



Rychlá spojení

aktualizovaná koncepce VRT pro ČR

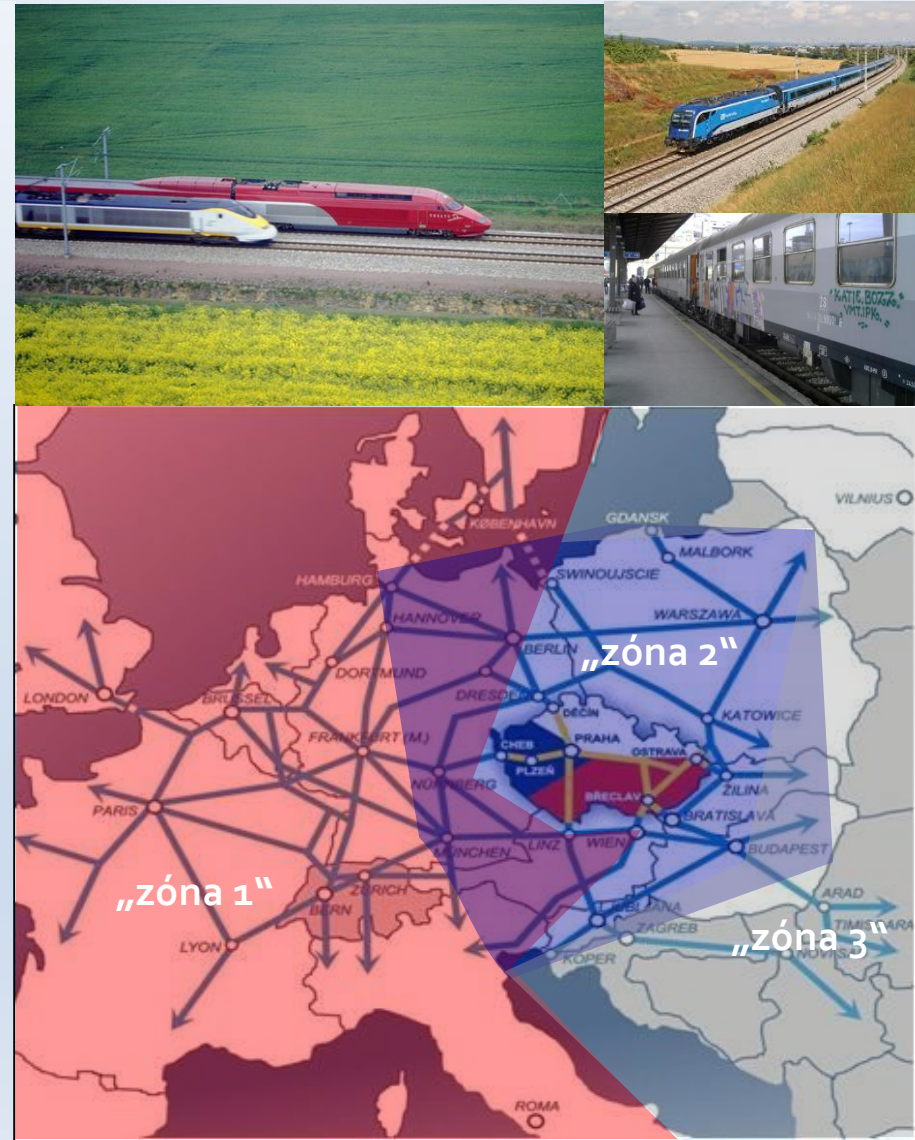
Ing. Jindřich KUŠNÍR

Ředitel odboru drážní a vodní dopravy
Ministerstvo dopravy ČR



Mezinárodní situace

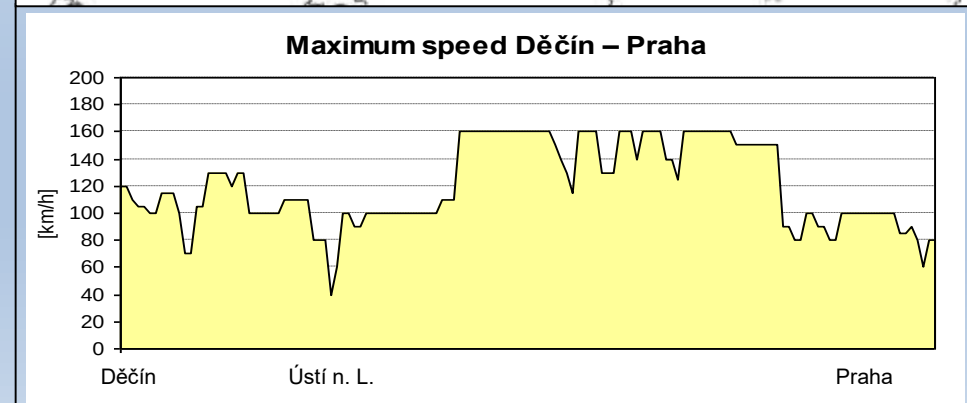
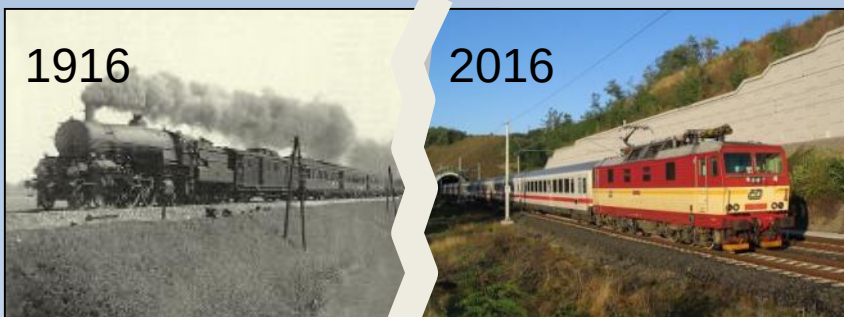
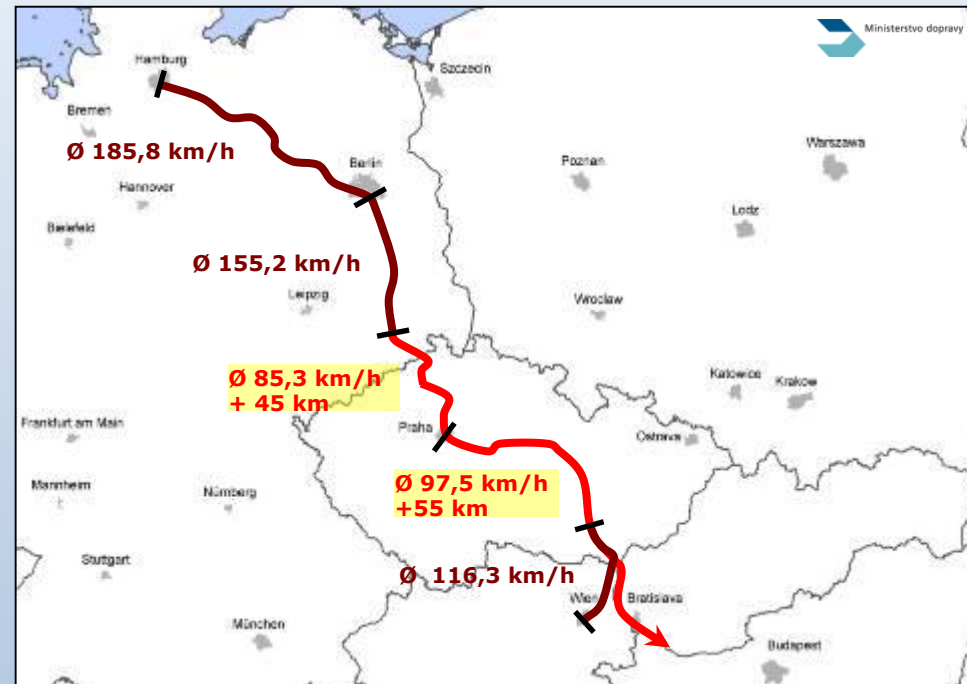
- „zóna 1“:
 - hustá síť VRT a rychlých konvenčních tratí
 - vysoký stupeň mobility obyvatel
 - pravidelná nabídka spojení
 - konkurenceschopná nabídka železnice
- „zóna 2“:
 - zlepšující se konvenční tratě, vznik prvních VRT
 - vysoký stupeň mobility obyvatel
 - pravidelná nabídka spojení
 - velký potenciál rozvoje železnice
- „zóna 3“:
 - nekvalitní infrastruktura
 - nízká mobilita obyvatel
 - nabídka spojení většinou 1x denně
 - železnice ve složité pozici





Odkud pramení naše úvahy?

- **problémy naší železnice:**
 - **nedostatečná kapacita sítě** – jedna infrastruktura pro různé segmenty vlaků → potřeba provozního oddělení rychlých vlaků od vlaků pomalejších
 - **technické parametry** na řadě úseků **nedostatečné** → potřeba nové tratě
- **výhoda naší železnice**
 - **dobrá vazba na zahraničí** – řada navazujících úseků v zahraničí pro vyšší rychlosti

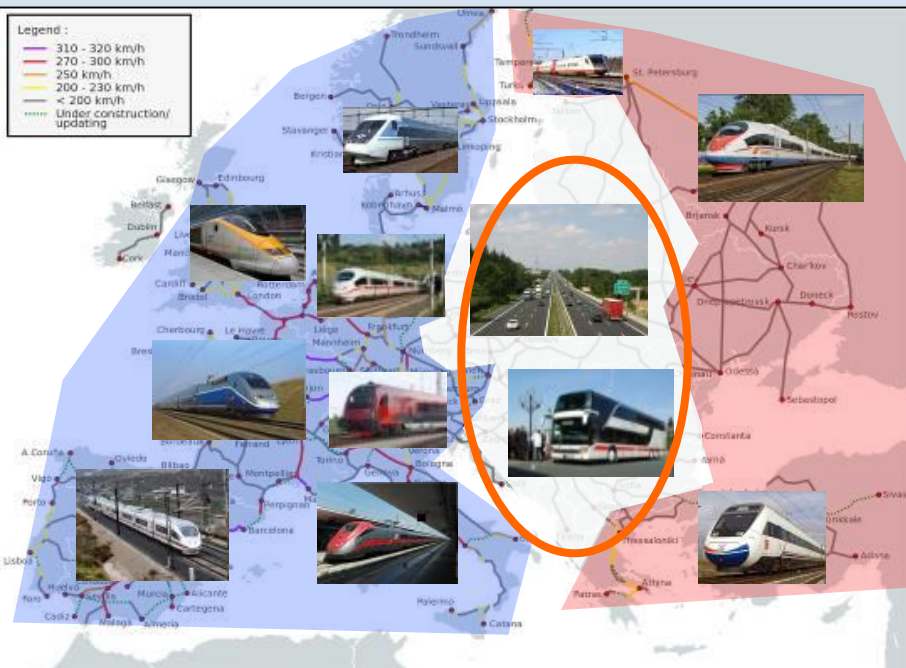




Odkud pramení naše úvahy?

Budovat či nebudovat VRT v ČR?

- původně izolovaný rozvoj VRT v jednotlivých zemích
- postupně zájem o koordinaci a propojení



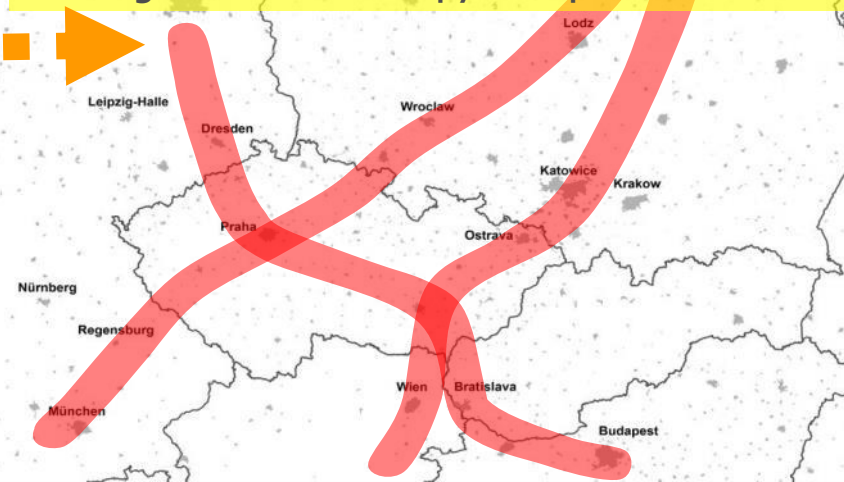
Dnes:

- VRT součást evropské dopravní politiky – napříč EU = možnost podpory z fondů EU
- nástroj „udržení“ ČR na dopravní mapě EU

ČR jako vnitřní periferie EU v dálkové dopravě???

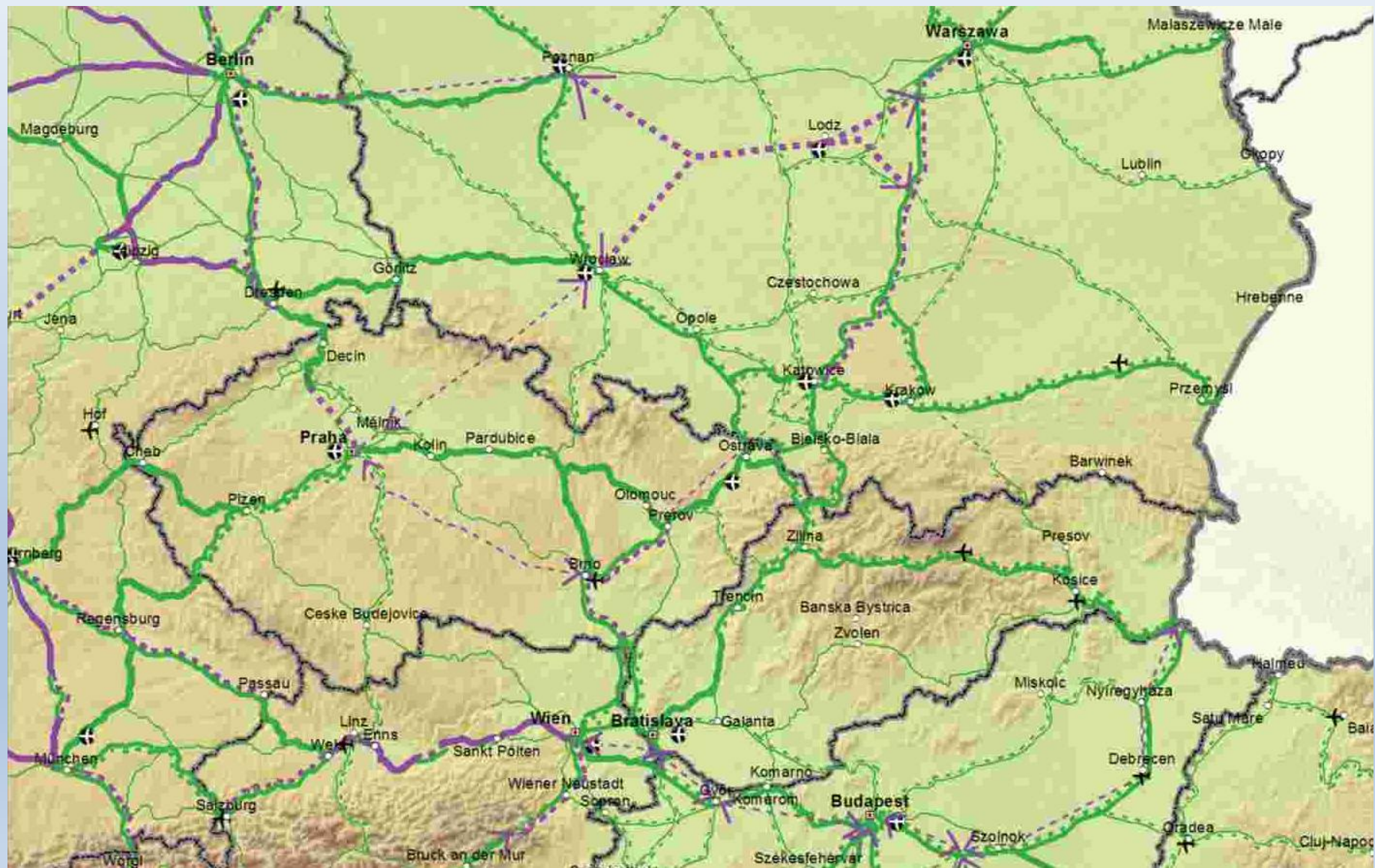


ČR integrální součást Evropy – „dopravní rozvodí“





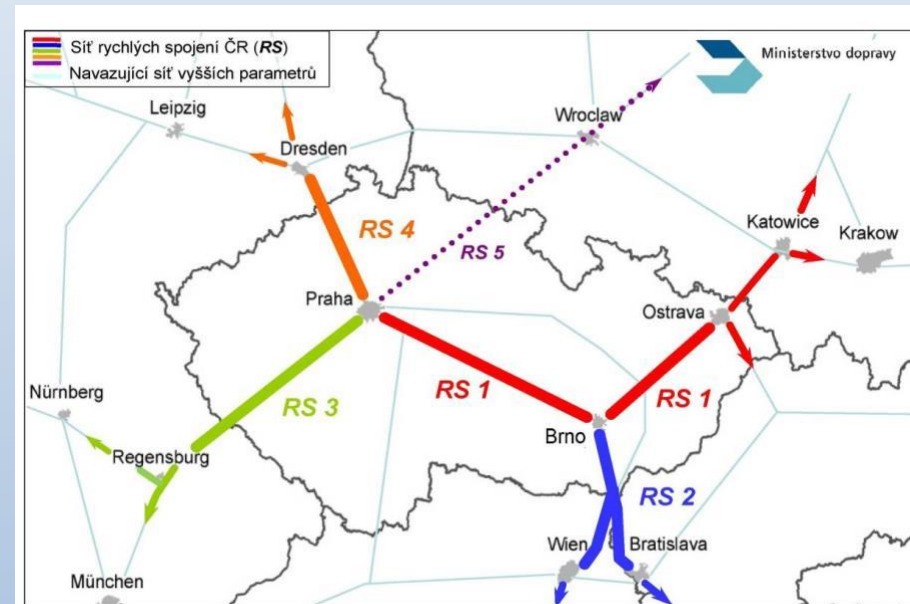
Politika TEN-T



VRT a/nebo Rychlá spojení *RS*?

Rychlá spojení (*RS*)

- aktualizovaná koncepce
- od infrastrukturního pojetí **VRT** k ke **komplexnímu** pojetí **RS**:
 - kombinace
 - nových tratí (VRT) +
 - modernizovaných tratí pro vyšší rychlosti
 - inovovaný provozní koncept
 - propojení s konvenční sítí i ostatními druhy dopravy
 - lepší obsluha regionů = vyšší využitelnost
- **RS** = nástroj řešení problémů v:
 - dopravě
 - územním rozvoji



RS páteř v dálkové i regionální dopravě

- 3 provozní segmenty:

- mezinárodní:

- např. Hamburg – Berlin – Praha – Wien/Budapest, Wien – Ostrava – Warszawa

- národní expresní:

- např. Plzeň – Praha – Brno – Ostrava, Karlovy Vary – Praha – Brno – Zlín, Praha – Jihlava – (Vysočina)

- meziregionální obslužný:

- např. Brno – Jihlava – České Budějovice, Praha – Litoměřice – Ústí n. L. – Děčín, Praha – Benešov – Tábor

- základní principy:

- součást systému dálkové dopravy v ČR

- taktový jízdní řád

- provázanost s ostatní dopravou („sjezdy“ na stávající tratě + přestup v terminálech (vlak, bus, MHD, P&R)

- tarifní integrace s ostatní železnicí, příp. IDS



Cena?

Služba musí být dostupná širokým vrstvám populace

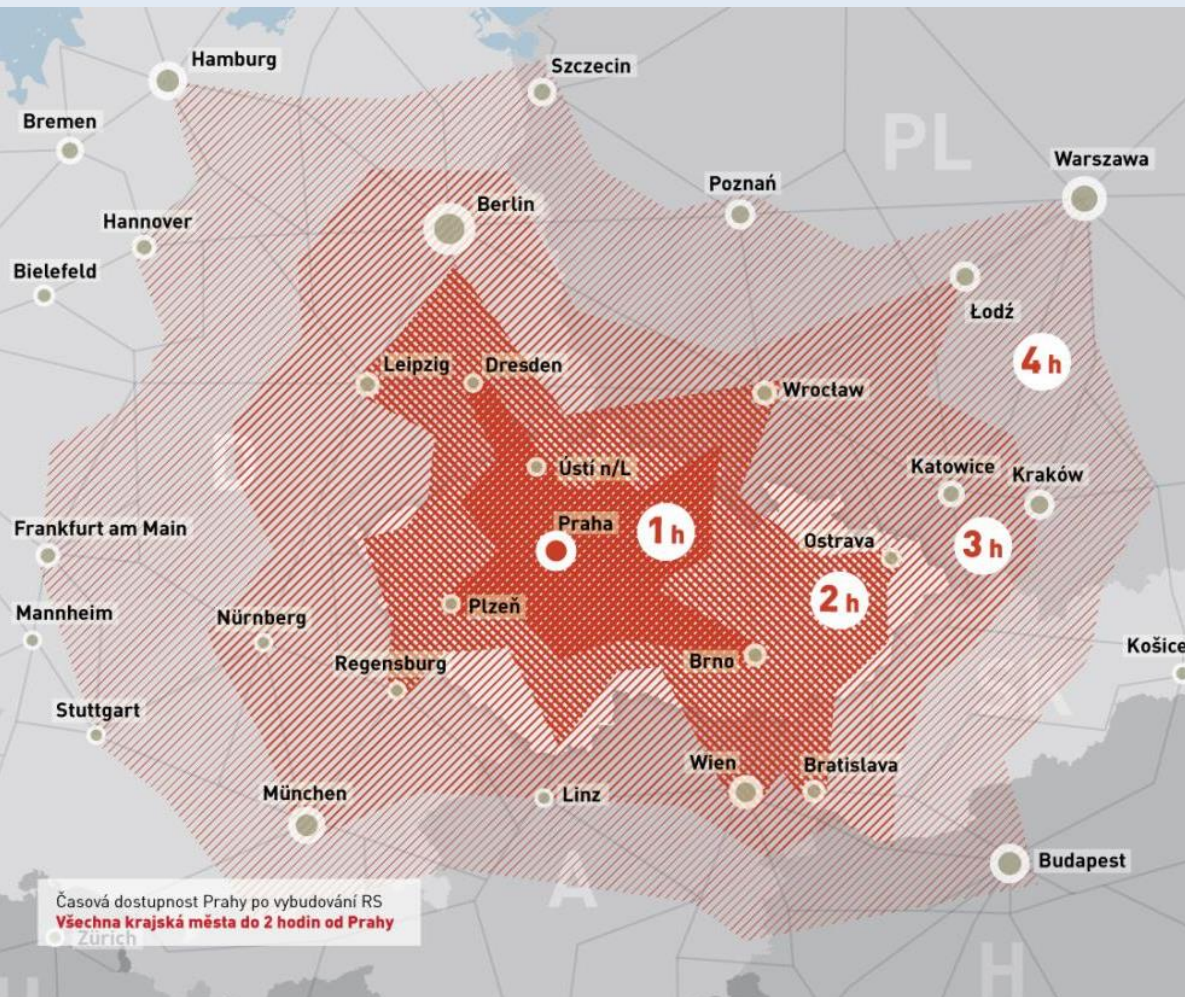


Přínosy *RS*

- radikální **změna v dostupnosti** území ČR i okolních států
- zavedení velmi rychlé dopravy = **dojíždka** i ze **vzdálenějších** oblastí – nárůst zázemí
- **rychlé a časté** spojení terminálů s hlavními středisky osídlení + provázanost s návaznou dopravou
- **kapacita pro nákladní dopravu** na konvenční síti



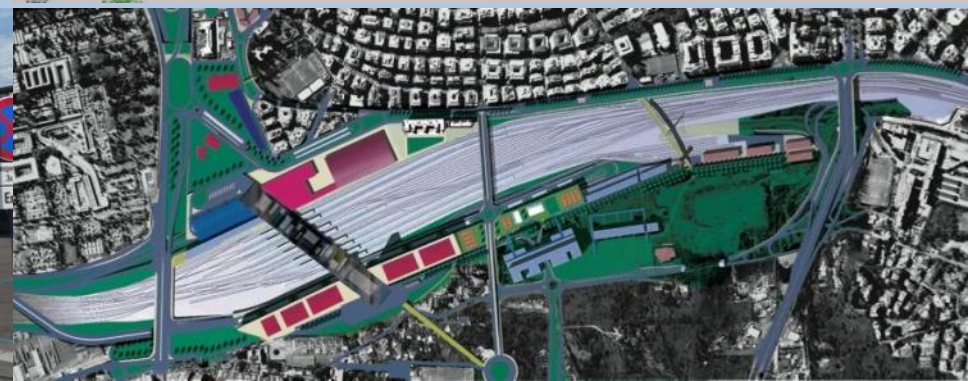
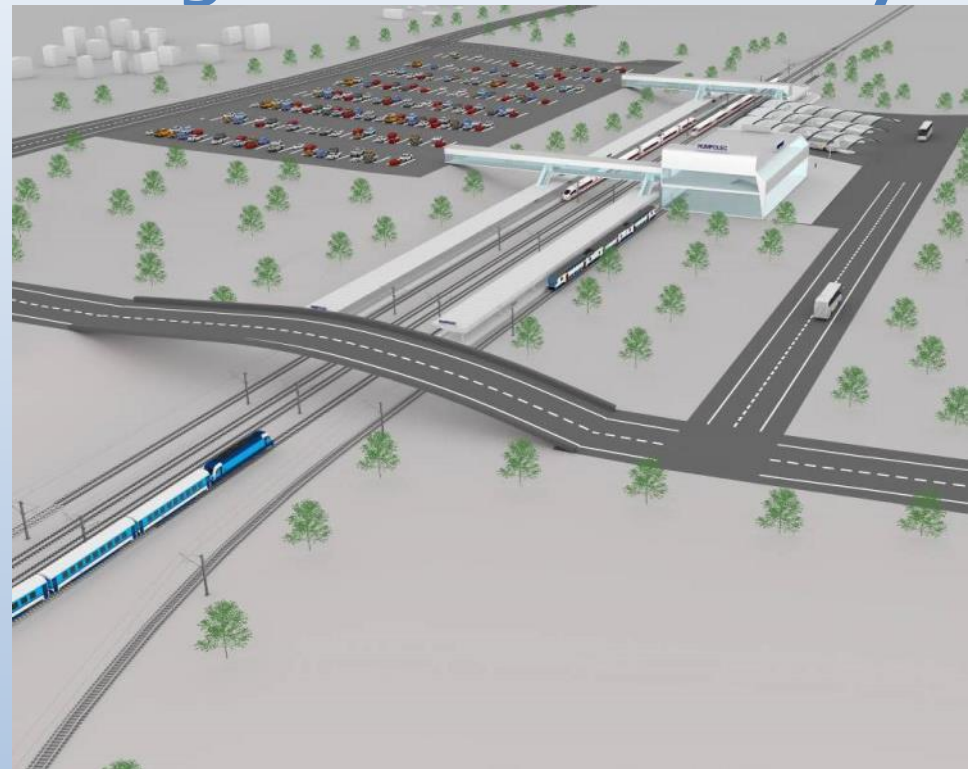
- celkové **zvýšení atraktivity** veřejné dopravy
- i **efektivitu** jejího financování





Městské stanice + regionální terminály

- **krajská města** – stanice v centru města/
tradiční poloze stávajících stanic
 - napojení na VRT pomocí sjezdů
 - integrace do organismu města
 - návaznost na MHD
- **regionální terminály** – společné terminály
pro více sídel
 - parkoviště P+R, návazná autobusová
doprava
 - několik „sběrných“ míst v kraji
 - širší záběr než jen v centru regionu
 - potenciál pro regionální růst

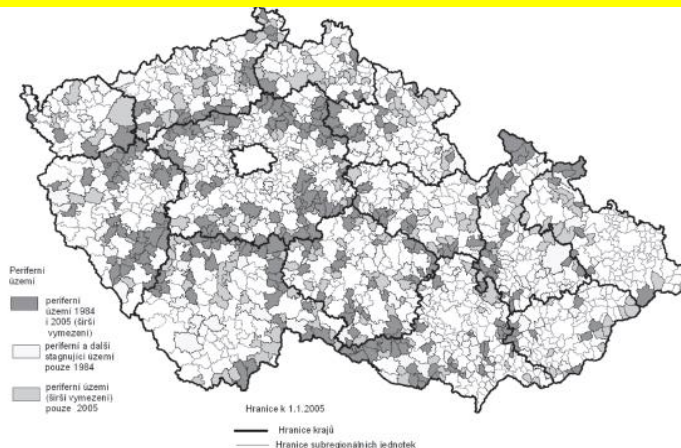


RS jako nástroj regionálního rozvoje

- **město** – napojení na RS = konkurenční výhoda a příležitost pro:
 - › zviditelnění regionu
 - › nový **impulz rozvoje** (snadnější dostupnost)
 - › vyšší atraktivita pro investory
 - › snadnější možnost dojížděky/vyjížděky
 - › rozvoj turismu
- **region** – zlepšení dostupnosti, možnost dojížděky za prací/zábavou, zastavení odlivu obyvatel



Území vnitřní periferie – výzkum UK PŘF Praha



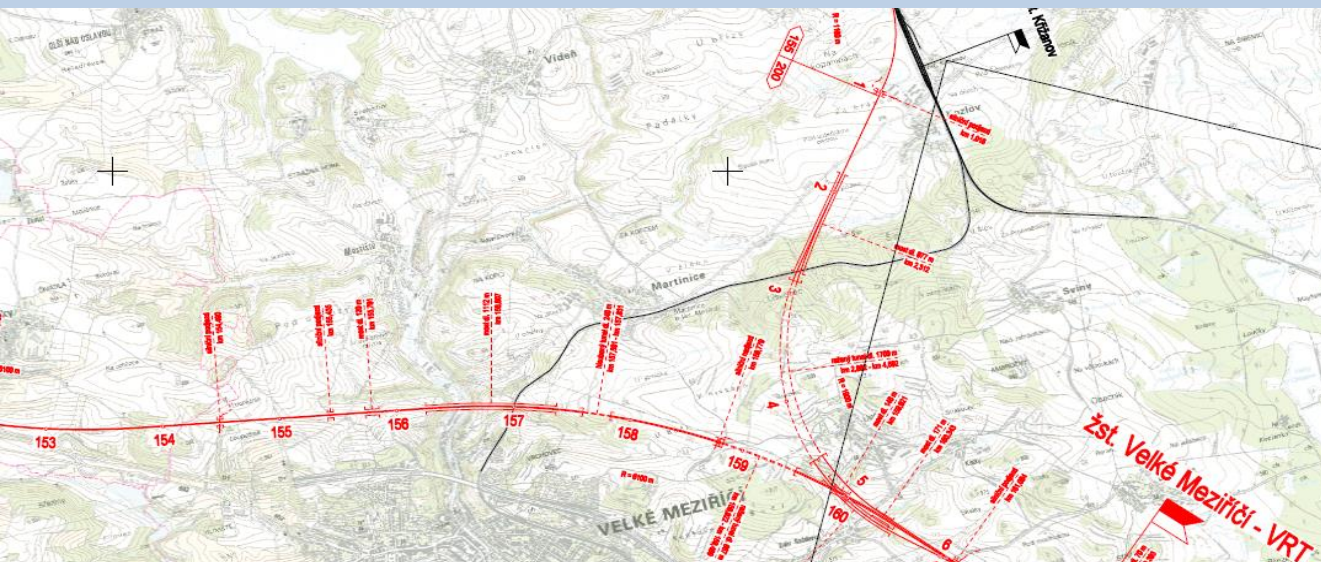
Zdroj: Z podkladů ČSÚ zpracoval ÚRS PRAHA, a.s., mapový podklad ČÚZK 2003.



Nové tratě a územní průchodnost

VRT se v území příliš neliší od konvenční tratě

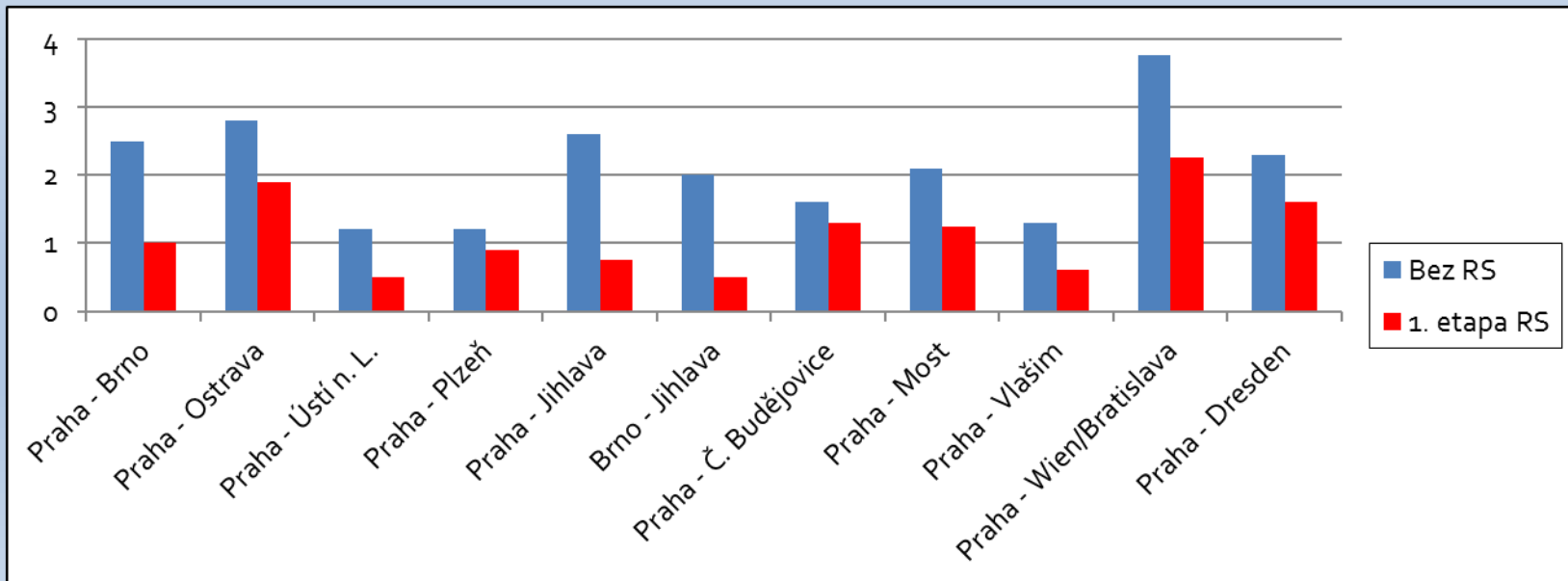
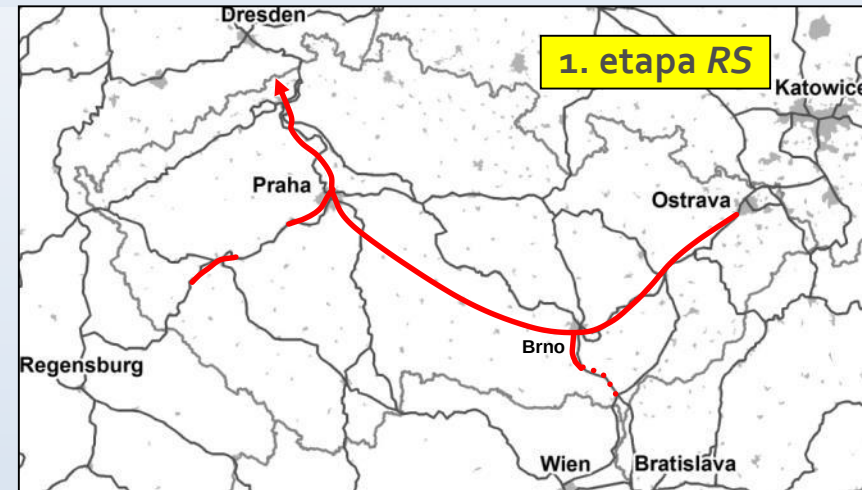
- fragmentace území nižší než u dálnic i konvenční železnice – řada tunelů a mostů – volný průchod pod/nad tratí
- nové krajinné dominanty – potřeba věnovat pozornost i architektuře!!!
- pouze mimoúrovňová křížení se silnicemi
- ochrana proti hluku – preference přírodních řešení – zemní valy, odstínění vegetací, umělé zahloubení, zakrytí





Etapizace realizace RS

- 1. etapa – naléhavá potřeba:
 - nová rychlá páteř ve směru hlavních přepravních proudů
 - posílení kapacity v centrální části sítě
- překonání nejproblematictějších úseků současné dálkové sítě
- výrazné zrychlení již v této etapě



Aktuální stav přípravy RS

- **Koncepční materiál pro vládu**
 - v přípravě, plán předložení do konce roku 2016
- **Technicko-provozní studie**
 - ve fázi zpracování
 - stanovení požadavků na úpravu/vytvoření předpisů a norem
- **Územně-technické studie**
 - zpřesnění vedení tras územím, dopracování různých variant
 - dokončeny
- **Studie proveditelnosti**
 - potvrzení ekonomické efektivity, výběr finální varianty
 - v současnosti probíhají / připravují se tendry na první studie
 - Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, Praha – Brno – Břeclav, Přerov – Ostrava, Praha – Plzeň
 - schválená studie Brno – Přerov
- **Česko-saská spolupráce**

Děkuji za pozornost



Jindřich KUŠNÍR
jindrich.kusnir@mdcr.cz