

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ



SEMESTRÁLNÍ PRÁCE

Jaromír Louma

Vysokorychlostní tratě na území Ruské federace

(2012)

Obsah

1	Úvod	3
2	Vládní program na podporu vysokorychlostních tratí	4
2.1	<i>Strategie rozvoje železniční dopravy v Rusku až do roku 2030 ze dne 17. června 2008</i>	4
2.2	<i>Některé další dokumenty, které jsou usměrňující vývoj vysokorychlostních železnic v Rusku:</i>	5
2.3	<i>Projekty dle „Strategie 2030“:</i>	6
3	Současná podoba vysokorychlostních tratí	7
4	Projekty nezahrnuté do stávající vládní koncepce	8
4.1	<i>Euroasijsko-americký tunel</i>	8
5	Závěr	9
	Seznam použité literatury, zdrojů a podkladů	10

Seznam obrázků

Obrázek 1–	Plánovaná výstavba železničních tratí (<i>lit. [3]</i>)	4
Obrázek 4–	VRT Moskva – Petrohrad	Chyba! Záložka není definována.7
Obrázek 5–	Tunel pod Beringovým průlivem	Chyba! Záložka není definována.8

1 Úvod

Cílem této práce je seznámit se současnými podmínkami pro výstavbu vysokorychlostních tratí v Ruské federaci. Je zde nastíněna státní politika týkající se výstavby vysokorychlostních tratí. Dále zde jsou uvedeny stávající vysokorychlostní tratě a představeny plánované projekty vysokorychlostních tratí.

2 Vládní program na podporu vysokorychlostních tratí

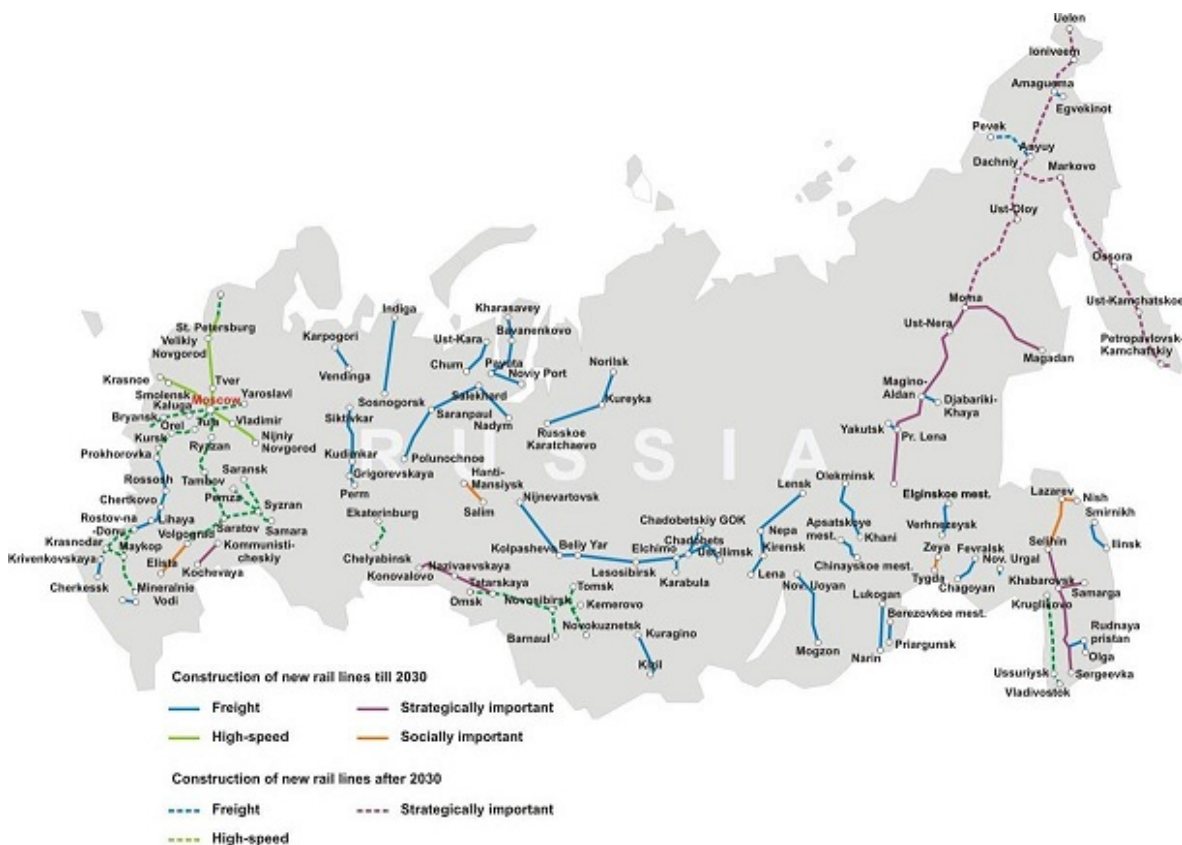
Literatura, zdroje, podklady: [2], [3], [4]

Ruská vláda se usnesla na tom, že rozvíjení vysokorychlostní železniční sítě je ve státním zájmu. Proto v posledních letech vydalo Rusko několik vládních dokumentů zaměřených na rozvoj vysokorychlostní železniční sítě.

2.1 Strategie rozvoje železniční dopravy v Rusku až do roku 2030 ze dne 17. června 2008

Tento dokument popisuje soubor opatření pro výstavbu a modernizaci železničních tratí, dále pak zavedení nových standardů pro kolejová vozidla i železniční infrastrukturu.

Strategie dále řeší rozvoj vysokorychlostní osobní dopravy (rychlosti 160 km/h a výše) až do roku 2030. Klade si za úkol sedmnásobné navýšení rozsahu vysokorychlostní železniční sítě (ze stávajících 650 km na 10 917 km). Dokument se rovněž zabývá zřízením „super-vysokorychlostní dopravy“ (do rychlosti až 350 km/h). Těchto tratí by mělo být ve zmíněném časovém horizontu zřízeno zhruba 1500 km.



Obrázek 1 – Plánovaná výstavba železničních tratí (lit. [3])

2.2 Některé další dokumenty, které jsou usměrňujících vývoj vysokorychlostních železnic v Rusku:

- Prezidentský dekret číslo 321 ze dne 16. Března 2010 „O opatřeních pro pořádání vysokorychlostní železniční dopravy v Ruské federaci“
- Pracovní plán pro realizaci vysokorychlostních železničních projektů ze dne 31. Srpna 2011



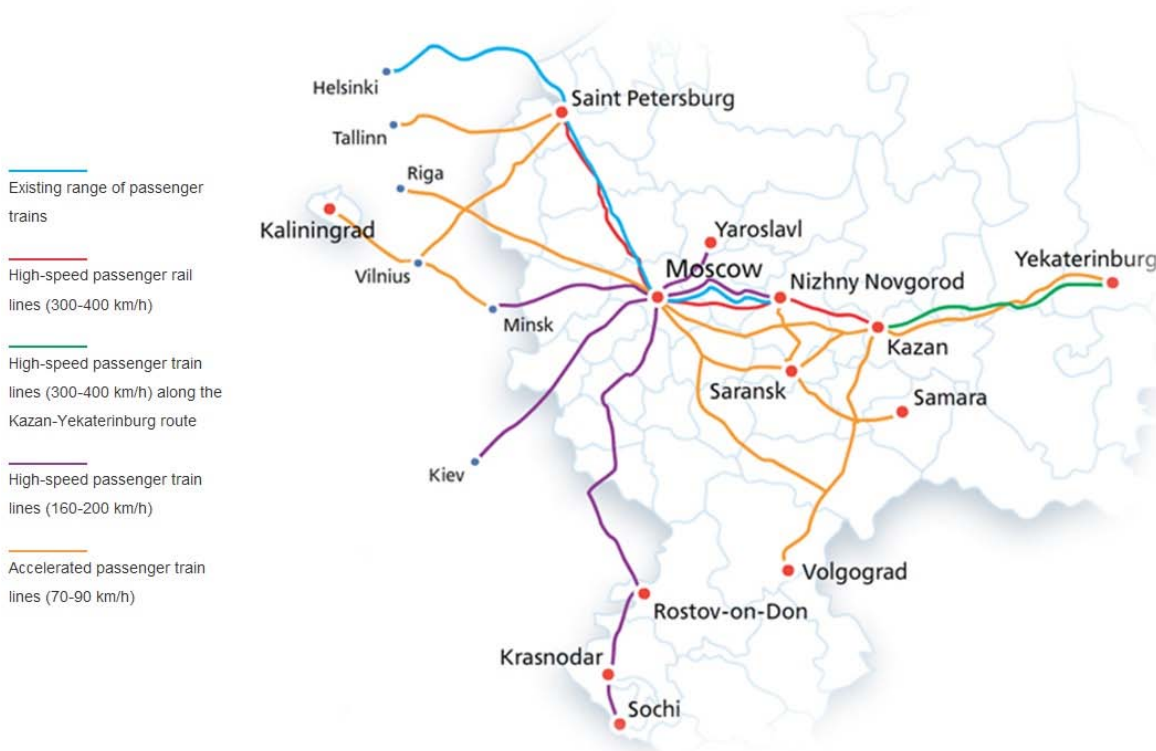
Obrázek 2 – Plánovaná výstavba vysokorychlostních tratí do roku 2030 (lit. [2])

S ohledem na státní politiku začala největší ruská ocelářská společnost Evraz realizovat projekt za 440 mil \$. V Novokuzněcku zrekonstruuje válcovnu a od roku 2012 zde bude vyrábět kolejnice. Výrobní kapacita závodu bude okolo jednoho milionu tun kolejnic ročně. Budou se zde vyrábět i kolejnicové pasy pro vysokorychlostní tratě a to v délkách 25 a 100 metrů.

2.3 Projekty dle „Strategie 2030“:

V současnosti je prioritou výstavba vysokorychlostních tratí v západní části federace. Je to z důvodu sportovních akcí, které se zde budou v blízké době pořádat. Jedná se především o zimní olympijské hry pořádané v roce 2014 v Soči a Mistroství světa ve fotbale pořádané v Moskvě a okolních metropolích roku 2018.

Plan for the introduction of rapid, high-speed and super high-speed passenger trains prior to Russia hosting the FIFA World Cup in 2018:



Obrázek 3 – Plánovaná výstavba vysokorychlostních tratí do roku 2018 (lit. [3])

Vysokorychlostní tratě je rovněž zamýšleno zřídit v sibiřské oblasti. Propojena by měl být Novosibirsk s okolními významnými městy.

Zamýšlená je rovněž vysokorychlostní trať mezi Chabarovskem a Vladivostokem.

3 Současná podoba vysokorychlostních tratí

Literatura, zdroje, podklady: [1], [3]

V současné době jsou v provozu dvě vysokorychlostní tratě. První z nich spojuje Moskvu s Petrohradem. Zde je dosahováno rychlosti až 250 km/h.



Obrázek 4 – VRT Moskva – Petrohrad (lit. [3])

Druhá VRT pak spojuje Helsinky (Fin.) s Moskvou. Zde se od roku 2010 jezdí rychlostí až 200 km/h.

Jako svou třetí vysokorychlostní trať od roku 2010 Ruské železniční dráhy trať z Moskvy do Nižního Novgorodu, zde je ale dosahováno pouze rychlosti 160 km/h.

4 Projekty nezahrnuté do stávající vládní koncepce

4.1 Euroasijsko-americký tunel

Literatura, zdroje, podklady: [5]

V srpnu 2011 schválila Ruská federace plánovanou stavbu železničního tunelu pod Beringovým průlivem za 100 miliard dolarů, který propojí Sibiř s Aljaškou. O obřím projektu se jednalo již několik let, definitivně ruské investory přesvědčila až schůzka, které se zúčastnili zástupci několika ekonomických lídrů světa. Tunel mezi severními cípy Asie a Ameriky totiž de facto dokončí železniční trasu napříč kontinenty. Výhledově tak nic nebrání vytvořit jednolitou vlakovou trať z Londýna do New Yorku.



Obrázek 5 – Tunel pod Beringovým průlivem (lit. [5])

Podmořský tunel má měřit přes 100 kilometrů, bude tedy dvakrát delší než eurotunel pod kanálem La Manche. Hlavním cílem je především zefektivnění obchodních vztahů mezi oběma kontinenty. Firmám má tunel pomoci převézt z pevniny na pevninu 100 milionů tun nákladu ročně a tím zvednout tržby o 11 miliard dolarů. Půjde tak o výrazné zrychlení a zlevnění v porovnání s lodní přepravou.

Projekt byl zvažován již od roku 2007, zpozdil se kvůli politice a penězům, ne kvůli složitosti technologie. Definitivně jasno je až po nedávné schůzce lídrů ze Spojených států, Ruska, Číny a Velké Británie v ruském Jakutsku. Právě odtud povede kolem roku 2013 nových 500 km tratí směrem k Beringovu průlivu. Další tisíce kilometrů přibudou do roku 2030, stavba samotného tunelu by poté měla trvat zhruba 15 let.

Alespoň zmínku si zaslouží rovněž plán spojit vysokorychlostní trať ukrajinskou Oděsu s ruským Rostovem, ten je ale zatím pouze ve fázi studie.

5 Závěr

V této práci jsem se zabýval rozvojem vysokorychlostních tratí v Ruské federaci. Byl zde rovněž uveden stávající rozsah ruských vysokorychlostních tratí. V poslední části práce bylo poukázáno na projekty, které se budou realizovat a rovněž na některé projekty o jejichž realizaci se uvažuje.

Seznam použité literatury, zdrojů a podkladů

- [1] Wikipedia [online]. c2012, [cit. 2012-01-10].
Dostupné z:< http://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail_in_Russia >.
- [2] Nem Solutions [online]. c2011, [cit. 2011-12-28].
Dostupné z: < <http://www.nemsolutions.com/?p=1170> >.
- [3] Speedrail [online]. c2003-2012, [cit. 2012-01-10].
Dostupné z: < http://speedrail.ru/en/scm_in_russia/government_programs/ >.
- [4] РЖД [online]. c2012, [cit. 2012-01-10].
Dostupné z: < http://eng.rzd.ru/isvp/public/rzdeng?STRUCTURE_ID=7 >.
- [5] Česká televize [online]. c2012, [cit. 2012-01-11].
Dostupné z: < <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/ekonomika/134251-novy-podmorsky-tunel-propoji-sibir-a-alja> >.
- [6] Wikipedia [online]. c2012, [cit. 2012-01-11].
Dostupné z:< http://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail_in_Europe#Russia >.
- [7] Railway gazette [online]. c2012, [cit. 2012-01-11].
Dostupné z:< <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/russia-to-announce-high-speed-line-plan.html> >.

Textová část práce byla vypracována v programu MS Word. Obrázky byly zpracovány v programu IrfanView.