

2. Současný stav – základní okruhy problémů

Síť VRT byla dosud plánována v následujících směrech:

- Praha – Plzeň – Norimberk,
- Praha – Drážďany,
- Praha – Brno – Břeclav – (Vídeň),
- Brno – Ostrava.

Koncepci vedení tras vysokorychlostních tratí však v této podobě nelze považovat za stabilizovanou. Je třeba především zhodnotit správnost koncepce vedení vysokorychlostních tratí v jednotlivých směrech a prověřit parametry jednotlivých navrhovaných tras, především z pohledu rychlostních parametrů a nezbytnosti úplné segregace vysokorychlostní osobní dopravy.

K této problematice zadalo Ministerstvo dopravy, které je garantem problematiky VRT v ČR studii „Aktualizace koncepce vysokorychlostní železniční dopravy na území ČR“, s termínem dokončení v závěru letošního roku. Cílem této studie je vyřešení několika okruhů problémů.

Podstatným aspektem bude **projednání propojení naší sítě vysokorychlostních tratí na vysokorychlostní tratě v okolních státech**. Bez tohoto propojení není budování sítě VRT ekonomicky zdůvodnitelné. Charakter vysokorychlostní železniční dopravy ji předurčuje k zajištění velmi rychlého spojení na delší vzdálenosti s omezeným počtem zastavení, což vzhledem k velikosti ČR znamená, že pro návratnost velmi významného objemu investičních prostředků nebude v rámci ČR zřejmě nalezena dostatečně významná přepravní poptávka.

Zásadním z hlediska rychlosti a vedení trasy a investiční náročnosti je rozhodnutí o tom, zda síť vysokorychlostních tratí bude **pouze pro osobní dopravu, nebo pro dopravu smíšenou**. V některých případech lze totiž budovat vysokorychlostní tratě pouze pro osobní dopravu, což umožňuje například vyšší podélné sklony a ve svém důsledku vede ke snižování investičních nákladů. Otázka smíšené dopravy rovněž hraje významnou roli v návrhové rychlosti a je třeba posoudit opodstatněnost rychlosti 300km/h a vyšší především ve vazbě na dosažení „systémových“ jízdních dob mezi místy zastavení.

Při posuzování jednotlivých tras je třeba zvážit **přínosy vysokorychlostní železniční dopravy, ve srovnání s dopravou na modernizovaných koridorech**.

Nutnost vypracování studie vyplývá i z toho, že je třeba **zajistit územní ochranu vedení jednotlivých tras, projednání tras v jednotlivých samosprávných celcích**. Jistě není tajemstvím odpor některých regionů proti výstavbě VRT.

Studie by také měla dát odpověď na **účelnost vedení rychlého kapacitního spojení v daném směru s ohledem na přepravní potenciál**. Musí také navrhnout **propojení vysokorychlostních tratí s konvenční sítí tak, aby bylo zajištěno maximální využití i ve vnitrostátní dopravě a také umožněna etapovitá výstavba sítě**. Podstatnou částí studie bude **zhodnocení ekonomické efektivity realizace vysokorychlostních tratí**. Studie bude řešit také konkrétní okruhy problémů pro vedení jednotlivých tras, včetně jejich zaústění do železničních uzlů a průchodu městskými aglomeracemi (např. Ostravsko).

3. Specifické okruhy problémů pro jednotlivé trasy

Pro trasu **Praha – Brno** je třeba posoudit možnost jejího vedení v souběhu s dálnicí D1, prověřit možnost výjezdu z Prahy směr Benešov, prověřit reálnost systémové jízdní doby 60 minut mezi Prahou hl.n. a Brnem hl.n.

Pro trasu **Praha – Plzeň – SRN** je cílem studie srovnat vedení trasy VRT ve směru **Praha – Plzeň – Norimberk** s variantou **Praha – Plzeň – Domažlice**.

U trasy **Praha – Drážďany** studie prověří možnost úspory investičních nákladů na přeshraničním úseku, kde by byly provozovány pouze elektrické jednotky, byl navržen podélný sklon 40 ‰.

Mezi **Brnem** a **Ostravou** bude porovnána výstavba nové vysokorychlostní trati pro rychlost 300 km/h v úseku **Brno - Přerov** s variantou modernizace stávající tratě pro rychlost 200 až 230 km/h v tomto úseku, především z pohledu možného nadbytku kapacity při existenci modernizovaného II. tranzitního železničního koridoru.

Mezi **Brnem** a **Břeclaví** bude prověřena potřeba nové VRT jednak s ohledem na kapacitní možnosti stávající tratě, která umožňuje po dílčích úpravách rychlost 200 km/h a rovněž s ohledem na strategii Rakouska a Slovenska ve vztahu k návaznosti „rychlých“ tratí na jejich území.

4. Předpokládaný postup výstavby VRT

Je jen málo pravděpodobné, že systematická výstavba VRT na území ČR bude zahájena před rokem 2020.

Poněkud optimističtější je však fakt, že Správa železniční dopravní cesty postupně připravuje a v některých úsecích dokonce již realizuje výstavbu třetího a čtvrtého tranzitního železničního koridoru s termínem dokončení nejpozději v roce 2016. Součástí třetího tranzitního koridoru jsou úseky, které jsou projektovány ve stopě budoucí vysokorychlostní trati mezi Prahou a Plzní. Jedná se o úsek **Praha-Beroun** a také část trati mezi **Ejovicemi** a **Plzní**. V současnosti je zpracováno vedení trasy tunelové varianty mezi Prahou a Berounem ve variantě dvou jednokolejných tunelů na rychlost 250 km/h. Pro tunel mezi **Ejovicemi** a **Plzní** byla zvolena varianta dvou jednokolejných tunelů pro rychlost 200 km/h. Tato rychlost je dostatečná vzhledem k rozjezdu a brždění vlakových souprav v železniční stanici **Plzeň hl.n.** Tyto dva úseky představují první etapu v budování vysokorychlostních tratí v České republice.

5. Závěr

Pro železnici na území ČR představuje budování vysokorychlostních tratí možnost podstatného zvýšení její konkurenceschopnosti s dopravou silniční. Jedná se o nabídku v současnosti v ČR neexistujícího produktu v oblasti rychlé, především mezinárodní, osobní železniční dopravy, který bude vzhledem ke zvyšujícímu se nedostatku kapacity silniční sítě nepochybně požadován. Je tedy dobře, že po době, kdy zaznívaly názory, že výstavba vysokorychlostních tratí není reálná, dochází k posunu. Věříme, že kromě výše uvedených prvních staveb v parametrech VRT bude studie zadána Ministerstvem dopravy dalším krokem k zahájení přípravy a následné realizace vysokorychlostních tratí v České republice.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace je připravena podílet se odborně na dalších aktivitách souvisejících s přípravou a realizací VRT, stejně jako v budoucnu zajišťovat investorskou činnost při jejich výstavbě.