

Městské přestupní uzly rychlých železničních spojení a jejich služby

Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

sip@komora.cz

Hospodářská komora České republiky

www.komora.cz

TRENDY EVROPSKÉ DOPRAVY: ZŮSTANE ČR KŘÍŽOVATKOU EVROPY?

14. června 2018 – Ministerstvo dopravy ČR

Program rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR

- Schválen usnesením vlády ČR č. 389 z 22.5.2017
- Dlouho očekávaný strategický materiál k ekologickému propojení hlavních center osídlení železniční dopravou vyšších rychlostí (nad i pod 250 km/h)
- Vysokorychlostní tratě i tratě konvenční modernizované
- Hlavní směry: Praha – Drážďany, Praha – Plzeň – Domažlice, Praha – Brno – Vídeň a Brno - Ostrava
- Základ pro studie proveditelnosti jednotlivých tratí
- Celkové náklady sítě: více než 650 mld. Kč

Co je třeba dořešit v programu Rychlých železničních spojení?

- Konceptci přestupních uzlů a přestupních vazeb
- Konceptci přestavby železničních uzlů (Praha, Brno, Ostrava) – má být řešena samostatnými studiemi proveditelnosti
- Standardy služeb v železničních stanicích na síti RS a s tím související konceptci přestavby areálů těchto stanic
- Předstihové úpravy navazujících tratí – modernizace, elektrizace a převod na střídavou trakci, sdělovací a zabezpečovací zařízení
- Požadavky na vlakové soupravy a palubní služby
- Způsoby financování výstavby a provozu (včetně využití PPP)

Funkční schéma průtahu centrální železniční magistrály (VRT) přes uzel Brno (zahrnuje jen linky jedoucí podměstským tunelem VRT)

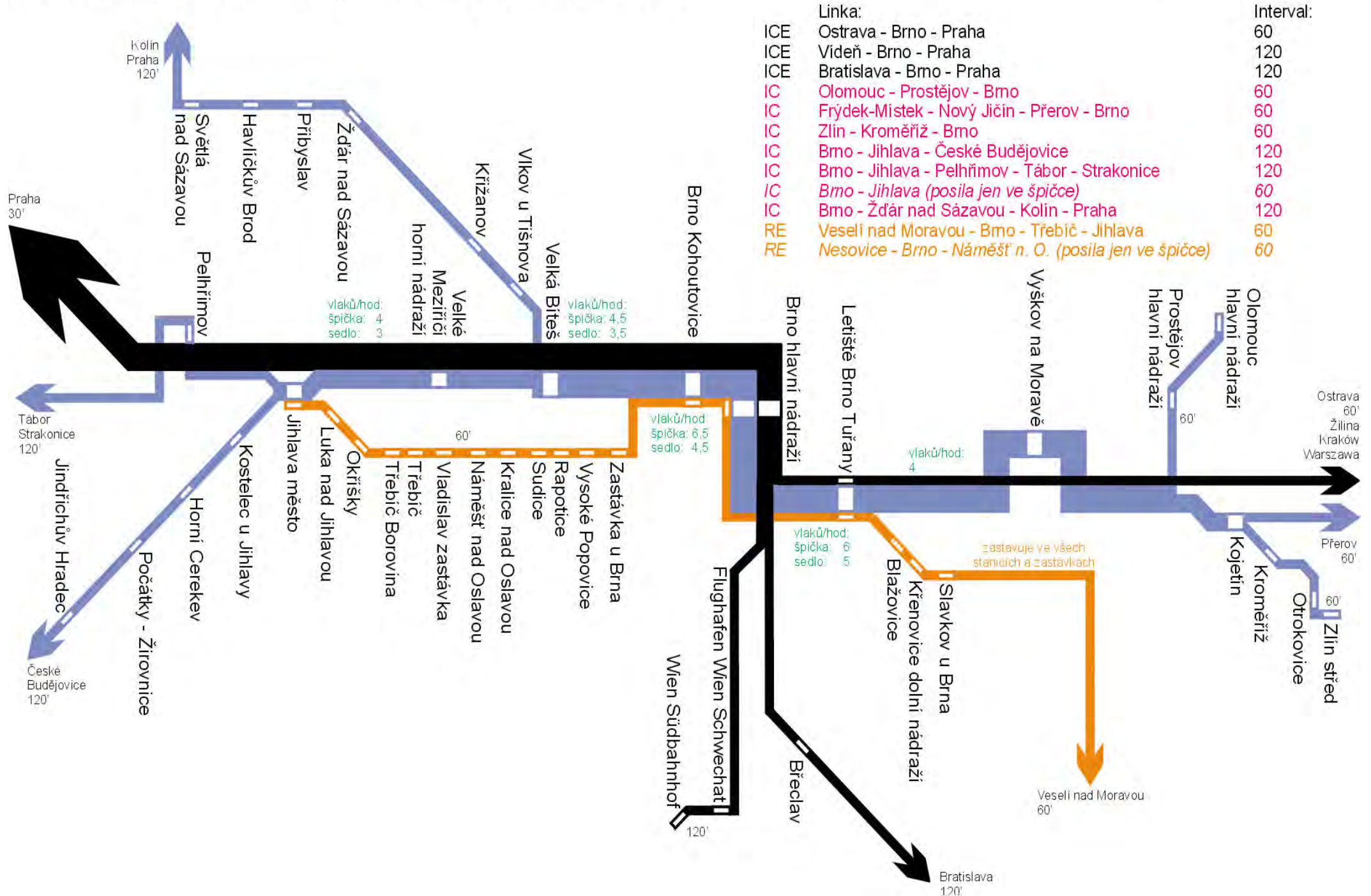
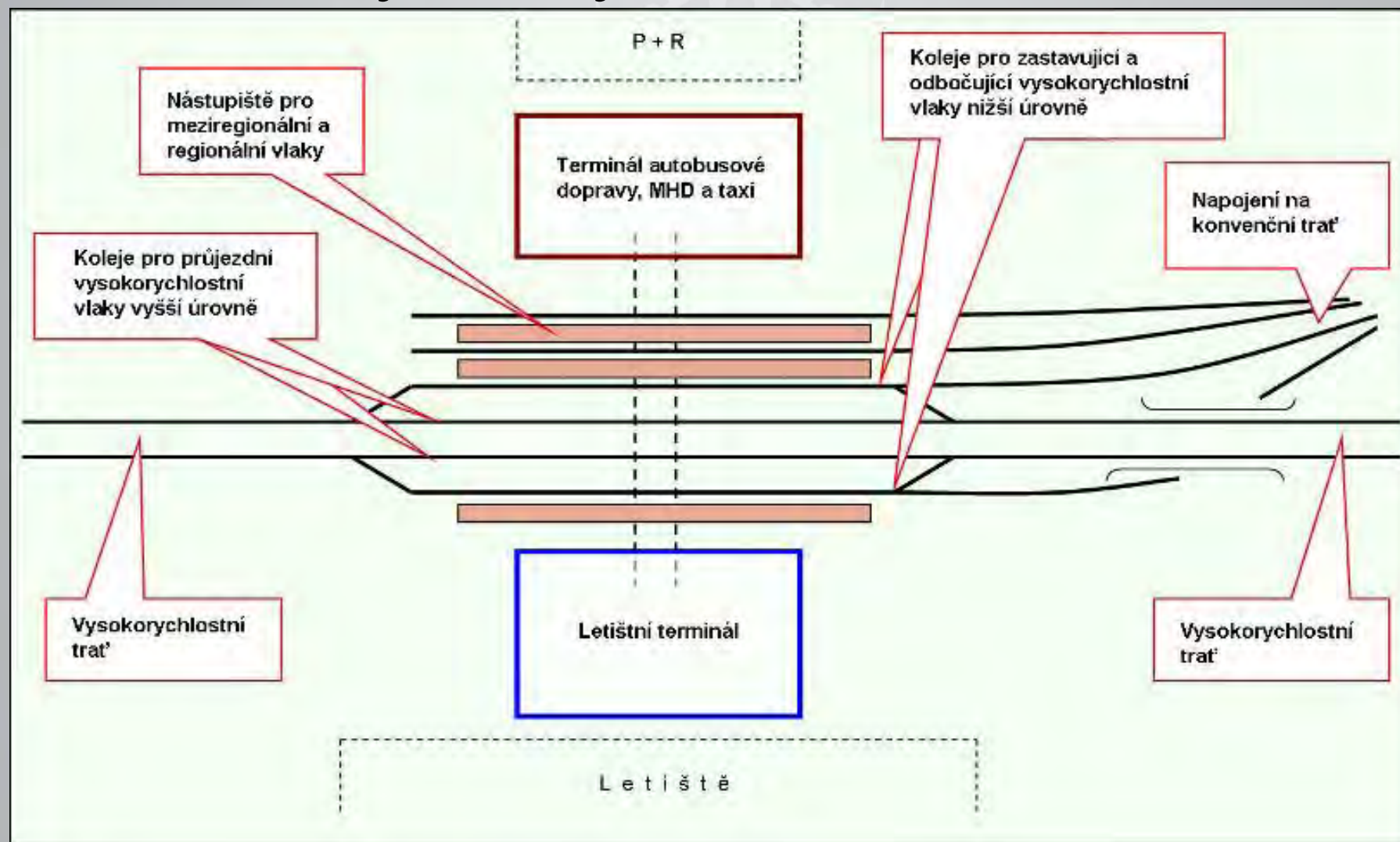


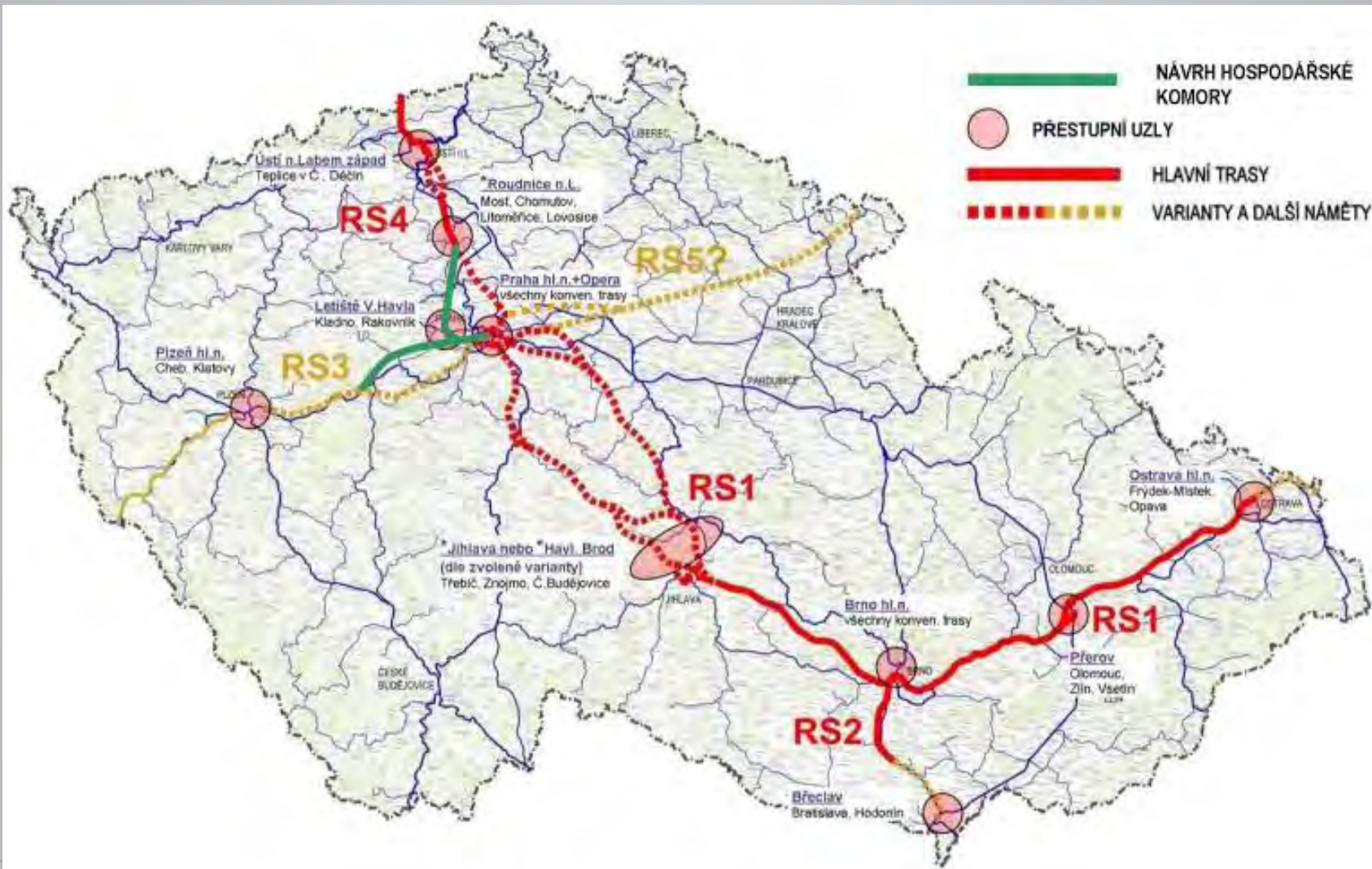
Schéma možných dopravních napojení na zastávce vysokorychlostní trati





Arnhem Central Station (2015)

Návrh Hospodářské komory ČR na strukturu přestupních uzlů



* hvězdička znamená umístění mimo stejnojmennou železniční stanici

Koncept HK ČR – dva přestupní uzly RS v Praze



Č.		Měrná jednotka	2017	2030	Poznámka
1	Roční počet leteckých cestujících	tis.osob	15 415	25 000	prosperita LVHP a výstavba RS závisí na prosperitě ekonomiky
2	z toho netranzitní cestující	tis.osob	15 165	23 000	
3	<i>podíl netranzitních cestujících</i>	%	98,4	92,0	
4	Ø denní počet netranzitních cestujících	osob	42 100	63 900	= č.2 / 360 x 1000
5	Ø hodinový počet netranzitních cestujících	osob	2 340	3 550	= č.4 / 18 (hodiny efektivního provozu)
6	<i>odhad podílu leteckých cestujících přepravených letištním expresem</i>	%	22	22	<i>poměrně nízká hodnota</i>
7	Ø hodinové vytižení letištního expresu v jednom směru	osob	257	391	= č.5 * č. 6 / 2
8	<i>odhad podílu leteckých cestujících přepravených vysokorychlostním vlakem*</i>	%	10	10	<i>poměrně nízká hodnota</i>
9	Ø hodinové vytižení vysoko-rychlostních vlaků v jednom směru*	osob	117	178	= č.5 * č. 8 / 2

* bez přestupujících cestujících ze směrů Kladno, Rakovník, Plzeň apod.

Navržená konfigurace přestupního uzlu VRT v centru Prahy





Současný stav návrhů Hospodářské komory ČR

- Přestože navrhovaná trasa VRT Praha – Drážďany přes Letiště Václava Havla nebyla zařazena do zadání řešené studie proveditelnosti, připravuje se zadání **zvláštní územně technické studie** na tuto alternativu – spolupráce se SŽDC je zde velmi dobrá
- Z územně technické studie mohou vyplynout určité závěry pro další studie proveditelnosti (RS 4 Praha – Drážďany, RS 3 Praha – Beroun/Hořovice) a pro připravovanou studii proveditelnosti pražského uzlu (Pražský městský tunel VRT)
- Sama trasa přes Letiště Václava Havla bude vyžadovat vlastní **studii proveditelnosti**
- Je nezbytná **koordinace s rozvojem Letiště Václava Havla** (jihozápadní prodloužení Terminálu 2, developmenty letištního prostoru) stejně jako s lokalizací stanice letištní větve Buštěhradské dráhy

Děkuji Vám za pozornost !



Emanuel Šíp

předseda Dopravní sekce

sip@komora.cz

Hospodářská komora České republiky

www.komora.cz