

RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław

Ing. Jan Janoušek

Stavební správa vysokorychlostních tratí

Hradec Králové, 08. 11. 2022

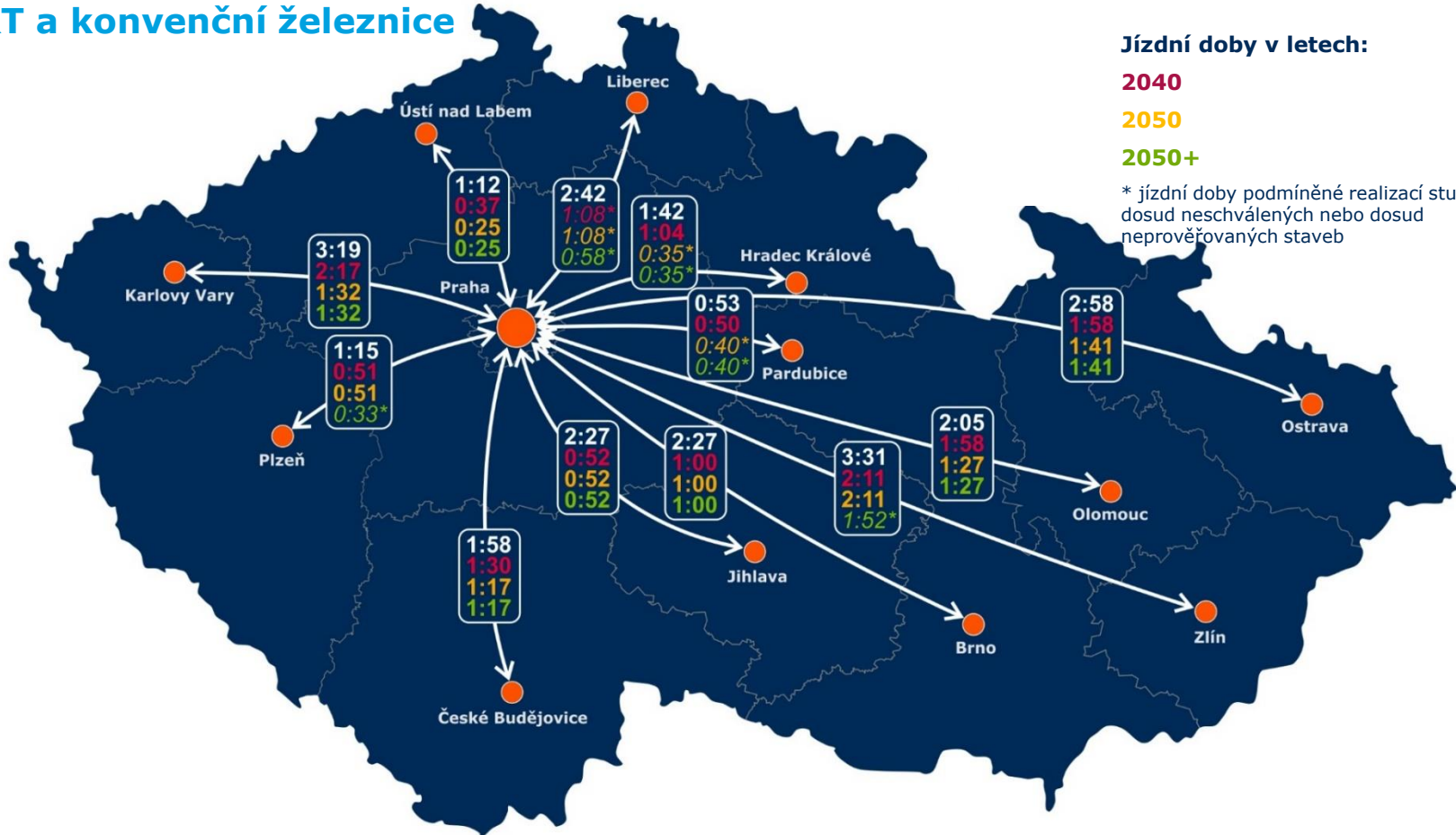
VRT a modernizace železniční sítě

- dostupnost rychlé dopravy pro minimálně 75 % obyvatel ČR
- dostupnost krajských měst z Prahy do 2 hodin
- rozsáhlé investiční akce nad rámec RS
- SP VRT další modernizaci železniční sítě zohledňovaly

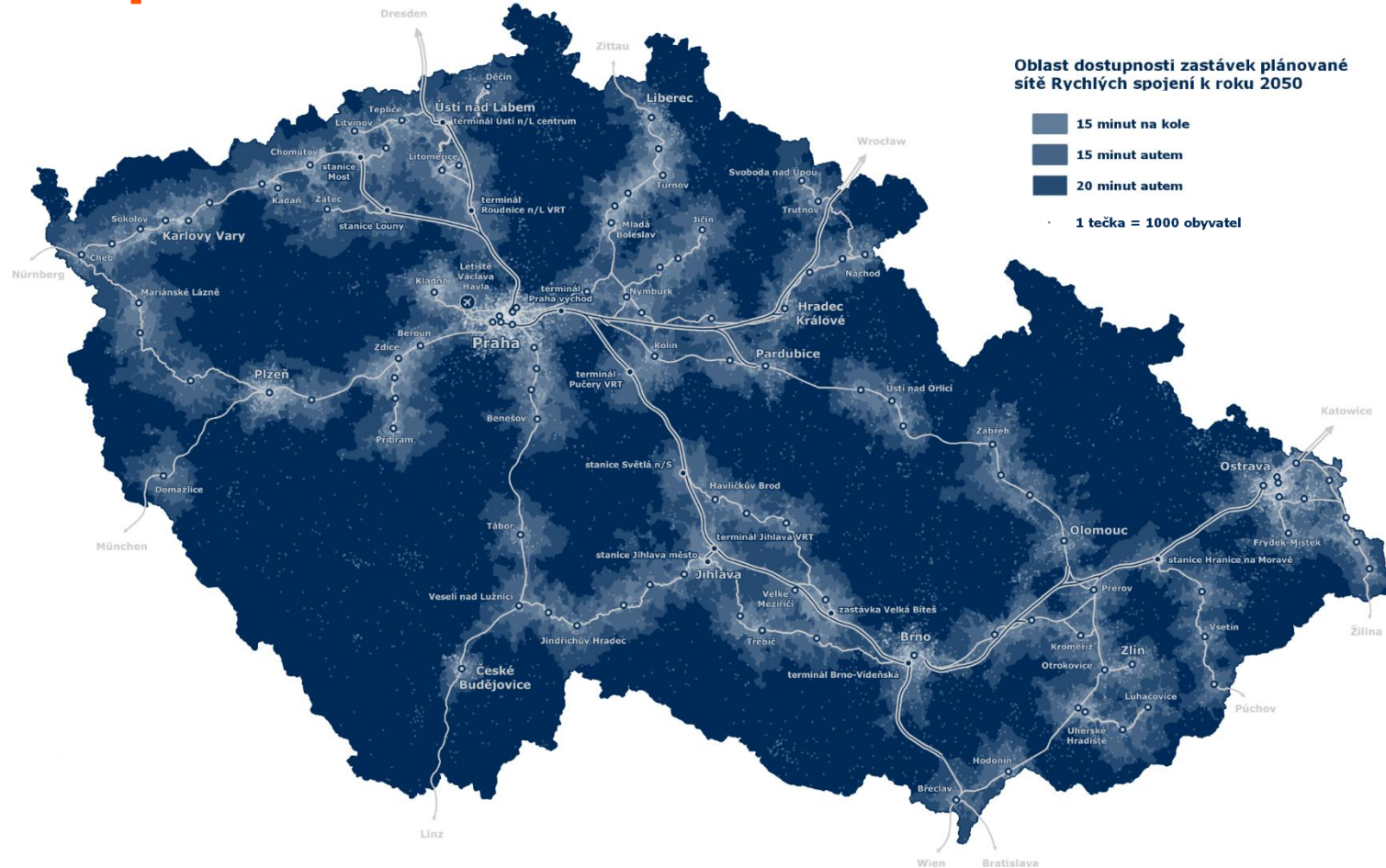


Zkracování jízdních dob

VRT a konvenční železnice



Dostupnost VRT



Projekční práce na VRT





VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław

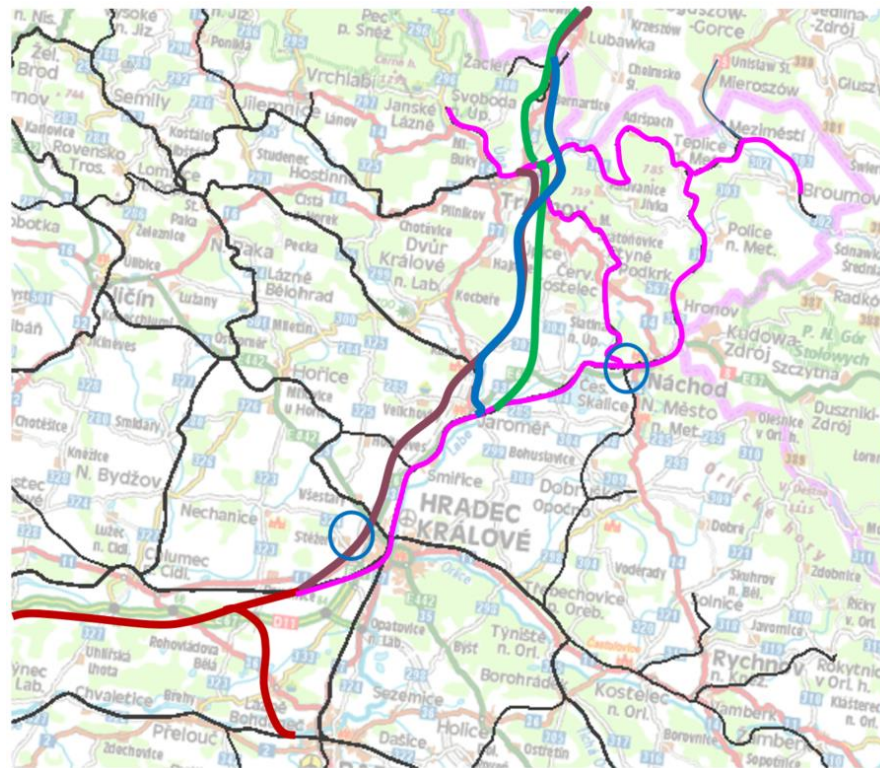


VRT Praha – Hradec Králové - Wrocław

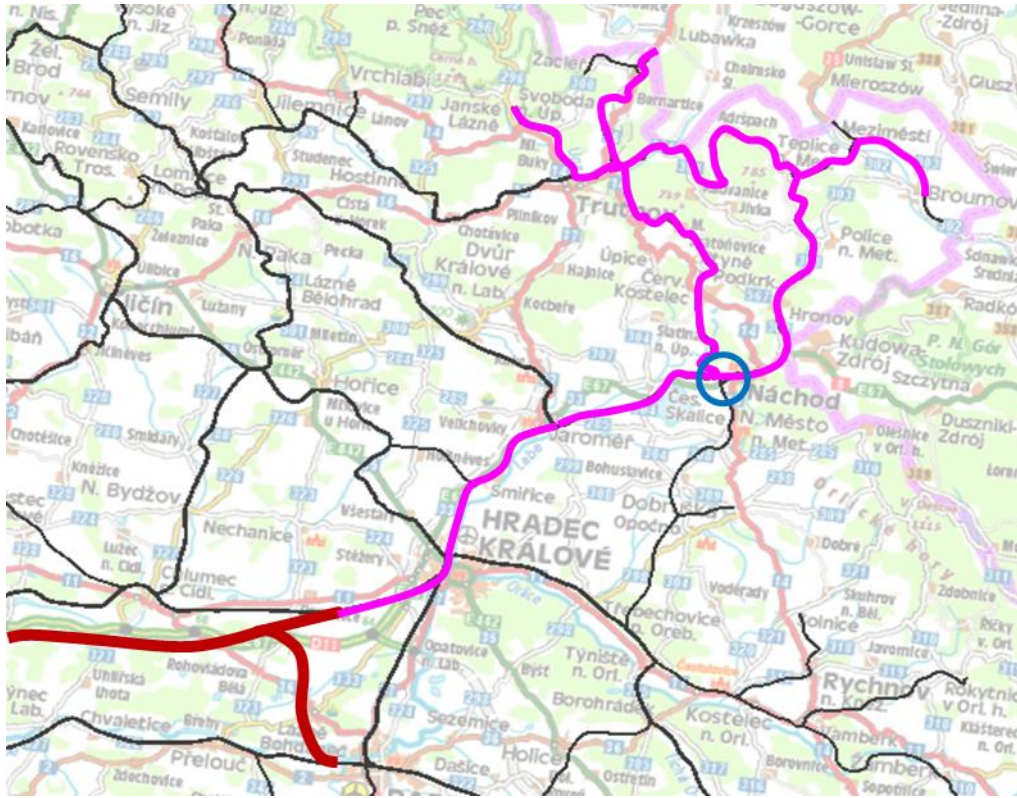
- V roce 2019 zpracována Vyhledávací studie VRT/RS5 Praha – Hradec Králové/Liberec – státní hranice CZ/PL
- Závěr studie: Ministerstvo dopravy a Ministerstvo rozvoje infrastruktury Polské republiky pověřují správce infrastruktury zadáním a vedením studie proveditelnosti, která prověří realizaci VRT Praha – Wrocław ve variantě přes Hradec Králové a určené primárně pro osobní dopravu.
- V dubnu 2019 byla mezi SŽDC a CPK (Centralny Port Komunikacyjny) uzavřena smlouva o spolupráci.
- 22.04.2021 – podpis smlouvy se Zpracovatelem Studie proveditelnosti
- 31.8.2022 byl odevzdán koncept Studie proveditelnosti k připomínkám
- 31.10.2022 byla odevzdána Studie proveditelnosti

VRT Praha – Hradec Králové - Wrocław

- SP prověřuje 5 základních variant (pro osobní dopravu, pro smíšenou dopravu, různé využití stávajících tratí)
- Do Polska je sledován pouze přechod v oblasti Královec/Lubawka
- Součástí všech variant je modernizace stávajících tratí severně od Hradce Králové (Hradec Králové – Jaroměř – Trutnov – Svoboda nad Úpou; Česká Skalice – Náchod – Broumov vč. tzv. Vysokovské spojky; Teplice n/M – Adršpach – Trutnov)

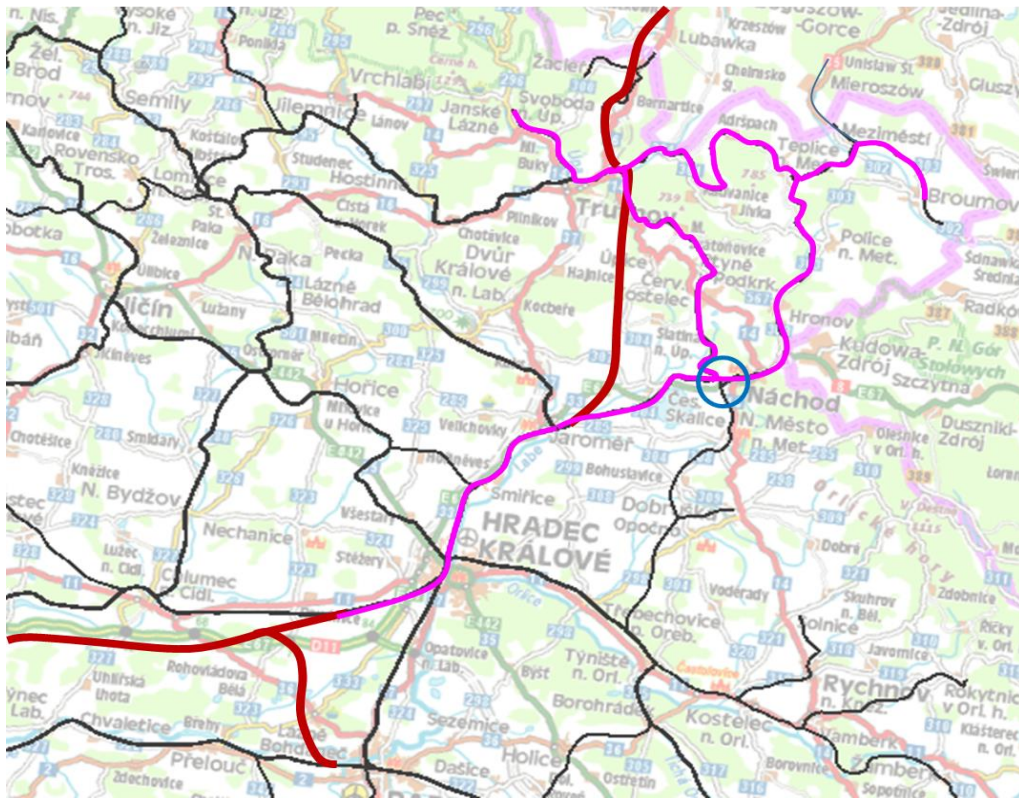


Varianta 01 Královec



- **VRT Praha – Hradec Králové**
- **Odbočka VRT do Pardubic**
- Zdvoukolejnění Hradec Králové – Jaroměř – Česká Skalice
- Výstavba vysokovské spojky Česká Skalice - Náchod
- Modernizace a elektrifikace tratě Česká Skalice – Trutnov – Svoboda nad Úpou
- Modernizace a elektrifikace trati Trutnov – Královec/Lubawka (přechod do PL)
- Modernizace a elektrifikace trati Náchod – Hronov – Meziměstí – Broumov
- Elektrifikace tratě Trutnov – Adršpach – Teplice nad Metují
- Elektrizace tratě Náchod – Nové Město nad Metují
- Elektrizace tratě Starkoč - Václavice

Varianta 05b VRT Lubawka – osobní doprava

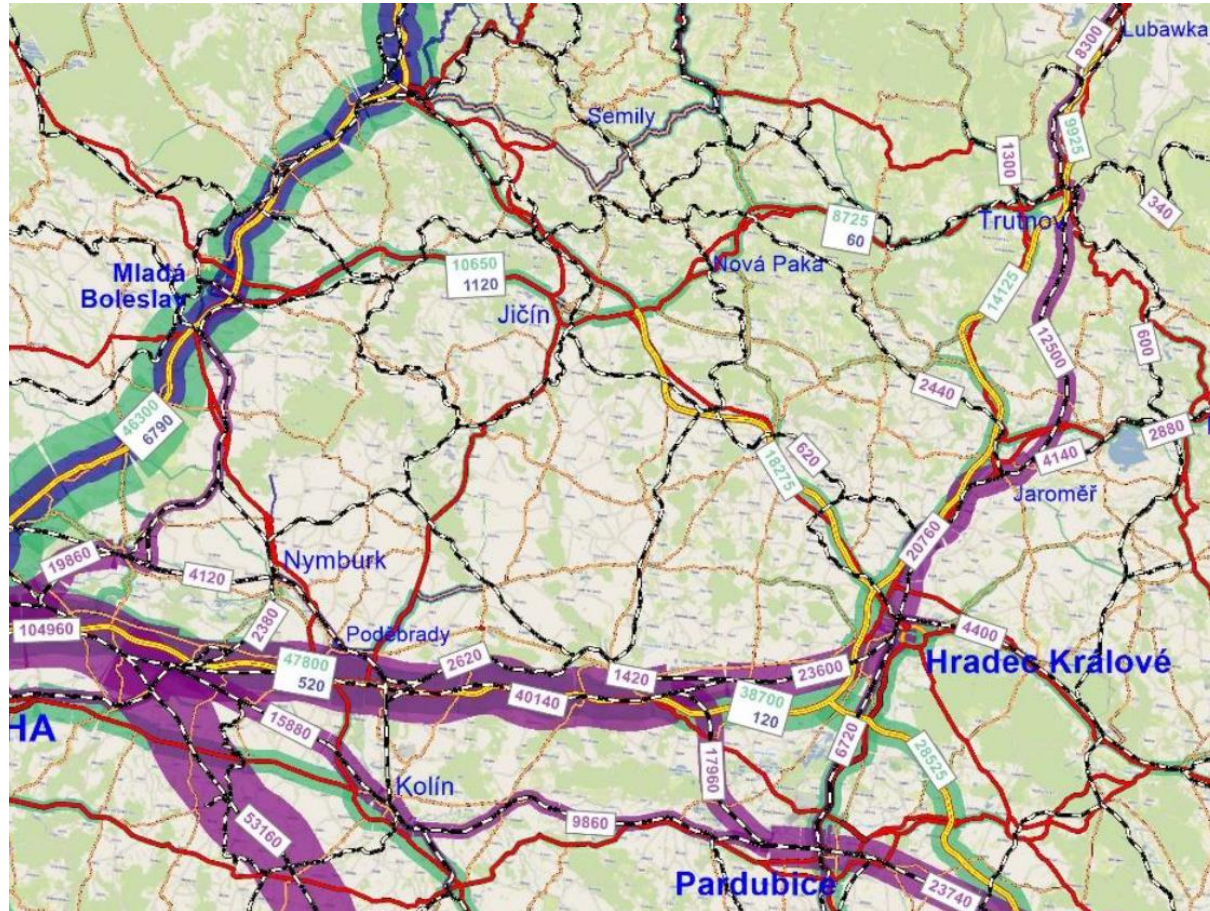


- **VRT Praha – Hradec Králové**
- **Odbočka VRT do Pardubic**
- Zdvoukolejnění Hradec Králové – Jaroměř – Česká Skalice
- **Nová konvenční dvoukolejná trať Jaroměř – Trutnov**
- **Modernizace a elektrifikace trati Trutnov – Královec/Lubawka (přechod do PL)**
- Výstavba vysokovské spojky Česká Skalice - Náchod
- Modernizace a elektrifikace tratě Česká Skalice – Trutnov – Svoboda nad Úpou
- Modernizace a elektrifikace trati Náchod – Hronov – Meziměstí – Broumov; Trutnov – Adršpach – Teplice nad Metují; Náchod – Nové Město nad Metují; Starkoč - Václavice



Prognóza přepravní poptávky a ekonomické hodnocení projektu

Prognóza přepravní poptávky – varianta 05b



Počet cestujících/aut za den, rok 2050

Prognóza přepravní poptávky - vyhodnocení

- Z hlediska celkových přínosů v osobní dopravě jsou výsledky var. 5a, 5b a 06 velmi srovnatelné (z/do Prahy okolo 40 000 cest./den).
- V přeshraničním úseku dosahují tyto var. intenzit v rozmezí 8200 až 8800 cest./den v roce 2050.
- Z hlediska uživatelského komfortu a obsluhy území se jako nejvhodnější zdá var. 5b, která ve svém návrhu oproti ostatním var. kombinuje následující výhody:
 - obsluhu Hradce Králové soustředí do jedné ŽST
 - úsek Jaroměř – Trutnov je určen pouze pro osobní dopravu, takže je možné využít vyšší sklony a snížit tak investiční náklady
 - díky zastavení v žst. Trutnov-Poříčí je zajištěno napojení Trutnova a okolí na polskou vysokorychlostní železniční síť

Výsledky ekonomického hodnocení projektu

- Pro všechny varianty byly spočítány provozní a investiční náklady (Poříčany – Hradec Králové – hranice CZ/PL – Walbrzych – Żarów).
- Proběhla analýza CBA (nákladů a přínosů) dle metodiky SFDI.
- Všechny zkoumané varianty **NEMAJÍ** ekonomickou efektivitu – projekt je z hlediska ekonomiky nerentabilní.

Varianta [mld. Kč]	stav BP	var. 01	var. 02	var. 05a	var. 05b	var. 06
PN	14,4	25,0	24,1	27,8	26,4	29,9
IN	---	239,7	209,5	308,1	264,7	357,0
Celkem	14,4	264,7	233,6	335,9	291,1	386,9

Tabulka 6.4 – souhrn provozních a investičních nákladů (CÚ 2022)

Jak dosáhnout ekonomické efektivity

- Snížením investičních nákladů stavby (např. nemodernizovat tratě, které nepřináší potřebnou míru benefitů).
 - ❑ *Probíhají přepočty CBA na Správě železnic.*
 - ❑ *Součástí projektu je vždy VRT Praha – Hradec Králové, zdvoukolejnění Hradec Králové – Jaroměř – Česká Skalice, přeshraniční spojení do Polska a Vysokovská spojka do Náchoda.*
- Snížení provozních nákladů (změna dopravního konceptu např. úprava linkového vedení, úprava nasazování vozidel apod.).
 - ❑ *Proběhlo jednání ze strany objednatele regionální dopravy.*
 - ❑ *Správa železnic obdržela nový redukovaný dopravní koncept.*
- Získání dalších benefitů (zrychlení spojů, kdy nebudou vlaky zastavovat ve všech stanicích, započítat širší ekonomické přínosy atd.).
 - ❑ *Nové varianty prověřit dopravním modelem na Správě železnic.*
 - ❑ *Na konci listopadu jednání s CPK.*



Aktuální stav příprav



Další postup projektu RS5 Praha - Wrocław

- 10/2022 – finální odevzdání SP (*proběhlo*)
- **IVQ/2022 – hledání ekonomicky efektivní varianty (SŽ, Královéhradecký kraj, MD ČR, CPK atd.)**
- IQ/2023 – předložení aktualizované SP na centrální komisi MD ČR
 - ❑ *Aktualizaci SP bude zpracovávat Správa železnic.*
- 2023 - 2024 – komunikování a korekce nových tras z vybrané varianty na území jednotlivých krajů (kraj Středočeský, Pardubický a Královéhradecký)
 - ❑ *Tento postup je předběžně projednáván v jednotlivých krajích prostřednictvím výborů pro dopravu a územní plánování.*

Děkuji za pozornost

„RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław“

Ing. Jan Janoušek

Odbor přípravy vysokorychlostních tratí

vrt@spravazeleznic.cz