

JIHLAVA, 18. září 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 Aktuální stav přípravy vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice. Projekt pokračoval dnes setkáním v Jihlavě.

Hlavním tématem bylo představení posunu při přípravě vysokorychlostních tratí (VRT), zejména VRT Praha – Brno s cílem přispět k nalezení shody nad vedením nové tratě pro rychlosti až 320 km/h Krajem Vysočina a vytvořit podmínky pro další postup přípravných prací.

Po souhlasu Ministerstva dopravy SŽDC neprodleně požádá o aktualizaci zásad územního rozvoje Kraje Vysočina pro celý úsek na území tohoto kraje. To umožní zrychlení přípravy VRT a rozšíření první etapy výstavby na úsek Praha – Světlá nad Sázavou a na úsek z Brna do oblasti Velkého Meziříčí.

Střední úsek mezi Světlou nad Sázavou a Velkým Meziříčím je stavebně náročnější a prozatím je řešen v několika variantách. Po jejich posouzení z pohledu technického, ekonomického a z pohledu životního prostředí bude připravován s minimálním časovým odstupem. Pro spojení mezi Prahou a Brnem může být do doby dokončení střední části využívána část stávající tratě přes Havlíčkův Brod.

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

Rychlá železnice

Diskutuje se také budoucí provoz vlaků. Výstavbou VRT dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, a to nejenom v ose nové tratě. 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 Praha – Jihlava-město nebo Brno – Velké Meziříčí. Toto řešení je obvyklé v zemích, které již rychlé tratě provozují (např. Francie, Španělsko, Německo).

Pro obsluhu regionů je také prověřována možnost výstavby terminálů přímo na hlavní trati. Těmi se mohou stát terminály Praha-východ, Brno-Vídeňská ul. nebo na území Kraje Vysočina také například Jihlava VRT poblíž dnešní zastávky Jihlava Bosch Diesel. Terminály umožňují jak průjezd velmi rychlých expresních vlaků plnou rychlostí, tak zastavení pomalejších vlaků pro obsluhu regionů.

Studie proveditelnosti a trasa VRT

Podobu nových vysokorychlostních tratí Praha – Brno – Ostrava/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. Studie jsou zpracovávány pro úsek Praha – Brno – Břeclav a úsek Brno – Přerov – Ostrava.

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

V úseku Praha – Jihlava je prověřována řada variant. Obecně je lze rozdělit do skupiny jižních a skupiny severních variant. Jižní jsou směřovány z uzlu Praha ve směru Benešov a Havlíčkův Brod, severní míří z uzlu Praha podél dálnice D11 ve směru Poříčany a dále k Havlíčkovu Brodu. V úseku Jihlava – Brno je vedení tratě relativně invariantní a volně kopíruje dálnici D1.

Lze konstatovat, že lepších výsledků dosahují varianty vedené severním koridorem. Oba koridory přináší pro spojení Prahy s Brnem obdobné výhody a v zásadě stejné jízdní doby, avšak investiční náklady jsou pro severní koridor výrazně nižší. Rozdíl se pohybuje mezi 25 – 30 %. Je to dáno především příznivějším terénem, který vyžaduje výrazně méně mostních a tunelových staveb. Jeví se příznivější také z pohledu vlivu na životní prostředí.

Práce na studii proveditelnosti VRT Brno – Ostrava byly zahájeny vstupním jednáním na začátku září. První výstup se očekává po šest měsících.

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