

TELČ 3. - 4. 11. 2016

„REGIONÁLNÍ TERMINÁLY
VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ:
STAVĚT – NESTAVĚT?“

Vznik a rozvoj koncepce
vysokorychlostních tratí

Antonín Peltrám



POTŘEBA VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ

Vznikala paralelně s rozvojem železniční techniky, nárůstem automobilové dopravy převyšující možnosti rozvoje komunikací a snahy nahradit ztrácející se podíly železnice na trzích dopravy všeobecně.

Dva z mnoha nekonvenčních směrů rozvoje: visutá trať, vozidla na vzduchovém polštáři a pohon vrtulí, (Francie)

magnetické odpuzování vozidel od jízdní dráhy a elektrický pohon s lineárně rozvinutým pólem elektromotoru.

Konkurence; druhá verze někde v provozu, jinak rozvíjený konvenční systém

NEKONVENČNÍ ŘEŠENÍ PRO SÍTĚ PŘÍLIŠ DRAHÉ

- ▶ V případě sítí rozvoj klasické kolejové dopravy, v zásadě opět základ pro dvě odlišné koncepce s ohledem na možnost monopolního vývozu:
- ▶ vysokorychlostní síť pro lehčí vozidla osobní dopravy, či
- ▶ klasická železniční síť pro kombinovanou osobní a nákladní dopravu s nižšími rychlostmi (do cca 200 km/hod.)
- ▶ *Mimoходом Evropská komise u prvních 2 koridorů ČD schvalovala 160 km až 200 km/hod. také.*
- ▶ S ohledem na maximální rychlosti obou řešení zdůvodnitelných i větší rozlohou území státu, více velkých měst s většími vzdálenostmi, lze převzít francouzskou koncepci vzdálenosti mezi terminály od 50 km

AŽ NA VÝJIMKY TERMINÁLY = NÁDRAŽÍ KRAJSKÝCH MĚST

- ▶ „Terminál“ by mohl znamenat skupinu vyhrazených prostor v rekonstruovaných velkých nádražích většinou krajských měst jako čekáren se zvláštním vybavením, včetně možností občerstvení typu Business class na letištích Podle pojetí, zda jde o obecné služby nebo komerční služby i případě v vysokorychlostních vlacích, nebo nadstandardně provozované komerční služby, s přípojkou na webová síť, proto s vlastním obslužným personálem,
- ▶ snosiči zavazadel,
- ▶ zejména však zajištění předchozí nebo navazující místní, někdy regionální dopravy: MHD, zvláštní taxi, taxi na objednávku k jízdence a pod. To lze pokládat za klíčový prvek dopravních služeb. Proto nutná i opatrnost při snah o přesouvání hlavních nádraží ze středů města

EKONOMICKÁ EFEKTIVNOST, NÁVRATNOST INVESTIC

- ▶ Pokud jde o finanční zdroje, jsou nejrůznější představy.
- ▶ Nepravdivé je tvrzení, že odpadne spolufinancování z EU. Česko zjevně nebude zemí s nárokem na kohezní fondy, protože bude mít vyšší úroveň HDP na obyvatele než 75% průměru EU.
- ▶ Získá však možnost z jiných fondů místo až 85% celkových nárokovatelných objemů investic maximálně 50%.

JINÉ SCHVALOVÁNÍ EVROPSKY ZÁVAŽNÝCH PROJEKTŮ

- ▶ Může se využít jako dodatečný zdroj evropský fond strategických investic, vytvořený malým počátečním vkladem Komise, Evropské centrální banky a členských států jako garance důvěryhodnosti úhrady projektu. Do sumy lze vkládat i část prostředků kohezních fondů.
- ▶ Komise ale tak jako v případě projektů z nástroje propojení Evropy po svém předběžném výběru dá seznam posoudit evropským expertním týmem z hlediska návratnosti.
- ▶ Už ale nepůjde o maximum vynaložených prostředků, protože ty vždy nesou zvýšení produkce i spotřeby, ale o skutečný přírůst objemu produkce a zaměstnanosti.

PŘÍPAD PATRNĚ KONTRAPRODUKTIVNÍHO ÚSILÍ

- ▶ Hodnotící týmy rozhodně nenadchne zkrácení jízdní doby na trase Drážďany-Praha patrně s maximálně 2 mezistanicemi a Praha-Brno možné s 3 stanicemi o hodinu či více, pokud se neprokáže více potřebných spojů v průběhu dne. cela jistě neprojdou stavby s nákladem nad 1% HDP. Kolik lidí bude mezi těmito městy denně jezdit?
- ▶ Zprávy o rychlosti cca 300 km/hod jsou dobré k uchláčení voličů. Když ale začala španělská vláda stavět zkušební okruh a přídatná zařízení pro rychlosti nad 300 km/hod a dodatečně žádá úhradu téměř ¼ mld.€ z EU, narazila na tvrdý odpor. Argumentem bylo i, že se nepřihlásil o soutěž soukromý kapitál, který jako celek zpochybnil efektivnost projektu a tak jej nakonec provedla složka státních drah.

- ▶ Na druhé straně se předpokládá k současným investičním zdrojům spolufinancování z EU a vlastních zdrojů – částka z rozsáhlého přílivu levného soukromého kapitálu, přitahovaného sice nízkou cenou peněz, ale bez rizika návratnosti. (Konkurence mezi dříve monopolními bankami a ostatními účastníky unie kapitálových trhů, zejména pojistných fondů, snížením hodnocení rizika úvěru projevující se snížením podílu vlastního kapitálu k úvěru a nízkým úrokem, protože takové investice budou mají být nejméně rizikové.

ALE ZDROJE V PRAXI TĚMĚŘ NEOMEZENÉ

- ▶ Mezi ně patří nutnost mít strategii základních práv, zřízení poradního sboru o základních právech a mechanismu stížností, které by kteří jakákoliv osoba, považuje se dostaví k byli předmětem porušení základních práv v průběhu činností vykonávaných
- ▶ agentura nebo jakýkoli vedlejší účastník třetí stranou, může podat stížnost k Evropské hranic a pobřežních hlídek agentury.
- ▶ Vyhrazený důstojník základní práva (FRO) v agentuře má úkoly přispívá ke strategii základních práv agentury, sledování jeho dodržování základních práv a prosazování jeho dodržování základních práv. FRO bude přijímat stížnosti strukturovaným způsobem a předat tyto výkonnému řediteli a dotčenými členskými státy. Členské státy budou muset poskytnout informace o výsledcích a sledovat stížnosti. Tento administrativní proces bude aniž by byly dotčeny soudní opravné prostředky.

DĚKUJI ZA POZORNOST