linky
 - tedy obsahující propojení u Velké Bíteše se všemi místy obsluhy
- plní částečně kombinace umožňující provoz alespoň rychlíkové linky pro sever kraje
 - tedy obsahující kapacitní dvoukolejné propojení v libovolné poloze

Kritérium C: Využitelnost pro region

Varianta	dvoukolejná VRT	Terminál V. Meziříčí	Terminál V. Bíteš	techno- logické propojení u Martinic	plno- hodnotné propojení u Martinic	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše západ	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše střed	plno- hodnotné propojení u V. Bíteše východ
1	X							
2	X	X						
3	X		X					
4	X			X				
5	X				X			
6	X					X		
7	X						X	
8	X							X
9	X	X		X				
10	X	X			X			
11	X	X				X		
12	X	X					X	
13	X	X						X
14	X		X	X				
15	X		X		X			
16	X		X			X		
17	X		X				X	
18	X		X					X

Kritérium D: Hospodárné řešení



- při potvrzené potřebě plnohodnotného propojení je výhodnější to s nižšími náklady
- při obdobných nákladech na obsluhu regionu je výhodnější to s vyšším počtem cestujících

Kritérium D: Hospodárné řešení

- plní zcela kombinace, které umožní plnohodnotné propojení s nižšími náklady
 - tedy obsahující kapacitní propojení u Velké Bíteše
- plní zcela kombinace, které při srovnatelných nákladech obslouží více cestujících
 - tedy obsahující kapacitní propojení u Velké Bíteše a provoz obslužné linky

Kritérium D: Hospodárné řešení

Varianta	dvoukolejná VRT	Terminál V. Meziříčí	Terminál V. Bíteš	technologické propojení u Martinic	plnohodnotné propojení u Martinic	plnohodnotné propojení u V. Bíteše západ	plnohodnotné propojení u V. Bíteše střed	plnohodnotné propojení u V. Bíteše východ
1	X							
2	X	X						
3	X		X					
4	X			X				
5	X				X			
6	X					X		
7	X						X	
8	X							X
9	X	X		X				
10	X	X			X			
11	X	X				X		
12	X	X					X	
13	X	X						X
14	X		X	X				
15	X		X		X			
16	X		X			X		
17	X		X				X	
18	X		X					X

Celkové vyhodnocení

Varianta	VRT	term. Velké Meziř.	term. Velká Bíteš	technol. propoj. u Martinic	plnohod. propoj. u Martinic	plnohod. propoj. u V.B. západ	plnohod. propoj. u V.B. střed	plnohod. propoj. u V.B. východ	A	B	C	D
1	X								Green			
2	X	X							Yellow			
3	X		X						Green			
4	X			X					Yellow			
5	X				X					Green	Yellow	
6	X					X				Green	Yellow	Green
7	X						X		Yellow	Green	Green	Green
8	X							X		Green	Green	Green
9	X	X		X					Yellow			
10	X	X			X					Green	Yellow	
11	X	X				X				Green	Yellow	
12	X	X					X		Yellow	Green	Green	
13	X	X						X		Green	Green	
14	X		X	X					Yellow			
15	X		X		X					Green	Yellow	
16	X		X			X				Green	Yellow	
17	X		X				X		Yellow	Green	Yellow	
18	X		X					X		Green	Yellow	

Celkové vyhodnocení

- nejuvhodnější kombinace 7 obsahuje:
 - hlavní trasu bez terminálu + propojení u Velké Bíteše ve střední variantě + linky, které plošně obslouží územní
- přednosti kombinace jsou:
 - hlavní trasa bez terminálu nejlépe kopíruje terénu
 - propojení mezi VRT a tratí 250 je potřebné pro stabilní zajištění provozu, ale ve střední variantě u Velké Bíteše je minimalizován dopad do krajiny sledování trasy silnice I/37
 - propojení je využitelné pro pravidelnou dopravu, která maximalizuje počet cestujících
 - propojení je nákladově efektivnější než propojení u Martinic



Děkuji za pozornost

VRT a jihovýchodní Vysočina

Ing. Marek Pinkava

Oddělení přípravy VRT, manažer projektu

vrt@spravazeleznic.cz