



Náklady a přínosy vysokorychlostní dopravy v podmínkách ČR

Ing. Jindřich Kušnír
Ministerstvo dopravy

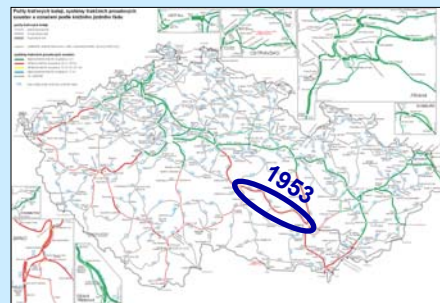


ČESKÁ ŽELEZNIČNÍ SÍŤ



1914

2007





POROVNÁNÍ S OSTATNÍMI DRUHY DOPRAVY

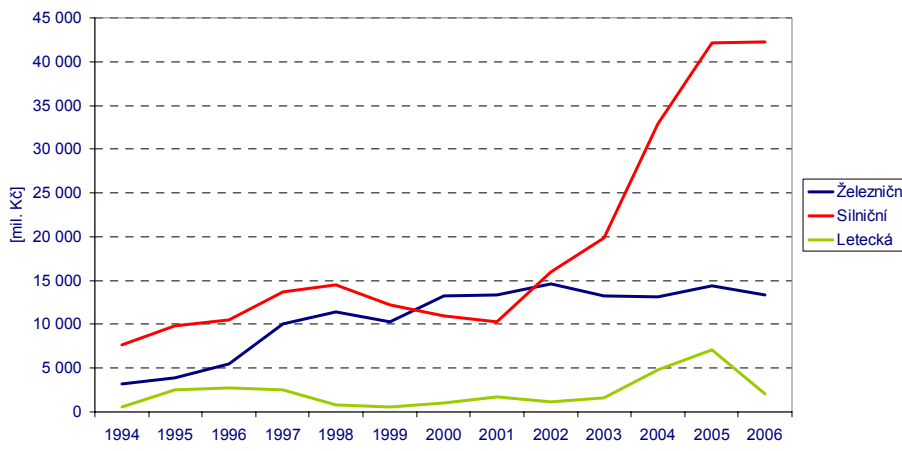
INTENZIVNÍ ROZVOJ SILNIČNÍ A LETECKÉ DOPRAVY



PROPAD A STAGNACE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY



Investiční výdaje do dopravní infrastruktury





POTŘEBA ZVÝŠIT KONKURENCESCHOPNOST ŽELEZNICE

- NEJEN ...
 - liberalizací
 - organizačními změnami
 - modernizací stávající infrastruktury
- ALE I ...
 - **výstavbou infrastruktury NOVÉ**
 - stejně jako v silniční a letecké dopravě

5



MÝTY O BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR

1. ČR je malá země, vysokorychlostní systém se v jejích podmínkách nevyplatí budovat.
2. Vysokorychlostní systém je třeba budovat pouze jako součást transevropského spojení.
3. Přepravní proudy neopodstatňují budování vysokorychlostního systému.
4. Vysokorychlostní systém se vyplatí budovat v daleké budoucnosti pouze jako ucelenou síť segregovaných tratí.
5. Budování nových tratí je investičně náročné a ČR si tak rozsáhlé investice nemůže dovolit.

6



MÝTY O BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR

1. ČR je malá země, vysokorychlostní systém se v jejích podmínkách nevyplatí budovat.
2. Vysokorychlostní systém je třeba budovat pouze jako součást transevropského spojení.
3. Přepravní proudy neopodstatňují budování vysokorychlostního systému.
4. Vysokorychlostní systém se vyplatí budovat v daleké budoucnosti pouze jako ucelenou síť segregovaných tratí.
5. Budování nových tratí je investičně náročné a ČR si tak rozsáhlé investice nemůže dovolit.

7



EVROPSKÝ KONTEXT VRT



8



MÝTY O BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR

1. ČR je malá země, vysokorychlostní systém se v jejích podmínkách nevyplatí budovat.
2. **Vysokorychlostní systém je třeba budovat pouze jako součást transevropského spojení.**
3. Přepravní proudy neopodstatňují budování vysokorychlostního systému.
4. Vysokorychlostní systém se vyplatí budovat v daleké budoucnosti pouze jako ucelenou síť segregovaných tratí.
5. Budování nových tratí je investičně náročné a ČR si tak rozsáhlé investice nemůže dovolit.

9



MOŽNOSTI VYUŽITÍ VRT

- využití pouze pro mezinárodní dálkovou dopravu je nevhodné
- největší přepravní proudy jsou vnitrostátní
- síť VRT musí sloužit více segmentům dopravy
- síť VRT musí odpovídat:
 - dominantním vnitrostátním potřebám
 - zasazeným do transevropského kontextu



**není třeba čekat na transevropské spojení,
některé úseky je možno realizovat dříve**

10



MOŽNOSTI VYUŽITÍ VRT

InterCityExpres (ICE)

- maximální rychlost 350 km/h
- vedeny téměř výhradně po VRT
- tvoří páteřní systém
- obsluhují pouze významná sídla



InterCity (IC)

- maximální rychlost 200-230 km/h
- z VRT přecházejí na ostatní tratě
- doplňují síť ICE
- rychlé dálkové spojení krajů



Rychlé příměstské vlaky

- maximální rychlost 140-160 km/h
- využití příměstských úseků VRT
- rychlá regionální doprava v rámci aglomerace



Nákladní vlaky

- maximální rychlost 120 km/h
- využití VRT zejména v sedlech a v noci
- zpravidla pouze vybrané druhy nákladních vlaků



11



MÝTY O BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR

1. ČR je malá země, vysokorychlostní systém se v jejích podmínkách nevyplatí budovat.
2. Vysokorychlostní systém je třeba budovat pouze jako součást transevropského spojení.
3. **Přepravní proudy neopodstatňují budování vysokorychlostního systému.**
4. Vysokorychlostní systém se vyplatí budovat v daleké budoucnosti pouze jako ucelenou síť segregovaných tratí.
5. Budování nových tratí je investičně náročné a ČR si tak rozsáhlé investice nemůže dovolit.

12



PŘIBLIŽNÝ ODHAD PŘEVEDENÝCH PŘEPRAVNÍCH PROUDŮ

D1 Praha – Brno v jednom směru*:

- cca 10 000 os. automobilů/den
- cca 90 linkových autobusů/den

* v úseku s nejnižším zatížením

Průměrná obsazenost:

- os. automobilu: 1,4 osob
- autobusu: 40 osob

Podíl převedených cestujících:

- z individuální dopravy: 30 %
- z autobusové dopravy: 90 %



Celkem převedeno na VRT:

cca 7500 cestujících/den

Elektrická jednotka ICE 3:

- celkový počet míst: 430
- optimální obsazenost: 70 %



Minimální potřebný počet vlaků :

cca 25 vlaků za den v jednom směru



To odpovídá:

taktu 30 minut v převážné části dne

+ další převedená doprava v relacích Praha – Vysočina, Vysočina – Brno aj.

+ kontinuální nárůst přepravních proudů v čase

13



VÝSTAVBA VRT JE OPODSTATNĚNA ...

- již současnými přepravními proudy na dálnicích ⇒ významné převedené přepravní proudy

+ K TOMU JE TŘEBA PŘIPOČÍST ...

- velikost přepravního proudu převedeného ze stávající železniční tratě
- indukovanou dopravu – významná složka v případě VRT

14



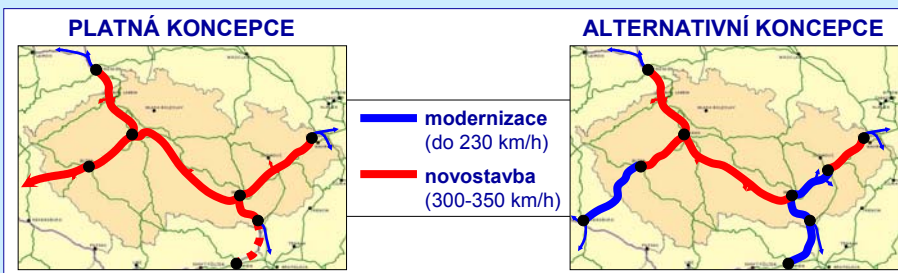
MÝTY O BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR

1. ČR je malá země, vysokorychlostní systém se v jejích podmínkách nevyplatí budovat.
2. Vysokorychlostní systém je třeba budovat pouze jako součást transevropského spojení.
3. Přepravní proudy neopodstatňují budování vysokorychlostního systému.
4. **Vysokorychlostní systém se vyplatí budovat v daleké budoucnosti pouze jako ucelenou síť segregovaných tratí.**
5. Budování nových tratí je investičně náročné a ČR si tak rozsáhlé investice nemůže dovolit.

15



MOŽNOST KOMBINACE NOVÝCH A MODERNIZOVANÝCH TRATÍ



- ne všechny úseky je nutné budovat jako novostavby
- možnost využití vhodných stávajících tratí modernizovaných na 200-230 km/h



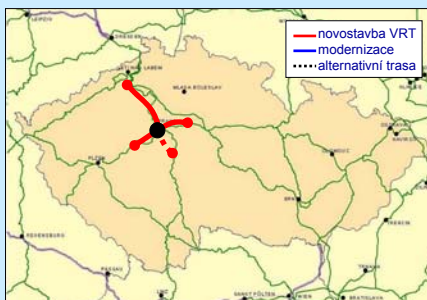
**NIŽŠÍ INVESTIČNÍ
NÁKLADY**

16



VÝSTAVBA VRT MUSÍ BÝT ETAPIZOVANÁ

- **1. etapa:** výstavba nových tras VRT v nejzatíženějších úsecích
- součást konvenční sítě
- provoz rychlostmi cca 200 km/h + zkrácení trasy ⇒ dosažení systémových jízdních dob
- nová kapacita ⇒ možnost segregace ⇒ odstranění konfliktů mezi ...

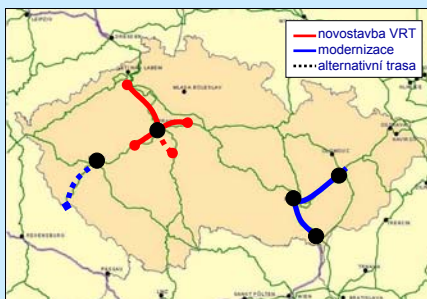


**VELKÝ PŘÍNOS
VRT JIŽ V 1. ETAPĚ**



MODERNIZACE VHODNÝCH ÚSEKŮ

- paralelně s 1. etapou výstavby VRT modernizace vhodných úseků
- nová kapacita na dalších úsecích
- zvýšení rychlosti na 200 km/h ⇒ dosažení systémových jízdních dob

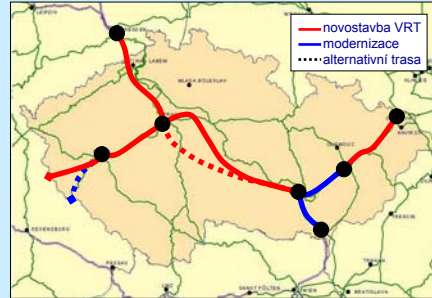


**DALŠÍ ZVÝŠENÍ
KONKURENCESCHOPNOSTI ŽELEZNICE**



DOBUDOVÁNÍ UCELENÉ SÍTĚ VRT

- v dalších etapách postupné dobudování ucelené sítě VRT
- zahájení provozu rychlostmi 300-350 km/h
- plnohodnotný vysokorychlostní provoz



19



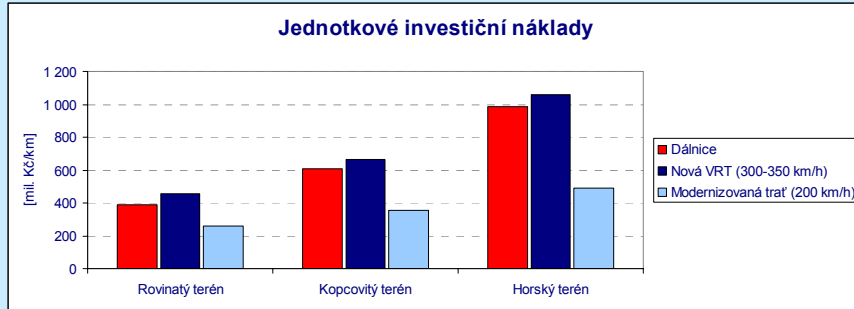
MÝTY O BUDOVÁNÍ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR

1. ČR je malá země, vysokorychlostní systém se v jejích podmínkách nevyplatí budovat.
2. Vysokorychlostní systém je třeba budovat pouze jako součást transevropského spojení.
3. Přepravní proudy neopodstatňují budování vysokorychlostního systému.
4. Vysokorychlostní systém se vyplatí budovat v daleké budoucnosti pouze jako ucelenou síť segregovaných tratí.
5. **Budování nových tratí je investičně náročné a ČR si tak rozsáhlé investice nemůže dovolit.**

20



POROVNÁNÍ INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

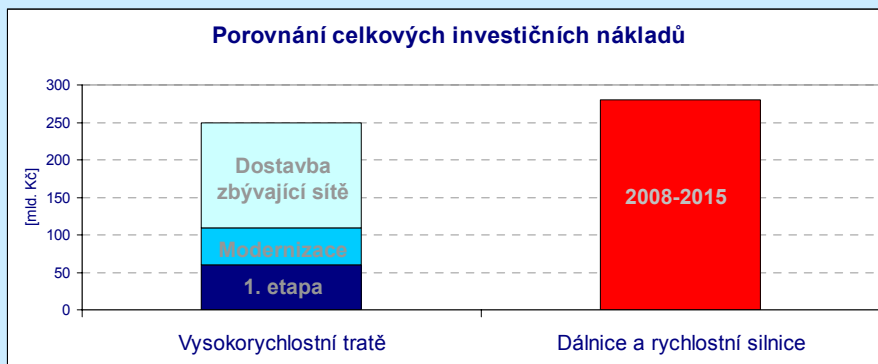


- jednotkové náklady na výstavbu nové silniční a železniční infrastruktury jsou řádově srovnatelné
- v případě modernizovaných tratí cca poloviční

21



CELKOVÉ INVESTIČNÍ NÁKLADY



**1. ETAPA VRT + MODERNIZACE =
40 % NÁKLADŮ NA NOVÉ SILNICE V
PŘÍŠTÍCH 8 LETECH**

22



VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ V ČR

PŘÍNOSY

- zvýšení konkurenceschopnosti železnice
- rychlejší propojení důležitých center a regionů v oblasti
- uvolnění silniční infrastruktury pro cesty na kratší vzdálenosti
- uvolnění letecké infrastruktury pro dálková spojení
- uvolnění stávající železniční sítě pro regionální a nákladní dopravu
- zapojení ČR do evropského systému VRT

NÁKLADY

- jednotkové náklady srovnatelné se silniční infrastrukturou
- možnost etapizace – snížení dopadů na rozpočet
- celkový objem cca 250 mld. Kč



NIŽŠÍ NEŽ NÁKLADY
NA NOVOU SILNIČNÍ
INFRASTRUKTURU
V PŘÍŠTÍCH 8 LETECH

23



Děkuji za pozornost

24