



PRAHA, 8. června 2023

Česko-francouzská spolupráce na vysokorychlostních tratích slaví 5. výročí

Správa železnic a francouzská skupina státních drah SNCF pracují na českých vysokorychlostních tratích (VRT) společně 5 let. Za tu dobu se podařilo připravit podrobný manuál, jak tratě navrhovat, stavět a provozovat. Česká republika díky této spolupráci projektuje už více než 300 km nových tratí. Jejich technické řešení zohledňuje veškeré zkušenosti, které francouzští kolegové nasbírali za více než 40 let provozu vlaků TGV a systému vysokorychlostních tratí.

Spolupráce od roku 2021 pokračuje na základě osmileté smlouvy uzavřené mezi Správou železnic a SNCF Réseau. Francouzští kolegové poskytují těm českým odborné služby pro projektování, výstavbu, provoz i kontrolu nových tratí a také své zkušenosti s managementem přípravy velkých infrastrukturních projektů. Generální ředitel Správy železnic Jiří Svoboda potvrzuje, že úzké vazby mezi společnostmi přispívají k urychlení přípravy VRT: „*Mohli jsme vymýšlet vlastní technické řešení. Už před lety ale padlo rozhodnutí, že se inspirováme funkčním systémem, který je efektivní, odzkoušený a pomůže nám vysokorychlostní dopravu nabídnout cestujícím co nejdříve. Dosavadní průběh příprav potvrzuje, že jsme se rozhodli správně.*“ Spolupráce ale neprobíhá pouze na úrovni správců infrastruktury. Projektu se také věnuje bilaterální pracovní skupina na úrovni českého a francouzského ministerstva dopravy.

Inspiraci může Správa železnic čerpat také v oblasti financování VRT a zavádění moderních technologií. Nejen tomuto tématu se věnují probíhající Czech – French Railway Days 2023, které pořádají francouzské velvyslanectví, Business France ČR a Asociace pro rozvoj infrastruktury. Na programu jsou diskuze o fungování PPP projektů na železnici, emisi zelených dluhopisů nebo o rizicích při plánování nové infrastruktury.

Správa železnic projektuje aktuálně více než 300 km vysokorychlostních tratí. Nejdále jsou práce na úsecích VRT Moravská brána mezi Prosenicemi a Ostravou, VRT Jižní Morava mezi Modřicemi a Šakvicemi nebo VRT Polabí z Prahy do Poříčan. Intenzivní příprava probíhá také na rameni z Prahy do Drážďan, kde dodavatelé připravují dokumentaci pro územní rozhodnutí úseku VRT Podřipsko mezi hlavním městem a sjezdem Lovosice. Svůj technický návrh získává i budoucí nejdelší tunel ve střední Evropě. Krušnohorský tunel s délkou nejméně 26 kilometrů je zároveň nejsložitější infrastrukturní stavbou na síti českých VRT.

Česká republika bude provozovat tratě s rychlostí 320 km/h, podobně jako v zemi rychlovlaků TGV. Francouzské řešení preferuje vedení tratí po terénu, což znamená méně umělých staveb, jako jsou tunely nebo mosty. Z toho plynou nižší náklady na výstavbu i údržbu a železnice může být lépe začleněna do krajiny.