

28. ledna 2019

Studie proveditelnosti nové trati Praha – Drážďany postoupila do druhé části

Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany postoupila do další fáze. Společnost CEDOP a francouzský Egis Rail ukončily dílčí první etapu. Celá studie bude hotová do konce letošního června. Výstavba nové tratě mezi českou a saskou metropolí přinese nejen konkurenceschopné spojení těchto dvou měst, ale i napojení Česka na vysokorychlostní síť v Německu. Její součástí bude 26 kilometrů dlouhý přeshraniční tunel pod Krušnými horami, který bude sloužit rovněž nákladní dopravě.

„Komplexní vyhodnocení první etapy jednoznačně doporučilo změnu trasy nové trati RS4 mezi Prahou a Drážďany tak, aby bylo přímým zapojením trati obslouženo krajské město Ústí nad Labem, kde má vzniknout nové centrální osobní nádraží společné pro vlaky ze všech směrů,“ upřesnil generální ředitel SZDC Jiří Svoboda. Díky dlouhodobě probíhající činnosti geologických služeb, které jsou součástí česko-saského projektu, byly v rámci vyhodnocení využity i aktuální poznatky z inženýrskogeologických průzkumů. I z nich vychází průchod Českého středohoří východní trasou jako výrazně vhodnější, než další sledování západní trasy zakotvené v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje.

Počáteční výstupy prognózovaných přepravních proudů pro rok 2050 předané zpracovatelem studie, které se mezi Ústím n. L. a Prahou pohybovaly v desítkách tisíc cestujících denně, byly ve srovnání s dřívějšími odhady vnímány jako nadhodnocené. Ve vzájemné spolupráci všech stran včetně Ministerstva dopravy se podařilo nejasnosti odstranit, a i přes provedené korekce nedošlo k zásadní změně očekávaného využití tratě cestujícími. Zpracovatelem navržené provozní a technické řešení tedy bylo v této fázi vyhodnoceno jako ekonomicky efektivní.

Pro optimální využití nové trati a využití přínosů z její realizace se podle dosavadních výstupů ukazuje jako velmi vhodné v méně zatížených úsecích provozovat trať ve smíšeném provozu spolu s nákladní dopravou, vedle přeshraničního tunelu pod Krušnými horami se jedná například o tzv. Litoměřický tunel nebo větev RS42 do Mostu.

V druhé etapě studie se budou dále prověřovat a vyhodnocovat dílčí podvarianty návrhu, které vycházejí z varianty 2 první etapy studie, a budou porovnávány odlišné způsoby etapizace celého záměru. Prověřovaných technických a provozních modifikací je několik desítek, ať už se jedná o návrh krátkých nových spojek, alternativy překonání Labe v Ústí nad Labem nebo zavedení nových linek osobní dopravy.

Po realizaci navrhovaných staveb dojde ke zcela zásadnímu zkrácení jízdních dob na 30 minut či méně nejen v relacích Praha – Ústí nad Labem a Ústí nad Labem – Drážďany, ale také mezi Prahou a Litoměřicemi a díky vedlejší větvi RS42 i z Prahy do Loun a Mostu. RS42 tak současně položí základ možného konkurenceschopného spojení po železnici z Prahy do Karlových Varů.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

T: 601 380 700

E: press@szdc.cz

www.szdc.cz