

## Potřeba VR dopravy ve střední Evropě a v ČR

- Čas cestujících je drahý
- Poptávka po rychlé dopravě se zvyšuje
- Rozvoj VR dopravy v Západní Evropě
- Vstup ČR a dalších zemí do EU
- Je nutné rozšířit VR dopravu i do ČR
- Dopravní infrastruktura umožňuje rozvoj státu
- Koordinace mezinárodní a vnitrostátní infrastruktury

## Tranzitní přepravy přes ČR

- Úspěšný rozvoj dálniční sítě
- Stoupající tranzit kamionů přes ČR
- Rozhodující osobní přepravní proudy po dálnici
- Kongesce, nehody a zhoršení životního prostředí
- Významnou část přeprav je třeba převést na železnici
- Moderní železniční doprava může vyřešit řadu nepříjemných dopravních problémů

## Kombinovaná doprava po VRT?

- Nákladní vlaky 125 – 160 km/hod
- VRT pro smíšený provoz
- Kombinovaná doprava
- 600 km přes ČR za 4,5 hodiny
- „Z domu do domu“ konkurenceschopné vůči přímé přepravě

## Výhody elektrizované železnice

- Místní ekologie
- Velké zdroje elektrické energie lze účinně zbavit negativních účinků na životní prostředí
- Zábor půdy 2x až 3x menší
- 8x méně toxických látek v osobní dopravě
- 3x méně toxických látek v nákladní dopravě
- Menší vliv na globální oteplování Země

## Začátky snah o VR dopravu v ČR

- Vládní usnesení vlády ČSFR 765/89
- FMDaS zadalo vypracování vyhledávací studie VRT
- Experimentální úsek Plzeň - Rozvadov
- 1996 měl být zahájen zkušební provoz

## ČSFR byla velmoc ve stavbě rychlých kolejových vozidel

- Škoda Plzeň vyvinula a dodala v r. 1975 pro sovětské železnice lokomotivy pro  $v = 200 \text{ km/hod}$
- 20 lokomotiv ČS 200 a 40 lokomotiv ČS 6
- Lokomotivy dodnes v provozu Moskva – Sankt Peterburg

## Elektrická lokomotiva ČS 200

- Výkon 8 MW
- 3 kV DC
- 200 km/hod na ŽZO

Velim

- 250 km/hod na trati  
Moskva - St.Peterburg



## Lokomotivy ČS 200 ve ŠKODĚ Plzeň

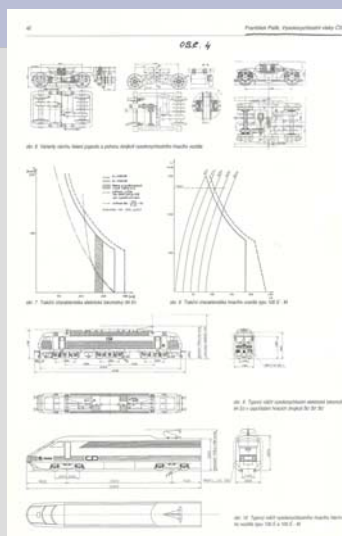


## Historie snah o VR dopravu v ČR

- Vyhledávací studie koordinovaná ČSAV v letech 1990 – 1992
- Projekt vysokorychlostního vlaku ŠKODA pro rychlost 300 km/hod
- Pro tehdejší ČD jednopodlažní
- Pro tehdejší sovětské železnice jako dvoupodlažní DUPLEX
- Asociace VR železniční dopravy
- Vysokorychlostní a modernizované železnice, a.s., AVŽD členem

## Projekty ŠKODA

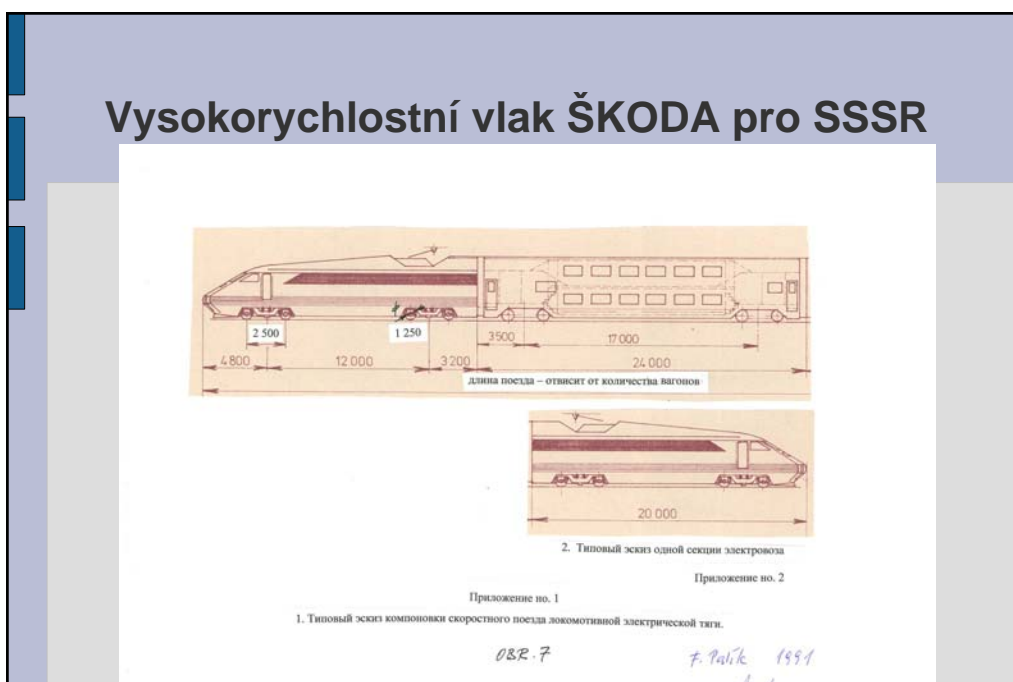
- Hlavové vozidlo
- Varianty podvozků pro 300 km/hod
- Nákladní lokomotiva pro 160 km/hod



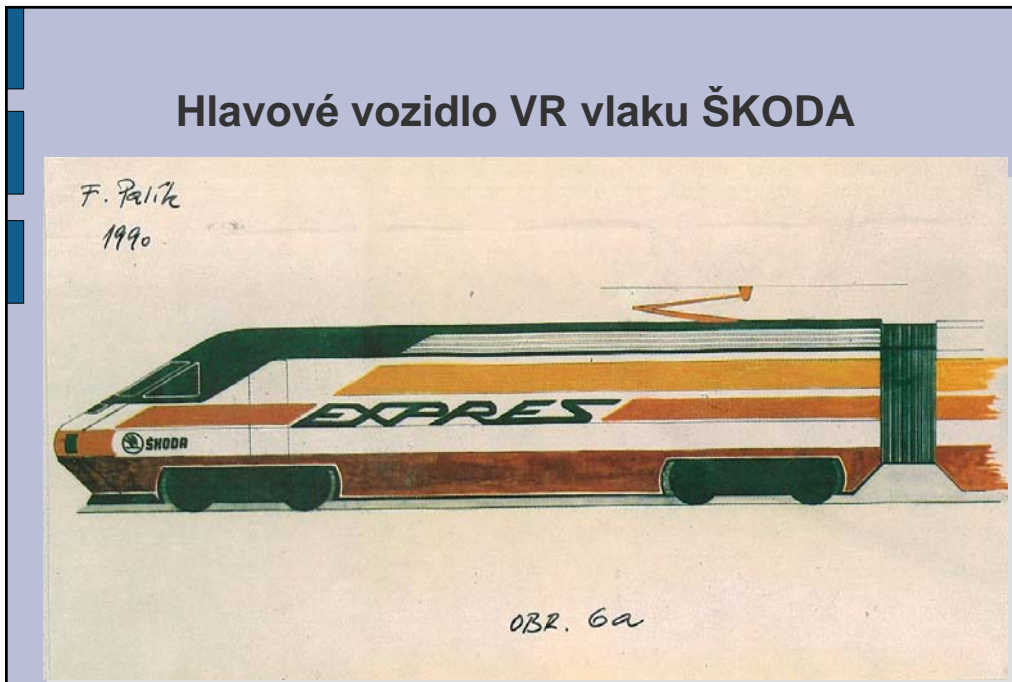
## Vysokorychlostní vlak ŠKODA pro ČD



## Vysokorychlostní vlak ŠKODA pro SSSR



## Hlavové vozidlo VR vlaku ŠKODA



## Návrh tras VRT z vyhledávací studie 1990

obr. 2 Jeden z návrhů vysokorychlostních a modernizovaných železničních tratí Československých státních drah, které dnes již patří minulosti. Silně plně jsou vyznačeny vysokorychlostní tratě, tečkované modernizované tratě. Císelné údaje soustředěné u vysokorychlostních tratí do zlomku znamenají v čitateli investice /10 9 Kč/, ve jmenovateli délku příslušného tratěvého úseku /km/. Investice odpovídají situaci v letech 1989 až 1990



## Modernizace koridorů

- Snahy se nesečkali s pochopením na nejvyšších místech
- Vláša ČR rozhodla o modernizaci koridorů
- Dopravní politika 2005 – 2013 = pouze zmínka o VR železnici
- VR doprava celé roky jen ve stádiu úvah a několika studií

## Jak dál?

- Nesmíme se spokojit pouze s modernizací koridorů
- Koridory jsou nutnost = náprava zanedbaného stavu
- V dalším kroku je nutná výstavba VRT
- VR vlaky budou zřejmě vyráběny v licenci



## Řešení vysokorychlostních vlaků

- Jednotky s hlavovými vozidly
- Jednotky s distribuovaným pohonem
- Jednotky s distribuovaným pohonem a naklápěcími skříněmi
- Jednotky s hlavovým vozidlem, řídicím vozem a naklápěcími skříněmi

## Závěrečné doporučení

- Zahájit vážné přípravy na vybudování VR železničné dopravy v ČR
- Vytvořit nezávislé KONSORCIUM – koordinace přípravných prací
- Příprava projektů v jednotlivých firmách

- Pokud budeme rozhodnutí o výstavbě VR systému neustále odkládat:
- Výstavba systému bude v budoucnosti podstatně dražší
- Nesnížíme negativní účinky silniční dopravy
- Naopak budeme budovat další silniční stavby s dalšími negativními účinky
- Zbrzdíme ekonomický rozvoj celé ČR

Děkuji za pozornost.

Dr.Ing. František Palík  
Západočeská univerzita Plzeň  
Asociace vysokorychlostní železniční dopravy