








Závěr			
Technická část			
Marketingová část			
Obecná část	<h2>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</h2>		
 <p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p> 			

Závěr	<p>Název akce: Studie VRT – Analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p>	
Technická část	<p>Datum zpracování: Prosinec 2006</p>	
Marketingová část	<p>Objednatel: Ministerstvo dopravy České republiky Nábř. L.Svobody 1222/12 110 15 Praha 1</p>	<p>generální ředitel: Ing. Josef Fidler vedoucí střediska: Ing. Pavel Tikman</p>
Obecná část	<p>Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s. Středisko 205 – koncepce dopravy Olšanská 1a 130 80 Praha 3 – Žižkov</p>	
	<p>Vedoucí projektu: Ing. Martin Vachtl</p>	
	<p>Zpracovali: Ing. Pavel Tikman, Zdeněk Melzer, Ing. Martin Vachtl, Ing. Andrea Plišková, Ing. Jan Šulc, Ing. Pavel Červenka, Ing. Alexandr Kánský, Ing. Kateřina Hladká, Ing. Petr Košan, Zdeněk Danihelka, Ing. Barbora Machová</p>	
	<p>Externí spolupráce: Ing. Igor Chovanec (APC) Ing. Lukáš Týfa, PhD.</p>	
	<p>Hlavní cíl: Vysokorychlostní železnice České republiky v návaznosti na evropskou síť – revitalizace železniční dopravy</p>	
 <p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p> 		

Závěr		<h2>Hlavní důvody zpracování</h2>
Technická část		<ul style="list-style-type: none"> • úkoly vyplývající z „Usnesení vlády ČR č. 561 ze dne 17.5. 2006 (o Politice územního rozvoje ČR) • 15 let stará koncepce poplatná svému vzniku • používání prvků a částí VRT při modernizaci stávajících koridorů • potřeba stanovit podíl železniční dopravy na celkové výhledové osobní i nákladní přepravě • aktualizace územních plánů <ul style="list-style-type: none"> – nerespektování stávajících tras – nesouhlas se stávajícími trasami • investiční plán <ul style="list-style-type: none"> – možnosti EU, ČR, ostatní (např. PPP)
Marketingová část		
Obecná část		
	<p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p>	

Závěr		<h2>Hlavní cíle</h2>
Technická část		<ul style="list-style-type: none"> • zajištění rychlého konkurenceschopného kapacitního železničního spojení v hlavních směrech • obsluha území (využití stávajících a nových kapacit z hlediska Evropy, ČR, regionu) • umožnění přesunu nákladní dopravy ze silnice na železnici • zohlednit životní prostředí a urbanismus (snížení hlukové zátěže v obytných zónách) • územní ochrana vybraných nových i modernizovaných tratí <p><u>Výchozí dokumentace</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ÚTP Koridory VRT v ČR 1995 (SUDOP PRAHA a.s.) • Koordinační studie VRT 2003 (IKP CE s.r.o.) • SP, ÚTS, TES a další týkající se drah, zařazených do evropského železničního systému
Marketingová část		
Obecná část		
	<p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p>	

Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Výchozí legislativní podmínky EU, ČR



- Rozhodnutí Evropského parlamentu č. 884/2004/EC měnící Rozhodnutí č. 1692/96/EC o rozvoji TEN-T
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES o interoperabilitě transevropského železničního systému, kterou se mění směrnice o interoperabilitě 96/48/ES (vysokorychlostního) a 2001/16/ES (konvenčního) železničního systému,
- Směrnice 2001/12/ES, kterou se mění směrnice 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství se změnami dle směrnice 2004/51/ES
- Směrnice SŽDC č. 16/2005 Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky
- Sdělení MD č. 111 ze dne 25. 2. 2004 o výčtu železničních drah zařazených do evropského železničního systému podle zákona č. 266/1994 o dráhách



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Technická část


Marketingová část

Obecná část


Kategorizace tratí



Tratě	Traťová rychlost [km/h]	Charakter tratě		Charakter sítě
Nové (vysokorychlostní)	250 – 350	VRT	Konvenční trať	Evropská síť
Nově modernizované	200 – 230			
Modernizované	cca 160			
Optimalizované	80 – 160			Národní síť
Ostatní celostátní	60 – 120			Regionální síť
Ostatní regionální	40 – 80			



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část




Zásady pro stanovení parametrů nových tratí

Pouze pro osobní dopravu by měla být trať navržena v případě, že

- ve městech (železničních uzlech), kde je žádoucí oddělení nákladní dopravy od osobní,
- nová trať je dostatečně využita pouze osobní dopravou,
- v případě geograficky obtížného území, kdy větší sklon umožní podstatně snížit investiční náklady

Pro smíšenou dopravu navrhujeme tratě v případě, že:

- je žádoucí z důvodu hygienických podmínek (hluk, prašnost apod.) omezit provoz na stávající trati,
- nová trať je nedostatečně využita pouze osobní dopravou



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část




Základní technické parametry tratí

Rychlosti a poloměry oblouků


		systém tratě			
		konvenční		VRT	
provoz	osobní	Vmax	230 km/h	Vmax	350 km/h
		Vmin	140 km/h	Vmin	200 km/h
	Rd	5 290 m	Rd	12 250 m	
	Rmin	2 500 m	Rmin	6 500 m	
smíšený	osobní	Vmax	230 km/h	Vmax	350 km/h
		Vmin	100 km/h	Vmin	120 km/h
	Rd	5 290 m	Rd	12 250 m	
	Rmin	3 000 m	Rmin	8 550 m	

Maximální směrodatné sklony

		shodné pro konvenční i VRT	
		osobní	doporučený max. sklon
provoz	osobní	výjimečný max. sklon	35 ‰
	smíšený	doporučený max. sklon	12,5 ‰
smíšený		výjimečný max. sklon	18 ‰



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Hlavní směry



- Nürnberg / Regensburg – st.hr. SRN – Plzeň – Praha
- Dresden – st.hr. SRN – Ústí nad Labem – Praha
- Praha – Brno
- Brno – Břeclav – st.hr. A – Wien / st.hr. SK – Bratislava
- Brno – Přerov – Ostrava – st.hr. PL – Katowice / st.hr. SK – Žilina

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Vedlejší směry



- Břeclav – Přerov
- Praha – Liberec – st.hr. PL / st.hr. SRN
- Praha – České Budějovice – st.hr. A
- Trati spojující významné aglomerace ČR
 - Praha – Pardubice – Přerov / – Brno
 - Cheb – Plzeň – České Budějovice
 - České Budějovice – Jihlava – Brno
 - Cheb – Ústí nad Labem – Liberec
 - Liberec – Hradec Králové – Pardubice
- Významné tratě napojené na sousední státy
 - Ústí nad Orlicí – Lichkov – st.hr. PL
 - Hranice na Moravě – Horní Lideč – st.hr. SK
 - Bohumín – Mosty u Jablunkova – st.hr. SK

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Hlavní a vedlejší směry

SRN Dresden, Berlin, Eriktur
 Ústí n.L.
 Liberec
 Karlovy Vary
 Praha
 Hradec Králové
 Wrocław PL
 Nürnberg
 Píseň
 Pardubice
 Ostrava
 Warszawa Katowice
 München, Nürnberg
 České Budějovice
 Brno
 Olomouc
 Jihlava
 Zlín
 Zlín, Košice
 Linz A
 Wien Bratislava SK

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Schéma sítě (varianta VRT)

Dresden
 Zgorzelec
 Ústí n.L.
 LIBEREC
 KARLOVY VARY
 Nürnberg
 PRAHA
 HRADEC KRÁLOVÉ
 Wrocław
 Pardubice
 Ostrava
 Katowice Katowice
 Nürnberg
 Plzeň
 Olomouc
 Prerov
 Zlín
 Zlín
 České Budějovice
 Jihlava
 Brno
 Zlín
 Linz
 Wien
 Bratislava

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech


Závěr


Technická část


Marketingová část

Obecná část


Schéma sítě (varianta VRT a modernizace)







Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

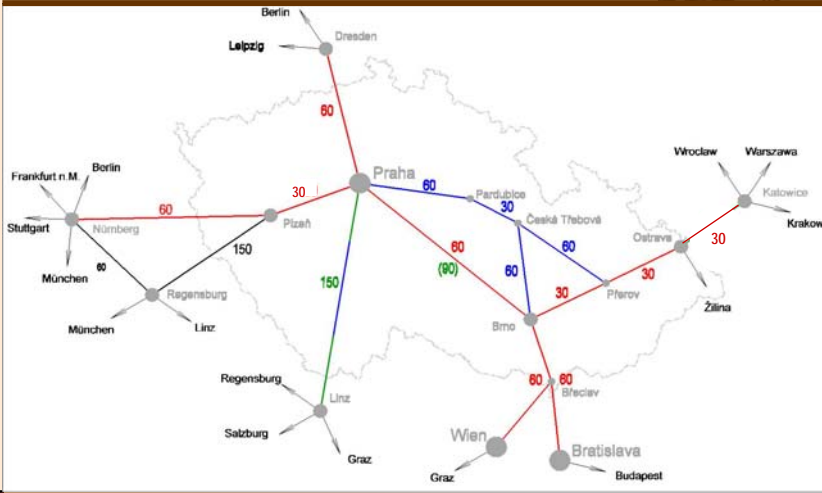
Technická část


Marketingová část

Obecná část


Systémové jízdní doby (varianta VRT)







Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

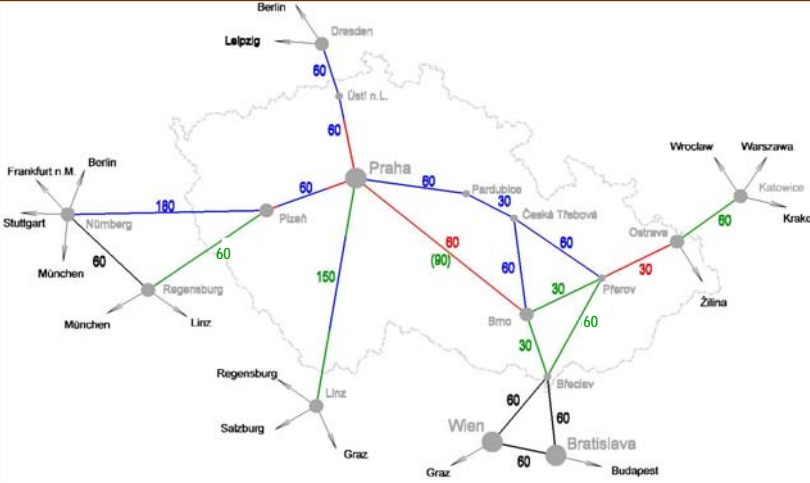
Technická část

Marketingová část


Obecná část

Systémové jízdní doby (varianta VRT a modernizace)





Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

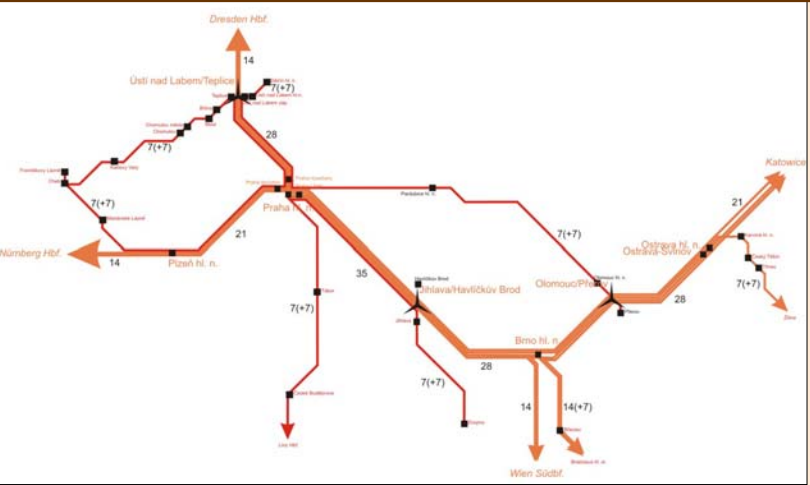
Technická část

Marketingová část


Obecná část

Navrhované počty vlaků (varianta VRT)





Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Navrhované počty vlaků (varianta VRT a modernizace)

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Rozhodování při návrhu variant VRT a modernizace)

Výstavba nových tratí (vysokorychlostních i konvenčních)

- rychlost ve stávající stopě nelze zvýšit,
- jedná se o součást transevropské tranzitní sítě,
- kapacita stávající tratě je nedostatečná
- za předpokladu, že bude dostatečně využita osobní (nákladní) doprava

Modernizace stávajících tratí

- kapacita stávající tratě je dostatečná nebo ji lze zvýšit technickým opatřením (modernizace zabezpečovacího zařízení, přístavba další koleje),
- rychlost ve stávající stopě lze zvýšit rektifikací oblouků na tělese dráhy, případně s krátkými přeložkami,
- předpokládaná cestovní doba pro vybrané druhy železniční dopravy je konkurenceschopná,

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

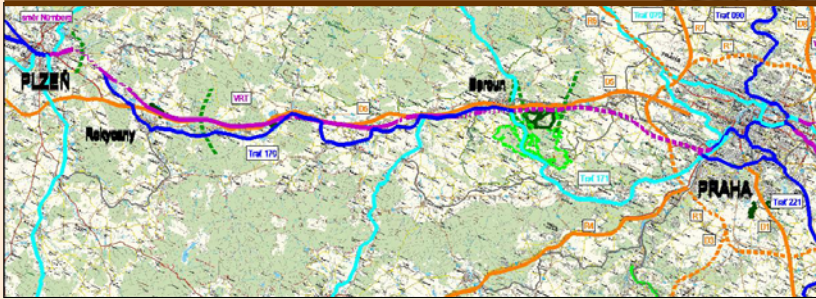
Závěr

Technická část


Marketingová část

Obecná část


Praha – Plzeň



Varianta	Trať. rychlost	Vzdálenost	Jízdní doba	Poznámka
Modernizace	90–250 km/h	98 km	0:55 (n.s. 0:45)	Praha – Beroun 250 km/h Beroun – Ejpvovice 90-130 km/h (optimalizace) Ejpvovice – Plzeň 160 km/h
VRT	350 km/h	92 km	0:29	Úsek Praha - Beroun a Ejpvovice – Plzeň je společný s koridorovou tratí



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr

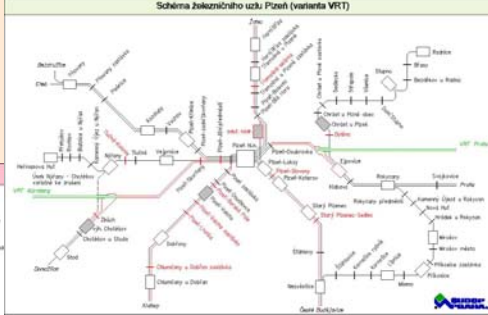
Technická část

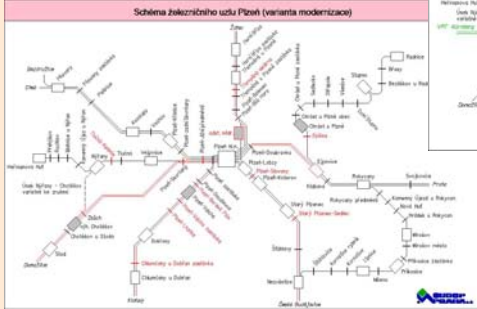
Marketingová část

Obecná část

Železniční uzel Plzeň


Varianta VRT
Doporučení přímé trasy VRT Praha – Nürnberg s odbočkou do Plzně






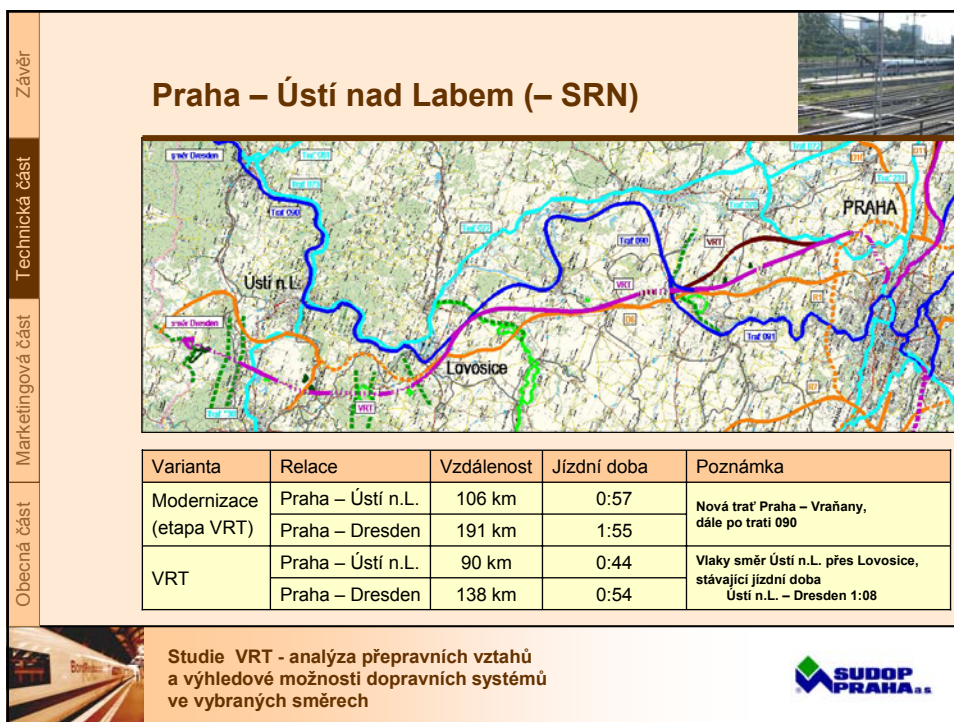
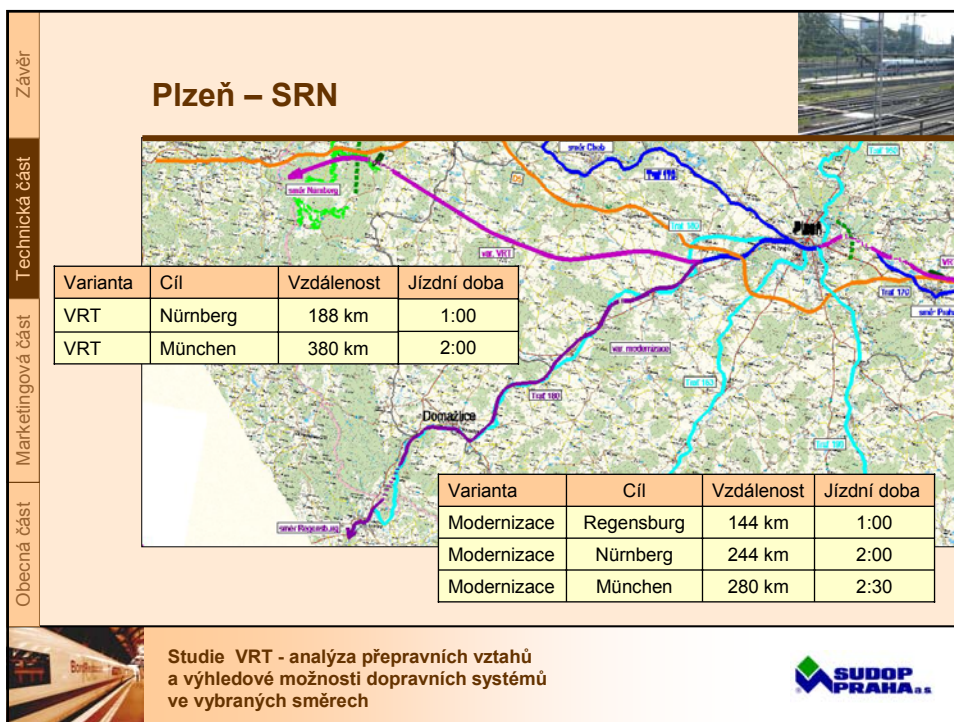
Varianta modernizace

- Jiný směr (Regensburg)
- průjezd uzlem Plzeň
- Kapacita žst. Plzeň hl.n.



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

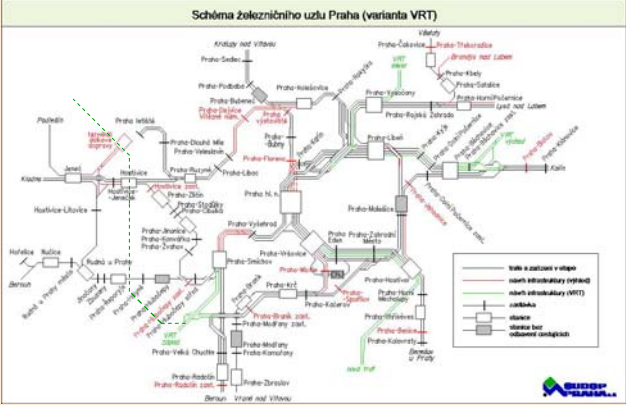




Závěr

Železniční uzel Praha

Technická část




— kůle a zastávky v rámcu
— síťová infrastruktura (DPRK)
— síťová infrastruktura (VRT)
— staniční
— staniční
— staniční

Náměty k řešení


- Přivedení VRT sever přes letiště Praha Ruzyně
- Připojení letiště na síť VRT
- Přivedení tratě od Brna společně s Novou tratí od jihu do zast. Praha-Zahradní Město (alt. Praha-Hostivař)

Marketingová část



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

Obecná část



Závěr

Železniční uzel Praha

Technická část



Souběh dálkové dopravy s příměstskou s hustým intervalem (s VRT)

Souběh dálkové dopravy s příměstskou s hustým intervalem (bez VRT)

Souběh dálkové dopravy s příměstskou s hustým intervalem (s VRT)

Souběh dálkové dopravy s příměstskou s hustým intervalem (bez VRT)

Marketingová část



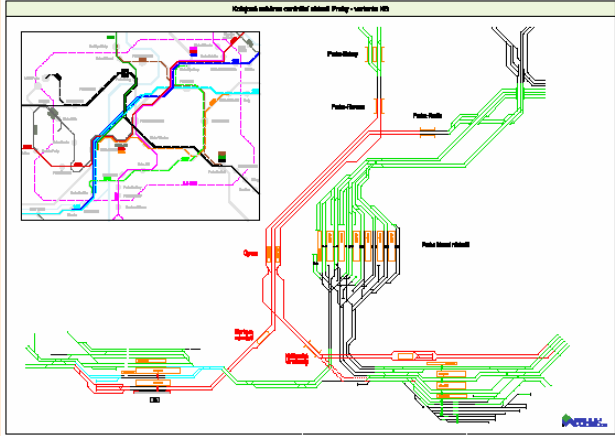
Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

Obecná část



Závěr

Železniční uzel Praha - centrum



Technická část


Marketingová část

Obecná část

Náměty k řešení

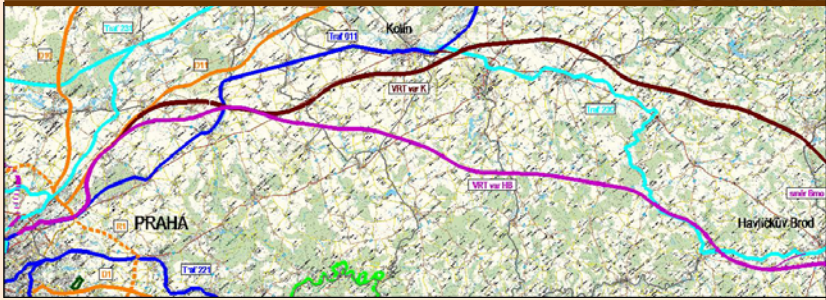
- Segregace osobní dopravy v centrální oblasti
- Společný výjezd VRT směr Dresden (přes letiště) a směr Plzeň ze žst. Praha-Smíchov

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr

Praha – Havlíčkův Brod / Jihlava




Technická část

Marketingová část

Obecná část

Varianta	Trat' přes	Vzdálenost	Jízdní doba	Poznámka
Modernizace Praha – Brno	Havlíčkův Brod	257 km	3:27	Modernizace 1. tranzitního železničního koridoru (bez úseku Brandýs n.O. – Ústí n.O.)
	Pardubice	255 km	2:03 / 2:40	
VRT Praha – Brno	Vysočina (HB)	205 km	0:55 / 1:25	Praha – Havlíčkův Brod 0:58 Praha – Jihlava 1:28

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr
 Technická část
 Marketingová část
 Obecná část

Havlíčkův Brod / Jihlava – Brno



Variantní místa zastavení (spojení Praha – Jihlava)

- Spojka Havlíčkův Brod, dále po stávající trati 240 (možná etapa VRT, jízdní doba Praha – Brno 2:30)
- Spojka Dobronín, dále po stávající trati 240 (mimo Havlíčkův Brod)
- Zastávka Vysočina, přestup na trať 240

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech





Závěr
 Technická část
 Marketingová část
 Obecná část

Železniční uzel Brno

Variantní uspořádání

- Trať Brno – Břeclav
- Trať Brno – Přerov – Ostrava
- Poloha Hlavního nádraží

Schéma železničního uzlu Brno (varianta modernizace)

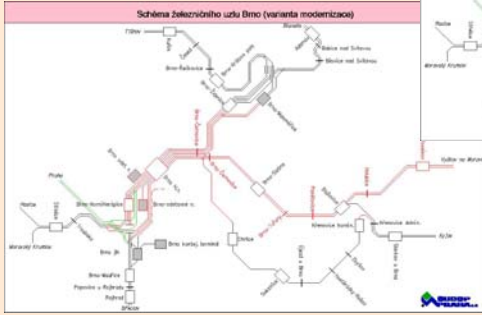





Schéma železničního uzlu Brno (varianta VRT)



- Zastavení: Brno hl.n.
- Obsluha letiště Brno Tuřany
- Zapojení VRT od Prahy

Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech






Závěr

Technická část


Marketingová část


Obecná část

Brno – Břeclav (- A / - SK)




Varianta	Traťová rychlost	Vzdálenost	Jízdní doba	Poznámka
Modernizace	160 km/h	59 km	0:32	Rozhodující bude postup prací ve směru Wien a Bratislava
	200 km/h	59 km	0:28	
VRT	300 km/h	59 km	0:17	Břeclav – Wien 1:00 Břeclav – Bratislava 0:50





Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Technická část


Marketingová část


Obecná část

Brno – Přerov




Varianta	Traťová rychlost	Vzdálenost	Jízdní doba	Poznámka
Modernizace	230 km/h	80 km	0:30	Možnost objezdu uzlu Přerov
VRT	300 – 350 km/h	72 km	0:25	






Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Přerov – Ostrava (– PL)





Varianta	Traťová rychlost	Vzdálenost	Jízdní doba	Poznámka
Modernizace	160 km/h	100 km	0:55	Stávající stav Přerov – Ostrava
VRT	300 – 350 km/h	80 km	0:25	Jízdní doba VRT Brno – Ostrava 0:52

Jízdní doba v úseku Ostrava hl.n. – Katowice:
stav 1:45 (1:27), modernizace 200 km/h 0:59, VRT 300 km/h 0:29



**Studie VRT - analýza přepravních vztahů
a výhledové možnosti dopravních systémů
ve vybraných směrech**



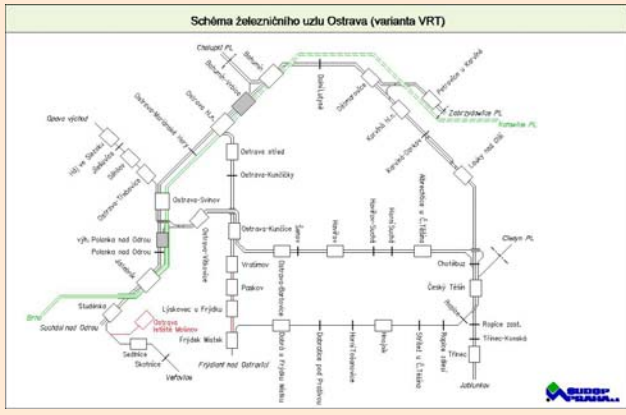
Marketingová část

Technická část

Obecná část


Závěr

Železniční uzel Ostrava




Náměty k řešení

- Výběr místa zastavení a přizpůsobení infrastruktury (Ostrava-Svinov / hl.n.)
- Napojení letiště Ostrava Mošnov
- Průchod kolejištěm žst. Ostrava hl.n.



**Studie VRT - analýza přepravních vztahů
a výhledové možnosti dopravních systémů
ve vybraných směrech**







Marketingová část




Technická část

Obecná část


Závěr	
Technická část	<h2 style="text-align: center;">Závěrečné zhodnocení z hlediska celkové koncepce</h2> <ul style="list-style-type: none"> • Základní směry nových vysokorychlostních tratí jsou v souladu s <ul style="list-style-type: none"> – výhledovými záměry (potřebami) České republiky, – evropskými tranzitními koridory, – prioritními projekty EU. • Na základě potřeb a výhledových možností jsou stanoveny možné varianty řešení, které budou dále posouzeny: <ul style="list-style-type: none"> – výstavba nových tratí, – modernizace stávajících tratí na vysokorychlostní parametry, – ponechání stávajících tratí bez výstavby nových. • Stanovené technické parametry pro osobní dopravu umožní i na nových tratích dopravu smíšenou (lehkou nákladní).
Marketingová část	
Obecná část	
	<p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p> 

Závěr	
Technická část	<h2 style="text-align: center;">Závěrečné zhodnocení z hlediska obsluhy Evropy a České republiky</h2> <p>Dopravní spojení vysokorychlostními tratěmi je optimální pro spojení větších měst (nad cca 500 tis. obyvatel, vzdálenost cca 150 – 300 km), tzn. obsluhu středoevropského regionu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Praha – Dresden (– Berlin / – Leipzig), • Praha – Regensburg / Nürnberg (– München), • Brno – Wien / Bratislava, • Ostrava – Katowice / Žilina. <p>Pro Českou republiku je odpovídající pro obsluhu vysokorychlostní tratí jen spojení Praha – Brno – Ostrava.</p>
Marketingová část	
Obecná část	
	<p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p> 

Závěr	<h2 style="text-align: center;">Závěrečné zhodnocení z hlediska územně technického vedení tratí</h2> 
Technická část	<p>Analýza technického řešení prokázala nutnost zpřesnit v další fázi studie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kategorii vysokorychlostní tratě (případně i konvenční) v jednotlivých směrech: <ul style="list-style-type: none"> - Praha – Regensburg / Nürnberg (– München), - Brno – Wien / Bratislava, - Brno – Přerov. • hledat vhodnou variantu vedení nové tratě na základě <ul style="list-style-type: none"> - připomínek z hlediska územního plánu, - propojení se stávající sítí, - investiční náročnosti, - etapizace výstavby, - návaznost na zahraniční vysokorychlostní síť.
Marketingová část	
Obecná část	<p>Pro Českou republiku navrhujeme výstavbu nové vysokorychlostní tratě pro spojení</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dresden – Praha – Brno, - Přerov – Ostrava, - nové tratě při vstupu do uzlu Praha.
	 <p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p> 


Závěr	<h2 style="text-align: center;">Závěrečné zhodnocení z hlediska zapojení do železničních uzlů</h2> 
Technická část	<p>Pro návrh řešení nové tratě je velmi důležité její zapojení do vybraných železničních uzlů. V následující fázi studie se jedná o nejdůležitější část řešení. Vzhledem k tomu, že v uzlech se střetávají všechny druhy železniční dopravy, musí být posouzeny podle stanovené kategorie v jednotlivých směrech následovně z hlediska:</p>
Marketingová část	<ul style="list-style-type: none"> - územně-technických možností napojení, - dopravně-technologického řešení (kapacity vybraných traťových úseků), - urbanistického a architektonického ztvárnění (řešení místa zastavení a jeho okolí).
Obecná část	<ol style="list-style-type: none"> 1. kategorie – zastavení (Praha, Brno, Ostrava) 2. kategorie – zastavení s možností objezdu dle charakteru tratě (Plzeň, Přerov) 3. kategorie – zastavení mimo stávající síť (Severní Čechy, Vysočina, Střední Morava) 4. kategorie – propojení se stávající infrastrukturou zastavení na stávající síti
	 <p>Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech</p> 


Závěr	<h2 style="margin: 0;">Další postup prací</h2> <hr/> <p><u>Aktualizace koncepce vysokorychlostní železniční dopravy na území České republiky</u></p> <p><u>Fáze A</u></p> <p>Prognóza přepravních proudů v osobní, nákladní dopravě</p> <ul style="list-style-type: none"> - stanovení výhledové poptávky - návrh potřebné kapacity <p><u>Fáze B</u></p> <p>Návrh technicko-technologického řešení</p> <ul style="list-style-type: none"> - podrobné řešení tratí v území, varianty vedení tratě - varianty řešení zapojení do železničních uzlů - dopravně-technologické posouzení variant <p>Výsledný návrh řešení</p> <p>Ekonomické hodnocení vybrané sítě</p>		
Technická část			
Marketingová část			
Obecná část			




Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr	<h2 style="margin: 0;">Další postup prací - <u>Fáze A</u></h2> <hr/> <p>Prognóza přepravních proudů (osobní, nákladní doprava)</p> <ul style="list-style-type: none"> - stanovení výhledové poptávky na základě <ul style="list-style-type: none"> • mezinárodního kontextu (širší vztahy) • technicko technologických parametrů jednotlivých variant (počty spojů, systémové jízdní doby, místa zastavení) • ekonomických ukazatelů (citlivost na cenu a další faktory) - stanovení potřebné kapacity <ul style="list-style-type: none"> • železničních stanic a uzlů • modernizovaných tratí <p><i>(Prognóza bude stanovena multimodálními modely)</i></p>		
Technická část			
Marketingová část			
Obecná část			



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech




Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Další postup prací - Fáze B



Návrh technicko-technologického řešení


- podrobné řešení tratí v území,
 - varianty vedení tratě v hlavních směrech
 - varianty řešení zapojení do železničních uzlů dle kategorií zastavení
 - Praha, Brno, Ostrava
 - Plzeň, Píero
 - ostatní
- dopravně-technologické posouzení variant
 - priority využití železniční infrastruktury
 - linkové vedení, modelový grafikon

Výsledný návrh řešení


- stanovení charakteru tratě a její kategorie v jednotlivých směrech
- stanovení míst zastavení dle kategorie
- posouzení tras z hlediska životního prostředí a územního plánu

Ekonomické hodnocení vybrané sítě

- stanovení rozhodujících vstupů (investiční a provozní náklady, tarify, poplatky za DC)
- definice vlastníka, provozovatele dráhy, oddělení infrastruktury od provozu, provozování dopravy na komerční bázi, resp. dotované státem, krajem
- posouzení ekonomické efektivity vybraných směrů



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech



Závěr

Technická část

Marketingová část

Obecná část

Další postup prací - Fáze B



Návrh technicko-technologického řešení

- podrobné řešení tratí v území,
 - varianty vedení tratě v hlavních směrech
 - varianty řešení zapojení do železničních uzlů dle kategorií zastavení
 - Praha, Brno, Ostrava
 - Plzeň, Píero
 - ostatní
- dopravně-technologické posouzení variant
 - priority využití železniční infrastruktury
 - linkové vedení, modelový grafikon

Výsledný návrh řešení

- stanovení charakteru tratě a její kategorie v jednotlivých směrech
- stanovení míst zastavení dle kategorie
- posouzení tras z hlediska životního prostředí a územního plánu

Ekonomické hodnocení vybrané sítě

- stanovení rozhodujících vstupů (investiční a provozní náklady, tarify, poplatky za DC)
- definice vlastníka, provozovatele dráhy, oddělení infrastruktury od provozu, provozování dopravy na komerční bázi, resp. dotované státem, krajem
- posouzení ekonomické efektivity vybraných směrů



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech





Děkujeme za pozornost...



Studie VRT - analýza přepravních vztahů a výhledové možnosti dopravních systémů ve vybraných směrech

