

Jednotka TGV je v Česku, propaguje přínosy vysokorychlostních tratí

6.6.2022 - | Ministerstvo dopravy ČR

„Není to jen úctyhodný kus techniky, ale také příslib a závazek. Závazek toho, že i my musíme co nejdříve smazat dluh naší železnice a postavit vlastní kilometry vysokorychlostních tratí. Nejsou to vzdušné zámky, ale konkrétní plán, který máme. Vysokorychlostní tratě znamenají velký příslib - pro cestující, města a obce, celou ekonomiku a společnost. Bez velkého přehánění to bude jedna z největších revolucí v cestování u nás, která se kdy stala," říká ministr dopravy Martin Kupka.

Přípravy na zahájení první stavby vysokorychlostní železniční tratě (VRT) v ČR už běží. Se začátkem výstavby se počítá na přelomu let 2025 a 2026, a to v úseku Praha-Běchovice – Poříčany. V roce 2027 má podle plánu začít budování úseků ve středních Čechách a v blízkosti Brna. Na rok 2029 je pak naplánovaný začátek stavby tratě přes Vysočinu.

Jak navíc ukázaly studie proveditelnosti schválené Centrální komisí Ministerstva dopravy, vysokorychlostní tratě do Brna a Ostravy mají větší ekonomický přínos, než je výše plánované investice. Konkrétně se to týká VRT Praha - Brno - Břeclav a Brno - Přerov - Ostrava. Společně s již schválenou studií proveditelnosti z konce roku 2020 na trať z Prahy do Drážďan je tak k dispozici ekonomické zdůvodnění pro základní kostru systému rychlých železničních spojení v České republice.

Zkušenosti z Francie

Pokračuje také spolupráce s německou stranou a s francouzským národním železničním dopravcem SNCF, se kterým Správa železnic podepsala smlouvu o poskytování služeb při přípravě výstavby vysokorychlostních tratí. Experti SNCF jsou schopni předat nejen know-how, ale i své zahraniční zkušenosti s vybudováním systému VRT například v Maroku. Koncept francouzského řešení byl výchozím bodem také při budování vysokorychlostní železniční sítě ve Španělsku, Velké Británii, Nizozemsku, Belgii nebo Turecku.

Česká strana nyní zesiluje komunikaci nejen s odborníky, ale také se zástupci francouzské místní samosprávy, kteří mají zkušenosti s přínosem vysokorychlostní železnice. S budoucí dopravní obslužností části vlaků na VRT počítá také nedávno schválený Plán dopravní obslužnosti 2022-2026.

Rychlostní rekordman

Aktuálně v Česku prezentovaná jednotka TGV PSE, někdy označovaná jako TGV Paris Sud-Est, byla součástí dodávky prvních 109 vysokorychlostních souprav, které sloužily na nově otevřené trase z Paříže do Lyonu. Za svůj provozní život zažila inaugurační jízdu se všemi poctami, natáčení filmu, zkoušku podvozků pro další vývojovou řadu TGV a zvládla také světový rychlostní rekord. V roce 1981 totiž na zatím uzavřeném úseku mezi Paříží a Lyonem dosáhla rychlosti 380 km/h.

Jednotka je stále provozní a jde o jedinou prezentační vysokorychlostní soupravu v Evropské unii. Prošla dvakrát výraznou modernizací a disponuje nejmodernější komunikační technikou. V běžném provozu skončila v roce 2018. Její tachometr se tehdy zastavil na úctyhodném čísle - 13 383 189 kilometrů.

Souprava má celkem deset vozů, dva hnací a osm vložených. Její celková délka je 200 metrů. Nechybí místa pro zavazadla, pojízdný bar, bistrovůz a také služební oddíl. V současnosti má jednotka celkem 238 míst v druhé a 104 míst v první třídě.

<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Jednotka-TGV-je-v-Cesku,-propaguje-prinosy-vysokor>