

VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V EVROPĚ – VYBRANÉ PŘÍKLADY

Vladimír Srb

Určeno pro potřeby skupiny VRTáci – setkání starostů dne 8.4.2021. Následující text je pouze stručným komentářem k problematice vedení vysokorychlostních železnic v Evropě.

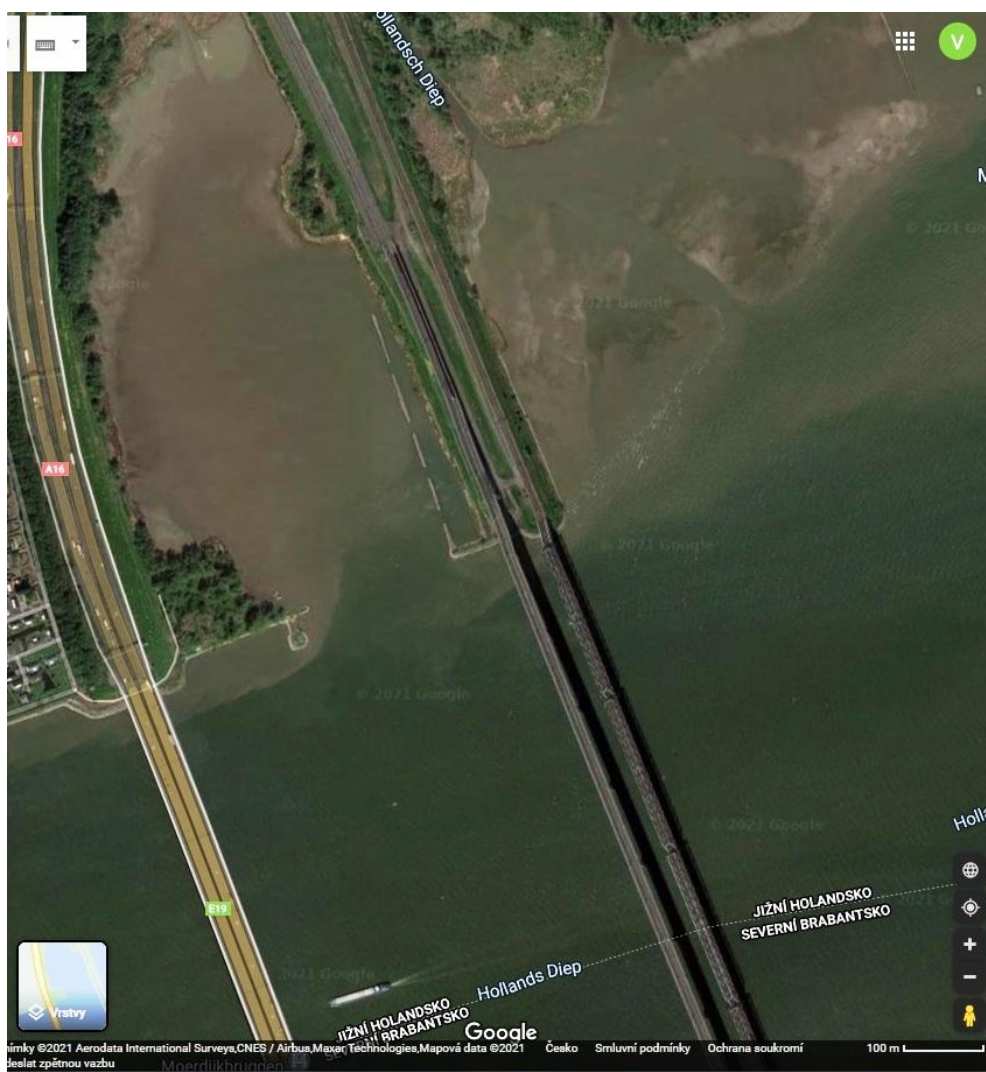
Vysokorychlostní železnice jsou dnes součástí železničních sítí ve většině zemí západní Evropy. Francie, Itálie, Španělsko, Portugalsko, Německo, Lucembursko, Nizozemsko, Belgie, Spojené království, to jsou příklady zemí, kde se tento typ železnice užívá již řadu let. Společné pro většinu vysokorychlostních železničních tratí v drtivé většině zemí je jejich budování jako součást již existujících tratí či koridorů. Pokud se staví nové tratě, bere se maximální ohled na životní prostředí a jen ve výjimečných případech se trať staví celá nová.

Náš západní soused, Spolková republika Německo, provozuje jako vysokorychlostní vlaky ICE (Intercity-Express). Většina spojení je vedena po rekonstruovaných tratích a v případě, že se staví zcela nová trať, je vždy budována s ohledem na ochranu životního prostředí. Například výstavba rychlostní železnice mezi Berlínem a Mnichovem (velmi vytížená trať s ohledem na lokace – hlavní město federace a hlavní město největší spolkové země) byla v místech, kde bylo nutné postavit novou trať, vedena poblíž dálnice A9 (viz přiložená fotografie).



Zdroj: https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/wp-content/uploads/2012/10/VRT_vystavba_Nurnberg-Ingolstadt_A9_Wiki_Klaus_Leidorf_2001.jpg

Společný projekt Francie, Belgie a SRN (se zapojením nizozemských železnic) s názvem Thalys je rovněž budován jako součást stávajících tratí, v případě výstavby nové tratě jen pro vysokorychlostní vlaky se koridory staví vedle tratí. Jak uvádí studie ČVUT: „*Belgický úsek VRT Rotterdam – Antverpy, dlouhý 35 km, byl budován v letech 2000–2006, svými parametry umožňuje rychlost vlaků 300 km/h a prostavěné náklady dosáhly částky 684 milionů eur. Trať je trasována od státní hranice s Nizozemskem u města Meer podél dálnice A1/E19 k železniční stanici Antwerpen-Luchtbal, kde klesá novým tunelem z roku 2005 k antverpskému hlavnímu nádraží. Úsek mezi Antverpami a Bruselem byl zmodernizován na rychlost 160 km/h.*“ (zdroj: https://www.fd.cvut.cz/personal/tyfal/str/publikace/2007/sit_vrt_2.pdf). Přiložená fotografie dokumentuje vedení tratí – vlevo je trať pro rychlovlaky Thalys, vjíždící v závěru tratě před městem Rotterdam do tunelu, vpravo je trať pro klasickou železnici, souběh s dálnicí je rovněž patrný:



Zdroj: Google Maps

I v dalších zemích se v případě výstavby nové tratě dbá rovněž na ochranu životního prostředí s cílem minimalizovat zásahy do krajiny. Například zcela nová trať určená pro italské vysokorychlostní vlaky „Freccia“ je popisována v již zmíněné studii ČVUT následovně: „VRT Boloňa – Florencie měří 79 km a prochází většinou středem Apenin, proto je v délce 73 km vedena v galeriích a tunely, čímž se stává světovou raritou.“ (zdroj: https://www.fd.cvut.cz/personal/tyfal/str/publikace/2007/sit_vrt_2.pdf)

Všechny (zdůrazňuji všechny) terminály pro vysokorychlostní železnice jsou integrální součástí stávajících nádraží. V Londýně je nádraží napojeno na dosavadní frekventovanou stanici King's Cross, v Paříži odjíždí vlaky Thalys z Gare du Nord, v Bruselu z nádraží Midi, v Amsterdamu z centrálního vlakového nádraží, stejně tak v Lucemburku či Kolíně nad Rýnem. Všechny stanice jsou napojeny na síť MHD (metro, autobusy, S-Bahn, příměstská doprava), řada z nich je dosažitelná z centra města i pěšky (Amsterdam 10 minut, Brusel 15 minut, v Paříži je cestující pěšky za 10 minut na Montmartru).

Přibližná vzdálenost Brusel – Rotterdam je 150 kilometrů, cesta rychlovlakem Thalys s jednou zastávkou v Antverpách trvá 1:10 hodin. Společně s cestou z a do centra obou měst trvá cestujícímu čistý čas transferu do 1:35 hodin. Pokud by se cesta rychlovlakem prodloužila o dalších např. 60 minut z/ na terminály mimo centrum, význam cestování vysokorychlostním vlakem by pominul, neboť cesta klasickým IC vlakem mezi Bruselem a Rotterdamem je 1:55 minut, avšak oba typy vlaků začínají a končí na stejném nádraží jako rychlovlaky. Úspora času je tedy viditelná jen při jízdě začínající a končící na stejném terminálu jako v případě vlaků IC.

Mnoho zemí (např. Portugalsko, Německo, Belgie) využívá postavené tratě pro vysokorychlostní železnici i pro jiné typy vlaků. Toto využití tratí je možné jen v případě, že tratě vedou přes destinace s vyšším počtem cestujících, zastávky na trati mají minimální vliv na celkový čas jízdy vysokorychlostním vlakem (mezi Bruselem a Amsterdamem zastavují rychlovlaky Thalys v Antverpách a Rotterdamu). V SRN jsou díky rozmístění významných měst a lokací po celém území federace tratě vedeny především s cílem obsloužit co nejvíce míst s co možná nejvyšším počtem cestujících, nejen mezi městem A a městem B. Pozitivní efekt má toto trasování i vzhledem k případné poruše či nehodě vlaku. Pokud vede trať poblíž stávajících železnic či dálnic, je dosažitelnost první pomoci výrazně rychlejší a efektivnější. Vedení tratě mimo koridory může způsobit v případě nehody mnohem více ztrát na životech či zdraví.

Doc. PhDr. Vladimír Srb, PhD.

Vysoká škola politických a společenských věd Kutná Hora

Absolvent oborů Politologie – Hospodářské dějiny

E-mail pro dotazy: srb@vspv.cz