



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

VRT a Nové Sady

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

Nové Sady, 26. 05. 2021

Vysokorychlostní železnice v ČR

Vysokorychlostní trať a vlak



Vysokorychlostní trať a vlak



Vlaky jsou podobné dnešním moderním vlakům jako je Pendolino nebo Railjet.

Vlaky jsou kompatibilní s běžnými tratěmi, proto budou využívat obě sítě (například zajíždět do center měst nebo odbočovat do regionů pro jejich obsluhu).

Vysokorychlostní trať a vlak



Vlaky pro běžné cesty do zaměstnání, školy nebo turistické cesty.

Různé kategorie vlakových spojů od expresních po rychlé meziregionální spoje.

Stanice budou v centrech měst



Ale také v některých regionech



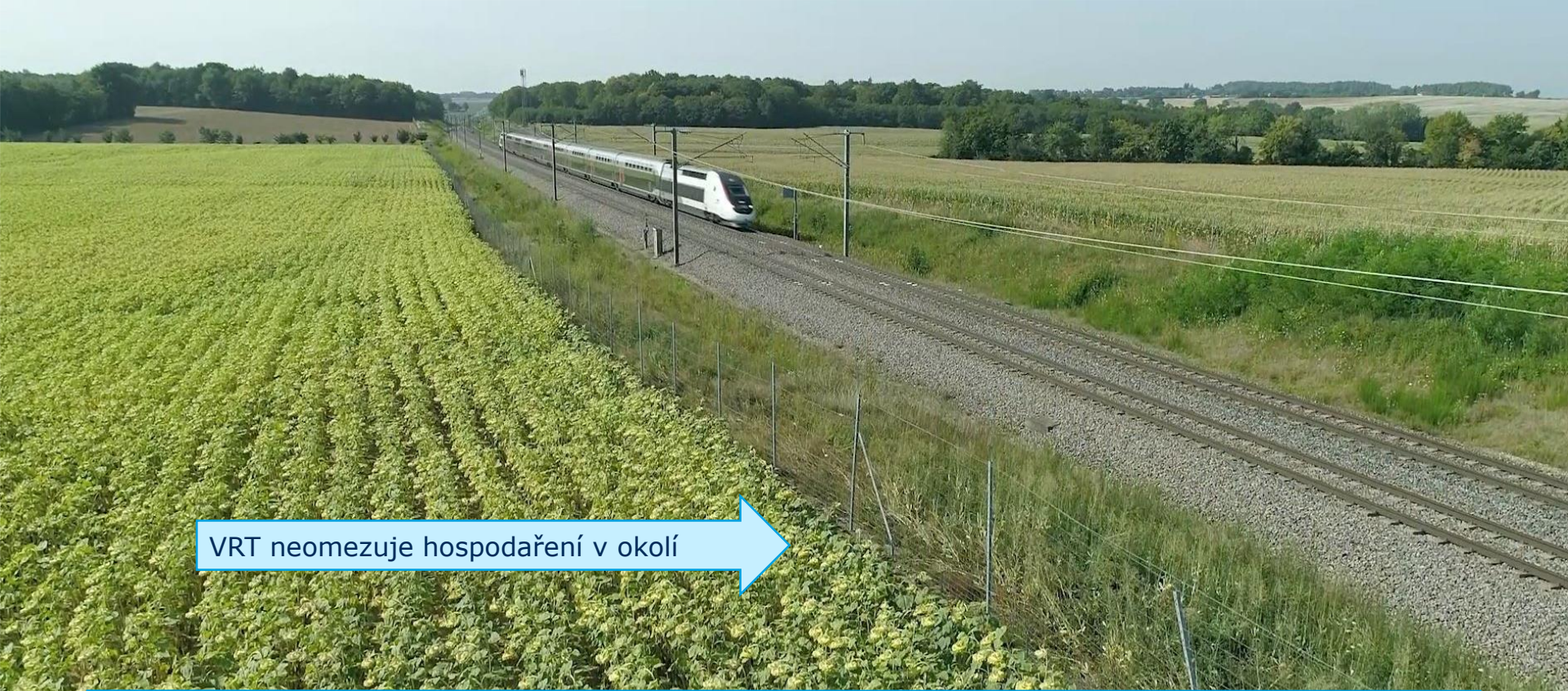
Jak může vypadat hotová VRT?



Reálná vysokorychlostní trať



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

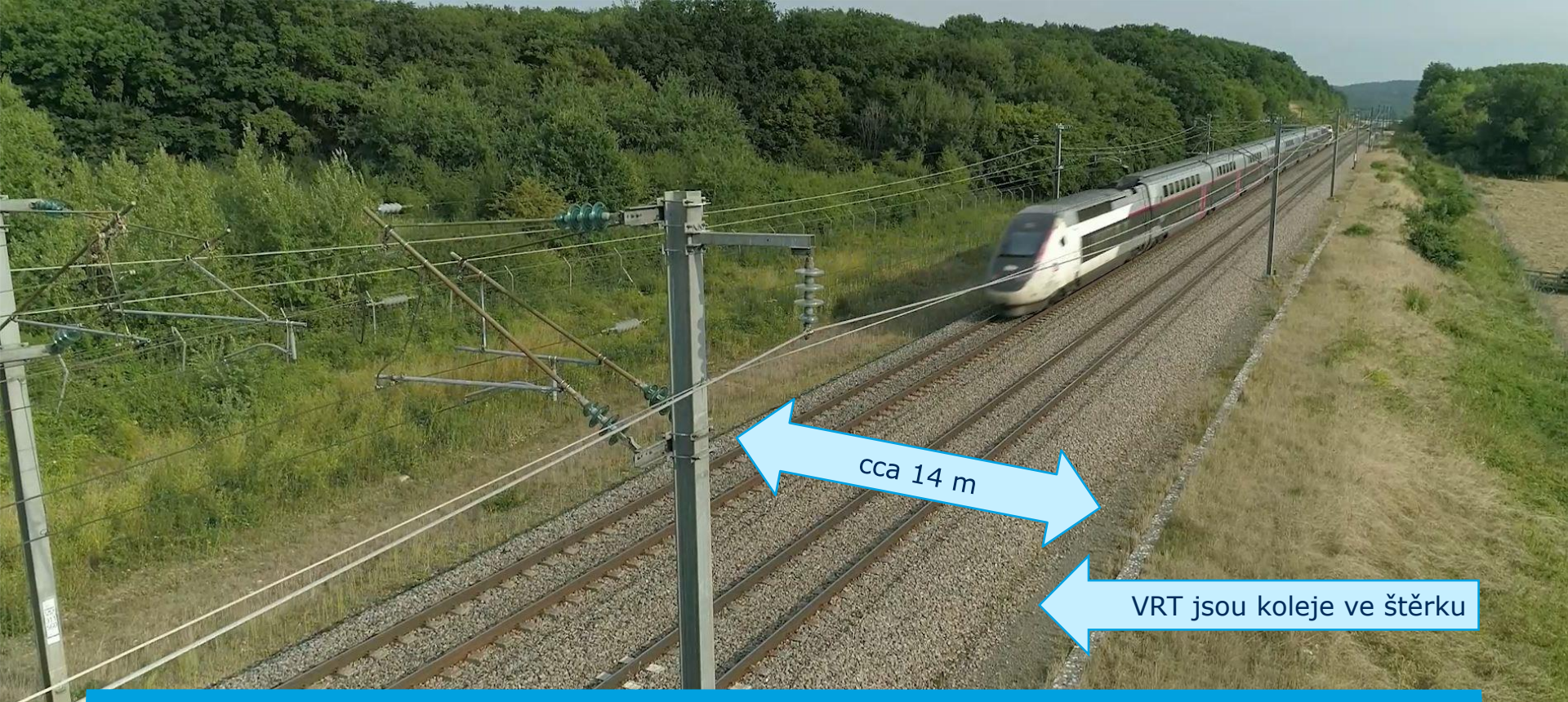


VRT neomezuje hospodaření v okolí

VRT a zemědělství

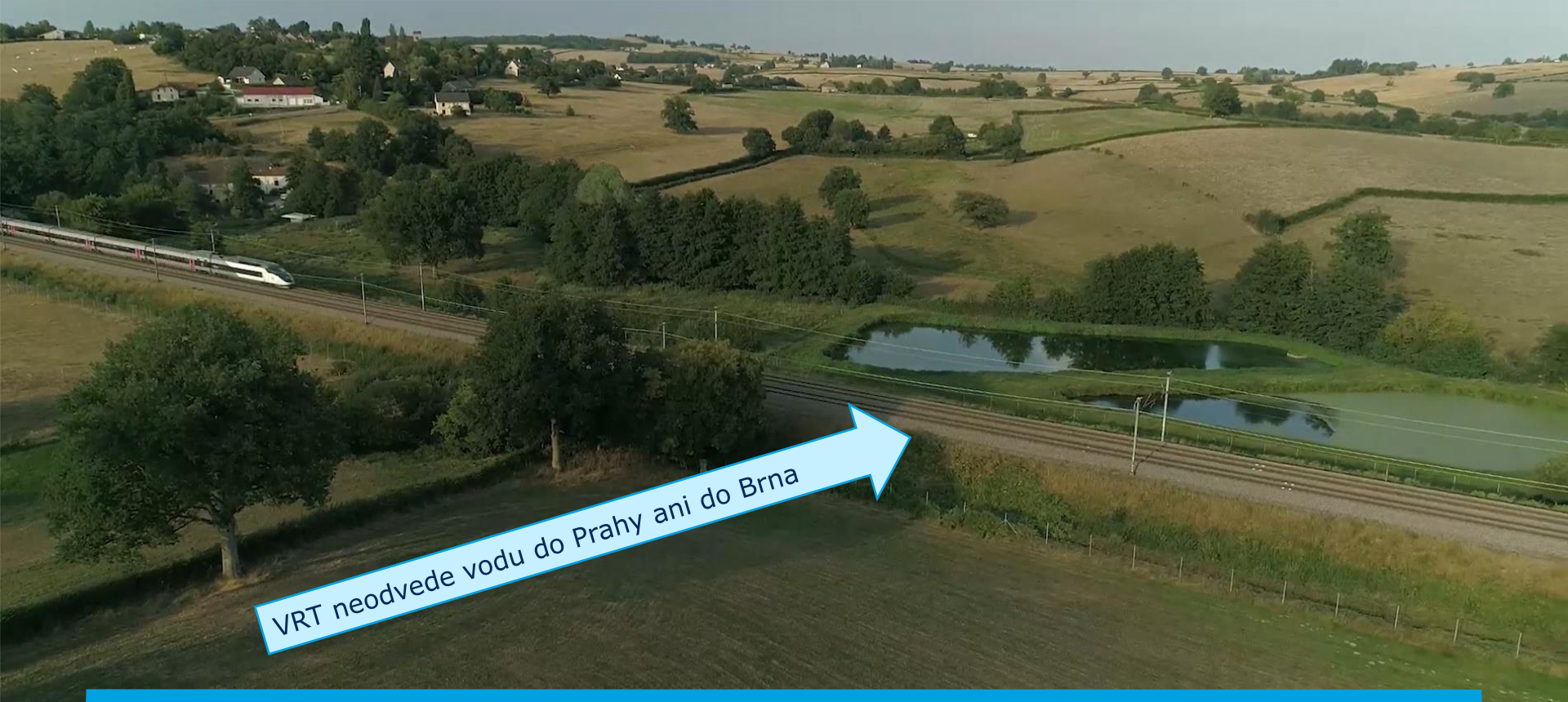


VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT a jejich propustná konstrukce

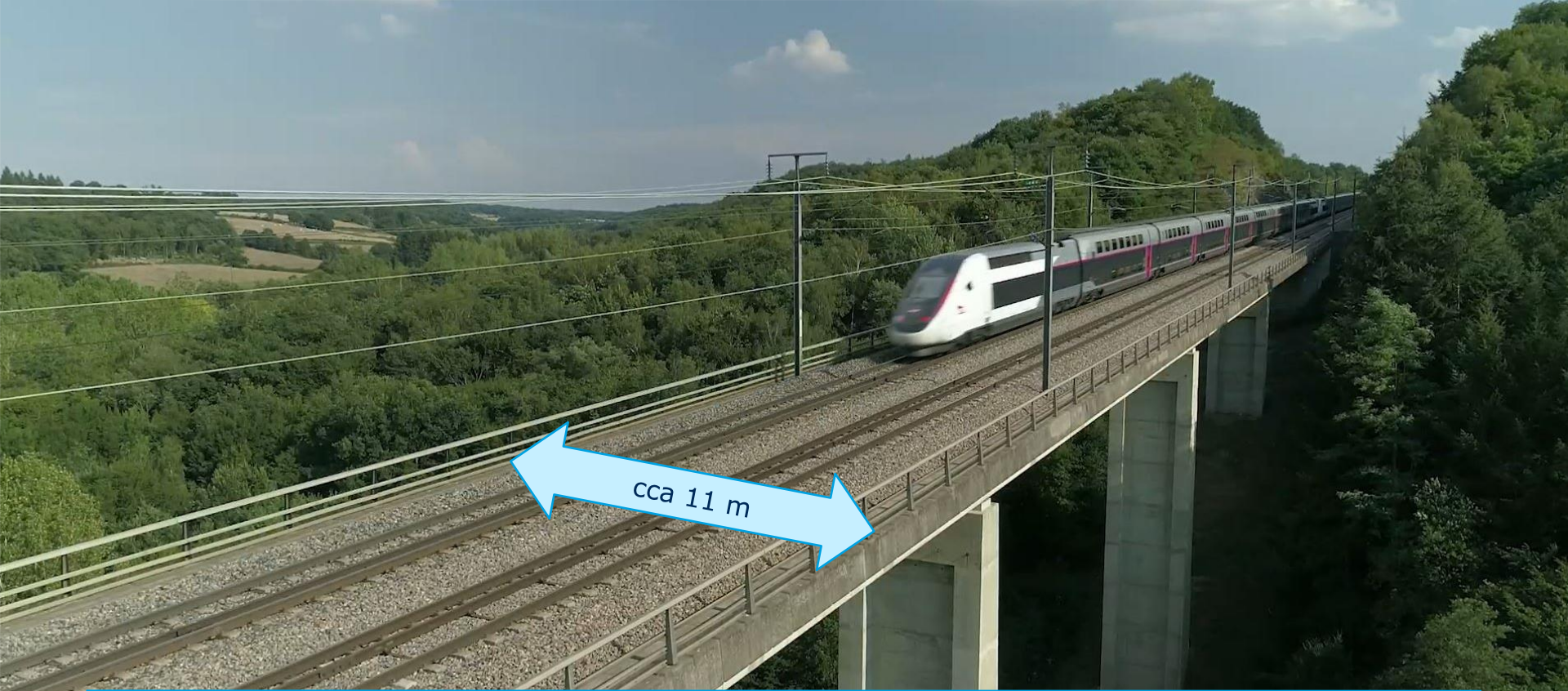




VRT a voda



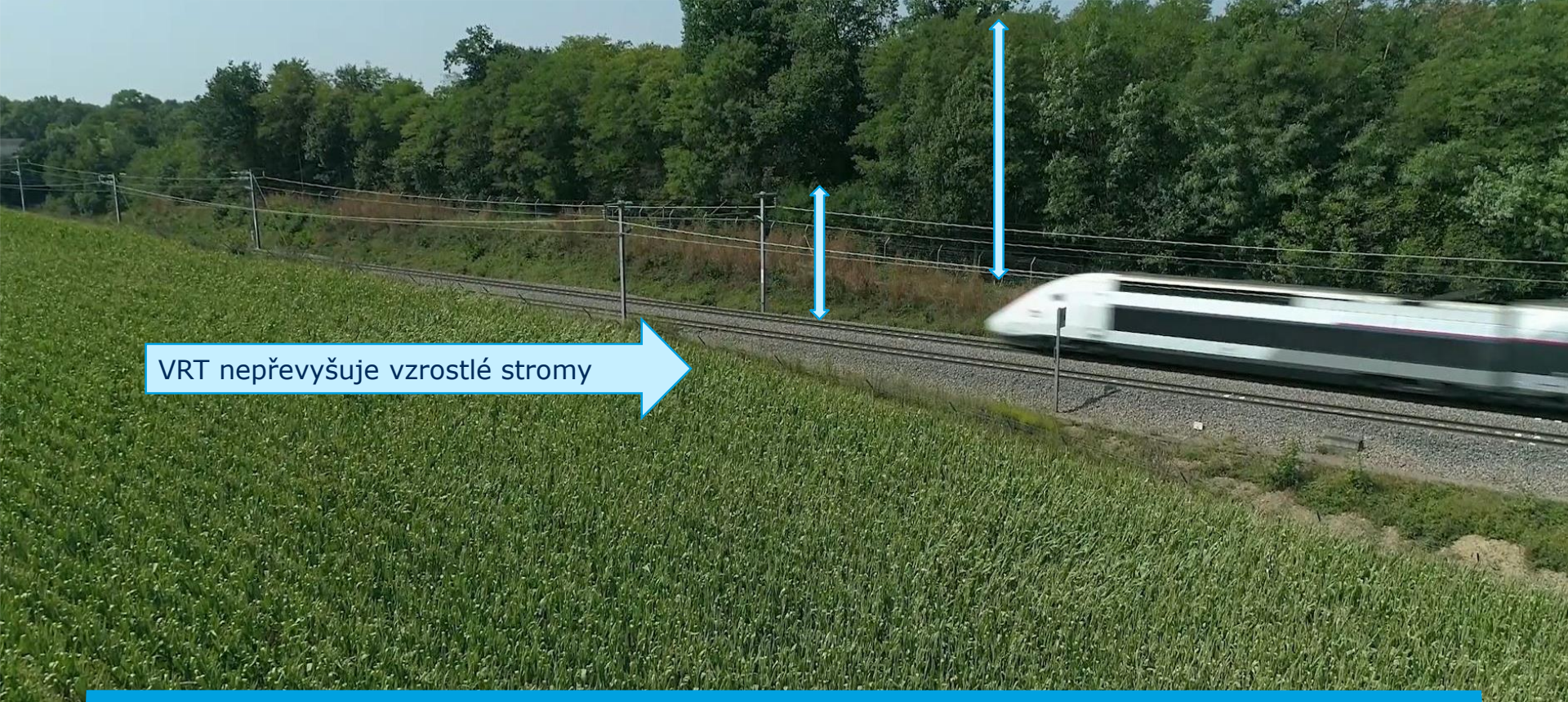
VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT na mostě



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT nepřevyšuje vzrostlé stromy

VRT a les



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



každý zářez zezelená

VRT v krajině



prostupnost krajinou je důležitá
a téměř vždy technicky řešitelná

VRT a její přemostění



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



ukončení tunelu je navrženo tak, aby
nenastal efekt „sonic boom“

VRT u výjezdu z tunelu





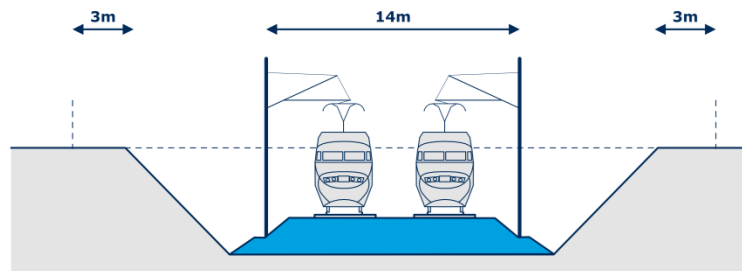
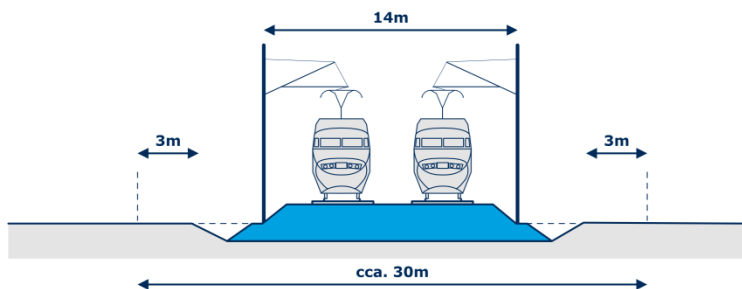
VRT je výrazně zelenější stavba

VRT a dálnice



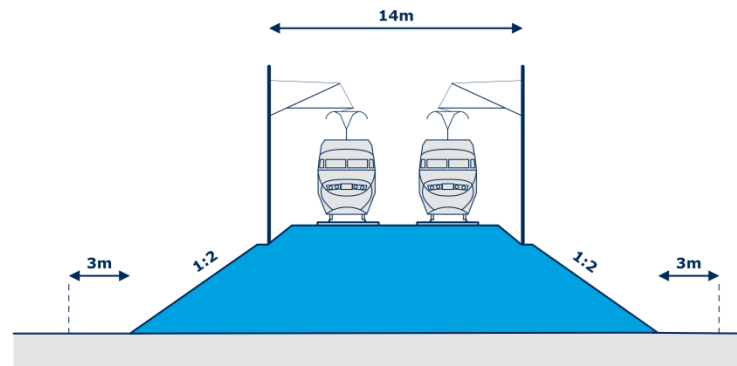
VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

Jaké jsou orientační rozměry VRT?

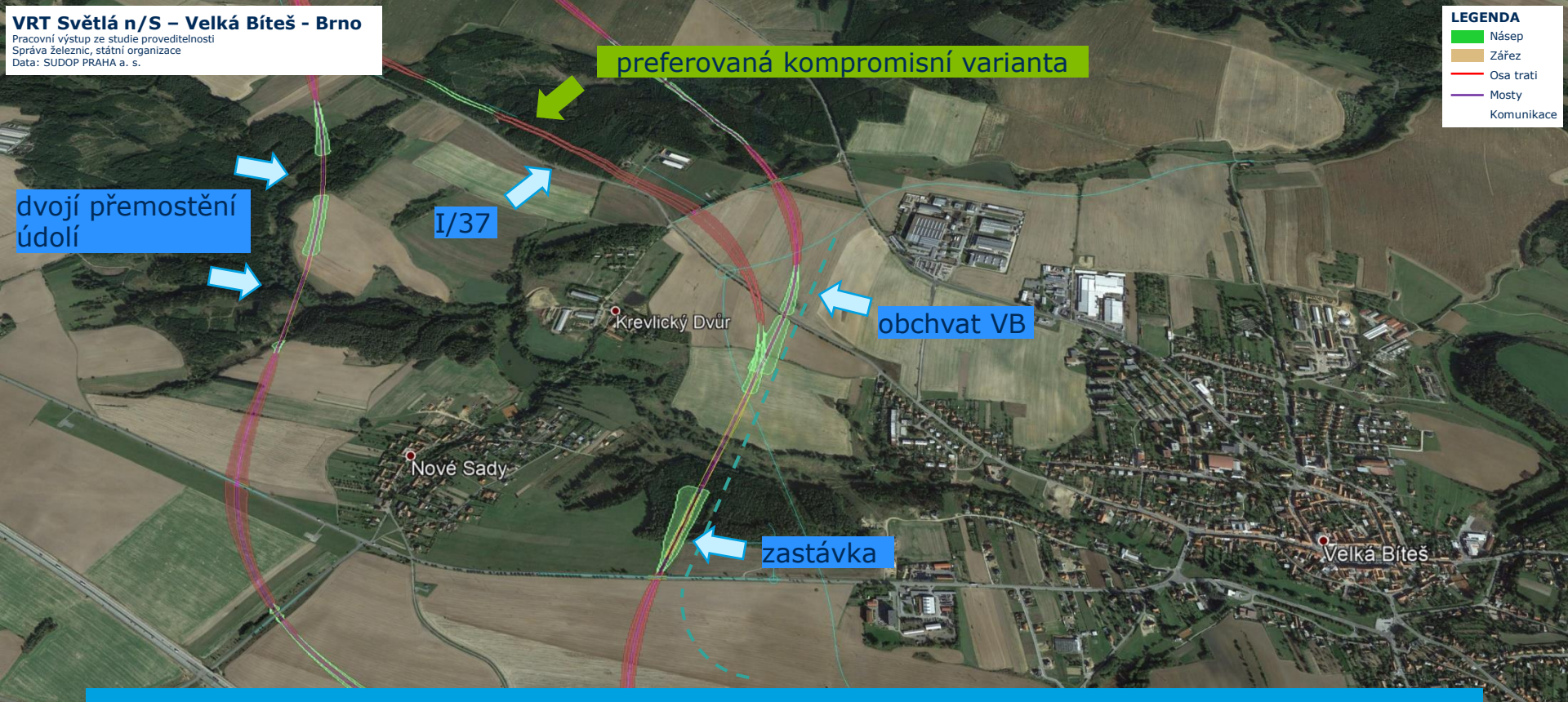


Výsledný rozměr závisí na výškovém umístění trati.

Průměr odhadujeme cca 40m.



Spojovací trať VRT – Osová Bítýška



VRT a Nové Sady

Spojovací trať VRT – Osová Bítýška

Běžná konvenční trať
pro rychlost 120 – 140 km/h
(stejná jako např. ta přes Vlkov)

Umístěna za silnicí I/37
převážně v zářezu

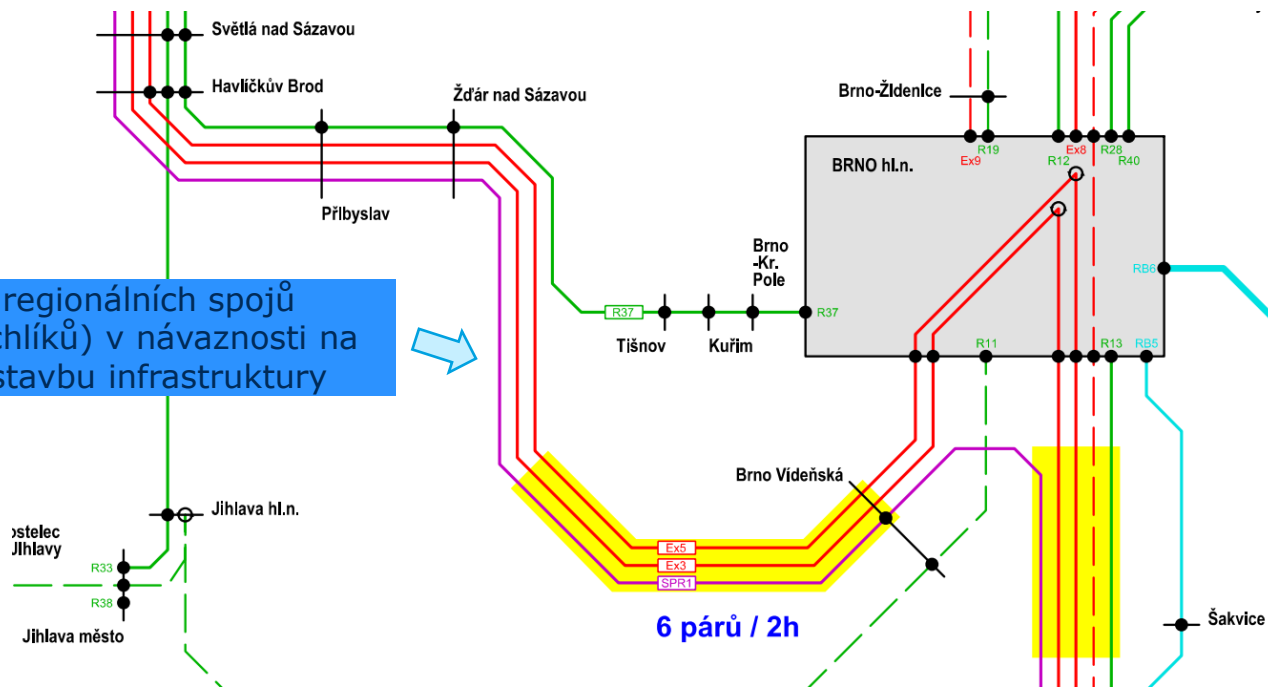
Přemostění přes údolí Bítýšky
v souběhu s upravenou trasou
Obchvatu Velké Bíteše

Vyhýbá se „hájence“ i „sýpce“

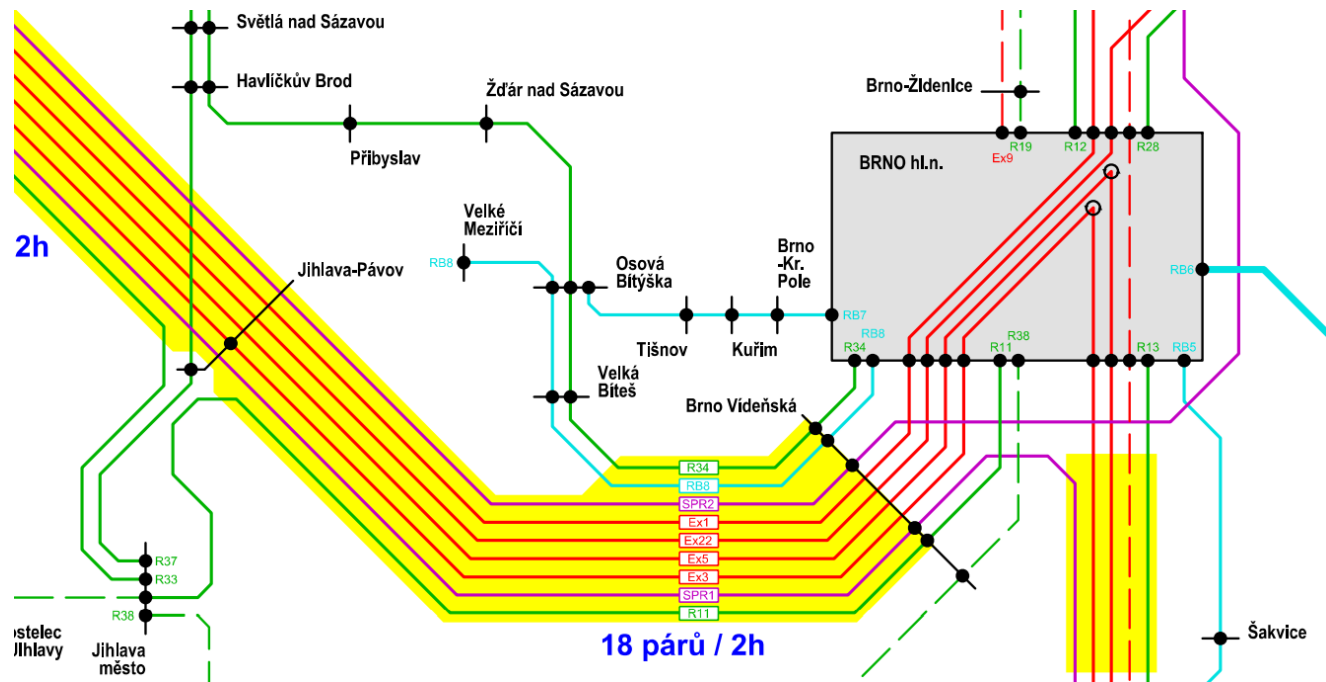


Provoz v etapě Vysočina I. fáze

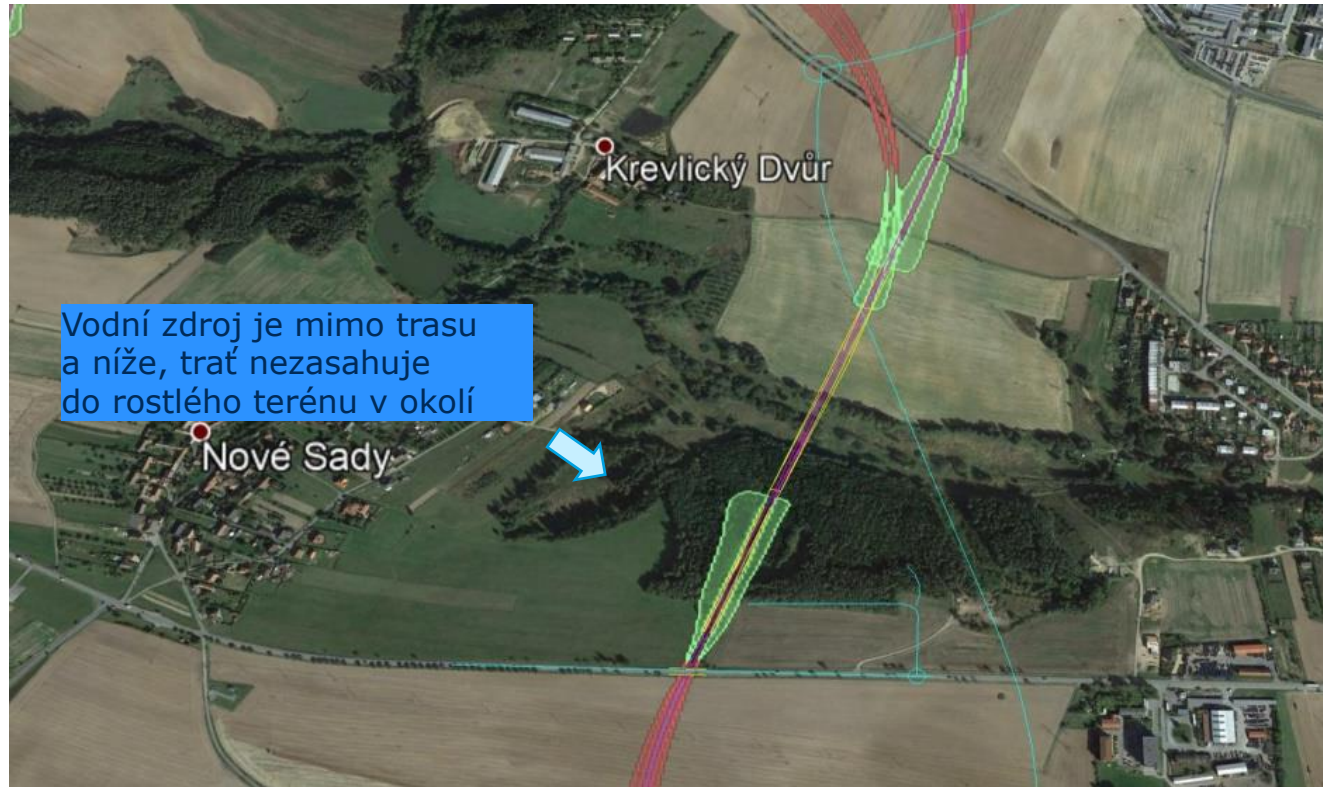
Zavedení meziregionálních spojů
(převedení rychlíků) v návaznosti na
postupnou dostavbu infrastruktury



Maximální provoz v cílovém stavu

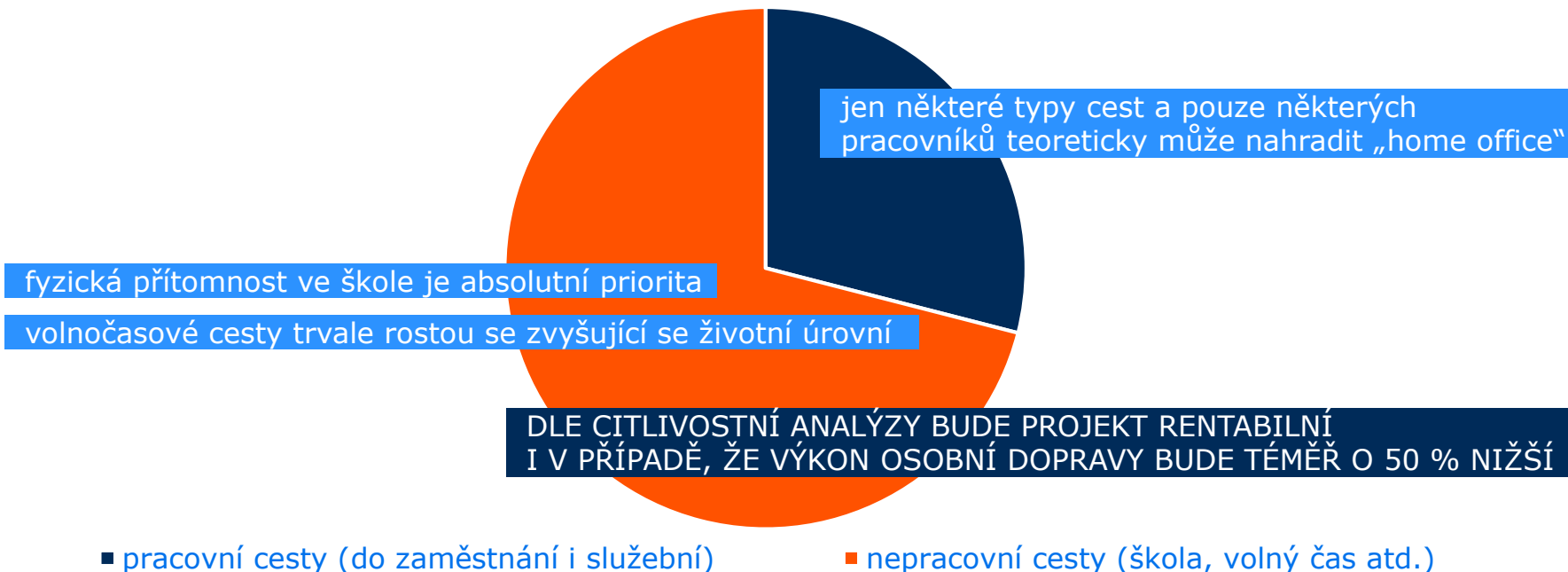


Spojovací trať a vodní zdroj



Bude to fungovat i po COVIDu-19?

Podíl typů cest v dopravním modelu



Děkuji za pozornost

VRT a Nové Sady

Ing. Marek Pinkava

Oddělení přípravy VRT, manažer projektu

vrt@spravazeleznic.cz