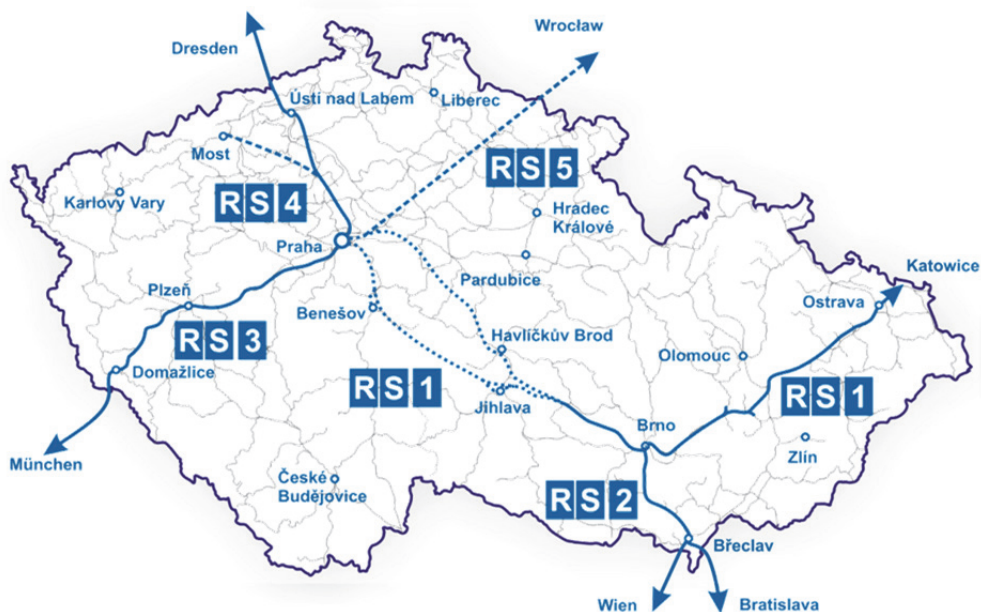


AKTUÁLNÍ STAV PŘÍPRAVY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ V ČR

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D., Ing. Bc. Martin Švehlík
 SZDC, Generální ředitelství, Odbor strategie, Praha

1. PROGRAM ROZVOJE RYCHLÝCH ŽELEZNIČNÍCH SPOJENÍ

Vláda dne 22. 5. 2017 schválila koncepci výstavby vysokorychlostní železnice v České republice obsaženou v dokumentu Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Materiál stanoví další postup při přípravě jednotlivých ramen vysokorychlostních tratí, odhaduje jejich finanční náklady a popisuje efekty plynoucí z různých řešení vysokorychlostní železnice. Ministerstvo dopravy doporučuje výstavbu nových vysokorychlostních tratí v nejméně vytížených trasách a jejich doplnění konvenčními tratěmi s vyššími rychlostními parametry. Z tohoto pohledu je perspektivní se zaměřit na napojení na evropskou síť vysokorychlostní železnice ve směru Drážďany – Praha – Brno – Vídeň/ Bratislava. Další rychlé železniční spojení je plánováno mezi Prahou, Plzní a Mnichovem. Vysokorychlostní trať by měla směřovat také z Brna do Ostravy a dále do polských Katovic. Poslední rychlá železnice by pak měla propojit Prahu s polskou Vratislaví. Pokud jde o rychlost spoju na nových železničních tratích, ministerstvo bude postupovat v souladu s usnesením Poslanecké sněmovny, podle něž by se tratě měly připravovat na rychlost 300 až 350 km/h tam, kde to bude z hlediska geografických poměrů a investičních a provozních nákladů opodstatněné. Sledované rychlosti na jednotlivých tratích musí vycházet z odborného posouzení a příslušných studií proveditelnosti. Maximální rychlost na trati závisí na tom, jaký je provozní koncept, tedy například, zda je trať využívána i pro nákladní dopravu (200 až 250 km/h) a jaké regiony obsluhuje.



Obr. 1 - Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

2. TECHNICKO-PROVOZNÍ STUDIE VRT

Technicko-provozní studie – Technická řešení VRT je jedním z koncepčních materiálů, které jsou základem pro rozvoj sítě Rychlých spojení. Zároveň zajišťuje mezinárodní propojení v souladu s dopravní politikou Evropské unie, která rozvoj rychlé železnice podporuje. Zadáním studie bylo navržení technických a provozních řešení tratí rychlých spojení na základě analýzy evropské legislativy v oblasti vysokorychlostní železnice a analýzy české legislativy. Získány byly podklady o vysokorychlostní železnici ve Španělsku, Itálii, Francii, Německu a Rakousku. Navrženo bylo technické řešení vhodné pro potřeby Česka, včetně úprav vnitrostátní legislativy pro přípravu, výstavbu i provoz vysokorychlostní železnice. Pro návrhová řešení využitelná v našich podmínkách byly výchozími podklady zejména Územně-technické studie VRT zpracované v uplynulém období. Návrhová řešení jsou svým charakterem uzpůsobena základním navrhovaným směrům tras VRT v Česku. Vyhledáváním nových tras se technická studie nezabývá. Navržená technická řešení nekopírují nastavení parametrů žádné vybrané zahraniční vysokorychlostní železnice, ale v každé součásti je vybráno to nejvhodnější pro použití u nás. V oblasti infrastruktury byla navržena sada technických řešení pro několik typů tratí, které svým charakterem pokrývají předpokládané potřeby. Pro trať modernizovanou se počítá s rychlostí 200 km/h, pro novostavby tratí až 350 km/h. V oblasti provozu byly také orientačně nastíněny různé scénáře a stanoven odpovídající počet potřebných vlakových souprav pro systém Rychlých spojení.

3. STUDIE PROVEDITELNOSTI NA JEDNOTLIVÁ RAMENA RS

Aktuálně přistupuje SŽDC k postupnému zadávání a zpracování studií proveditelnosti na jednotlivá ramena Rychlých spojení. Úkolem studií je zejména nalézt dopravně, technicky, ekonomicky a ekologicky proveditelná a přínosná řešení plnící očekávané cíle podstatného zlepšení podmínek pro zvýšení mobility obyvatelstva ČR a zlepšení efektivity a udržitelnosti dopravy. Začátkem roku 2017 byly zahájeny práce na studii proveditelnosti trati Praha – Ústí nad Labem – Drážďany. V současné době probíhá soutěž na zpracovatele studie proveditelnosti trati Praha – Brno – Břeclav. Vypisování soutěží na zpracování studií proveditelnosti dalších tratí bude následovat v nadcházejících měsících. První ucelené závěry studií proveditelnosti je možné očekávat přibližně za dva roky. Na jejich základě bude SŽDC, Ministerstvo dopravy a Vláda ČR rozhodovat o další přípravě rychlé železnice v ČR. V případě kladného posouzení proběhne na základě výsledků a schválení studií proveditelnosti aktualizace zásad územního rozvoje dotčených krajů a územních plánů dotčených obcí. Snahou je, aby navrhované trasy byly v maximálním možném rozsahu akceptovatelné i pro místní samosprávy, studie proveditelnosti proto budou projednávány i s kraji. Tato skutečnost nebyla v minulosti zcela respektována. Na základě dosavadního plánování rychlých spojení je možné shrnout stručnou podobu jednotlivých ramen tohoto systému následovně. V případě trati Praha – Brno půjde o novostavbu vysokorychlostní trati. V současné době se připravuje prověření, které z možných trasování, buď přes Havlíčkův Brod nebo Benešov, je výhodnější. Bude se jednat o páteřní trať budoucí rychlé železnice s očekávanými největšími přepravními proudy. Předpokládaná hustota provozu osobních expresních vlaků a návrhové parametry tratě (především sklonové řešení) velmi pravděpodobně vyloučí možnost souběžného provozu nákladních vlaků. Takovou trať je tedy možné optimalizovat pro provoz osobních vlaků, k čemuž lze

hledat inspiraci třeba ve Francii. Navazující trať Brno – Břeclav bude klíčová pro spojení s Rakouskem a bude prověřována společně s tratí Praha – Brno v rámci jedné studie proveditelnosti. V úseku Brno – Vranovice je záměr trať vést novým výjezdem z Brna v parametrech vysokorychlostní trati. Dále v úseku Vranovice – Břeclav bude prověřováno zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Vysokorychlostní trať mezi Brnem a Ostravou je z hlediska technických parametrů možné rozdělit na dva úseky. Stávající konvenční trať v úseku Brno – Přerov projde na základě již dokončené a schválené studie proveditelnosti modernizací v podobě zdvoukolejnění a zvýšení traťové rychlosti na 200 km/h. Mezi Přerovem a Ostravou bude navazovat novostavba vysokorychlostní tratě, která bude výhledově vedena až do polských Katovic. V rámci ramene Praha – Ústí nad Labem – Drážďany je prověřováno přímé napojení Prahy a Ústí nad Labem s rychlostí až do 350 km/h a spojení s německým územím podkrušnohorským železničním tunelem. Tunel délky přes 25 km je navrhován pro smíšený provoz osobní a nákladní dopravy a pro rychlost 200 km/h, výhledově až 230 km/h. Pro takový případ může být velmi inspirativní rakouský přístup. V rámci této studie je prověřována také novostavba Kralupy nad Vltavou – Most, která by doplnila chybějící konkurenceschopné kolejové spojení Prahy s mostecko-chomutovskou aglomerací v podobě rychlé konvenční trati. V případě novostavby VRT Praha – Vratislav budou prověřovány varianty spojení Prahy s polským územím přes Liberec nebo Hradec Králové.

4. PROJEKTOVÝ TÝM SŽDC A DB NETZ PRO PŘÍPRAVU ÚSEKU ÚSTÍ NAD LABEM – DRÁŽĎANY

V prosinci 2017 se poprvé v Praze sešla pracovní skupina zástupců SŽDC, DB Netz, českého a saského ministerstva dopravy k předprojektové přípravě přeshraničního tunelu nového spojení Praha – Drážďany. Zástupci DB Netz navrhli, aby předprojektovou přípravu vedl společný tým DB a zástupců SŽDC. Zúčastnění se shodli, že na dalších jednáních je nutné vyřešit strukturu a způsob přípravy projektu, zejména sestavení společného týmu. Zástupci DB Netz také předali a krátce představili standardizované postupy pro jednotlivé projekční fáze takto velkého projektu navazující na územní řízení a představili také organizační strukturu odpovědných osob a zařazení projektového týmu včetně základního návrhu zapojení SŽDC do tohoto projektového týmu. Předpokládá se úzká vzájemná spolupráce členů týmu a výměna informací se základní periodicitou jednání co dva měsíce. Další setkání předprojektového týmu tak proběhlo šestého února v Drážďanech na půdě Evropského seskupení pro územní spolupráci. Tentokrát se jednání zúčastnili také zástupci německého spolkového drážního úřadu EBA a českého Drážního úřadu, kteří rozvinuli debatu nad možnostmi dalšího společného postupu v oblasti správního povolení přeshraničního úseku stavby. Drážní úřad je totiž speciálním stavebním úřadem pro stavby dráhy a stavby na dráze. Zástupci SŽDC a DB Netz pak rozvinuli debatu nad důležitými technickými aspekty návrhu, jako je nalezení vhodného místa pro přepnutí elektrické trakce nebo stanovení výhledového rozsahu dopravy v přeshraničním tunelu. Na jednání byly také předány kontakty na jednotlivé odborné garanty.

Lektoroval: Ing. Radek Trejtnar, Ph.D., SŽDC, Odbor traťového hospodaření, Praha