

# euro

07  
08

Ve spolupráci s



FINANCIAL  
TIMES

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



# Český šinkansen za tisíc miliard

Stát zvyšuje tempo v přípravě 650 kilometrů vysokorychlostních tratí. Z Ostravy do Prahy máme v roce 2050 dojet za 101 minut

16. 2. 2024 CZ 69 Kč SK 3,60 €  
9 771212 312007 07





## Pohádky o mašinkansenech



**Martin Rychlík**  
rychlik@tydenikeuro.cz

Budu s dovolením osobnější. Když se narodíte jako Rychlík, musíte mít k rychlým vlakům prostě kladný vztah. V rodině dáváme k dobru historku, kdy můj dědeček Oldřich volával do jihlavského depa, kde pracoval na lokomotivách strejda Ivan: „Dobrý den, tady Rychlík, to je depo? Nemám tam, prosím, někde syna?“ Kupodivu si ze železničářů šoufky nedělal.

V osmdesátých letech, když jsem začal chodit na základní jazykovou školu v Praze, dostal jsem – nikoliv překvapivě – přezdívku Schnellzug. Jako kluci jsme si hráli s vláčky, v NDR kupovali soupravy H0 a závistivě pokukovali do západoněmeckých katalogů, které nabízely parádnější lokomotivy... Soupravy švýcarské, italské, ale také francouzské, mezi nimiž bylo i dlouhé oranžové TGV! Legendární rychlovlaky, které hbitě svištěly Francií, dávaly jí punc moderní, atraktivní a svobodné země. O jejich rychlosti či svezení se mytickou dvoustovkou (co bychom za to dali) jsme si v ČSSR mohli jen zdát. A pozor – sníme o tom i v roce 2024, přičemž máme v živé paměti, jaké pozdvižení vzbudil oranžový TGV veterán předloni v Praze.

Pohádky o mašinkách, respektive o „mašinkansenech“ se mi splnily až v roce 2009, kdy jsem studoval na Tokijské univerzitě, kde mi s chichotem dali přezdívku Šinkansen-san čili pan Rychlík. Těch vlaků! Té rychlosti a možnosti! Dodnes vzpomínám, jak jsem díky zázračné jízdence s názvem JR Pass projel Nippon od Tokia na sever, kde před pár lety prodloužili šinkansenovou linku podmořským

tunelem na Hokkaidó, anebo jak pohodlně jsem si zajel do Nagana, podíval se na hrad v Kanazawě či zamířil na jih do Hirošimy. Lehce, pohodlně – a strašně rychle. I gaidžin rychle pochopí, jak jsou vlaky pro Japonce důležité; jak jejich širá síť (nejen šinkansenů) změnila tuto zemi. Vysvětluje to v Euru japanolog Ondřej Hýbl, jenž připomíná, jak těžké je návštěvám vysvětlit, že ani do Brna tu nejedí superexpres.

Není to zase tak dlouho, když jsem v Praze hovořil s profesorem Andrewem McNaughtonem, šéfinženýrem britské sítě High Speed Two (HS2). Řekl pár vět, na které si občas vzpomenu, když někam jedu vlakem. „Největší překážkou, které čelíte, není železnice, není to dopravní inženýrství, není to ani otázka výrobce vlaků. Rychlovlaky totiž mění celé země. Opravdová otázka proto zní: Jak bude Česko vypadat za takových třicet čtyřicet let? Pokud víte, kde má asi být, tak si umíte odpovědět i na otázku: Potřebujeme vysokorychlostní železnici?“

Nyní se zdá, že si Češi po dekadách konečně odpověděli. Jak důkladně píše kolega Ondřej Kubala (na stránkách 12 až 20), české vysokorychlostní tratě – VRT neboli „vrtky“ – začínají nabývat přesnější kontury. Leccos se děje, probíhá EIA, projekty postupují. Do Brna se prý z Prahy dostaneme za hodinku, do Ostravy za 101 minut a do Jihlavy během 36 minut. Kdy se tak stane? Snad „už“ někdy v roce 2050!

Rychlíkem jsem od roku 1977. Dá-li pánbůh a dožiju se takové slávy, bude mi kolem sedmdesátky, tudíž snad na moderní jihlavský terminál ještě z českého šinkansenu nevypadnu... Ono lidmi vytoužené, pohádkové zrychlení by tak trvalo jeden lidský život. A našim dětem můžeme jen přát, aby nečekaly tak dlouho. Aby po své vlasti i okolí jezdily pohodlně, rychle – a neztrácely drahocenný čas na kolejích. ●



# Z Ostravy do Prahy za 101 minut

Kola největšího železničního projektu v Česku od dob Rakouska-Uherska se začínají roztáčet, stát chce vybudovat 650 kilometrů vysokorychlostních tratí za částku blížící se bilionu korun.







Ondřej Kubala

kubala@tydenikeuro.cz

**P**říprava vysokorychlostních tratí v Česku nabírá na obrátkách a termíny, kdy se u nás poprvé svezeme vlakem rychleji než dnešní maximální stošedesátkou, začínají mít reálné obrysy. Jisté je, že to nejdříve bude na Moravě. A pokud vše dobře půjde, už za sedm až osm let. Co jisté není, kde přesně na Moravě. Aktuálně české vysokorychlostní tratě připravuje na Správě železnic 85 lidí, před rokem jich bylo 53. Letos – stejně jako loni – bude stát příprava takzvaných vrtek (nebo zkratkou VRT) necelých 1,2 miliardy korun.

Že to stát myslí vážně, vnímají zatím nejvíc asi starostové, jejichž katastrů se nové tratě dotknou. Právě tam Správa železnic jezdí stále častěji a jedná o detailech jak s obcemi, tak s jejich obyvateli. Veřejnost zase namlsala návštěva francouzského TGV v Česku před rokem a půl. Šlo sice o čtyřicet let starý vlak, přesto se stály na jeho prohlídce dlouhé fronty. Průzkumy veřejného mínění v tomto případě zřejmě není třeba dělat. Lidé se na rychlovlaky prostě těší.

V 90. letech se Česko nevydalo cestou stavby nových vysokorychlostních tratí po vzoru západních zemí, ale cestou rekonstrukce koridorů. Tedy opravy tratí v drtivé většině v jejich přes sto let staré historické stopě, což znamenalo zvýšení rychlosti na maximálních 160 kilometrů v hodině. Přineslo to solidní úsporu

času proti tomu, na co jsme byli zvyklí ze socialistické železnice, na dnešní dobu je to však málo. Teď už je pozdě ptát se, jestli jsme tehdy neměli jít jinou cestou. Zajímavé je spíš podívat se, jak chce stát tento problém vyřešit.

### Ostrava jako předměstí Prahy

Vysokorychlostní spojení v Česku bude kombinací skutečných vysokorychlostních tratí, kde budou jezdit vlaky 320 kilometrů v hodině, a modernizovaných konvenčních tratí upravených na rychlost 200 kilometrů za hodinu. Vysokorychlostních tratí by v Česku mělo vzniknout podle Správy železnic 650 kilometrů, těch konvenčních na velmi vysoké rychlosti asi 170 kilometrů. Ze západu přijedou do Ústí nad Labem vysokorychlostní vlaky 30 kilometrů dlouhým tunelem od německých Drážďan a dále pojedou přes Roudnici až do Prahy. Z Prahy budou pokračovat přes Vysočinu do Brna. Odtud dále na Břeclav a pak do Rakouska nebo na Slovensko do Bratislavy. Do Rakouska už po pomalejší konvenční trati, protože Rakousko se rozhodlo nestavět tratě vysokorychlostní, ale ty konvenční zpravidla na rychlost 200 až 250 kilometrů v hodině.

V Brně bude odbočka do Ostravy. Do Přerova pojedou nejdříve vlaky po konvenční rychlé trati na 200 km/h (výhledově by zde pak mohla být také postavena VRT) a z Přerova pak už bude vysokorychlostní trať až do Ostravy a dále do Polska. Z Prahy do Ostravy nově pojedeme přes Brno. V situaci, kdy z Prahy do Brna pojedou vlaky hodinu a z Brna do Ostravy 36 minut, to zabere poloviční dobu proti dnešku. To ovšem mluvíme nejdříve o roce 2040. Už z těchto dojezdových časů je ale zřejmé, že dojíždění do práce mezi Brnem a Ostravou nebo Brnem a Prahou bude každodenní



Správa železnic loni v dubnu představila mobilní informační centrum Stavební správy vysokorychlostních tratí, takzvaný VRTmobil.

realitou. A jízda z Ústí nad Labem do Prahy za pouhých 25 minut je čas kratší, než dnes trvá jízdní doba kterékoli linky metra z jednoho konce Prahy na druhý.

Další vysokorychlostní trať povede z Prahy na východ. Začátek za Prahou bude mít společný s tratí do Brna, oddělí se od ní a ve východních Čechách se rozdělí na dva směry – do Pardubic, nebo do Hradce Králové a dále do Polska. V dlouhodobějším výhledu je také příprava vysokorychlostní tratě Poohří, která by se oddělila z VRT Praha–Ústí nad Labem a vedla by přes Louny do Mostu. Častá je otázka, proč se nepřipravuje taková stavba také přes Plzeň na Mnichov. Je to tím, že ani německá strana tam vysokorychlostní trať neplánuje, a tak tu oba státy připravují rychlou konvenční trať.

Vysokorychlostní vlaky většinou nekončí v českých městech na periferiích, ale pojedou přímo do centra. V Praze na dnešní hlavní nádraží (tomu přibude ještě jedno nástupiště a výhledově v dalších desetiletích by dnešní hlavní nádraží mělo sloužit jen dálkovým vlakům a regionální příměstské spoje by měly mít vlastní novou stanici v podzemí). V Brně počítá s vysokorychlostními vlaky nové hlavní nádraží v odsunutém poloze mimo centrum a v Ostravě přijedou na Svinov i na hlavní nádraží.

### Komerční i státní

Samotný provoz na vysokorychlostních tratích bude mít specifika, na něž zatím nejsme zvyklí. Prvním z nich je, že vysokorychlostní vlaky nebudou smět jezdit v noci. Každou noc mají mít tyto tratě plánovanou několikahodinovou výluku na údržbu. Nebudou po nich smět jezdit ani žádné nákladní vlaky, což je dané i tím, že na VRT budou větší sklony, které by nákladní vlaky nezvládly (některá místa jsou však projektována na smíšený provoz osobních i nákladních vlaků, například Krušnohorský tunel, který spojí



Vlaková jednotka TGV na hlavním nádraží v Praze, kde o ni byl 6. června 2022 velký zájem.



Česko a Německo). Přesto tu bude velký přínos pro přesun zboží po železnici. Vysokorychlostní tratě převezmou dálkovou dopravu cestujících, čímž uvolní kapacitu na dnešních často přetížených koridorech. A ty nabídnou víc kapacity železničnímu cargu.

Ne každý vlak bude superrychlý. Provoz na vysokorychlostních tratích se rozdělí mezi transevropské sprintery s minimem zastavení a lokální expresy, jež budou stavět častěji. Passé je myšlenka, že by Česko připravovalo vysokorychlostní tratě hlavně kvůli rychlému spojení se zahraničím. Většina cestujících se potřebuje přesouvat hlavně po Česku, čemuž bude koncept spojů uzpůsobený. Dobře se to dá vysvětlit na příkladu VRT z Prahy do Ústí nad Labem, uprostřed s terminálem Roudnice nad Labem. Rychlé transevropské sprintery nezastaví v Roudnici a budou pokračovat do Ústí a pak rovnou do Německa. Naopak regionální expresy nejenže zastaví v Roudnici nad Labem, ale pak sjedou z tratě vysokorychlostní na tratě stávající a po těch dojedou do Děčína nebo na druhou stranu do Teplic, Karlových Varů a Chebu. Vysokorychlostní tratě tak zdaleka nebudou sloužit jen vlakům, které jedou

rychle a daleko, ale i těm, které pak budou pokračovat po dnešních pomalejších tratích do dalších českých měst a vysokorychlostní trať využijí jen v části trasy.

Podle Ondřeje Michalčíka, který je ředitelem odboru veřejné dopravy ministerstva dopravy, budou na českých vrtkách jezdit jak vlaky komerční (tedy spoje provozované na vlastní podnikatelské riziko dopravců), tak vlaky v objednávce státu, jež zajistí základní dopravní obslužnost mezi českými městy. U nejrychlejšího segmentu transevropských spojů by mělo jít o provoz komerční, u regionálních expresů pak stát počítá se závazkem veřejné služby a s výběrem dopravců v soutěžích. „Nabídková řízení se nastaví tak, aby dopravcům poskytla dostatečný časový prostor na pořízení potřebného vozidlového parku. Půjde tedy o to, aby výběr dopravce proběhl zhruba čtyři až pět let před zahájením provozu,“ řekl týdeníku Euro Michalčík.

#### Nejdřív se kopne na Moravě

Stavebně bude vysokorychlostní trať jiná než tratě, které dnes známe. Co se týká záboru místa v krajině, je šířkou srovnatelná přibližně s kvalitní silnicí první

### Když to jde ve Francii, proč ne u nás

Loni na podzim jsme se byli podívat, jak fungují vysokorychlostní tratě ve Francii, a seznámili jsme se s tamními zkušenostmi obcí a měst z doby jejich budování i provozování. Viděli jsme, že je možné tratě stavět tak, aby provoz na nich neobtěžoval občany, nenarušoval život v přilehlých městech a byl citlivý ke krajině a přírodě. Ve Francii takto stavět vysokorychlostní tratě umějí a chtějí. Chápu, že vyšší investice do ochrany lidí i přírody při takové stavbě se z celospolečenského hlediska vyplatí. Naším cílem je dosáhnout toho, aby stejný přístup zvolila Správa železnic ke stavbě v našem kraji. Případný tlak z jakékoli strany, abychom slevili z našich představ a požadavků, protože kvůli našemu zásadovému postoji budou trpět všichni, kteří by jinak už mohli využívat výhod rychlé přepravy na vysokorychlostní trati, bychom tím pádem s těmito zkušenostmi a znalostmi považovali za naprosto nepřijatelný. ●

**Jaroslav Varga**, starosta Klimkovic a předseda Spolku pro přijatelný život kolem dálnic v MSK

INZERCE

TADY JE KAŽDÝ  
DEN PERFECTNÍ

BACKYARD

— DEJVICE —





Model vysokorychlostní trati v informačním centru k přípravě trati Praha–Dráždany, které Správa železnic otevřela 11. března 2022 v podchodu hlavního vlakového nádraží v Ústí nad Labem.

třídy. Zabírá tedy poloviční místo ve srovnání s dálnicí. Nejdříve se postaví základ zakrytý asfaltem, v první fázi výstavby tak vypadá trať jako vozovka, až pak na ní začne vznikat železniční svršek. Vysokorychlostní tratě jsou v celé délce oplocené.

Nejbližší stavbě jsou moravské VRT. Jednak osmdesátikilometrová vysokorychlostní trať z Přerova do Ostravy-Svinova (technicky je rozdělena na dva úseky Moravská brána I. a Moravská brána II.) a také přibližně čtyřicetikilometrová trať z Brna-Modřic do Rakvic (ty jsou kousek před Břeclaví). Odtud by se už jelo do Břeclavi po dnešním koridoru upraveném na vyšší rychlost. Správa železnic v přípravě těchto tratí už dokončila dokumentaci k posouzení vlivu staveb na životní prostředí (EIA), a pokud by šlo vše dobře, koncem letošního roku by ráda získala stanoviska EIA. Pak by se hned rozběhly výkupy pozemků a také by se doprojektovaly tratě pro takzvané povolení záměru, což je v novém stavebním zákoně spojené stavební povolení s územním rozhodnutím.

Kdy se poprvé kopne do země, bude záviset i na způsobu financování. Vláda loni v létě zadala Správě železnic úkol, aby prověřila, zda by bylo možné financovat moravské VRT (a také konvenční trať z Brna do Přerova na 200 km/h) formou

PPP. To by mělo být jasné do konce roku a koncesionář, který by z této zakázky vzešel, musí počítat s tím, že by nejen stavěl a následně udržoval tyto tratě, ale také by je musel doprojektovat do realizační dokumentace. Stavět by tam Správa železnic ráda začala v letech 2026/2027, stavba by měla trvat čtyři roky, takže na začátku 30. let by se mohli svést na moravských vrtkách první cestující.

Vysokorychlostní trať z Prahy přes Vysočinu do Brna měla být původně pilotním projektem, už je ale jisté, že trať na Moravě vzniknou rychleji. Na území Středočeského kraje se čeká na aktualizaci zásad územního rozvoje, aby byly v souladu s připravovanou tratí. Správa železnic by tu ráda začala stavět ještě ve 20. letech, aby se do konce třicátých let mohlo jet vysokorychlostním vlakem z Prahy až do Brna; aktualizaci zásad ale kraj ještě nevydal. „Teď vypořádáváme stanoviska dotčených orgánů uplatněných k návrhu. Předpokládám, že zastupitelstvo by mohlo devátou aktualizaci zásad územního rozvoje vydat letos v září. Co se ale týká vysokorychlostní tratě do Hradce Králové, Správa železnic zatím středočeské zastupitelstvo o zahájení aktualizace zásad nepožádala,“ řekl týdeníku Euro Jiří Snížek, náměstek středočeského hejtmana, který

má na starost regionální rozvoj a územní plánování.

Vysokorychlostní trať z Prahy do Hradce Králové a Pardubic aktuálně čeká na schválení studie proveditelnosti na ministerstvu dopravy, Správa železnic pak rozběhne další přípravu.

### Problematické Ústecko

Trať z Prahy do Ústí nad Labem a do Německa se dělí na tři části. Z Prahy do Roudnice nad Labem je víceméně jasno a přípravy jsou v plném proudu. V úseku od Roudnice do Ústí je hned několik tunelových variant, o nichž musejí rozhodnout krajští zastupitelé aktualizací zásad územního rozvoje (čímž si fakticky vyberou jednu variantu), a dále do Německa je v přípravě společný česko-německý tunel pod Krušnými horami. K tomu se proěřují rozdílné varianty napojení nádraží vysokorychlostních vlaků v Ústí nad Labem na okolní tratě stávající.

Právě aktualizace zásad v Ústeckém kraji je pro trasování zdejších VRT klíčová. „Úřad se především musel vypořádat se stovkami námitek a připomínek. Nicméně předpokládáme, že návrh na vydání páté aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje bude předložen k rozhodnutí zastupitelstvu letos na jeho červnovém zasedání,“ řekla Hana



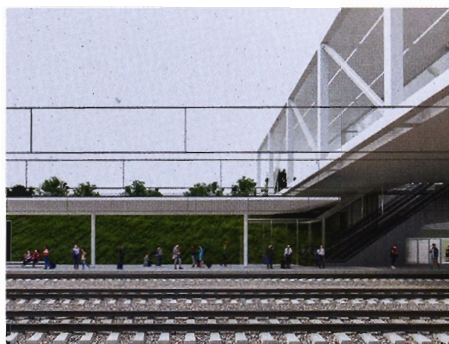
Bergmannová, vedoucí odboru územního plánování Ústeckého kraje.

Nejrychleji by se měl do výstavby dostat přibližně šedesátikilometrový úsek z Prahy do Roudnice nad Labem. Je v přípravě nejdále, ale jeho koncová část u Roudnice závisí také na aktualizaci zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, aby bylo jasné, kudy trať povede dál do Ústí. Jakmile se to povede, může si jít Správa železnic pro razítko EIA pro celý první úsek.

Velmi intenzivně běží na české i německé straně příprava krušnohorského tunelu. Měřit bude 30,4 kilometru, jeho větší část (19 kilometrů) je na německém území a stavět by se měl začít v letech 2028 nebo 2029. Letos se bude vybranou preferovanou variantou zabývat německý bundestag a měl by ji potvrdit. „Tím vytvoříme alternativu ke stávající trati v labském údolí, která pro nákladní dopravu už nemá kapacitní rezervy. Nákladní provoz tu léta roste,“ zmínil na konferenci Dialog Fórum na konci roku 2023 v Ústí nad Labem Michael Menschner z DB InfraGO, jež je obdobou české Správy železnic u našich západních sousedů. A potvrdil tak to, co zaznívá i na české straně, že současný stav tratě z Děčína do Drážďan není dobrý a má zoufale nedostatečnou kapacitu, s níž hlavně nákladní doprava na železnici každý rok při sebemenší opravě či výluce zápasí. Je to přitom jediná hlavní a elektrifikovaná železniční spojnice z Česka do Německa, kde projíždějí stovky nákladních vlaků. I proto bude podkrušnohorský tunel sloužit jak vlakům s cestujícími, které pojedou v tunelu rychlostí 200 km/h, tak vlakům se zbožím s rychlostí maximálně 120 km/h.

A pak je tu úsek z Roudnice nad Labem do Ústí, který je ze všech připravovaných tratí zatím nejkomplicovanější na projednání. Správa železnic navrhla tři varianty, se čtvrtou přišel na vlastní náklady ústecký podnikatel a mecenáš a dříve regionální politik Martin Hausenblas, a tak se této variantě pracovně v odborných kruzích říká varianta H. Diskuse, která trasa je ta správná, jsou na severu Čech velmi ostré. Což bylo znát i z konfrontace, která se odehrála na zmíněném Dialog Fórum mezi ministrem dopravy a autorem čtvrté varianty H.

Martin Hausenblas propaguje vysokorychlostní tratě, je však velmi kritický k tomu, jak je připravuje Správa železnic. Sám říká, že trať na severu Čech chce, že ji sever Čech potřebuje, ale ne tak, jak ji namalovala Praha. Proto investuje své osobní peníze do varianty další. Podle posledních zpráv však neúspěšně. „Česká



Vizualizace terminálu v Roudnici nad Labem na trati z Prahy do Ústí na Labem.

geologická společnost platí za zásadní autoritu pro zhodnocení rizik. Ta konstatuje, že nově navrhovaná trasa H nese oproti stávající variantě výrazně větší objem rizik vyplývajících z postižení území historickou těžbou. Ekonomická náročnost trasy H by byla v důsledku těchto rizik daleko vyšší než ve stávajícím koridoru. To vede nepochybně k jasnému závěru, že v tomto území nemůže trať vést. Myslím, že by to byl běh v plném sprintu hned proti několika bodcům,“ řekl ministr dopravy Martin Kupka na Dialog Fórum pořádaném Správou železnic, a vůbec poprvé tak veřejně na konci roku 2023 označil variantu H za velmi těžko realizovatelnou.

„Jsem, pane ministře, zaskočen,“ reagoval Hausenblas a dodal: „Chci s vámi spolupracovat, jdeme cestou, abychom našli co nejlepší řešení pro tuto zemi a tento kraj. Varianta Správy železnic, pokud zůstane v Ústí nad Labem beze změny, znamená, že Ústí bude mít tři nádraží – Střekov, hlavní nádraží a nové nádraží – a že systém příměstské železniční dopravy, který by do jednoho centrálního uzlu

sváděl všechnu osobní dopravu, je prostě pryč.“ Argumentů, proč tudy ano a tudy ne, má každá ze zapojených stran desítky. Tato krátká výměna názorů jen zjednodušeně ilustruje, jak složitá situace s výběrem správné varianty na severu Čech právě teď je. At bude konečně rozhodnutí jakékoli, vyvolá za všech okolností obrovské emoce. Ti, kdo na přípravě této větve vysokorychlostní trati pracují, si však přejí jediné – aby se rozhodlo co nejdříve a oni mohli pokračovat.

### Spojení se zahraničím

Kromě spojení s Německem dlouhým tunelem pod Krušnými horami vysokorychlostní vlaky propojí Česko i s ostatními sousedními státy. Slovensko začíná o VRT dál od Břeclavi přemýšlet a zvažuje zadání studie proveditelnosti. Je tedy na úplném začátku. Polsko je o hodně dál. Do Polska vstoupí z naší strany VRT za Bohumínem, pro tento přeshraniční úsek už je dokončena studie proveditelnosti, jež se nyní bude schvalovat v Polsku i v Česku, aby se následně rozeběhla projektová příprava.

INZERCE

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

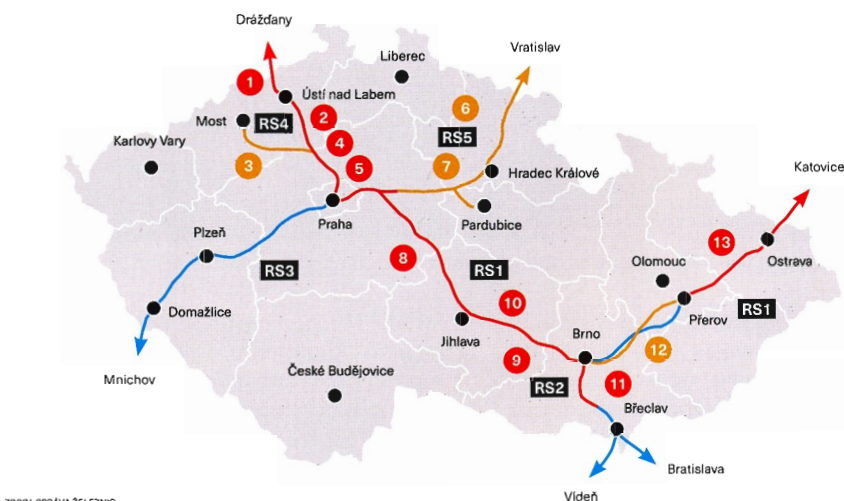
euro®

Vědět víc.



## 650 kilometrů vrtek napříč Českem

● VRT ● Výhled VRT ● Konvenční trať



ZDROJ: SPRÁVA ŽELEZNIC

V případě tratě z Hradce Králové do Vratislavi je situace o trochu komplikovanější. Polákům nevyšla efektivita stavby ve studii proveditelnosti. Prostě byla příliš drahá. Kde se koleje z české a polské strany na hranicích setkají, se tak ještě bude řešit. Správa železnic zatím pracuje s variantou, že se tratě potkají mezi Trutnovem a polskou Lubawkou, může to být ale ještě jinak. Od Hradce tam však nepovede vysokorychlostní trať, poptávka cestujících se čeká nižší, a tak se podle informací Správy železnic předpokládá stavba konvenční tratě s rychlostí do 200 km/h z Hradce přes Jaroměř až k polské hranici.

Provoz na vysokorychlostních tratích se bude řídit na dálku z Centrálního dispečerského pracoviště na pražské Balabence a v Přerově. Zapomeňte ale na klasické výpravčí ve stanicích, dispečerů budou mít na povel kompletní provoz z dvou míst v republice. Což není nic neobvyklého, už dnes

to takhle funguje. Z Balabence se řídí dálkově provoz vlaků na 669 kilometrech stávajících tratí od Lichkova a České Třebové na straně jedné až po Cheb na straně druhé. Přerovské pracoviště se pak stará o 559 kilometrů tratí na Moravě. Pro potřeby vysokorychlostních tratí (ale nejen těch) vznikne na Balabence nová dispečerská budova, ta se začne letos projektovat. Rozšíření přerovského dispečerského pracoviště i pro řízení provozu na moravských VRT se už rozeběhlo.

## Spolky a jejich pohled

Stavět v Česku jakoukoli liniovou stavbu v krajině je nesmírně složité. Dlouhá jednání, desítky odvolání a stohy papíru pro rozhodující soudy jsou jen zlomek komplikací, které jsou viditelné veřejně. A téměř na všech místech, kudy by měla stavba vést, se snaží obce nebo nespokojení občané spojit, aby ochránili

- 1 Krušnohorský tunel
- 2 VRT Středohorský tunel
- 3 VRT Poohří
- 4 VRT Podřipsko
- 5 VRT Polabí
- 6 VRT Podkrkonoší
- 7 VRT Východní Čechy
- 8 VRT Střední Čechy
- 9 VRT Vysočina fáze I
- 10 VRT Vysočina fáze II
- 11 VRT Jižní Morava
- 12 VRT Haná
- 13 VRT Moravská brána

své zájmy. Ty mohou být velmi rozdílné. Často se místní spojují kvůli předchozím negativním zkušenostem, které udělali třeba s výstavbou dálnice ve svém okolí a obávají se, aby na jejich připomínky v případě VRT, jak sami říkají, zase někdo nezapomněl. Dobře to můžeme ilustrovat na třech konkrétních sdruženích.

Tím prvním je Koridor D8, který zastupuje Martin Klečka. Jde o sdružení 35 obcí kolem dálnice D8 z Prahy do Ústí nad Labem, kudy povede i trať. Sami říkají, že společnou snahou všech je, aby se i v okolí dálnice D8 dalo kvalitně žít. „Nechceme dojmologii. Naším cílem je prosadit řádné posouzení všech souvislostí, které stavba VRT v území vyvolá. Vedle kolejí, které mají synergie a kumulace s D8, je to i existence Terminálu Roudnice nad Labem s dojezdem 19 minut na hlavní nádraží v Praze. Zde zatím nikdo neřešil vyvolané dopravní, urbanistické, socioekonomické a další dopady na dotčené území, ačkoli budou značné,“ říká Klečka.

Dalším sdružením, které je slyšet, jsou VRTáci. Ti jsou celkově k projektu VRT, jak je dnes připravován, velmi skeptičtí. „Plánované VRT s sebou nesou spousty otázek, na které není pravdivě odpovězeno. Občanům je z médií jednostranně sdělováno, jaké celospolečenské benefity výstavba VRT bude mít, jak se zkrátí cestovní doba z Brna nebo Ostravy do Prahy, že budou moct jezdit na koncerty nebo do divadla na otočku do Drážďan. Na druhé straně nikdo neřekl, kdo to celé zaplatí. Dojde ke zvýšení daní, nebo se na úkor výstavby VRT budou snižovat rozpočty ministerstev zdravotnictví, školství nebo sociálních věcí? To jsou otázky, které by



Vizualizace vysokorychlostní trati, která povede z Prahy směrem na východ.



## Předpokládané jízdní doby vysokorychlostními vlaky v roce 2050

Praha – Ústí nad Labem	25 minut
Praha – Hradec Králové	35 minut
Praha – Pardubice	40 minut
Praha – Jihlava	36 minut
Praha – Brno	60 minut
Praha – Ostrava	101 minut
Brno – Ostrava	36 minut

ZDROJ: SPRÁVA ŽELEZNIC

měly rezonovat celou společností," říká za spolek VRTáci Jan Mikulka.

A do třetice sdružení z východu Česka s velmi dlouhým názvem Spolek pro přijatelný život kolem dálnic v Moravskoslezském kraji. Ti si spoluprací se Správou železnic chválí, mají ale negativní zkušenost se stavbou dálnice D1, a tak

chtějí být ve střehu. „V minulosti byli stejně vstřícní představitelé ŘSD, ale co jsme si bedlivě nepohlídali a nevyžádali si vložení již do projektové dokumentace, toho se nyní přes předchozí sliby nemůžeme domoct. Takže takto poučení z jednání státní firmy nyní trváme a budeme trvat na tom, aby vše, co se Správou železnic dojednáme, bylo také součástí projektové dokumentace. Sliby už nám nestačí," řekl týdeníku Euro předseda spolku a zároveň starosta města Klimkovic Jaroslav Varga.

K tomu, než u nás vznikne souvislá síť tratí, kde budeme jezdit třístadvacítkou, je ještě dlouhá cesta. První úseky se postupně začnou otevírat na Moravě, a když to půjde dobře, další k nim začnou postupně přibývat. V prvních okamžicích tyto tratě využijí k drobnému zrychlení dnešní vlaky, kterým současně stošedesátkové koridory neumožňují jezdit v Česku naplno. České dráhy začnou letos zařazovat

do své flotily úplně nové dálkové soupravy ComfortJet od konsorcia Siemens a Škoda Transportation. A ty už budou mít maximální rychlost 230 kilometrů v hodině. K nim začnou ČD dostávat od roku 2025 padesátku rychlých lokomotiv Siemens Vectron taktéž na 230 km/h. To budou pravděpodobně první vlaky, v nichž na nových kouscích vysokorychlostních tratí zažijeme jízdu více než dvoustovkou.

Stát je skutečně odhodlaný tento projekt dotáhnout, najít na něj potřebné finance a vysokorychlostní tratě u nás postavit. Vstupuje ale do éry, kdy se obce a místní lidé umějí ozvat, mají nástroje k tomu, aby prosadili svoje zájmy a nebojí se je použít.

Víc než na samotném projektování bude záležet i na komunikačních schopnostech zapojených státních organizací dohodnout se se stovkami obcí, kterých se vrtky dotknou. Protože jinak zůstanou jen na papíře. ●

## Peníze z Evropské unie budou

VRT přijdou na více než 800 miliard korun, říká Jakub Bazgier, ředitel Stavební správy vysokorychlostních tratí ze Správy železnic

### ► Myslíte, že investoři budou mít zájem zapojit se do PPP projektů na vysokorychlostní tratě?

Součástí studie proveditelnosti, kterou začínáme připravovat, je i oslovení bank a potenciálních dodavatelů, abychom měli relevantní data, zda je varianta financování PPP reálná. Aby to koncesionářům dávalo smysl, musí jít o delší ucelené úseky. Například samotná VRT Polabí na východ z Prahy, která by měla nějakých 25 kilometrů, z tohoto pohledu prostě není zajímavá. Proto řešíme, zda nevytvořit jeden velký úsek z pražských Běchovic až do Světlé nad Sázavou. To už by mohl být další PPP projekt, který by se mohl začít realizovat v letech 2028 až 2029.

► **Oficiální odpověď tedy přinese až studie. Ale čistě neformálně – co zaznívá z trhu od možných koncesionářů? Měli by zájem?**

Ano, neformálně zaznívá, že by investoři měli o tyto projekty zájem a že je to správný směr, kterým stát uvažuje.

### ► Jak moc spoléháte na fondy EU?

Už teď je využíváme na projekční přípravu, především na Krušnohorský tunel. Jde o fond CEF, tedy o nástroj pro propojení Evropy. Teď žádáme už i o peníze z CEF 2. Jestli bude otevřen další titul pro přípravu vysokorychlostních tratí, se zatím čeká.

### ► EU ale jasně a docela nahlas deklaruje, že na VRT peníze z unijních peněz budou.

Ano, máte pravdu, zprávy o tom máme, ale ještě se to nestalo.

### ► Kolik jste už z EU fondů čerpali peněz?

Za rok 2023 jsme dali do přípravy VRT necelé 1,2 miliardy korun, z evropských fondů jsme loni využili 80 milionů korun.



### ► Jak nároční budete na rozpočet po další roky?

Pro letošek bude částka podobná jako loni. Hlavní část tratí už máme vyprojektovanou a teď se musíme překloupat do procesu EIA. Jakmile bude někde stanovisko EIA vydáno, půjdeme do výkupů pozemků. Tam bude finanční náročnost výrazně větší. Pro rok 2025 je první odhad, který budeme ještě zpřesňovat, 4 až 4,5 miliardy korun.

► **Na kolik by vlastně měly české vysokorychlostní tratě vyjít? Na 800 miliard korun. Je to ale číslo vycházející ze schválených stu-**

dií proveditelnosti k roku 2021. Jak budou nabíhat jednotlivá ramena, ta částka se bude zpřesňovat. A v čase se samozřejmě vyvíjí i ceny stavebních prací, s tím je třeba počítat.

### ► Ve studiích proveditelnosti se počítá i ekonomická efektivita jednotlivých úseků. Jak musí vyjít, aby dávala stavba smysl?

Do analýzy vstupuje řada faktorů, z nichž nejdůležitější je předpokládaná poptávka a také zkrácení dojezdové doby proti dnešku. Finálně se vždy počítá vnitřní výnosové procento, to musí být vyšší než pět.

### ► Jak vychází vnitřní výnosové procento VRT Praha–Brno–Ostrava?

To vychází nad očekávání, tam jsme zhruba na 11 procentech. Tam bude vysoká poptávka cestujících. Mezi Brnem a Ostravou, ale i mezi Brnem a Prahou půjde vlastně o příměstský shuttle. ●



# Supervlaky smršťují celé státy

Raketově roste kilometráž čínských vysokorychlostních tratí, které jsou již se 45 tisíci kilometry nejdelší na světě. Japonci letos slaví 60 let od zavedení šinkansenů, pro něž ovšem mají „jen“ 2 831 kilometrů tratí



**Martin Rychlík**  
rychlik@tydenikeuro.cz

Byla to velká sláva. V březnu 2016 dojele první šinkanseny nejdelším podmorským tunelem Seikan až na severní ostrov Hokkaidó. Japonsko tehdy propojilo svoji vysokorychlostní síť železnic s nejvyšší výšinou, kterou dříve obývali původní Ainuové. Do roku 2031 by měly expresy svištět až do Sappora, takže se splní vize dojet tam z Tokia rychle a bez přestupů.

Letos v říjnu oslaví Nippon 60 let provozu svých pověstných šinkansenů. Premiérová linka (Tókaidó) spojila v olympijském roce metropoli s Ósakou, když záhy zkrátila úmorný půldenní trip na snesitelné tři hodiny deset minut. A vlaky změnily celou zemi. První miliarda přepravených cestujících padla v roce

1976; síť se dál promyšleně rozrůstala. Dnes národní operátor JR - který má regionální divize, jako je JR East - zajišťuje vlaky na 2 831 kilometrech tratí pro rychlosti až 320 km/h, jež propojily zemi od jižní Kagošimi po severní Hakodate.

## Uspořené stamiliony hodin

Šinkansen se stal jedním z hlavních symbolů „japonského ekonomického zázraku“; zázrak je to jen zdánlivý. Při bližším pohledu objevíme jasné ekonomické souvislosti. U rychlovlaků i finančně vyjádřitelné. Pro srovnání uvažujme prvních 30 let existence šinkansenů a srovnáme ji s možností, že by Japonsko superexpresy nemělo. „Pokud by Japonci jezdili standardními rychlíky a pak 85 procent z celkového objemu cestujících přestoupilo na existující šinkanseny, roční časová úspora by už v roce 1994 představovala 400 milionů hodin! Pokud tenhle čas přepočteme dle tehdejšího HDP per capita na peníze, Japonsku jeho síť rychlovlaků



K ikonickým šinkansenům patří soupravy N700, na snímku je modernizovaná a červená verze N700S-8000 z Kjúšú (2023).

jen na časové úspoře přinášela v přepočtu bezmála 80 miliard korun ročně.“ řekl týdeníku Euro Ondřej Hýbl, předseda Česko-japonské společnosti citující studii k první „třicetiletce“.

Japonsko žije s rychlovlakly už dvakrát tak dlouho. Ke zjevným ekonomickým aspektům je třeba připočítat další bonusy. Země se reálně propojila. „Obchodní schůzky mezi městy Tokio, Ósaka či Nagoja ve vzdálenosti třeba 500 kilometrů jsou s návratem do kanceláře ještě v ten samý den naprosto běžnou realitou. A to v zemi, kde jsou realitou i zemětřešení nebo tajfuny.“ vypočítává tlumočnick Hýbl aspekty, proč je vysokorychlostní trať (VRT) pohodlnou konkurencí letadlům.

## Světovým premiantem už Čína

Tam, kde rychlíkům projížděly „cestičku“ šinkanseny a pak se přidávala francouzská TGV (od roku 1981), už vládne čínská flotila. Před pár desetiletími vysmívaná Čína zrychlila výstavbu - i díky soudružským nárokům na pozemky či mostům s korytem nad zástavbou - na enormní stupeň. Jen pro představu: v roce 2010 měla říše středu již 8 358 kilometrů VRT, přičemž smrtelná havárie dvou rychlo-



Španělé vsadili na rychlou a ekologickou dopravu - ročně jejich expresy zvané Alta Velocidad přepraví přes 40 milionů lidí na značné vzdálenosti.





Čínu protíná nejvíce rychlostních kolejí na světě, cílem je 70 tisíc kilometrů VRT v roce 2035. Na snímku je v zatáčce šestnáctivozová souprava CR400BF při cestě z Pekingu na sever v roce 2021.

vlaků z července 2011 (v Japonsku nemyslitelná) na čas zbrzdila rozvoj čínských expresů... Ale opravdu jen na chvíli. Tři roky nato země hlásila překročení 16 tisíc kilometrů, roku 2016 už mety 22 tisíc a v roce 2019 neuvěřitelných 35 tisíc kilometrů VRT. Na mnohých místech vlaky jezdí rychlostmi vysoko přes 300 km/h a předloni se oficiální číslovka kilometráže zastavila na 43 tisících... Ale jízda nekončí: Čína hovoří ve strategických dokumentech o cílové délce asi 70 tisíc kilometrů VRT k roku 2035.

Co na to Evropa? Průkopnická Francie se dostala na 2 735 kilometrů tratí pro expresy TGV a jejich následníky, když ji předjely španělské železnice, které měly k předloňskému roku 4 327 kilometrů koridorů, po Číně nejvíce na světě! Za Francií figurují Němci se svými

bílými schnellzugy ICE (1 631 kilometrů VRT). Rychlost se z podstaty líbí Italům, od nichž přijela i česká pendolina; veliké plány s expresy má Velká Británie – chystá 2 143 kilometrů tratí.

Když byl před lety v Praze na britské ambasádě profesor Andrew McNaughton, šéfinženýr britského projektu High Speed Two (HS2), vysvětloval reportérovi týdeníku Euro, jak rychlé vlaky mění svět: „Největší překážkou, které čelíte, není železnice, není to inženýrství, není to ani otázka výrobce vlaků. Rychlovlaky totiž mění celé země. Dospěli jsme tedy k tomu, že když nezměníme zemi, budeme si muset zvyknout, že se lidé odstěhují do Londýna. VRT nám nabízí něco unikátního – jako když takhle stlačíte folii (zmačkal při tom mapku v ruce) – tedy smršťení země, smrsknutí vzdáleností, které

nemusíte měřit v kilometrech, ale v minutách,“ vysvětloval McNaughton s bonusem, že kolem terminálů vznikají nové čtvrti a byznysy.

Tak tomu je právě v Japonsku, které projektující Brit vychvaloval. Před Ósakou je stanice Šin-Ósaka, před hokkaidským městem zase Šin-Hakodate. My snad jednou takto oživíme Roudnici, Přerov a další místa. Japanolog Hýbl, jenž žil léta na Nipponu, k tomu říká: „Proč stále ještě nemáme v Česku rychlodráhu na letiště nebo právě rychlostní železnici mezi Brnem a Prahou, nedokážu ani já sám pochopit, natož tento úkaz vysvětlit mým japonským klientům. Nejde přeci jen o peníze. Přicházíme o mnohé příležitosti a v 21. století nesmyslně pomalým cestováním promrháváme tu nejcennější komoditu – čas našeho lidského žití.“ ●

#### Nejdelší kilometráže vysokorychlostních tratí na světě





# Vlaky s kamiony prohrávají

## Bez regulací a podpory se náklady ze silnic na koleje nepřesunou, říkají dopravci



Jan Richter  
richter@tydenikeuro.cz

Většinu nákladních dopravců se na železnici v roce 2023 nedařilo. Kvůli klesající spotřebě hnědého uhlí, odeznívání kůrovcové kalamity a ekonomické recesi loni ve srovnání s předchozím rokem vykazali o necelých deset procent nižší výkon. Vzhledem k výrazně nižší ceně silniční dopravy a nedostatečné kapacitě tak železnice zatím konkurenční boj s kamiony prohrává.

Podle dopravců se navíc v nejbližší době tento trend nezmění, což ohrožuje jeden ze strategických cílů české dopravní politiky. Podle něj by se v roce 2030 mělo po kolejích přepravovat 30 procent zboží na trasách delších než 300 kilometrů. „O převodu dopravy ze silnice na železnici se mluví 25 let, ale děje se pravý opak. Všechno půjde na silnici, protože je to levnější. Hlavním důvodem je, že silniční doprava není tak svázaná regulacemi jako ta železniční,“ říká výkonný ředitel sdružení železničních dopravců Žesnad Oldřich Sládek.

### Méně uhlí, dřeva a železa

Struktura přepravovaného zboží na železnici se postupně mění, přičemž některé změny jsou trvalé. Tou nejviditelnější je zmíněná přeprava uhlí, kvůli němuž v minulosti hustá síť české železnice vznikla. Dominantním hráčem v železniční dopravě v Česku je s nadpolovičním tržním podílem dceřiná společnost Českých drah, ČD Cargo. Zatímco v roce 2022 přepravilo ČD Cargo 12 milionů tun hnědého uhlí, loni už to bylo jen necelých osm milionů a pokles bude dále pokračovat. „Uhlí nám nebere konkurence, ale

přestává se používat k výrobě elektřiny a tepla. Tento trend je dlouhodobý a nezvratný,“ potvrzuje předseda představenstva ČD Cargo Tomáš Tóth.

Právě kvůli nízkým přepravním objemům uhlí v loňském roce ČD Cargo zaznamenalo pokles zhruba o 14 procent, přičemž celý trh klesl podle údajů Žesnad o 9,1 procenta. „ČD Cargo vozí přes 90 procent této komodity a myslím, že se rychle blíží období, kdy nebudeme vozit víc než dva nebo tři miliony tun uhlí ročně pro záložní zdroje. To je dramatický propad,“ dodává Tóth. Na tuto změnu se ČD Cargo podle něj postupně připravuje a přizpůsobuje jí své kapacity.

Podobný propad, i když vzhledem k nižším objemům ne tak dramatický, hlásí dopravci v přepravách dřeva, kterého se s koncem kůrovcové kalamity těží výrazně méně než v uplynulých letech. Třetím důvodem poklesu železniční dopravy je menší poptávka průmyslových firem v důsledku hospodářské recese a problémů některých klíčových zákazníků, zejména ostravské huti Liberty. Ta se v loňském roce dostala do kritických potíží a její dluhy dosáhly dvou miliard korun. „Když je Liberty v dobré kondici, přepravuje zhruba 4,5 milionu tun zboží, dováží suroviny a vyváží produkty. Všechno se vozí po železnici, a hlavně prostřednictvím ČD Cargo,“ říká Tóth. „Když vám vypadne takový zákazník, který od ledna nepřivezl jediný vlak se surovinami a neodvezl jediný se svými produkty, tak to bolí,“ popisuje. Zmíněné výpadky nenahradil ani růst přeprav v několika dalších komoditách, zejména pohonných hmot nebo v automotive.

### Více benzínu a nafty

V některých komoditách se ale naopak loni dopravcům dařilo. ČD Cargo zaznamenalo výrazný růst v přepravách pohonných hmot, obilí a v automotive.

Společnost Orlen Unipetrol Doprava vyrostla o 18 procent hlavně kvůli tomu, že přestala outsourcovat přepravu pohonných hmot, které sama vyrábí. Dobrý rok zaznamenala i firma EP Cargo z holdingu EPH Daniela Křetínského. „Ještě dojíždělo uhlí a dřevo a v agrárních produktech nastoupila Ukrajina. EP Cargo má ale zvláštní postavení, jsme společnost se silným mezinárodním přesahem. Nejsme pouze dopravce, poskytujeme mnohem širší služby a servis v mezinárodní přepravě. Něco vozíme na vlastní licenci, ale jinak v Česku používáme vlastního dopravce RM Lines i jiné dopravce,“ vysvětluje ředitelka Jana Vlášková.

O dvanáct procent klesl loni výkon sedmému největšímu železničnímu dopravci v Česku, společnosti IDS Cargo. „Nebýt posledního kvartálu, tak to bylo daleko horší. Paradoxně jsme ale měli asi o dvě procenta vyšší obrát. To způsobila drahá elektřina, kvůli ní jsme všichni museli skokově zdražovat,“ popisuje ředitel firmy Michal Gajdoš, podle kterého přispěla k dobrému finančnímu výsledku i změna obchodní strategie.

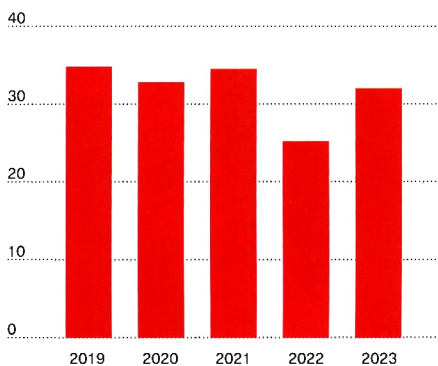
„Dříve jsme si při vysoké poptávce pronajímali lokomotivy i personál, což ve výsledku zvyšovalo náklady. Proto jsme se loni více soustředili na využití vlastních kapacit. Pokles objemu přeprav tak nebyl zásadní, ekonomický efekt z tohoto přístupu se ale dostavil,“ podhaluje změnu obchodní strategie. Hlavní podíl výkonů IDS Cargo v loňském roce připadl na agrární produkty, dřevo a uhlí.

Agrární produkce z Ukrajiny pomohla více dopravcům. Společnost EP Cargo dokonce investovala do vlastního překladiště na slovensko-ukrajinské hranici, ačkoli objemy exportů po železnici mezitím zase poklesly na úkor námořní cesty před černomořským přístavem v Oděse. „Na počátku jsme ve Vojanech na Slovensku překládali 120 tisíc tun agrárních produktů



**Přeprava nákladů po železnici**

(přepravní výkon v mld. hrubých tunových kilometrech)



ZDROJ: ŽESNAD

měsíčně, ale teď to kleslo na 15 tisíc tun a predikce je v podstatě nemožná," říká Vlášková.

**Až zdraží kamiony**

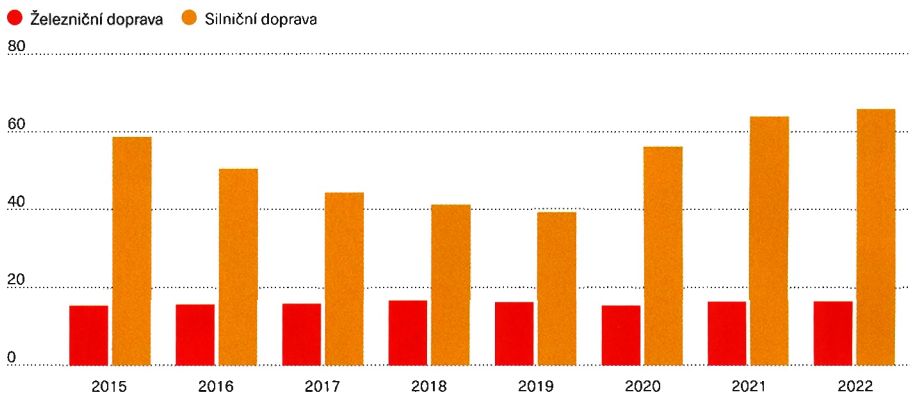
Měřeno počtem najetých tunových kilometrů (přepravené tuny zboží na vzdálenost jednoho tarifního kilometru), nákladní železniční doprava v Česku v poslední dekádě v podstatě stagnuje. Naopak výkon nákladní dopravy na silnicích v posledních letech roste a v roce 2022, za nějž má ministerstvo dopravy nejnovější souborná data, byl čtyřikrát vyšší než na železnici. Tento vývoj není nepříznivý jen z hlediska intenzity silniční dopravy na českých silnicích a dálnicích, ale je také v rozporu s českou dopravní politikou. Ta převzala závazek evropské Bílé knihy dopravy, podle níž by přeprava 30 procent zboží na vzdálenosti delší než 300 kilometrů měla probíhat na železnici.

„Konkurenceschopná je zejména kombinovaná přeprava (zboží v kontejnerech - pozn. red.) na střední a dlouhé vzdálenosti, typicky mezi logistickými terminály, průmyslovými komplexy, přístavy a podobně. V kusových zásilkách na krátké vzdálenosti konkurenceschopná absolutně není," říká Martin Kvizda z Ekonomicko-správní fakulty Masarykovy univerzity, který se zabývá železniční dopravou.

**Největší český železniční dopravce ČD Cargo přepraví ročně kolem 17 milionů tun takzvaných jednotlivých vozových zásilek, jejich podíl však v loňském roce mírně klesl.** Podle šéfa firmy Tomáše Tótha není tento typ přeprav rentabilní. „Je to nákladově velmi náročný produkt především na lidskou práci, v cenách přímo konkuruje silniční dopravě. Dnes je to ztrátový produkt, má ale velký potenciál do budoucna," domnívá se Tóth, podle

**Železniční a silniční nákladní doprava**

(v mil. tunových kilometrech)



ZDROJ: MD ČR

něhož může tento typ přeprav napomoci přesunu nákladní dopravy ze silnic na koleje. „Zatím však v tomto ohledu chybí infrastruktura, vhodné vagóny, a hlavně se to dosud zákazníkům nevyplácí," podotýká šéf ČD Cargo.

Doprava po železnici je zhruba o třetinu dražší než po silnici. To by se mělo změnit po roce 2027, kdy má začít platit upravený systém obchodování s emisními povolenkami, které budou platit i pro dopravu. Povolenky budou nakupovat distributoři paliv, kteří je promítnou do cen pro své zákazníky. Zatím není jasné, o kolik nový systém ETS 2 zdraží benzín a naftu - někteří analytici to odhadu-



jí na zhruba pět korun na litr v závislosti na ceně emisní povolenky, jiní experti ale očekávají výrazně strmější růst, a to především díky směrnici RED III, která upraví pravidla pro výrobu paliv.

Železniční dopravci už dnes platí emisní povolenky v ceně trakční elektřiny vyrobené z fosilních zdrojů. Systém ETS 2 tak podle nich částečně narovná podmínky. „Energetický trh v současnosti deformuje trh dopravní. Ve chvíli, kdy energetický trh už dopravu deformovat nebude, tak se ukáže přednost elektrické traktace," tvrdí Oldřich Sládek.

Někteří dopravci se domnívají, že zmíněné evropské regulace nebudou stačit a stát by měl stanovit další přísná pravidla podporující železnici na úkor silniční dopravy. Za příklad dávají Rakousko, kde se od letoška smí odpad přepravovaný na vzdálenost delší než 200 kilometrů vozit pouze po železnici; za dva roky se tento limit zkrátí na 100 kilometrů.

„Všechny ty logistické areály kolem Prahy na sebe navázaly hodně kamionové dopravy, ale žádný z těch objektů není zapojen do evropské železniční sítě. Na železnici by se měly napojit konkrétní dopravní proudy, jinak si můžeme na lokomotivy montovat všechna možná bezpečnostní zařízení, ale nebudeme mít co vozit," říká Michal Gajdoš z IDS Cargo.

**Chybí kapacita**

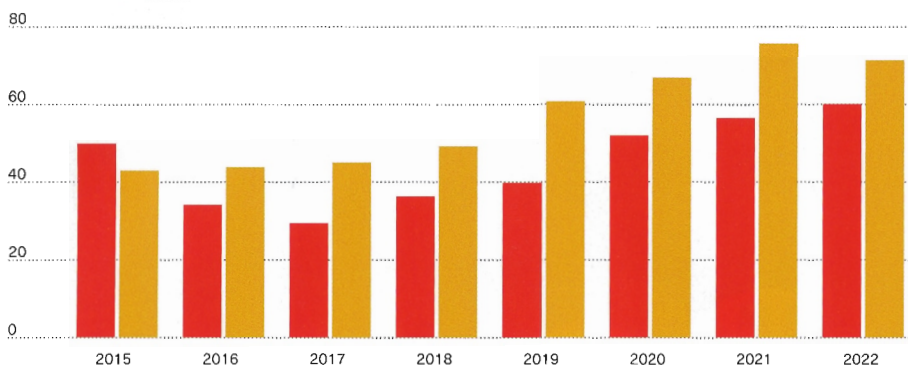
Ironií české dopravní reality je skutečnost, že kdyby se na železnici přesunula třetina nákladu už dnes, po kolejích by prostě neprojel. Podle českých pravidel mají až na malé výjimky přednost osobní vlaky, které vytěžují hlavně koridory a tratě kolem velkých měst. Loni sice podle Sládka z Žesnad v důsledku nižších dopravních výkonů poklesla vytiženost na zhruba 70 procent ve srovnání s rokem 2022, česká železniční infrastruktura ale na cíle bílé knihy zatím připravená není. „Veškerá skutečně konkurenceschopná přeprava se odehrává na dvou až třech koridorech, kde není prostor, aby vlak projel v čase, který dopravci potřebují," tvrdí ekonom Kvizda.

České vlády v minulých letech investice do železniční infrastruktury podceňovaly, výrazně vyšší prostředky směřovaly do dálniční a silniční sítě. To se začalo měnit teprve před několika lety a v roce 2022 dosáhla částka na investice, údržbu a opravy tratí rekordních 60 miliard



### Investice, opravy a údržba infrastruktury (v mld. Kč)

● Železnice ● Silnice



ZDROJ: MD ČR

korun. Podle Správy železnic by tak letos mělo být dokončeno několik velkých projektů zvyšujících kapacitu železniční dopravní cesty. Jde například o zdvoukolejnění trati přes pražský Branický most.

Pro nákladní dopravu je důležité i zdvoukolejnění tratě mezi Velkým Osekem a Choceň, která by měla sloužit jako „bypass“ vytíženého koridoru Česká Třebová – Praha. Tento projekt

zahájí Správa železnic letos. Další kapacita na stávajících hlavních tratích by se měla uvolnit po zprovoznění vysokorychlostních tratí, i když u nich jsou dopravci poněkud skeptičtí. „Doufáme v částečný odklon dálkových vlaků na vysokorychlostní tratě s tím, že dojde ke změně systému přidělování kapacity. Uvolněná kapacita, například 20 procent, by pak mohla jít ve pro-

spěch nákladní dopravy,“ domnívá se Tomáš Tóth z ČD Cargo.

Důležitější než nové vysokorychlostní tratě jsou podle něj jiné projekty, například zmíněný „bypass“ Velký Osek – Choceň nebo zdvoukolejnění a elektrifikace hraničního přechodu mezi Domažlicemi a bavorským Furth im Waldem. Ten by měl být podle Správy železnic dokončen v roce 2029.

„V tuto chvíli jsme ve fázi velmi pokročilé projektové přípravy. Komunikujeme i s německou stranou ve vztahu k řešení a elektrizaci úseku směrem ke státní hranici,“ uvádí mluvčí Správy železnic Nela Eberl Friebová.

Důležité budou i nové technologie, které zjednoduší spolupráci silničních a železničních dopravců. Některé firmy také rostou na zahraničních trzích. „Dříve jsme přepravy na hranicích předávali, nyní tam zásilky vozíme sami. Bez nových technologií, jako je například systém innofreight, který umožňuje rychlé a levné předávání přepravních kontejnerů, nástaveb a návěsů mezi silnicí a železnicí, se neobejdeme. Budoucnost je v intermodalitě,“ věří Tomáš Tóth z ČD Cargo. ●

INZERCE



ŽIJTE ATMOSFÉRU  
VZKVÉTAJÍCÍCH NUSLÍ



MAROLDKA

PSN 

maroldka.cz