

# Ultralehké vlakové dopravní systémy

Přátelství republiky Zdeněk Macura  
Aktualizováno 26. únem 2006

## Ultralehké vlakové dopravní systémy

Chceme podpořit výzkum tzv. ultralehkých vlakových dopravních systémů, které by dosahovaly rychlosti až 500 km/h.

Jedná se o dopravní systém pro osobní dopravu, jehož klíčovými parametry, kterými se liší od současných železničních drah, je podstatně nižší zatížení na nápravu. Současně železniční dopravní cesty jsou budovány až na zatížení 40 tun na nápravu.

Je tomu tak zejména z důvodu nákladní dopravy. Máme si tak představit, že náklady na její budování a údržbu jsou poměrně vysoké. Navíc tyto dopravní cesty umožňují asi do rychlosti 160 km/h. Chceme proto podpořit výzkum takových dopravních systémů (pouze pro osobní dopravu), kde náklady na dopravní cestu jsou podstatně nižší a to 2-3 tuny na nápravu (což pro osobní dopravu je dostatečné) a kde se soupravy mohou pohybovat rychlostí až 500 km/h.

-

Korpusy vlaků by byly vyráběny podobně jako korpusy ultralehkých letadel. Největší náklad na těchto vlacích by byl jejich náklad - cestující.

-

Dopravní cesty by byly snadněji budovány nad terénem ve výšce kolem 6-10 metrů. Jejich založení by bylo na betonových sloupech vzdálených od sebe asi 10 metrů.

-

Těm, které by dráha byla nad terénem na sloupech, byl by její zřísach do krajiny minimální. Vyloučilo by se tak také pádné kámen - s jinými cestami ( což je někdy pádně jinou tragických dopravních systémů).

-

Takový typ drah by bylo možné vst ve městech (například uprostřed cest) ani by bylo nutné provést velké změny v městské zástavbě. Systém by tak bylo možné využít pro městskou i meziměstskou dopravu.

-

Vlaky by poskytovaly pouze místa pro sezení, ne pro stání, což je jediný jejich nevýhoda - nízká kapacita.

-  
Vzhledem k tomu, že dráha by byla na sloupech, mohla by se její stavba automatizovat a dosáhnout tak nízké ceny na její vybudování.

-  
Rychlost těchto vlaků by dosahoval až 500 km/h. Cesta z Prahy do Ostravy by trvala méně než hodinu.

Poznámka1: Tento bod mluví pouze o podpoře výzkumu. Samozřejmě, zájlem na následcích výzkumu, jestli by se vůbec něco takového budovalo nebo ne.

Je možné, že se zjistí, že tento typ dopravních systémů má příliš mnoho nevýhod, a tak se nikdy nebude jeho stavba realizovat, anebo naopak se zjistí, že daný systém má velkou potenciál stát se hlavním dopravním systémem (včetně výměny), pak se samozřejmě začne uvažovat o jeho praktické realizaci.

Ale ikdyby následek daného výzkumu nebyl příliš pozitivní, je velká pravděpodobnost, že alespoň část z výzkumu najde nějakou praktickou uplatnění (jak už to u výzkumů bývá).

Poznámka2: Inspiraci pro tento výzkum mohou být již existující dopravní systémy v Japonsku, které dosahují rychlosti až 500 km/h.