

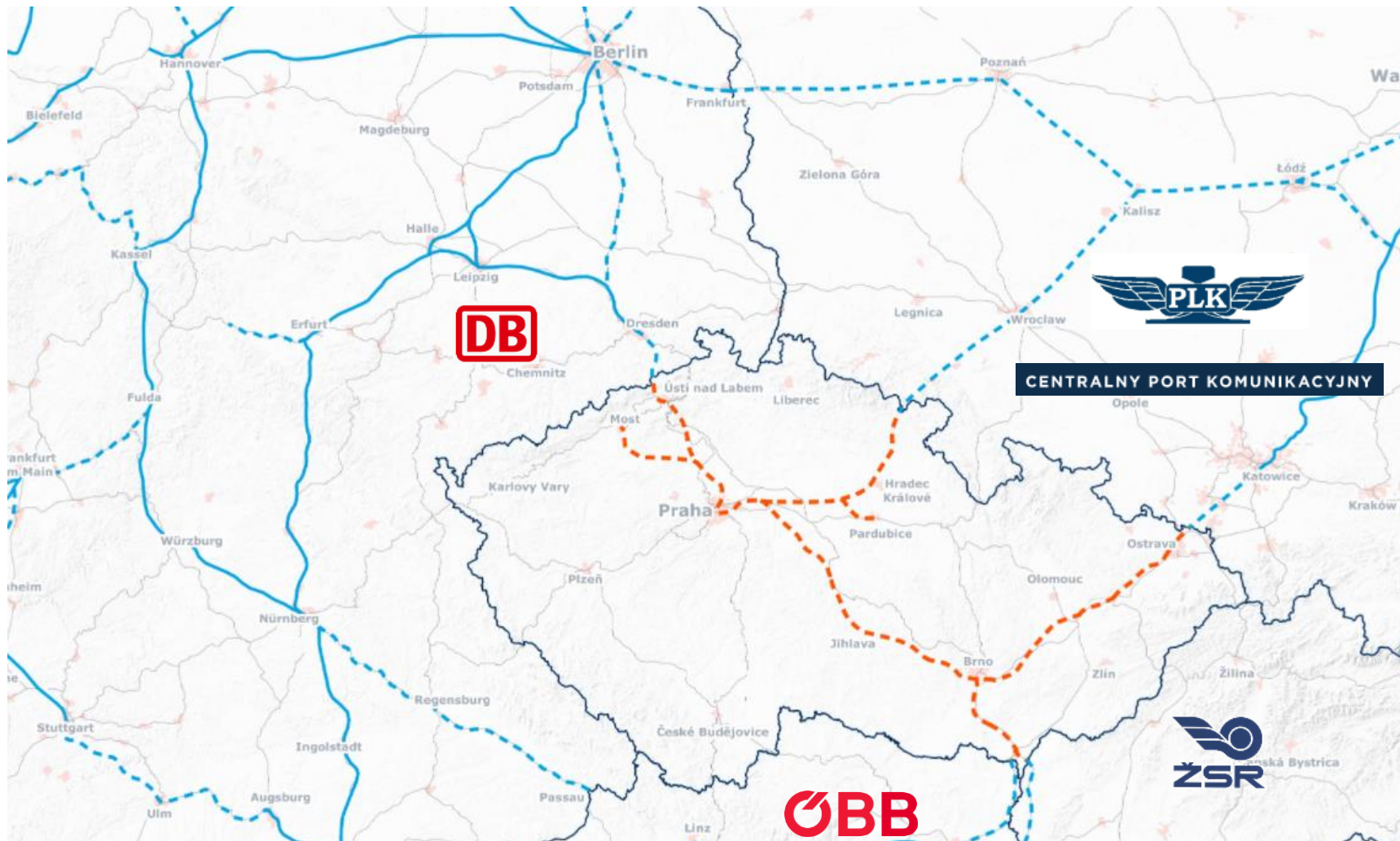
Vysokorychlostní tratě v ČR a návaznost na Polsko

Ing. Jiří Merta

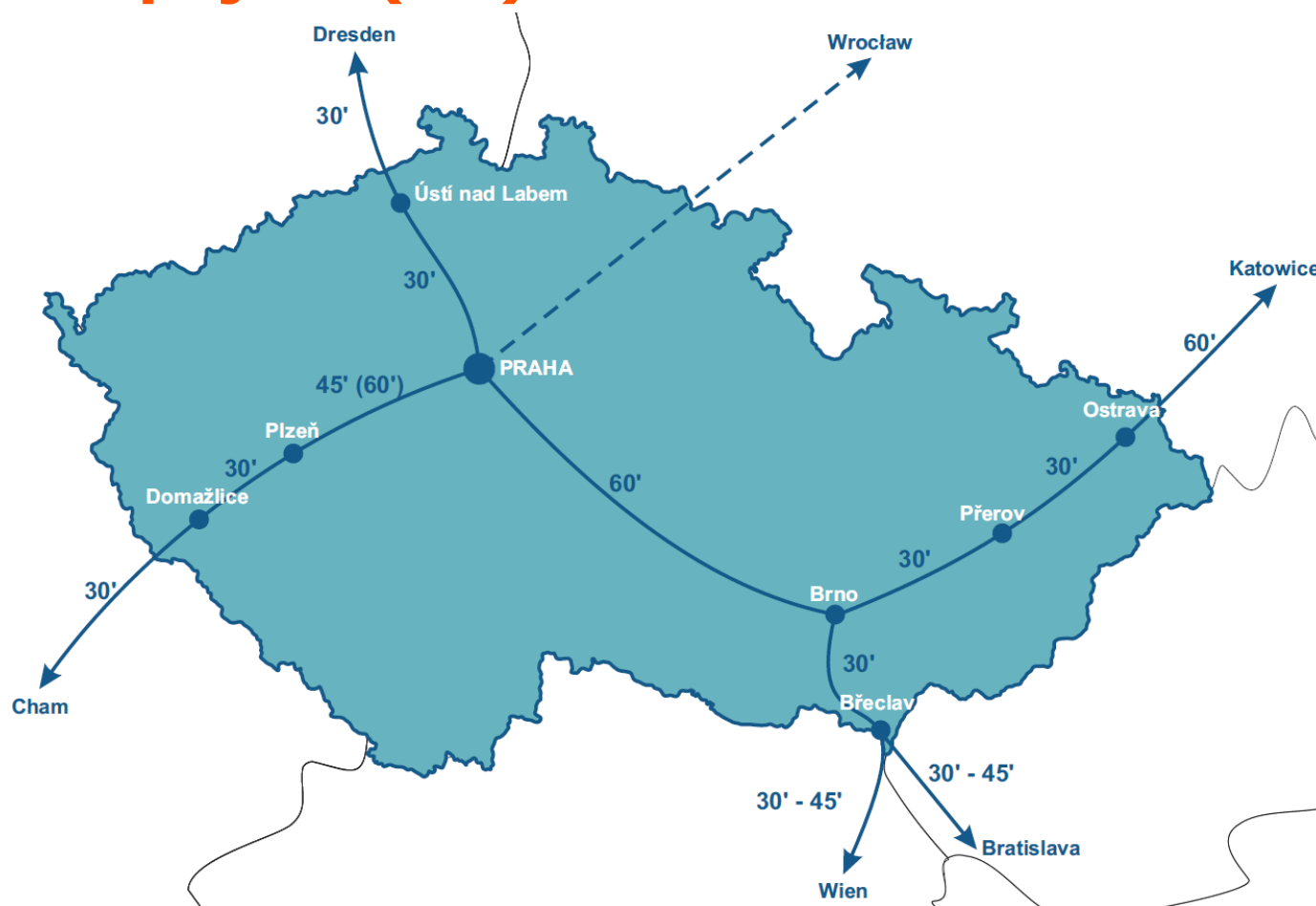
Vedoucí oddělení technické přípravy VRT
Odbor přípravy vysokorychlostních tratí

1. července 2021

VRT součástí evropského dopravního systému

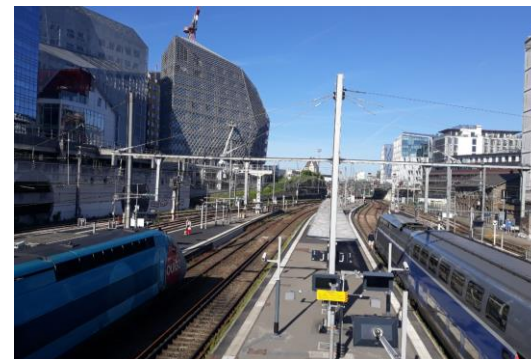


Rychlá spojení (RS)



Provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující **novostavby vysokorychlostních tratí (VRT), tratě konvenční modernizované s vysokorychlostními parametry i modernizované konvenční tratě** vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu

Přínosy projektu VRT



- VRT představuje **příležitost ke stimulaci hospodářského růstu**. Evropská zkušenost říká, že **realitní trh je ovlivněn budoucí existencí VRT již několik let před začátkem výstavby**.
- Vysokorychlostní železnice je obecně známá jako rychlá dálková doprava cestujících. Svůj velký **význam má i pro dopravu nákladní a regionální**.
- Příležitostí pro nákladní dopravu i regionální dopravu je **uvolněná kapacita konvenčních tratí** poté, co jsou některé dálkové spoje trasovány po VRT. Možností je také provoz vysokorychlostních nákladních jednotek po VRT (Eurocarex).

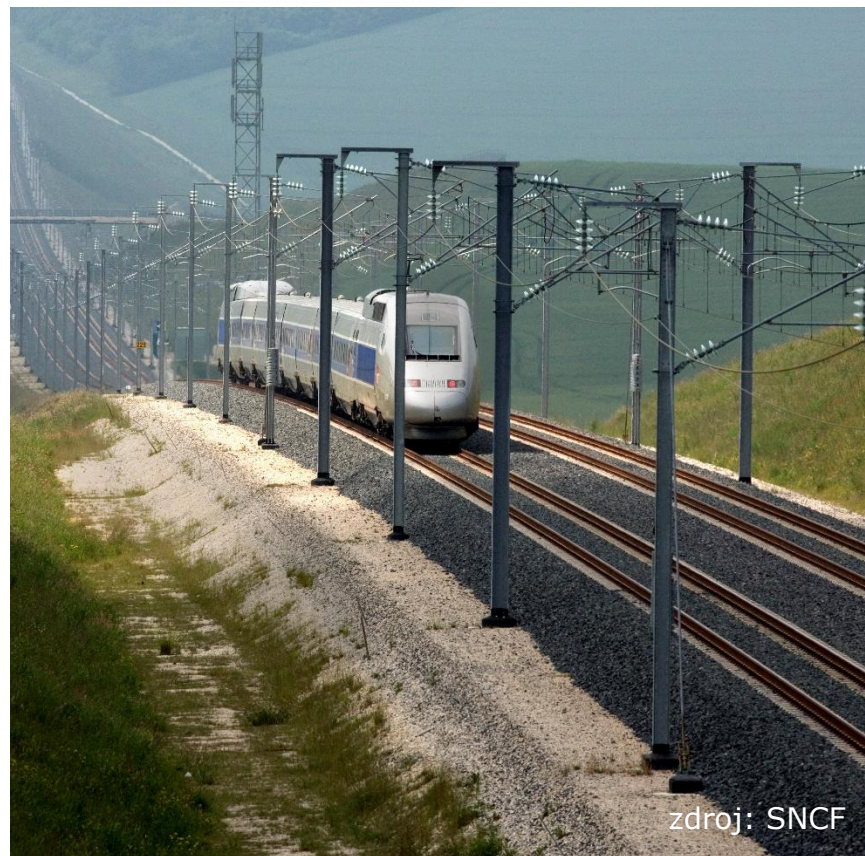
Ekonomická analýza projektu VRT



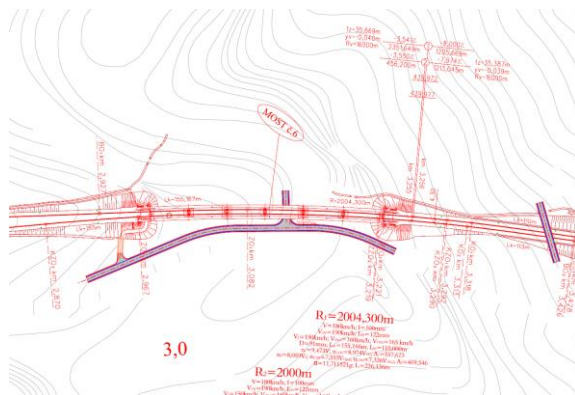
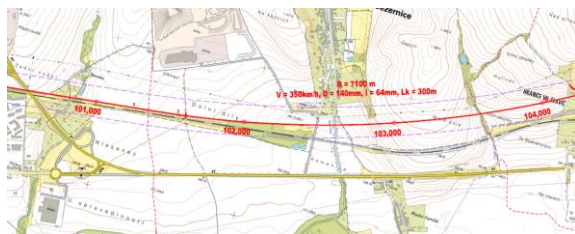
- **Posuzuje příspěvní projektu k celospolečenskému blahobytu.**
- Výstupy jsou shodné jako u finanční analýzy, avšak rozdílný je úhel pohledu na celý projekt.
- Výpočet je rozšířen o další vstupy jako jsou **úspory času a externality**.
 - **nehodovost, hluk, znečištění životního prostředí, náklady z emisí skleníkových plynů apod.**

Využití francouzského know-how

- Základní technické parametry:
 - **kompatibilní s TSI (EU)**
 - **know-how SNCF (TGV)**
 - **osobní doprava**
 - **dvoukolejná trať**
 - **provozní rychlost 320 km/h**
 - **návrhová rychlost 350 km/h**
 - **poloměr oblouků více než 7 km**
 - **sklony až 35 ‰**
 - **napájecí systém 2 x 25 kV, 50 Hz**
 - **zabezpečovací zařízení ETCS L2**
 - **mimoúrovňová křížení**
 - **oplocení**
 - **opatření pro prostupnost krajinou**
 - **údržba v noční provozní přestávce**



Příprava a projednání VRT v ČR



Strategická fáze 2014 až 2018

- ✓ Dopravní politika
- ✓ Politika územního rozvoje ČR
- ✓ Program rozvoje RS v ČR
- ✓ Územní a technická studie



Před-investiční fáze 2018 až 2023

- Studie proveditelnosti
- Schválení investice (CK MD ČR)



Územní plánování

- SEA a veřejné projednání
- Aktualizace zásad územního rozvoje kraje



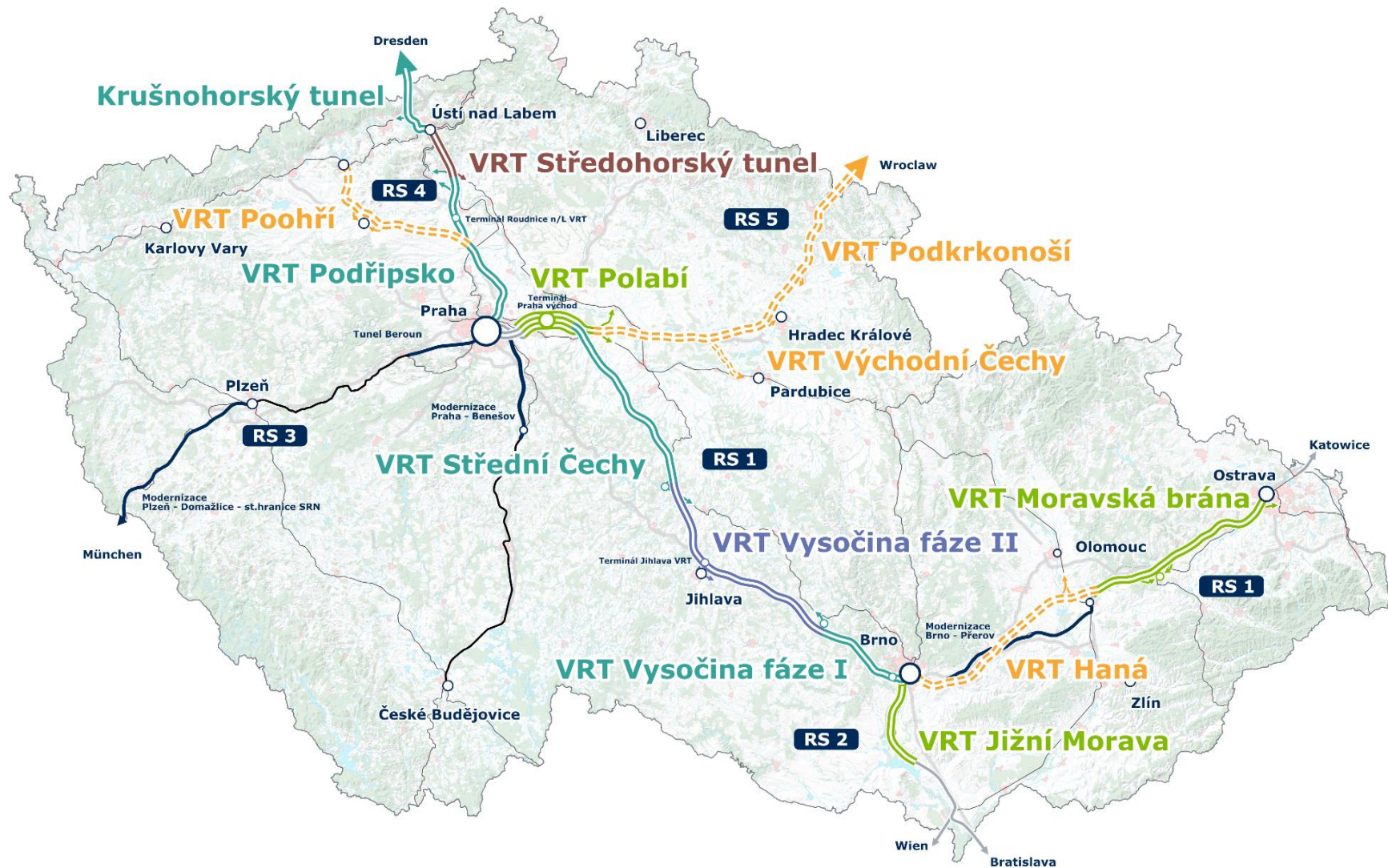
Územní řízení

- EIA a veřejné projednání
- Dokumentace pro územní řízení
- Vydání územního rozhodnutí

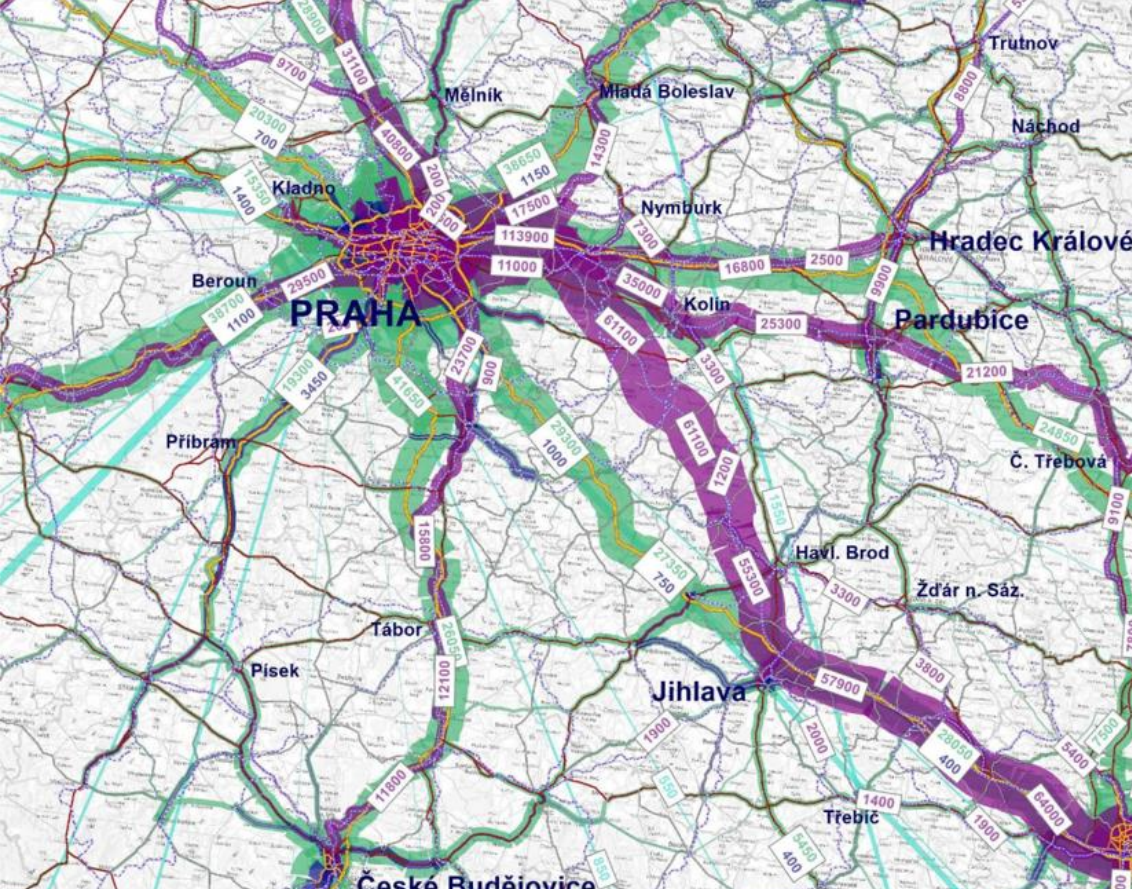


Stavební řízení 2023 až 2025

- Dokumentace pro stavební povolení
- Majetkoprávní vypořádání
- Vydání stavebního povolení



Postup přípravy VRT v ČR (RS)



Dopravní model:

- vysoké využití systému nových VRT
- více než **130 tis.** cestujících za den
- VRT = nejvyužívanější tratě v ČR

To znamená, že VRT musí disponovat vysokou kapacitou, **kvalitou a spolehlivostí** infrastruktury.

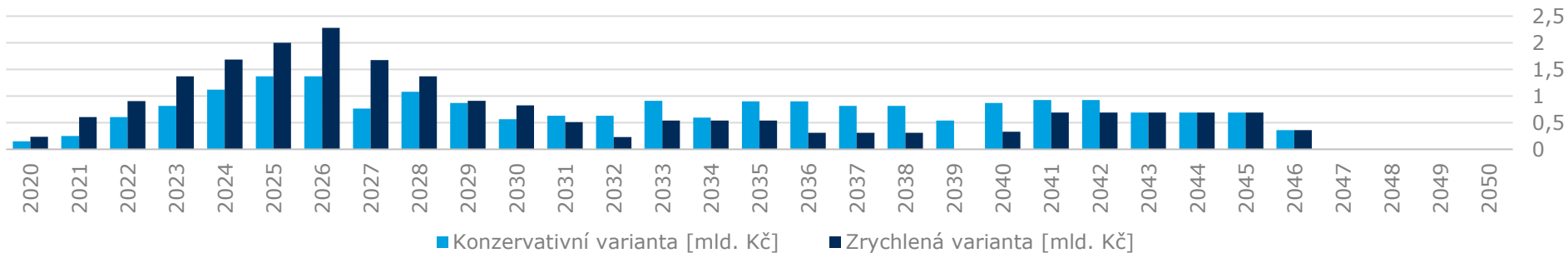


Počet cestujících denně:

- Železnice
- Autobus
- Individuální automobilová
- Letecká

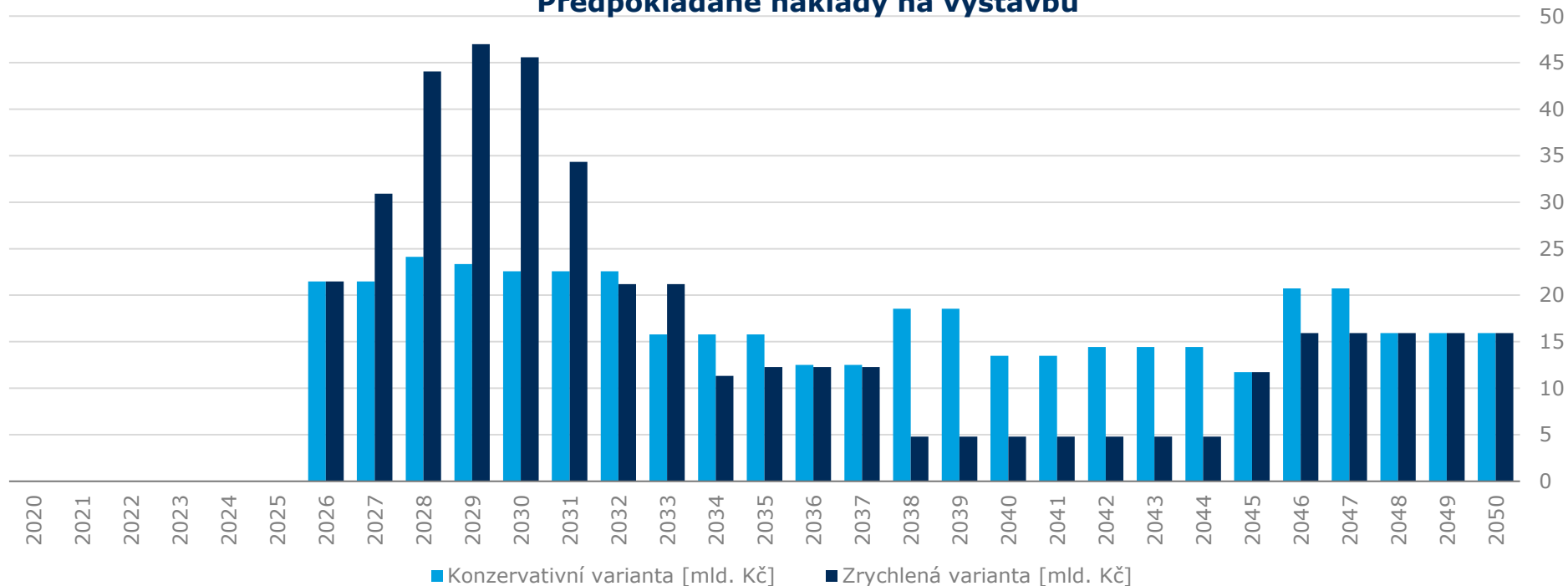
Očekávané počty cestujících na VRT

Zátěžový kartogram, počty cestujících za den, maximální scénář
Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav



Předpokládané náklady na předprojektovou a projektovou přípravu

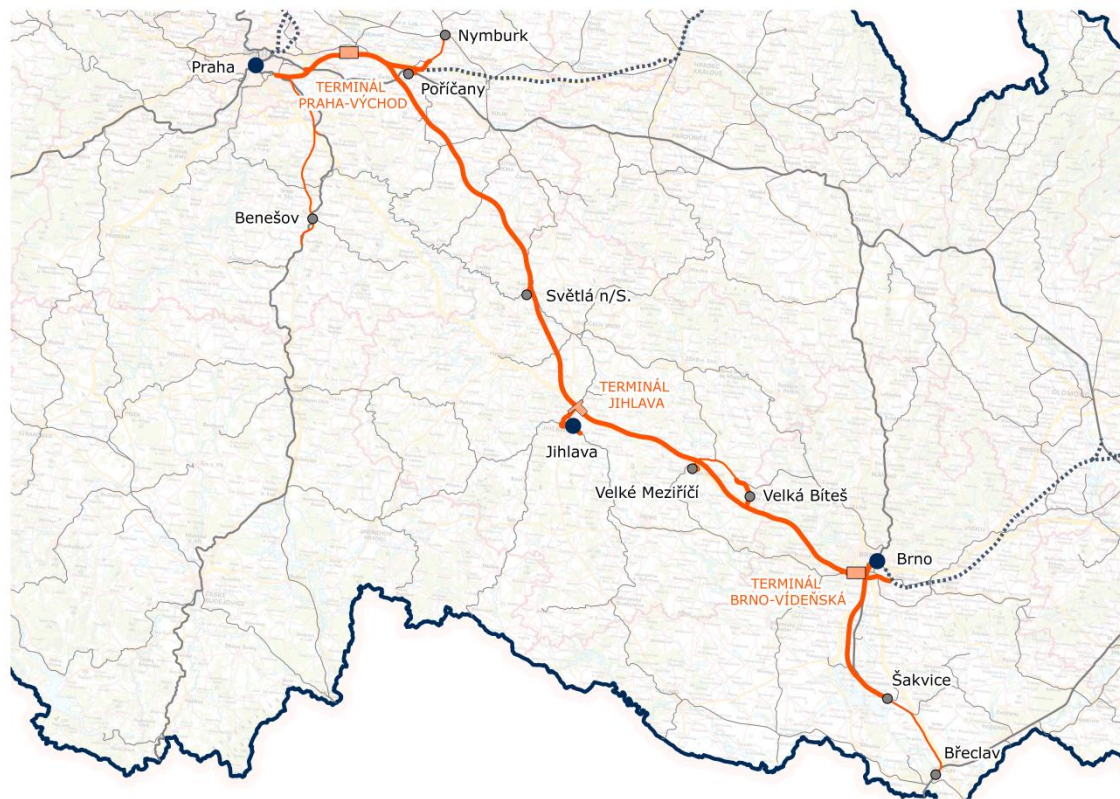
Předpokládané náklady na výstavbu



Náklady na přípravu a výstavbu systému VRT

Ročně až 1 mld. Kč na přípravu a po roce 2025 až 25 mld. Kč na výstavbu

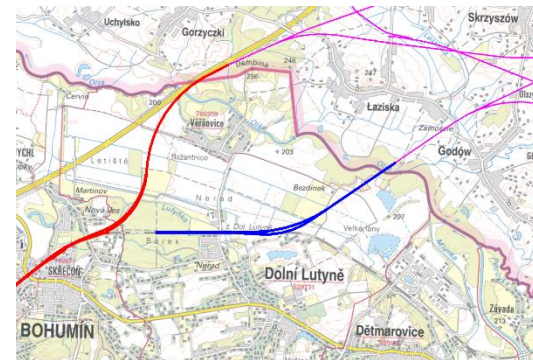
RS1/2 VRT Praha – Jihlava – Brno – Břeclav



zdroj: SNCF

- výhodná rychlost **320 km/h**
- **Praha – Brno za 58 minut**
- každý den přes **60 000 cestujících**
- **celkové náklady 324 mld. Kč**
(vč. rizik cca 30 %)
- **ERR = 7,71 %** (bez rizik až 10,57 %)
- Úspory z realizace projektu:
 - celkové úspory z cestovních dob **204 mld. Kč**
 - celkové úspory z převedené silniční dopravy **250 mld. Kč**
 - **4 316 tis. tun CO₂**
 - **30 382 tun NO_x**
 - **151 tun SO₂**
 - **890 tun PM_{2,5}**
 - **321 tun PM₁₀**
- rozloženo do několika samostatně funkčních etap
- náklady i ekonomické hodnocení **obsahují novou trať Praha – Benešov**

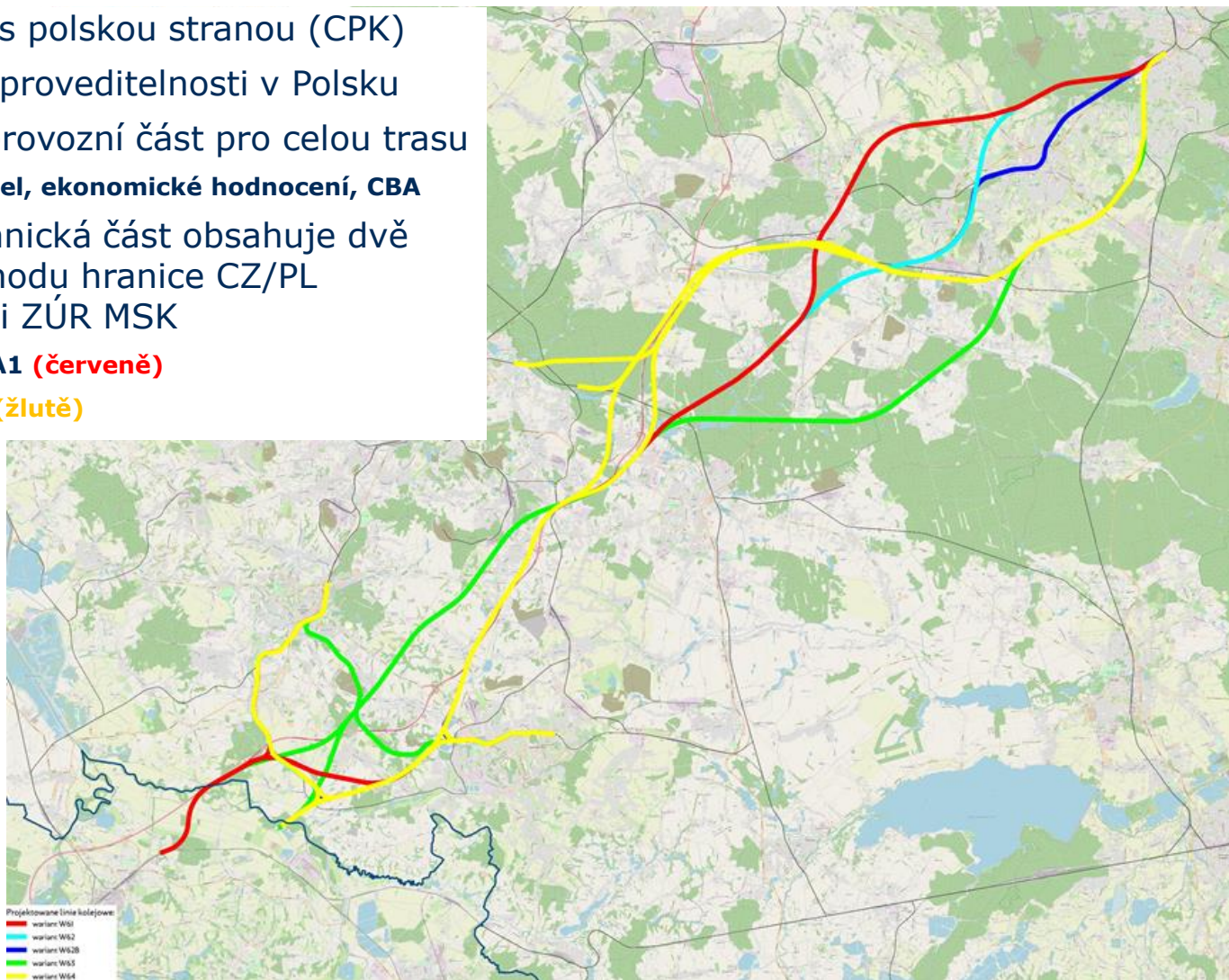
RS1 VRT (Brno –) Přerov – Ostrava



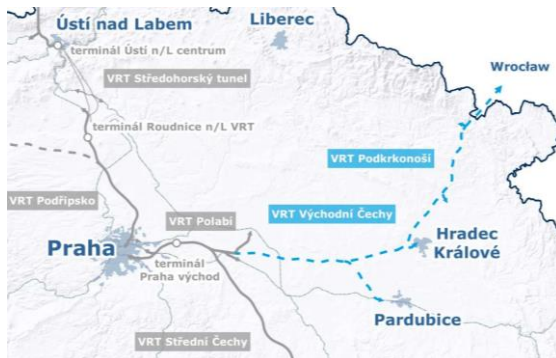
- propojení do konvenční sítě: Nezamyslice, Brodek u Přerova, Prosenice, Hranice na Moravě
- prověřované terminály: Lipník nad Bečvou a Odry
- **provozní rychlost 320 km/h**
- každý den až **35 000 cestujících**
- **Brno – Ostrava do jedné hodiny** (modernizace Brno – Přerov + VRT Moravská brána)
- **celkové náklady cca 80 mld. a ERR přes 11 %** (vč. rizik)
- Úspory z realizace projektu:
 - **celkové úspory z cestovních dob 33 mld. Kč**
 - **celkové úspory z převedené silniční dopravy 86 mld. Kč**
 - **2 639 tis. tun CO₂**
 - **23 438 tun NO_x**
 - **96 tun SO₂**
 - **633 tun PM_{2,5}**
 - **92 tun PM₁₀**

Nové železniční spojení Bohumín – Katowice

- ve spolupráci s polskou stranou (CPK)
- zadání studie proveditelnosti v Polsku
- ekonomicko-provozní část pro celou trasu
 - **dopravní model, ekonomické hodnocení, CBA**
- stavebně-technická část obsahuje dvě varianty přechodu hranice CZ/PL pro aktualizaci ZÚR MSK
 - **dálnice D1 / A1 (červeně)**
 - **Dolní Lutyně (žlutě)**



RS 5 VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wrocław



- Směr rozvoje systému Rychlých spojení RS 5 Praha – Wrocław propojí Prahu s východočeskými aglomeracemi Hradce Králové a Pardubic, ve kterých žije dohromady více než 200 000 obyvatel a s polskou Wrocławí.
- Cesta **z Prahy do Hradce Králové a Pardubic bude trvat cca 30 minut.** Dosažitelná je jízdní doba **90 minut do Wrocław**i a okolo 3 hodin do Varšavy.
- Probíhá zpracování **Studie proveditelnosti RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław** (do 10/2022).
 - **Stavebně-technická část v režii každého státu** (několik koncepčních variant na české straně)
 - **Ekonomicko-provozní část společná (SŽ + CPK)**
- Probíhají pravidelné koordinační schůzky SŽ, CPK a obou ministerstev.

Děkuji za pozornost

**Vysokorychlostní tratě v ČR a
návaznost na Polsko**

Ing. Jiří Merta

vrt@spravazeleznic.cz
www.spravazeleznic.cz/vrt