



NOVÉ PROJEKTY

ČD PRO BUDOUCNOST

www.cd.cz/projekty

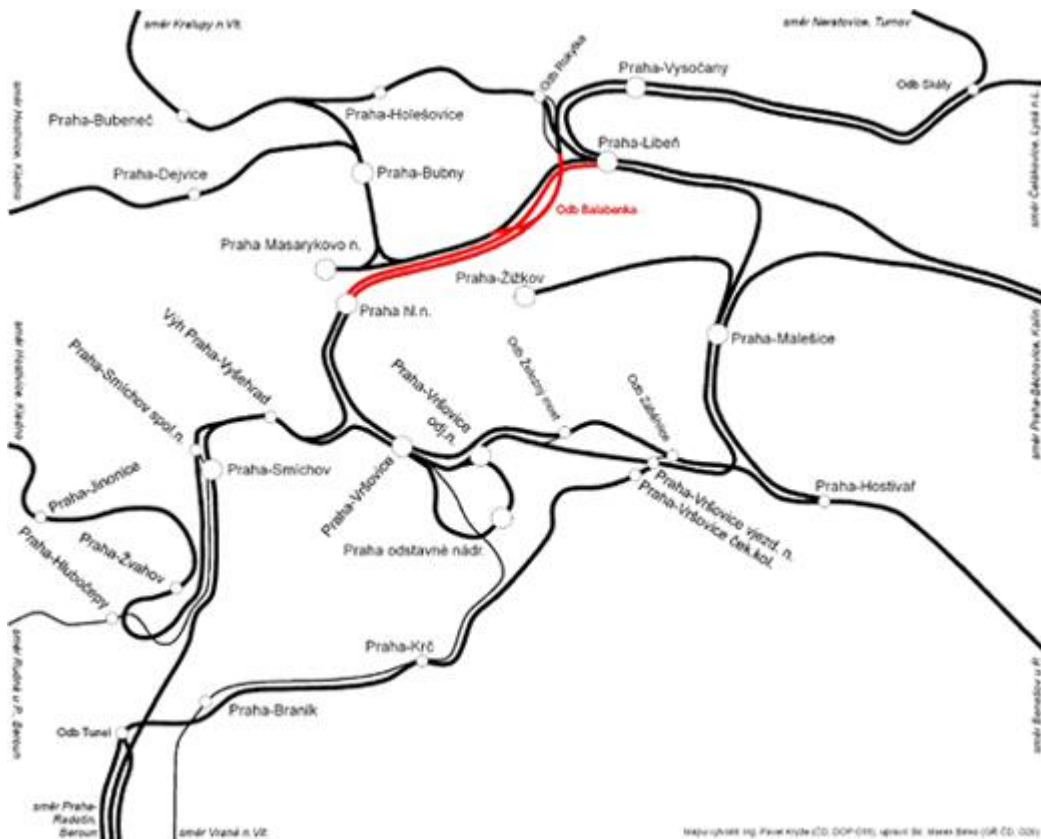
Nové spojení	3
Rychlodráha Praha - Kladno	8
Východočeský diametr	18
Vlakotramvají z Mostu do Žatce	21
Kutnohorský oblouk	25
5. koridor	29
Vysokorychlostní železnice v ČR	33
Šumavské elektrické dráhy	37
Z Hlučína do Ostravy opět po kolejích	43
Baťova dráha	46
Příští stanice: Harrachov centrum	52
Budoucnost příměstské dopravy v pražské aglomeraci	57
Dráhy Orlických hor: Cesta k lidem i k přírodě	62
Z Bezdržic do Teplé	66
Severovýchodní osa	69
Tunely pro koridory	75

Nové spojení

27. 9. 2002

Ve 2. polovině 19. století se začala postupně utvářet dnešní podoba pražského železničního uzlu, která nás do dnešních dnů výrazně ovlivňuje a zároveň také omezuje. Každá železniční společnost (tehdy byly v soukromých rukou) si v Praze postavila své nádraží. Tak vzniklo nádraží v Dejvicích, dnešní Masarykovo nádraží, Smíchov, Bubny, současné hlavní nádraží a již zrušený Těšnov. Pro směr od Kralup nad Vltavou a od Kolína se používalo dnešní Masarykovo nádraží, od Lysé nad Labem nádraží na Těšnově a od Neratovic současné hlavní nádraží. Pro posledně jmenované spojení je od roku 1872 v provozu jednokolejný traťový úsek Vysočany - Vítkov - hlavní nádraží. Dalším vývojem ve 2. polovině 20. století se ale tento úsek začal používat i pro směry od Kolína, Lysé nad Labem a Kralup nad Vltavou, tedy jako částečná náhrada za Masarykovo nádraží a úplná náhrada za zrušený Těšnov. Tím zde několikanásobně vzrostl počet vlaků a začalo být jasné, že úsek hlavní nádraží - Vítkov je nejkritičtějším bodem pražského železničního uzlu. Dá se to srovnat se situací, jako kdyby všechny silnice a dálnice od severu, severovýchodu a východu Prahy byly svedeny do jediné jednopruhové komunikace, navíc ještě s omezením rychlosti až na 20 km/h...

Železniční odborníci se situací již od roku 1910 zabývali a v 50. letech 20. století určili konečné zásady přestavby železničního uzlu Praha, kde byla, jako jedna z nejdůležitějších, určena stavba tzv. Nového spojení, které by kapacitně propojilo hlavní a Masarykovo nádraží s Libní, Vysočany a Holešovicemi. Tím by byl umožněn nejen bezproblémový a rychlý dojezd všech dálkových vlaků do centra Prahy (bez přestupů Holešovice - hlavní nádraží pomocí metra), přímé spojení Vysočan, příp. i Holešovic s Masarykovým nádražím bez úvratě v Libni, ale i zavedení příměstských a městských vlaků s krátkými intervaly přes hlavní nádraží (Metropolitní dopravní linie ČD), čili plnohodnotné zapojení železnice do Pražské integrované dopravy, které odlehčí tak přetíženým pražským ulicím.



Samotná stavba, nazvaná „ČD DDC, Nové spojení Praha hl.n., Masarykovo n. - Libeň, Vysočany, Holešovice“, je součástí územního plánu hlavního města Prahy schváleného Zastupitelstvem hl. m. Prahy dne 9. září 1999 a je vedena jako stavba veřejně prospěšná. Zahrnuje vybudování dvou dvoukolejných tratí mezi Balabenkou (směr Vysočany a Holešovice), Libní a hlavním nádražím, přičemž vrchem Vítkov bude procházet dvěma souběžnými dvoukolejnými tunely o délce 1332 m a 1345 m. Stávající trať Libeň - Masarykovo nádraží bude modernizována ve stávající trase a v prostoru Sluncové bude propojena s novými tratěmi. Dnešní jednokolejná trať Vítkov - hlavní nádraží a krátká traťová spojka Hrabovka - hlavní nádraží bude zrušena. Vedení tratí tunely ulehčí obyvatelům Žižkova a Karlína od hluku, jak potvrdil i výsledek posuzování vlivu stavby na životní prostředí (EIA). Výjezd z tunelu v blízkosti Vojenského muzea do prostoru hlavního nádraží bude řešen cca 450 m dlouhou estakádou, která architektonicky velmi dobře zapadne do tohoto prostoru a přitom nebude rušit výhled z turisticky atraktivních míst Prahy. Vedení tratí na opačné straně Vítkova, tedy na Krejčárku, je vedeno zčásti též na estakádách. Dnes problémový železniční přejezd bude nahrazen přemostěním mezi ulicemi Novovysočanská a Pod plynojemem. Traťové úseky jsou konstruovány na rychlost 80 - 100 km/h, zhlaví hlavního nádraží pak na 50 km/h, což umožní významné zrychlení železniční dopravy v centrálním prostoru Prahy.



Západní portály nových tunelů vyúsťují nad Masarykovým nádražím (odvod Hrabovka)



Portály nových i starého tunelu na Sluncové



Celkový pohled na východní část Nového spojení z vrchu Vítkova směrem ke Krejčárku a Libni



Portály nových i starého tunelu a kolejové křížení na Sluncové



Kolejové propojení na Sluncové

V současné době probíhá výstavba přemostění Seifertovy ulice, která je jakýmsi předstupněm Nového spojení a která mj. také umožní výrazné zlepšení dopravních poměrů na této důležité pražské ulici. Při výstavbě Nového spojení bude celé západní kolejové zhlaví hlavního nádraží přeloženo severněji na estakádu do oblouku o větším poloměru, který odstraní současné stísněné poměry omezující rychlost. Dnes stavěné přemostění proto bude těmto kolejovým úpravám již odpovídat.

Součástí stavby je nejen obnovení stávající zeleně, která bude muset být v průběhu výstavby odstraněna, ale i vytvoření odpočinkové zóny na uvolněných prostorách navazující na zeleň vrchu Vítkova z východní i západní strany. V části opuštěné trati hlavní nádraží - Vítkov bude

vybudována cyklistická a pěší stezka. To vše jen ještě více podtrhuje ekologický rozměr stavby.

Stavba Nového spojení by měla být realizována v termínu leden 2004 - květen 2008, přičemž investiční náklady by neměly přesáhnout 10 mld. Kč. Zprovozněním Nového spojení získá železniční doprava v Praze, bez nadsázky, zcela nový rozměr.

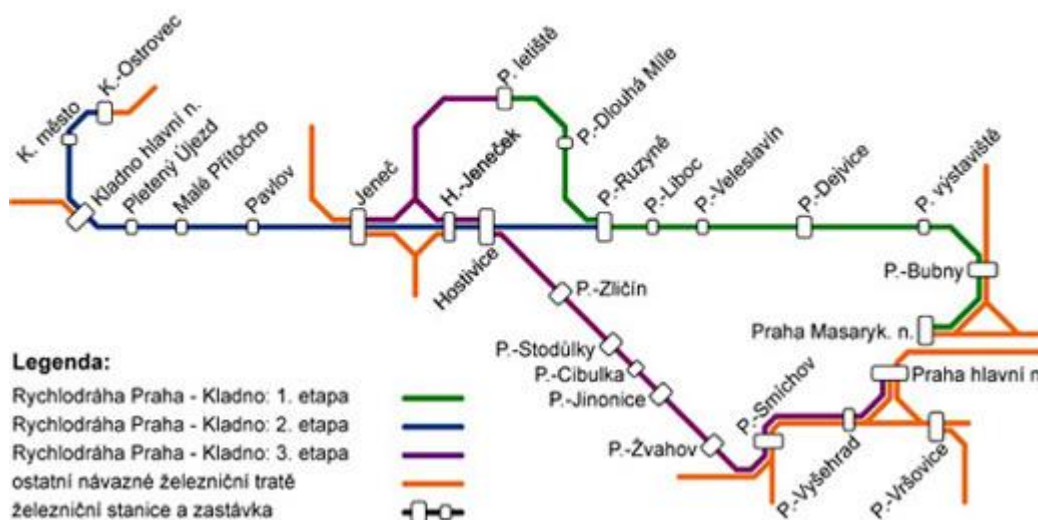
Rychlodráha Praha - Kladno

27. 9. 2002

Problém kolejového spojení centra hlavního města Prahy s ruzyňským letištěm a Kladnem se diskutuje již přes 10 let. Faktem zůstává, že dnešní spojení na letiště výhradně silniční dopravou je zcela nevyhovující, tak jako je nevyhovující železniční spojení Kladna a Prahy, které zaznamenalo poslední velkou modernizaci v 60. letech 19. století, kdy bylo přestavěno z koněspřežné dráhy, jež tu byla od roku 1830, na parní provoz.

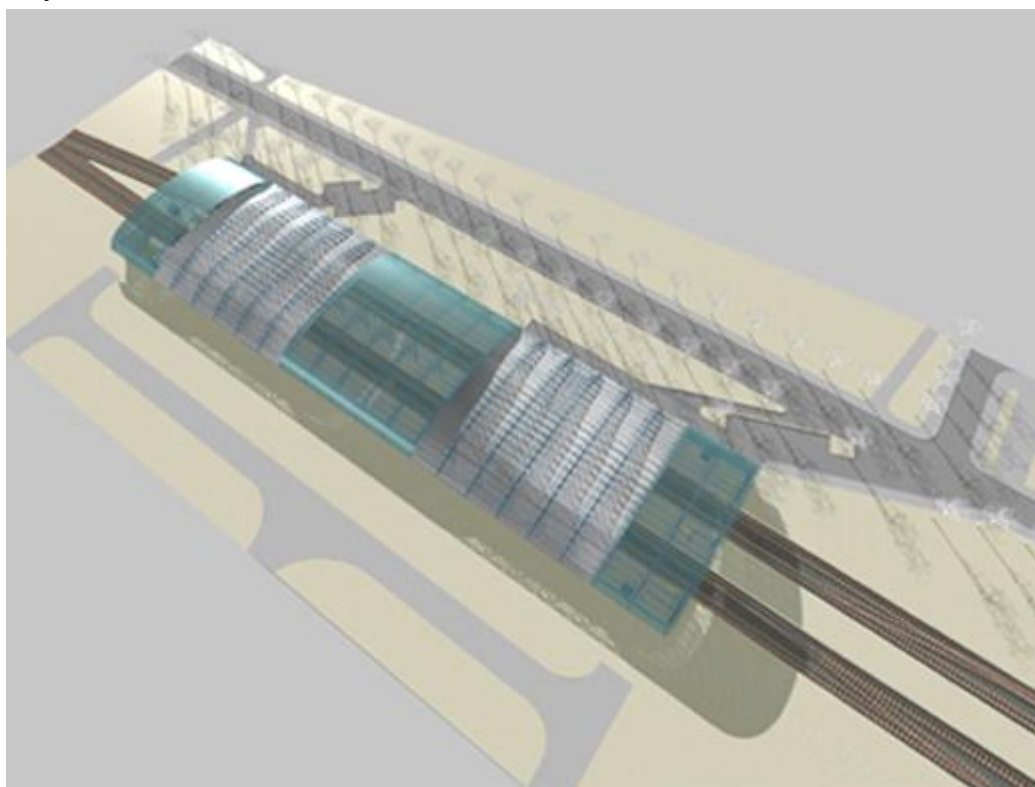
Na dané téma byla během posledních let vypracována řada studií a po vášnivých diskusích, jež zatím ještě neustaly, zda je vhodnější dopravu na letiště řešit metrem či železnicí, byla vypracována a.s. Metroprojekt Praha srovnávací studie, která jednoznačně potvrdila železniční variantu jako výhodnější (v rovině absolutní výhodnosti jednotlivých kritérií se jedná o poměr 16:7 ve prospěch železnice, metro tedy dosahuje jen 44% úspěšnosti železnice).

Rychlodráha Praha - Kladno



Počátek kolejového spojení s letištěm, označovaného jako rychlodráha Praha - letiště Ruzyně nebo také jako 1. etapa rychlodráhy Praha - Kladno, je situován v prostoru Masarykova nádraží, které bude k tomuto účelu rozšířeno a upraveno. Dále trasa přechází Vltavu Negrelliho viaduktem a vchází do prostoru stanice Praha-Bubny, která bude značně zredukována - budou zde jen 4 koleje a nástupiště budou umístěna v blízkosti vestibulu metra Vltavská tak, aby byl umožněn přímý přestup z metra i tramvají. V dalším úseku, kde začíná být trať nově dvokolejná, bude nová zastávka Praha výstaviště umístěna na estakádě překračující třídu Dukelských hrdinů. Následující úsek je stavebně nejnáročnější a představuje průchod Stromovkou. Stávající koridor železnice zde bude opuštěn a nahrazen 2 souběžnými jednokolejnými tunely jižně od dnešní tratě, aby byl zcela vyloučen zásah do přírodní památky Královská obora. Východní portály tunelů budou situovány v blízkosti základní školy v Umělecké ulici. Západní portály u stadionu Sparty navazují na překrytý zářez (hloubený tunel), jež pokračuje až k dejvické stanici. Tunely tvoří jedinou větší přeložku tratě, ostatní úseky vedou, až na malé výjimky, v trase tzv. Buštěhradské dráhy. Nádraží Praha-Dejvice bude přeměněno v podzemní zastávku napojenou na vestibul metra Hradčanská, čímž budou mj. odstraněny i zdejší úroňové přejezdy. V následujícím úseku dojde jen k nepatrnému rozšíření tělesa železnice v souvislosti se zdvoukolejněním a budou nově upraveny přechody přes trať. Nádraží Praha-Velešlavín bude upraveno v zastávku

s těsnějším napojením na tramvajovou dopravu. Další část trati vede zahrádkářskými koloniemi, kde dojde k menším směrovým úpravám za účelem zvětšení poloměru oblouků a tím zvýšení rychlosti z dnešních 40 km/h na 80 km/h. Bude také nově otevřena zastávka Praha-Liboc, která zde byla dříve zrušena. Stanice Praha-Ruzyně bude přesunuta západně od ulice Drnovské v souvislosti s jejím mimoúrovňovým křížením. V této stanici bude vybudováno provozní zázemí rychlodráhy (dispečink, odstavné koleje), neboť zde odbočuje větev na letiště. Ta je narozdíl od předchozích úseků novostavbou. Za stanicí Praha-Ruzyně podchází silniční okruh a pokračuje s ním v souběhu do nové zastávky Praha-Dlouhá Míle, která je umístěna v blízkosti nové mimoúrovňové křižovatky ulic Evropské a K letišti. Koncepce zastávky odpovídá pojetí moderního přestupního terminálu železnice, autobusů a výhledově také tramvají (předpokládá se nová tramvajová trať z Divoké Šárky přes sídliště Dědina ke starému letišti). Bude zde i velké parkoviště P+R. V dalším, posledním, úseku pokračuje trať jako zahlučená do konečné stanice Praha letiště umístěné v areálu terminálu Sever ruzyňského letiště.



Stanice Praha-Bubny



Estakáda nad ulicemi Bubenská a Strojnická v Praze 7



Urbanistické řešení prostoru zastávky Praha výstaviště



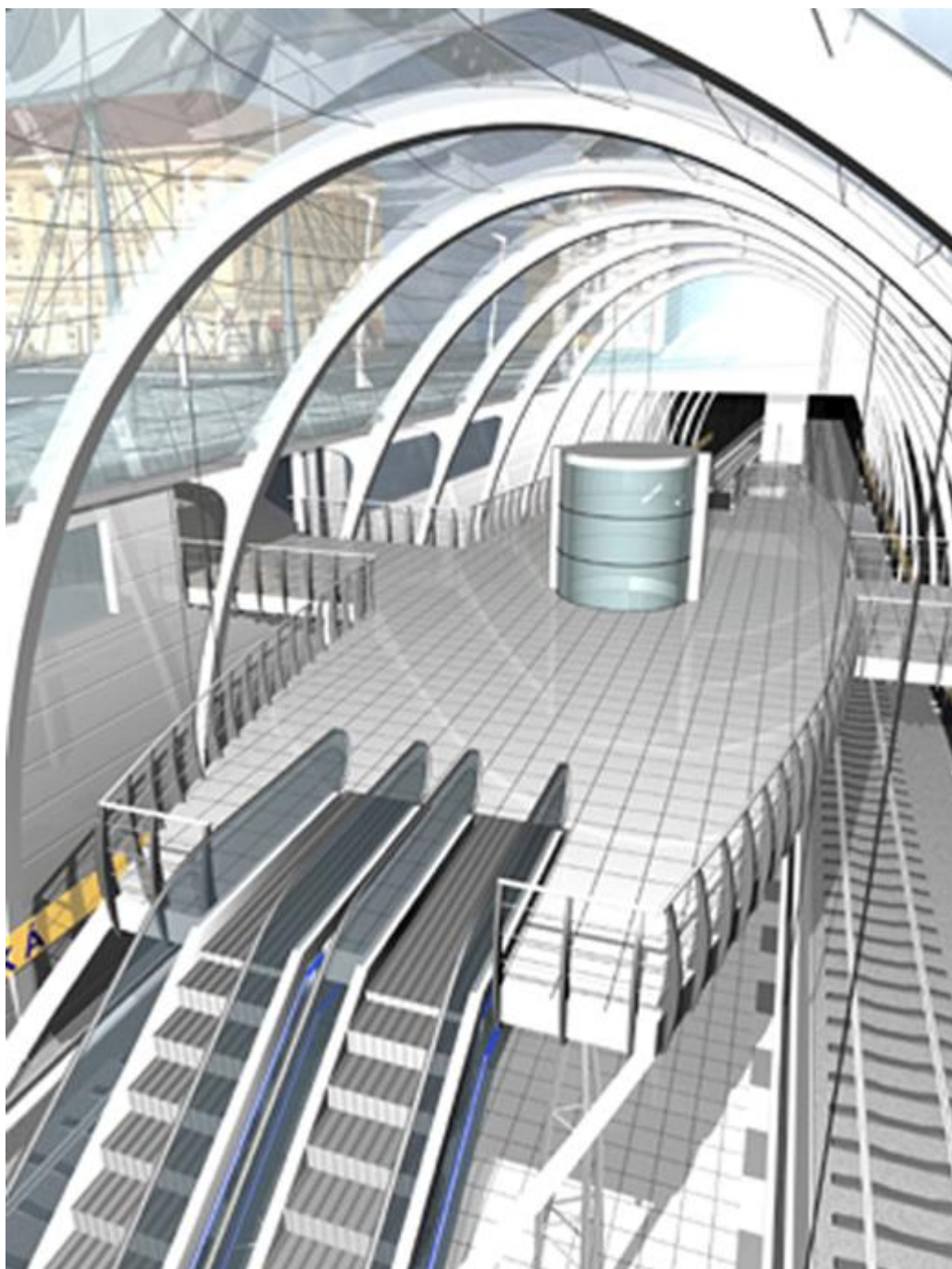
Nástupiště zastávky Praha výstaviště



*Vzhled zastávky Praha výstaviště dokonale koresponduje s architekturou
Průmyslového paláce*



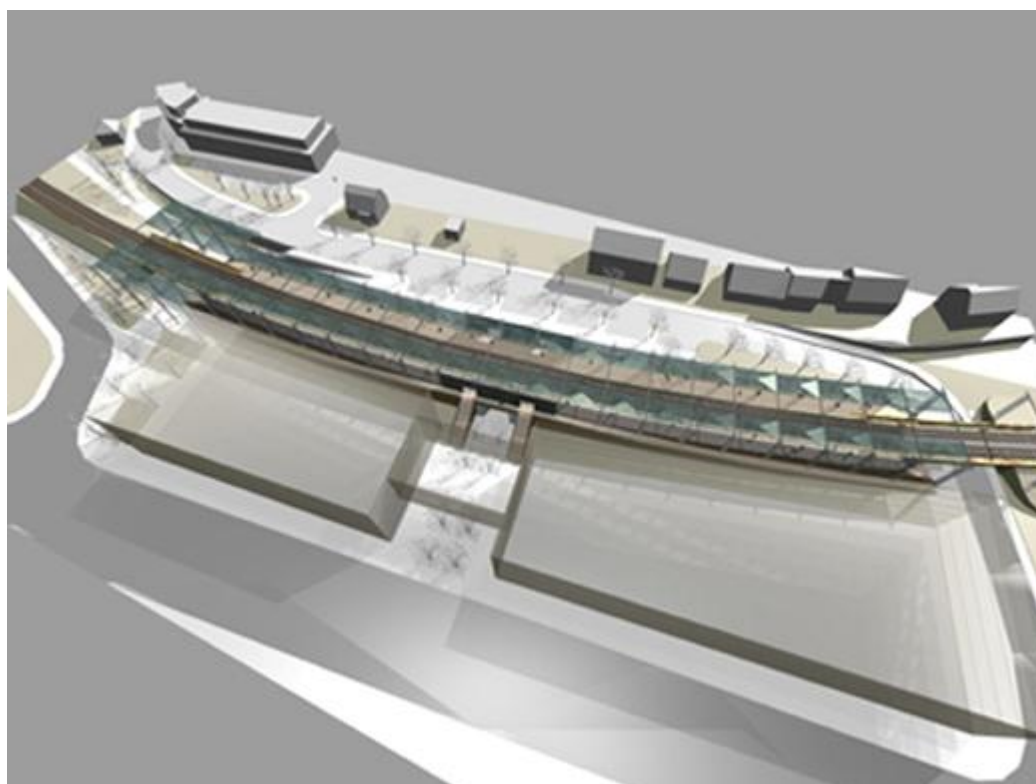
Urbanistické řešení prostoru stanice Praha-Dejvice



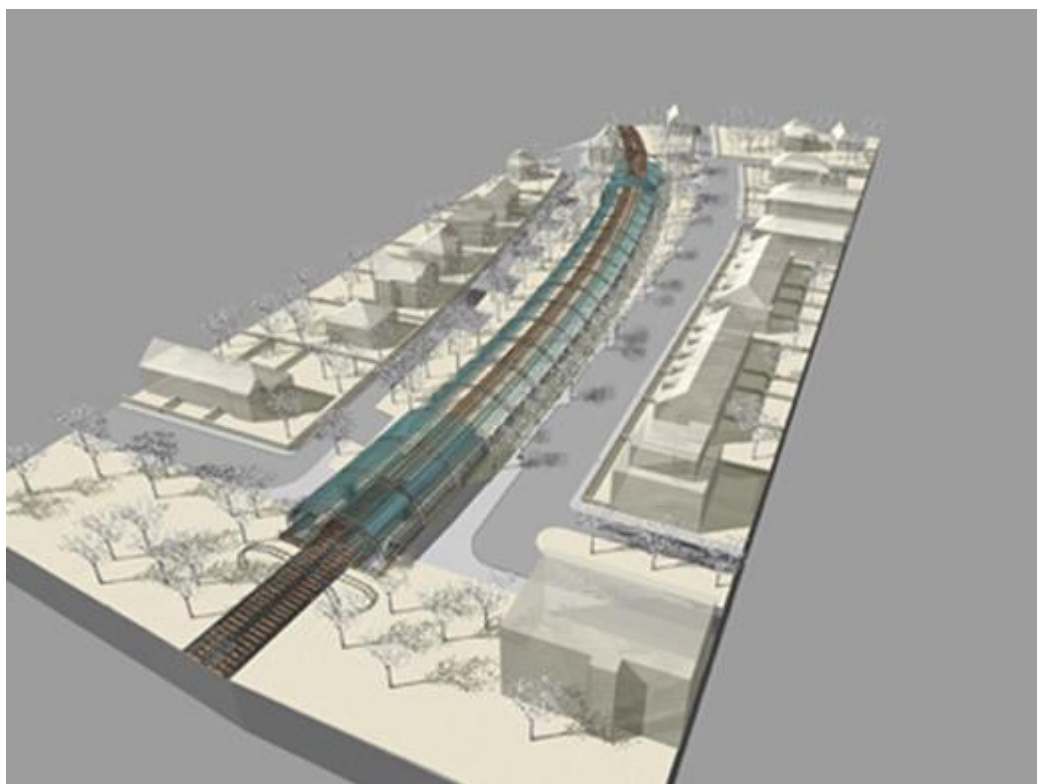
Vestibul stanice Praha-Dejvice



Nástupiště stanice Praha-Dejvice



Zastávka Praha-Vešlavín



Zastávka Praha-Liboc



Výpravní budova stanice Praha-Ruzyně



Celkové řešení dopravního terminálu Praha-Dlouhá Míle



Zastávka Praha-Dlouhá Míle



Urbanistické řešení prostoru ruzyňského letiště s podpovrchovou železniční stanicí

Celková cestovní doba z Masarykova nádraží na letiště bude 26,5 min., traťová rychlost 80 km/h a interval vlaků ve špičce 10 minut. Samozřejmostí bude plná integrace v rámci Pražské integrované dopravy. Zejména v úseku Masarykovo nádraží - Dlouhá Míle lze předpokládat vysoké využití vlaků, které zde budou kvalitní nadstavbou městské hromadné dopravy a vzhledem k počtu a umístění zastávek také významným přínosem zvláště pro občany Prahy 6. Další, 2. etapa tzv. rychlodráhy Praha - Kladno je zajímavá hlavně pro občany největšího středočeského města Kladna. Zde trasa opět převážně kopíruje trasu současné železnice, s tím, že je stejně jako 1. etapa zdvoukolejněna a zelektrizována. Vychází z Prahy-Ruzyně a pokračuje do rekonstruované stanice Hostivice. Dále pokračuje přes Jeneček (zde se výhledově počítá se zřízením zastávky Hostivice-Jeneček), kde odbočí z dnešní trasy zhruba

v koridoru nynější železnice Hostivice - Středokluky do nové železniční stanice Jeneč v místě dnešní jenečské zastávky. Odtud je vedena opět ve stávající stopě přes zastávku Pavlov až do současné stanice Unhošť, která se stane zastávkou se jménem Malé Přítočno. Do stanice Kladno (nově Kladno hlavní nádraží) bude postavena přeložka odstraňující dnešní esovité oblouky. V těchto místech se uvažuje se zastávkou Pletený Újezd, která kromě této obce bude zajišťovat dopravu pro průmyslovou zónu. Kladenské hlavní nádraží bude mít 2 ostrovní nástupiště s podchodem do odbavovací haly a do přednádražního prostoru s návazností na nově vybudované autobusové nádraží. Další vedení trasy rychlodráhy je v ose železnice Kladno - Kralupy nad Vltavou přes zastávku Kladno město až do stanice Kladno-Ostrovec.

Trat'ová rychlost v úseku 2. etapy bude do 120 km/h. Stejně jako v úseku Praha Masarykovo nádraží - Praha letiště se i do Kladna-Ostrovec počítá s provozem elektrických dvoupodlažních jednotek řady 471 (dnes jsou v provozu např. na trati Praha - Kolín - Pardubice). Celková jízdní doba zastávkového vlaku z Prahy Masarykova nádraží do Kladna hlavního nádraží bude v obou směrech 38,5 min., do Kladna města 42,5 min. Ve směru do Kladna tak dojde ke zkrácení o cca 26%, ve směru do Prahy o cca 16% jízdní doby oproti dnešnímu stavu.

Záměrem Českých drah je také závěrečná 3. etapa výstavby rychlodráhy, která spočívá v tzv. zakruhování letiště. To znamená spojení koncové stanice Praha letiště obloukem okolo Jenče do Hostivic s odbočkou do stanice Jeneč. Tím se dosáhne spojení letiště s pražským hlavním nádražím tzv. Pražským Semmeringem přes Prahu-Jinonice pro dálkovou dopravu (např. vlaky InterCity Ostrava - Praha hlavní nádraží - Praha letiště). Zároveň bude umožněna jízda vlaků z Prahy do Kladna přes letiště.

Výstavba 1. etapy by mohla být zahájena již v roce 2004, potrvá zhruba 4 roky a celkové investiční náklady (včetně pořízení nových vozidel) budou činit cca 13,5 mld. Kč. Realizace 2. etapy by měla proběhnout v koordinaci s 1. etapou tak, aby mohl být pokud možno zahájen provoz na letiště i do Kladna najednou. Odhadované investiční náklady 2. etapy se pohybují v částce cca 4 mld. Kč.

Projekt tzv. rychlodráhy je pojat jako multifunkční (tj. sloučení úlohy příměstské a městské dopravy včetně dopravy leteckých cestujících) s parametry moderního, kapacitního, bezpečného a ekologického dopravní spojení. Nelze ovšem opomenout také významný přínos pro urbanizaci přilehlého území.

Východočeský diametr

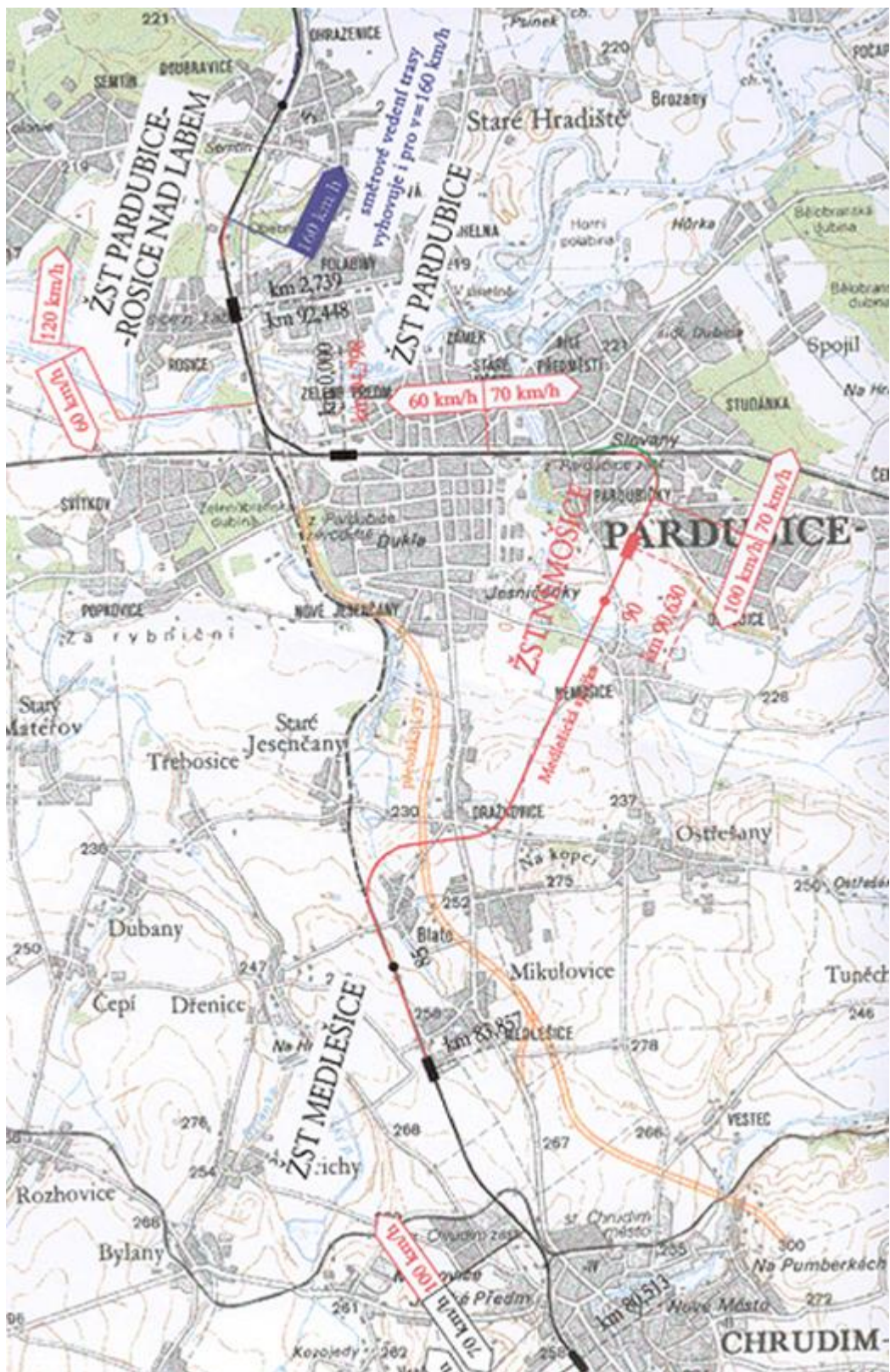
15. 7. 2003

Přirozené centrum východních Čech - města Hradec Králové a Pardubice propojuje železnice již od roku 1857. Tehdy společnost Pardubicko-Liberecké dráhy zahájila provoz na trati z Pardubic do Jaroměře, přičemž v Pardubicích již existovala železnice Olomouc - Praha Společnosti státní dráhy z roku 1845. Třetí největší město dnešní východočeské aglomerace, Chrudim, má svou železnici od roku 1871 díky Rakouské severozápadní dráze, které postavila trať z Havlíčkova Brodu do Rosic nad Labem. Z tohoto historického vývoje si lze také vysvětlit i místní specialitu, kterou je zajištění vlaků Pardubice - Chrudim do Rosic nad Labem. Pro úplnost je ještě třeba zmínit zahájení elektrického provozu mezi Pardubicemi a Hradcem Králové v roce 1965 a dále do Jaroměře v roce 1992. Tím byl vývoj železničních tratí v severojižní ose východních Čech prozatím uzavřen.

S růstem mobility obyvatel v 90. letech 20. století začalo být jasné, že jednokolejná železniční trať mezi tak významnými městy, kterými Hradec Králové a Pardubice bezesporu jsou, nemůže dostávat potřebám intenzivní příměstské dopravy. V roce 2002 byl celý železniční diametr Jaroměř - Hradec Králové - Pardubice - Chrudim zahrnut do integrovaného dopravního systému VYDIS, který mj. prokázal nedostačující kapacitu a zastaralý stav železniční infrastruktury. Modernizace železničního spojení se stala nezbytnou.

V současné době probíhá předprojektová příprava, podle které se počítá v 1. etapě se zdvoukolejněním traťového úseku Stěblová - Opatovice nad Labem včetně modernizace obou stanic a výstavbou tzv. Medlešické přeložky mezi pardubickým hlavním nádražím a Medlešicemi. Ta odstraní dnešní úvrat' v Rosicích nad Labem při jízdách mezi Pardubicemi a Chrudimí a zároveň výrazně odlehčí mezistaničnímu úseku Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem.

Medlešická přeložka vychází z Pardubic hl. n. ve stopě dnes existující vlečkové koleje (v souběhu s koridorovou tratí do České Třebové) přes zastávku Pardubice-Pardubičky do prostoru vlečkového kolejiště v Nemošicích, odkud dále pokračuje po vlastním tělese nejprve přes most překračující řeku Chrudimku a dále přes Dražkovice s nově vybudovanou zastávkou do Medlešic, kde se napojí do nynějšího traťového úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Chrudim. Mezi Nemošicemi a Medlešicemi je nová trať projektována jako dvoukolejná s traťovou rychlostí 100 km/h. V úsecích Pardubice hl. n. - výhybna Nemošice a Chrudim zastávka - Chrudim bude traťová rychlost 70 km/h. Stanice Chrudim bude modernizována, což mj. také znamená, stejně jako v ostatních modernizovaných stanicích, zřízení zvýšeného ostrovní nástupiště pro bezbariérový nástup do vlaků. Celý úsek z Pardubic hl. n. do Chrudimi bude nově elektrizován.



Trasa tzv. Medlešické přeložky mezi Pardubicemi a Chrudimí

Cílem 1. etapy je umožnění realizace taktového jízdního řádu s intervalem příměstských vlaků 30 min. a intervalem dálkových vlaků 60 min., který dnes nelze s ohledem na omezenou kapacitu tratě aplikovat. Cesta zastávkovým vlakem z Chrudimi do Pardubic hl. n. bude trvat 18 min., opačně 18,5 min. Z Pardubic hl. n. do Hradce Králové hl. n. bude jízda dlouhá 23 min., opačným směrem 24 min. Spěšný vlak pojedje z Pardubic do Chrudimí 13

min., opačným směrem o minutu méně. Rychlík urazí vzdálenost mezi Pardubicemi a Hradcem Králové za 15,5 min.

Realizace 1. etapy stavby by mohla proběhnout v letech 2006 - 2007 a předběžně si vyžádá investice ve výši zhruba 3 mld. Kč.

Druhá etapa, která umožní dále zkracovat intervaly mezi vlaky a zejména pozitivně ovlivní pravidelnost dopravy, zahrnuje zdvoukolejnění traťového úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Stěblová včetně modernizace stanice Pardubice-Rosice nad Labem. Zde se předpokládá realizace stavby návazně na 1. etapu v letech 2007 - 2008. Předpokládané investiční náklady 2. etapy stavby činí cca 1 mld. Kč.

Náplní třetí etapy, jež odstraňuje zbývající tzv. úzká místa, je zdvoukolejnění úseků výhybna Nemošice - Pardubice hl. n. („severní“ kolej s přesmykem tratě 1. koridoru v Pardubičkách), Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem a Opatovice nad Labem - Hradec Králové hl. n. Termín stavby je předpokládán na léta 2008 - 2010, odhadované investiční náklady se pohybují okolo 2 mld. Kč.

Realizací 3. etapy bude dokončena modernizace souvislého úseku Chrudim - Pardubice - Hradec Králové (mj. tak bude v traťovém úseku Pardubice-Rosice nad Labem - Hradec Králové hl. n. nejvyšší traťová rychlost 160 km/h). Modernizace traťového úseku Hradec Králové - Jaroměř bude provedena následně, přičemž se počítá nejprve se zdvoukolejněním mezistaničního úseku Předměřice nad Labem - Smiřice.

Modernizací železničního spojení dojde ke kvantitativně i kvalitativně vyšší nabídce, která bude znamenat nárůst počtu cestujících v roce 2010 jen mezi krajskými městy zhruba o dvě třetiny.

Vlakotramvají z Mostu do Žatce

8. 10. 2003

Z iniciativy Dopravního podniku měst Mostu a Litvínova, a.s. za účasti Českých drah, a.s. vznikl mezinárodní projekt EURO-CESTY, jehož náplní je mj. obnova přeshraničního železničního spojení Most - Moldava v Krušných horách - Holzhau - Freiberg a také výstavba nového kolejového propojení mezi městy Most a Žatec přes nově vznikající průmyslové zóny v Havrani a na bývalém vojenském letišti Žatec.

Podnět k myšlence vybudovat novou trať mezi Mostem a Žatcem dala právě plánovaná výstavba průmyslových zón Joseph v Havrani (rozloha 80 ha, 4 000 nových pracovních míst), Triangle na bývalém vojenském letišti u Žatce (rozloha 300 ha, 15 000 nových pracovních míst) a další. Tak velké množství nově vzniklých pracovních míst klade samozřejmě zvýšené nároky na dopravní obsluhu, přičemž pro předpokládanou intenzitu dopravy není již silniční doprava vhodná z kapacitních ani ekologických důvodů. Logicky se tedy nejprve nabízela možnost prodloužení tramvajové tratě Litvínov - Most, avšak po zvážení možnosti vedení trasy až do Žatce a současně umožnění obsluhy průmyslových zón železniční nákladní dopravou byl nakonec zvolen kolejový systém TramTrain, tj. kombinace tramvajového a železničního provozu.

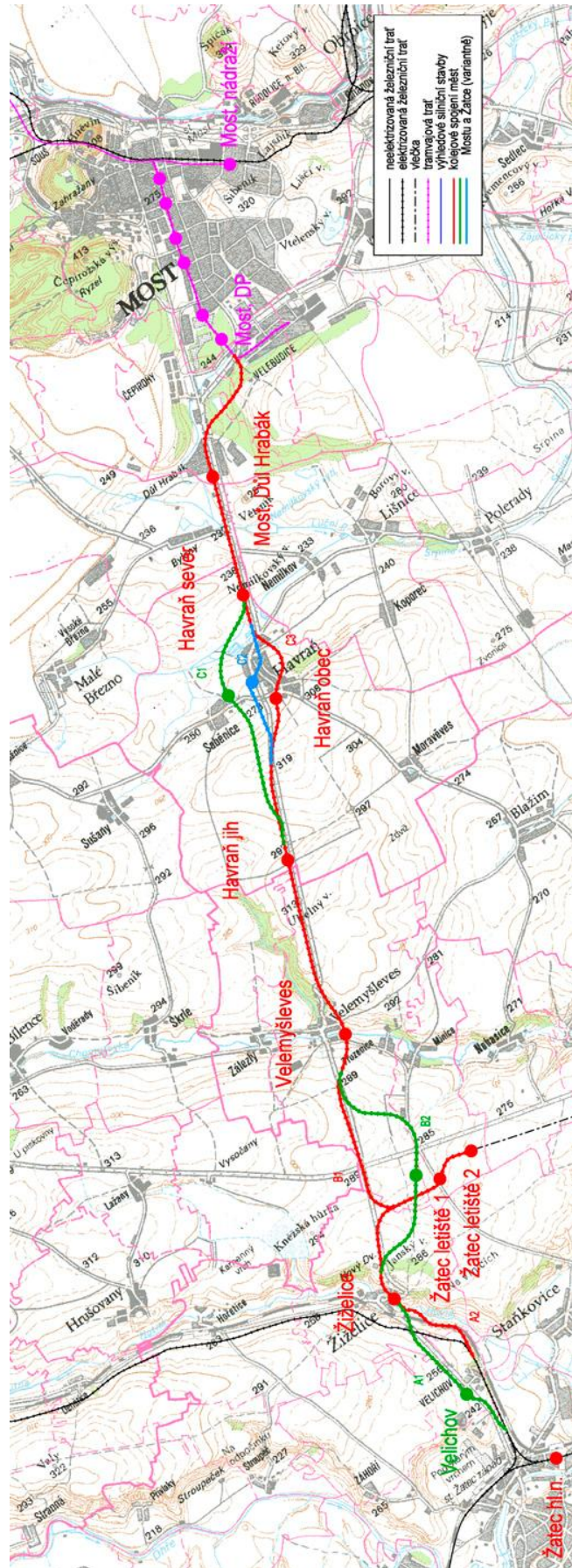


Ilustrační foto vlakotramvaje ze Saarbrückenu

Speciálně uzpůsobená kolejová vozidla podobná tramvajím, tzv. vlakotramvaje, projedou svou trasu na tramvajové síti v Mostě nebo i Litvínově určenou linkovým vedením a v zastávce Most, DP odbočí na nový úsek. Ještě na území města Mostu se bude nacházet zastávka u dolu Hrabák, v jejíž blízkosti bude umístěn i styk tramvajové napájecí soustavy o napětí 600 V s železniční soustavou 3 000 V. Dále už trať vede po levé straně silnice I/27 a více připomíná železnici nežli tramvaj. Průchod obcí Havraň je prozatím navržen ve 3 variantách, přičemž zde budou zřízeny zastávky Havraň sever u budoucí průmyslové zóny George II, Havraň obec umístěná co nejbližší středu obce a Havraň jih v blízkosti průmyslové zóny Joseph. Vzhledem k tomu, že se střed obce nachází ve svahu, dosahuje stoupání trati ve směru do Žatce hodnoty až 66,8‰ (dosud nejstrmější železniční trať v ČR z Tanvaldu do Harrachova má stoupání až 58‰, avšak tramvajové tratě jsou často stavěny i ve větších

sklonech - např. v pražské Trojské ulici je sklon až 80%). První velké údolí, ve kterém se nachází obec Velemyšleves, bude překonáno novým mostem společným jak pro novou trať, tak i pro přeložku silnice I/27. Ještě před mostem bude zřízena zastávka pro dopravní obsluhu obce. Další vedení tratě v oblasti nové mimoúrovňové křižovatky silnic I/27 a I/7 je zatím řešeno ve 2 variantách. Trať zde bude v prostoru průmyslové zóny Triangle vybavena 2 zastávkami a napojena na dnešní železniční vlečku z Postoloprta, po které bude prováděna železniční nákladní doprava nejen do zóny Triangle, ale po nové trati i do zóny Joseph (zastávka Havraň jih).

Pokračování tratě do Žatce je prozatím navrženo ve 2 variantách, nicméně je pravděpodobnější vedení trasy v souběhu se silnicí I/27 po novém mostě přes údolí s obcí Žíželice - zastávka pro tuto obec bude umístěna před mostem. Za mostem trať klesá přes zastávku Velichov ve stejnojmenné obci k železniční trati Praha - Žatec - Chomutov, do níž bude cca 1 km před železniční stanicí Žatec ve směru od Chomutova napojena.



Přehledná situace nového kolejového spojení z Mostu do Žatce

Doba jízdy ze zastávky Most, DP do železniční stanice Žatec potrvá cca 33 min při celkové délce nové tratě cca 23 km a nejvyšší traťové rychlosti 100 km/h. Interval spojů ve špičce se přepokládá 15 min.

Investiční náklady jsou v současné době odhadovány pro variantu dvoukolejně tratě v celém úseku na necelé 3 mld. Kč. Zahájení provozu, od kterého se očekávají velké pozitivní dopady pro rozvoj regionu, je plánováno na rok 2011.

Kutnohorský oblouk

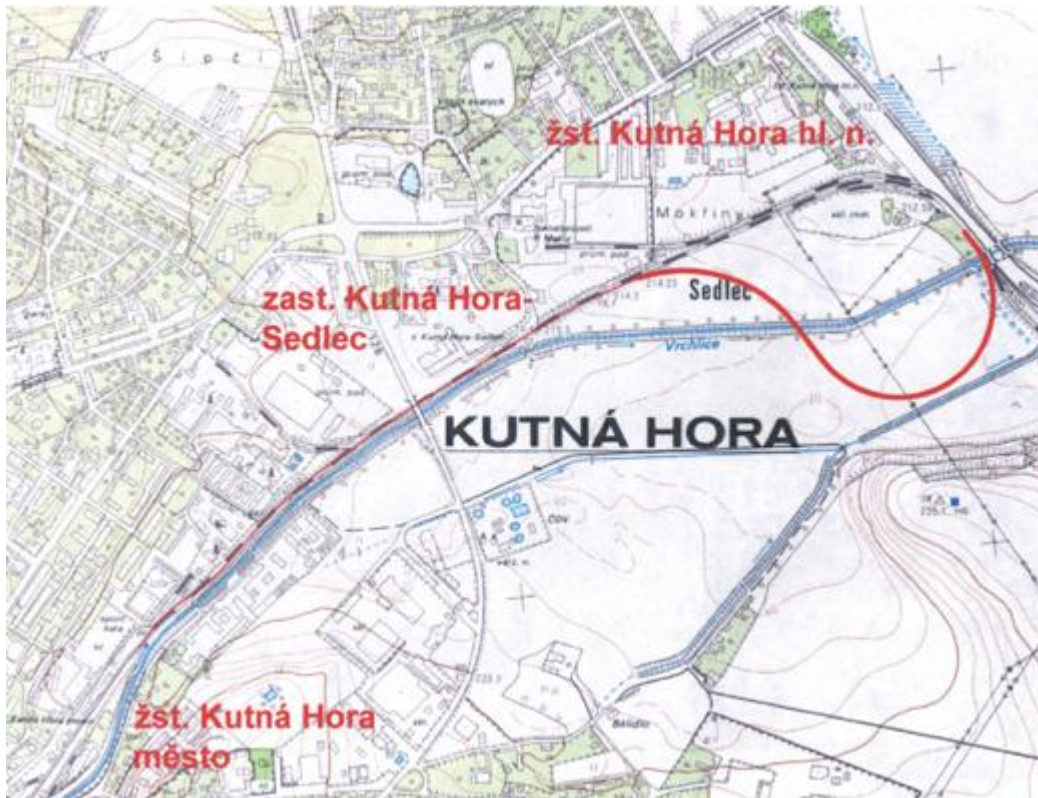
23. 12. 2003

Kutné Hory, kdysi královského horního města a svého času dokonce druhého nejvýznamnějšího v českém království, se železnice dotkla již v roce 1869. Tehdy zahájila Rakouská severozápadní dráha provoz na úseku Golčův Jeníkov - Kolín tratě Wien - Jihlava - Kolín - Děčín. Součástí otevřeného úseku byla i stanice Sedlec-Kutná Hora, dnešní Kutná Hora hlavní nádraží, od kterého to však bylo do města ještě cca 3 km po silnici. Z toho důvodu byla v roce 1883 otevřena místní dráha do Kutné Hory města, v roce 1905 prodloužená do Zruče nad Sázavou, nestandardní svým úvratovým zaústěním do kutnohorského hlavního nádraží (nutné krátké „zacouvání“ vlaků).



Schéma železničního spojení Praha - Kutná Hora město

Se vznikem Pražské integrované dopravy v 90. letech 20. století a bezesporu také zápisem historických památek Kutné Hory do Seznamu kulturního a přírodního dědictví UNESCO v roce 1995 vzrostl zájem o železniční dopravu mezi Kutnou Horou a hlavním městem Prahou. Nutný přestup na kutnohorském hlavním nádraží, příp. i v Kolíně se tak stal překážkou dalšího nárůstu poptávky po přepravě železnicí. Logicky vznikl požadavek na zkvalitnění dopravy ve formě přímých vlaků Praha - Kutná Hora město, které budou mezi Prahou a Kolínem zastavovat jen v Českém Brodě a Pečkách, čímž zároveň zrychlí obsluhu těchto měst dosud závislých pouze na zastávkových vlacích. Jízdní doba mezi výchozí a cílovou stanicí bude cca 60 min. Nutnou podmínkou pro zavedení těchto vlaků je však modernizace a elektrizace tratěvého úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město, která odstraní dnešní úvrat' přeložkou tratě obloukem o malém poloměru (odtud název „Kutnohorský oblouk“) a umožní provoz elektrických jednotek.



Situace modernizovaného úseku Kutná Hora hl. n. - Kutná Hora město

V roce 2003 zpracovala firma GAPP spol. s r.o. pro České dráhy, a.s., studii, která pro 1. etapu stavby počítá s výstavbou přeložky mezi hlavním nádražím a zastávkou Sedlec, elektrizací celého úseku a nezbytnými úpravami železničního svršku a spodku. Nejvyšší traťová rychlost se zvýší z dnešních 50 km/h na 70 km/h a jízdní doba se zkrátí ze 7 na 4,5 min. Odhadované investiční náklady 1. etapy činí cca 220 mil. Kč.



Ilustrace nové přeložky mezi žst. Kutná Hora hl. n. a zastávkou Kutná Hora-Sedlec

Následující 2. etapa má cíl zkvalitnit prostory obou kutnohorských železničních stanic. Hlavní nádraží má být vybaveno novým ostrovním nástupištěm, nádraží město pak také novými nástupišti s těsnější vazbou na MHD a nově vybudovaným parkovištěm P+R.



Ilustrace z úseku Kutná Hora-Sedlec - Kutná Hora město

Realizace investičního záměru samozřejmě závisí na uvolnění potřebných finančních prostředků, avšak představou Města Kutná Hora a Českých drah, a.s., je již horizont roku 2007, neboť pro dopravní obsluhu města má projekt klíčový význam.

5. koridor

19. 4. 2004

Historie železničního spojení mezi Libercem a Prahou se začíná psát před téměř 150 lety. První vlak dorazil do Liberce již v roce 1859, kdy společnost Jihoseveroněmecká spojovací dráha uvedla do provozu poslední úsek tratě Pardubice - Liberec. Tentýž rok přijel do Liberce i první vlak Saských královských státních drah z německé Žitavy. Vedle již existující tratě Praha - Děčín - Drážďany zde šlo teprve o druhé mezistátní spojení Rakouska se Saskem.

Zhruba v téže době se objevují první snahy o zřízení železnice z Turnova do českého vnitrozemí, které vrcholí v roce 1865 zprovozněním tratě Turnovsko-kralupsko-pražské železnice z Turnova přes Mladou Boleslav a Neratovice do Kralup nad Vltavou, kde se začíná rodit železniční křižovatka tvořená dosud již zmíněnou tratí Společnosti státní dráhy z Prahy do Děčína a tratí Buštěhradské železnice z Kladna. Z Neratovic je v roce 1871 vybudována odbočka do dnes pražských Čakovic, prodloužená v roce 1872 na nynější pražské hlavní nádraží. Tím je cíl Turnovsko-kralupsko-pražské železnice završen a v českých zemích existuje první železniční trať, která nebyla postavena jako součást žádné mezinárodní spojnice, nýbrž pouze jako čistě vnitrostátní spojení.

Od roku 1872, kdy hlavní město Prahu a největší severočeské město Liberec spojily ocelové kolejnice, je vývoj železnice v této relaci v podstatě obdobný jako i v jiných lokalitách dnešní České republiky: Železniční doprava zaznamenávala obrovský boom až do období tzv. první republiky, kdy začínala pociťovat nástup konkurenční silniční dopravy. Po druhé světové válce byla úloha železnice soustředována především do přepravy nákladů pro národní hospodářství, ale přitom pomalu a jistě chátrala. Po rozpadu plánované ekonomiky na přelomu 80. a 90. let 20. století výrazně poklesl objem nákladní přepravy a železnice se mohla začít opět věnovat zvyšování kvality osobní přepravy. Mezitím však byla v roce 1982 uvedena do provozu silniční rychlostní komunikace R10 z Prahy do Mladé Boleslavi, prodloužená v roce 1990 do Turnova a v roce 2003 byla dokončena rychlostní komunikace R35 z Turnova do Liberce. Nejnovější úsek železniční tratě je však stále z roku 1872...

Důsledkem nastíněného historického vývoje jsou fakta: jízdní doba linkového autobusu z Prahy-Černého Mostu do Liberce činí 70 minut při vzdálenosti 96 km, kdežto nejrychlejší vlak urazí vzdálenost 140 km po kolejích mezi Prahou hl. n. a Libercem (s přestupem v Turnově) za 2 hodiny 35 minut. Z toho jasně vyplývá, že železniční doprava je v této relaci pro běžné použití nekonkurenceschopná. Proto bylo rozhodnuto železniční spojení Praha - Liberec modernizovat do podoby železnice začátku 21. století. Cílem je převést větší část přepravy osob ze silnice na železnici s pozitivními dopady na životní prostředí a bezpečnost dopravy.

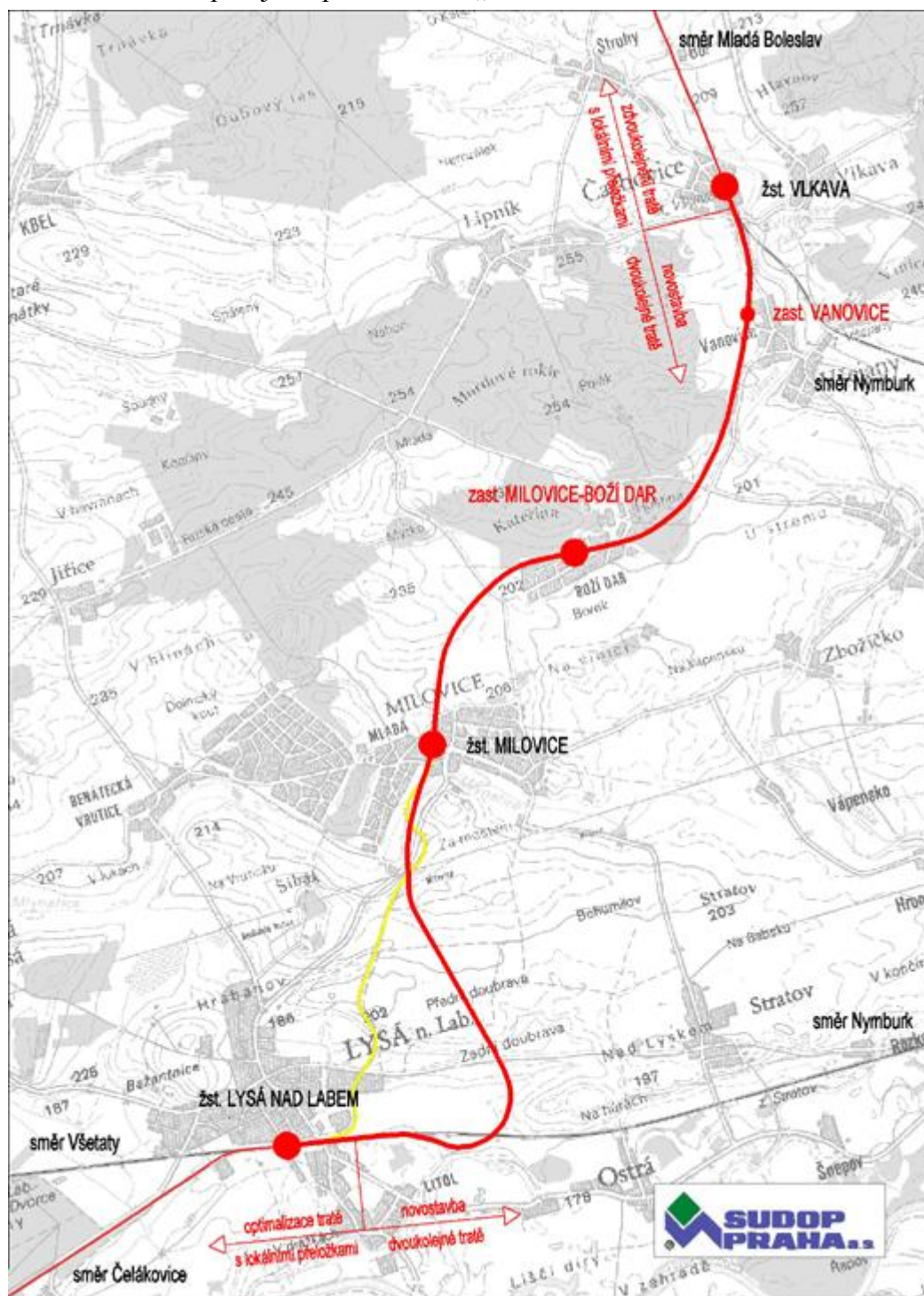


Schéma modernizovaného železničního spojení Praha - Liberec

V roce 2002 byla Českými drahami objednána Studie možností rychlého železničního spojení Praha - Liberec, jejímž účelem bylo vyjmenovat nutná opatření pro dosažení konkurenceschopné jízdní doby mezi oběma městy 80 - 90 minut a navrhnout výslednou trasu modernizované železnice. Často totiž byla diskutována otázka, zda je vhodnější modernizovat dnešní stopu tratě mezi Prahou a Mladou Boleslaví vedenou přes Neratovice a Všetaty nebo přes Lysou nad Labem a Milovice (s nutností výstavby nové traťové spojky Milovice - Vlkava). Na konferenčním projednání dne 3. 10. 2003 bylo jednomyslně rozhodnuto sledovat novou trasu přes Milovice. Důvody jsou především zkvalitnění dopravní služby rozvíjejícího se města Milovice a snazší (tedy i levnější) technické řešení. Parametry modernizace (nejvyšší traťová rychlost 160 km/h, zdvoukolejnění, elektrizace, provoz jednotek s naklápěcími skříněmi) velmi nápadně připomínají podmínky kladené na modernizaci čtyř tranzitních koridorů, proto se tomuto projektu také začalo pracovně říkat „5. koridor“.

Pro traťový úsek Praha - Mladá Boleslav již byla zpracována i předprojektová dokumentace hrazená z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury a Středočeského kraje, který vnímá tento projekt jako svou prioritu. Mezi stanicemi Praha-Vysočany a Lysá nad Labem bude provedena modernizace stávající tratě doplněná několika lokálními přeložkami (narovnání oblouků) pro dosažení vyšší rychlosti, největší bude před žst. Čelákovice. Vzhledem k nedostatečné kapacitě dvoukolejné tratě pro požadovaný počet vlaků (hustý sled příměstských vlaků až v 15 min. intervalu proložený dálkovými vlaky ze směrů Hradec Králové a Liberec - Mladá Boleslav) se uvažuje o zřízení 3. traťové koleje z Prahy do

Čelákovice. Z Lysé nad Labem do Milovic dojde ke kompletní přeložce železniční tratě včetně mimoúrovňového křížení tratě Nymburk - Ústí nad Labem v žst. Lysá nad Labem. Z Milovic do Vlkavy bude vybudována nová trať se stanicí u bývalého vojenského letiště, které by mělo projít revitalizací. Pro úsek z Vlkavy do Mladé Boleslavi je využita současná trať Nymburk - Mladá Boleslav. Samotná žst. Mladá Boleslav hl. n. bude kompletně modernizována včetně nových ostrovních nástupišť ještě před stavbou „5. koridoru“.



Situace novostavby traťového úseku Lysá nad Labem - Milovice - Vlkava (žlutou křivkou je vyznačena dnešní trať Lysá nad Labem - Milovice)

Předprojektová dokumentace pro úsek Mladá Boleslav - Turnov bude zpracována v roce 2004 a následovat bude úsek Turnov - Liberec. Ten bude i nejnáročnější, neboť zde je nutné

vybudovat několik dlouhých tunelů, které však mají klíčový dopad na délku jízdních dob (z dnešních nejkratších 40 min. až na 15 min.). Celková jízdní doba vlaku InterCity Praha hl. n. - Liberec se zastavením v Praze-Vysočanech, Mladé Boleslavi hl. n. a Turnově bude cca 75 min., do Mladé Boleslavi hl. n. cca 38 min. Zastávkový osobní vlak urazí vzdálenost mezi Prahou hl. n. a Mladou Boleslaví městem asi za 68 min.

Vzhledem k velikosti a finanční náročnosti projektu (první odhady hovoří o částce cca 26 mld. Kč, což je pro srovnání např. zbývající dostavba 40 km dálnice D8) se očekává jeho realizace po roce 2010 v návaznosti na dokončení modernizace čtyř tranzitních koridorů. Celospolečenský přínos investice je ovšem nezanedbatelný a zároveň jde i o praktické naplnění cílů dopravní politiky Evropské unie, tj. neustále posilovat úlohu veřejné dopravy s preferencí dopravy kolejové.

Vysokorychlostní železnice v ČR

20. 7. 2004

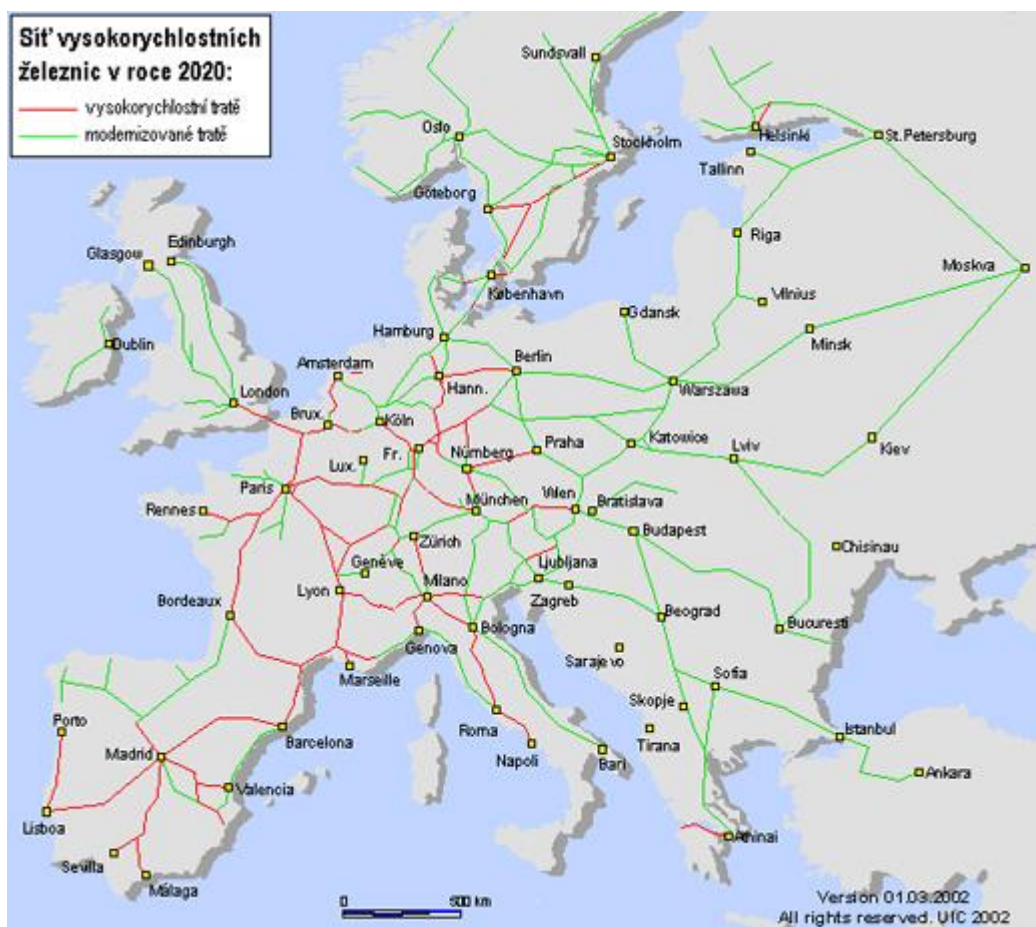
Modernizace tranzitních koridorů v České republice zahájena v roce 1993 je prvním krokem k přiblížení stavu železniční dopravní infrastruktury úrovni západoevropských železnic. Vzhledem k tomu, že dnešní koridorové tratě byly postaveny v letech 1839 až 1872 a až na výjimky zůstávají při modernizaci v původní stopě, nelze na nich dosáhnout rychlosti vyšší než 160 km/h. Modernizací koridorů bylo řečeno nezbytné „a“, ale pro zajištění konkurenceschopnosti železnice s ostatními druhy dopravy musí být vyřčeno i „b“, což je výstavba nových vysokorychlostních tratí pro rychlost min. 300 km/h.



Vysokorychlostní tratě jsou plně srovnatelné s dálnicemi, které jsou již běžnou součástí našeho života a o jejichž nezbytnosti dnes téměř nikdo nepochybuje. Na druhé straně nezpochybnitelná modernizace koridorů je v tomto pohledu, převedeno na poměry pozemních komunikací, obrazně řečeno „jen“ výměnou dlažebních kostek za asfaltový povrch. Na místě je rovněž připomenout, že vysokorychlostní železnice - skloubení rychlosti, vysoké kapacity a minimálního narušení životního prostředí - je v západní Evropě realitou již od roku 1981 a její délka nyní dosahuje téměř 4000 km. Vysokorychlostní vlaky se zde během dvou desetiletí staly nosným prostředkem dálkové osobní dopravy a směle konkurují i leteckým linkám na střední vzdálenosti. Zřejmý je i pokrok v dosahovaných rychlostech: první vysokorychlostní trať v Evropě mezi Paříží a Lyonem otevřená v roce 1981 byla postavena na rychlost 270 km/h a dosud nejnovější vysokorychlostní trať uvedená do provozu v říjnu roku 2003 mezi španělskými městy Madrid, Zaragoza a Lleida umožňuje pravidelný provoz již rychlostí 350 km/h. Za zmínku stojí i dosud nepřekonaný rychlostní rekord klasického železničního vozidla z 18. května 1990, kdy vysokorychlostní jednotka TGV Atlantique dosáhla na trati Paris - Le Mans rychlosti 515,3 km/h.

Na projekt vysokorychlostní železnice v České republice je nutné nahlížet z celoevropského hlediska, neboť jde především o plnohodnotné začlenění české dopravní infrastruktury do jednotné Evropy. Samozřejmě, že vysokorychlostní tratě přinesou výrazné zvýšení kvality i ve vnitrostátní přepravě, avšak vnitrostátní přepravní proudy by výstavbu vysokorychlostní

železnice bez zapojení do celoevropské sítě samy o sobě ekonomicky nezdůvodnily. Přesto jsou ale investiční náklady na stavbu vysokorychlostních tratí obdobné s náklady na výstavbu dálnic...

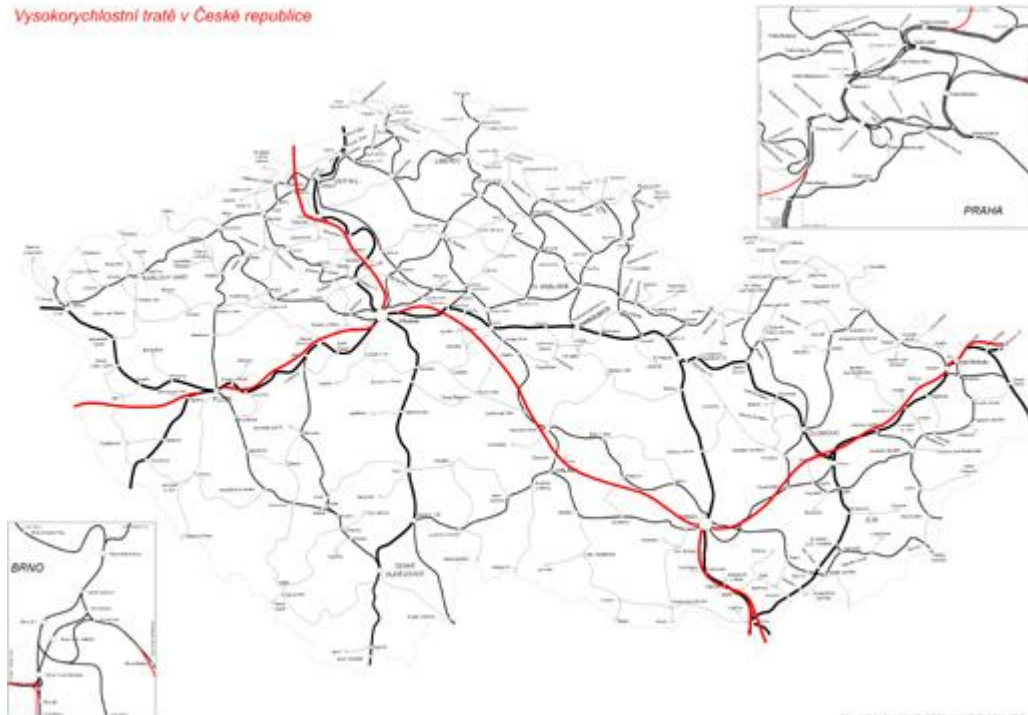


V České republice se pro první fázi předpokládá výstavba nové spojnice Nürnberg - Praha, která umožní spojit hlavní město České republiky se západní Evropou. V další fázi se toto spojení prodlouží přes Brno a Ostravu do Varšavy s odbočkou Brno - Wien a Praha - Berlin. Tím dojde ke vzájemnému propojení hlavních měst Německa, Česka, Rakouska a Polska. Modernizovaná železniční síť bude z hlediska dálkové osobní dopravy nadále pojmána jako doplňková a bude, díky vzájemnému propojení s vysokorychlostní železniční sítí, využívána také pro obsluhu menších center České republiky některými vlaky využívajícími vysokorychlostní tratě (např. relace Praha - Teplice v Č. - Most - Chomutov - Karlovy Vary, Praha - Jihlava, Praha - Brno - Olomouc, Praha - Brno - Přerov - Zlín aj.).



V současné době je na území České republiky zajišťována územní ochrana výše uvedených vysokorychlostních tratí „Praha - západ“, „Praha - sever“, „Praha - Brno“, „Brno - jih“ a „Brno - sever“, přičemž vedení tras je v několika případech stále ještě variantní. Posledním podrobným dokumentem na toto téma je „Koordinační studie VRT 2003“ z července 2004 zpracovaná firmou IKP Consulting Engineers, s.r.o., na objednávku Ministerstva dopravy ČR, které je i gestorem výstavby vysokorychlostních tratí na území ČR.

Vysokorychlostní tratě v České republice



Protože jsou vysokorychlostní tratě v ČR koncipovány pro smíšenou dopravu (tj. pro osobní i rychlou nákladní dopravu), uvažují se základní technické parametry dopravní cesty následující:

- nejvyšší traťová rychlost 300 km/h
- minimální poloměr směrového oblouku 7000 m, výjimečně 5100 m
- největší podélný sklon 12,5 ‰, výjimečně 18,5 ‰

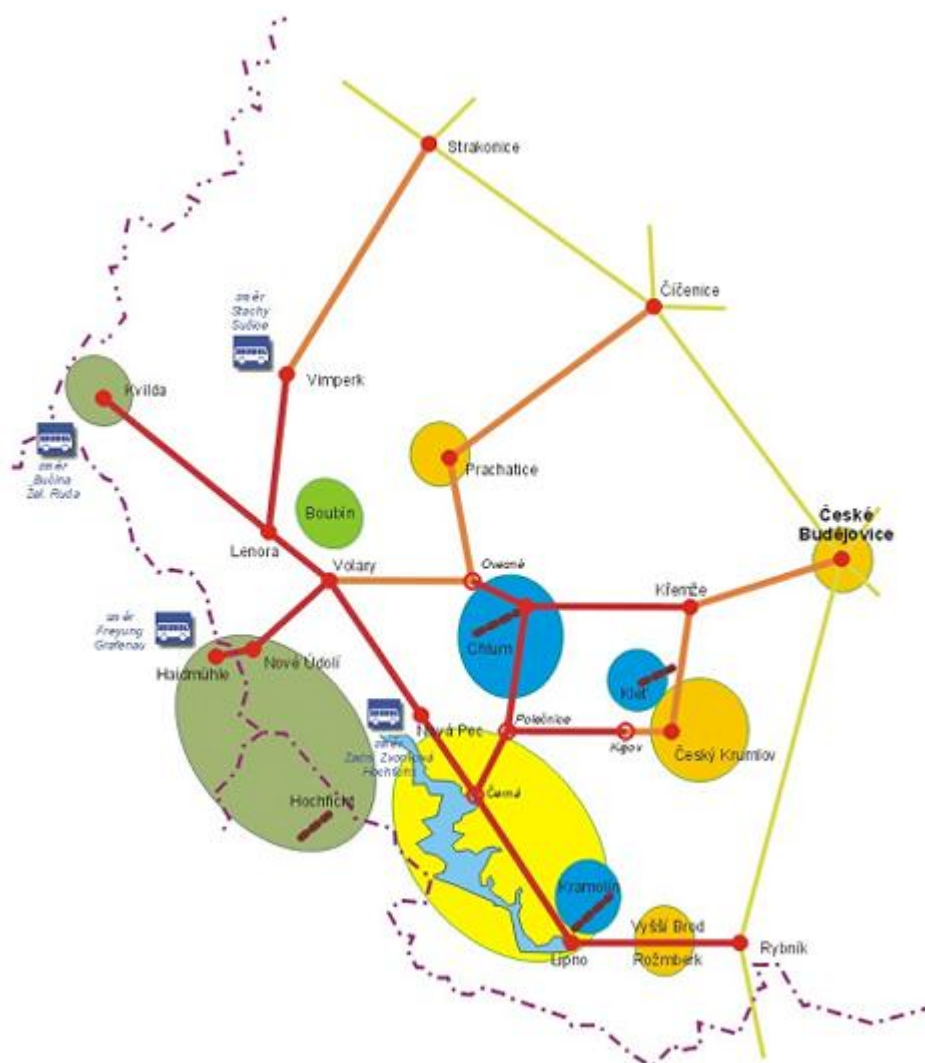
- nápravový tlak 22,5 t
- trakční napájecí systém 25 kV, 50 Hz

Orientační investiční náklady na výstavbu 1 km vysokorychlostní tratě se dnes odhadují na cca 500 mil. Kč. Období realizace závisí především na schopnosti České republiky prosadit velký projekt v integrující se Evropě. Bylo by ale velkou ostudou, kdybychom to nedokázali...

Šumavské elektrické dráhy

29. 10. 2004

Narůstající turistický ruch v oblasti Šumavy, nevyhovující stav dopravní sítě a snaha zachovat mimořádné přírodní dědictví vedla ke vzniku myšlenky zrealizovat tzv. Šumavské elektrické dráhy (ŠED). Jde o systém dopravní obsluhy dobře známý např. z Vysokých Tater na Slovensku (Tatranské elektrické železnice). Smyslem je nabídnout pro další rozvoj cestovního ruchu kvalitní intenzivní a přitom ekologickou kolejovou dopravu v jihočeské části Šumavy, jež bude dostatečnou alternativou k individuální automobilové dopravě, která je z hlediska trvale udržitelného rozvoje neperspektivní. Proto Krajský úřad Jihočeského kraje ve spolupráci s Českými drahami, a.s., zajistil v letech 2002 a 2003 vypracování Projektu rozvoje kolejové dopravy a elektrické trakce v Jihočeském kraji (podprojekt Zpracování návrhu postupu rozvoje kolejové dopravy) firmou ILF CE, s.r.o.



Uvažované náměty spojení ŠED

Koncepce ŠED využívá stávající železniční tratě v oblasti (především České Budějovice - Volary / Nové Údolí a Rybník - Lipno nad Vltavou), jež je nutné revitalizovat, a doplňuje zdejší kolejovou síť o zcela nové úseky. Aby mohly vlaky ŠED zajíždět až k místům přepravní poptávky, tj. do center obcí a rekreačních letovisek, uvažuje se s provozem vlakotramvají, které se mohou lépe přizpůsobit terénu v extravilánu, ale zejména

v intravilánu, než klasická železnice. Nové a stávající revitalizované tratě budou elektrizovány standardní železniční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz. Nejvyšší traťová rychlost se uvažuje 80 km/h, minimální poloměr směrového oblouku až 100 m, maximální podélný sklon až 65 ‰, délka nástupiště 80 m (pro 2 spřažené soupravy) a výška nástupní hrany 350 mm nad temenem kolejnice, tj. jako u nízkopodlažních tramvají. Interval jednotlivých spojů se v zásadě uvažuje 30 min. v období přepravní špičky a 60 min. po dobu přepravního sedla.



První tratí ŠED by se mohlo stát cca 2,5 km dlouhé prodloužení tzv. Lipenky, tj. tratě Rybník - Lipno nad Vltavou, ze stávajícího ukončení pod hrází vodní nádrže Lipno I přes vlastní obec až k nové Marině Lipno a Ski areálu Lipno - Kramolín. Tato krátká trať bude základem pro další téměř 25 km dlouhé pokračování po levém břehu Lipenského jezera přes Frymburk, Dolní Vltavici a Jestřábí do Černé v Pošumaví, kde se za obcí napojí do železniční tratě České Budějovice - Volary / Nové Údolí.



Situace nové tratě Lipno n. V. - Lipno n. V.-Kramolín



Další významnou novostavbou, která však závisí na přeměně dnešního Vojenského výcvikového prostoru Boletice na zimní středisko pro sjezdové a běžecké lyžování Chlum, je cca 23 km dlouhá trať Polečnice - Tisovka - Ovesné u Prachatic s případnou odbočkou Tisovka - Křemže.



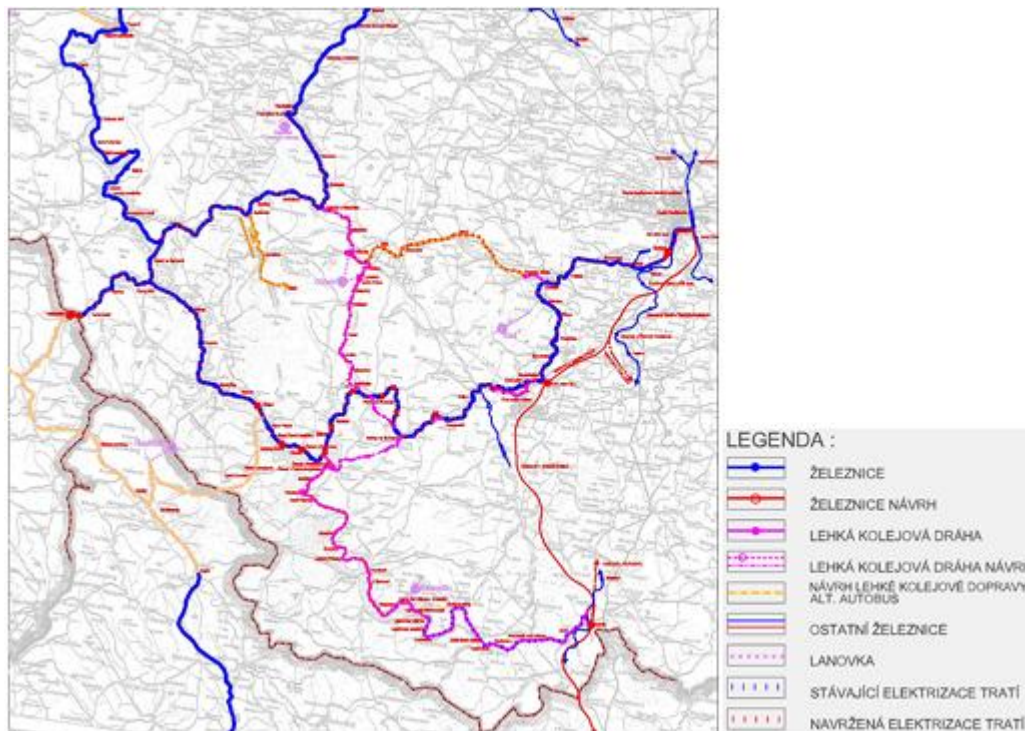
Krátkým, nikoliv však nevýznamným spojením se stane i dlouho očekávané prodloužení, resp. obnovení železniční tratě Nové Údolí - Haidmühle, která byla přerušena po 2. světové válce. Z Haidmühle budou zajištěny návazné autobusové linky do dalších částí Šumavy na bavorské a rakouské straně státní hranice.



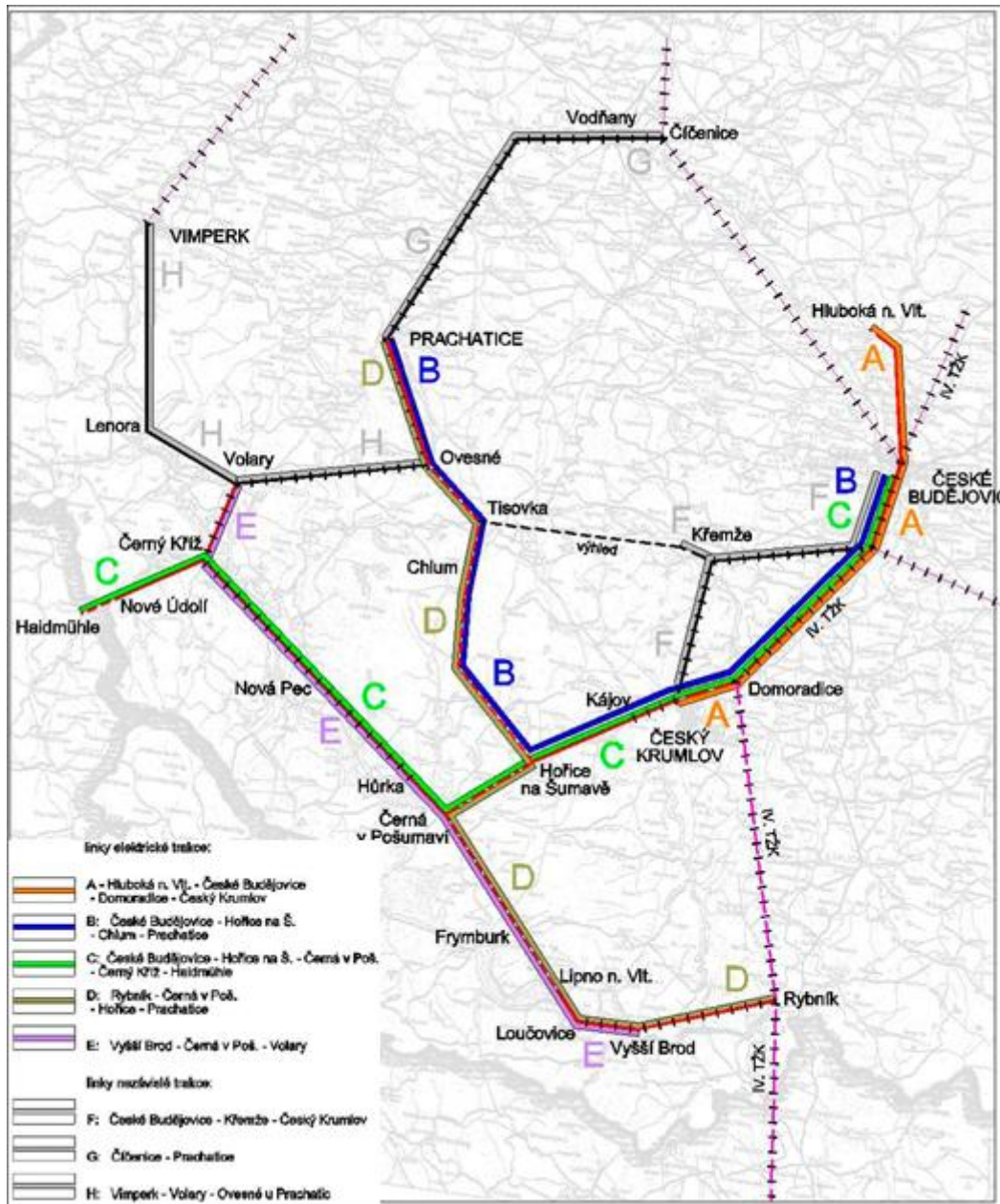
Zajímavou součástí ŠED je i možné přivedení vlakotramvají blíže k centru Českého Krumlova než je dnešní železniční stanice. To bude umožněno novostavbou tratě tramvajového charakteru z Domoradic do Nových Dobrkovic zhruba v souběhu se silnicí I/39. Pro Český Krumlov, ale i pro celý systém ŠED, bude však významnější výstavba IV.

tranzitního koridoru, jehož alternativní trasa vede z Českých Budějovic do Horního Dvořiště právě v blízkosti Českého Krumlova, resp. Domoradic. To by umožnilo zkrátit cestovní dobu z Českých Budějovic do Českého Krumlova z dnešních cca 57 min., či zhruba 51 min. po revitalizaci stávající trati na přibližně 28 min. při využití nové koridorové tratě.

S výstavbou IV. tranzitního koridoru souvisí i opuštění části tratě Nemanice - Ševětín a její částečné využití pro přivedení vlaků ŠED do centra města Hluboká nad Vltavou.



Železniční síť jihočeské části Šumavy s navrhovanými opatřeními



Navrhované linkové vedení ŠED

Období počátku realizace ŠED je možné předběžně uvažovat v horizontu let 2010 - 2015. Orientační investiční náklady se předpokládají ve výši zhruba 8 mld. Kč. Údaje se však stále ještě upřeshňují, neboť předprojektová příprava nadále pokračuje.

Z Hlučína do Ostravy opět po kolejích

19. 1. 2005

Historie dopravního spojení Hlučínska s Ostravou patří jistě mezi nejzajímavější v českých zemích. Do značné míry se na této okolnosti zasloužil fakt, že Hlučínsko bylo až do roku 1920 součástí Německa. Proto to také byly Císařské pruské dráhy (KPEV), kdo v roce 1895 otevřel železniční trať Opava - Kravaře ve Slezsku - Chuchelná - Ratibor (nyní Racibórz). KPEV ještě v roce 1913 zahájily provoz na odbočné trati z Kravař ve Slezsku do Hlučína a v tomtéž roce započaly s výstavbou pokračování tratě z Hlučína do Petřkovic a Annabergu (nyní Chalupki). Po přerušení stavby během první světové války byla trať v roce 1925 dostavěna, avšak pouze do Petřkovic, neboť původní trasování tratě do německého Annabergu ztratilo vzhledem ke změně státních hranic smysl. Kvůli silným přepravním vazbám mezi Hlučínskem a Ostravou bylo naopak navrhováno vybudovat železniční propojení mezi Petřkovicemi a Ostravou-Hrušovem, které ovšem nebylo nikdy zrealizováno. Řešení, byť poněkud neobvyklé, přineslo až období po druhé světové válce - v roce 1950 byla postavena tramvajová trať z Ostravy-Přívozu do Petřkovic a železniční trať Hlučín - Petřkovic byla elektrizována a vlaky zde vystřídaly tramvaje. Na nádraží v Hlučíně od té doby vedle sebe stály osobní vlaky z Opavy a tramvaje z Ostravy, které sem přijížděly v intervalu i 12 minut. Problém financování tramvajové dopravy ve dvou okresech zároveň a potřeba vybudovat novou silniční komunikaci I/56 v trase dráhy byly ovšem nakonec příčinou zastavení provozu v roce 1982. Doprava měla být nahrazena trolejbusy, což se nikdy nestalo a dodnes zde jezdí autobusy - až 135 spojů denně...

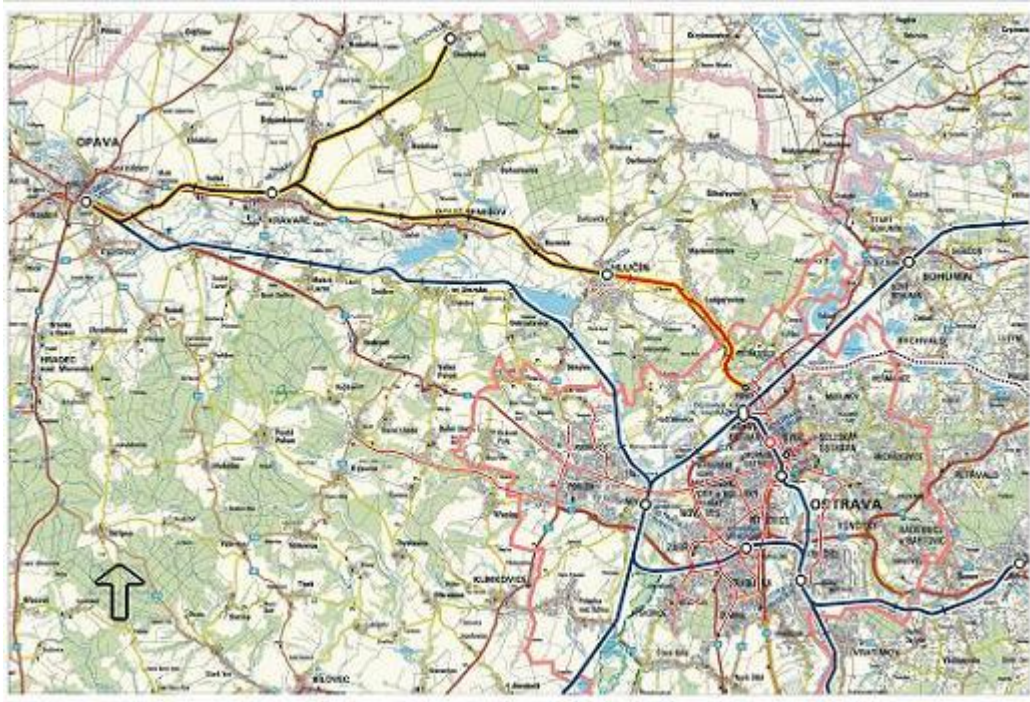


Historický záběr tramvaje v Ludgerovicích - dnes v těchto místech vede silnice I/56



Kdysi běžné setkání vlaků a tramvají na nádraží v Hlučíně...

Sílicí tlaky na trvale udržitelný rozvoj dopravy po roce 1989 daly podnět k obnovení kolejového spojení Hlučín - Ostrava. Nové zkušenosti z německých měst Karlsruhe, Saarbrücken, Zwickau a Chemnitz navíc podpořily myšlenku kombinace železničního a tramvajového provozu. V roce 2004 byly proto zahájeny předprojektové práce, kdy pražská firma DIPRO, s.r.o., vypracovala na objednávku Českých drah, a.s., technicko-ekonomickou a územně-technickou studii. Výsledkem je řešení, které navrhuje z Ostravy-Přívozu do Hlučina novou tramvajovou trať, která na rozdíl od své předchůdkyně bude procházet přímo obcí Ludčeřovice. Železniční trať z Hlučina do Opavy se nově elektrizuje stejnosměrnou proudovou soustavou 3 kV a v Hlučíně bude vybudováno přímé kolejové propojení, jež umožní provoz dvousystémových vlakotramvají mezi Opavou, Hlučínem a Ostravou. Rychlost vlakotramvají na trati v extravilánu bude nejvýše 80 km/h, v zastavěném území pak do 50 km/h. Po vynaložení investičních nákladů cca 2 mld. Kč urazí vlakotramvaje vzdálenost mezi Hlučínem a ostravským Náměstím Republiky za 32 minut při intervalu 10 - 20 min.



Situace nového kolejového spojení Opava - Hlučín - Ostrava



Vizualizace vlakotramvají v Ludgerovicích

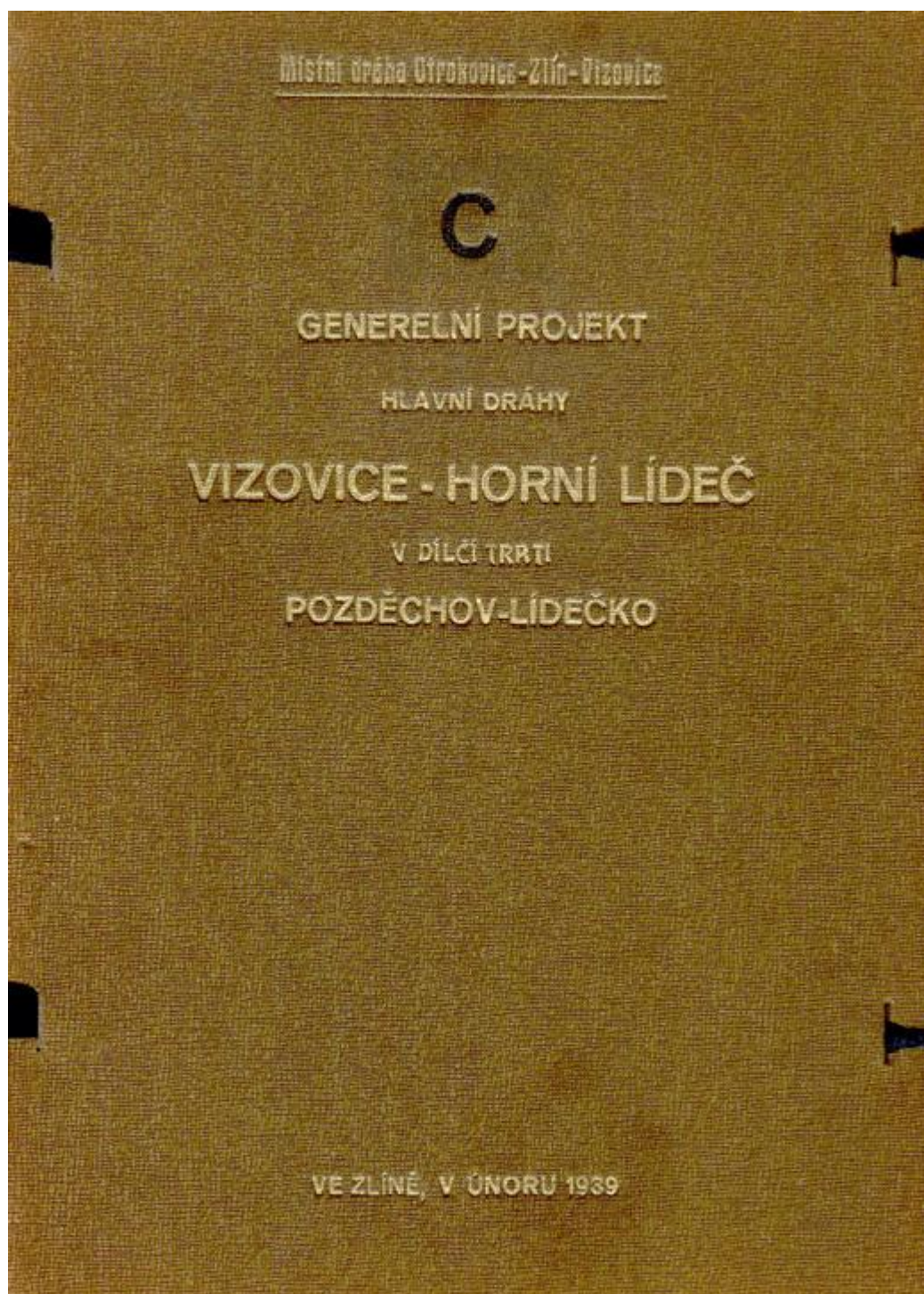
Zda se podaří snížit negativní dopady ze silniční dopravy a přenést stávající velkou přepravní zátěž až 9 000 osob za 24 hod. na koleje je otázkou budoucnosti - jak daleké, to záleží na ochotě společnosti investovat do trvale udržitelného rozvoje...

Baťova dráha

7. 4. 2005

Historie železniční dopravy v údolí říčky Dřevnice se počala psát počátkem 80. let 19. století, kdy občané města Vizovice začali činit první kroky k výstavbě místní dráhy, která by byla připojena na trať Vídeň - Krakov Severní dráhy císaře Ferdinanda. Konkrétní podoby se jejich úsilí dočkalo až v roce 1899 zahájením provozu na trati Otrokovice - Zlín - Vizovice. Město Zlín mělo v té době svůj rozkvět teprve před sebou, neboť firma Baťa byla založena až v roce 1894.

Obrovský boom Zlína v období tzv. první republiky se pochopitelně nevyhnul ani zdejší lokálce. Firma Baťa skoupila akcie místní dráhy a v roce 1931 zakládá novou akciovou společnost Otrokovicko-Zlínsko-Vizovická dráha (OZVD). Zvyšuje se počet spojů, budují se nové zastávky a kupují nová vozidla. Trať získává rychle charakter městské dráhy. Firma Baťa má však dalekosáhlejší plány - Zlín má totiž jen místní dráhu, nikoliv hlavní, a to se musí změnit! Hlavní železniční tah v Československu Praha - Košice je tedy nutno přesměrovat přes Zlín a Baťa k tomu chce využít trasu Praha - Česká Třebová - Třebovice v Čechách - Prostějov - Tovačov - Kojetín - Kroměříž - Otrokovice - Zlín - Vizovice - Horní Lideč - Púchov - Žilina - Košice. Zcela nově je přitom nutno postavit tratě Prostějov - Tovačov, Kroměříž - Otrokovice a Vizovice - Horní Lideč. Tento záměr ale nebyl v souladu se schválenou a již realizovanou koncepcí modernizace a výstavby železnic Československé republiky, a proto ani nebyl ústředními orgány příliš vítán. Přesto byla v roce 1934 v podstatě „načerno“, tedy bez potřebné koncese, zahájena stavba tratě Vizovice - Horní Lideč. Koncese byla nakonec přeci jen v roce 1937 udělena a stavba tratě měla být dokončena do 5 let. Současně s výstavbou nové dráhy bylo připravováno i zdvoukolejnění stávající místní dráhy v úseku Malenovice - Zlín. Druhá světová válka znamenala podobně jako i na jiných dopravních stavbách zastavení prací. Po osvobození byla stavba tratě v režii OZVD obnovena. OZVD byla sice v roce 1948 znárodněna, ale „Stavba mládeže“, jak byla tato investiční akce pojmenována, se dostala do dvouletého a následně i do prvního pětiletého hospodářského plánu. Přesto však byla v roce 1951 již definitivně zastavena a prostředky byly převedeny na důležitější slovenskou „Trať družby“ Žilina - Košice. Trať Otrokovice - Vizovice zůstala i nadále jednokolejná a má tudíž dodnes stále nedostatečné parametry pro provoz intenzivní příměstské, resp. městské dopravy.



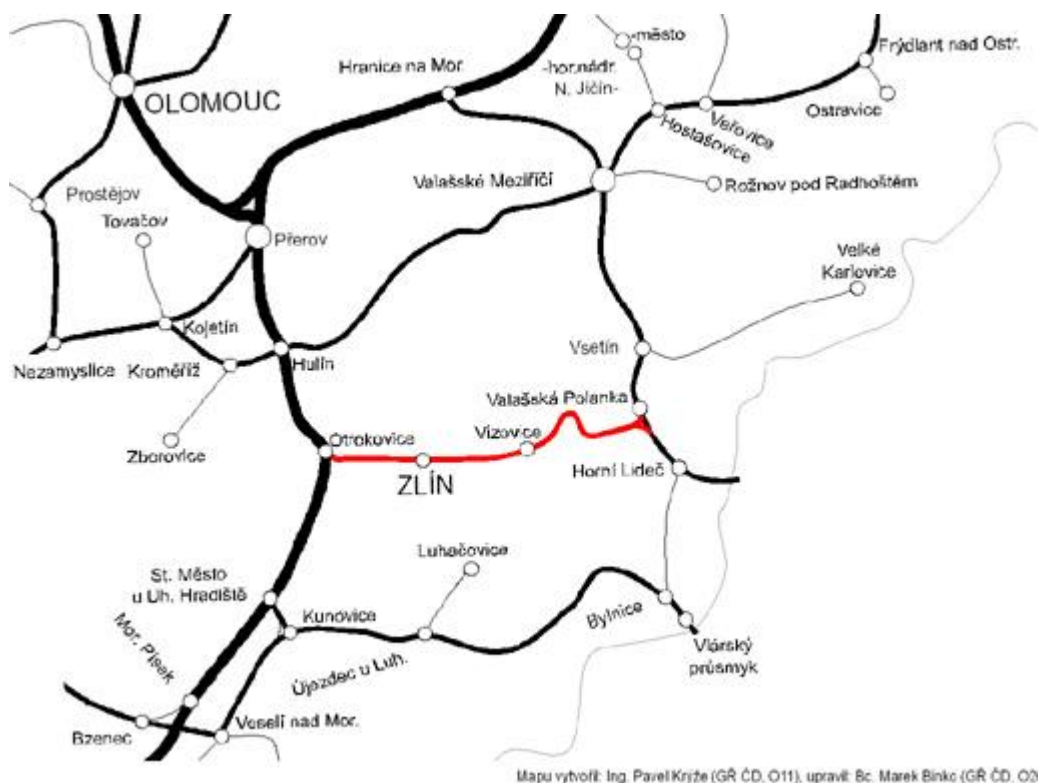


Železniční most na okraji Vizovic



Most pod nedostavěnou železniční tratí v Lutoníně z roku 1935

Se vznikem Zlínského kraje v roce 2000 nabyla znovu na aktuálnosti potřeba modernizace železniční tratě Otrokovice - Zlín - Vizovice s případnou dostavbou do Valašské Polanky (namísto Horní Lidče). V roce 2004 byla proto zpracována firmami Dopravní projektování, s.r.o., a SUDOP Brno, s.r.o., studie s názvem Rozvoj kolejové dopravy ve Zlínském kraji. Objednatel dokumentace byl Zlínský kraj a na financování se podílel i Státní fond dopravní infrastruktury a České dráhy, a.s. Obsahem práce jsou kromě jiného i studie proveditelnosti modernizace a elektrizace stávající železniční tratě Otrokovice - Zlín - Vizovice a dostavby tratě z Vizovic do Valašské Polanky.



Železniční trať Otrokovice - Vizovice bude nově elektrizována, přičemž traťový úsek Otrokovice - Zlín střed bude zdvoukolejněn a v následném úseku Zlín střed - Vizovice bude pro nezbytné zvýšení kapacity dráhy vybudována nová výhybna Zlín-Přiluky. Dvě křižení železniční tratě s trolejbusovým vedením - jedno v Otrokovicích a jedno ve Zlíně-Podvesné - jsou navržena jako mimoúrovňová. Nádraží Zlín střed bude přebudováno v moderní přestupní terminál mezi železniční, městskou a linkovou autobusovou dopravou. Nejvyšší traťová rychlost bude dosahovat 100 km/h. Díky této investici, která se ve studii odhaduje ve výši cca 5,5 mld. Kč, bude moci být konečně zavedena pravidelná intervalová příměstská, resp. městská železniční doprava moderními elektrickými jednotkami. Minulostí se tak stane mj. i čekání osobních vlaků při křižování ve Zlíně-Malenovicích nebo přepřahy dálkových vlaků v Otrokovicích (do/ze Zlína by měly být vedeny 4 páry expresů do/z Prahy a 4 páry rychlíků do/z Brna denně).

Dostavba Baťovy železnice z Vizovic do Valašské Polanky je v současné době vyvolána zejména vzájemnou polohou krajského města Zlína a významných měst Zlínského kraje Vsetín, Valašské Meziříčí a Rožnov pod Radhoštěm. Ty totiž mají se svým krajským městem spojení jen po silnici přes Hostýnské a Vizovické vrchy. Dalším důvodem je ovšem i napojení Zlína na dálkovou dopravu ve směru na Slovensko. Využita bude tedy intervalovou regionální osobní dopravou Zlín - Valašské Meziříčí, Zlín - Horní Lideč - Bylnice, dálkovou osobní dopravou Praha / Brno - Zlín - Vizovice - Vsetín / Žilina a nákladní dopravou především mezi kontejnerovým terminálem v Želechovicích nad Dřevnicí-Lípě a Slovenskem, která je dnes kompletně realizována na silnici.

Železniční trať Vizovice - Valašská Polanka o délce 17,670 km bude v maximálně možné míře využívat zemní těleso dráhy budované ve 30. a 40. letech. I proto bude nejvyšší traťová rychlost 90 km/h - původní projekt počítal s rychlostí 80 km/h. Trať bude jednokolejná a samozřejmě elektrizovaná. Budou zřízeny zastávky Vizovice, Lutonina, stanice Jasenná, zastávky Ublo, Bratřejov, Pozdřechov a stanice Prlov. Před Valašskou Polankou bude vybudován kolejový triangl pro přímé zaústění jak do Vsetína, tak i do Horní Lideče. Na trati

je navržen tunel u obce Pozděchov o délce 910 m a tunel před Valašskou Polankou o délce 320 m. Studií odhadované investiční náklady jsou cca 4,6 mld. Kč.



Situace vedení železniční tratě Vizovice - Valašská Polanka

Realizace obou navazujících projektů může podpořit tolik potřebný hospodářský růst Zlínského kraje a alespoň tak zčásti uvést do života Baťovy dávné vize...

Příští stanice: Harrachov centrum

22. 7. 2005

Jedna z nejznámějších železničních tratí v ČR, ozubnicová trať Tanvald - Harrachov, slouží dopravě již od roku 1902. Až do konce 2. světové války se ovšem jednalo o dvě navazující dráhy: českou trať Tanvald - Kořenov (původně Grünthal, posléze Polubný) a pruskou trať Kořenov - Jelenia Góra (v té době Hirschberg), která byla dokonce v letech 1923 - 1945 elektrizovaná. Kořenov byl pohraniční stanicí, neboť státní hranice přetínala železnici na mostě přes Jizeru. V roce 1945 byla mezinárodní železniční doprava, podobně jako i na jiných pohraničních přechodech, zastavena. Teprve po výměně území mezi československou a polskou stranou byla státní hranice upravena tak, že se zastávka Harrachov nově ocitla v Československu a tak sem od roku 1963 zajiďují vlaky z Tanvaldu.



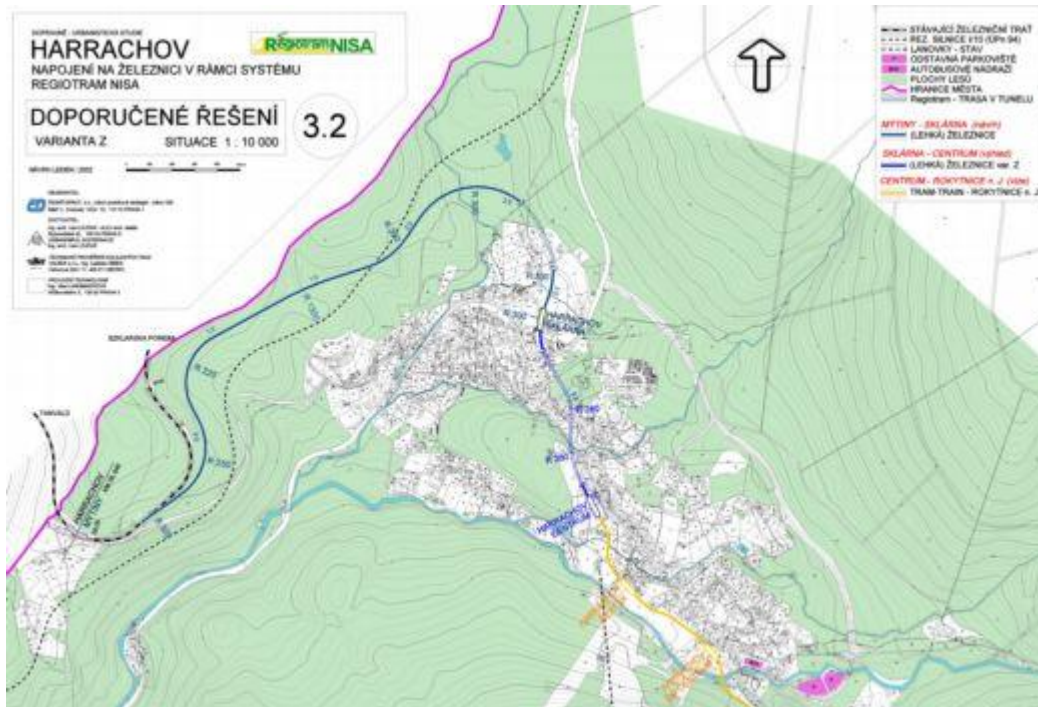
Současná zastávka Harrachov

Vzhledem k tomu, že od harrachovského nádraží v části zvané Mýtiny je to do centra více než 3 km, byla v minulosti již několikrát prověřována možnost prodloužení železniční tratě přímo do města. Naposledy se tímto tématem zabývala dopravně-urbanistická studie „Harrachov - napojení na železnici v rámci systému Regiotram Nisa“, kterou pro České dráhy, a.s., vypracoval v roce 2002 architektonický ateliér ALEJ.



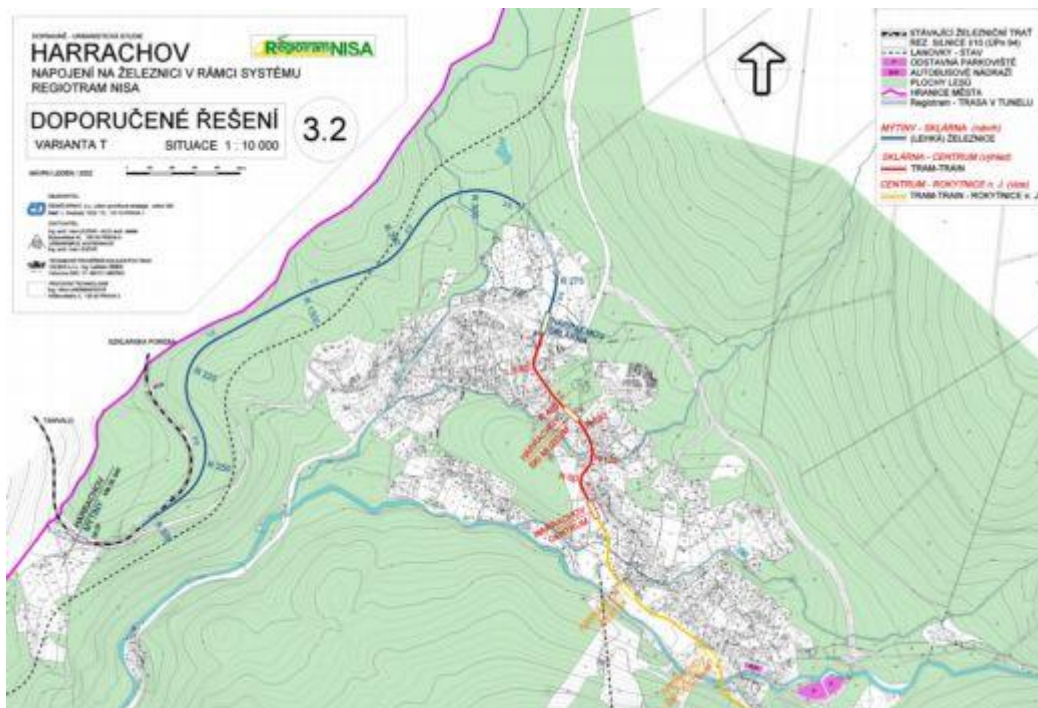
Schéma dopravního systému Regiotram Nisa

Studii navržené řešení je předloženo ve dvou variantách. První varianta (Z) předpokládá výstavbu regionální dráhy z nynější zastávky a nákladíště Harrachov do nové stanice Harrachov centrum, která umožní provoz vlaků regionální dopravy (např. Liberec - Harrachov), tak i dálkové dopravy (např. Praha - Harrachov). V prvním úseku do zastávky Harrachov sklárna jsou navrženy 3 mosty o celkové délce 85 m a jeden tunel délky 300 m. Následující úsek do konečné stanice Harrachov centrum je navržen téměř celý v tunelu o délce 600 m. Stanice Harrachov centrum se 2 kolejemi je situována v blízkosti dolní stanice lanové dráhy na Čerták. Maximální sklon nové trati činí 40‰ a minimální poloměr oblouku 225 m. Trať o celkové délce 4,1 km je navržena jako jednokolejná a elektrizovaná, neboť se uvažuje i s elektrizací navazujících úseků. Investiční náklady jsou ve studii odhadovány na 733,9 mil. Kč.



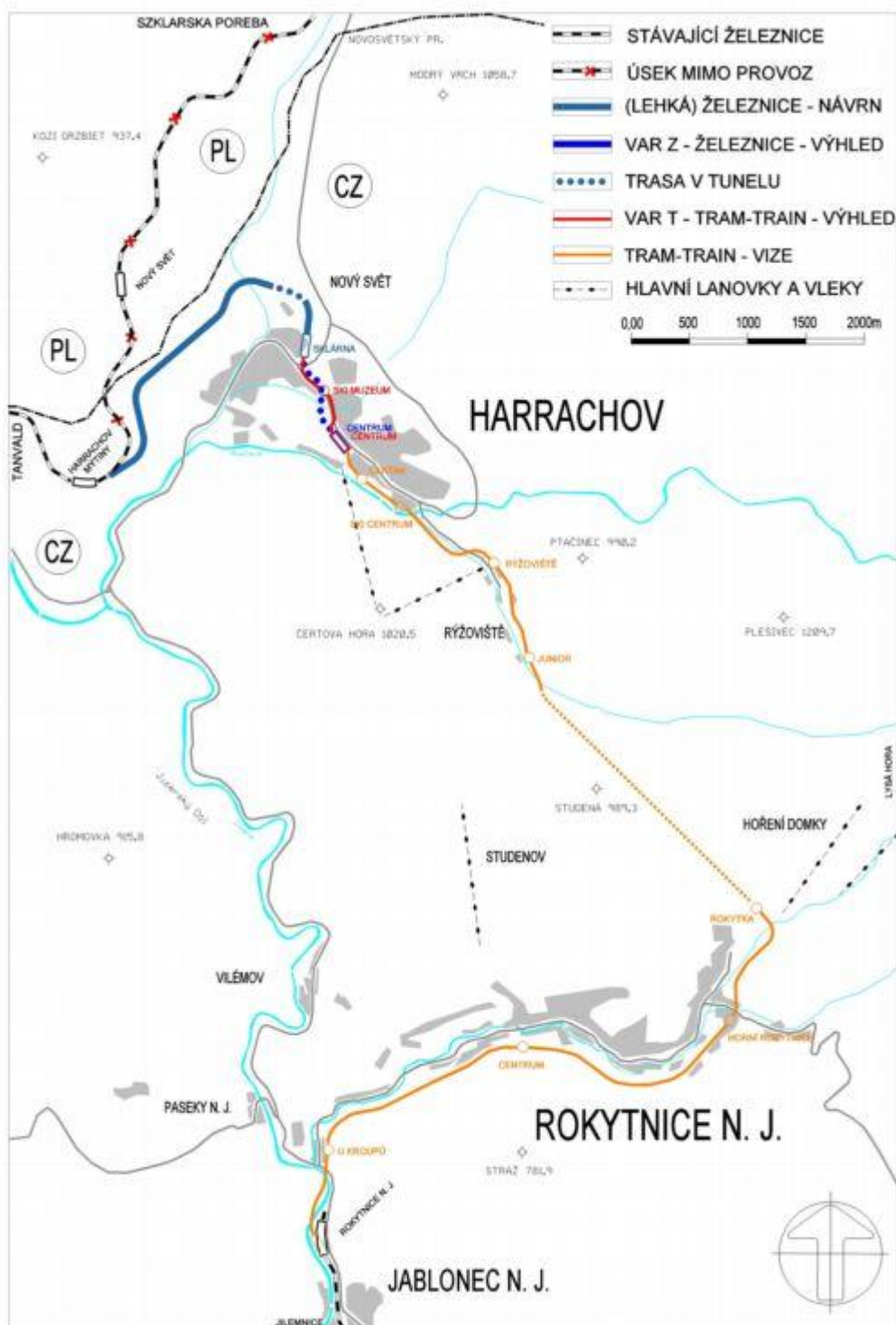
Řešení dle varianty Z

Druhá varianta (T) uvažuje s provozem vlaků a vlakotramvajů systému Regiotram Nisa v úseku Harrachov - Harrachov sklárna a s výhradním provozem vlakotramvajů v dalším úseku do Harrachova centra. To na jedné straně znamená nutnost ukončení dálkových vlaků ve stanici Harrachov sklárna (technické řešení prvního úseku je tedy totožné s variantou první) a na straně druhé možnost vedení tratě mezi sklárnou a centrem ulic včetně další zastávky Harrachov Ski muzeum. Tento úsek bude také více připomínat tramvajovou nežli železniční trať, neboť i minimální poloměr oblouku je navržen pouze na 60 m. Díky tomu přináší tato varianta i výrazné snížení investičních nákladů na předpokládanou hodnotu 382 mil. Kč.



Řešení dle varianty T

Obě varianty umožňují výhledové pokračování železniční tratě, ovšem již jen s provozem vlakotramvají (z důvodu mezních technických parametrů daných maximálním přizpůsobením dráhy okolní krajině), na Rýžoviště a tunelem o délce 2,5 km do Rokytnice nad Jizerou, kde se napojí na dnešní trať z Martinic v Podkrkonoší a Jilemnice.



Přehledná situace kolejové dopravy v Harrachově

Realizací projektu bude moci dojít k zásadnímu zklidnění individuální automobilové dopravy v oblasti a masivnímu přechodu cestujících na kvalitní ekologickou veřejnou dopravu, což je v podstatě smyslem i všech ostatních projektů rozvoje železniční dopravy. To, zda někdy

spatří světlo světa nebo zůstanou snem několika nadšenců, závisí na vztahu nás všech k okolnímu prostředí, ke krajině, ve které žijeme, k našim bližním i k sobě samým. Vzpomeňme na to pokaždé, když budeme usedat do svého plechového miláčka, na pokraji nervového zhroucení budeme beznadějně hledat místo k zaparkování v přeplněných ulicích anebo uvázneme v dopravní zácpě...

Budoucnost příměstské dopravy v pražské aglomeraci

16. 1. 2006

Železnice dnes plní v Praze nezastupitelnou úlohu v příměstské dopravě osob, která navíc neustále stoupá s trendem stěhování Pražanů za hranice hlavního města. Denně používá vlak pro dojíždění do Prahy a z Prahy téměř 100 000 cestujících, což je asi 20% všech osob, které za den přepraví České dráhy, a.s., na celém území České republiky. Tradičně nejzatíženější tratě jsou přitom Praha - Kolín, Praha - Benešov, Praha - Beroun a Praha - Nymburk. Z řady lokalit Středočeského kraje si v podstatě již ani nelze představit dopravu do Prahy jinak než vlakem z důvodu přeplněné silniční sítě na okraji i uvnitř Prahy. Vlak nabízí poměrně rychlé a spolehlivé cestování až do centra města a je často dokonce i rychlejší při cestování z okrajových čtvrtí Prahy do centra než městská hromadná doprava, např. z Klánovic (MHD 45 min., vlak 26 min.), z Uhřetěvesi (MHD 44 min., vlak 23 min.), z Radotína (MHD 37 min., vlak 16 min.) nebo z Horních Počernic (MHD 29 min., vlak 24 min.). Na nejsilnějších ramenech je dnes zaveden standardní interval vlaků 60 min., v přepravní špičce 30 min., přičemž cílem je snížit dobu intervalu na polovinu, tj. 30 / 15 min.



Elektrická jednotka ř. 471 pod Vyšehradem

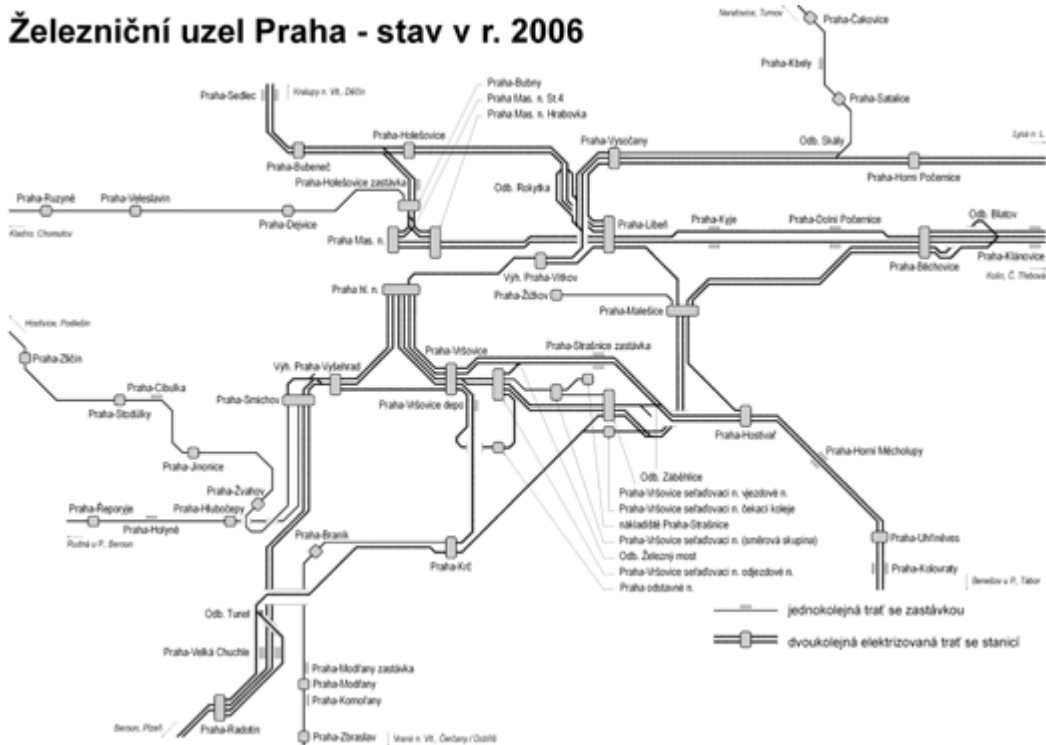
Dalšímu rozvoji železnice v Praze, tzn. větší hustotě spojů a zavedení nových linek, ovšem brání na jedné straně nedostatečný počet souprav. V současné době se v Praze používá pro dopravu na hlavních tratích 46 zastaralých elektrických jednotek řady 451 a 452 vyrobených v letech 1964 - 1973 a 18 moderních elektrických jednotek řady 471, které se vyrábějí od roku 1997 (stav v lednu 2006). Tempo výroby nových souprav je ale z finančních důvodů nedostatečné, neboť cena jedné soupravy je cca 200 mil. Kč, přitom nyní by byla potřeba namísto 18 cca 65 nových jednotek řady 471 a pro další rozvoj systému by byl potřebný počet celkem 100 - 120 elektrických jednotek.



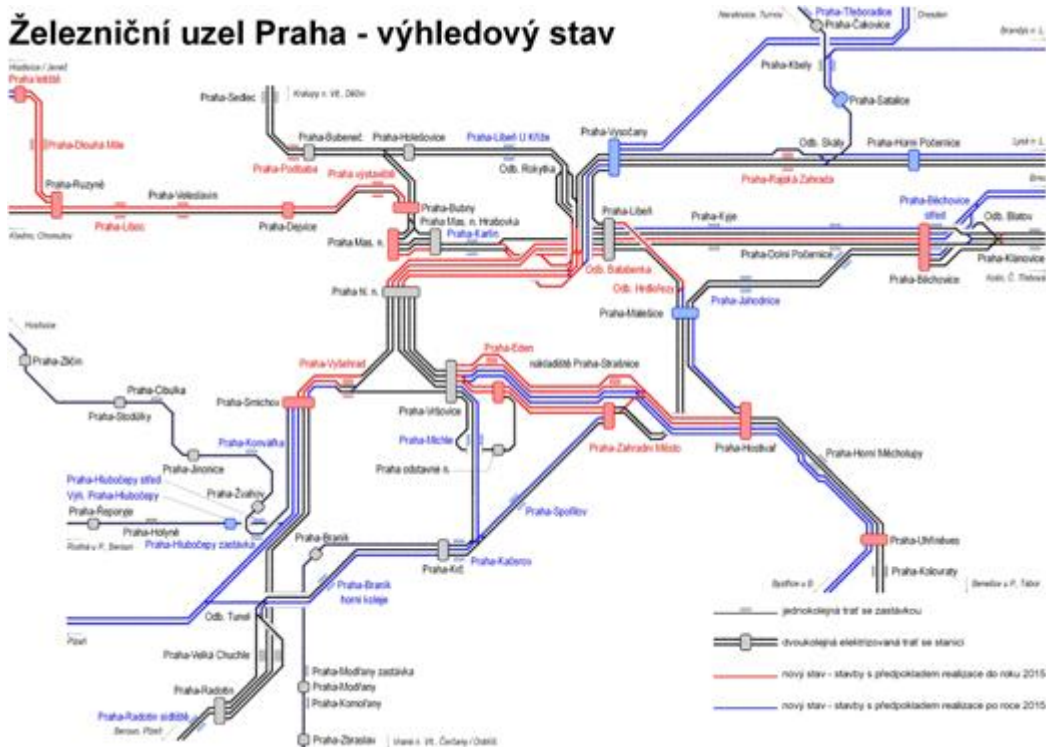
Elektrická jednotka ř. 451 na Masarykově nádraží

Na druhé straně je pak velkým problémem nedostatečná kapacita tratí, díky které již nelze zkracovat interval vlaků, nelze alespoň s částí vlaků projíždět Prahou. To se v budoucnu předpokládá u poloviny vlaků ramen Kolín - Praha - Beroun a Nymburk - Praha - Benešov, což umožní mj. rychlé cestování z jednoho konce Prahy na druhý (např. Klánovice - Radotín, Horní Počernice - Uhřetěves apod.). A nelze zavádět další nové linky, např. i často diskutované spojení na letiště Praha-Ruzyně. Z těchto důvodů se dnes mj. realizuje stavba tzv. Nového spojení mezi Libní a hlavním nádražím, připravuje se modernizace tratě na Kladno včetně odbočky na ruzyňské letiště (tato stavba je však několik let blokována a důsledkem toho jsou kromě zoufalého cestování na letiště třeba i dopravní zácpy na Evropské třídě) a připravuje se modernizace tratí Úvaly - Praha-Libeň, Hlavní nádraží - Smíchov, Hostivař - Vršovice a další. Bohužel se ale železnici nevěnuje taková péče jako silniční dopravě a tak se, díky omezenému přísunu finančních prostředků, realizace všech staveb neustále odkládá, např. Nové spojení 40 let, trať na letiště 10 let apod. Je nutno si uvědomit, že většina tratí v Praze pochází z druhé poloviny 19. století a vyžadují pro svou další funkci nezbytnou modernizaci.

Železniční uzel Praha - stav v r. 2006



Železniční uzel Praha - výhledový stav



Pro lepší obsluhu Prahy také chybí nové zastávky. V současné době je v přípravě zřízení zastávek Rajska Zahrada, Karlín, Podbaba, Libeň U kříže, Kačerov a další. Jedná se však o dlouhodobý a náročný proces, který vyžaduje intenzivní spolupráci Českých drah, a.s., Správy železniční dopravní cesty, s.o., Hlavního města Prahy a jednotlivých pražských městských částí.

smysluplné se můžeme snadno přesvědčit i v jiných evropských metropolích (např. ve Vídni, která je velmi dobře srovnatelná s Prahou).

Dráhy Orlických hor: Cesta k lidem i k přírodě...

21. 3. 2006

Orlické hory - malebná krajina na hranicích České republiky a Polska. I do této oblasti si koncem 19. století našla cestu železnice. Byly to a zůstaly pouze tratě místní - lokální, ale i tak přispěly k rozvoji a hospodářskému oživení jinak nepřiliš bohatého regionu, ležícího stranou hlavních hospodářských center. Ze tří existujících místních drah pouze jedna, Doudleby nad Orlicí - Rokytnice v Orlických horách (v provozu od roku 1906), se dá nazvat skutečně horskou tratí. Zbývající dvě, Opočno pod Orlickými horami - Dobruška (v provozu od roku 1908) a Častolovice - Solnice (v provozu od roku 1893), se již natrvalo zastavily pod svahy Orlických hor. A přesto stačilo jen málo a koleje mohly pokračovat dál do nitra hor. Zůstalo ale jen u projektu, protože po vypuknutí 1. světové války již nestačila být tato jistě krásná horská trať vybudována.



Dnes vlaky v Solnici končí...

Nyní, po takřka sto letech, se myšlenka dovést koleje až do horských středisek objevuje znovu. I když se tato úvaha pro někoho zdá možná velmi odvážná, důvody které k ní autory vedou jsou zcela pragmatické.

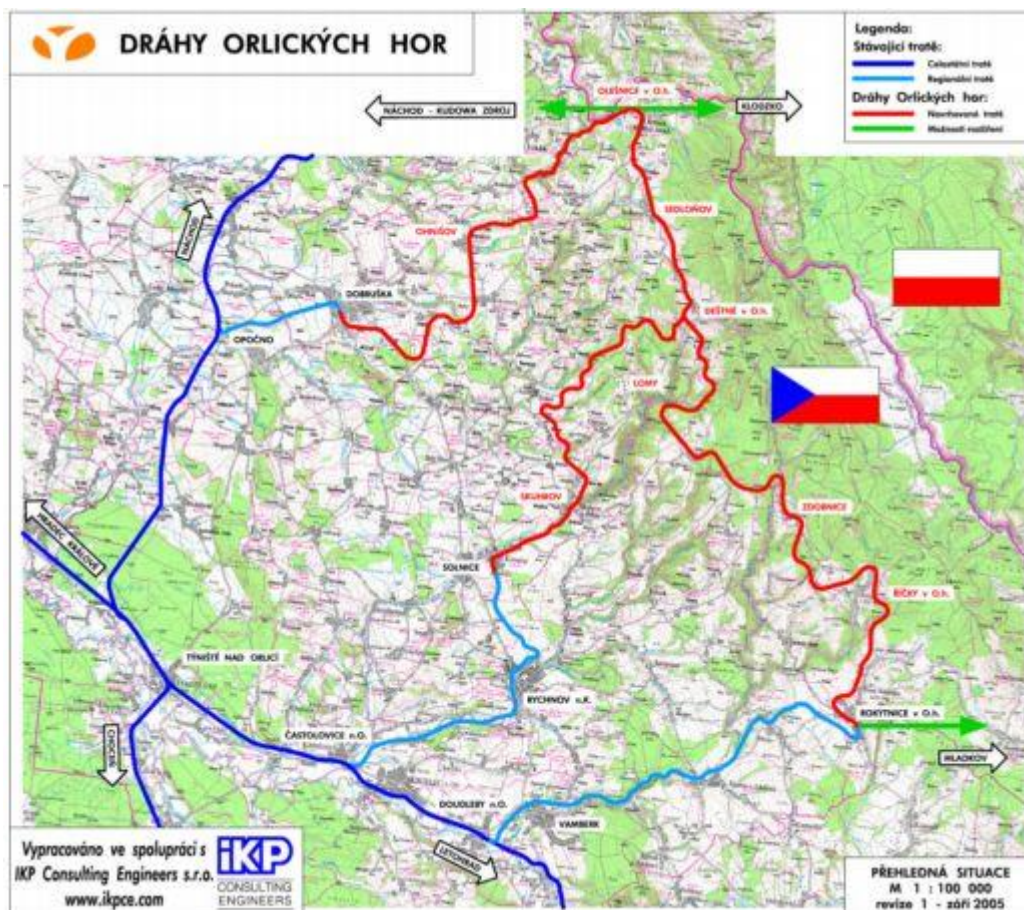
Orlické hory s mimořádně krásnou přírodou, s množstvím malebných vesniček a přírodních a historických zajímavostí, mají velký potenciál v rozvoji cestovního ruchu. Využití tohoto potenciálu však předpokládá dobrou infrastrukturu, služby a dopravní dostupnost. Nejen rozvoj turistiky, ale i rozvoj této oblasti jako celku by se však měl dít udržitelným způsobem a neměl by být na úkor jejich přírodních hodnot. A právě v tom by mohly podorlické lokálky významně pomoci.

Návštěvnost hor roste a příval dalších a dalších aut začíná působit vážné potíže. Přehnané silnice a přeplněná parkoviště turistických středisek, smog znečišťující horský vzduch, který je hlavním bohatstvím těchto míst. Kapacita silniční dopravy je už téměř vyčerpána, ale množství návštěvníků hor dále stoupá. Na druhou stranu počet trvale žijících obyvatel

v horách stále klesá z důvodů nedostatku pracovních příležitostí v místě a jejich špatné dostupnosti.

Co s tím? Jak dopravit návštěvníky do hor a naopak místní obyvatele do podhůří? Pohodlně, ale bez záboru dalších pozemků a bez trvalého dopadu na životní prostředí. Myšlenky se logicky upírají směrem k moderní lehké železniční dopravě. Po Libereckém kraji a jeho projektu Regiotram Nisa, či Jihočeském kraji s projektem Šumavských elektrických drah nyní přichází obdobná myšlenka i z Orlických hor. Dobrovolný svazek obcí Region Orlické hory, který sdružuje většinu obcí na tomto území, podporuje iniciativu, která se rozhodla vynést na světlo a znovu oprášit více než sto let starou myšlenku, která navrhuje propojit přes Orlické hory tratě, které dnes končí v podhůří, tj. v Solnici, Dobrušce, ale i výše položené Rokytnici v Orlických horách.

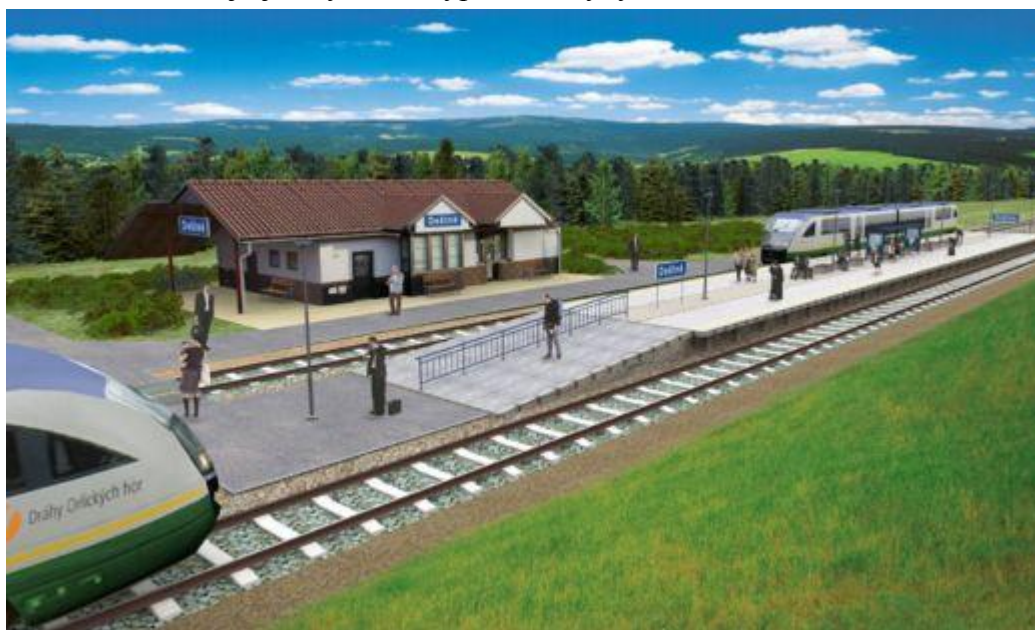
Projekt Drah Orlických hor (DOh) uvažuje s vybudováním okružní trasy, která by vycházela a končila v Týništi nad Orlicí, stávajícím významném dopravním uzlu. Z Týniště n. O. by trasa dopravního systému DOh směřovala jako součást celostátní dráhy do Opočna pod Orlickými horami a dále regionální dráhou do Dobrušky. Z Dobrušky by pak trasa DOh pokračovala po nově postavené trati dále přes obce Domašín, Bačetín a Sněžné do horských středisek Olešnice v Orlických horách a Deštné v Orlických horách. Z Deštného v O. h. by se trasa vracela přes Dobré, Skuhrov a Kvasiny zpět do podhůří. V Solnici by se trať napojila na regionální dráhu jdoucí přes Rychnov nad Kněžnou, správní středisko regionu, do Častolovic a dále po celostátní dráze zpět do Týniště n. O.



Tato základní okružní trasa DOh by měřila celkem 88 km, z čehož nově postavená horská část by představovala 45 km. Trať z důvodů úspory investičních nákladů nepočítá pro začátek s elektrizací. Moderní motorové jednotky splňující nejpřísnější ekologické limity by celý okruh měly zvládnout za 1 hod. 40 min. Investiční náklady výstavby nového úseku

spojujícího Dobrušku se Solnicí se předběžně odhadují na cca 3,5 mld. Kč. Aby byl systém kompletní a zajišťoval úplnou dopravní obslužnost Orlických hor, počítá projekt DOh ještě s odbočnou trasou, která by se oddělovala v Deštném v O. h., procházela přes další významná horská střediska Zdobnici a Říčky v O. h., a napojila se v Rokytnici v O. h. na stávající regionální dráhu do Doudleb nad Orlicí a dále opět do Týniště n. O. Tato trasa by z Deštného v O. h. do Týniště n. O. měřila 67 km, přičemž novostavba představuje 24 km a odhadované náklady 1,7 mld. Kč. Tento úsek by měla motorová souprava absolvovat za 1 hod. 15 min.

Myšlenka drah Orlických hor byla již veřejnosti prezentována na výstavě v turistickém centru Orlických hor v Deštném v O. h. a setkala se s mimořádným ohlasem. I když výstavba nové trati by znamenala sice citlivý, ale přesto zásah do krásné krajiny Orlických hor, a v některých místech dokonce prochází i územím CHKO (ovšem s nižší mírou ochrany), přesto je tento projekt vedením CHKO Orlické hory podporován. Je chápán jako mnohem udržitelnější alternativa nutné dopravní obslužnosti Orlických hor než současná nekontrolovatelně bující individuální automobilová doprava. Dobrovolný svazek obcí Region Orlické hory nyní usiluje o to, aby tato myšlenka dostala mnohem konkrétnější formu a aby ji podpořili i představitelé krajské samosprávy. Pokud se to podaří, pak možná v brzké době skutečně vystoupíme ve stanici Deštné v O. h., Zdobnice nebo Říčky v O. h. a s lyžemi nebo snowboardem odkráčíme přímo na sjezdovku, anebo na běžkách či v létě na horském kole vyrazíme na Jiráskovu cestu či k hraničním opevněním na vrcholcích hor. Zatím se můžeme alespoň podívat na počítačové vizualizace, které ukazují, jak by to asi vypadalo kdyby...





Více informací naleznete na <http://www.orlickedrahy.cz>.

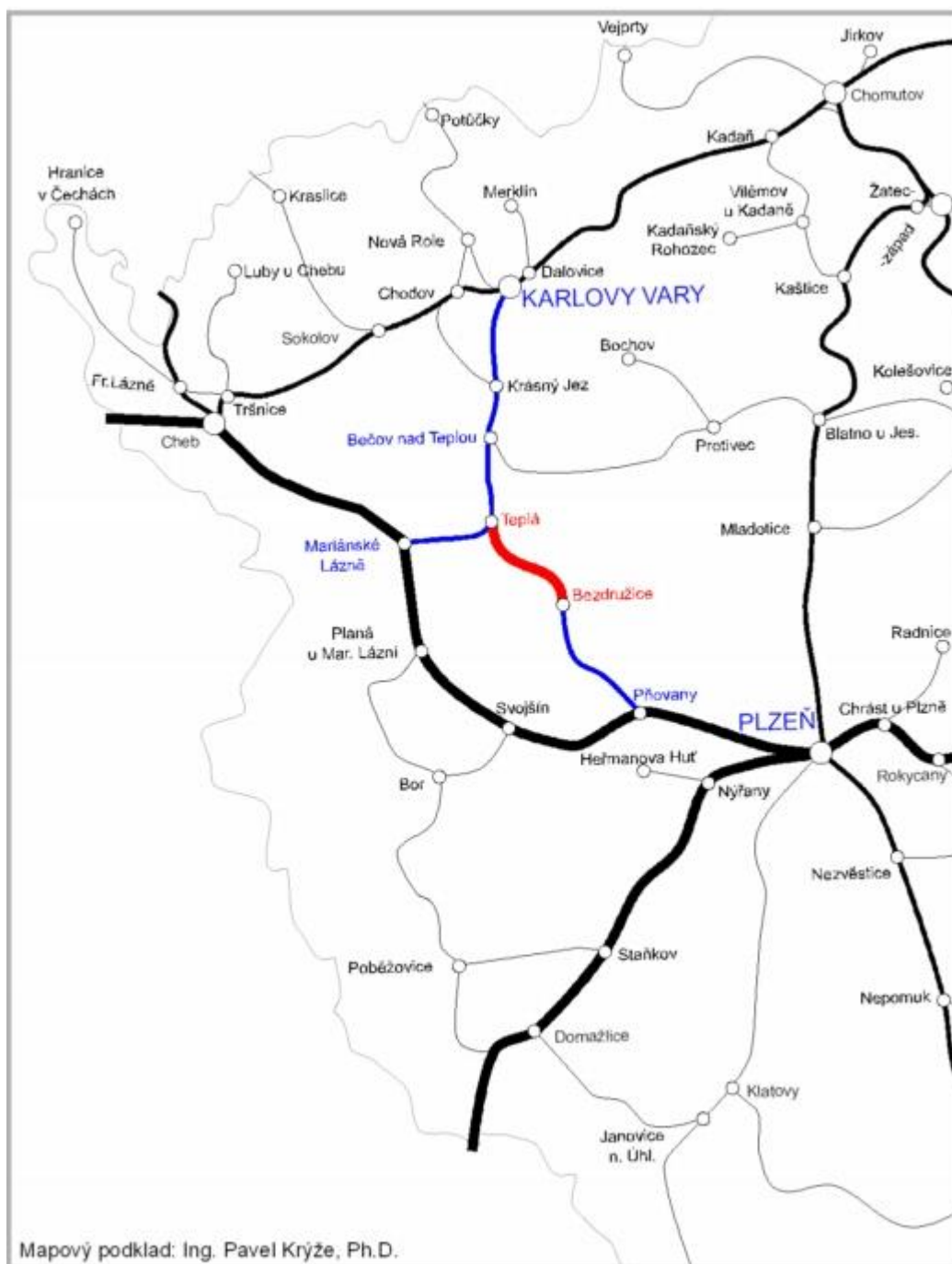
Z Bezdužic do Teplé

12. 6. 2006

Jistě působivý kout západních Čech - Tepelsko a Bezdužicko - propojila železnice s okolním světem na přelomu 19. a 20. století. Stalo se tak v době obrovského boomu železnice, konkrétně v tzv. druhém období výstavby místních drah (1893 - 1914).

Město Teplá, známé především nedalekým klášterem, bylo napojeno na železniční trať z Mariánských Lázní do Karlových Varů v roce 1898. Tato velmi malebná trať je dodnes nezastupitelnou dopravní tepnou pro spojení obou nejvýznamnějších západočeských lázní a sama o sobě je i turistickým lákadlem.

Bezdužicko se železničního napojení dočkalo v roce 1901, kdy byla uvedena do provozu trať z Nového Dvora (dnešní stanice Pňovany) na trati Plzeň - Cheb do Bezdužic. Tak se více světu otevřely i romantické Konstantinovy Lázně, kam se dalo dostat do té doby, vyjma vlastního povozu, jen po čtyřech hodinách jízdy koňským omnibusem ze Stříbra. Již v té době se uvažovalo i o pokračování tratě z Bezdužic do cca 12 km vzdálené sousední Teplé, ale již došly síly i peníze...



Po Mnichovském diktátu byla celá oblast postoupena Německu a otázka dostavby tratě z Bezdružic do Teplé se stala znovu aktuální. Nicméně, ani tehdy k realizaci nedošlo. Po skončení 2. světové války dochází k odsunu původního německého obyvatelstva a kraj se vylidňuje, což je na první pohled zřetelné dodnes.

Další iniciativu dostavby tratě z Bezdružic do Teplé přinesly až 90. léta a s nimi snahy oživit zdejší region. Bezdružicko, které turistům nabízí zejména již zmíněné Konstantinovy Lázně a zámek v Bezdružicích, by se totiž rádo začlenilo do tzv. západočeského lázeňského trojúhelníku, jehož jedna pomyslná hrana prochází osou Mariánské Lázně - Teplá - Bečov nad Teplou - Karlovy Vary. Tomu ovšem brání základní nedostatek, a to chybějící kvalitní dopravní spojení. Na příkladu Bezdružic a Teplé totiž můžeme výborně sledovat trend poslední doby ve veřejné dopravě. Protože si veřejnou regionální dopravu objednávají jednotlivé krajské úřady, které mají pochopitelně zájem na dopravním spojení obcí a měst

s krajským městem, je spojení obcí a měst přes hranice kraje jaksi na okraji zájmu - v rámci republiky se tak vytvářejí jakési vnitřní hranice. A Bezdržice s Teplou mají tu smůlu, že se nacházejí na území jiných krajů...



Důležitost dopravního spojení z Bezdržic do Teplé si již uvědomil i Plzeňský kraj a tak je tato trať součástí i územních plánů a především koncepce dopravy Plzeňského kraje. Ta mj. uvádí, že by se trať měla stát rychlou spojnicí Plzně a Karlových Varů a zároveň by měla výrazně pomoci rozvoji přilehlého regionu. Měl by zde být provozován dvouhodinový takt vlaků Plzeň - Karlovy Vary, hodinový takt regionálních vlaků Pňovany - Teplá s návazností v Pňovanech na rychlé vlaky do Plzně a v Teplé na Mariánské Lázně a Karlovy Vary. V souvislosti s propojením z Bezdržic do Teplé se uvažuje i s modernizací tratě z Pňovan do Bezdržic tak, aby umožnila požadovaný rozsah dopravy vlaků v taktu. Současné směrové poměry tratě neodpovídají cílovému stavu, proto je navržena kompletní modernizace tratě, která bude z části trasována i mimo svůj současný koridor. Traťová rychlost je navržena na jednotných 100 km/h (při průjezdu zastávkou Konstantinovy Lázně a stanicí Bezdržice 70 a 80 km/h). Trať by měla být nadále jednokolejná, její elektrizace je podmíněna studijním prověřením. Pro úsporu investičních nákladů a zmenšení záboru území jsou navrženy sklony až do 40 ‰, se kterými si však moderní motorové, resp. elektrické jednotky poradí. Modernizaci spojenou se zvýšením rychlosti se samozřejmě nevyhne ani trať z Mariánských Lázní do Karlových Varů, i když, vzhledem k členitosti terénu zejména v údolí říčky Teplé, nelze přepokládat výraznější zásahy mimo současný koridor tratě. Jízdní doby vlaků mezi Plzní a Karlovými Vary by měly být cca 90 min., což je zajímavý údaj i ve srovnání se silniční dopravou.

Severovýchodní osa

11. 9. 2006

Pardubický, Královéhradecký a Liberecký kraj (dohromady tvoří region NUTS II Severovýchod) jsou propojeny jedním z nejstarších železničních spojení na území České republiky. Železniční trať Pardubice - Liberec byla totiž uvedena do provozu již v letech 1857 - 1859 a dodnes slouží svému účelu - bohužel bez výraznějších změn... To se samozřejmě odráží i na její konkurenceschopnosti, neboť i rychlíky zde dosahují průměrné cestovní rychlosti jen 53 km/h.

Tento handicap, který je zvláště zřejmý v souvislosti s připravovanou výstavbou rychlostní silnice R35 spojující Liberec a Hradec Králové, si České dráhy dobře uvědomují, a proto bylo již v roce 2003 vypracováno zadání na studii modernizace této trasy. Studie byla nakonec vyhotovena až v letech 2005 a 2006 sdružením firem SUDOP Praha a ARTECA Roma a byla financována z grantu vlády Italské republiky. Cílem studie bylo navrhnout taková stavebně-technická opatření, která by umožnila zkrátit dnešní cestovní dobu rychlíků mezi Hradcem Králové a Libercem 2,5 hod. na nejvýše 1,5 hod. Tato hodnota byla určena s ohledem na konkurenceschopnost jízdní doby vůči silniční dopravě a také s ohledem na budoucí konstrukci integrovaného taktového jízdního řádu.

Modernizace železnice mezi třemi krajskými městy regionu NUTS II Severovýchod navazuje na dva již rozpracované projekty, a to „Východočeský diametr“, tj. modernizace železniční tratě z Chrudimi přes Pardubice a Hradec Králové do Jaroměře, a na „5. koridor“, který má sloužit především rychlému spojení Prahy a Liberce.

Studie byla rozpracována do několika variant, které uvažovaly nejen se současnou tratí vedenou přes Jaroměř, Starou Paku a Železný Brod, ale i s alternativní trasou vedenou z Hradce Králové do Turnova přes Hořice v Podkrkonoší, Ostroměř, Jičín a Libuň. Po této trati, která byla postupně zprovozněna v letech 1871 - 1903, byla dálková doprava Hradec Králové - Liberec provozována ještě před několika lety, zejména z důvodu obsluhy významného města Jičín a turistické oblasti Českého ráje. Zvýšením počtu zastávkových vlaků pro regionální dopravní obsluhu byla ovšem kapacita této tratě vyčerpána a tak zde musely být dálkové vlaky zrušeny. Ve studii byla ještě také pro srovnání zpracována i tzv. kombinovaná varianta vedená z Hradce Králové přes Hořice v Podkrkonoší, Lázně Bělohrad, Novou Paku, Starou Paku, Železný Brod a Jablonec nad Nisou do Liberce.

Pro výpočet jízdních dob v jednotlivých variantách bylo uvažováno se dvěma charakteristickými typy souprav. První byla souprava složená z motorového vozu řady 854 a jednoho přívesného vozu řady 053 (viz ilustrační snímek), která je zde v současné době obvykle nasazována, a druhá byla souprava složená z motorové jednotky RegioSwinger s naklápěcí skříní a nejvyšší rychlostí 160 km/h. Tyto jednotky jsou dnes provozovány v Německu a Chorvatsku a v České republice je můžeme spatřit na některých vlacích z německé Žitavy do Liberce a Tanvaldu. Výpočty jízdních dob pro vozidla elektrické trakce nepřinesly, zvláště ve srovnání s jednotkami RegioSwinger, výrazná zkrácení, a proto zde není elektrizace trati ekonomicky oprávněná.



Prognóza výhledových přepravních proudů (průměrné nárůsty přepravených cestujících za 24 hod.) zohlednilo pro dokonalejší představu i předpokládaný rozvoj silniční sítě, očekávané demografické změny, ale i vývoj národní ekonomiky.

U předpokládaných investičních nákladů nejsou započítány ty úseky, jež jsou součástí jiných projektů („Východočeský diametr“ a „5. koridor“), neboť se předpokládá, že modernizace páteřního železničního spojení regionu NUTS II Severovýchod by se uskutečnila až po realizaci dvou jmenovaných projektů.

Varianta optimalizace znamenají menší rozsah úprav s důrazem na zachování stávajícího koridoru železnice, kdežto ve variantách modernizace jsou v nepříznivých úsecích stávající tratě navrženy i přeložky zcela mimo stávající těleso tratě včetně např. nových tunelů. Uvažuje se, že i modernizovaná trať by zůstala jednokolejná, jen některé úseky, kde se předpokládá křížování vlaků, by byly zdvoukolejné.

Varianta „optimalizace sever“ předpokládá modernizaci úseku Pardubice - Hradec Králové - Jaroměř na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „Východočeský diametr“), optimalizaci úseku Jaroměř - Stará Paka na traťovou rychlost 70-120 km/h, optimalizaci úseku Stará Paka - Železný Brod - Turnov na traťovou rychlost 70-80 km/h a modernizaci úseku Turnov - Liberec na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „5. koridor“). Konfigurace terénu mezi Jaroměří a Turnovem bohužel neumožňuje dosáhnout vyšší traťové rychlosti bez podstatného nárůstu investičních nákladů. Dosažená jízdní doba z Hradce Králové do Liberce včetně pobytů ve stanicích pro dálkový vlak v sestavě 854+053 / RegioSwinger je 117 / 98,5 min., což nesplňuje zadání studie. Průměrný nárůst přepravených cestujících za 24 hod. je 1000 osob, což je nejméně ze všech zpracovaných variant řešení. Předpokládané investiční náklady této varianty jsou také nejnižší ze všech posuzovaných variant a byly vyčísleny na 4 223 mil. Kč.



Varianta „optimalizace jih“ uvažuje modernizaci úseku Pardubice - Hradec Králové na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „Východočeský diametr“), optimalizaci úseku Hradec Králové - Ostroměř na traťovou rychlost 70-80 km/h, optimalizaci úseku Ostroměř - Jičín na traťovou rychlost 120-140 km/h, optimalizaci úseku Jičín - Turnov na traťovou rychlost 60-120 km/h a modernizaci úseku Turnov - Liberec na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „5. koridor“). Dosažená jízdní doba z Hradce Králové do Liberce včetně pobytů ve stanicích pro dálkový vlak v sestavě 854+053 / RegioSwinger činí 97 / 82 min. a v případě klasické soupravy nesplňuje zadání studie. Průměrný nárůst přepravených cestujících za 24 hod. je v této variantě 2500 osob. Předpokládané investiční náklady jsou 4 587 mil. Kč.



Varianta „modernizace jih“ se skládá z modernizace úseku Pardubice - Hradec Králové - Lochenice na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „Východočeský diametr“), modernizace úseku Lochenice - Ostroměř - Jičín na traťovou rychlost 120-160 km/h, modernizace úseku Jičín - Turnov na traťovou rychlost 110-160 km/h a modernizace úseku Turnov - Liberec na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „5. koridor“). Dosažená jízdní doba z Hradce Králové do Liberce včetně pobytů ve stanicích pro dálkový vlak v sestavě 854+053 / RegioSwinger byla vypočtena na rekordních 77,5 / 65,5 min. Průměrný nárůst přepravených cestujících za 24 hod. je odhadován na 4000 osob a je nejvyšší ze všech variant řešení. Předpokládané investiční náklady činí 13 074 mil. Kč.



„Kombinovaná varianta“ navrhuje modernizaci úseku Pardubice - Hradec Králové - Lochenice na traťovou rychlost 100-160 km/h (tento úsek je součástí projektu „Východočeský diametr“), modernizaci úseku Lochenice - Hořice v Podkrkonoší na traťovou rychlost 120-160 km/h, novostavbu úseku Hořice v Podkrkonoší - Lázně Běláhrad na traťovou rychlost 160 km/h (tunel pod Hořickým Chlumem), modernizaci úseku Lázně Běláhrad - Stará Paka na traťovou rychlost 80-160 km/h, optimalizaci úseku Stará Paka - Železný Brod na traťovou rychlost 70-80 km/h, novostavbu úseku Železný Brod - Jablonec nad Nisou na traťovou rychlost 120-160 km/h (tunel z Malé Skály až do Jablonce nad Nisou) a modernizaci úseku Jablonec nad Nisou - Liberec na traťovou rychlost 90-120 km/h. Dosažená jízdní doba z Hradce Králové do Liberce včetně pobytů ve stanicích pro dálkový vlak v sestavě 854+053 / RegioSwinger vychází na 85,5 / 73,5 min. Průměrný nárůst přepravených cestujících za 24 hod. se předpokládá 2000 osob a předpokládané investiční náklady 28 690 mil. Kč. Tato varianta je tedy nejvíce investičně náročná.



Na výsledcích jednotlivých variant řešení je patrná závislost zkracování jízdní doby a zvyšování počtu cestujících. Zároveň je dobře patrný větší přepravní potenciál jižních variant, zejména Jičínska a Českého ráje. Pro budoucí modernizaci železničního spojení Hradec Králové - Liberec vyhovuje tedy jen varianta „modernizace jih“, která přináší největší zkrácení jízdní doby a tudíž i nejvyšší nárůst cestujících při relativně příznivých investičních nákladech. Tato trasa bude určena pro dálkovou dopravu dnes směřovanou přes Jaroměř, Starou Paku a Železný Brod. Současný interval rychlíků 120 min. bude možné po modernizaci zkrátit na 60 min. Úroveň regionální obsluhy na modernizované, ale i ostatních tratích bude zajištěna na základě požadavků krajů, předpokládá se však provoz v intervalu 60 nebo 120 min. podle poptávky.

Tunely pro koridory

30. 1. 2007

Když v roce 1993 začala v České republice modernizace tzv. tranzitních železničních koridorů, bylo to pojmáno více méně jen jako generální oprava několik desetiletí zanedbávaných tratí. S postupem času se však ukázalo, že je třeba modernizaci železničních tratí pojímat velkoryseji, aby vynaložené investiční prostředky splnily svůj význam, tj. přispěly k větší konkurenceschopnosti železnice v podobě zvýšení rychlosti a tím i zkrácení jízdních dob. To při geometrii našich koridorových tratí, které pocházejí z poloviny 19. století, znamenalo zabývat se i myšlenkou opuštění historického tělesa dráhy v některých lokalitách a výstavbou tzv. přeložek. A to s ohledem na členitost terénu znamená leckdy i výstavbu tunelů.



Tunel Hněvkovský I ještě spolu se starou tratí

První takovou vlašťovkou, kdy byla z důvodu zvýšení rychlosti postavena přeložka tratě s tunelem, byl úsek 1. tranzitního železničního koridoru mezi stanicemi Nelahozeves a Vraňany s tunelem Vepřek o délce 390 m uvedený do provozu v roce 2002. Velkou výzvou pro projektanty a investora byla ovšem až tzv. optimalizace traťového úseku Zábřeh na Moravě - Česká Třebová, kde trať nejdříve prochází meandrovitým údolím Moravské Sázavy a poté u Třebovic v Čechách překonává hlavní evropské rozvodí. Vzniklo zde šest nových tunelů (Hněvkovský II - 462 m, Hněvkovský I - 180 m, Malá Huba - 324 m, Tatenický - 143 m, Krasíkovský - 1101 m a Třebovický - 95 m), které byly postupně uvedeny do provozu v letech 2004 - 2006. Jistě nejzajímavější z těchto staveb jsou posledně jmenované tunely. Krasíkovský tým, že zde v novodobé éře budování železničních tunelů došlo poprvé k překonání délky 1 km, což u moderních tunelů znamená i nutnost zajištění možnosti evakuace cestujících z vlaku v případě mimořádné události únikovou štolou na povrch, jež je zde situována přibližně uprostřed tunelu. Třebovický tunel zase není ani tak zajímavý svou délkou, která je pouhých 95 m, ale spíše technologií výstavby, neboť jde o tunel provedený kombinací hloubení z povrchu, vybudování podzemních stěn a stropní konstrukce s následnou

ražbou vnitřku tunelu, a také svou historií. Nejedná se totiž o první tunel v tomto místě. Ještě do roku 2005 se používal starý 512 m dlouhý tunel z roku 1845. Tento tunel však po celý svůj „život“ provázela smůla. Kvůli velmi složitým zdejším geologickým poměrům byla jeho výstavba nesmírně náročná a navíc jej provázely problémy i během provozu. V roce 1867 byla nakonec vybudována přeložka tratě mimo tunel a ten byl následně opuštěn. Při zdvoukolejňování tratě Olomouc - Česká Třebová na přelomu 20. a 30. let 20. století byl chátrající tunel rekonstruován a v roce 1932 uveden znovu do provozu pro 2. traťovou kolej, přičemž 1. traťová kolej vedla nadále na povrchu. Konec trápení přinesl až rok 2005, kdy byl vybudován zcela nový úsek dvoukolejné trati včetně tunelu, který jde šikmo nad starým tunelem, jenž byl nakonec zasypán...



Portál Krasíkovského tunelu u zastávky Tatenice

Další nové železniční „koridorové“ tunely budou otevřeny v roce 2008 v samém centru hlavního města, v rámci stavby nazvané „Nové spojení“. Jedná se dva souběžné dvoukolejné tunely (Vítkovský I - 1316 m a Vítkovský II - 1364 m), které budou navzájem propojeny únikovými štolami.



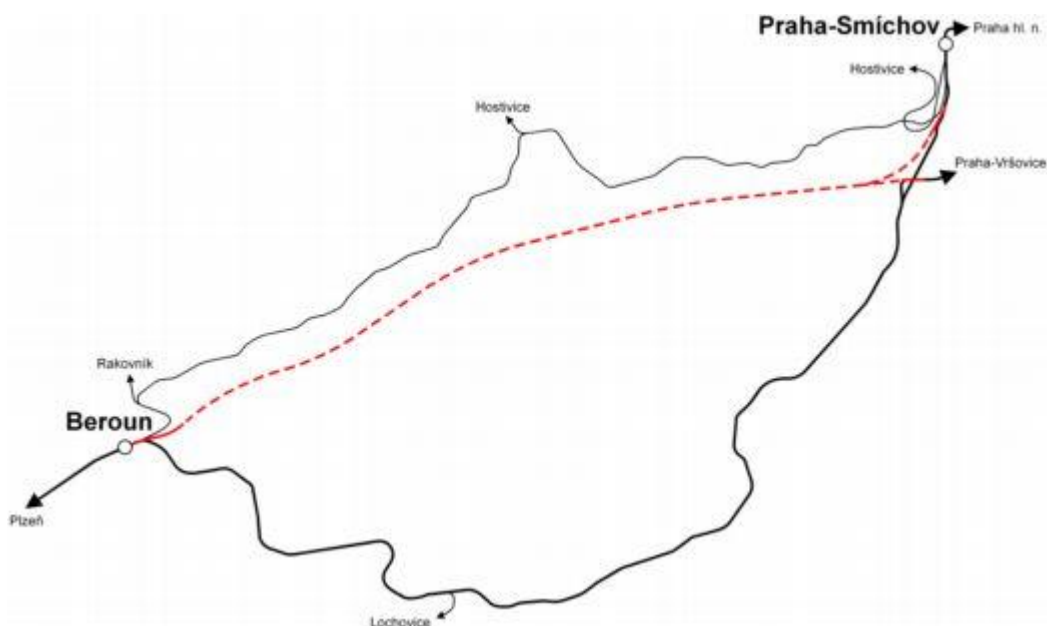
Krasíkovský tunel s nákladním vlakem vjíždějícím do stanice Krasíkov

V projektové přípravě jsou dnes tunely na 4. tranzitním železničním koridoru mezi Českými Budějovicemi a Benešovem u Prahy. Situovány budou na výjezdu z Českých Budějovic do Ševětína, kde bude několik tunelů v závislosti na vybrané variantě řešení, mezi Veselím nad Lužnicí a Tábořem (Zvěrotický - 372 m, Sedlečský - 300 m a Janovský - 876 m) a mezi Tábořem a Benešovem u Prahy (Sudoměřický - 435 m, Mezenský - 840 m, Deborečský - 660 m, Votický - 588 m, Olbramovický - 480 m, Zahradnický - 1030 m a Tomický - 324 m). Všechny tunely by měly být uvedeny do provozu do roku 2016 stejně jako celý 4. tranzitní železniční koridor.



Tatenický tunel u zastávky Tatenice

Velmi ambiciózním je projekt nové tratě z Prahy do Berouna. Myšlenka na použití zcela nové trasy 3. tranzitního železničního koridoru v tomto úseku byla vyvolána možností radikálního zkrácení jízdní doby a v konečném důsledku i problematickým projednáním modernizace stávající tratě s dotčenými obcemi. Vybrána byla proto trasa původně rezervovaná pro vedení vysokorychlostní tratě z Prahy do Plzně a Norimberku. Tomu odpovídá i navrhovaná nejvyšší rychlost v tunelu 200 - 300 km/h, která umožní překonat vzdálenost mezi Prahou-Smíchovem a Berounem už za cca 10 - 15 min. Tunel s rekordní délkou cca 24 km bude vybudován jako dva jednokolejné tubusy vzájemně propojené bezpečnostními únikovými štolami. Tunel bude mít ještě odbočnou větev z Branického mostu - tzv. Mostu inteligence - určenou především pro rychlou nákladní dopravu. Zajímavostí při projektování tohoto tunelu je jistě také průchod krasovou oblastí Českého krasu, která klade zvýšené požadavky na geologický průzkum. V ČR dosud ojedinělým tunelem by se vlaky měly rozjet přibližně v roce 2016.

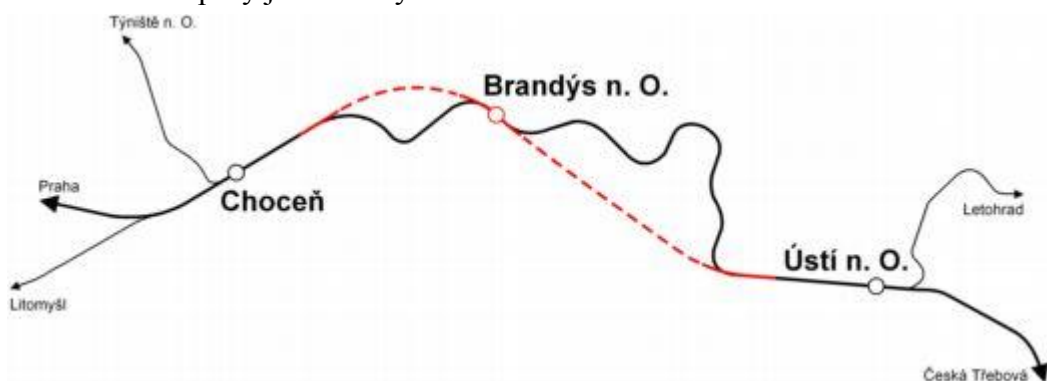


Vedení tunelu mezi Prahou a Berounem

Na 3. tranzitním železničním koridoru mezi Berounem a Plzní se ještě připravuje výstavba tunelu Ejpovice (dva jednokolejné tubusy o délce cca 4,2 km) na nejvyšší traťovou rychlost 200 km/h, který trať zkrátí o cca 7 km.

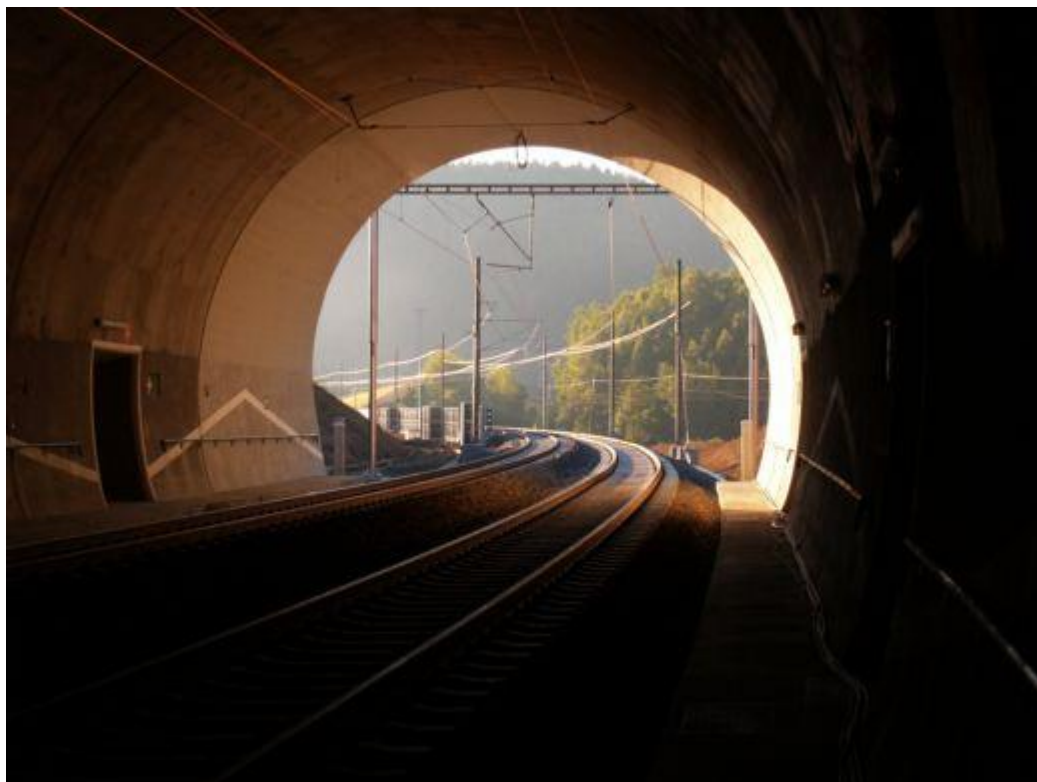
Na slezské části 3. tranzitního koridoru ze státní hranice u Mostů u Jablunkova do Dětmovic se připravuje výstavba nového Jablunkovského tunelu o délce 612 m. Dnes zde slouží dva jednokolejné tunely, přičemž jeden z nich bude přebudován na dvoukolejný a druhý bude zasypan.

Aktuálně se také připravuje modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí - Choceň, který byl při modernizaci 1. tranzitního železničního koridoru vynechán. Jedna z možných variant předpokládá výstavbu dvou tunelů o délce cca 4 km a cca 2,2 km, které by současnou trať vedenou údolím Tiché Orlice zkrátily o 2 km, což při nejvyšší uvažované rychlosti 200 km/h znamená až 6 min. úspory jízdní doby.



Předpokládaná varianta modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí - Choceň

Další tunely se teprve začínají rodit na prknech, či spíše monitorech projektantů, kteří se zabývají plánováním nové tratě z Českých Budějovic do Lince, z Prahy do Benešova, či vysokorychlostními tratěmi. Železniční tunely zažívají v Evropě již řadu let velký boom. Ať už se jedná o tunely zkracující obloukovité tratě, tzv. základnové tunely pod Alpami, jež se vyznačují délkou několika desítek kilometrů, nebo tunely umožňující vedení železnice pod městskou zástavbou.



Pohled z tunelu Hněvkov I směrem k Zábřehu na Moravě