

# Plánovaný výhled VRT v USA

## Historie

V 19. století, ve století páry, patřily Spojené státy americké mezi světové velmoci, mimo jiné i co se železniční sítě týče. Do konce 1.světové války se téměř všechny meziměstské cesty uskutečnily po železnici. Většina železniční sítě byla provozována soukromým sektorem, do roku 1929 se po kolejích pohybovalo 65.000 vagónů. Poté začala popularita železnice klesat, a nepomohly ani pokusy o zvýšení popularity, např. zavedením nových typů souprav, např. Flying Yankee. Během 2. světové války došlo v důsledku omezení automobilového provozu k mírnému nárůstu železniční dopravy. Dalším vývojem, hlavně pak s rozvojem automobilové a letecké dopravy, se železnice začala dostávat do stínu svých konkurentů. Vývoj železnice se v porovnání s Evropou a Asií, zejména Japonskem, zpomalil.

V roce 1971 byla založena společnost AMTRACK (American Transportation on Track). Americká federální vláda vlastní všechny prioritní akcie. V současné době spravuje AMTRACK 34.000 km tratí a zaměstnává 19.000 zaměstnanců. Na druhou stranu přepravila společnost v roce 2008 pouze 28,7 mil cestujících. Pro porovnání, České dráhy v témže roce přepravily 180 mil. cestujících. To je zapříčiněno hned několika faktory. V USA je velmi dobře rozvinutá letecká síť, cena letenek je nízká a vzdálenost mezi městy velká. Pro menší vzdálenosti jsou raději využívány dálnice.

## Současnost

V současné době lze označit v USA jen jedinou trať jako vysokorychlostní. Jedná se o Severovýchodní koridor spojující Washington D. C. a Boston. Tato trať, dlouhá 752 km, byla zprovozněna v březnu 1999. Na trati je v provozu 12 souprav ACELA EXPRESS, které vlastní výše zmíněná společnost AMTRACK.

Konstrukční rychlost trati je 265 km/h, povolená rychlost na trati je omezena na maximálních 240 km/h. V celé délce koridoru jsou tři napájecí soustavy: 12 kV/25 Hz (Washington D.C. – New York City), 12 kV/60 Hz (New York City – New Haven) a 25 kV/60 Hz (New Haven – Boston).

Souprava se skládá ze dvou hnacích vozů, z nichž každý pohání 4 asynchronní motory, a šest hnaných (vložených) vozů. Celkový výkon soupravy je 9200 kW. Je zde využíváno naklápečího systému.

## Budoucnost

Ve spojení s globálním oteplováním, si i Amerika začala uvědomovat potřebnost alternativních zdrojů dopravy, které budou zatěžovat životní prostředí co nejméně. Alternativou jsou vysokorychlostní tratě, jejichž rozsáhlejší síť v USA v současné době chybí.

V nedávné době byl v Kalifornii schválen projekt, který je spojen s rozvojem vysokorychlostních tratí napříč celým západním pobřežím. Nejen jako odezva na zhoršování životního prostředí, ale i jako jedna z cest, která by pomohla vyřešit ekonomickou krizi.

Tento projekt podporuje i současný prezident Barack Obama, který v dubnu letošního roku představil celonárodní rozvoj rychlotratí v USA. Nedávno schválený záchranný balíček poskytne na tento záměr 8 mld. \$ plus navíc miliardu dolarů ročně po dobu pěti let, díky této finanční injekci by se Spojené státy americké měly připojit ke státům, které mají desetiletou tradici, co se vysokorychlostní železnice týče. Finance půjdou do jednotlivých států, které za ně vylepší stávající železniční síť a připraví půdu pro vysokorychlostní železnici.

Obamův návrh počítá s kratšími i delšími koridory v celkové délce přes 1.000 km, kde by rychlovlaky projížděly rychlostí až 240 km/h. Aktuálně zveřejněná studie společnosti IBM uvedla, že během následujících pěti let bude po celém světě investováno přes 300 mld. \$ pro rozvoj a výstavbu vysokorychlostních železnic. Zavedení VRT v USA má přinést pozitiva, co se týče zvýšení mobility, snížení cestovních časů, snížení nákladů a samozřejmě také emisí.

## VISION *for* HIGH-SPEED RAIL *in* AMERICA



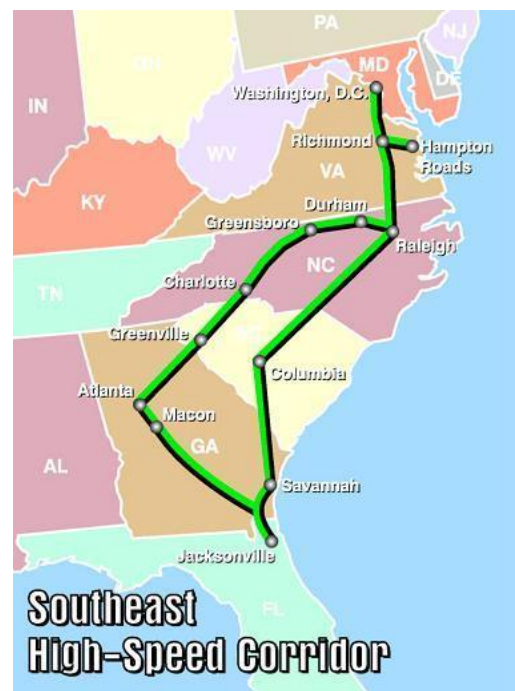
**Strategický plán určuje deset koridorů s největší prioritou. Jsou to tyto koridory:**

- **Southeast Corridor** – Richmond, Newport News, Norfolk, Raleigh, Charlotte, Atlanta, Columbia, Jacksonville
- **California Corridor**—Sacramento, San Francisco, San Jose, Los Angeles, San Diego, Las Vegas
- **Pacific Northwest Corridor**—Eugene, Portland, Seattle, Vancouver
- **South Central Corridor**—Tulsa, Oklahoma City, Dallas, San Antonio
- **Gulf Coast Corridor**—Houston, New Orleans, Mobile
- **Chicago Hub Network**—Chicago, Indianapolis, Detroit, Cleveland, Kansas City, St. Louis, Louisville, Milwaukee, Minneapolis/St. Paul
- **Florida Corridor**—Tampa, Orlando, Miami
- **Keystone Corridor**—Pittsburgh, Philadelphia
- **Empire Corridor**—Buffalo, Albany
- **Northern New England Corridor**—Boston, Portland/Auburn, Montreal, Springfield, New Haven

Bližší informace k jednotlivým koridorům:

**Southeast Corridor:**

- předpokládaná rychlost 175 km/h
- zkrácení jízdní doby z Charlotte do Washingtonu z 9 h 20 min na 6 h 20 min, což je srovnatelné s jízdou automobilem.



**California Corridor:**

- primárně k propojení San Franciska a Los Angeles za 2h 30min
- předpokládáný začátek stavebních prací 2011

- předpokládané investice 9 mld. do VRT + 1 mld. do přivaděčů
- financování: vláda + soukromí sektor
- 2. října 2009 žádost o přidělení financí 4,7 mld. ze stimulačního balíčku, což je více než polovina



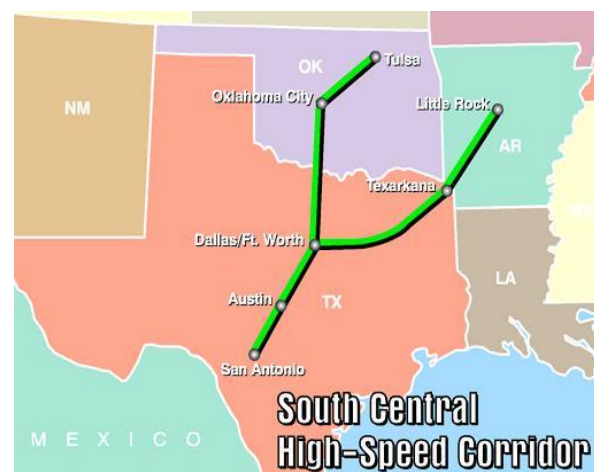
### Pacific Northwest Corridor

- myšlenka vytvoření VRT vznikl také z důvodu kandidatury na OH 2028
- délka koridoru 466 mil (745 km)
- předpokládaná rychlost 110 mph (176 km/h)
- Eugene (Oregon) – Seattle (Washington) 2h 30minut
- Seattle – Vancouver (Canada) 2 h 50 min



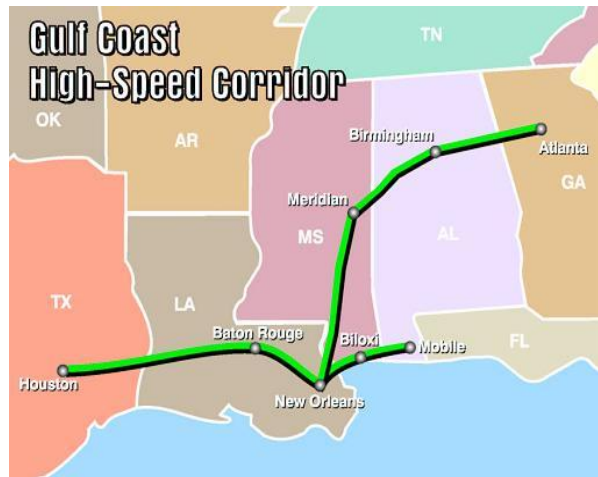
### South Central Corridor

- Skládá se ze dvou částí:  
 Tulsan (OK) – Dallas (TX) 322mil  
 Little Rock (AR) – San Antonio 672m



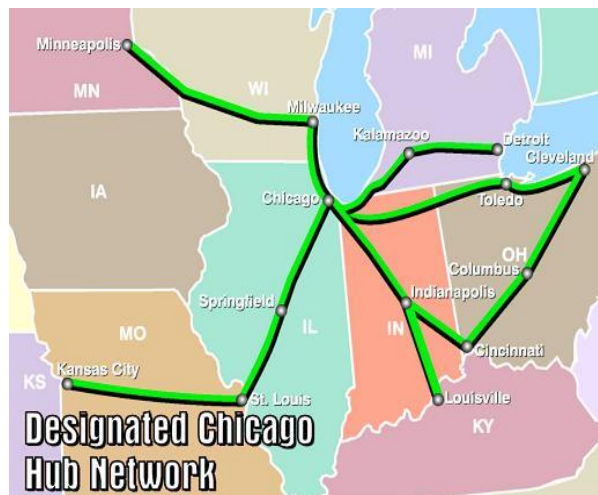
## Gulf Coast Corridor

- navrhovaná rychlost 110 mph (175 km/h)
- skládá se ze 3 částí
  1. Houston (TX) – New Orleans (LA) - 366 mil
  2. Mobile (AL) – New Orleans (LA) - 139 mil
  3. Atlanta (GA) – New Orleans (LA) - 521 mil= dohromady 1.022 mil (1.635 km)



## Chicago Hub Network

- délka 5.000 km
- naplánováno už od roku 1996
- studie z roku 2002 předpokládala zvýšit rychlost z 90-130 km/h na 180 km/h na hlavních tratích a na vedlejších pak na 140 km/h
- předpokládaná poptávka po modernizaci 13,6 mil./os/rok (2025)
- zvýšení intenzity provozu vlaků z jednou denně na 4-6x/den (jednosměrně)
- celkové náklady 7,7 mld. \$ (1,1 mld. \$ na nákup nových souprav)
- Rok 2009: studie SNCF (francouzská národní železniční společnost)
  - zvýšení rychlosti až na 350 km/h
  - rámcové zachování trasy
  - náklady 68,5 mld. \$
  - 54 % z veřejných financí a zbytek v návratnosti za 15 let



## Florida High-Speed Corridor

- návrh systému byl přijat v roce 2000, aby byl pak o 4 roky později v referendu zrušen voliči 64% většinou
- návrh počítá s 2 etapami
  - 1) Orlando – Tampa
  - 2) Orlando – Miami

