



PŘÍPRAVA VÝSTAVBY VYSOKORYCHLOSTNÍCH ŽELEZNIČNÍCH TRATÍ V ČR

Ing. Mojmír Nejezchleb
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Praha, Česká republika

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

- plní povinnosti vlastníka dráhy u drah železničních ve vlastnictví státu (zákon č. 266/1994, Sb.)
- má mimo jiné zákonnou odpovědnost za zajištění **modernizace**, **rozvoje** a provozuschopnosti železniční dopravní cesty (zákon č. 266/1994, Sb.,)

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Kategorizace železničních drah (zákon č. 266/1994, Sb.)

1. Podle určení drah

- dráhy celostátní
- dráhy regionální
- vlečky
- dráhy speciální (metro)

2. Podle rychlosti

- konvenční – do 200 km/h
- vysokorychlostní – nad 200 km/h

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Historie přípravy VRT na území ČR

první studie z počátku 70. let minulého století

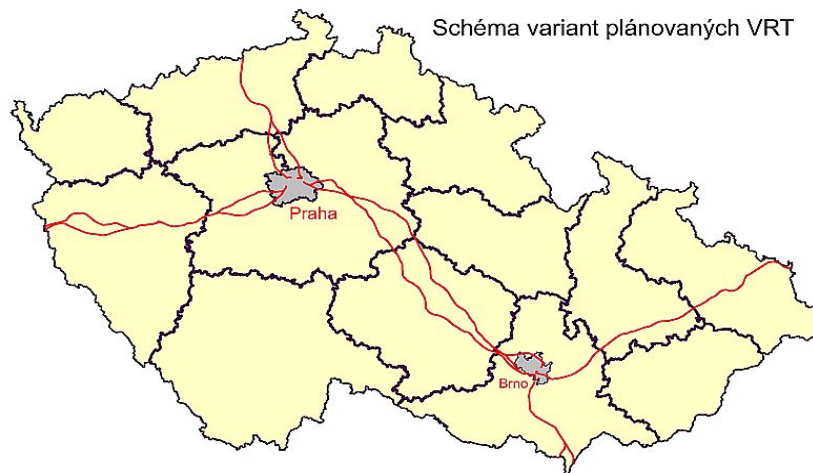
- r. 1989 zahájeny práce na koncepční studii VRT
- po r. 1989 – významný pokles přepravních výkonů na železnici a podstatná změna přepravních směrů – vazba na západní Evropu
- studie „Koordinační studie vysokorychlostních tratí a modernizací stávajících tratí“
- studie SUDOP Praha z roku 1995 „Koridory vysokorychlostních tratí v ČR – územně –technické podklady“ – napojení na západoevropskou vysokorychlostní železniční síť,
- „Koordinační studie vysokorychlostních tratí 2003“ – zpracována IKP, s.r.o. dosud z ní vychází územní ochrana tras

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Schéma variant plánovaných VRT



Odborná konference

Praha 14.11.2007



Plánované směry VRT – stávající stav:

- Praha – Plzeň – Nürnberg
- Praha – Dresden
- Praha – Brno – Wien/Bratislava
- Brno – Ostrava – Katowice

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Nová koncepce vysokorychlostní železniční dopravy – okruhy problémů:

- propojení železniční sítě ČR na vysokorychlostní tratě okolních států!
- úplná segregace VR dopravy či smíšený provoz?
- opodstatněnost rychlosti 300 km/h a vyšší na všech úsecích?
- systémové jízdní doby mezi místy zastavení!
- posouzení VRT ve vztahu k modernizovaným koridorovým tratím
- zajištění detailnější územní ochrany budoucích tras
- účelnost vysokorychlostního spojení s vazbou na přepravní potenciál!
- propojení VRT s konvenční sítí
- zapojení VRT do železničních uzlů, průchod VRT městskými aglomeracemi
- zhodnocení ekonomické efektivity realizace VRT

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Specifické okruhy problémů:

- **Praha – Brno** – prověřit možnost souběhu s dálnicí D1, možnost výjezdu z Prahy směr Benešov, prověřit reálnost 60 min. jízdní doby mezi Prahou a Brnem
- **Brno – Ostrava** – porovnat modernizaci stávající tratě mezi Brnem a Přerovem na 120 až 160 km/h a následnou výstavbu VRT s variantou modernizace trati na 200 až 230 km/h bez budoucí výstavby VRT
- **Praha – Plzeň – SRN** – porovnat vedení trasy ve směru Plzeň – Nürnberg s variantou Plzeň – München (v úseku Plzeň – Domažlice – st.hranice v parametrech 200 až 230 km/h)
- **Brno – Břeclav** – prověřit potřebu nové VRT, vztah k dnešní modernizované trati a záměrům Slovenska a Rakouska

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Předpokládaný postup výstavby VRT

- předprojektová a projektová příprava – začít téměř ihned, postupně a systematicky
- dílčí úseky na koridorech či ostatních modernizovaných tratích budovat v parametrech VRT (Praha – Beroun, Plzeň – Rokycany, Brno – Přerov, Plzeň – Domažlice)
- zvýšení rychlosti na vybraných úsecích modernizovaných tratí na 200 km/h
- zahájení realizace ucelených úseků pravděpodobně až po roce 2020
- není nutná souběžná výstavba VRT v příhraničních úsecích sousedních států, ale důsledná koordinace budoucích tras

Odborná konference

Praha 14.11.2007



Předpokládané zdroje financování

1. příprava + dílčí úseky (v rámci modernizace koridorů):

- zdroje EU
- zdroje SFDI
- úvěry

2. vlastní realizace

- jako celek zatím nedefinováno
- dílčí úseky - viz bod 1.
- jednou z variant by mohla být i forma PPP

Odborná konference

Praha 14.11.2007