

MAJÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ NADĚJI NA REALIZACI?

Jiří Dukát¹

Vysokorychlostní tratě (VRT) jsou fenomén, který připomíná kometu. Čas od času se vynoří z hlubin zapomnění, zazáří, rozprskne se kolem nich vášnivá diskuse a mediální pozornost – minou však bod obratu a opět bez viditelných stop zmizí do nenávratna. Perioda jejich cyklu je nevypočitatelná, liší se případ od případu, podle aktuálnosti problému. V poslední době se o nich vášnivě diskutovalo před třemi léty, když nový Krajský úřad Vysočina měl do svých územních plánů zapracovat několik variant nové trasy Brno – Praha. Všechny vyvolaly vášnivý odpor, nikoliv nepodobný argumentaci z poloviny devatenáctého století, kdy se zcela vážně tvrdilo, že železná dráha přivodí v kraji zkázu, cestující se při rychlé jízdě (*tenkrát 40 km/hod*) zalknou a krávy v blízkosti tratě ztratí mléko. V jednadvacátém století se zcela vážně tvrdí, že trať rozřízne region na dvě části, které mezi sebou nebudou moci řádně komunikovat (*tvrdit to samé o dálnici by ovšem nikoho ani nenapadlo*), zamezí se možnost migrace živočichů (*co kdyby chtěl někdy přes Vysočinu přejít z Polska do Rakouska třeba los?*) a trať pro region nemá údajně žádný význam. Tyto hlasy byly tak silné, že mnozí kandidáti do krajského zastupitelstva svoji kandidaturu postavili na příslibu, že stavbě VRT přes Vysočinu všemi prostředky zabrání. A u voličů uspěli.

Měli odpůrci VRT pravdu? V jistém směru ano!

Záměr vybudovat i na Moravě a v Čechách VRT se neustále odkládá do dalších a dalších desetiletí. Když se v polovině osmdesátých let zrodila první studie, předpokládalo se, že nejdůležitější úseky by se mohly začít stavět již kolem roku 2000. Dnes se – velice opatrně – mluví o roce 2020, spíš však až o termínu 2030. Ministerstvo dopravy tyto odklady – zcela realisticky – zdůvodňuje nedostatkem finančních prostředků. VRT je prý projekt především nadnárodní, proto se postaví jedině na náklady EU – takže teprve tehdy, až to Unie shledá za nezbytné. Tento, pro naši zemi kýžený, stav však nemusí nastat nikdy. Alespoň tedy ne v dohledném časovém horizontu. Všechny tratě vedené přes Čechy se dají objet severně a jižně, případně i západně – a všude tam se již expresní tratě buď staví nebo modernizují. Jedinou tratí plánovanou přes naše území, kde alternativní železniční trasa neexistuje – a to ani v jakémkoliv výhledu – je ta přes Moravu. Ve směru VI. „krétského“ koridoru: od Baltu přes Varšavu, Ostravu a Moravskou bránu do Břeclavi a Vídně. Diskuse o tom, má-li v budoucnu vést i přes moravskou metropoli Brno, mají smysl jen za splnění několika zatím nevyřešených – ale zároveň vůbec neřešených – podmínek. Převážní výkony na tomto směru však stavbu tratě formátu VRT vylučují. Na relaci Varšava – Vídeň dnes jezdí všehovšudy dva páry denních EC vlaků (Polonia, Sobiesky) a jeden noční rychlík (Chopin). Jejich využití je ale velice skromné. Ani výkony na perspektivně slibné relaci Berlín – Praha – Brno – Vídeň optimistickým představám nenahrávají, cestující se v drtivé míře v Praze vyměňují, takže tato relace ve skutečnosti (až na populární EC Vindobona) představuje dvě takřka separátní ramena.

¹ Autor byl několik let vedoucím celomoravské osobní železniční dopravy na bývalém oblastním ředitelství ČSD v Olomouci.

Odborníci z ministerstva dopravy tyto tristní skutečnosti pochopitelně znají. Hned druhou námitkou, po nedostatku financí, zpravidla je, zda si VRT můžeme dovolit, jestli to není zbytečný přepych, jestli existuje dostatečná poptávka, a zda je vůbec potřebujeme. A právě zde je zakopaný pes všech těchto diskusí. Jak je v tuzemsku zvykem, velké železniční projekty vznikají na základě administrativního (což leckdy znamená politického, rozuměj lobbyistického) zadání a posuzují se primárně z hlediska technické (resp. finanční) realizovatelnosti. To byl osud již téměř dokončeného I. a II. tranzitního koridoru, kde se výhledové obchodní záměry stran jejich využitelnosti dostaly na přetřes až již byla značná část dokončena, a proto oba koridory mají hrubé nedostatky. To byl, byť však částečně z ryze technických důvodů, osud Pendolina, které dnes jezdí na úplně jiných relacích, než bylo původně určeno, protože pro původně zamýšlené výkony nemá dostatečnou kapacitu. To je i osud přestavby brněnského železničního uzlu, kde se má hlavní nádraží přesunout do jiné polohy údajně proto, aby na něj mohly zajíždět vysokorychlostní vlaky (VRV) a projekt je připraven do všech detailů – přitom však o tom, odkud do Brna vstoupí nejdůležitější trať od Prahy, žádné rozhodnutí dosud nepadlo. Právě tak není shoda v tom, jaké se na zamýšlených VRT předpokládají výkony (což zase souvisí s kapacitou nového nádraží) a jaká na nich bude alespoň rámcová organizace provozu. O tom, co by mělo být zcela prioritní, tj. jaká bude marketingová koncepce VRT a jak pro ně získat co nejvíce cestujících, se diskuse nevede.

Že VRT nutně potřebujeme, považuji za axiom. Koridory modernizované tuzemským (čili nejlevnějším možným) způsobem totiž na rozhodujících relacích konkurenceschopnost železnice zásadně nezvýšily. Jízdní doba Brno – Praha byla již před válkou 2:52 hod (slavná Slovenská strela), první *EC* na našem území (Antonín Dvořák) jezdil již v roce 1992 za 2:56 hod – a to po pomalejší trati via Havlíčkův Brod. Dnešní *EC* po modernizovaném koridoru nejsou o mnoho rychlejší. V jízdním řádu 2006/07 zdolají trať Brno – Praha za 2:40 až 2:45 hod a pouze mytizovaný *SC* Pendolino představuje významnější časový posun – zvládne tuto trať za 2:23 hod. Zkrácení jízdní doby nejrychlejších vlaků za období 70 let o pouhou půlhodinu samozřejmě není žádné terno.

Masový přechod cestujících k jinému dopravnímu prostředku se totiž nezískává plíživým postupem vpřed, téměř nepostřehnutelným zkracováním jízdních dob o minuty. Získává se jedině metodou zřetelných skoků, které lze reklamně účinně využít. Tak tomu bylo např. v 80. letech ve Francii, kdy nasazením vlaků TGV se jízdní doba mezi Paříží a Lyonem rázem zkrátala z 3:45 až 4:00 hod. (u několika málo nejrychlejších vlaků) na pouhé 2:05 až 2:10 hod. (u prakticky všech vlaků). Má-li být vlak proti IAD konkurenceschopný, musí nabízet jízdní dobu nejméně o 1/3, lépe však až 1/2 kratší než je cesta autem. Je totiž nutné eliminovat čas potřebný na dopravu na nádraží a opačně. U auta se počítá jen čistý čas „von Haus zu Haus“. Jízdní doba Pendolina je však prakticky stejná jako jízdní doba autobusu a cca o 20 až 30 min pomalejší než u silnějšího auta. Přitom vlaků této kategorie jezdí v JŘ 2006/7 jenom pouhé 3 páry – a to ještě, kvůli malé kapacitě souprav, mimo nejsilnější zájmové časy.

Aby byly vlaky schopné konkurence, musely by mezi Brnem a Prahou jezdit (alespoň ve špičkách) v půlhodinových intervalech (vysoká četnost je efektivnější pobídkou než vysoká rychlost) a zvládnout tuto trasu by musely za, bratru, 1:30 hod. Na VRT v Německu, které jsou našim podmínkám nejbližší, dosahuje vlaky *ICE* (Inter City Expres) průměrných rychlostí 200 až 230 km/hod. Na kompletně vybudované VRT Brno – Praha by tedy trvala jízda superexpresu

cca 1:00 až 1:20 hod.² Čistě kvalifikovaný odhad možné výhledové jízdní doby se tedy téměř shoduje s požadavkem marketingovým!

O dostatečném počtu cestujících na této relaci nejsou pochyby. Stačí jen vzít stávající počty uživatelů vlaků, sečíst výkony autobusové dopravy, předpokládat přechod cca¹/₄ cestujících od IAD a nárůst cca 20 až 30 % tzv. nových cest, které jsou důsledkem vyšší hybnosti, která v Evropě neustále roste a souvisí především s pronikavě lepší nabídkou mobility a změnou životního stylu.

Nemůže ovšem jít jen o jedinou izolovanou trasu. Charakteristickým znakem železnice je síťový efekt, který je tím vyšší, čím rozsáhlejší je návazná síť. Francouzské vlaky TGV zaznamenaly výrazný nárůst počtu cestujících v okamžiku, kdy jejich soupravy opustily kmenovou trať a zamířily až do skutečných cílových míst cestujících v Alpách a Středomoří.

Model vysokorychlostní dopravy na území Čech a Moravy však vznikl (patrně na základě zadání) jen jako segregovaný systém „letecké dopravy po kolejích“, která obsluhuje pouze několik málo měst v republice. Koncepce zcela jasně převzala francouzský model z první éry provozu TGV. Jiný ostatně v té době neexistoval. Vycházelo se z představy, že každý terminál by měl mít spádovou oblast nejméně 0,5 mil. obyvatel, některé úvahy směřovaly ještě výš, hovořilo se i o podmínce 1 mil. Tomuto kritériu u nás vyhovuje jenom Praha a Ostravsko, Brno by vypadlo ze hry. Střízlivější varianta předpokládala terminály Praha, Brno, Ostrava, Plzeň, Ústí nad Labem. Mezi Prahou a Brnem neměla být žádná stanice, zastánci názoru, že pro Vysočinu nebude mít VRT žádný význam tedy měli naprostou pravdu.

Na Moravě měly být stanice jenom dvě: Brno a Ostrava. Což by znamenalo, že celá střední část (Olomoucko, Přerovsko a Zlínsko), která dnes generuje významný podíl frekvence, by byla vysokorychlostními vlaky (VRV) nedostupná. Při rozměrech dnešního státu je úvaha, že by cestující přijeli vlaky nižších kategorií do Brna (nebo dokonce protisměrně do Ostravy) zcela irelevantní.

Kalkulace ministerstva dopravy, dnes však již stará nejméně 15 let, brala tato omezení v úvahu. Podle výpočtu byl proto výhledový počet VRV mezi Brnem a Ostravou stanoven na 13 párů za 24 hodin. Toto číslo je nesmyslné! Protože je jistým způsobem „bezrozměrné“. Nepraví nic o tom, o jak velké soupravy se jedná, zda jde o vlaky třeba jen čtyřvozové nebo naopak až čtrnáctivozové. Což je z hlediska přepravní výkonnosti, a tedy efektivnosti dost podstatné. Navíc je nabíledni, že pro 13 párů VRV se nová trať expresního charakteru nikdy nepostaví. Taková hustota dopravy odpovídá lokálce, nikoliv nově postavené, extrémně nákladné magistralé.

Pozoruhodné a hodně vypovídající je, že ačkoliv zadaný výhledový počet 13 párů vlaků na VRT Brno – Ostrava byl mnohokrát kritizován pro naprostou nereálnost a téměř nulovou vypovídací schopnost, je neustále přebírán do nejrůznějších studií. Jiné oficiální číslo totiž neexistuje. A diskuse o možnostech, jak tuto VRT využít efektivněji, se nevede.

² Značný rozdíl mezi oběma hodnotami vychází jednak z dnes nejasné horní hranice rychlosti, jednak z možného počtu nácestných zastavení.

Aby VRT byla efektivní, musí mít mnohem širší atrakční obvod. To již dávno pochopili Italové, jejichž Superdirettissima Řím – Florencie (cca 260 km) se sice všem nácestným městům vyhýbá, avšak formou traťových spojek umožňuje, aby expres jedoucí po magistrále tam, kde to je považováno za účelné, odbočil, obsloužil menší město (těchto zastávek může být na trase i více), opět se na magistrálu vrátil a až k další odbočce ji využil maximální povolenou rychlostí. Ta je obvykle u vlaků těchto kategorií 200 nebo 160 km/hod. Němci postupovali jinak. Usoudili, že při hustotě jejich osídlení by tento způsob byl stavebně náročný a jen málo efektivní – zvolili proto řešení, kdy se jejich VRT významnějším městům nevyhýbají, nýbrž jsou do nich zaústěny i za cenu, že to znamená snížení rychlosti a pro dálkové cestující časovou ztrátu. Původní nádraží navíc mají vždy velmi dobrou dopravní dostupnost. Běžná vzdálenost stanic na VRT je proto v Německu kolem 100 km. V hustě obydlených oblastech však klesá i na 40 až 60 km.

Proč se tato úvaha ukázala jako správná?

Vznik nízkonákladových aerolinek a zřetelné zahušťování leteckého provozu, který dnes vykřívá i letiště měst střední velikost (a tím odebírá frekvenci páteřovým osám) činí dnes železniční dopravu na velké vzdálenosti (již nad 600 až 800 km) neschopnou konkurence. Plné výhody superexpresní vlakové dopravy se projevují jen na přímých relacích, maximálně s jedním (okamžitým) přestupem mezi vlaky stejné kategorie. I zde se však negativně projevuje vliv příliš dlouhé jízdní doby na velké vzdálenosti. Z Hamburгу do Mnichova (801 km) je v drtivé části k dispozici vysokorychlostní trať, značná část cestujících však přesto mezi oběma koncovými body používá letadlo. Jízdní doba (6.03 až 6:25 hod) je pro ně příliš zdlouhavá. Nejvíce se vlaky *ICE* využívají na střední vzdálenosti, cca 100 až 400 km – na těchto relacích jsou výkony expresních vlaků impozantní! Efektivní využití vlaků na tak dlouhých trasách, jako jsou třeba již zmíněná linka Hamburg – Mnichov nebo všechny relace Berlin – Porýní v celé jejich délce zajišťují překrývající se cesty na střední vzdálenosti. A právě pro tyto nejpočetnější cestující je německý model ideální.

V našich podmínkách, kde je struktura osídlení obdobná, avšak sídla jsou menší, je nejvhodnější formou kombinace obou modelů.

Železniční trať lze stavět pro jisté rychlostní rozpětí, odpovídající několika kategoriím vlaků. Klasické tratě mají toto rozpětí 80 km/hod (nákladní doprava) až 160 km/hod (EC, IC). Na italské Superdirettisimě je spodní rychlostní hranice 160 km/hod, horní 250 km/hod. To považují za optimální i pro naše podmínky. Na trati Frankfurt (M) – Köln, kde je traťová rychlost 300 km/hod, není provoz jiných druhů vlaků dovolen, což však vyplývá z extrémních spádů: až 40‰. Na ostatních VRT tratích s rychlostí 250, resp. 230, km/hod je smíšený provoz běžný.

V tuzemsku by tato koncepce znamenala, že např. po VRT Praha – Brno by jezdily kromě *VRV* i inter-regionální Ex relací Praha – Jihlava a Praha – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou (– Brno), které by na odbočce Pávov (resp. Okrouhlice) VRT opouštěly a v opačném směru na ni najížděly. Počet takových vlaků by mohl být 7 až 9 párů za den (varianta s případným dělením a spojováním obou relací v Havlíčkově Brodě je možná, není však předmětem této úvahy). Jízdní doba Praha – Jihlava by pak byla cca 45 až 60 min! Na moravské části trati by VRT využívaly i vlaky relace Ostrava – Brno – Jihlava – České Budějovice, které by VRT použily na úseku Brno – odb. Pávov. Proti dnešním 115 min by se jízdní doba Brno – Jihlava zkrátila na cca 35 –

40 min! Tím by se dopravní obslužnost centrální Vysočiny a krajského města změnila způsobem zcela zásadním a námitky, že VRT nemá pro Vysočinu žádný význam, by se rázem staly nesmyslné. Pro VRT by to však zároveň znamenalo využití vyšší o cca 25 až 35 %, což by podstatně změnilo úvahy o její ekonomické rentabilnosti.

Hlavní dopravní osa Moravy Brno – Ostrava je součástí velkorysého záměru transevropských VRT, s maximální rychlostí 250 až 300 km/hod. Brno by se mělo stát křižovatkou tří z nich:

- Brno – Praha – Plzeň – München nebo Nürnberg; přičemž v Praze by se měla jednou někdy připojit i VRT Praha – Dresden – Berlin – Hamburg;
- Brno – Wien (stavba této trati je ovšem nejméně naléhavá, a proto zřejmě časově naprosto v nedohlednu);
- Brno – Ostrava – Katowice – Warszawa, s možností v Bohumíně odbočit na Wrocław;
- Poznaň a Szczecin a v Katowicích na Kraków a Lviv.

Moravským zájmem je přirozeně třetí z uvedených VRT, protože právě ta vytváří onu vytouženou kapacitní a rychlou dopravní magistrálu z Brna napříč Moravou. Po této trati by měly souběžně jezdit transevropské superexpresy na západovýchodních relacích mezi Německem, Prahou a Polskem, Baltem, Ruskem a severním Slovenskem, a zároveň na severojižních relacích mezi Polskem, Baltem, Ruskem a Rakouskem, Itálií, Maďarskem. A samozřejmě také i vnitrostátní superexpresy z Prahy přes Brno na Ostravsko. Prozatím stále platná koncepce Ministerstva dopravy však předpokládá, že VRT bude sloužit především mezistátní dopravě a jen několika málo vnitrostátním vlakům na okraji občanského dne mezi Prahou a Ostravskem, a proto bude mít na Moravě jen dvě stanice – Brno a Ostravu. Celá střední Morava by tak zůstala neobsloužena. Z Olomouce by bylo možné dosáhnout vysokorychlostní vlaky jen přes Brno nebo Ostravu, pro cestující z jiných míst by to bylo o to obtížnější, o kolik přestupů navíc by to pro ně znamenalo. Zlín, ze kterého jsou Brno nebo Ostrava vlakem prakticky nedostupné, by zůstal od VRT v podstatě odříznut, pro některé regiony (Slovácko, Valašsko) by VRT, ač vedená středem Moravy, byla téměř bez významu. Je nasnadě, že za tohoto stavu by využití VRT bylo zřejmě nevalné, což zpětně vede k názoru, že taková investice není reálná, takže úvahy o zahájení stavby se v Praze neustále odsouvají na „některé příští desetiletí“ – a s nimi tedy i skutečně systémové vyřešení moravské železniční dopravy.

Protože mezistátní osobní doprava tvoří i na našich nejsilnějších mezinárodních směrech jen 2 až 5 % z počtu všech cestujících a nevelký je i počet cestujících na dlouhé vnitrostátní vzdálenosti (Praha – Ostrava i Brno – Ostravsko), jsou ministerské odhady výhledového počtu vlaků (vycházející ovšem z výše uvedené koncepce VRT) tak nízké, že ekonomické zdůvodnění stavby VRT je nemyslitelné a politické prosazení této investice tedy není realistické. Tím se přirozeně celá kauza dostává do bludného kruhu.

Dosáhnout částečnou ekonomickou rentabilnost VRT, a tím i politickou průchodnost finančně tak nákladné stavby, lze v našich podmínkách – neboť dostatečné zvýšení mezinárodní osobní dopravy je z časového hlediska v nedohlednu – jen při jejím maximálním využití i rychlou dopravou vnitrostátní a to i jen na střední vzdálenosti. V případě Moravy to znamená vést po VRT kromě páteřových relací se kterými se v úvahách o VRT počítá (Praha –) Brno – Ostrava i další čistě vnitromoravské dálkové spoje:

- Brno – Ostrava – Opava,
- Brno – Ostrava – Frýdek–Místek,
- Brno – Ostrava – Havířov nebo Karviná – Těšín – Třinec.

Kromě toho však i další perspektivní moravské relace:

- Brno – Prostějov – Olomouc – Zábřeh na Moravě – Šumperk – Jeseníky,
- Brno – Prostějov – Olomouc – Bruntál – Krnov – Opava,
- Brno – Kroměříž – Zlín,
- Brno – Kroměříž – Bystřice pod Hostýnem – Valašské Meziříčí,
- Brno – Přerov – Valašské Meziříčí – Vsetín.

Tyto expresy by využívaly VRT jen v části její trasy a na několika místech by z ní odbočovaly na stávající, v některých úsecích ovšem modernizovanou nebo i doplněnou železniční síť. Na VRT by samozřejmě nejezdily horní uvažovanou rychlostí (250 nebo až 300 (?) km/hod, která by byla doménou výhradně transevropských superexpresů), ale jen 200 km/hod, což plně odpovídá dynamickým možnostem i pořizovacím nákladům na tyto soupravy.

Jízdní doba nejen mezi moravskými velkoměsty, ale i mezi všemi regiony v atrakčním záběru VRT by se změnila naprosto zásadně:

- z Brna do Ostravy z dnešních 2 až 2,5 hodiny (podle druhu vlaku) na zhruba 1 hodinu!
- z Brna do Olomouce proti dnešním 85 až 100 minutám (což je průměrná rychlost pouze 70 až 60 km/hod) by klesla na cca 40 minut (což je průměrná rychlost zhruba 135 km/hod!),
- zcela novou relaci Brno – Zlín, kde se dnes kvůli zcela nezajímavému spojení vlakem téměř nejezdí, by mohly expresy zdolat za méně než hodinu!

Tak pronikavá změna konkurenceschopnosti železnice by následně umožnila na hlavních moravských relacích (Brno – Ostrava, Brno – Olomouc, ve špičkách i Brno – Zlín) jezdit každou hodinu a nabídnout zde cestujícím absolutně přesný takt. V době špičkové poptávky by tedy na moravskou magistrálu vyjíždělo z Brna každou hodinu 4 až 5 nebo i 6 expresů. Při tomto počtu vlaků již není třeba o významu této tratě pochybovat. Teprve takto pronikavě zlepšenou nabídkou dopravy vnitrostátní se využití, a tedy i obchodní vyhlídky, VRT změní natolik, aby její stavbu bylo vůbec možné ekonomicky zdůvodnit, a zároveň tím získat široký politický konsensus potřebný na její prosazení.

Z hlediska koncipování dopravní politiky na Moravě je proto životně důležité, aby tato dopravní osa nesloužila jen pro mezistátní dopravu, ale stala se integrujícím článkem mezi moravskými regiony.

V rozvojových záměrech ČD se sice počítá s jistými investicemi na zvýšení kapacity dnešní tratě a i když tyto záměry dnes kvůli naprosté termínové neurčitosti mají jen velmi mlhavé obrysy, je již známo, že se jedná pouze o jakousi podobu modernizace, známou již z koridorů, tj. částečné zdvojkolejnění, avšak bez zásadního zvýšení rychlosti a tím i dosažení konkurenceschopnosti, natož splnění integračně politické funkce, která je od ní na Moravě očekávána.

Dnešní trať je v převážné délce své trasy vedena v obloucích o poloměrech, které, s výjimkou úseku Kojetín – Přerov, nikde neumožňují vytvořit souvislejší úseky, reálně a efektivně

využitelné rychlostí 140–160 km/hod. Šlo by tedy o mimořádně nákladnou akci bez efektu. Napřímení těchto oblouků by však znamenalo až z 80 % úplné opuštění stávající trasy, a tedy téměř kompletní novostavbu. Novostavba magistrální tratě na rychlost pouze 160 km/hod (podle vzoru použitého při modernizaci železničních koridorů) je však již anachronismus – tratě tohoto charakteru se dnes v Evropě staví pro souvislou rychlost nejméně 200 km/hod, a tedy se spodními parametry vysokorychlostních tratí.

Protože dlouhodobý evropský záměr předpokládá, že ve stejném směru bude v nějakém, byť dnes časově zcela neurčitěm horizontu, postavena i transrepubliková vysokorychlostní trať, neexistuje žádný důvod, proč při hledání jak posílit úlohu železnice na Moravě nespojit obě investice dohromady.

Stavba expresní magistrály v plné délce Brno – Ostrava – Katowice je ovšem v současných ekonomických podmínkách zcela v nedohlednu – tím spíše, že současné ani časově blízké výhledové mezinárodní proudy cestujících tuto investici nijak nezdůvodňují. Stavbu však lze etapizovat, přičemž bezvýhradně jasně nejdůležitější je úsek Brno – Vyškov, s větví na Prostějov a Olomouc, neboť rozsah dálkové dopravy na tomto úseku je téměř dvojnásobný než na obou úsecích navazujících. Tento úsek navíc spadá i do zájmové sféry brněnské příměstské dopravy a její řešení na této trati je nutné již od prvopočátku koncipovat v souladu s celkovým řešením uzlu Brno a brněnské regionální dopravy. První etapu moravské magistrály je proto žádoucí realizovat bez vztahu k tomu, v jakém časovém horizontu dojde k výstavbě celé VRT.

Pro tento záměr mluví tyto argumenty:

- trať je hlavní dopravní osou Moravy, přičemž spojuje druhou a třetí největší sídelní aglomeraci státu,
- v segmentu dálkové dopravy je po trati Praha – Olomouc – Přerov – Ostrava druhou nejfrekventovanější na celé síti,
- svoji úlohu v dálkové dopravě kvůli omezené kapacitě (jednokolejka) plní jen nedostatečně, přičemž nenasyčený přepravní potenciál na této relaci je nepoměrně (*až několikanásobně*) vyšší,
- stavební parametry tohoto prvního úseku by zásadně umožňovaly pozdější provoz nejvyšší rychlostí podle koncepce VRT, dočasně (a zřejmě dlouhodobě) by se zde však jezdilo rychlostí jen 160 nebo 200 km/hod,
- efekt této investice by byl okamžitý, neboť i při absenci pokračování ve směru na Ostravu (které však lze budovat metodou „per partes“) by došlo ke stabilizaci dálkové dopravy na nejcitlivějším úseku a minimálně mezi Brnem a Olomoucí by bylo možno veřejnosti předvést jako pilotní projekt model expresní dopravy, který bude po úplné dostavbě VRT aplikován na celou hlavní moravskou magistrálu.

V zásadě platí, že stavbu budoucí VRT je možné zahájit metodou postupných kroků (podobně jako se budují dálnice) a to tam, kde je situace nejkritičtější. Realizace dalších etap přitom může být (při nedostatku finančních prostředků) časově značně rozložena.

Podstatné je to, že již první etapa stavby této moravské magistrály vede přes brněnské letiště, což umožní svázet cestující z Moravy místo na letiště do Prahy na letiště do Brna, což je jediná možnost, jak pro toto letiště zajistit potřebný frekvenční potenciál. Současně to citelně zvýší i využití této železniční magistrály.

Výhodné je, že chybějící výkonná moravská magistrála Brno – Přerov – Ostrava je v zásadě směrově zcela totožná s trasou (již územně chráněné) budoucí transevropské VRT, a lze tedy účinně prosazovat, aby plánovaná VRT byla co nejefektivněji využitelná i pro vnitromoravskou dopravu, a tedy pro spojení Brna se střední, severní a východní Moravou. Tato železniční trať je ze všech dálkových směrů zaústěných do Brna vůbec nejdůležitější, neboť spojuje Brno s převážnou částí Moravy, která tvoří jeho historické i novodobé zázemí. Proto je stavba této magistrály (nikoliv jen pouhá modernizace trati stávající) – a to ve zcela nové stopě, plně totožné s budoucí evropskou VRT a umožňující tak jízdu vlaků vysokými rychlostmi, jedním z nejnáléhavějších dopravně investičních úkolů na Moravě.