



**Financováno
Evropskou unií**

Financováno Evropskou unií. Vyjádřené názory a stanoviska jsou pouze názory autora (autorů) a nemusí nutně odrážet názory Evropské unie nebo Evropské výkonné agentury pro vzdělávání a kulturu (EACEA). Evropská unie ani EACEA za ně nenesou odpovědnost.



Přepis podcastu

Téma: Proč se evropské rychlovlaky staví desítky let

Ročník: Sexta

Blok 3



Pepa: Známe to asi všichni. Prostě takové to nadšení, když slavné herní studio oznámí novou videohru.

Jana: Přesně tak. Ukážou nám ten ohromující trailer a všichni úplně šílí.

Pepa: No právě. Projekt dostane tu pověstnou zelenou složku už teď. Očekávání jsou na maximu, ale mezi tímhle velkým oznámením a dnem, kdy si hru reálně zahrajeme, uběhnou často fakt roky.

Jana: A to datum vydání se cestou ještě několikrát jakože docela nenápadně posune, což je vlastně úplně geniální příměr k tématu našeho dnešního detailního rozboru.

Pepa: Jo, přesně k tomu jsem směřoval, protože dneska se ponoříme do geografických materiálů, které jsou vytvořené výhradně pro ročník Sexta, a to z roku 2026.

Jana: Jasně. A tématem jsou vysokorychlostní železnice v Evropě. Budeme vlastně zkoumat tu propast mezi velkolepými politickými sliby a tou tvrdou realitou...

Pepa: ...protože politici se strašně rádi chlubí slibovanými časy dojezdu, i když se samotná trať bude stavět ještě celé desítky let. Je to prostě úplně stejné jako s tou hrou.

Jana: Přesně. I když to ale trvá, tak má obrovský smysl tyhle plány sledovat. Jakmile ta hra nebo teda v našem případě železniční trať vyjde, kompletně to změní pravidla hry a vlastně i to naše vnímání prostoru.

Pepa: Hele, k tomu prostoru mám hned jednu věc. Proč se u těch moderních vlaků najednou přestáváme řešit vzdálenost v kilometrech?

Jana: Protože kilometr je pro běžného cestujícího vlastně úplně nepodstatný údaj. Jako tebe přece zajímá čas, že jo?

Pepa: No jasně. Chci zkrátka vědět, jak dlouho tam pojedu.

Jana: Přesně tak. A proto tyhle materiály pro sextu pracuji s takovým skvělým nástrojem. Jmenuje se to Chronotrains a ten kolem každého města nevykreslí kružnici v kilometrech, ale takzvanou bublinu dosahu.

Pepa: Aha, takže to mi prostě ukáže oblast, kam se odtamtud dostanu vlakem třeba za dvě nebo za 4 hodiny.

Jana: Jo, přesně takhle to funguje. A až se jednou ta nová vysokorychlostní trať dostaví, tak se tahle časová bublina prostě okamžitě a skokově zvětší.

Pepa: Takže vlastně za stejný čas dojedu mnohem dál. To zní super. Pojdme se ale podívat na konkrétní příklad, a to je projekt Via Vindobona.

Jana: To je to plánované spojení Praha, Berlín a Vídeň.

Pepa: Přesně to. A tam je to docela úlet, protože dneska trvá cesta z Prahy do Vídně něco kolem 4 hodin. Jenže ten politický slib zní jasně. Prý to bude pod 2 a půl hodiny.

Jana: No a tady právě narážíme na ten slib versus realitu, protože ono se tam píše, že první rychlé úseky se mají otevřít už před rokem 2030.

Pepa: Jo, to tam je. Takže to ale znamená, že už před tím rokem 2030 sednu v Praze do vlaku a za 2 a půl hodiny si dávám kávu ve Vídni?

Jana: Ne, tak to právě vůbec není. To je takový hodně častý chyták. Ty úseky, co se otevřou takhle brzo, jsou totiž jenom pilotní.

Pepa: Počkej, jakože to je jen nějaká demo verze té trati?

Jana: Přesně takový early access, když se vrátíme k té hře. Je to jen kousek celé té trasy, takže vlak chvíli pojede rychle a pak zase prostě zpomalí.

Pepa: Aha, takže ta celá trať ještě vůbec nebude hotová, což mě přivádí k tomu krušnohorskému tunelu. Ten mě v podkladech docela překvapil.

Jana: Myslíš to jeho politické schválení?

Pepa: Jo. Je tam datum 21. května 2026, kdy to schválil německý Bundestag. Takže to je přece ta zelená pro vývojáře, ne?

Jana: Zelená to sice je, ale rozhodně to neznamená hotový produkt. Ta samotná výstavba má totiž běžet až – teď se podrž – v letech 2032 až 2044.

Pepa: No právě. Proč se probíhá od toho politického schválení čeká dalších šest let, než se vůbec začne reálně stavět?

Jana: Protože to schválení je v tu chvíli v podstatě jen papír. Potom musíš udělat třeba hlubinné geologické průzkumy.

Pepa: Jasně. Takže vyřešit, kudy a jak to vlastně povede v té zemi.

Jana: Přesně. Zmapovat horniny, spodní vody a taky vyřídit obrovskou hromadu povolení. Až pak můžeš začít vyrábět ty gigantické stroje, co to budou razit. To zkrátka trvá roky.

Pepa: Jo, to už pak dává smysl. Takže v pracovním listu se pak tahle celá logika uplatní v praxi.

Jana: Přesně tak. Přímo v tom nástroji Chronotrains si to vyzkouší, zjistí si tam dnešní reálný dosah z Prahy za ty 4 hodiny a porovnají ho s tou slibovanou budoucností, která, jak jsme si řekli, teprve docela pomalu vzniká.

Pepa: Myslím, že je to hodně důležité na pochopení celého toho kontextu. A na úplný závěr tu pro zamyšlení máme jednu věc.

Jana: Jasně, sem s ní.

Pepa: Proč si myslíš, že megaprojekty jako vysokorychlostní železnice trvají od politického schválení ke skutečnému dokončení tak dlouho, i desítky let? A co všechno se musí mezitím stát?