

## Nový rozmach železnice: co přinese Moravskoslezskému kraji?

Podle odborníků má mít vybudování vysokorychlostní trati napříč Evropou podobný dopad jako vstup České republiky do schengenského prostoru před patnácti lety. Cestování, zaměstnanost, vše se otřese v základech. Jakou podobu bude mít VRT, jak se projekt označuje, v našem regionu a co se pro obyvatele změní?

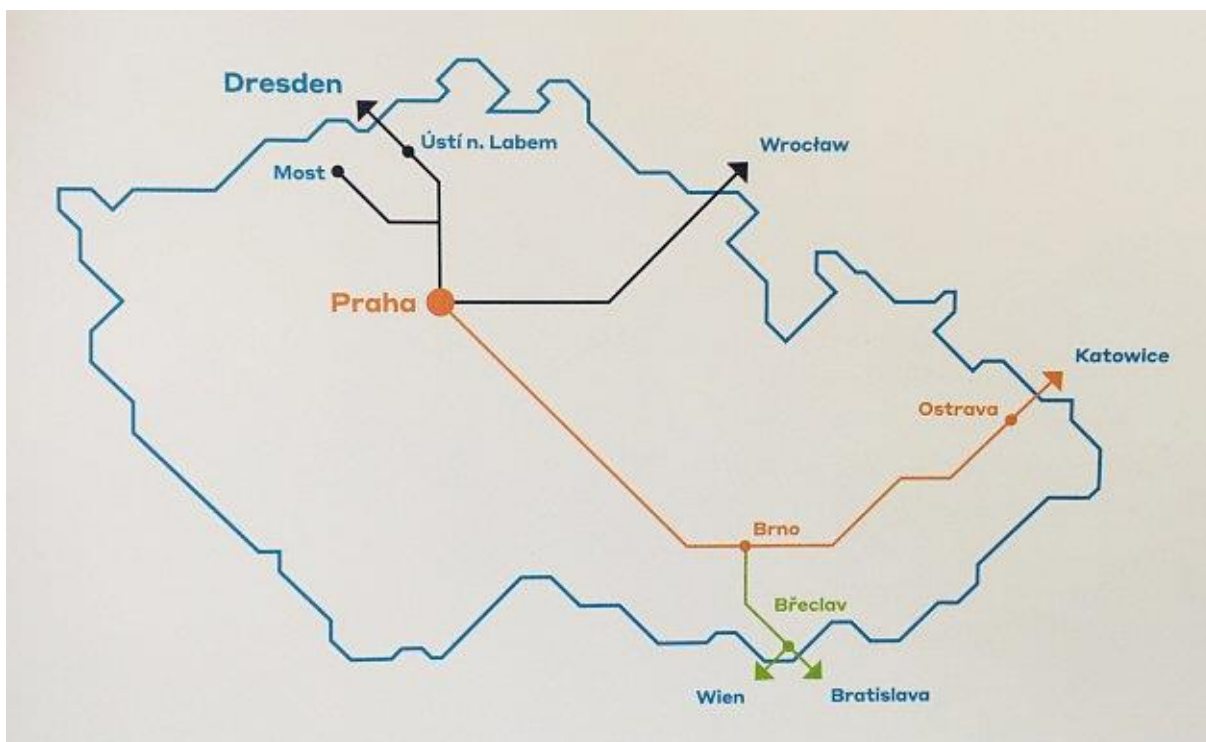
Šinkansen je síť vysokorychlostních [železnic](#) v Japonsku, TGV zase ve Francii. Mezi všeobecně známé pojmy na dopravní mapě se v příštích letech připojí také česká „VRTka“, tedy tuzemská síť vysokorychlostní trati.

Napříč republikou vznikne páteřní trasa, která zemi napojí na sousední země. Z [Ústí nad Labem](#) a Mostu to bude pár minut do Drážďan, z Břeclavi do Vídně a Bratislavy. Praha bude napojená na Vratislav a Ostrava přes Katowice na Varšavu.

Že je to sci-fi? Za deset [let](#) to bude realita. Už nyní se v terénu vyskytují geodetové, zpracovávají se studie a přípravy běží ve vysokých obrátkách.

### KUDY TRAŤ POVEDE?

V Moravskoslezském regionu se změní zavedené pořádky. Do Prahy přes [Olomouc](#) a Pardubice? Do Brna kvůli věčným výluk s využitím autobusů? Na vše zapomeňte. Vznikne univerzální páteřní osa Ostrava – [Brno](#) – Praha.



*SCHÉMA, kde se bude mezi lety 2025 a 2030 na území České republiky stavět vysokorychlostní železniční koridor. Zdroj: SŽDC*

„Spojení mezi Brnem, Přerovem a Ostravou bude na zcela nové trati, přičemž se budeme snažit lemovat stávající trať či dálnici. A napojíme i Hranice na Moravě,“ říká Petr Provazník, který se v SŽDC zabývá přípravou VRT.

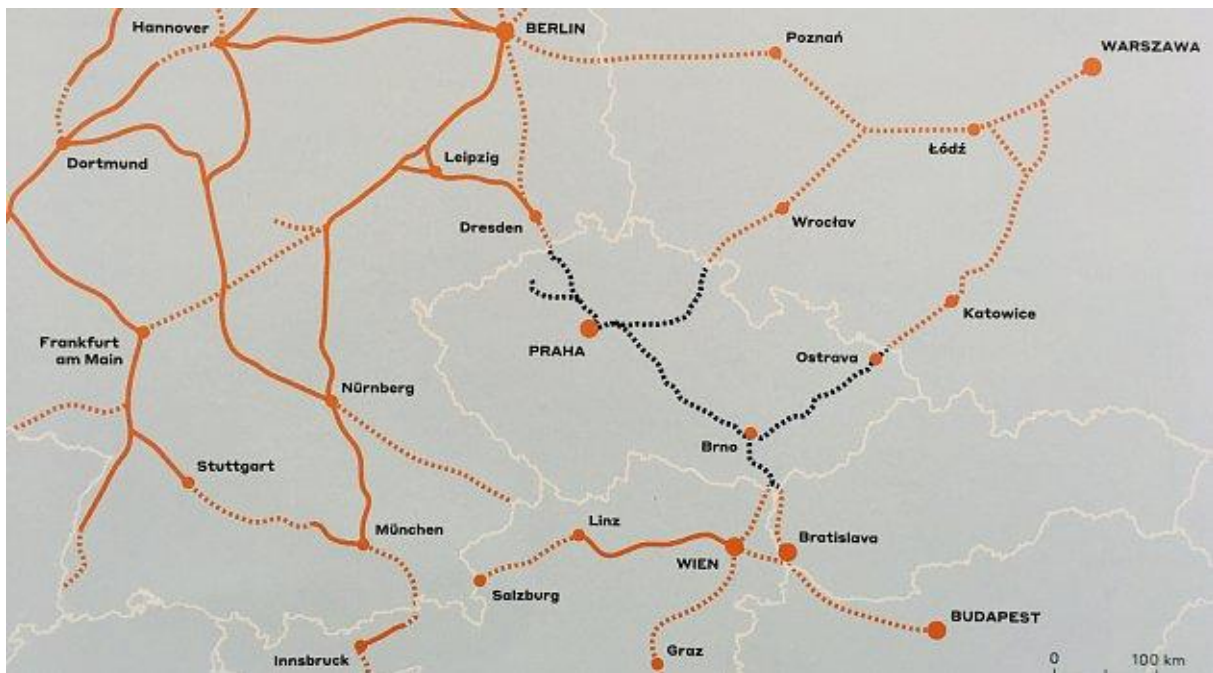
### KOHO VŠECHNO NAPOJIT?

Udělat velké terminály ve významnějších městech na trati, nebo sjíždět i do menších měst? To je jedna z hlavních otázek, kterou řeší zpracovávaná studie proveditelnosti v úseku Brno – Ostrava.

„Terminály nám zatím vychází patrně u Oder a u Lipníku nad Bečvou, aby řidiči nemuseli zatěžovat velká města, kudy trať povede. Základem jsou však velkokapacitní parkoviště u terminálů,“ podotýká Petr Provazník. Výsledky studie by měly být na jaře příštího roku.

### KDY BUDE VRT STÁT?

První úseky by se měly začít stavět v roce 2025. Týká se to některých úseků na trase Praha – Brno, osmdesátikilometrového úseku Brno – Přerov i stejně dlouhé části Přerov – Ostrava.



*BRÁNA DO EVROPY. Takto bude vypadat evropská vysokorychlostní železniční síť v následujících desetiletích. Plné čáry znázorňují stávající koridory, přerušované čáry ty připravované. Zdroj: SŽDC*

„Podle zkušeností ze zahraničí, kde už tratě stojí, se lze naprosto bezpečně bavit o dokončení do roku 2030. Zprovoznit novou trať na zelené louce je možné v horizontu tří let,“ vysvětluje Petr Provazník, podle něhož je ve vývoji také studie vlivu na [životní prostředí](#).

## **JAKÉ BUDOU NÁKLADY**

Novou vysokorychlostní železnici zaplatí prostřednictvím své organizace Správa železniční dopavní cesty stát s využitím evropských dotací.

Moravský úsek trati by měl vyjít řádově na desítky miliard korun. „Cena za kilometr trati na terénu je asi 400 milionů korun, na estakádách až miliardu a u tunelů, které se moravské části netýkají, ještě víc,“ rozklíčoval Provozník náklady jednotlivých provedení.

## **TECHNICKÉ PROVEDENÍ A MAXIMÁLNÍ RYCHLOST**

Nová trať bude mít šířku běžné silnice první třídy, tedy stejně jako nyní běžná dvoukolejná trať. Bude však třeba vybudovat řadu mimoúrovňových křižovatek.

„Běžné přejezdy v podobě úrovňového křížení nejsou u vysokorychlostní trati možné, při rychlostech nad 160 kilometrů v hodině je nutné mimoúrovňové křížení,“ vysvětluje mluvčí SŽDC Kateřina Šubová.

Po vysokorychlostní železnici totiž budou vlaky jezdit mnohem rychleji než dnes. Definitivně o rychlosti rozhodne až studie proveditelnosti, která v úseku Přerov – Ostrava posuzuje možnosti 250, 320 a 350 kilometrů v hodině. Ale například po zmodernizované stávající trati mezi Brnem a Přerovem to bude nanejvýše 200 kilometrů v hodině.

## **MODERNIZACE OSTRAVSKÉHO UZLU**

Nová vysokorychlostní trať ve směru od Brna skončí ve stanici Ostrava-Svinov. Dále k nádražím Ostrava-střed a Hlavní nádraží bude modernizován stávající koridor, což koresponduje s už existujícími plány za několik miliard korun.

„Modernizací projde i trať přes Bohumín, kudy bude moravská VRT napojena na Polsko,“ říká Martin Švehlík, který v SŽDC podobu trati rovněž připravuje.

## **SPOJENÍ SE SVĚTEM**

Trasa mezi Ostravou a Katovicemi by měla lemovat dálnici D1, potažmo polskou A1, počítá se tedy v pohraničí s odklonem od stávající trati.

### **Jaké jsou a budou jízdní doby?**

PRAHA – BRNO

Nyní: 2:32 h

S pilotními úseky: 2:25 h

Po dokončení VRT: 1:00 h

BRNO – OSTRAVA

Nyní: 2:17 h

S pilotními úseky: 0:56 h

Po dokončení VRT: 0:40 h

PRAHA – OSTRAVA

Nyní: 3:03 h

S pilotními úseky: 2:40 h

Po dokončení VRT: 1:50 h

Ostatně v Polsku probíhá výstavba vysokorychlostních tratí jinak, všechny úseky se staví na zelené louce. V Polsku vše směřuje k napojení tratí na centrální letiště, které v přepočtu asi za 250 miliard korun vznikne u Varšavy.

Z Ostravy na moderní terminál, který bude spojoval železniční a leteckou dopravu, to bude trvat dvě a půl hodiny, což je nanejvýš stejně dlouho, jako trasa s nuceným přestupem na Letiště Václava Havla v Praze.

„Centrální letiště vznikne 37 kilometrů od Varšavy a bude mít za úkol plnit roli dopravního uzlu. Napojeny na něj budou všechny regiony, skrze VRT tedy i Česko,“ říká Michal Jasiak za Centralny Port Komunikacyjny, který je jakýmsi protipólem naší SŽDC na polské straně.

Spojení Katowice – Ostrava by podle Jasiaka zvládly nejrychlejší vlaky dokonce za 35 minut, čímž by lidé definitivně měli přestat litovat promarněné šance mošnovského letiště před dlouhými lety. „Jestli se teď budeme do Varšavy dopravovat letecky, nebo za deset let vlakem, to už je jen detail,“ říká náměstek hejtmana pro dopravu Jakub Unucka.

### **PROČ NE PRAŽSKÉ LETIŠTĚ?**

Nasadě je otázka, proč cestovat do Varšavy, a nevyužívat nadále ruzyňské letiště Václava Havla, když se do Prahy dostaneme za ani ne dvě hodiny.

„Napojení letiště Václava Havla na železnici se připravuje, avšak primárně pro vlaky regionálního rozsahu z Masarykova náměstí,“ říká Petr Provazník, podle něhož by napojení letiště na VRT bylo finančně velmi nákladné a technicky složité kvůli rychle zastavovanému území ve Středočeském kraji.

Toto, stejně jako další otázky, zástupci SŽDC vysvětlí lidem v příštím roce. Ve všech regionech, kterých se stavba VRT dotkne, totiž připravují setkání s občany, jejichž poznatky si hodlají brát k srdci při

rozhodování o definitivní podobě trati. V rukou už pro ně budou mít výsledky dokumentace pro územní rozhodnutí, která spatří světlo v březnu příštího roku.

### **JAKÝ BUDE DOPAD NA REGION?**

„Vysokorychlostní trať může přinést podobný zlom, jako kdysi dovedení železnice vůbec,“ myslí si Jakub Unucka, podle něhož toto bude ten vytoužený krok, který zastaví odliv lidí z regionu.

„Pokud bude Brno vlakem do 40 minut, bude to stejné jako dnes jezdit ve špičce z Poruby do centra Ostravy. Pro mladé bude volba jasná – zůstanou tady a do [práce](#) budou jezdit vlakem do Brna,“ má jasno Unucka, kterého tato vize zcela uchvátila.

„V té době už bude Ostrava spojená tramvají s Orlovou a Karvinou a vznikne kolejemi propojená aglomerace pro půl milionu lidí. A když se k tomu s VRT přidá i Brno, vytvoříme milionovou moravskou aglomeraci srovnatelnou s Prahou.“

### **ŠANCE PRO SVINOV**

Z existujících příkladů v zahraničí navíc Jakub Unucka vyzníval další pozitivní věc. „Všude ve světě v konečné stanici VRT vznikla zcela nová moderní čtvrť, která má několik desítek tisíc lidí a firem. Jedna z nejmodernějších čtvrtí v zemi tak může být brzy i ze Svinova,“ soudí a tamní [starosta](#) Radim Smetana to nevyklučuje.

„Rozvoj Svinova se tím nabízí. V Dubí je část území vyčleněna pro zónu lehkého průmyslu a místo velkého pole mezi Polskou ulicí v Porubě a našimi ulicemi Evžena Rošického, Sokolská a U Rourovny se počítá s rodinnou a bytovou zástavbou. Svinov se bude rozvíjet a trať tomu může napomoci,“ souhlasí Smetana, který však upozorňuje na to, že do té doby bude třeba dobudovat dva kruhové objezdy pod rampou u dálnice, pro které se nyní chystá projektová dokumentace, a také je bytostně potřeba zohlednit parkování. „Pro velký počet cestujících bude nutné postavit velkokapacitní parkoviště,“ míní starosta.

### **ÚLEVA PRO BOHUMÍN**

Až bude o vedení trati směrem do Polska definitivně rozhodnuto, uleví si zejména obyvatelé a političtí představitelé Bohumína, který má v podstatě rozvojové embargo.

„Jednou z věcí, která se řeší, je to, kudy přesně trať do Polska vejde. Bohumín je lidově řečeno na prášky, protože VRT je v územním plánu kraje zanesená dlouhou dobu a městu blokuje celou jeho severní část. Nemohou tam nic stavět, protože nevíme, kudy přesně se na Polsko SŽDC napojí,“ říká Unucka, který chce „styčné místo“ dohodnout co nejdříve.

## VEDLEJŠÍ DOPAD

Vybudování trati přinese i další pozitiva – zkrátí se například jízdní doba do Prahy i po stávajícím koridoru. Než se to ale stane, musí obyvatelé regionu počítat s řadou dopravních komplikací.

„Do roku 2020 bude kraj rozkopaný kvůli obchvatu Frýdku-Místku, prodloužené Rudné a D48, po roce 2020 se bude několik let stavět znovu dálnice D1 a od roku 2025 se celý [moravskoslezský](#) region rozkope kvůli VRT,“ vypočítává Jakub Unucka. „Takový je ale [život](#), pokud z toho pak chceme něco mít.“ Zajímavý bude také průchod VRT přes CHKO Poodří, kde bude koridor zúžen. Zejména zde lze očekávat notné připomínky ochránců přírody.