



BRNO, 8. října 2019

SŽDC představila aktuální stav přípravy vysokorychlostní trati Praha – Brno – Ostrava

V oblasti budování železniční infrastruktury je jednou z hlavních priorit Správy železniční dopravní cesty (SŽDC) zajistit realizaci vládního Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice. Pro jeho úspěšnou přípravu a realizaci je nezbytná intenzivní spolupráce SŽDC se státní správou reprezentovanou zejména Ministerstvem dopravy, Ministerstvem životního prostředí, Ministerstvem pro místní rozvoj a orgány krajských i místních samospráv. Proto manažer infrastruktury připravil pro letošní rok projekt prezentačních setkání s názvem Aktuální stav přípravy vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice, který dnes pokračoval v Brně.

Hlavním tématem bylo představení posunu při přípravě vysokorychlostních tratí, zejména VRT Praha – Brno – Ostrava a VRT Brno – Šakvice. Tratě jsou připravovány pro rychlost až 320 km/h.

SŽDC je již zapojena do aktualizace zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje, která zpřesňuje vedení trasy v prioritním úseku Brno – Šakvice. Po souhlasu Ministerstva dopravy SŽDC neprodleně požádá o aktualizaci zásad územního rozvoje také pro úsek z Brna do oblasti Velkého Meziříčí, aby mohl být zařazen mezi prioritní.

Cílem je, aby v roce 2030 byla celá VRT mezi Prahou a Brnem rozestavěna a v některých úsecích i zprovozněna.

Rychlá železnice

Řeší se také budoucí provoz vlaků. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové trati. Nově vybudovaná infrastruktura je připravována jako jedna ze součástí celorepublikového dopravního systému, který bude z pohledu cestujících reprezentován především rychlými vlaky.

Tyto rychlé vlaky budou ke své jízdě využívat jak nové VRT, tak navazující modernizované konvenční tratě. Expresní vlaky budou vysokou rychlostí propojovat hlavní metropole, další rychlé vlaky budou z metropolí a center směřovat do regionů a zajišťovat jejich obsluhu. Část kapacity bude v některých úsecích vyčleněna také pro rychlé regionální vlaky.

Cestující tak budou moci využívat nejen expresy v relacích Praha – Brno – Ostrava s pokračováním dále do zahraničí (Bratislava, Vídeň, Berlín, Varšava atd.), ale také rychlé vnitrostátní vlaky například v relacích Brno – Jihlava město nebo rychlé regionální vlaky například v relaci Brno – Velké Meziříčí. Toto řešení je obvyklé v zemích, které již rychlé tratě provozují (Francie, Španělsko, Německo).

Pro obsluhu regionů se také prověřuje možnost výstavby terminálů přímo na hlavní trati. Těmi se mohou stát terminály Praha-východ, Jihlava nebo Brno-Vídeňská ul. Terminály umožňují jak průjezd velmi rychlých expresních spojů plnou rychlostí, tak zastavení pomalejších vlaků.

Studie proveditelnosti a trasa VRT

Podobu nových vysokorychlostních tratí Praha – Brno – Ostrava a Brno – Šakvice prověřují studie proveditelnosti. Ty zpracovávají několik variant vedení tratí a prověřují jejich různé parametry, například vhodnou maximální rychlost vlaků. Díky jejich zpracování disponujeme důležitými technickými podklady pro budoucí projekční práce a nezbytnými podklady pro posouzení vlivu na životní prostředí. Tratě na území Jihomoravského kraje jsou rozděleny do dvou studií proveditelnosti: VRT Praha – Brno – Břeclav a VRT Brno – Ostrava.

Práce na studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav jsou ve své polovině, přičemž SŽDC dostává z této studie výsledky průběžně. Aktuálně obdržela výstup z I. etapy zpracování studie, která je zásadním milníkem.

Trasa od Prahy volně kopíruje vedení dálnice D1. V jižním směru prochází železniční stanicí Modřice a je vedena západně od Rajhradu, Hrušovan u Brna a Vranovic. Od Pouzdrán kopíruje stávající železniční koridor.

V Brně se obě tratě připojují do nového železničního nádraží, které se stane hlavním nástupním místem do vysokorychlostních vlaků pro obyvatele krajské metropole. S ohledem na velikost města a důležitost celého přilehlého regionu je navržen také doplňkový terminál s pracovním názvem Brno-Vídeňská ul.

Doplňkové terminály u velkých měst přibližují nabídku vysokorychlostní železnice okolnímu regionu, protože při cestě na nádraží není nutné vždy cestovat až do jejich přetížených center. Tím jsou přínosem i pro města samotná. Celé doplnění železničního uzlu Brno ve své nové podobě o prvky vysokorychlostní železnice je koncipováno jako kapacitní a má umožnit vysokou spolehlivost vysokorychlostních vlaků.

Práce na studii proveditelnosti VRT Brno – Ostrava byly zahájeny vstupním jednáním na začátku letošního září. První výstup se očekává po šesti měsících. V části trasy na území Jihomoravského kraje studie prověřuje potřebnost ochrany území pro umístění nové trasy VRT, která může být v dlouhodobějším časovém horizontu dalším posílením kapacity železnice v regionu.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
T 601 380 700
E press@szdc.cz
www.szdc.cz