

Živě: Vysokorychlostní tratě začínají měnit dopravu v České republice

4.12.2024 - | PROTEXT

S tím, jak probíhal letošní rok z hlediska výstavby vysokorychlostních tratí a co očekáváme příští rok, vás na Prezentačním dni VRT: Shrnutí roku 2024 a výhled na rok 2025 seznámí ten nejpovolanější, a to Ing. Jakub Bazgier, ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí. Přenos z Informačního centra na pražském hlavním nádraží sledujte od 16:00 nebo ze záznamu:

I. Přínosy VRT

Hlavní trasa RS 1, 2 spojí Prahu, Brno a Ostravu, přičemž otevře VRT i směrem na Vídeň, Katovice a Slovensko. Trasa RS 4 zajistí napojení z Prahy přes Ústí nad Labem na Německo, a tím také na evropskou dopravní síť TEN-T. Dále trasa RS 3 povede z Prahy přes Domažlice do Norimberku a Mnichova, a RS 5 propojí Prahu s Hradcem Králové, Pardubicemi, polskou Vratislaví a v budoucnu až s Pobaltím.

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 2 h 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 radikálně zlepší mobilitu obyvatel, ale zároveň lépe propojí Českou republiku s Evropou, protože rychlost až 320 km/h vlastně přinese lidem více času pro jejich osobní život.

Dojde ke zvýšení kapacity stávajících tratí.

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

Rychlá železnice také přispěje k lepší udržitelnosti, VRT bude mít až 7x nižší spotřebu energie než osobní automobil (na přepravu 1 cestujícího na 1 km), stejně jako násobně menší tvorbu CO₂.

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 samozřejmě nahradit ostatní dopravu tam, kde budeme rychlejší a úspornější, ale ostatní druhy dopravy nebereme jako konkurenci, protože víme, že lidé se potřebují dostat co nejrychleji z domova až zase na nějaké konkrétní místo určení a obě tato místa nemusí být primárně na 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, na kole, které na místě můžete nechat.

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

II. Současný stav přípravy vysokorychlostních tratí (VRT) v České republice

Stavební správa vysokorychlostních tratí (SS VRT) momentálně připravuje tyto tratě: RS 1 VRT Praha - Brno - Ostrava, RS 2 VRT Brno - Břeclav, RS 4 VRT Praha - Ústí nad Labem - Drážďany, RS 5 VRT Praha - Hradec Králové/Pardubice - Vratislav. Součástí ramene RS 1,2 je i zásadní modernizace trati Brno - Přerov na 200 Km/h, kde bude příští rok zahájena výstavba.

Příprava vysokorychlostních tratí (VRT) je v plném proudu. První úsek VRT začneme ještě stavět ve dvacátých letech, ve třicátých letech budeme jezdit na prvních úsecích VRT, celý systém Rychlých spojení bude hotov k horizontu roku 2050.

RS 1,2 Praha - Brno - Ostrava/Břeclav

První ucelený úsek VRT z Brna do Ostravy-Svinova bude tvořen RS Brno - Přerov a VRT Moravská brána (Brodek u Přerova - Ostrava-Svinov) a měli bychom se na něm svézt už do 10 let. Pak budeme jezdit na uceleném úseku rychlé železnice z Brna do Ostravy rychlostí 200 až 320 km/h. Již příští rok proto začíná Správa železnic stavět na úseku RS Brno - Přerov.

Kromě RS Brno - Přerov jsme proto pochopitelně s přípravou projektu nejdále s částí Moravská brána, kde probíhá posuzování vlivu na životní prostředí (EIA). Předběžně začínáme s nezávazným oslovením vlastníků pozemků nutných pro výkup a 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 RS 1,2 (Praha, Vysočina) zatím řešíme aktualizaci zásad územního rozvoje (ZÚR), aby bylo možné zpracování a podání dokumentace EIA.

Posledním úsekem v části Praha - Brno - Ostrava, který se projektuje, je úsek Vysočina II, kde jsme nedávno dokončili výběr zhotovitele projektové dokumentace.

RS 4 Praha - Ústí nad Labem - Drážďany

Klíčová aktualizace zásad územního rozvoje Ústeckého kraje proběhla nedávno, v červnu. Otvírá nám tak možnosti a umožňuje další kroky v rámci přípravy VRT. První úsek VRT Podřipsko začneme stavět do konce dvacátých let, Krušnohorský tunel, který spojí Českou republiku s Německem a bude mít 31 km, začínáme stavět v letech třicátých. Tunel se bude budovat cca 10 let.

RS 5 Praha - Hradec Králové/Pardubice - Vratislav

V současné době máme zpracovanou studii proveditelnosti Vysokorychlostního spojení RS 5, která je nyní předložena ministerstvu dopravy ke schválení.

III. 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 RS 1 na úsecích z Prahy do Brna.

Abychom nezatěžovali již tak napjatý rozpočet, je cílem zapojit do projektu pomocí Public-Private-Partnership soukromý sektor. Zjednodušeně: ten trať vyprojektuje, zafinancuje, postaví a bude po několik desetiletí udržovat a provozovat, než je předá státu v odpovídající kvalitě.

Inspirací nám byly dálniční projekty v ČR i zkušenostmi ze zahraničí.

Financování VRT pomocí PPP - posouzen byl první projekt RS Morava za 179 mld.

V této souvislosti vláda v druhé polovině září 2024 schválila důležitý krok pro budoucnost vysokorychlostních tratí na Moravě. Pro výstavbu tří klíčových úseků, VRT Moravská brána, VRT Jižní Morava a Rychlé spojení (RS) Brno – Přerov, se rozhodla využít financování formou PPP projektů. To znamená, že se na realizaci bude podílet i soukromý kapitál.

IV. Proces majetkoprávního vyrovnání

Při individuálním oslovení a jednání řeší Správa železnic s vlastníky tyto možné smluvní vztahy: výkup, nájem a věcné břemeno. Při výkupu se uzavírá s vlastníkem kupní smlouva, v případě, že jsou potřeba pozemky pouze k dočasnému použití, například po dobu stavby k zajištění přístupu na staveniště, uzavírají se nájemní smlouvy.

V 1. fázi jsou všichni vlastníci osloveni pomocí seznamovacího dopisu se všemi potřebnými informacemi. Dopis může být zaslán externí společností. Znovu jsou pak vlastníci osloveni dopisem o oznámení zahájení procesu majetkoprávního vypořádání. Následně probíhá vytyčení hranic pozemků potřebných pro stavbu, na základě kterých jsou vymezeny geometrické plány. Zbylé části pozemků, které nejsou potřebné pro stavbu, zůstávají ve vlastnictví původních majitelů a dále slouží svému účelu a hospodaření. Současně je zapotřebí zajistit znalecké posudky na ceny obvyklé. Tyto ceny se dle liniového zákona násobí dle druhu pozemku koeficienty, a vzniká tak cena kupní. U zemědělské půdy, lesů a nestavebních pozemků je koeficient osminásobek, u ostatních jeden a půl násobek.

V. Dialog

V rámci přípravy se snažíme navázat intenzivní spolupráci jak se starosty, tak s veřejností. Snažíme se připomínky vzešlé z pracovních jednání nebo se setkání z veřejností vždy vyhodnocovat, a pokud je to možné, i zapracovávat do projektu, aby projekt VRT byl dobře „naladěný“ na konkrétní situaci v každé lokalitě. Míra spolupráce se v jednotlivých lokalitách různí, lze říci, že čím je spolupráce aktivnější, tím lépe se dá projekt upravit místním potřebám. Je naprosto logické, že lidé se mohou nové vysokorychlostní trať obávat, neboť s ní nemají ještě osobní zkušenost. Naším úkolem je mimo jiné tyto obavy vysvětlovat a ukazovat příklady ze zahraničí, protože v Evropě v některých zemích vysokorychlostní vlaky jezdí již čtyři dekády a zkušeností z provozu je opravdu dostatek.

Kromě klasických setkání s veřejností a zástupci samospráv, se snažíme využívat i další možnosti komunikace, jako jsou například mapové portály, kde mohou lidé pokládat své náměty nebo připomínky k již naprojektovaným částem tratí, anebo naopak pocitovou mapu, která slouží jako jeden z podkladů na začátku projektování, kde lidé pomocí jednoduchého elektronického dotazníku vyplňují, která místa ve svém okolí považují za hodnotná a naopak. Tuto mapu jsme použili například v Praze a nyní ji vyzkoušíme i v severních Čechách.

Dále v rámci dialogu se všemi občany pořádáme i online vysílané Prezentační dny v informačních centrech v Praze a Ústí, stejně jako za lidmi vyjíždíme na akce a na různá místa i naším VRTmobilem.

Samozřejmostí jsou pak aktuální informace na našem webu a sociálních sítích.

S veřejností, obcemi i kraji vedeme vysoce aktivní dialog, ať už prostřednictvím veřejných i neveřejných setkání, Prezentačních dnů i výjezdů naším komunikačním VRTmobilem na vybrané akce a místa.

Samozřejmě, že komunikujeme i prostřednictvím článků na našem webu vrtky.cz, stejně jako na našich sociálních sítích. A také odpovídáme všem, kteří nám napíší relevantní dotaz na vrt@spravazeleznice.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. Pocitové mapy fungují podobně, 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.

VI. A cestující?

Správa železnic sice provozuje jen tratě, nikoliv samotné vlaky, to budou dělat jednotliví dopravci, ale předpokládá se velká dostupnost jízdného v obdobných relacích, jako jsou dnešní tarifní ceny, stejně jako systém slev apod.

I finančně by měly být vysokorychlostní tratě dostupné téměř pro každého. To je také jejich smysl, udělat cestování rychlejší, spolehlivější a komfortnější pro všechny. VRT by měly umožnit špičkové cestování dostupné téměř všem.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-vysokorychlostni-trate-zacinaji-menit-dopravu-v-ceske-republice/2603774>