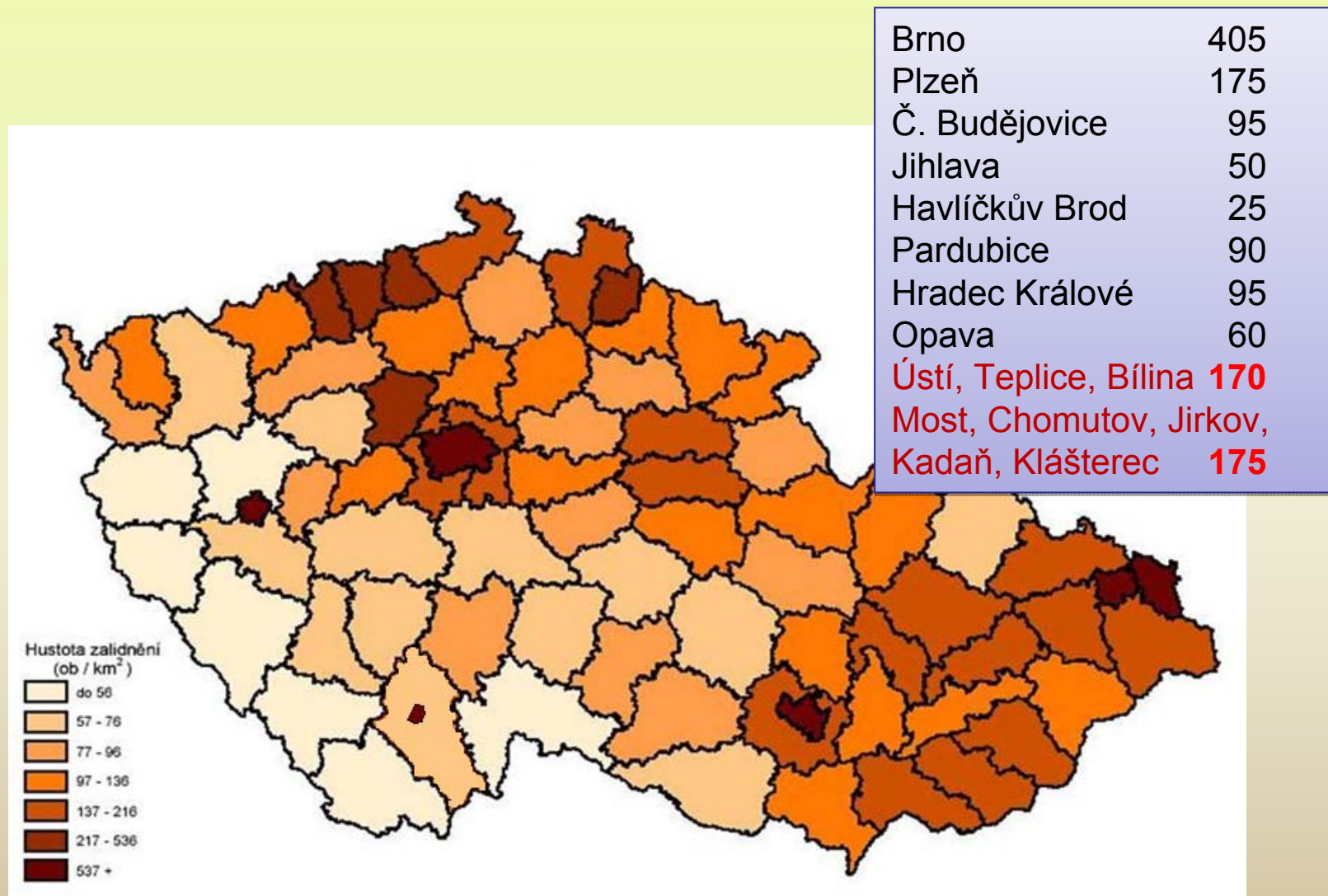


*PROJEKTOVÁNÍ RYCHLÉHO
ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ
V REGIONU
SEVEROZÁPADNÍCH ČECH*



ZAHÁJENÍ STAVBY LOUNY - PÁTEK

Hustota zalidnění České republiky

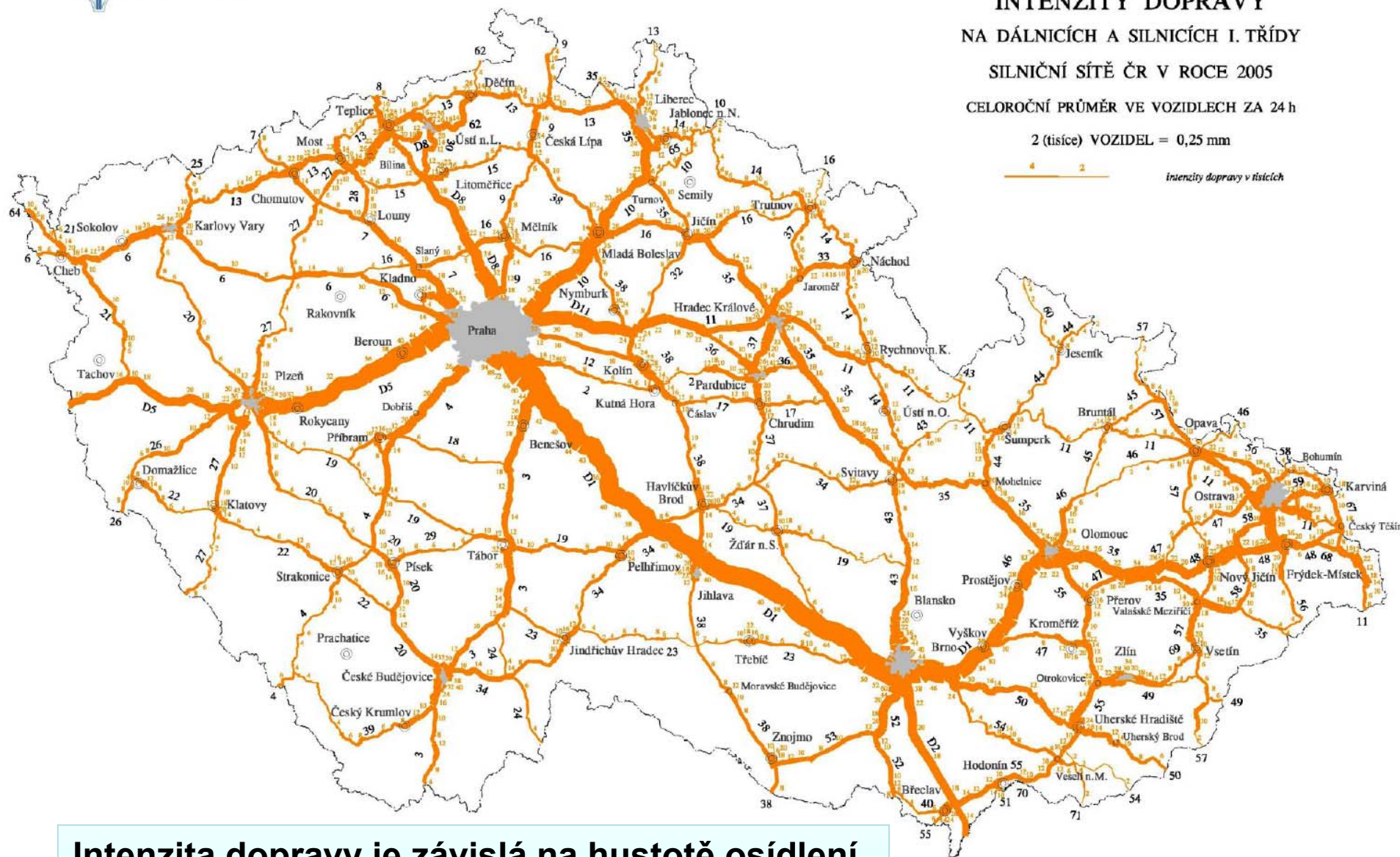


INTENZITY DOPRAVY NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY SILNIČNÍ SÍŤ ČR V ROCE 2005

CELOROČNÍ PRŮMĚR VE VOZIDLECH ZA 24 h

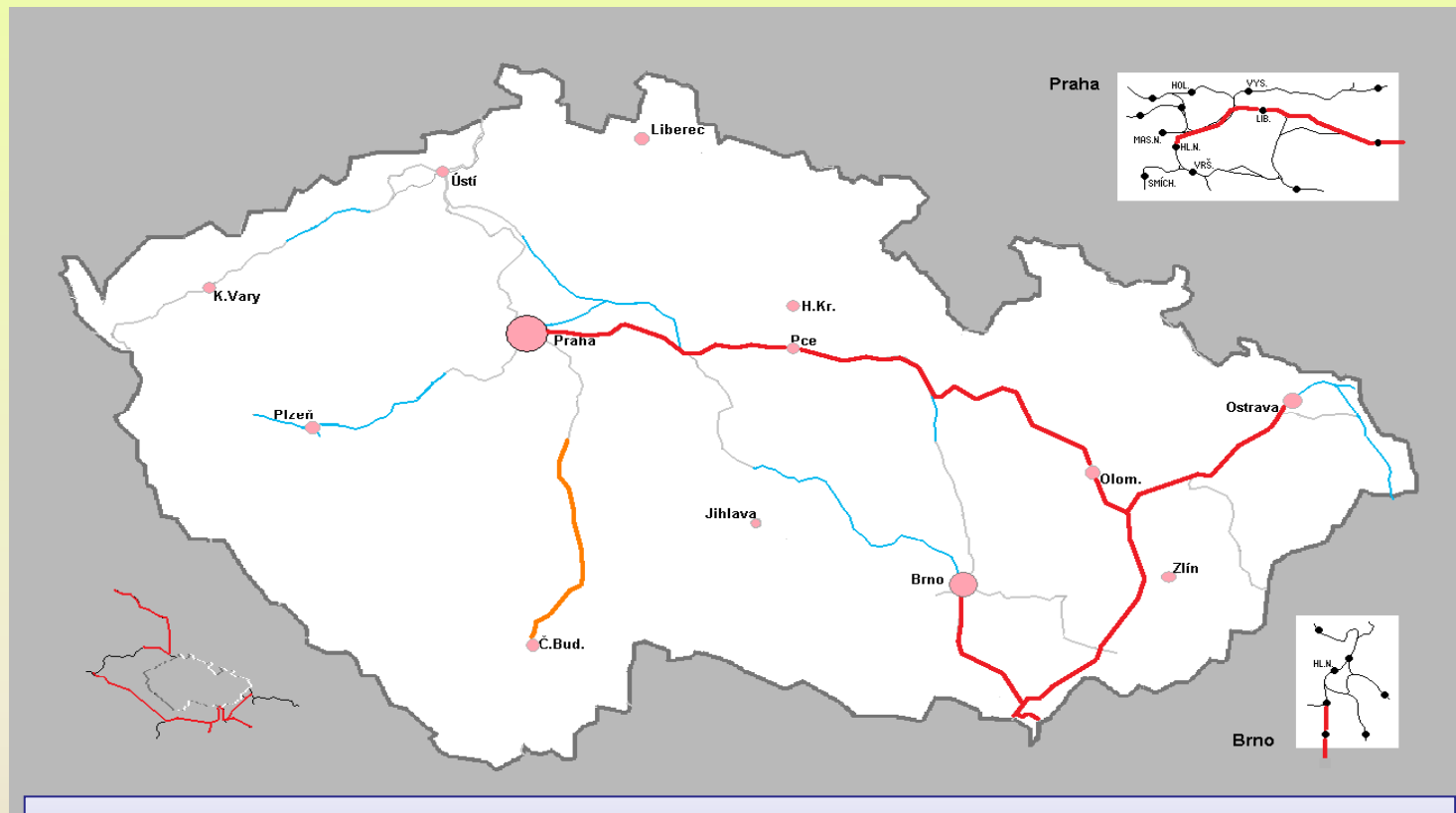
2 (tisíce) VOZIDEL = 0,25 mm

intenzity dopravy v tisících



Intenzita dopravy je závislá na hustotě osídlení
a kvalitě dopravní cesty

Dvojkolejné tratě po dokončení TŽK



Jednokolejná trať = žádná trať (Pavel Tikman)
**POUZE KVALITNÍ DVOJKOLEJNÉ TRATĚ MOHOU INDUKOVAT
ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU (a „neprodělavat“)**

Celková délka dvojkolejných tratí po dokončení železničních koridorů bude **1989** km.
Z toho pojížděných rychlostí **160** km/h cca **333** km.
Lze hovořit o nejhustší železniční síti?

Evropský model osobní dopravy 2.pol. 20století

6-18 let – žakovské spoje – veřejná doprava

18 let – řidičský průkaz

20 vlastní auto †

25 auto ♿

30 auto †

35 auto ♿

40 auto

45 auto ♿

50 auto

55 auto ♿

60 auto †

65 let – důchodce – veřejná doprava
(celodenní přesun)

Podle ankety redakce ŽelPage z 27.5.2010 k němu míří
99% českých politiků. Ale kde je Evropa ve 21. století?

Tvoří cosi jiného – zrychlení a zvýšení kapacity železniční sítě



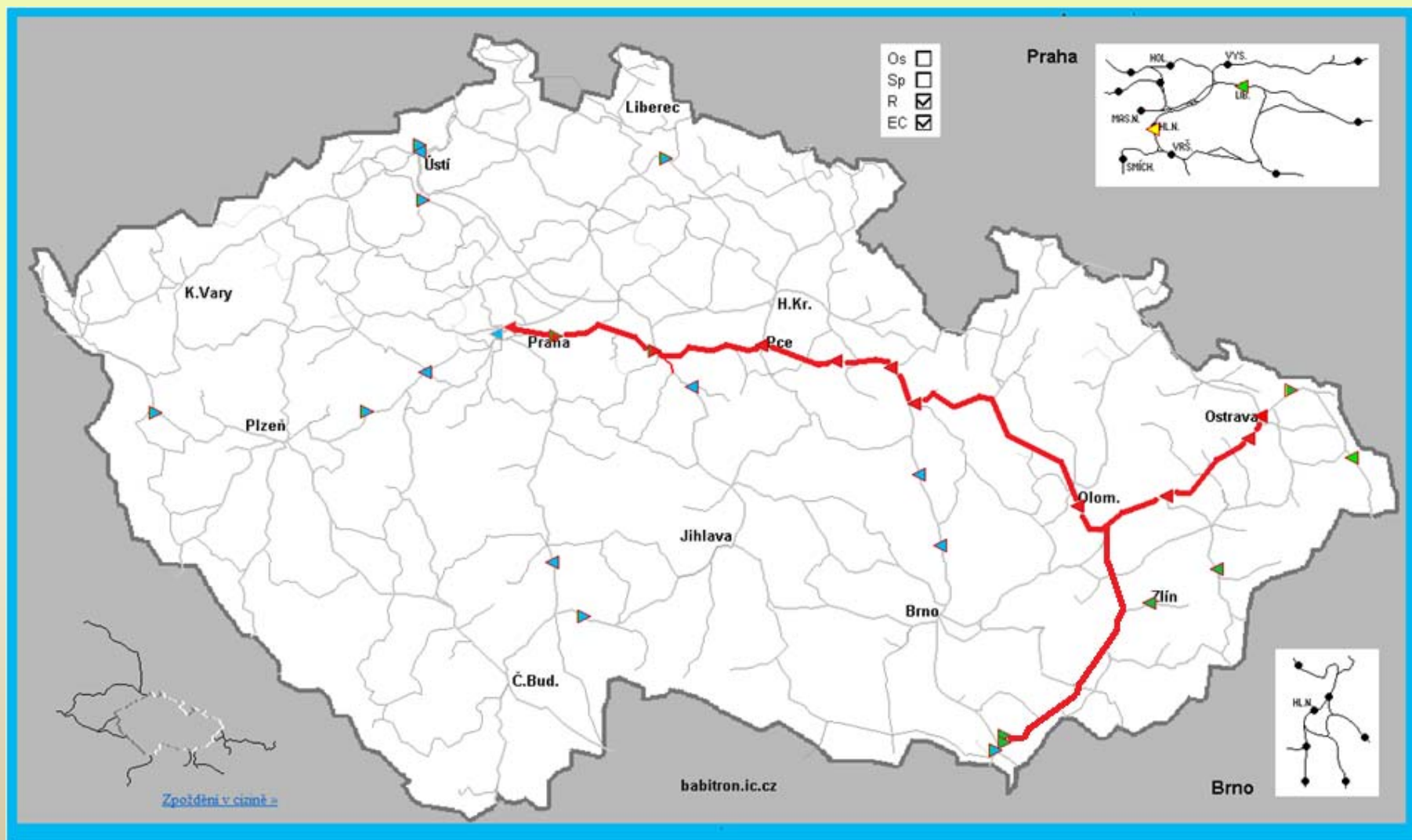
Modernizace v Rakousku

Zvyšování kapacity, zvyšování rychlosti na 200-230 km/h

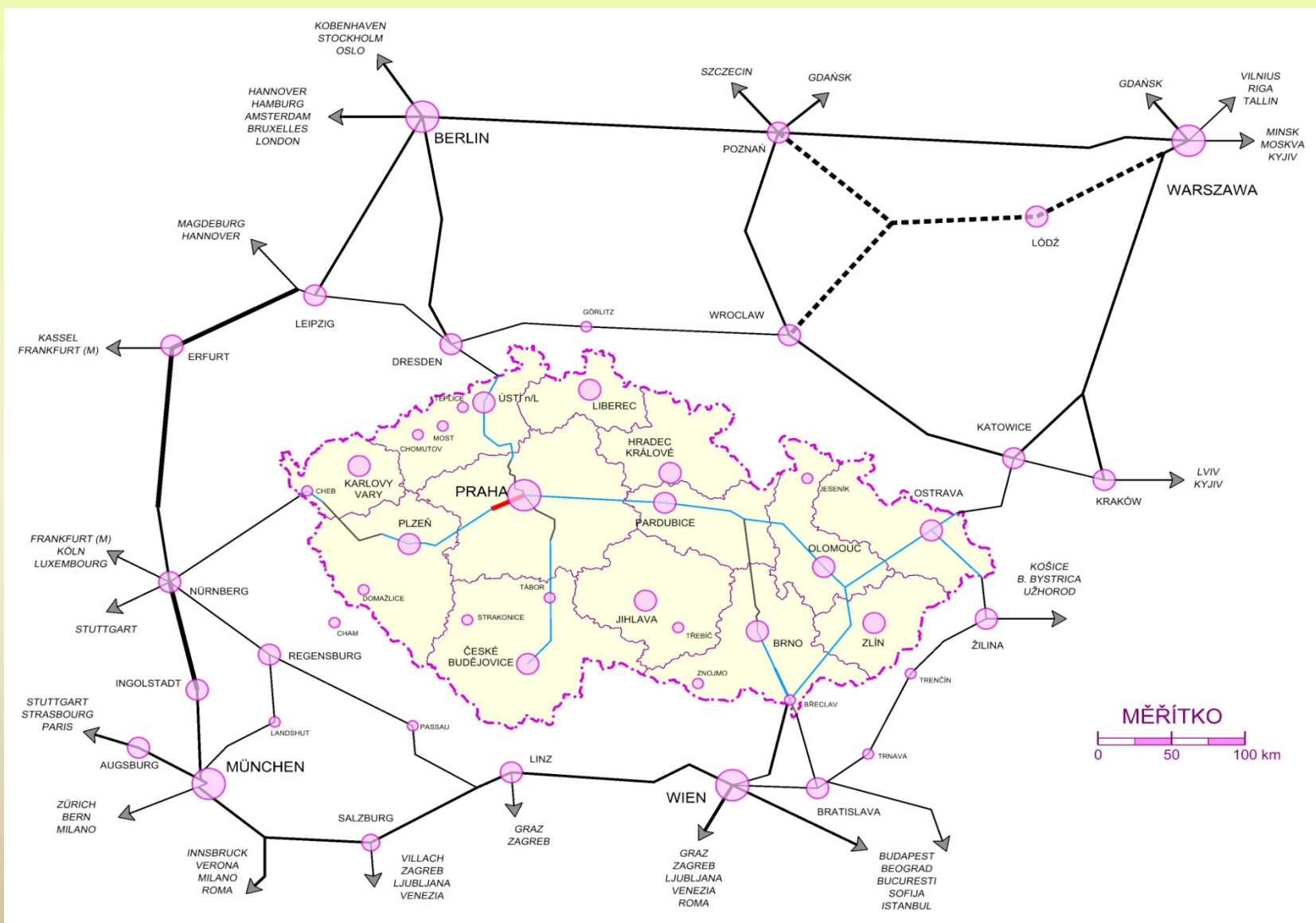
Linz	190
Salzburg	150
Innsbruck	120
Graz	260
Klagenfurt	95
Villach	60



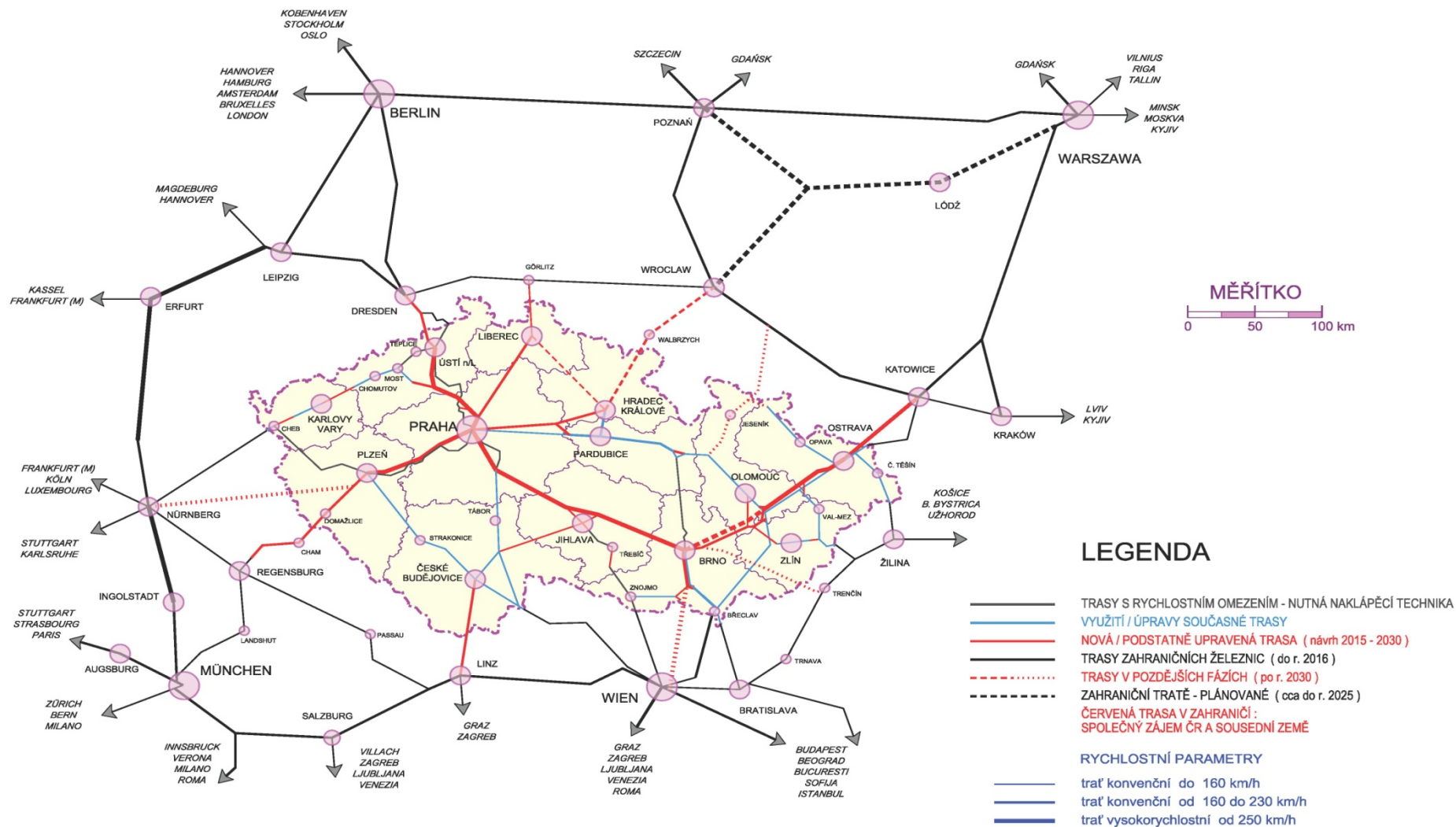
Česká nabídka pro cestujícího který nechce použít automobil – stav před dokončením dálniční sítě



Po dokončení rekonstrukce koridorů vypadá Česká republika jako řecký ostrov, kam se občan EU dostane pouze letecky



NEBO JE MOŽNÉ ZAHÁJIT SKUTEČNOU MODERNIZACI ČESKÉ ŽELEZNIČNÍ SÍTĚ



Návrh optimálního rozvoje železniční sítě na severozápadní části území České republiky



Trať / relace	stavební délka	přímá vzdálenost	klikatost	průměrná traťová rychlost	konkurence schopnost	optimalizovaná průměrná trať. rychlost	konkurence schopnost optimalizované tratě
1. Praha – Ústí nad Labem – Děčín	134	78	1,7	x	x	100	0,6
Praha – Ústí nad Labem	111	70	1,6	x	x	100	0,6
Praha - Most via Ústí	157	74	2,1	90	0,4	100	0,5
Praha - Chomutov via Ústí	182	85	2,1	90	0,4	100	0,5
Ústí nad Labem – Chomutov	70	51	1,4	90	0,7	110	0,8
Chomutov - Cheb	111	85	1,3	70	0,5	75	0,6
2. Kolín – Nymburk – Ústí nad Labem	134	109	1,2	100	0,8	120	1,0
Praha – Všetaty	40	25	1,6	80	0,5	90	0,6
3. Praha – Kladno – Žatec – Chomutov	132	85	1,6	70	0,5	80	0,5
Praha - Kralupy n V. – Slaný – Louny – Most	115	74	1,6	60	0,4	80	0,5

Za předpokladu dobudování moderní silniční sítě do roku 2020, jsou zde uvedené železniční relace až na dvě výjimky naprosto nekonkurenceschopné, jejichž modal split je předurčen na velmi nízké hodnoty 0,10-0,25. Je zřejmé bez podrobnější analýzy, že při klikatosti větší než 1,4 a traťové rychlosti do 100km/h bude tzv. **optimalizace nedostatečná** ke zvýšení atraktivnosti a **zejména efektivnosti provozu**. Pokud požadujeme tyto celostátní tratě využít pro dálkovou (meziregionální) dopravu, je nezbytná jejich přestavba, či úplná náhrada v přímějších trasách.

Rychlé železniční spojení

Praha – Most – Karlovy Vary – Norimberk

Praha – Ústí nad Labem – Drážďany

1. Etapa

- zásadní zlepšení napojení Mostecká a Chomutovská rychlou železnicí s využitím zárodku vysokorychlostní tratě do Drážďan

35 km novostavby napojené na stávající železniční koridor a 29 km modernizace současné trati zkrátí cestovní dobu Praha hl. n. - Most z dnešních 2 hodin na 1 hodinu!

Úpravy dalších úseků do Chebu (dle mapky č.1) uspoří 30 minut proti současné jízdě a rychlíky Praha – Cheb přes Most pojedou stejnou dobu 2:30hod jako přes Plzeň po dostavbě 3. tranzitního železničního koridoru.

2. Etapa

- další zlepšení, které využívá vysokorychlostní trať Praha - Dresden (mezinárodní projekt podporovaný vládami obou zemí) zkrátí jízdní dobu Praha – Most na 45 min a tím bude jízdní doba Praha – Chomutov 1 hodina

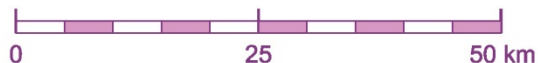
Cílový stav

V dalším úseku do Chebu je navržena nová trasa Klášterec – Ostrov nad Ohří, což umožní další zkrácení jízdní doby tak, aby spojení Praha – Cheb přes Most bylo 2 hodiny pro vlak vyšší kategorie.

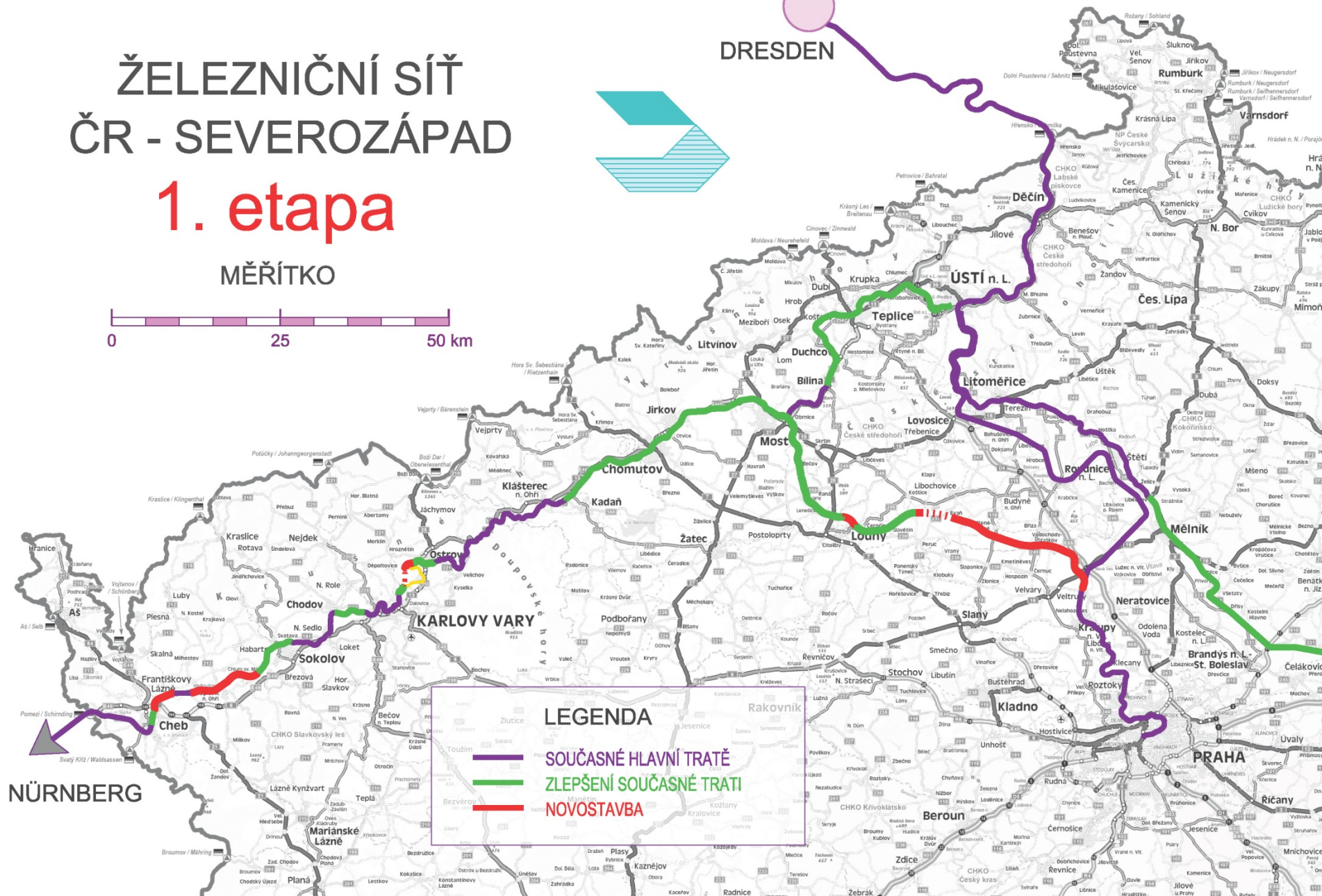
Poznámka: uvedeny jsou systémové jízdní doby

ŽELEZNIČNÍ SÍŤ ČR - SEVEROZÁPAD 1. etapa

MĚŘÍTKO



DRESDEN



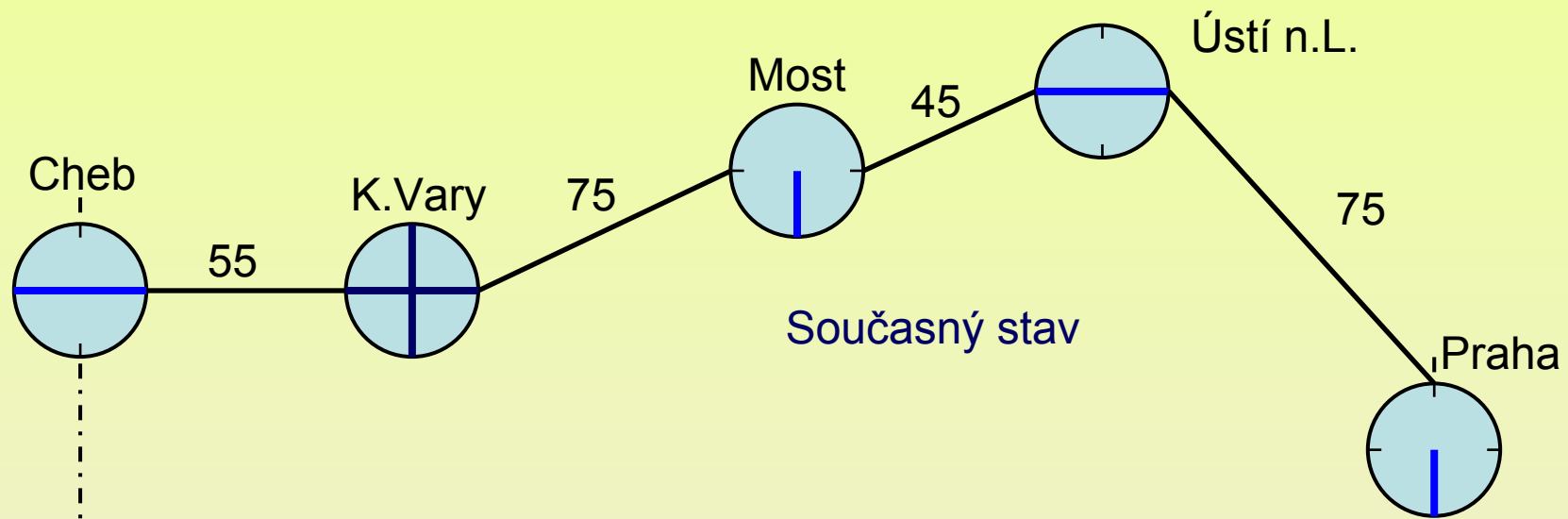
LEGENDA

- SOUČASNÉ HLAVNÍ TRATĚ
- ZLEPŠENÍ SOUČASNÉ TRATI
- NOVOSTAVBA

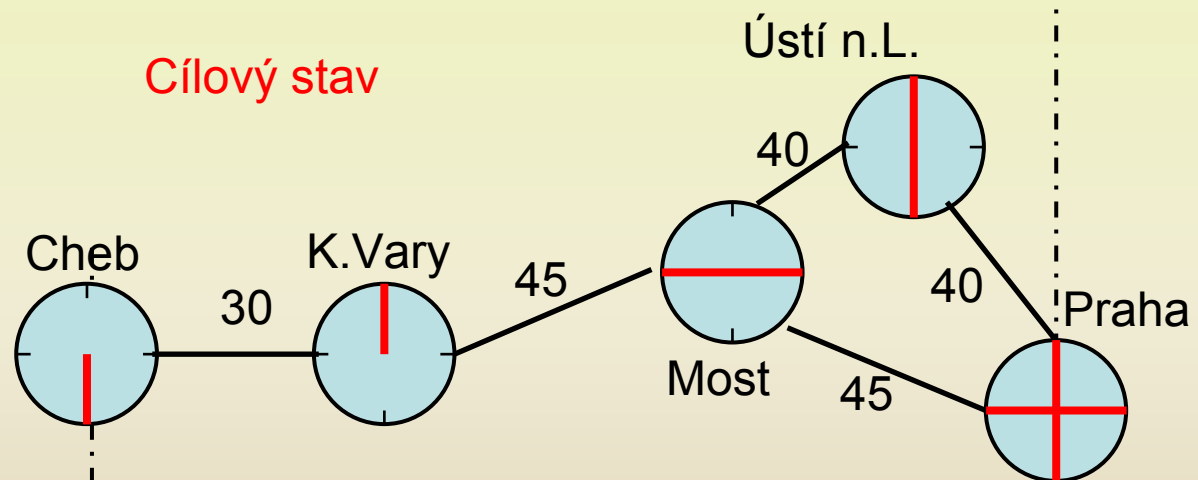
CÍLOVÝ STAV

NOVOSTAVBA



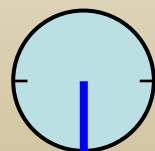


Cílový stav

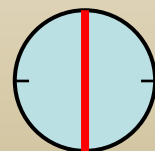


Cestovní doba 2h 00 minut

Cestovní doba 4h 10 minut



Taktový uzel - současný



Taktový uzel cílového stavu

KONEC VIZE OPTIMÁLNÍHO STAVEBNĚ TECHNOLOGICKÉHO NÁVRHU

VZNIKÁ TEORETICKÝ PROBLÉM UMÍSTĚNÍ NOVÉ ŽELEZNIČNÍ TRATI V ÚZEMÍ

- PO CELÝCH 70 LET NEBYL NA ÚZEMÍ ČESKÉ REPUBLIKY VYBUDOVÁN ANI KILOMETR NOVÉ TRATĚ (úředníci nevěří, že je to vůbec možné)
- JE DEFINOVÁNA POUZE OCHRANA TRAS VRT (vysokorychlostních tratí) VE TŘECH SMĚRECH
- **DOPORUČUJE SE MAXIMÁLNĚ VYUŽÍT SOUČASNÉ ÚZEMNÍ OCHRANY**

***NÁSLEDUJE ČÁSTEČNÝ NÁVRAT K PŮVODNÍ
FILOSOFII, ALE VE ZCELA JINÝCH DIMENZÍCH***

PŘED TÍM NĚKOLIK PŘÍKLADŮ...

LGV-Est : kde jsou protihlukové stěny jako významný krajinný prvek důvěrně známý z českých koridorů, kde se jezdí pouze třetinovou rychlostí?

**JSOU OPODSTATNĚNÉ OBAVY z tzv.
NEPROJEDNATELNOSTI V ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍ?**



LGV-Est se vyznačuje jako obvykle
maximální jednoduchostí trasy ...
a poloviční cenou proti českým dálnicím



Přeložka tratě v údolí Moravské Sázavy 1 rok po dokončení.
Krajinářský problém? Ekologický problém? Zjevně nikoliv.



Výhybna se zastávkou Kinding na trati Ingolstadt - Nürnberg



Funkce P+R je běžná i na vysokorychlostní trati
v řídce osídlené oblasti severně od Ingolstadtu



Abfahrt Departure				Kinding(Altmühltal)			
Zeit Time	Zug Train	In Richtung Destination	Gleis Track	Zeit Time	Zug Train	In Richtung Destination	Gleis Track
5:00 – 7:00				17:36			
5:39	RE 4003	Ingolstadt Nord 5:51 – Ingolstadt Hbf 5:55 – Rohrbach 6:11 – Pfaffenhofen 6:18 – Petershausen 6:26 – München Hbf 6:45 ☉	4		RE 4019	Ingolstadt Nord 17:48 – Ingolstadt Hbf 17:55 – Rohrbach 18:17 – Pfaffenhofen 18:24 – Petershausen 18:32 – München Hbf 18:52 ☉	4
6:18	RE 4002	Allersberg 6:31 – Nürnberg Hbf 6:45 ☉	1	18:20	RE 4016 RE 4018	Allersberg 18:33 – Nürnberg Hbf 18:47 ☉	1
6:38	RE 4027	Ingolstadt Nord 6:50 – Ingolstadt Hbf 6:55 – Rohrbach 7:17 – Pfaffenhofen 7:24 – Petershausen 7:32 – München Hbf 7:52 ☉	4	19:36	RE 4021	Ingolstadt Nord 19:48 – Ingolstadt Hbf 19:55 – Rohrbach 20:17 – Pfaffenhofen 20:24 – Petershausen 20:32 – München Hbf 20:52 ☉	4
7:36	RE 4005	Ingolstadt Nord 7:48 – Ingolstadt Hbf 7:55 – Rohrbach 8:17 – Pfaffenhofen 8:24 – Petershausen 8:32 – München Hbf 8:52 ☉	4	20:00 – 23:00			
8:00 – 11:00				20:20	RE 4020	Allersberg 20:33 – Nürnberg Hbf 20:47 ☉	1
8:20	RE 4004	Allersberg 8:33 – Nürnberg Hbf 8:49 ☉	1	21:38	RE 4023	Ingolstadt Nord 21:50 – Ingolstadt Hbf 21:56 – Rohrbach 22:18 – Pfaffenhofen 22:25 – Petershausen 22:33 – München Hbf 22:53 ☉	4
9:36	RE 4007	Ingolstadt Nord 9:48 – Ingolstadt Hbf 9:55 – Rohrbach 10:19 – Pfaffenhofen 10:26 – Petershausen 10:34 – München Hbf 10:54 ☉	4	22:14	RE 4022	Allersberg 22:27 – Nürnberg Hbf 22:41 ☉	1
10:20	RE 4006	Allersberg 10:33 – Nürnberg Hbf 10:47 ☉	1	Zeichenerklärung			
11:36	RE 4011	Ingolstadt Nord 11:48 – Ingolstadt Hbf 11:55 – Rohrbach 12:17 – Pfaffenhofen 12:24 – Petershausen 12:32 – München Hbf 12:52 ☉	4	Züge im Regional- und Nahverkehr			
12:00 – 15:00				RE Regional-Express			
12:20	RE 4010	Allersberg 12:33 – Nürnberg Hbf 12:47 ☉	1	Zug hält nicht überall; Ausnahmen sind angegeben			
13:36	RE 4013	Ingolstadt Nord 13:48 – Ingolstadt Hbf 13:55 – Rohrbach 14:21 – Pfaffenhofen 14:28 – München Hbf 14:53 ☉	4	Symbol			
14:20	RE 4012	Allersberg 14:33 – Nürnberg Hbf 14:47 ☉	1	☉ bis hier sind alle Halte angegeben			
15:36	RE 4015	Ingolstadt Nord 15:48 – Ingolstadt Hbf 15:55 – Rohrbach 16:17 – Pfaffenhofen 16:24 – Petershausen 16:32 – München Hbf 16:52 ☉	4	+ in München Anschl. zum + mit ☉ und/oder ☉			
16:20	RE 4014	Allersberg 16:33 – Nürnberg Hbf 16:48 ☉	1	Verkehrstage			
16:00 – 19:00				Mo Montag			
				Di Dienstag			
				Mi Mittwoch			
				Do Donnerstag			
				Fr Freitag			
				Sa Samstag			
				So Sonntag			
				Züge verkehren auch, wenn der betreffende Wochentag auf einen Feiertag fällt.			
				☉ an Werktagen			
				+ an Sonntagen und allgemeinen Feiertagen.			
				Als allgemeine Feiertage gelten:			
				1. Weihnachtstag (25.12.), 2. Weihnachtstag (26.12.),			
				Neujahr (01.01.), Hl. Drei Könige (06.01.),			
				Karfreitag (10.04.), Ostermontag (13.04.),			
				1. Mai (01.05.), Christi Himmelfahrt (21.05.),			
				Pfingstmontag (01.06.), Fronleichnam (11.06.),			
				Mariä Himmelfahrt (15.08.),			
				Tag der dt. Einheit (03.10.), Allerheiligen (01.11.)			
				Berichtigt werden nur die im Bahnhof Kinding(Altmühltal)			
				ausgehängten Pläne.			
				Angaben ohne Gewähr – Änderungen und Irrtümer vorbehalten.			
				© DB Station&Service AG			

Je zde dvouhodinový takt

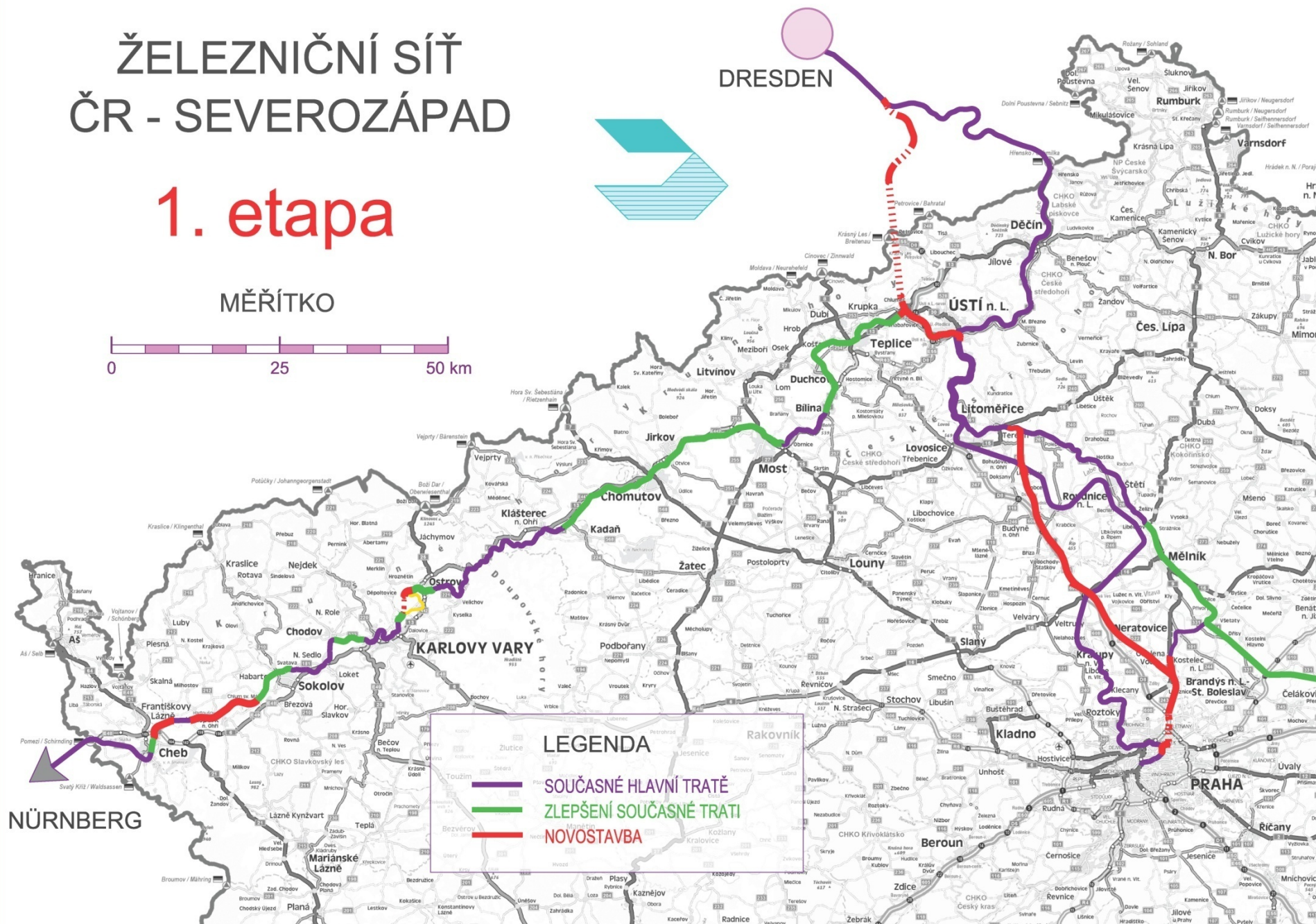
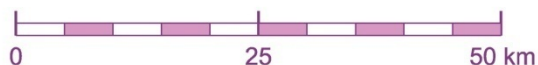
Regionální vlak přijíždí na 1. kolej



ŽELEZNIČNÍ SÍŤ ČR - SEVEROZÁPAD

1. etapa

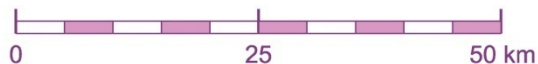
MĚŘÍTKO



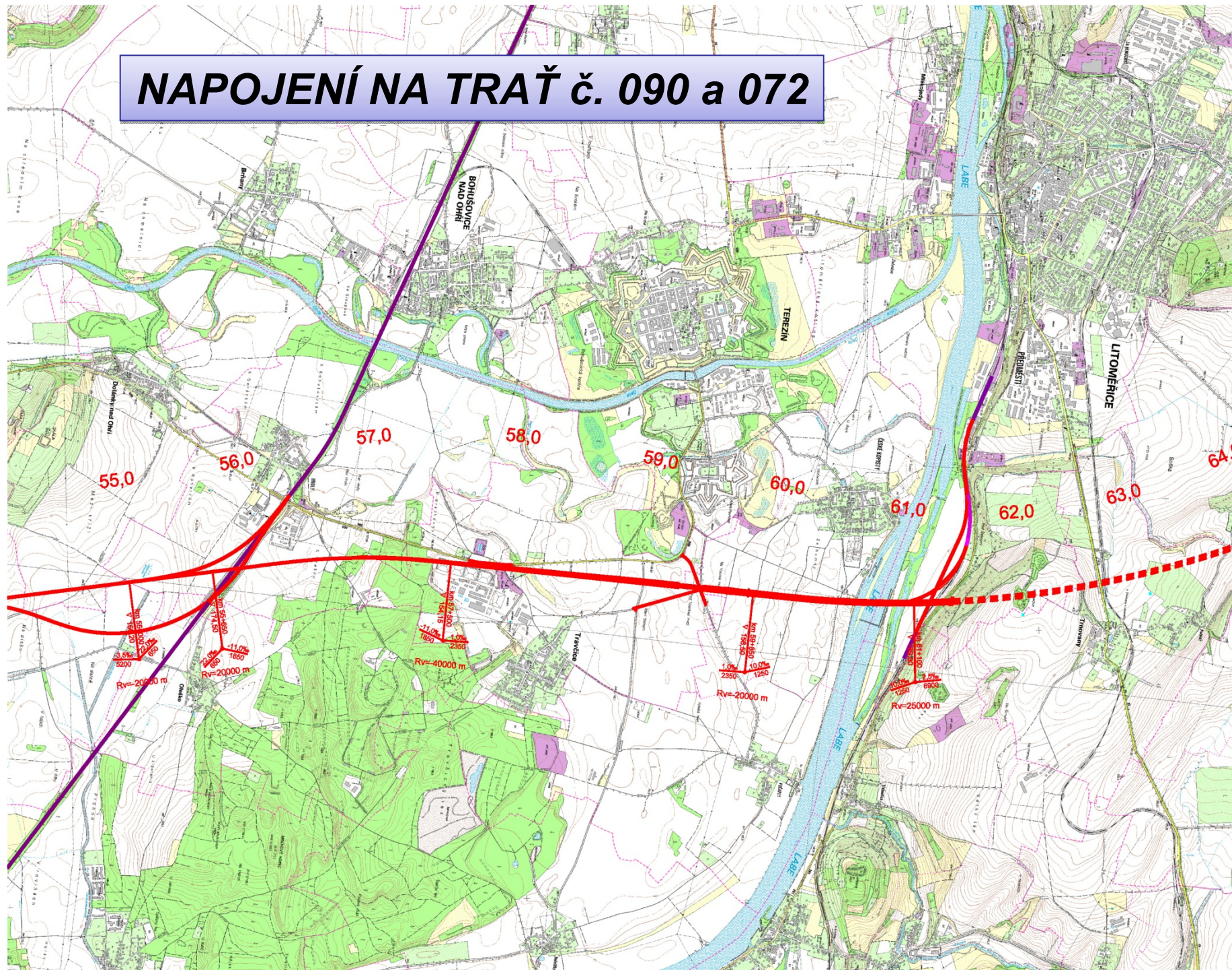
ŽELEZNIČNÍ SÍŤ ČR - SEVEROZÁPAD

Konečný stav

MĚŘÍTKO



NAPOJENÍ NA TRAŤ č. 090 a 072

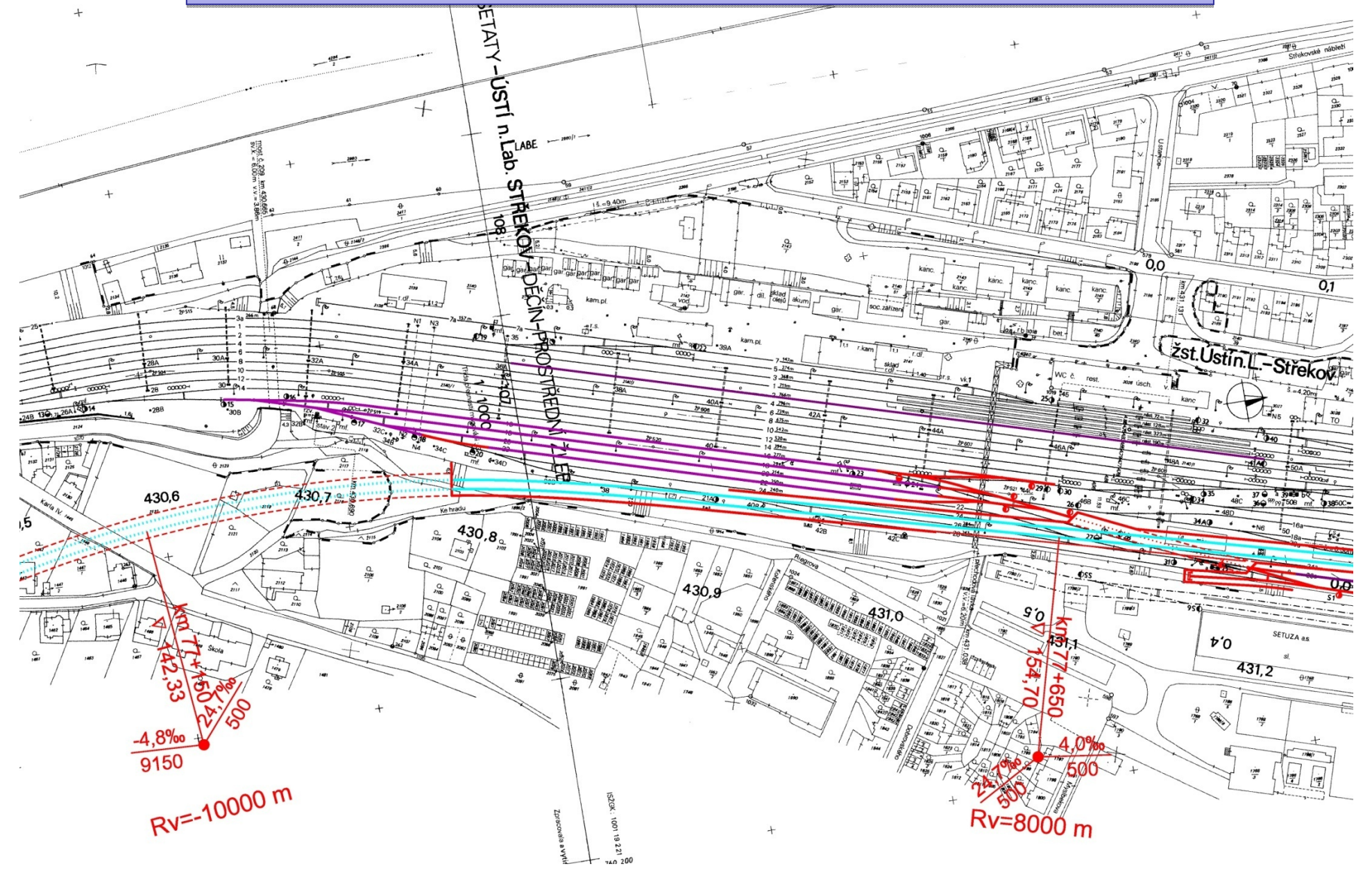


VÝJEZD Z TUNELU

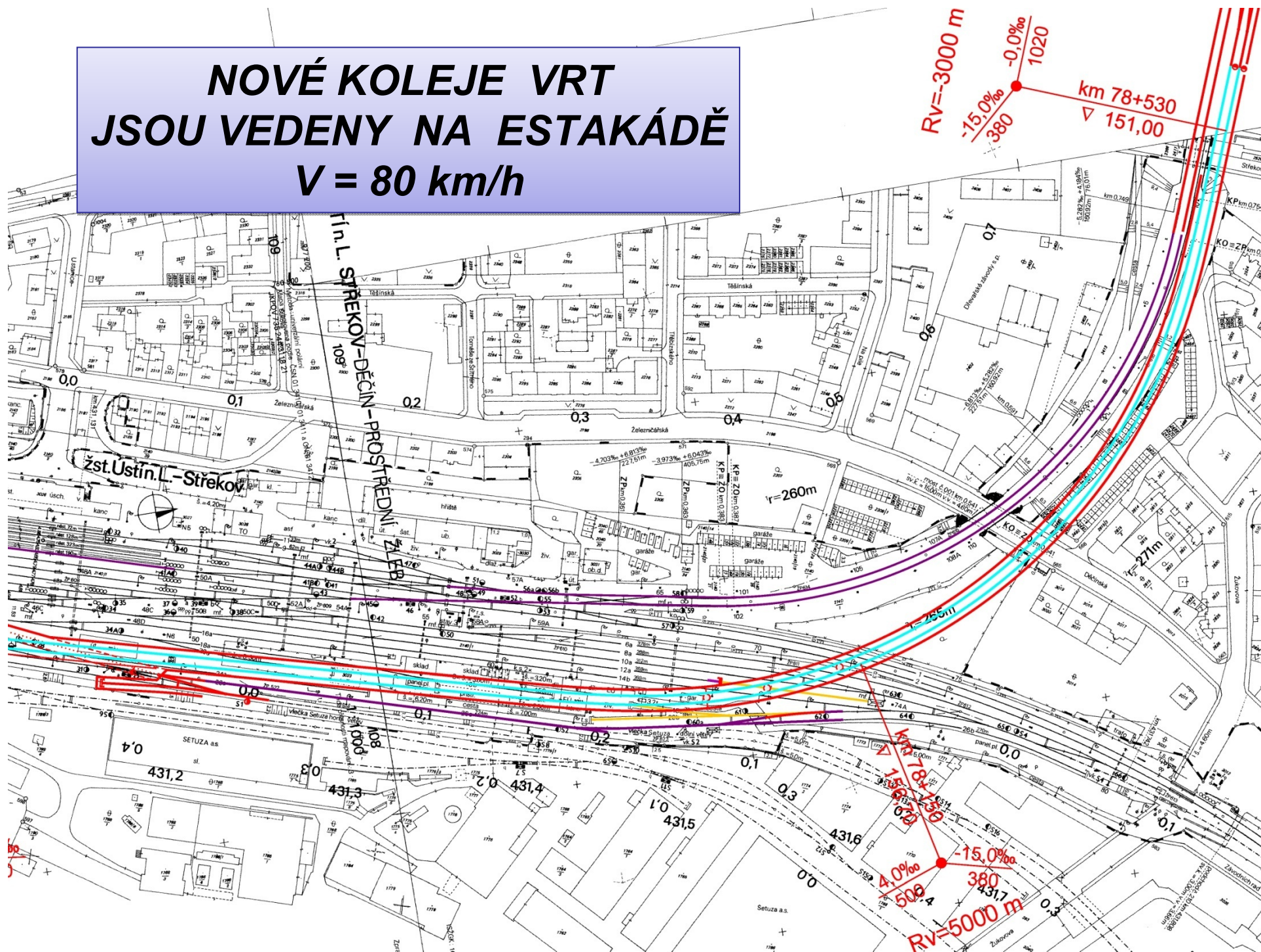
V žst. Ústí nad Labem - Střekov



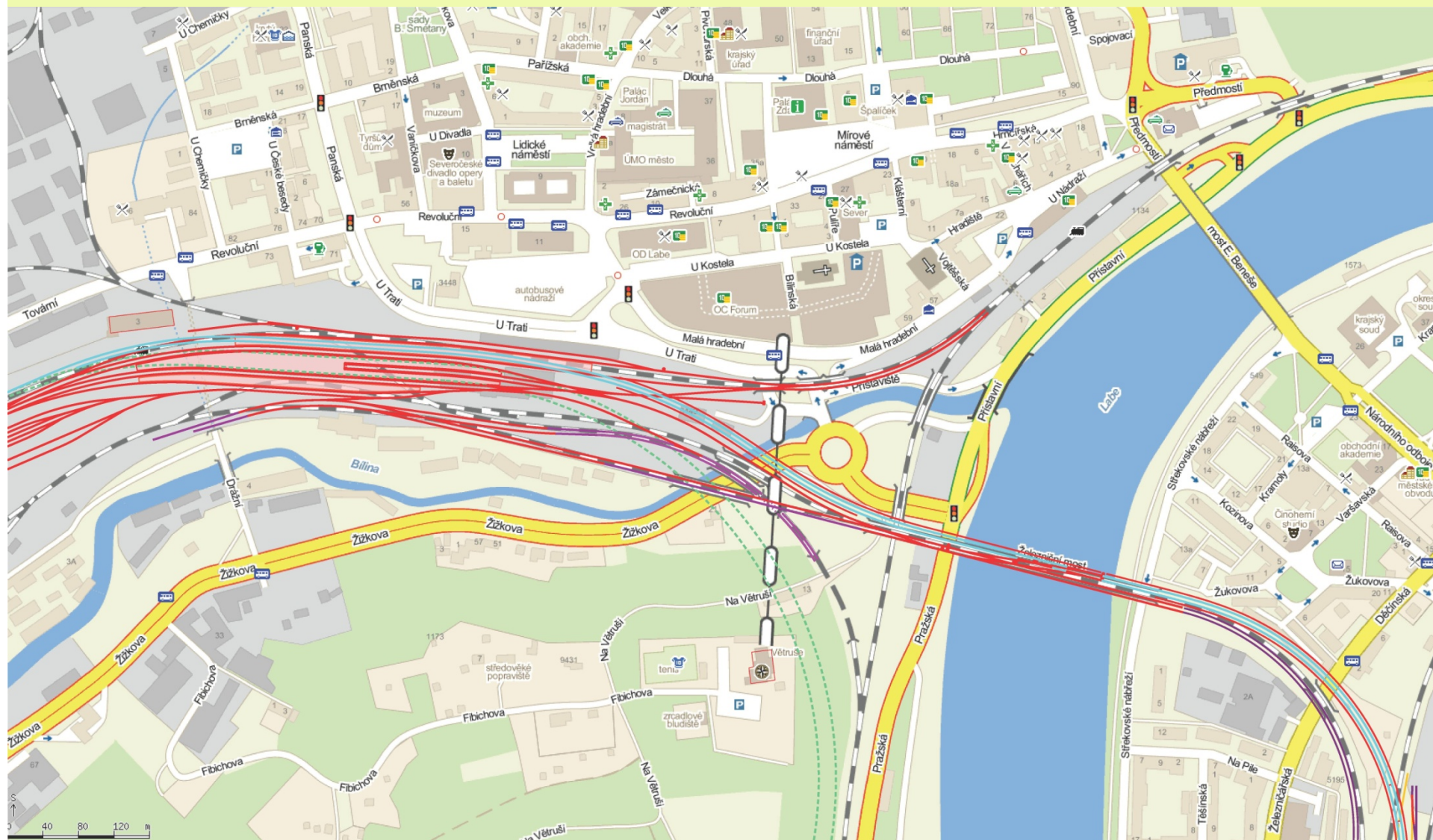
ÚPRAVA PŘEDÁVACÍHO KOLEJIŠTĚ SETUZA



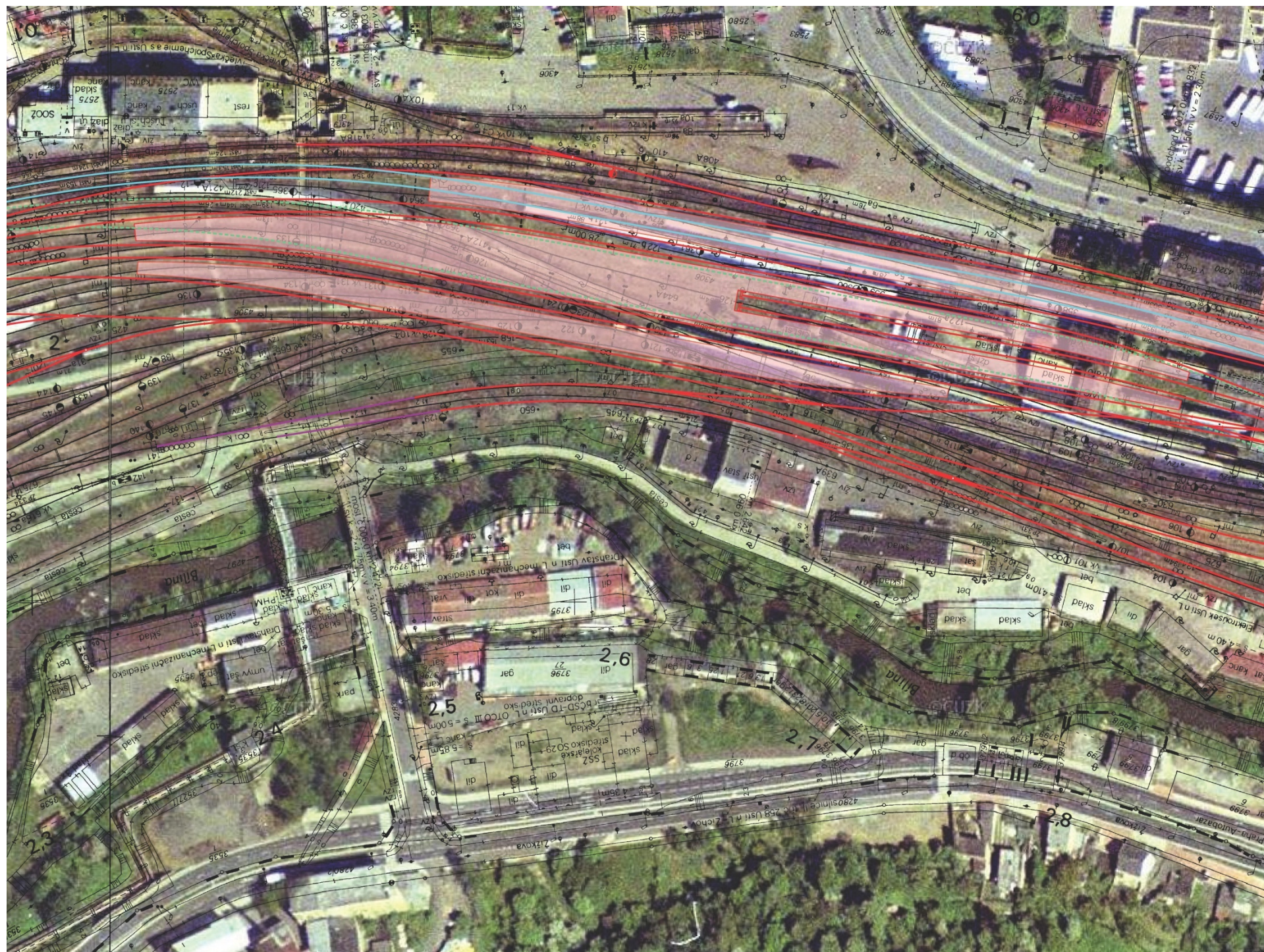
NOVÉ KOLEJE VRT JSOU VEDENY NA ESTAKÁDĚ $V = 80 \text{ km/h}$



NÁVRH osobního nádraží ÚSTÍ nad Labem - CENTRUM







V prezentaci byly použity :

- Mapky vlastní a ČÚZK
- Fotografie vlastní + ProkopRail
- Miniatury fotografií – galerie Želpage a Panoramio

DĚKUJI ZA POZORNOST

