

Vysokorychlostní vlaky a městské uzly – nesnadno řešitelný problém

Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

sip@komora.cz

Hospodářská komora České republiky

www.komora.cz

Konference „Železnice 2021/2022“

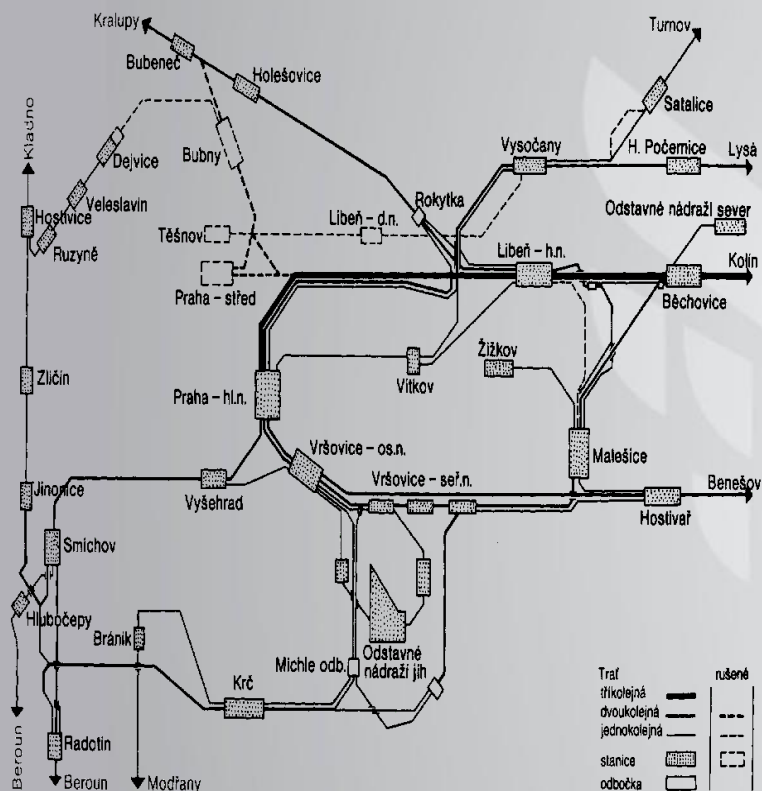
Hala O2 UNIVERSUM, Praha, 28. dubna 2022

Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR obsahuje řadu nedořešených oblastí



- Legislativa podporující přípravu a výstavbu vysokorychlostních tratí (VRT)
- Koncepce přestupních míst a přestupních vazeb
- Předstihové úpravy navazujících tratí
- Standardy služeb cestujícím
- Způsoby financování výstavby a provozu
- Koncepce přestavby klíčových železničních uzlů – jak přivést VR vlaky do těchto uzlů, kde mají zastavovat a kudy se mají opět vrátit na VRT

Železniční uzly – špatné svědomí strategie v ČR



- Už v koridorovém období se počítalo s důkladnou přestavbou uzlů Praha a Brno
- Přednost dostaly širé tratě – bylo to pro všechny jednodušší a patrně levnější
- Až na výjimky jsou oba uzly poplatné rakousko-uherské monarchii
- Dnes jsou stále zahlcenější – malý prostor pro nákladní dopravu a zkracování intervalů městských vlaků
- V Brně je již schváleno řešení – bude stačit?
- Jak do toho včlenit další síť - vysokorychlostní vlaky?

Pražský uzel – klíčový nejen pro síť dálkové a budoucí vysokorychlostní dopravy

- Řešení má najít **Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení** (SP ŽUP)
- Zahájení: 1/2021 - Ukončení 9/2023
- Vstupní předpoklad: **Část vlaků musí v centru Prahy do podzemí**
- **Tři základní scénáře:**
 - **NS2/R** – regionální vlaky v podzemí, konvenční dálkové vlaky a VRV na povrchu (*toto je fakticky vstupní představa MD a Správy železnic*)
 - **NS2/D** – konvenční dálkové vlaky v podzemí, regionální vlaky a VRV na povrchu
 - **NS2/VRT** - VRV v podzemí, regionální vlaky a konvenční dálkové vlaky na povrchu (*sem patří návrh Hospodářské komory ČR*)
- V současnosti probíhá etapa vytváření předběžných variant

Zahraníční zkušenosti s umístěním VRV v uzlech

- VRV vesměs vstupují zcela nově do již stabilizovaných městských železničních uzlů, proto i v zahraničí je zapojení vysokorychlostních vlaků do městských uzlů nesnadno řešitelným problémem. V průběhu doby se ustálila **tři základní typová řešení**:
 - A. Umístění vysokorychlostních vlaků ve stávající centrální stanici
 - B. Nová zastávka vysokorychlostních vlaků mimo městské centrum
 - C. Nová zastávka vysokorychlostních vlaků v podzemí městského centra

Typ A: Umístění vysokorychlostních vlaků ve stávající centrální stanici

- Toto umístění je typické zejména pro většinu německých a japonských stanic, ale i dalších s provozem VRV
- Často důsledek předválečné velkorysé kapacitní koncepce nebo využití prostoru získaného válečnou destrukcí či likvidací nepotřebných technických kapacit

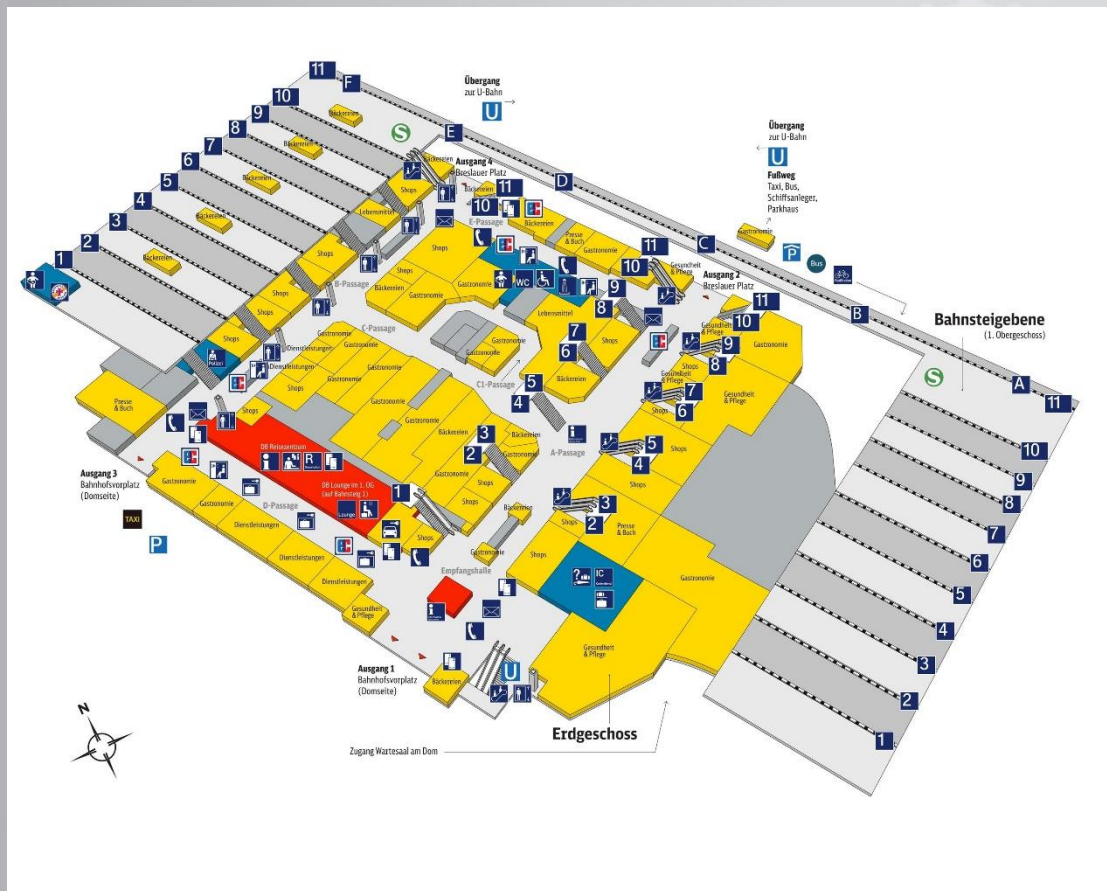
VÝHODY:

- snadný přestup na vlaky nižších kategorií a na městskou hromadnou dopravu
- Nízké náklady přizpůsobení stanice pro provoz VRV

NEVÝHODY:

- míšení vlaků různých kvalit – riziko pro spolehlivost VRV
- růst příměstské a městské vlakové dopravy ubírá kapacitu potřebnou pro VRV

Typ A: Köln Hauptbahnhof



Další příklady:

- Düsseldorf HBf
- Hamburg HBf
- Hannover HBf
- Bruxelles Centrale
- Bruxelles Midi
- Amsterdam CS
- Roma Termini

Typ B: Nová zastávka vysokorychlostních vlaků mimo městské centrum

- Tento typ stanic obsluhovaných VRV se **často** vyskytuje ve Francii, zejména u uzlů nižšího významu, nebo ve Španělsku zejména tam, kde není možné zaústit VRV do stávajícího nádraží vzhledem k odlišnému rozchodu tratě

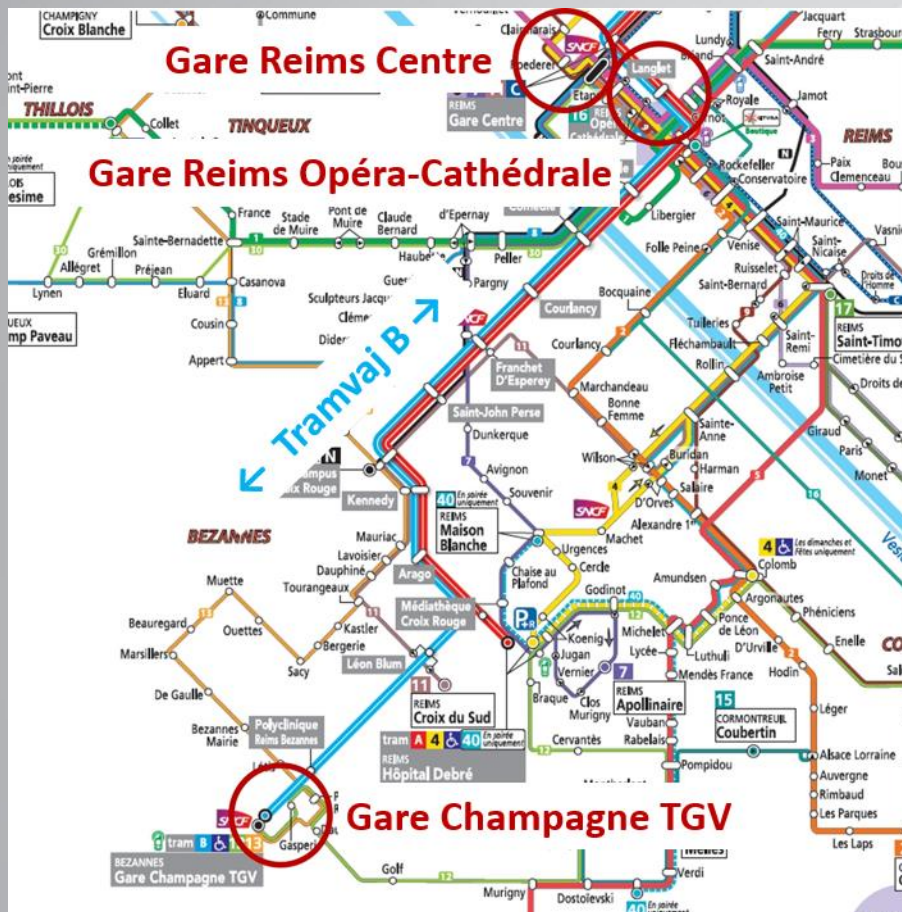
VÝHODY:

- plná specializace na VRV nebo vlaky obdobné kvality, bez negativního vlivu příměstské, nebo dokonce nákladní dopravy
- příznivé náklady - stanice vzniká jako doplněk vlastní VRT
- možný základ pro development obchodu a služeb v okolí

NEVÝHODY:

- větší odlehlost a rozdílná dostupnost z různých částí města, což může někdy eliminovat časové zisky z vysokorychlostní dopravy
- obtížný přestup z konvenčních vlaků

Typ B: Gare Champagne TGV



Další příklady:

- Haute-Picardie TGV
- Lorraine TGV
- Marne-la-Vallée
- Bruxelles Centrale
- Tours - Saint-Pierre-des-Corps
- Vendôme - Villiers-sur-Loir
- Cuenca Fernando Zóbel - Alta Velocidad

Typ C: Nová zastávka vysokorychlostních vlaků v podzemí městského centra

- Tento typ stanic pro VRV patří ke stále častějším řešením nedostatečné kapacity stávajících železničních stanic
- Jediné schůdné řešení posílení kapacity stanice pro VRV v celé řadě historických metropolí

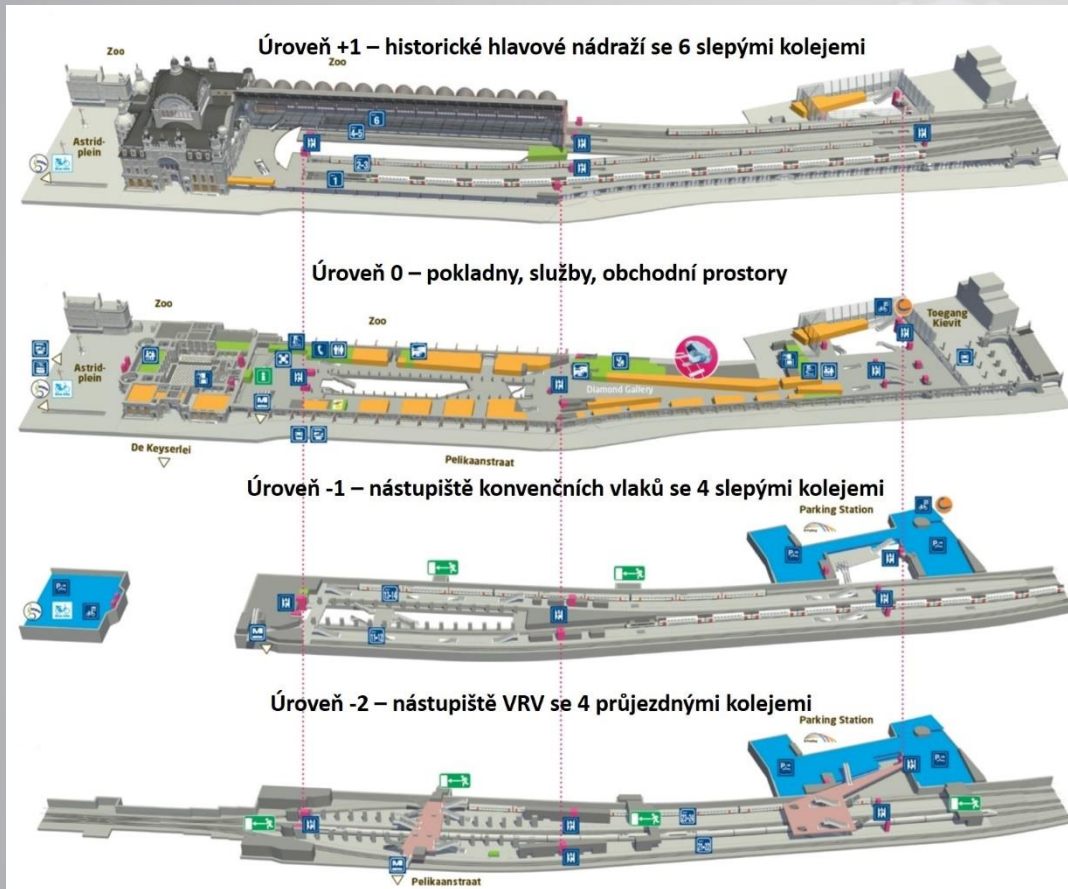
VÝHODY:

- spojují pozitiva obou typů A. a B. bez jejich negativ
- vytvářejí podmínky pro spolehlivý průjezd VRV městským centrem
- umístění v centru na dosah ostatních vlaků i uzlů MHD

NEVÝHODA:

- relativně vysoké investiční náklady

Typ C: Antwerpen Centraal



Další příklady:

- Paris-Charles de Gaulle
- Bologna Centrale
- Firenze Belfiore (ve výstavbě)
- Old Oak Common HS2 (ve výstavbě)
- Manchester Piccadilly (v přípravě)
- Berlin HBf tief (zatím bez VRV)

Jak zařadit existující koncepty stanic VRV v ČR?

Typ A:

- Praha: Scénář SP ŽUP **NS2/R** založený na studii z roku 2003 a zastávaný MD a Správou železnic, též druhý scénář **NS2/D**
- I v případě urychlené realizace podzemního “metra S” riziko rušících vlaků v uzlu s dopady na spolehlivost VRV

Typ B:

- Připravované stanice VRV Brno-Vídeňská, Roudnice n. L. VRT a Jihlava-Bosch. Nepodložené spekulace o stanici v Nehvizdech nebo v Praze-Libni jako uzlu VRT pro Prahu
- V některých případech šance pro development; stanice Brno-Vídeňská příliš odlehlá od centra vzhledem k významu Brna (dočasné řešení)

Typ C:

- Praha: Scénář SP ŽUP **NS2/VRT** reprezentovaný návrhem HK ČR
- Perspektivní, spolehlivý, ale s vyššími náklady, které bude třeba ušetřit jinde

Děkuji Vám za pozornost !



Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

sip@komora.cz

Hospodářská komora České republiky

www.komora.cz

