



Správa železniční dopravní cesty



7. ročník konference konaný dne **14. 6. 2018**, MD ČR nábr. Ludvíka Svobody 12, Praha 1
ZŮSTANE PRAHA A ČESKÁ REPUBLIKA KŘÍŽOVATKOU EVROPY?

Kroky k urychlení přípravy Rychlých železničních spojení v ČR

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
ředitel Odboru strategie SŽDC

Praha, 14. 6. 2018

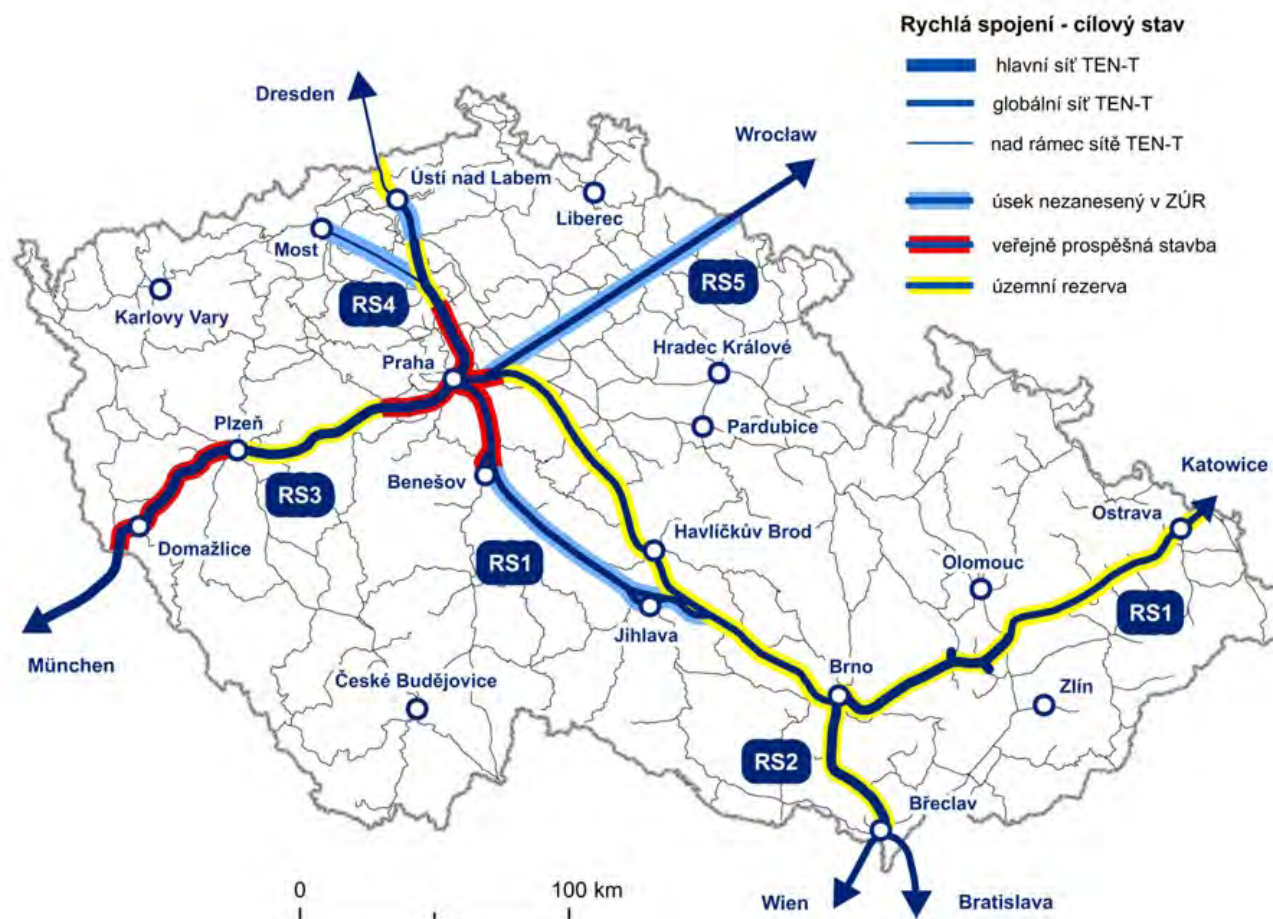


Správa železniční dopravní cesty

Přínosy výstavby RS

Rychlá spojení je provozně-infrastrukturní systém rychlé železnice na území ČR zahrnující **novostavby vysokorychlostních tratí VRT** i modernizované konvenční tratě vyšších parametrů včetně vozidlového parku a provozního konceptu.

- VRT budou tvořit páteř veřejné dopravy.
- VRT zvýší kapacitu železniční sítě.
- VRT umožní spojit většinu krajských měst do jedné hodiny.

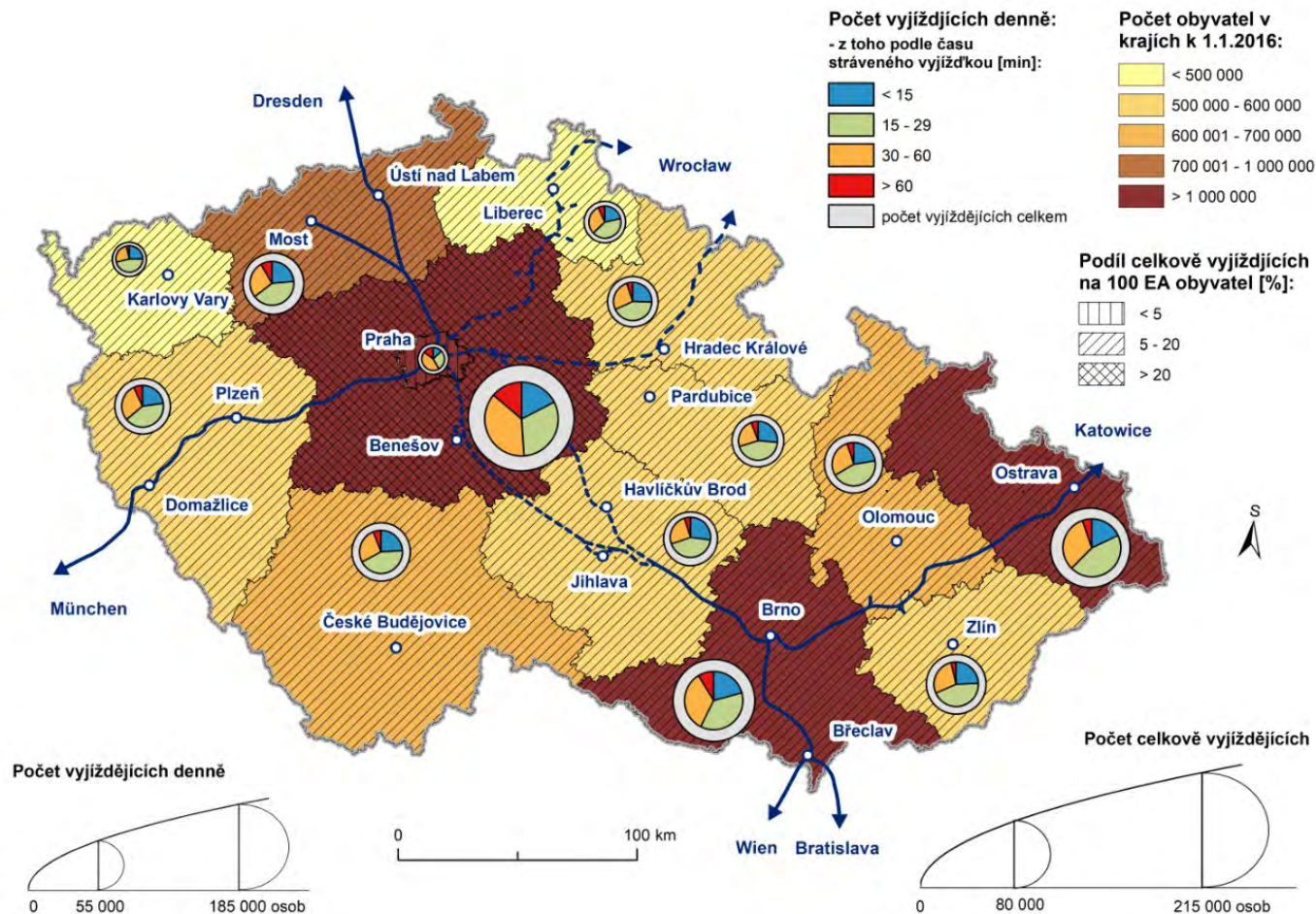


RS a dojíždka do zaměstnání

V prostředí ČR je relativně malá ochota obyvatel měnit svá bydliště při hledání zaměstnání.

Naopak průzkumy potvrzují, že je relativně velké množství obyvatel ochotno do zaměstnání dojíždět.

Tato ochota však výrazně klesá v případě, že cesta překročí dobu 60 minut.



Progres v přípravě VRT

2013 – problémy s ochranou tras:

- nespojitě trasy ohrožované soudními spory,
- neřešeno napojení krajských měst,
- neexistence technických standardů pro rychlost nad 160 km/h,
- trasy neukotveny mezinárodně,
- projekt bez podpory politické reprezentace.

2018 – dokončení koncepční fáze:

- máme nalezené reálné trasy v území,
- vyřešeno napojení krajských měst,
- máme technické standardy,
- vyřešeno napojení do AT, DE, SK,
- máme společný projektový tým s DB Netz, trať Praha – Drážďany je součástí Spolkového plánu rozvoje dopravních cest,
- činnost je systémově řízena specializovaným oddělením na odboru strategie SŽDC,
- vláda v květnu 2017 schválila koncepci výstavby vysokorychlostní železnice v České republice obsažené v dokumentu **Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR** na základě prvotní iniciativy Poslanecké sněmovny.



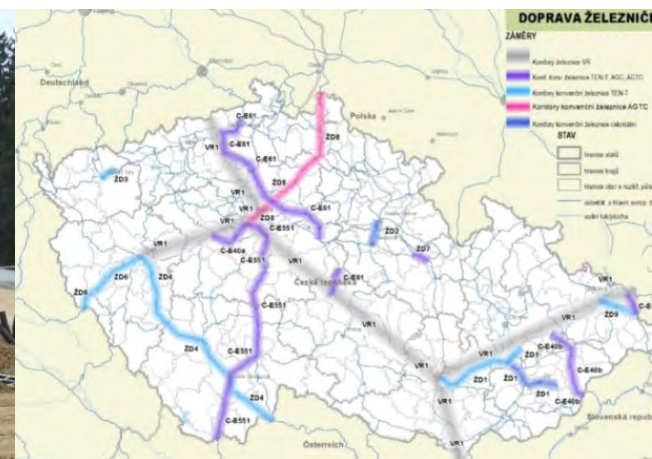
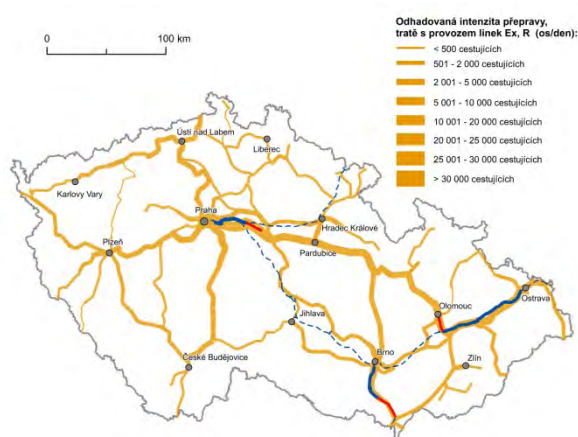
Problémy s přípravou VRT

- Územní stabilizace jednotlivých tras v Zásadách územního rozvoje krajů (ZÚR) a návazných územních plánech dotčených obcí.
- Právní tlak na současné koridory VRT v ZÚR ze strany různých investorů a občanských sdružení.
- Možné konflikty jednotlivých tras se soustavou chráněných území NATURA (Klánovický a Vranovický les versus VRT Praha – Brno – Břeclav, Letiště Letňany versus VRT Praha – Drážďany atd.).
- Absence účinného zákona o liniových dopravních stavbách.
- Neúměrné prodlužování soutěží na zhotovitele studií proveditelnosti neúspěšnými uchazeči navzdory využívání předběžné tržní konzultace.
- Vždy hrozí, že soutěž bude zrušena ÚOHS jen na základě zcela formálního nedostatku bez ohledu na věcnou správnost a kvalitu zadání.



Doporučené kroky ke zrychlení přípravy

- Zmocněnec vlády pro výstavbu VRT.
- Uzákonění institutu předběžné držby.
- Zanesení všech VRT do PÚR ČR a následně ZÚR krajů.
- Kompetentní speciální stavební úřad pro koordinované povolovací řízení.
- Revize zákona o zadávání veřejných zakázek.
- Vytvoření aktuálního národního dopravního modelu.

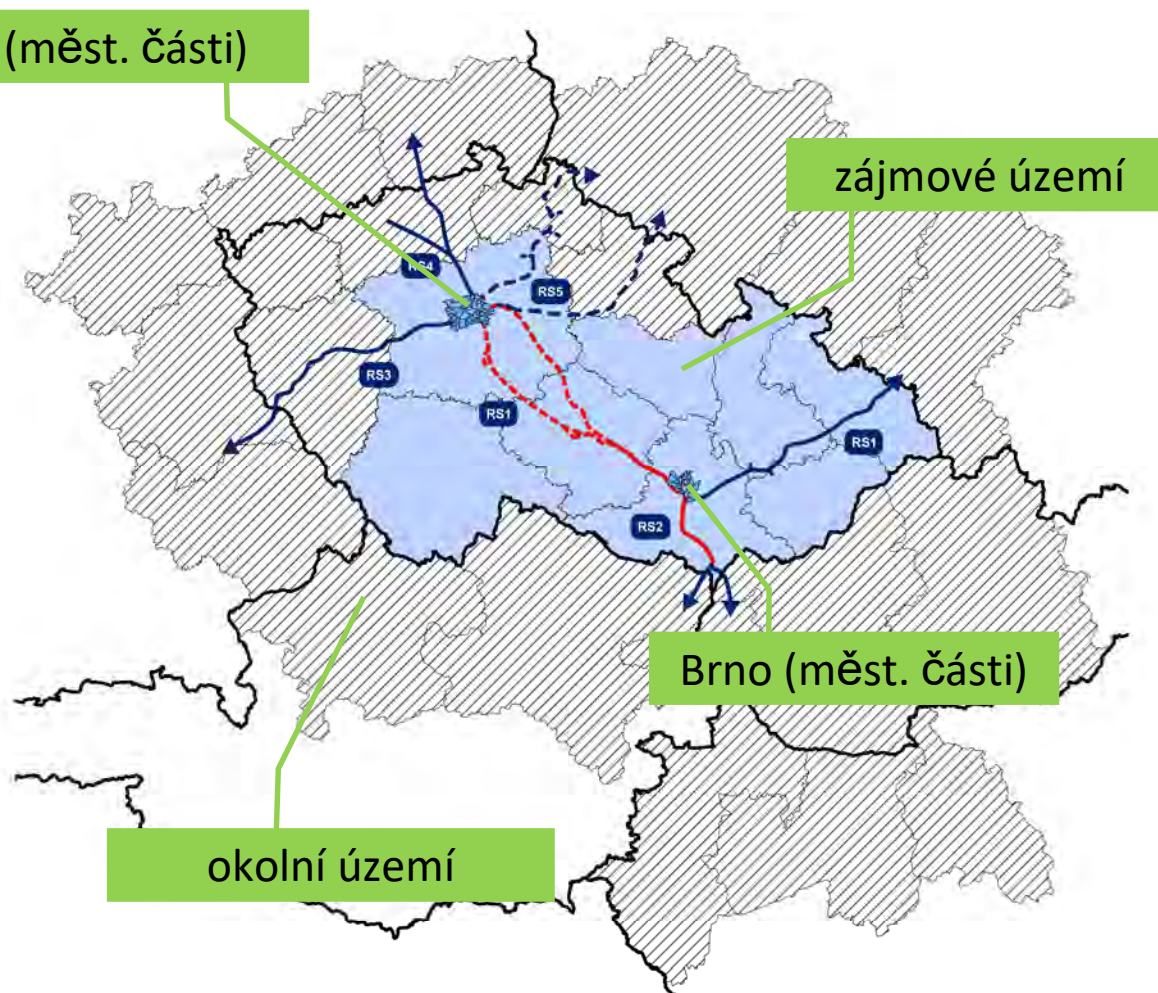


Modelování dopravy v SP VRT

Modelování dopravy pomocí matematických modelů představuje jeden ze základních podkladů pro **hodnocení ekonomické efektivity dopravních staveb** a slouží také pro **posuzování vlivů na životní prostředí**.

VRT vyvolá výraznou změnu dopravního chování, kterou nelze postihnout extrapolací stávajícího stavu.

Tuto změnu musí zhotovitel SP identifikovat adresným průzkumem se zohledněním reálných zahraničních zkušeností.



Harmonogram přípravy a výstavby VRT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1. Fáze koncepční (Emerging phase) ÚTS, TPS VRT, Program rozvoje RS					Program rozvoje RS	Dokončeno!												
2. Fáze ověření proveditelnosti (Feasibility phase) Studie proveditelnosti, SEA, AZÚR								Rozhodnutí CK MD		Dokonce na AZÚR	Probíhá!							
3. Fáze projektové přípravy (Design phase) Projektová dokumentace, Koordinované řízení u DÚ (DÚR+SP+EIA)																		
4. Fáze stavební (Construction phase)																		provozu

- V České republice se za poslední 4 roky podařilo realizovat a dokončit koncepční fázi přípravy VRT, která v Evropě vždy trvá nejdéle a to i v řádu desetiletí.
- **SŽDC provedla analýzu možného urychlení výstavby pilotních úseků VRT, které by mohlo přinést zkrácení přípravy o několik let.**
- Jako jedna z možností urychlení přípravy je možnost zadání zpracování vyšších stupňů dokumentací (ZP + DÚR) v úsecích, kde je plánované vedení trasy VRT invariantní.
- Alternativním postupem nelze nahradit procesy posuzování stavby ve vztahu k životnímu prostředí.
- V případě rozhodnutí o urychlení přípravy pilotních úseků VRT také nelze pominout specifické technické otázky VRT a hlavně koncepční návaznosti na celou plánovou síť Rychlých spojení a konvenční železnici.

Výběr pilotních úseků VRT

Pro výběr potenciálně vhodných pilotních úseků bylo zvoleno několik kritérií, rozdělených do 4 okruhů. Předpokladem k úspěšné rychlé realizaci úseku je alespoň částečné splnění všech kritérií. Pokud není některé z kritérií naplněno, je třeba zvážení, zda se v daném případě jedná o zásadní překážku či nikoliv.

Dopravní:

- a)úsek je součástí plánované sítě Rychlých spojení,
- b)úsek je samostatně funkčním celkem s možností navázání dalších úseků.

Územní:

- a)úsek je součástí trasy uvedené minimálně v Zásadách územního rozvoje.

Technická:

- a)v úseku je sledováno invariantní vedení trasy,
- b)v úseku se nepředpokládají složitá technická řešení,
- c)předpokládá se krátká doba výstavby úseku (méně inženýrských objektů, zejm. tunelů).

Procesní:

- a)důvodně se předpokládá ekonomická efektivita záměru,
- b)pro úsek je zpracována dokumentace alespoň ve stupni Územně-technická studie.



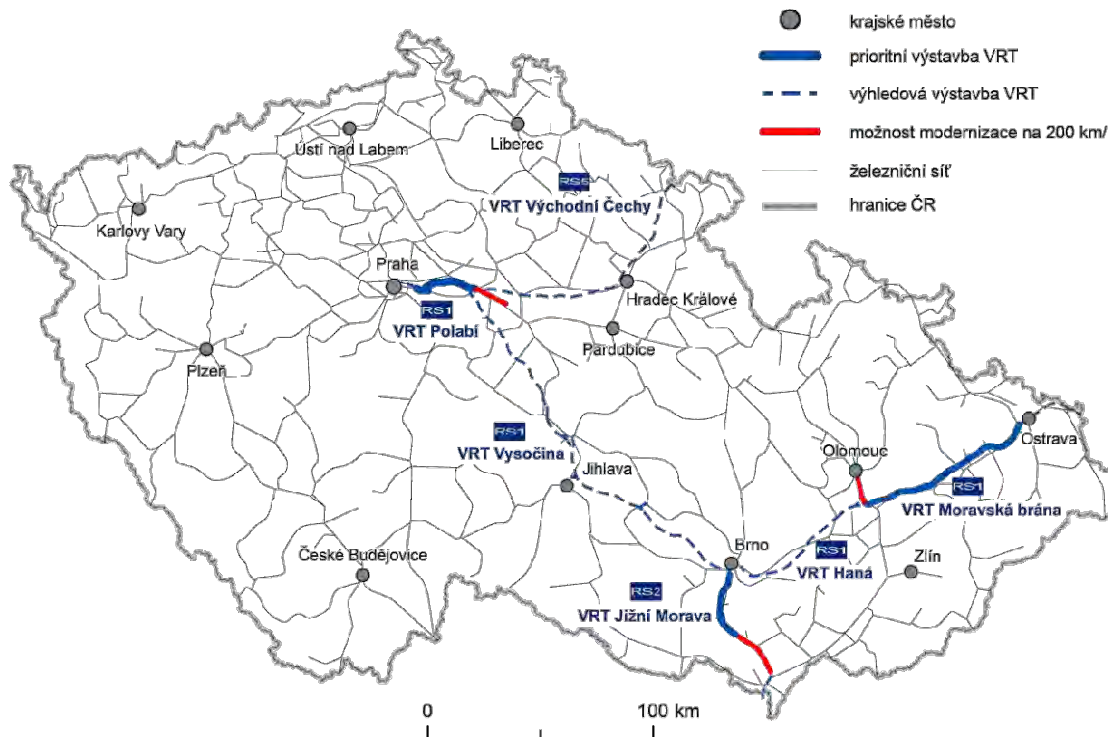
Správa železniční dopravní cesty

Pilotní úseky VRT

VRT MORAVSKÁ BRÁNA

je dostatečně dlouhým úsekem, aby se její realizace promítla do kratších jízdních dob. Vlaky zde mohou dosahovat plné projektované rychlosti. Spolu s připravovanou modernizací konvenční tratě Brno – Přerov a možnou modernizací tratě Přerov – Olomouc na 200 km/h tvoří ucelené tahy mezi největšími moravskými městy.

VRT JIŽNÍ MORAVA je krátkým úsekem s relativně nízkými náklady pro realizaci. Vlaky zde však s ohledem na malou délku trati nebudou před dostavbou navazujících úseků dosahovat maximální rychlosti a přínos realizace je více v oblasti zvýšené kapacity trati.

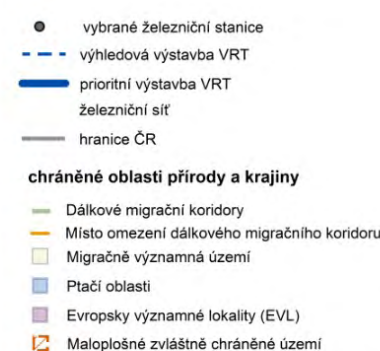
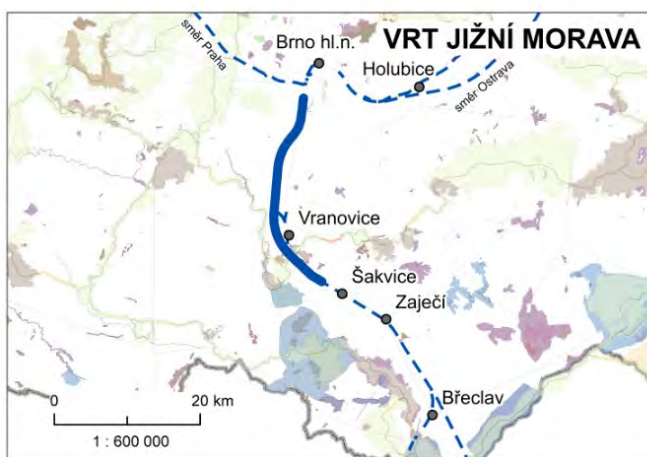


VRT POLABÍ má značný okamžitý přínos, ale příprava je zatížena značnými riziky zejména s ohledem na nutnost zásahu do železničního uzlu Praha, která dobu přípravy prodlouží.

Další analýza vybraných úseků

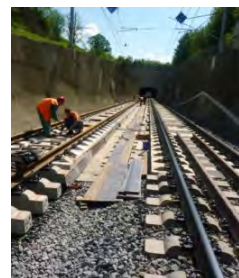
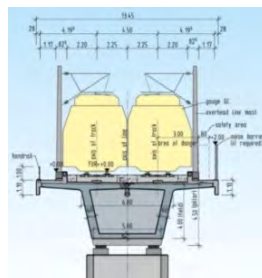
Pro bližší analýzu vybraných úseků je třeba z pohledu posouzení přínosů:

- provést analýzu stávajících přepravních proudů v předemných úsecích u všech dopravců (počty cestujících, rozdělení do kategorií),
- provést analýzu vzniku zpoždění vlaků v daných úsecích a jejich výši,
- provést analýzu jízdy vlaků s důrazem na „zbytečná“ zpomalení / zastavení vlaků z dopravních důvodů,
- dále zvážit míru jednotlivých rizik a navrhnout způsob jejich eliminace / omezení.



Další postup v přípravě VRT

- Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati RS4 Praha – Drážďany (03/2017 – 01/2019),
- Podrobný geologický průzkum Krušných hor a českého středohoří (2017 – 01/2020),
- Společný projektový tým odborných zástupců SŽDC a DB Netz AG (12/2017 – 2023),
- Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav (04/2018 – 12/2020),
- Studie proveditelnosti VRT Brno – Ostrava (06/2018 – 06/2020),
- Studie proveditelnosti VRT Praha – Wrocław (12/2018 – 12/2020),
- Posuzování vlivů VRT na životní prostředí (2019 – 2020),
- Aktualizace Zásad územního rozvoje (AZÚR) dotčených krajů (2019 – 2022),
- Zadání DÚR na pilotní úseky VRT (2019),
- Prezidentská smlouva o výstavbě a provozu přeshraničního úseku VRT Praha – Drážďany (2023).





Správa železniční dopravní cesty

Kroky k urychlení přípravy rychlých železničních spojení v ČR

© Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

www.szdc.cz