

Přehledně: Fakta o novém železničním spojení Drážďany – Praha

Základní informace

- zkrácení vzdálenosti ze současných 192 km na cca 150 km
- modernizace současné tratě mezi Drážďany a Heidenau
- výstavba dvoukolejné vysokorychlostní trati mezi Drážďany a Ústím nad Labem (cca 54 km)
- výstavba Krušnohorského tunelu o délce nejméně 30 km (s délkou cca 18 km na německé straně půjde o nejdelší železniční tunel v Německu)
- vybavení trati celoevropským zabezpečovacím systémem (ETCS)
- více než 100 km nové vysokorychlostní dvoukolejné trati v ČR
- výstavba Středohorského tunelu v délce cca 18 km
- výstavba nové železniční stanice pro vysokorychlostní a regionální dopravu v Ústí nad Labem
- stavba nové stanice v Roudnici nad Labem

Napojení na existující železniční tratě

- Německo: Heidenau
- Česká republika: Chabařovice, Ústí nad Labem, Lovosice, Litoměřice, Roudnice nad Labem, Praha

Rychlost

- Osobní doprava: 200 km/h (Německo), až 320 km/h (Česká republika)
- Nákladní doprava: až 120 km/h (pouze v úseku Litoměřice – státní hranice s Německem)

Objem investic z evropských fondů

- Německo: cca 3,4 milionů EUR (CEF1) a cca 11,8 milionů EUR (CEF2)
- Česká republika: cca 19,1 milionů EUR (CEF2)

Další informace

Víc informací a nejnovější zprávy o dění na projektu najdete na adrese:

dresden-praha.eu
drazdanypraha.cz
dresdenprag.de

Kontakt

DB InfraGO AG
Natalie Klein – stakeholder management a vztahy s veřejností
Salomonstraße 21
04103 Lipsko
Můžete nás kontaktovat na:
dresden-prag@deutschebahn.com

Správa železnic, státní organizace

Dlážďená 1003/7
110 00 Praha 1
Dotazy pošlete na:
vrt@spravazeleznic.cz

Stav
Leden 2024



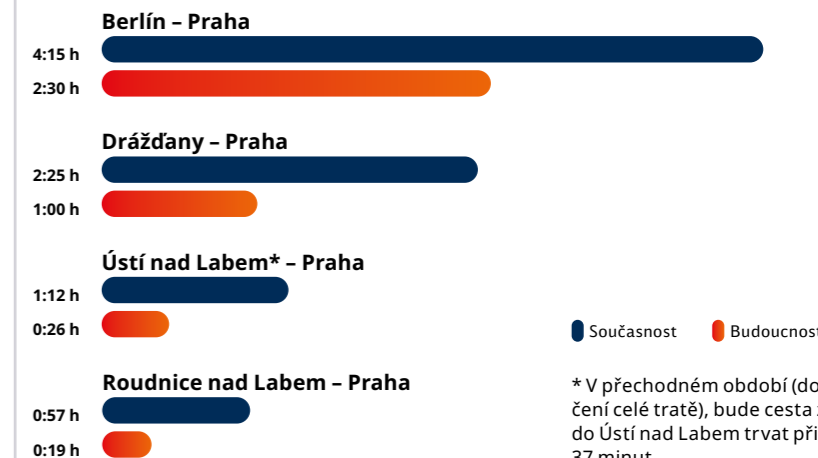
**Dresden
Praha**



Drážďany – Praha za hodinu

Nová vysokorychlostní trať

Nové dojezdové časy



Přehledně:

Úseky železniční trati

- **Drážďany – Heidenau**
cca 18 km prodloužení stávající trati pro osobní a nákladní dopravu.
- **Heidenau – Chabařovice**
nejméně 30 km dlouhý přeshraniční Krušnohorský tunel přes Krušné hory (společný plánovací prostor): cca 18 km na německé straně (po dokončení nejdelší železniční tunel v Německu) + 12 km na české straně.
- **Portál Krušnohorského tunelu – Ústí nad Labem včetně sjezdu na Chabařovice**
cca 10 km nové a modernizované trati, nová stanice v centru Ústí nad Labem.
- **VRT* Středohorský tunel: Ústí nad Labem – Lovosice/Litoměřice**
přibližně 22 km nové trati s přibližně 18 km tunelů přes České středohoří.
- **VRT* Podřipsko: Lovosice/Litoměřice – Praha**
cca 57 km nové trati, nová stanice v Roudnici nad Labem.

* VRT (Vysokorychlostní trať)



Jedna trasa, dvě země:

Prospěch máme všichni

Nová vysokorychlostní trať Drážďany – Praha zkrátí cestovní čas osobních vlaků ze současných 2,5 hodiny na méně než hodinu, což podpoří i cestování mezi oběma zeměmi. Osobní vlaky v Německu po ní pojedou rychlostí až 200 km/h, v České republice až 320 km/h. Rychlé spojení mezi Německem a Českem významně pomůže i nákladní dopravě.

Ta bude převedena na část nové tratě, a tím uvolní kapacitu na současných tratích pro regionální dopravu. Již dnes se s novou tratí počítá jako s klíčovou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T). Kromě spojení Prahy s Drážďany bude mít trať velký význam i pro samotné Česko. Z Ústí nad Labem, případně z Roudnice nad Labem zajistí pohodlné a k přírodě šetrné spojení s hlavním městem.

Časový harmonogram projektu v Německu a v České republice

Na realizaci tratě se podílí jak česká Správa železnic, tak německé DB InfraGO AG. Odborníci obou zemí spolupracují k dosažení co nejlepších výsledků. Přitom musí uplatňovat trochu odlišné postupy specifické pro danou zemi:



© Správa železnic, státní organizace | Vizualizace železniční stanice VRT Roudnice nad Labem

Propojení Evropy

Stále těsnější provázanost evropských zemí s sebou nese i rostoucí objem mezinárodní dopravy a zvyšuje se tak potřeba vytvářet nadnárodní koridorová spojení.

Nová vysokorychlostní železniční trať Drážďany – Praha (na české straně nazvaná RS4) leží na koridoru Orient/východní Středomoří a má strategický význam jak pro osobní, tak i nákladní dopravu.

Koridor Orient/východní Středomoří představuje jednu z devíti hlavních částí transevropské dopravní sítě (TEN-T). Propojuje střední Evropu s přímořskými státy napříč od Německa po Turecko a další země.

Celá dopravní osa transevropského koridoru měří 9000 km a významně pomůže zvládnout narůstající objem železniční dopravy mezi Německem a Českou republikou a napojí obě země na vysokorychlostní dopravní síť ve střední Evropě.



Transevropská dopravní síť (TEN-T)

Co jste nevěděli o vysokorychlostní trati z Drážďan do Prahy?

1. Drážďany – Praha za hodinu: Doba cestování se ve srovnání s dneškem zkrátí o více než polovinu.
2. Propojení regionálních center severních Čech s Prahou do 30 minut přinese nové investice i pracovní příležitosti.
3. Nová trať pomůže uvolnit kapacity pro osobní a nákladní vlaky na regionálních tratích. Vznikne tak prostor pro posílení spojů do regionálních center a zpět.
4. Vysokorychlostní tratě pomohou zpomalit nebo zastavit vylidňování venkova. Lidé se rychleji dostanou za práci nebo službami na větší vzdálenosti.
5. Rychlé spojení s evropskými metropolemi: Na kratší vzdálenosti mohou vysokorychlostní vlaky konkurovat letecké dopravě.
6. Myslíme na přírodu. Cestování vlakem patří k neekologičtějším způsobům dopravy a přesunem části cestujících i nákladu do vlaků, pomohou snížit množství spalin z aut a kamionů nejen blízké dálnice D8 v ČR a A17 v Německu.
7. Nádraží pro přestup na navazující dopravu budou v Drážďanech, Ústí nad Labem, Roudnici nad Labem a v Praze.
8. Využití současné infrastruktury – existující tratě budou napojeny na Rychlá spojení.



Vedeme dialog

Prioritou na české i německé straně je během procesu přípravy projektu vystupovat směrem k dotčeným obcím a obyvatelům maximálně transparentně. Důležitou součástí projektové přípravy je tedy aktivní komunikace s občany i samosprávami a dialog všech zainteresovaných stran.

© Správa železnic, státní organizace