

# Vysokorychlostní železniční doprava – úkoly na přístě

Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

[sip@komora.cz](mailto:sip@komora.cz)

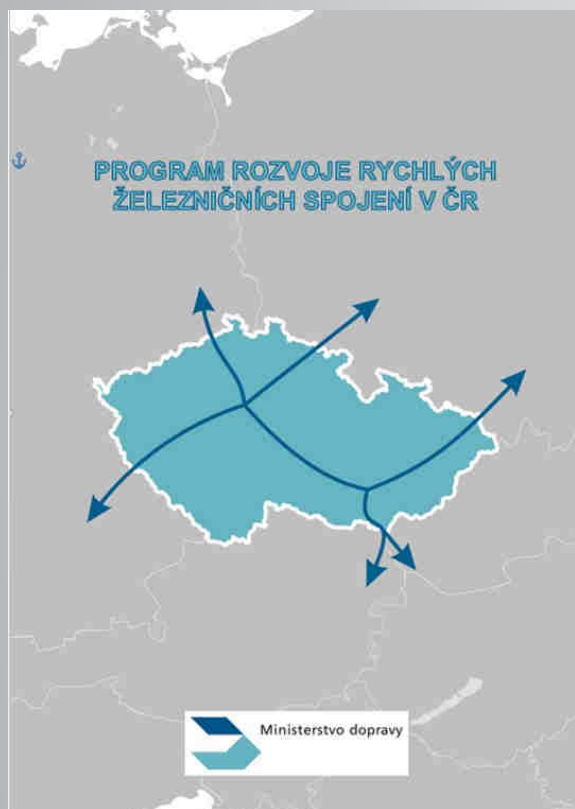
Hospodářská komora České republiky

[www.komora.cz](http://www.komora.cz)

Konference „ŽELEZNICE 2019”

Hotel Olšanka, Praha, 21. listopadu 2019

## První krok: Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR



- Schválen usnesením vlády ČR č. 389 z 22.5.2017
- Dlouho očekávaný strategický materiál k propojení hlavních center osídlení železniční dopravou vyšších rychlostí (nad i pod 250 km/h)
- Celkem příznivě pokračuje zpracování studií proveditelnosti na jednotlivé úseky
- Přesto existuje řada neřešených nebo nedostatečně řešených otázek – úkoly na přích

## Co je třeba dořešit v programu Rychlých železničních spojení?

- Legislativní předpoklady realizace vysokorychlostních tratí
- Koncepti přestupních uzlů a přestupních vazeb
- Koncepti přestavby železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) – má být řešena samostatnými studiiemi proveditelnosti
- Standardy služeb v železničních stanicích na síti RS a s tím související koncepti přestavby areálů těchto stanic
- Předstihové úpravy navazujících tratí
- Způsoby financování výstavby a provozu (včetně využití PPP)

## Legislativní předpoklady realizace vysokorychlostních tratí

- Současná stavební legislativa zatím neumožní výstavbu ani kilometru nových rychlých tratí – snad kromě tunelů
- Vleklé a nejednoznačné územní a stavební řízení
- Nutné výrazné zjednodušení a urychlení územního i stavebního řízení – věcný záměr zásadní novely stavebního zákona byl schválen vládou
- Nezbytnost legislativy preferující strategické liniové stavby – důkladná novela nebo náhrada zákona č. 416/2009 Sb.
- Kombinace prosazení optimální trasy s dostačujícím finančním odškodněním postižených osob i obcí
- Vhodnost zakotvení priority rozhodnutím Parlamentu ČR – ověření toho, zda se skutečně jedná o strategickou stavbu

## Koncepce přestupních uzlů a přestupních vazeb

- Rychlá spojení nemají sloužit jen obyvatelům velkých měst, nýbrž významně zlepšit veřejnou dopravu v zemi, jinak jde o zbytečnou investici
- K tomu je nezbytné zajistit potřebné přestupní vazby na běžnou vlakovou dopravu, autobusy, městskou dopravu, ale na i cyklodopravu a zajištění dobré pěší dostupnosti z okolí
- Program Rychlých spojení se zatím přestupními uzly a vazbami nezabýval
- Objevují se nejrůznější vize o vlacích používajících rychlé tratě, včetně příměstské a nákladní dopravy, a vyjíždějících z nich – důsledkem mohou být
  - zahlcení nových tratí v městských uzlech, zejména v Praze a Brně
  - snížení spolehlivosti dálkové dopravy – případ Německa
  - vysoké náklady na úpravu odbočných tratí

## Koncepce přestavby železničních stanic na síti Rychlých spojení

- Otázka zatím nebyla v programu Rychlých spojení řešena
- Standardy služeb v železničních stanicích určí konfiguraci těchto stanic. Sem patří zejména:
  - Přístupnost pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace
  - Vhodná dispozice přestupních cest na veřejnou i individuální dopravu
  - Lounge na metropolitních nádražích přinejmenším pro business cestující a držitele zákaznických karet (Praha, Brno, Ostrava...)
  - Obchod a služby se sortimentem přizpůsobeným struktuře cestujících (informační středisko, prostory pro cestovní kanceláře, kulturní stravovací zařízení, ubytovací kapacity)
- TO SI V ŘADĚ PŘÍPADŮ VYNUTÍ PŘESTAVBU NÁDRAŽNÍCH BUDOV I PŘILEHLÝCH PROSTOR - FUNKČNÍ DEVELOPMENTY
- Velmi důležité bude úspěšné dořešení převodu pozemků ve stanicích nesloužících přímo železniční dopravě z ČD na SŽDC

## Potřeba předstihových úprav tratí navazujících na Rychlá spojení

- odstranění zanedbané údržby, přizpůsobení tratí a stanic, kam budou přejíždět vysokorychlostní soupravy
- zkapacitnění přípojných tratí (přípoje na RS musí přijet včas!)
- elektrizace / převod na střídavou trakci
- osazení tratí moderním sdělovacím a zabezpečovacím zařízením (ERTMS/ETCS)

### Proč je třeba tyto úpravy činit v předstihu – v zásadě souběžně s pilotními projekty?

- Využít období, kdy budou trasy RS a přestupní vazby v zásadě stabilizovány, ale ještě poběží územní a stavební řízení na první z nich (po roce 2023)
- Až budou RS připraveny k výstavbě (600 – 800 mld. Kč za cca 20 let), bude tedy třeba rezervovat **ročně asi 30 – 40 mld. Kč v dnešních cenách jen na jejich výstavbu**, což omezí prostor pro jiné investice

## Je 30 – 40 mld. Kč ročně na RS příliš mnoho?

Průměrný důchod se od ledna 2020 zvýší o 900 korun měsíčně. Na důchody by se mělo v příštím roce vydat téměř o 37 miliard Kč víc než letos.

Slevy na jízdném budou stát 6 – 8 mld. Kč ročně.

Zrušení superhrubé mzdy a snížení odvodů pro zaměstnance by snížilo příjmy státního rozpočtu o 23 miliard Kč ročně.

V případě trvajícího politického konsensu nic nemožného.

A vyhneme se tím osudu dálnic a koridorů, které přes všechny dosavadní termíny nejsou dokončeny a v dohledné době nebudou.



## Způsoby financování výstavby a provozu Rychlých spojení

- Ani tato otázka nebyla zatím v programu Rychlých spojení řešena
- Podstatná část vysokých investičních nákladů musí být pokryta **veřejným financováním** (státní rozpočet, evropské fondy, budou-li)
- **Veřejně-soukromá partnerství (PPP)** jsou využitelná především při investicích a provozu nových technologií; **pro klasické stavební investice jsou soukromé zdroje příliš nákladné** (úroky, a z toho plynoucí vysoký poplatek za dostupnost)
- Jiné to je u provozu tratí: *„Za zaviněné zpoždění se platí“*
- - a údržby tratí: *“Veřejný sektor investuje, když náhodou zbyly peníze, soukromý sektor tehdy, když má dobrý nápad“*
- Financování vozidel bude velmi pravděpodobně **v režii dopravců**

## A co je důležité: schůdný finanční harmonogram

- Soulad s harmonogramem výstavby
- Opevněno proti účinkům hospodářského cyklu - mandatorní výdaj založený na politickém konsensu
- Kvalitní ošetření rizik
- Příprava staveb bez ohledu na případnou krizi – před výstavbou sítě RS pravděpodobně ještě jedna nastane
- Dát pozor, aby intenzivní výstavbu RS nezatížilo splácení předchozích závazků (EIB, poplatky spojené s PPP)

Děkuji Vám za pozornost !

Emanuel Šíp  
předseda Dopravní sekce

[sip@komora.cz](mailto:sip@komora.cz)

Hospodářská komora České republiky

[www.komora.cz](http://www.komora.cz)

