

Potenciál využití vysokorychlostního železničního systému na území ČR ve vnitrostátní i mezistátní dopravě

Jiří NÁLEVKA

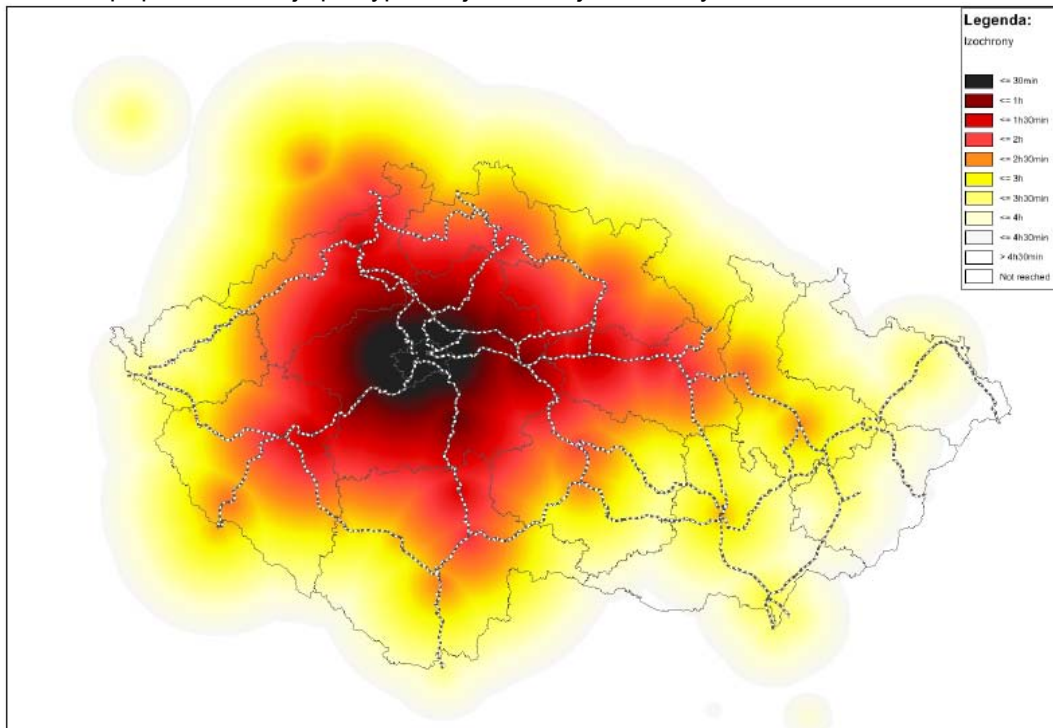
Mgr. Ing. Jiří Nálevka - České dráhy, a.s., Generální ředitelství,
Odbor koncepce a obchodu osobní dopravy

Význam vysokorychlostních tratí (VRT) má pro dopravce dvě dimenze:

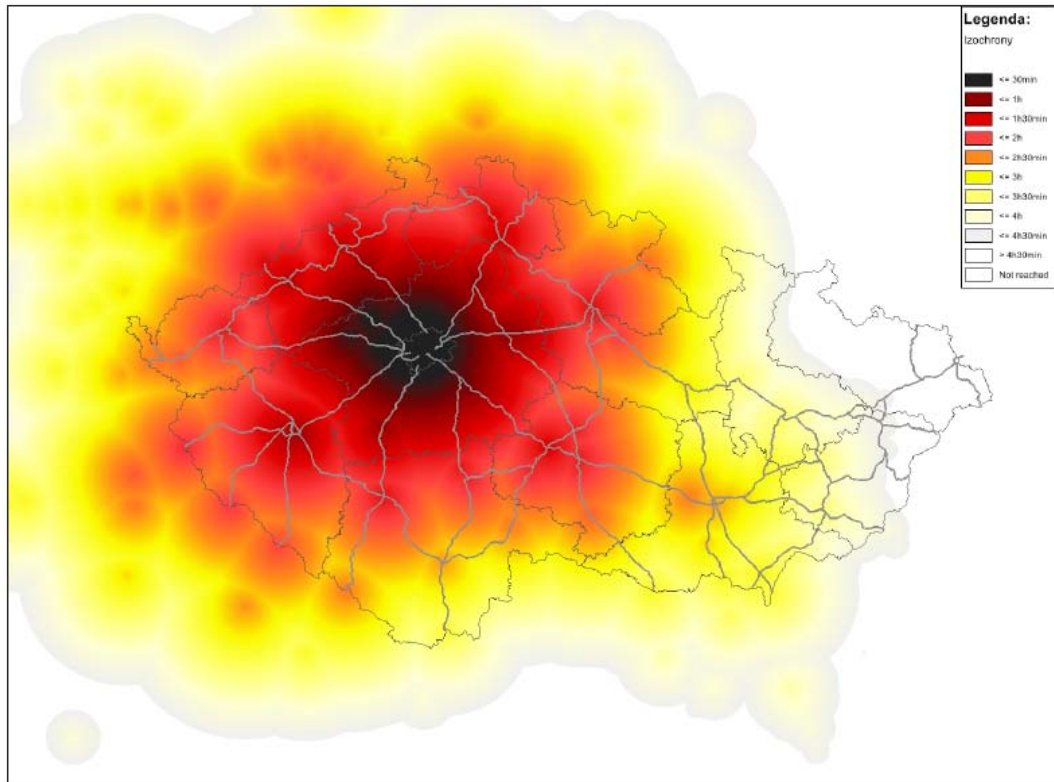
1. zkrácení cestovních dob, tj. zvýšení konkurenceschopnosti železnice na dopravním trhu
2. zvýšení kapacity infrastruktury, především v aglomeracích

Zkrácení cestovních dob

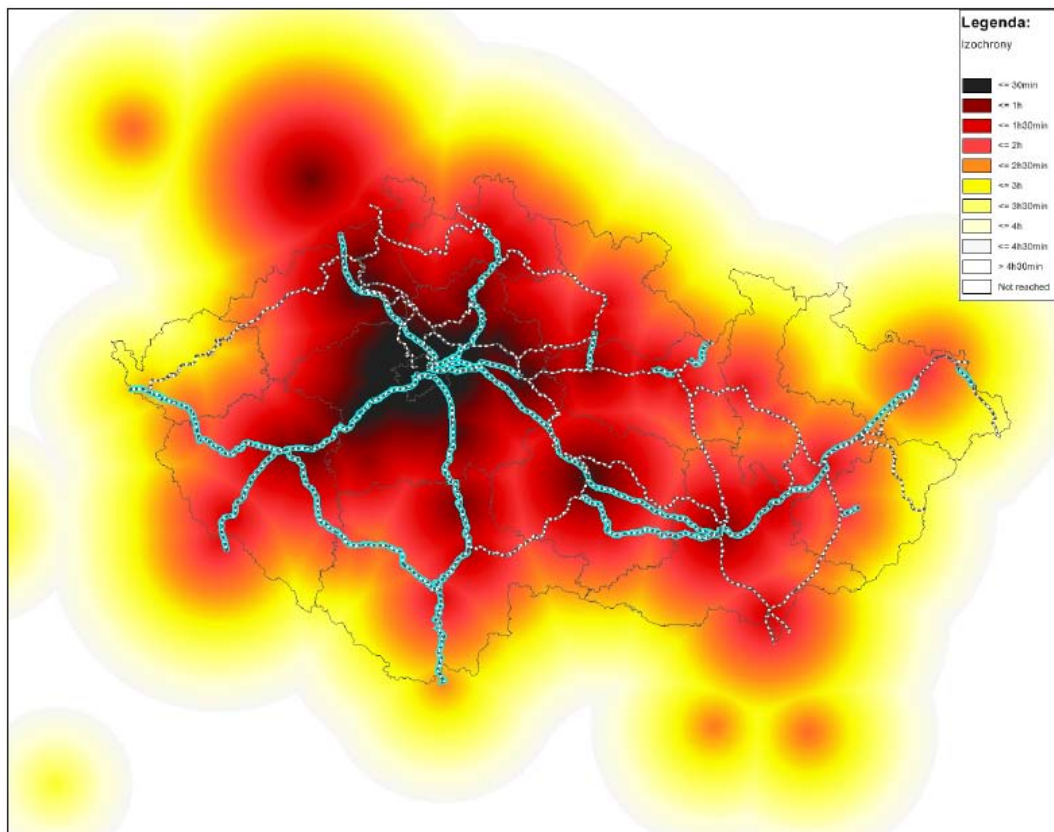
V současné době je řada destinací jak ve vnitrostátní, tak i mezistátní dopravě zcela nebo zčásti železnici nekonkurenceschopná s porovnáním se silniční dopravou (IAD i bus). Jak tato situace vypadá a jak se dá příp. změnit, nejlépe vypovídají následující obrázky.



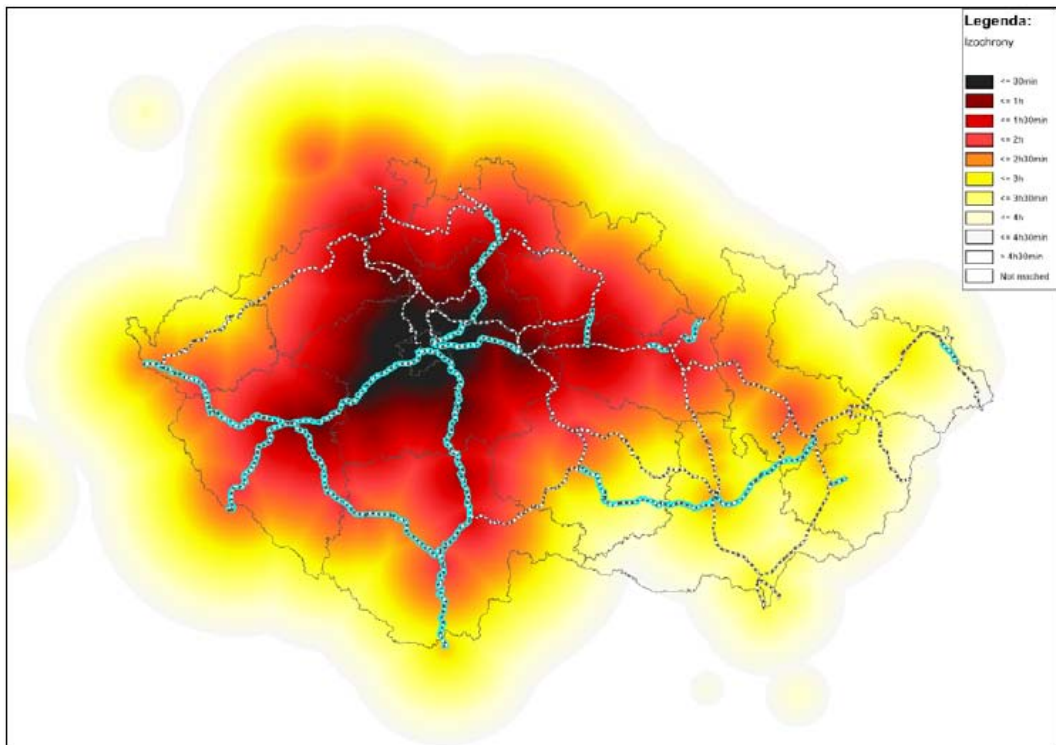
Obrázek 1 - Časová dostupnost z Prahy železnicí v r. 2007 (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



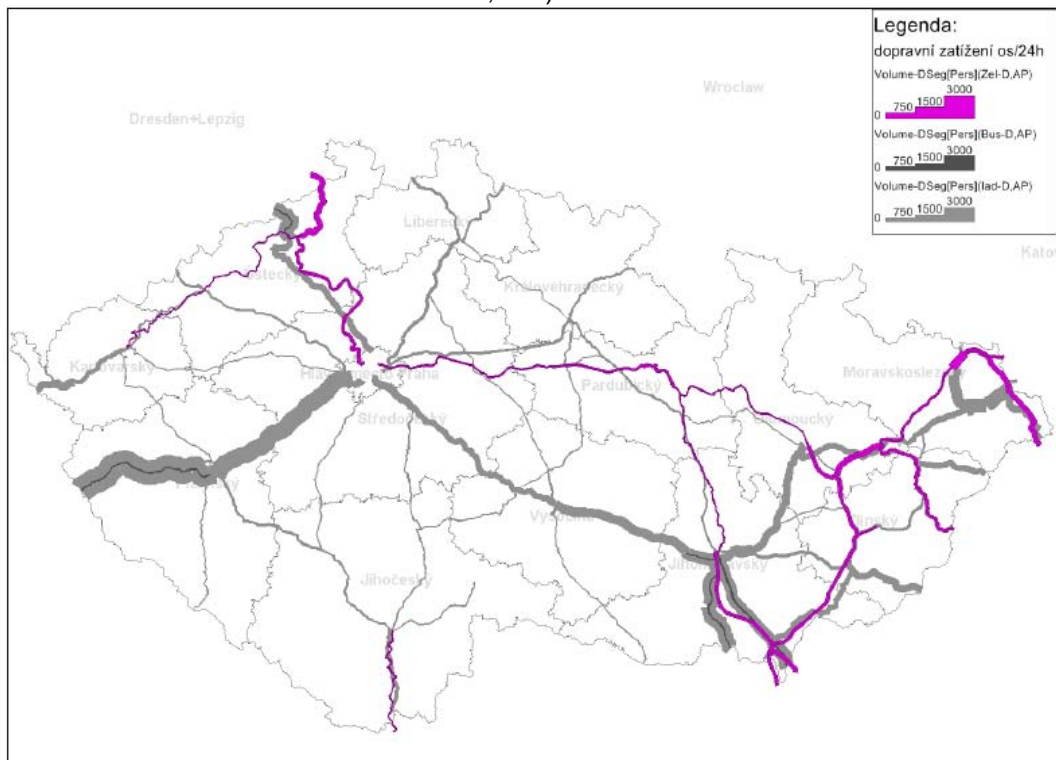
Obrázek 2 - Časová dostupnost z Prahy osobním automobilem v r. 2007 (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



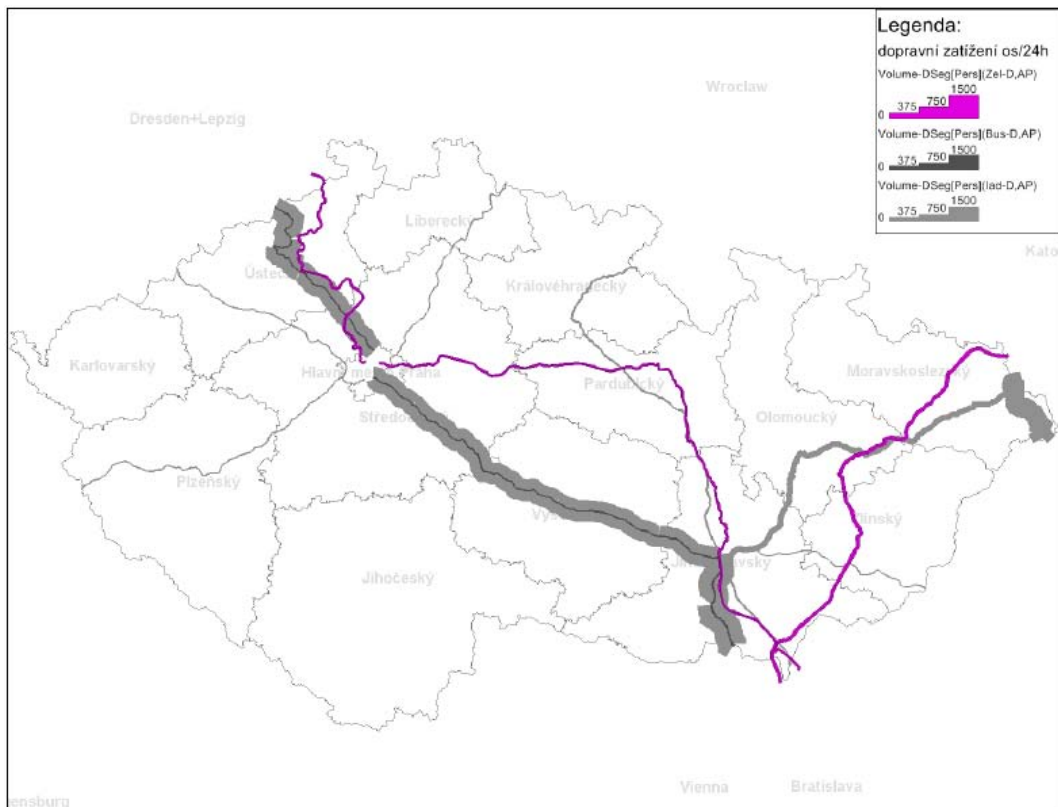
Obrázek 3 - Časová dostupnost z Prahy železnicí v r. 2030 po realizaci VRT (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



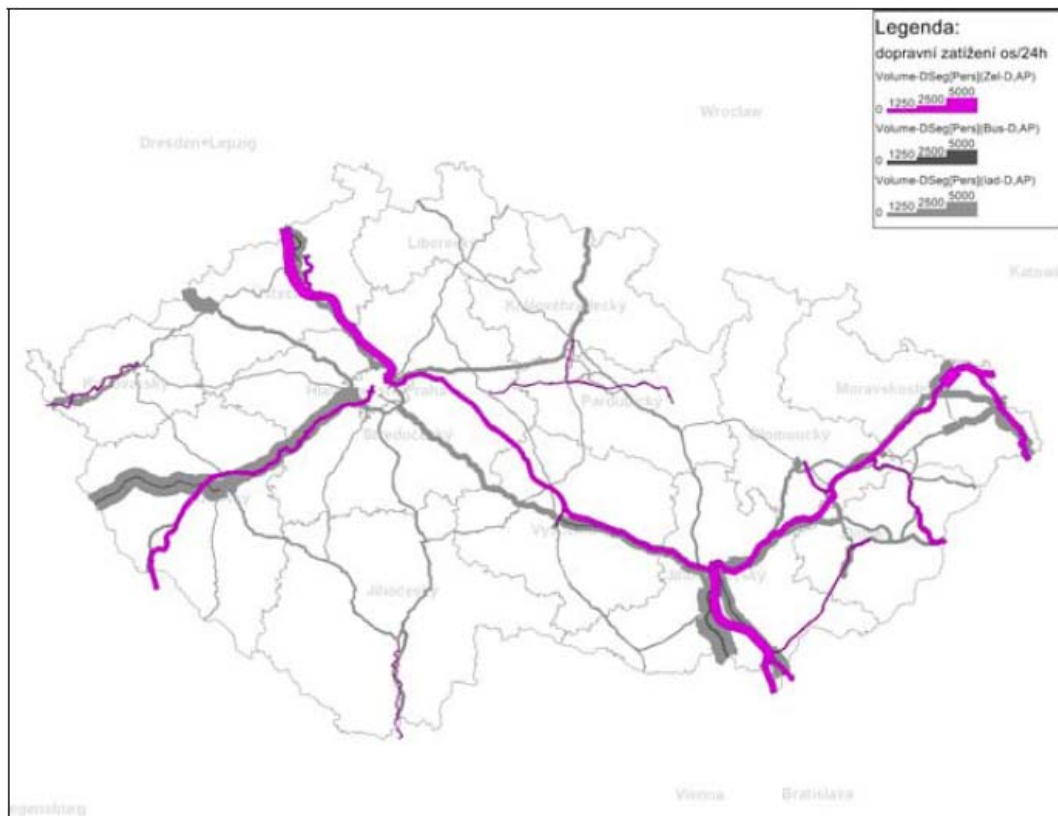
Obrázek 4 - Časová dostupnost z Prahy železnici v r. 2030 bez realizace VRT (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



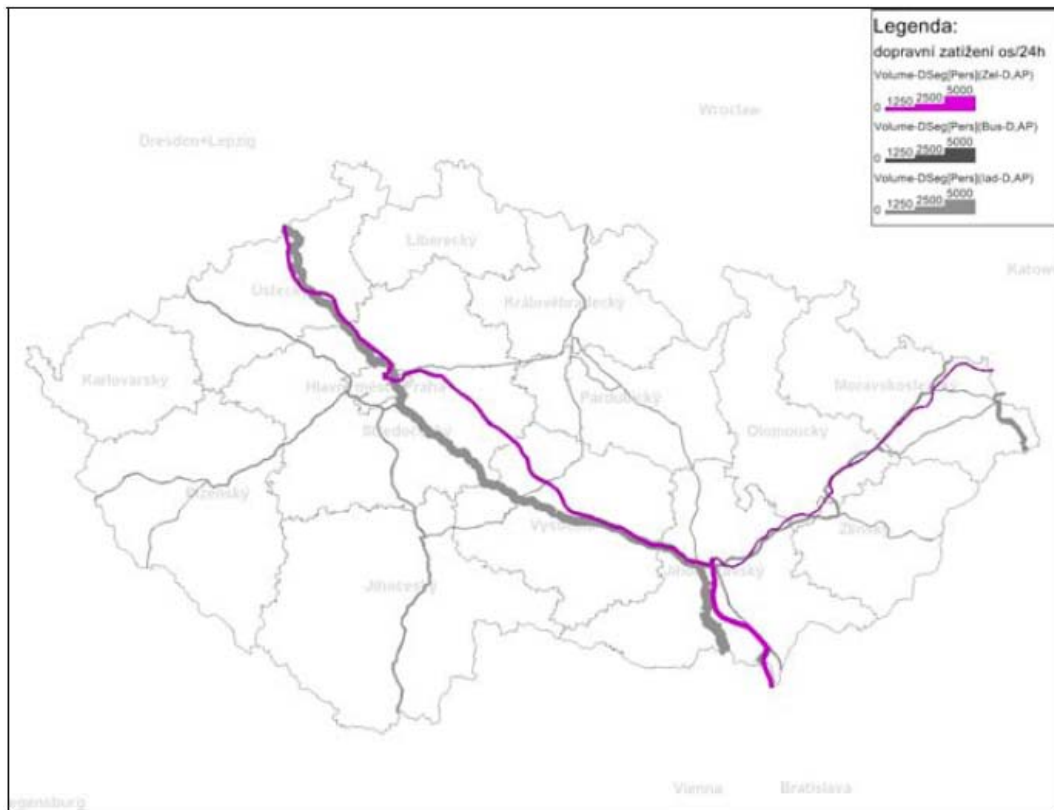
Obrázek 5 - Radiální vztahy k ČR v současné době (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



Obrázek 6 - Tranzitní vztahy k ČR v současné době (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



Obrázek 7 - Radiální vztahy k ČR v době po realizaci VRT (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)



Obrázek 8 - Tranzitní vztahy k ČR v době po realizaci VRT (zdroj: SUDOP Praha, a.s.)

Zvýšení kapacity infrastruktury

Velkým problémem je již v současné době nedostatek kapacity infrastruktury zejména v uzlech a na příměstských tratích. Současnou praxí je již i odmítání požadavků objednatelů dopravy z důvodu nedostatku kapacity dráhy. A to bohužel i na již modernizovaných traťových úsecích. Kapacita tratí se rovněž snižuje také zvyšující se traťovou rychlostí = otevírání „nůžek“ tras dálkových a zastávkových vlaků a také novým zabezpečovacím zařízením (prodlužování délek oddílů).

Řešením je v podstatě jen segregace rychlé (dálkové) a pomalé (příměstské, regionální, nákladní) dopravy v uzlech a na vjezdech / výjezdech do / z uzlů. Pak bude kapacita stávajících tratí uvolněna ve prospěch regionální (příměstské), resp. i nákladní dopravy. Proto je výstavba segregovaných tratí pro dálkovou dopravu = VRT tak významná i pro jiné segmenty dopravy nemající s VRT zdánlivě nic společného. Zároveň je to také odpověď na otázku etapizace výstavby VRT. - Nejdříve výjezdy z aglomerací.

Další požadavky na systém VRT

Snaha dopravce je VRT využít v maximálně možném rozsahu, tj. nejen pro dálkovou dopravu mezi velkými centry, ale i pro:

1. meziregionální dopravu (např. Praha - Jihlava - Třebíč - Brno) a
2. rychlou regionální dopravu (např. Praha - Mělník),

které využijí VRT jen v její větší, či menší části. Protože je pravděpodobně nereálné, aby na všechny v úvahu přicházející linky byly nasazeny vysokorychlostní jednotky, je žádoucí, aby po VRT mohly být provozovány i konvenční soupravy. Z toho plynou požadavky na infrastrukturu VRT, tj. neomezování provozu konvenčních vlaků sklonovými poměry (např. sklony až 40 ‰) nebo dalšími omezeními, jako je např. zákaz provozu vlaků nezávislé trakce, jak se to předpokládá v tunelu Praha - Beroun a znemožňuje zavedení linky rychlé regionální dopravy Praha - Příbram.

Současně s nárůstem dopravy po VRT (ale i v době před výstavbou VRT) je nutno řešit i provozní zázemí v uzlech, jako jsou např. odstavná kolejiště. Je to problém dopravně-technologický (nutnost minimalizace technologických jízd) i územní (ochrana území v městě). S problémem provozního zázemí v uzlech úzce souvisí i možnost provazování jednotlivých radiálních ramen. To je sice principiálně možné, ale vždy je třeba zvážit úroveň poptávky obou ramen a příp. i další technologická omezení.