

Vysokorychlostní železniční tratě musí stát do roku 2030. Kvůli dotacím

ilustrační snímek | foto: [Shutterstock](#)[Tomáš Cafourek](#)

21. září 2021

Česko se pokusí přesvědčit Evropskou unii, že vysokorychlostní tratě stihne postavit do roku 2030. Propašovat co největší počet budoucích rychlotratí do takzvané páteřní sítě Ten-T má naprosto prozaický důvod a tím jsou evropské peníze.

Připojením rychlých spojení do takzvané sítě Core Network totiž Česku dává výrazně lepší šance, aby na jejich výstavbu použilo více peněz z EU a šetřilo tak státní kasu, než kdyby je přihlásilo jen do takzvané doplňkové sítě (Comprehensive Network). Problémem ale je, že páteřní síť má být dokončena k roku 2030.

Nemůžeme jinak než většinu peněz brát z evropských zdrojů a je otázka, zda nezapojit i PPP projekty. Státní rozpočet na to v takovéto míře mít nebude.

Karel Havlíček ministr průmyslu a dopravy

O rozdělení silničních a železničních tras v Evropě se rozhodovalo už na začátku devadesátých let minulého století. O řadu let později, kdy Česko do EU vstoupilo, bylo prioritou české železnice dokončení takzvaných páteřních koridorů pro rychlost do 160 kilometrů v hodině.

Ambice nám nechybějí

Ani tento projekt Česko nestihlo včas. Původně totiž měla být síť čtyř tranzitních koridorů hotova do roku 2010, zatím však stále ještě v plném rozsahu dokončena není. Z tohoto pohledu se Česko rozhodlo pro přistoupení k budování vysokorychlostních tratí na poslední chvíli, nízkými ambicemi ale rozhodně netrpí.

„Do sítě hlavních tras chce Správa železnic zařadit až na jednu výjimku, kterou je rameno do polské Wroclawi, všechna plánovaná rychlá spojení,“ řekl MF DNES ředitel přípravy vysokorychlostních tratí (VRT) Martin Švehlík. Z evropských peněz je navíc možné financovat nejen výstavbu, ale už i současné kroky, které se zatím odehrávají „na papíře“.

Ani to ale nejsou malé peníze. Vypracování dokumentace k územnímu povolení na první z úseků, VRT Polabí, vyšlo na 180 milionů korun. VRT jižní Morava stála 130 milionů korun. Převedení těchto tras z pomyslných čar na mapě do podoby pražců a kolejí nicméně spolká částky minimálně o dva řády vyšší.

Stovky kilometrů pokoříme do 60 minut, říká šéf Správy železnic

Přelomový by pro to měl být rok 2023, kdy Správa železnic plánuje vypisovat první soutěže na zhotovitele, kteří budoucí podobu rychlotratí vyprojektují a podle vlastních projektů i postaví. Současně s tím podle Švehlíka začne správce kolejí rozesílat majitelům pozemků návrhy na jejich odkup a správa současně bude tlačit na to, aby se v následujících letech rozeběhla výstavba prvních úseků.

„My musíme udělat všechno pro to, abychom podstatnou část sítě VRT měli do horizontu roku 2030 hotovou,“ uvedl Švehlík. Dalším argumentem je to, že EU bude jednotlivé trasy hodnotit jako celky, a proto se jednotlivé části mohou proti přelomovému datu 2030 zdržet. Věřím ale, že EU české plány akceptuje.

Zdaleka ne všude budou do osmi let stavební práce směřovat k dokončení. Například na trase spojující hlavní město s německými Drážďany je předpoklad zahájení stavebních prací u podkrušnohorského tunelu v roce 2027 a ve stejný čas by stavební firmy měly začít stavět úsek u Prahy směrem na Podřipsko.

Už samotný úsek téměř dvanáctikilometrového tunelu pochopitelně nebude během tří let hotov, na konci současné dekády a možná ani na konci příští nebude dokončen takzvaný středohorský tunel vedoucí přibližně od oblasti Litoměřic do Ústí nad Labem. Přesto ale Správa železnic věří, že jako ucelený tah celé rameno do páteřní sítě TEN-T projde.

Vyřazení do doplňkové sítě, která může být dokončena do roku 2050, by totiž pro financování měla neblahé důsledky. „Nedá se říct, že bychom nemohli čerpat peníze z EU. Ale například u programu CEF pro propojení Evropy o unijní peníze soutěží projekty z různých zemí. Tam když přijdete s projektem na síti Comprehensive Network, tak se šance na financování významně snižují,“ uvedl prezident Asociace pro rozvoj infrastruktury (ARI) Tomáš Janeba.

Projekt za 650 miliard

Problematikou financování sítě rychlotratí, která by měla celkem vyjít na zhruba 650 miliard korun, se zabývali i panelisté nedávno uskutečněné železniční konference v Pardubicích.

Podle ministra resortů průmyslu a dopravy Karla Havlíčka tak bude česká železnice největším příjemcem peněz, jen vysokorychlostní tratě představují investici mnohonásobně vyšší než plán na rozšíření elektrárny v Dukovanech.

„Nemůžeme jinak než většinu těchto peněz brát z evropských zdrojů a je otázka, zda nezapojit i PPP projekty. Státní rozpočet na to v takovéto míře mít nebude,“ uvedl Havlíček.



[Nová železniční trať z Prahy do Mnichova má zelenou, vznikne do devíti let](#)



Přečtěte si další exkluzivní články z **iDNES Premium**



Drahou záchranu horolezců v Pákistánu odmítá platit stát i pojišťovna



„Očkovat sa nechcu, je v tom sajrajt.“ Reportáž z obce, kde odmítají vakcínu



Pákistán zadržuje české horolezce, dokud nezaplatí půl milionu

[... a další stovky článků](#)

Věnovat odemčený článek přátelům

Autor: [Tomáš Cafourek](#)