

# VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ ZMĚNÍ DOPRAVU V ČESKÉ REPUBLICĚ

Otakar Svoboda

Česká republika hraje klíčovou roli jako dopravní křižovatka ve střední Evropě. Navržený systém vysokorychlostních tratí (VRT) u nás propojí sever s jihem, východ se západem a po dokončení bude začleněn do transevropské vysokorychlostní dopravní sítě TEN-T. Stavba bude probíhat postupně a jednotlivé úseky budou využívány i před dokončením celého systému v roce 2050, aby se co nejdříve ulevilo současným přetíženým koridorům.

## Základní přínosy

Hlavní trasa RS1 a RS2 spojí Prahu, Brno a Ostravu, přičemž otevře VRT i směrem na Vídeň, Katovice a Slovensko. Trasa RS4 zajistí napojení z Prahy přes Ústí nad Labem na Německo, a tím také na evropskou dopravní síť TEN-T. Dále trasa RS3 povede z Prahy přes Domažlice do Norimberku a Mnichova a RS5 propojí Prahu s Hradcem Králové, Pardubicemi, polskou Vratislaví a v budoucnu až s Baltím.

Díky systému vysokorychlostních tratí bude např. většina krajských měst dostupná z Prahy do dvou hodin, přičemž polovina z nich dokonce za méně než jednu hodinu. Cesta mezi Prahou a Brnem bude pak trvat pouze hodinu a z Ostravy do Prahy se dostaneme zhruba za hodinu a tři čtvrtě. Do přibližně dvou hodin dojedeme z Brna do Drážďan nebo z Ostravy do Vídně, stejně jako např. z Prahy do Berlína.

Stavba dalších tratí bude probíhat postupně, přičemž jednotlivé úseky budou moci být využívány i před dokončením celého systému, aby se co nejdříve ulevilo současným přetíženým koridorům. Celý systém vysokorychlostních tratí by měl být dokončen do roku 2050.

VRT nejen lépe propojí Českou republiku s Evropou, ale zároveň i radikálnělepší mobilitu obyvatel, protože rychlost až 320 km/h přinese lidem více času pro jejich osobní život. Dojde rovněž ke zvýšení kapacity stávajících tratí.

Celkově se výraznělepší mobilita v regionech, navíc VRT uvolní stávající tratě a pomůže růstu regionální osobní dopravy i dopravě nákladní. Výrazně se díky VRT změní dojíždění z regionů za prací.

Rychlá železnice přispěje k lepší udržitelnosti, VRT bude mít až 7krát nižší spotřebu energie než osobní automobil (na přepravu 1 cestujícího na 1 km), stejně jako násobně menší tvorbu CO<sub>2</sub>.

## Integrace s ostatní dopravou

Rychlá železnice bude snadno dostupná pro většinu obyvatel. Podle dopravních modelů se k ní 75 % obyvatel dostane do 20 minut.

Naším cílem je nahradit ostatní dopravu tam, kde budeme rychlejší a úspornější. Ostatní druhy dopravy však nebereme jako konkurenci, protože víme, že lidé se potřebují dostat co nejrychleji z domova na nějaké konkrétní místo určené a obě tato místa se nemusí nacházet na trase VRT.

V rámci modernizace stávajících nádraží a výstavby moderních terminálů VRT chceme veškerou dopravu integrovat. Nádraží budou sloužit jako efektivní přestupní uzly mezi VRT, konvenční železnicí i městskou a meziměstskou dopravou. Na stanici nebo terminál VRT můžete přijet také autem či na kole, které na místě můžete nechat.

VRT tak značně přispěje k efektivní integraci všech druhů dopravy, a přitom ji i celkově výrazně zrychlí.

## Aktuální stav na jednotlivých úsecích VRT

### RS1, RS2

S přípravou projektu VRT jsme nejdále s částí Moravská brána, kde probíhá posuzování vlivu na životní prostředí (EIA).

Předběžně začínáme s nezávazným oslovením vlastníků pozemků nutných pro výkup, po získání kladného stanoviska EIA (a nabytí právní moci) bude moci být zahájen výkup pozemků. Dalším velmi pokročilým úsekem je Jižní Morava, kde se také v současnosti řeší proces EIA.

Na ostatních úsecích RS1 a RS2 zatím řešíme aktualizaci zásad územního rozvoje (ZÚR), aby bylo možné zpracování a podání dokumentace EIA.

Posledním úsekem v části Praha – Brno – Ostrava, který zatím není projektován, je úsek Vysočina II, kde jsme v srpnu tohoto roku dokončili výběr zhotovitele dokumentace.

### RS4

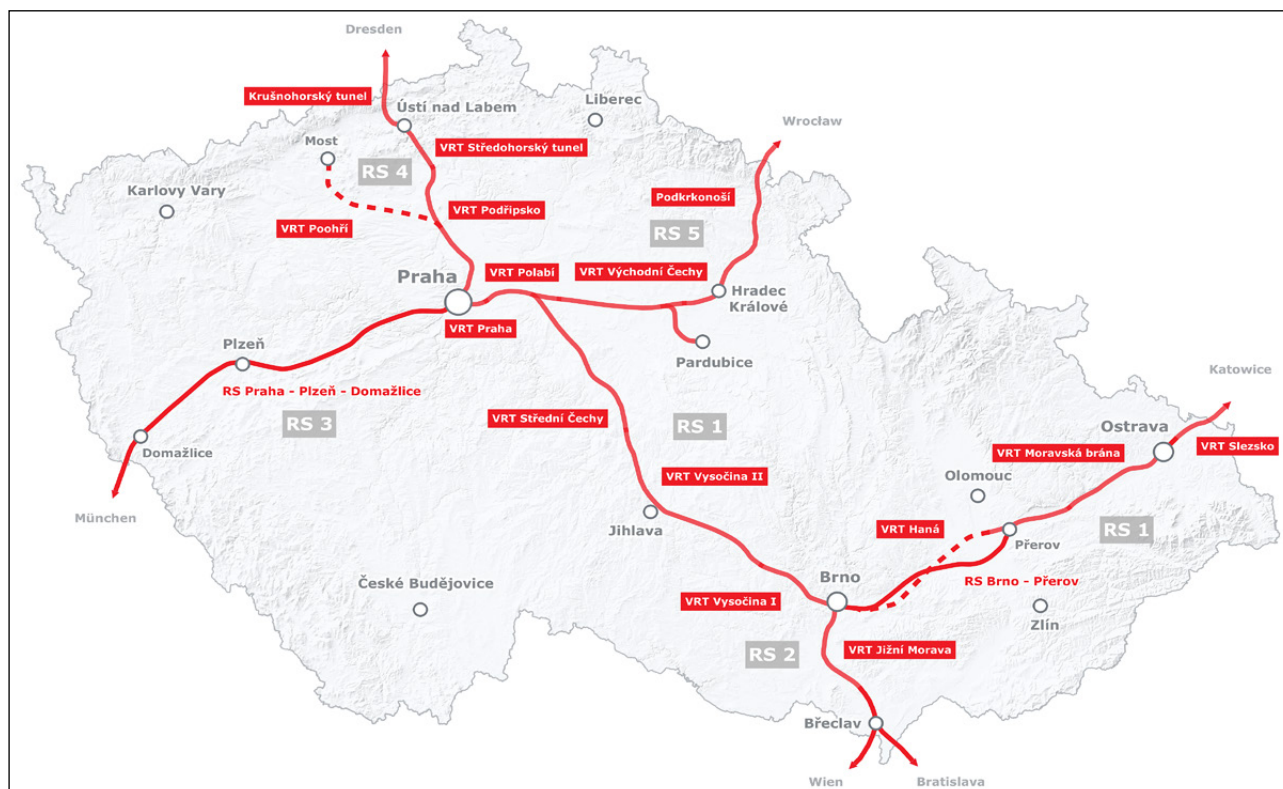
Klíčová aktualizace ZÚR Ústeckého kraje proběhla v červnu tohoto roku a umožňuje další kroky v rámci přípravy VRT. Obecně lze říct, že úspěšné dokončení aktualizace ZÚR je vždy klíčovým krokem v přípravě daného úseku VRT.

### RS5

V současné době máme zpracovanou studii proveditelnosti vysokorychlostního spojení RS5 Praha–Vratislav, která je nyní předložena Ministerstvu dopravy ke schválení.

## Spolupráce s veřejností

S veřejností, obcemi i kraji vedeme vysoce aktivní dialog, ať už prostřednictvím veřejných i neveřejných setkání, prezentačních dnů i výjezdů našim komunikačním VRTmobilem na vybrané



Zdroj: SS VRT, 2024

Návrh dopravního modelu VRT

akce a místa. Samozřejmě že komunikujeme i prostřednictvím článků na našem webu vrtky.cz i na našich sociálních sítích. Také odpovídáme všem, kteří nám napíší relevantní dotaz na vrt@spravazeleznic.cz. Stejně tak postupně zřizujeme pro jednotlivé úseky mapové portály nebo pocitové mapy. Díky mapovým portálům mohou lidé hodnotit návrhy nové trati a dávat připomínky k samotnému návrhu, jak by trať měla vypadat. Každý má možnost klást dotazy nebo dávat podněty přímo prostřednictvím portálu. Pčitové mapy fungují na stejném principu, jen jde o podobné podněty v době, kdy ještě neexistuje konkrétní návrh trati a řeší se celé dotčené území i širší souvislosti, např. možnost rozvoje brownfieldů, možné nové parky, rekreační plochy, cyklostezky apod.

## Jakým způsobem se VRT financují

V současné době je projektování vysokorychlostních tratí hrazeno jak ze státního rozpočtu, tak skrze evropské fondy, konkrétně CEF, tedy Connecting Europe Facility. Přes ten je financována jak trať z Prahy na Drážďany, tak jsme letos uspěli i na trati RS1 na úsecích z Prahy do Brna.

Abychom nezatěžovali již tak napjatý rozpočet, je cílem zapojit do projektu pomocí Public-Private Partnership (PPP) soukromý sektor. Zjednodušeně: ten trať vyprojektuje, zafinancuje, postaví a bude je po několik desetiletí udržovat a provozovat, než je předá státu v odpovídající kvalitě. Inspirací nám byly dálniční projekty v ČR i zkušenosti ze

zahraničí. PPP nyní řešíme např. na úsecích Moravská brána a Jižní Morava.

## A nakonec: Co to bude stát cestující?

Správa železnic provozuje pouze trať, provoz vlaků zajišťují jednotliví dopravci, ale předpokládá se velká dostupnost jízdného v obdobných relacích, jako jsou dnešní tarifní ceny. Z finančního hlediska by měly být vysokorychlostní tratě dostupné téměř pro každého. VRT by měly udělat cestování rychlejší, spolehlivější a komfortnější pro všechny.

Otakar Svoboda  
Oddělení komunikace  
Stavební správa vysokorychlostních tratí  
Správa železnic, státní organizace

### ENGLISH ABSTRACT

## High-speed Lines Will Change Transport in the Czech Republic, by Otakar Svoboda

The Czech Republic plays a crucial role as a transport crossroads in Central Europe. The designed high-speed rail system (HSR) will connect the north with the south, the east with the west of the Czech Republic and, once completed, will be integrated into the high-speed TEN-T Trans-European Transport Network. Construction will be carried out in phases and individual sections will be used prior to the entire system completion in 2050 to relieve current congestion in the corridors as soon as possible.