

Příprava výstavby vysokorychlostních železničních tratí v ČR

Ing. Mojmír Nejezchleb

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, ředitelství, Prvního pluku 367/5,

186 00 Praha 8 –Karlín, Česká republika

e-mail: nejezchleb@szdc.cz

Abstrakt

Příspěvek pojednává o koncepci a přípravě výstavby vysokorychlostních železničních tratí na území ČR z pohledu vedení jednotlivých tras, technických parametrů, vazeb na územní plán jednotlivých regionů a předpokládaný postup výstavby.

Pozornost je věnována rovněž specifickým okruhům problémů u jednotlivých konkrétních tras.

1. Úvod – pohled do historie

První studie vedení vysokorychlostních tratí (VRT) v tehdejší ČSSR byly zpracovány na počátku sedmdesátých let minulého století. V roce 1989 byly zahájeny práce na koncepční studii vysokorychlostních tratí. Po polických změnách ve střední a východní Evropě došlo v České republice jednak k významnému poklesu přepravních výkonů na železnici a zároveň k podstatné změně nejvýznamnějších přepravních směrů. Akcentováno začalo být zejména spojení ČR se státy západní Evropy.

Nový pohled na řešení prioritních přepravních směrů zahrnující již integrační proces ČR se západními zeměmi přinesla studie s názvem „Koordinace vysokorychlostních tratí s modernizací stávajících tratí“. Na základě této studie bylo rozhodnuto o modernizaci čtyř tranzitních železničních koridorů na území ČR jako součástí koridorů multimodálních panevropských.

V roce 1995 byla firmou SUDOP Praha,a.s. dopracována studie „Koridory vysokorychlostních tratí v ČR“ – Územně – technické podklady. Studie vychází z předpokladu napojení vysokorychlostních tratí v ČR na západoevropskou vysokorychlostní železniční síť, přičemž po území ČR by měly VRT spojit Prahu, Brno a Ostravu.

Prozatím poslední studie VRT na území ČR byla zpracována firmou IKP v roce 2003. Z ní dosud vycházela rovněž územní ochrana budoucích tras. Tato situace se však v relativně blízké budoucnosti možná částečně změní.

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 a potřebnost koncepce vedení vysokorychlostních tratí v jednotlivých směrech a prověřit jednotlivé navrhované trasy, 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**“. První část studie byla zpracována v loňském roce, další ucelená část bude zpracována počátkem příštího roku. Cílem této studie je vyřešení několika okruhů problémů.

Podstatným aspektem bude **projednání budoucího propojení naší sítě vysokorychlostních tratí na** vysokorychlostní tratě v okolních státech. Bez tohoto budoucího propojení je budování sítě VRT jen obtížně 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 rovněž velmi pečlivě 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 s podélným sklonem 40%. Rovněž je třeba prověřit možnost průjezdu této trasy VRT lokalitou letiště Ruzyně.

Mezi **Brnem a Ostravou** bude porovnána výstavba nové vysokorychlostní tratě 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 dvou souběžných dvojkolejných tratí a modernizovaného II. tranzitního železničního koridoru. Stávající jednokolejná trať mezi Brnem a Přerovem vyžaduje urychlenou modernizaci a zkapacitnění

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 III. a IV. 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 Ejpovicemi 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 Ejpovicemi 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.

Obdobná bude patrně situace u již zmiňované trati Brno – Přerov a trati Plzeň – Domažlice – Česká Kubice – st. hranice SRN. Obě tyto tratě vyžadují modernizace v co nejkratším období, přičemž v rámci těchto modernizací je velmi vhodné sledovat již významně vyšší rychlostní parametry než mají tyto tratě v současné době.

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 zadaná 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, v budoucnu zajišťovat investorskou činnost při jejich výstavbě a pokud to ve vztahu ke zdrojům investičních prostředků na výstavbu VRT bude možné stát se vlastníkem těchto tratí.