



Vysokorychlostní trať spojuje

**VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław**

# **Připojení Pardubického kraje na síť VRT**

---

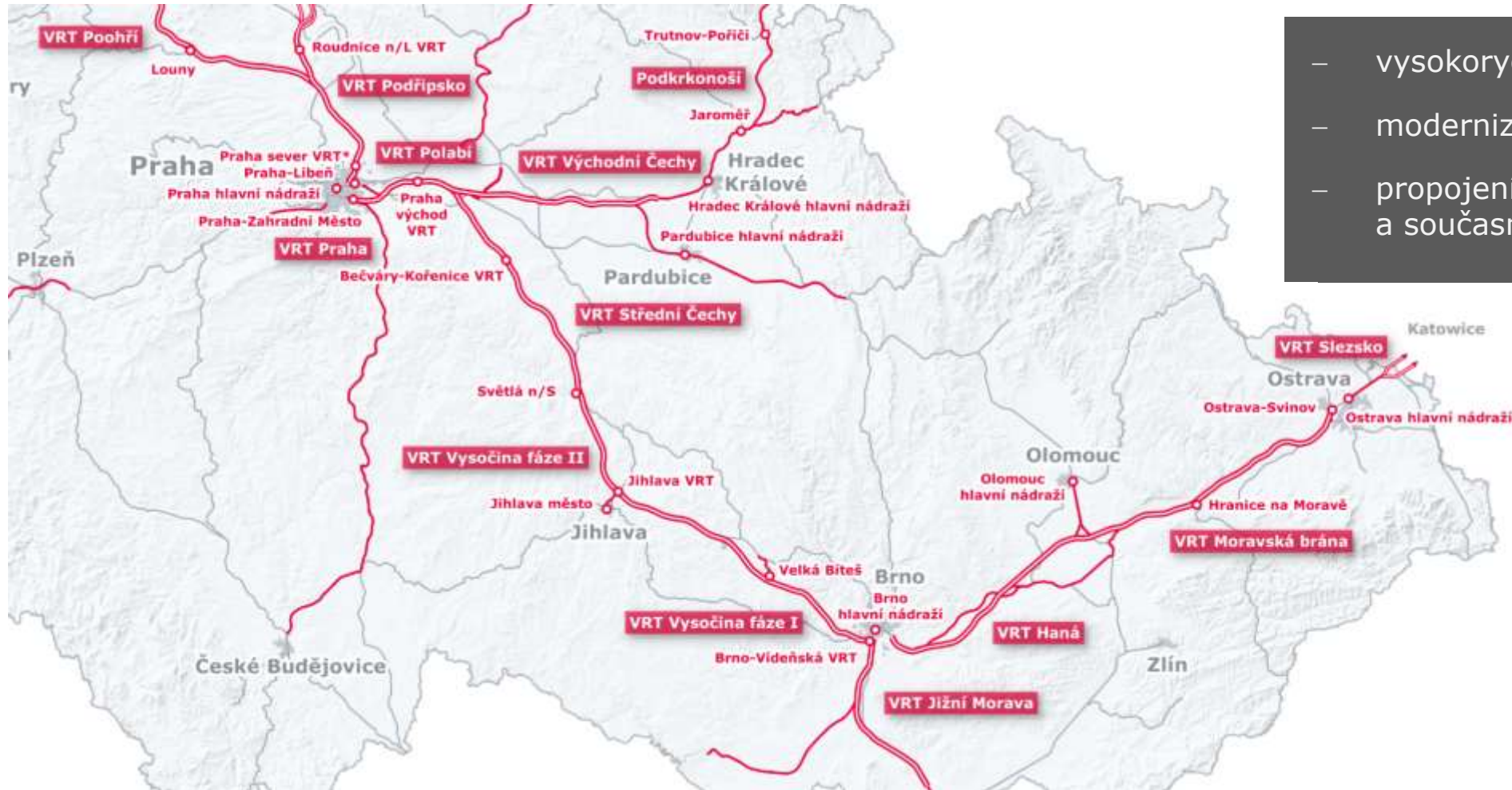
Ing. Marek Pinkava  
Stavební správa VRT

Voleč, 13. 11. 2024

# Doba se mění...

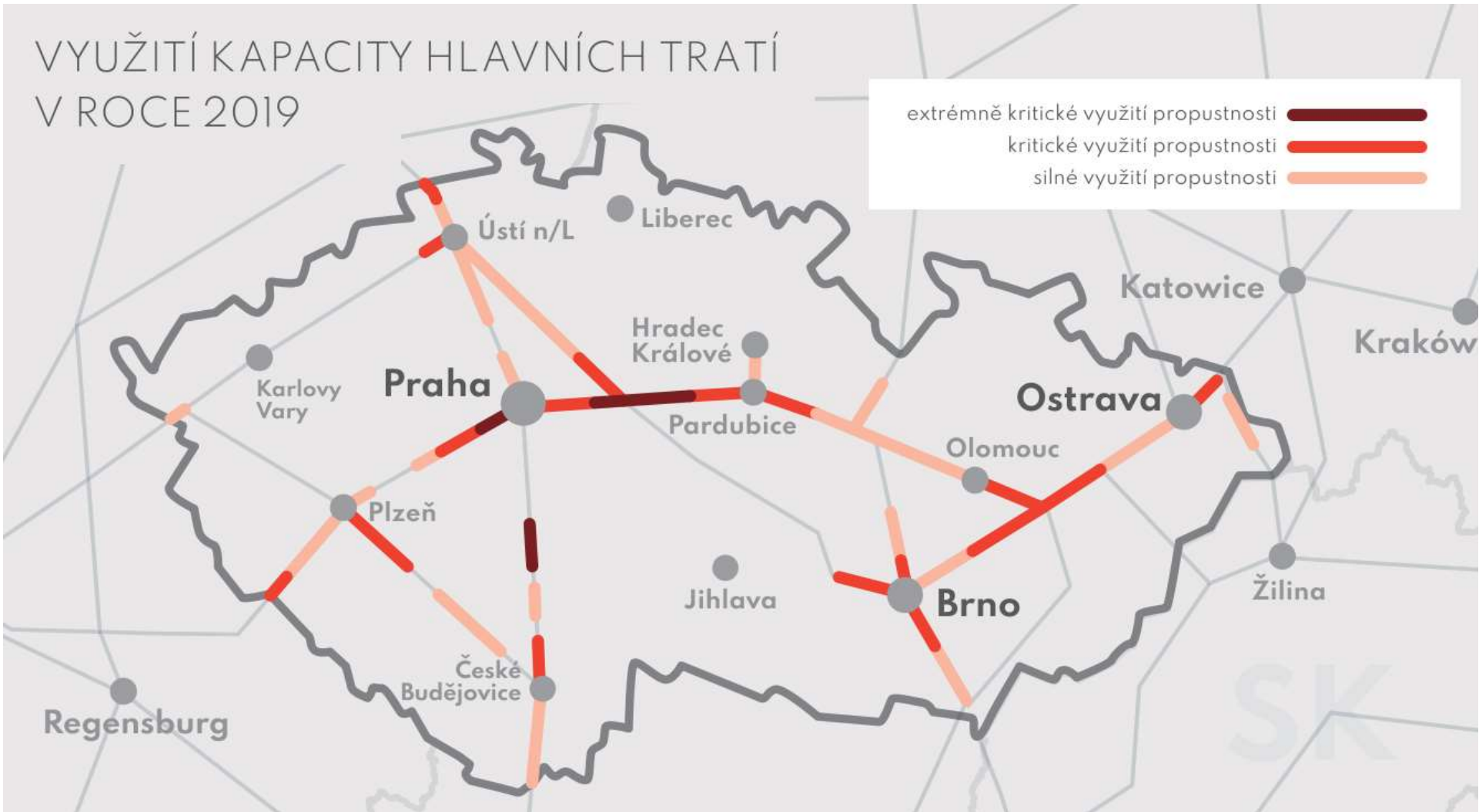


# ... proto připravujeme Rychlou železnici



- vysokorychlostní tratě
- modernizované tratě
- propojení mezi VRT a současnou železnicí

# Praha – Pardubice = nejvytíženější trať



# Vyšší kapacita

zlepšení pro ty, kteří cestují  
příměstským vlakem

## Stále cestuje více lidí je potřeba posílit příměstskou dopravu

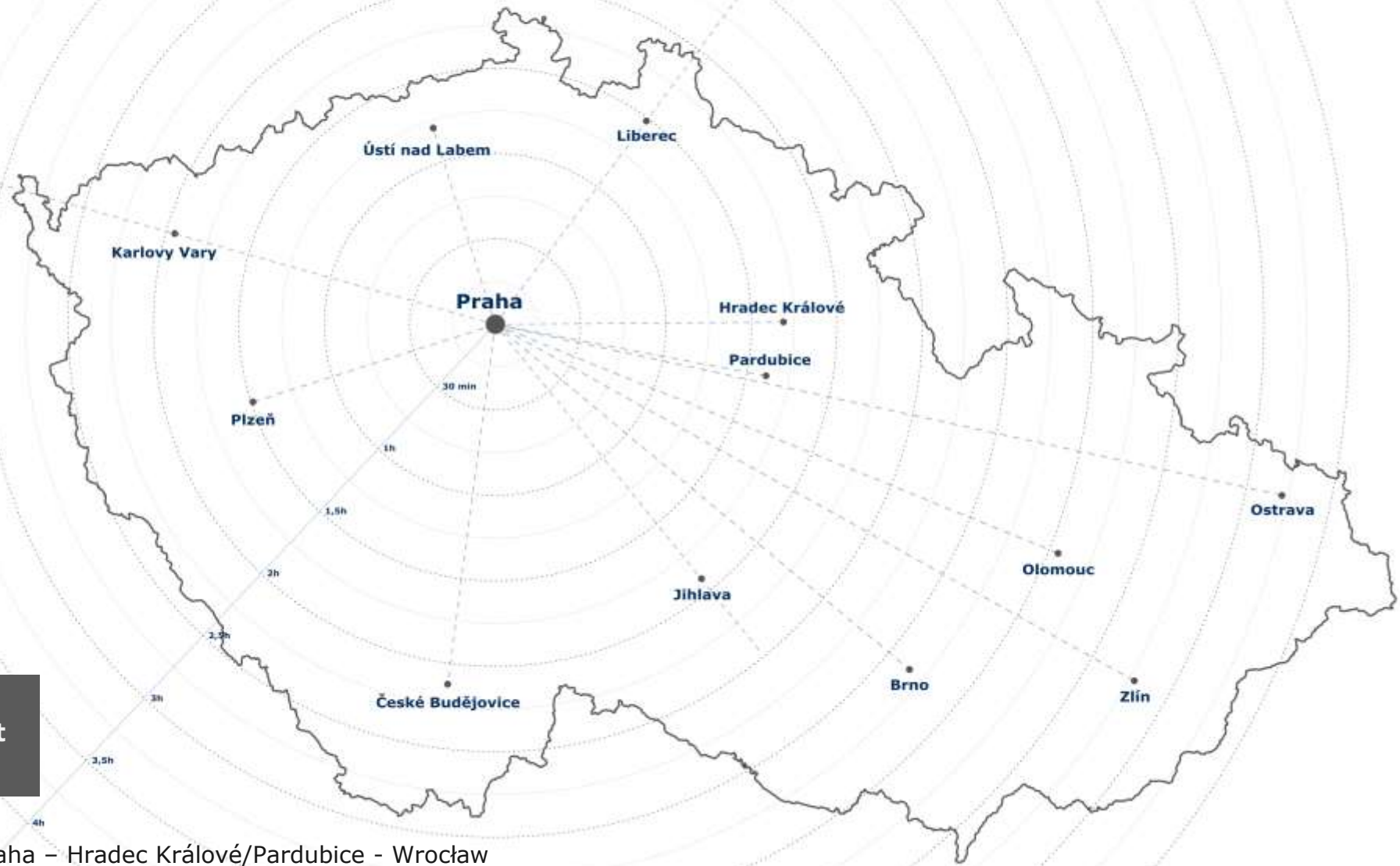
- přesun dálkové dopravy na novou trať zajistí více místa pro vlaky příměstské železnice i nákladní dopravy
- oddělení dálkové a regionální dopravy zajistí méně zpoždění, příměstský vlak nebude muset čekat na předjetí expremem


více místa na železnici



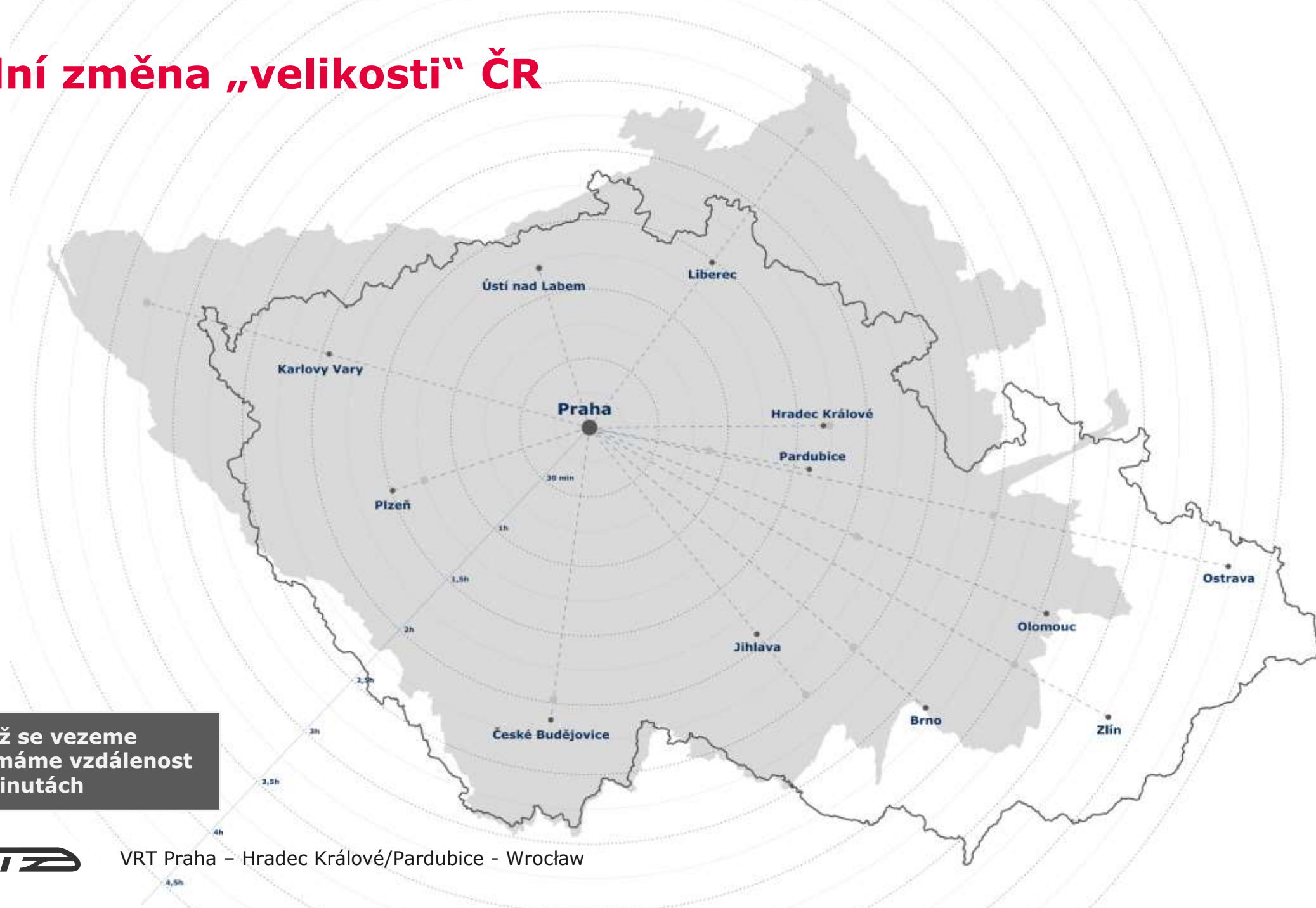
[ zdroj: IDS JMK ]



# Zásadní změna „velikosti“ ČR



 při aktivním pohybu  
vnímáme vzdálenost  
v kilometrech

# Zásadní změna „velikosti“ ČR

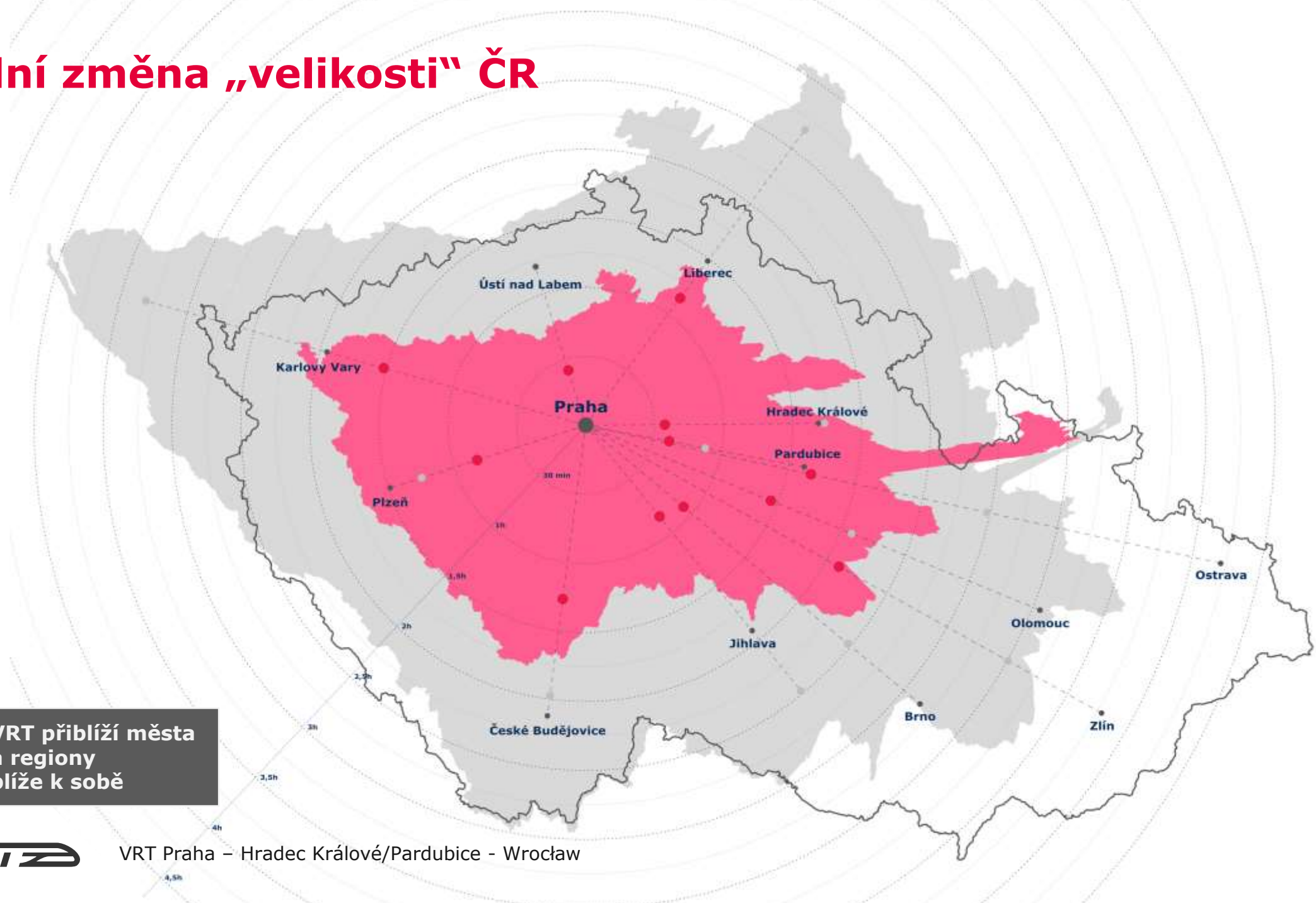


  když se vezeme  
vnímáme vzdálenost  
v minutách



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

# Zásadní změna „velikosti“ ČR



 VRT přiblíží města a regiony blíže k sobě

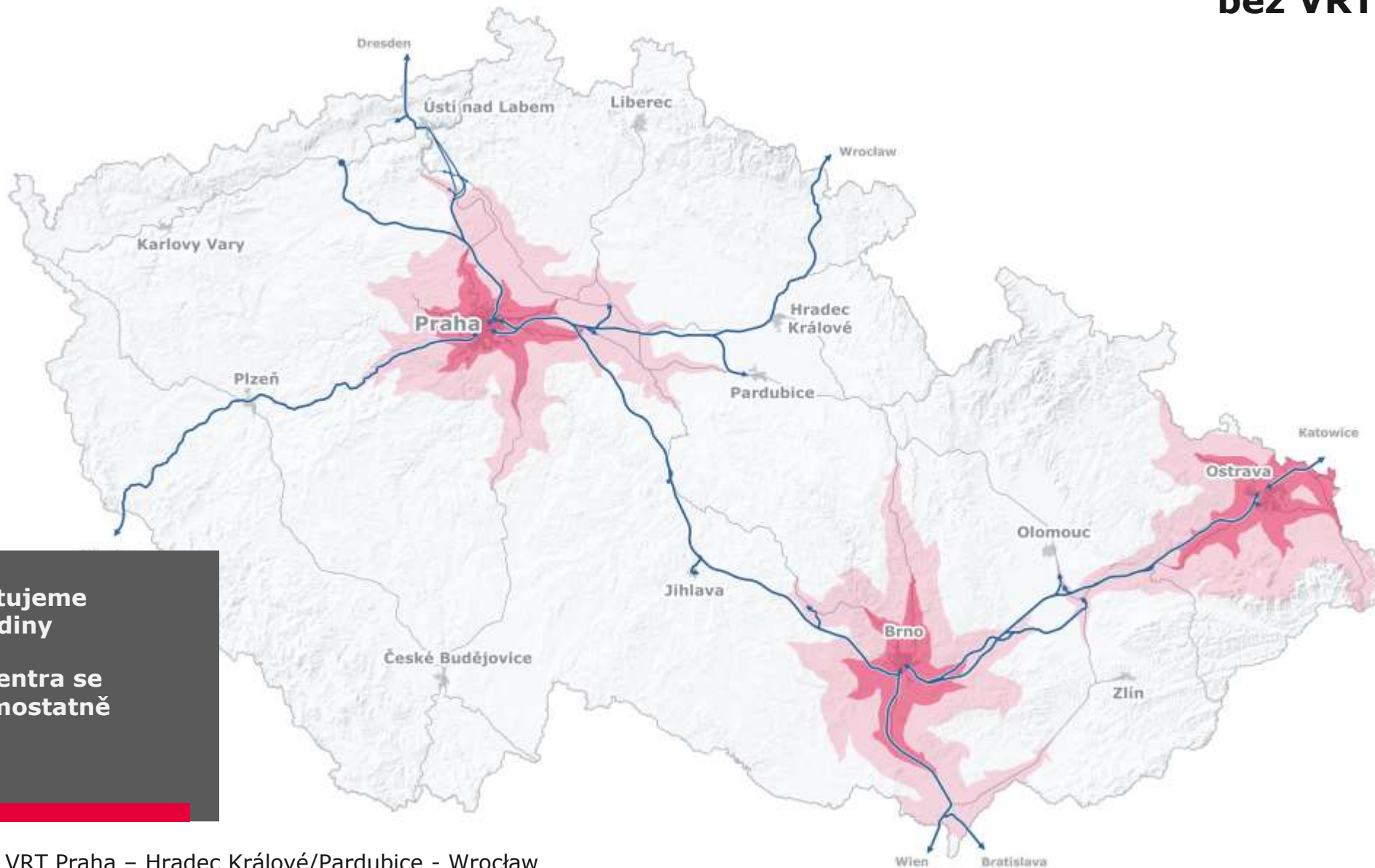


VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław



# Zásadní změna „velikosti“ ČR

dostupnost 1 hodiny z metropolí  
bez VRT



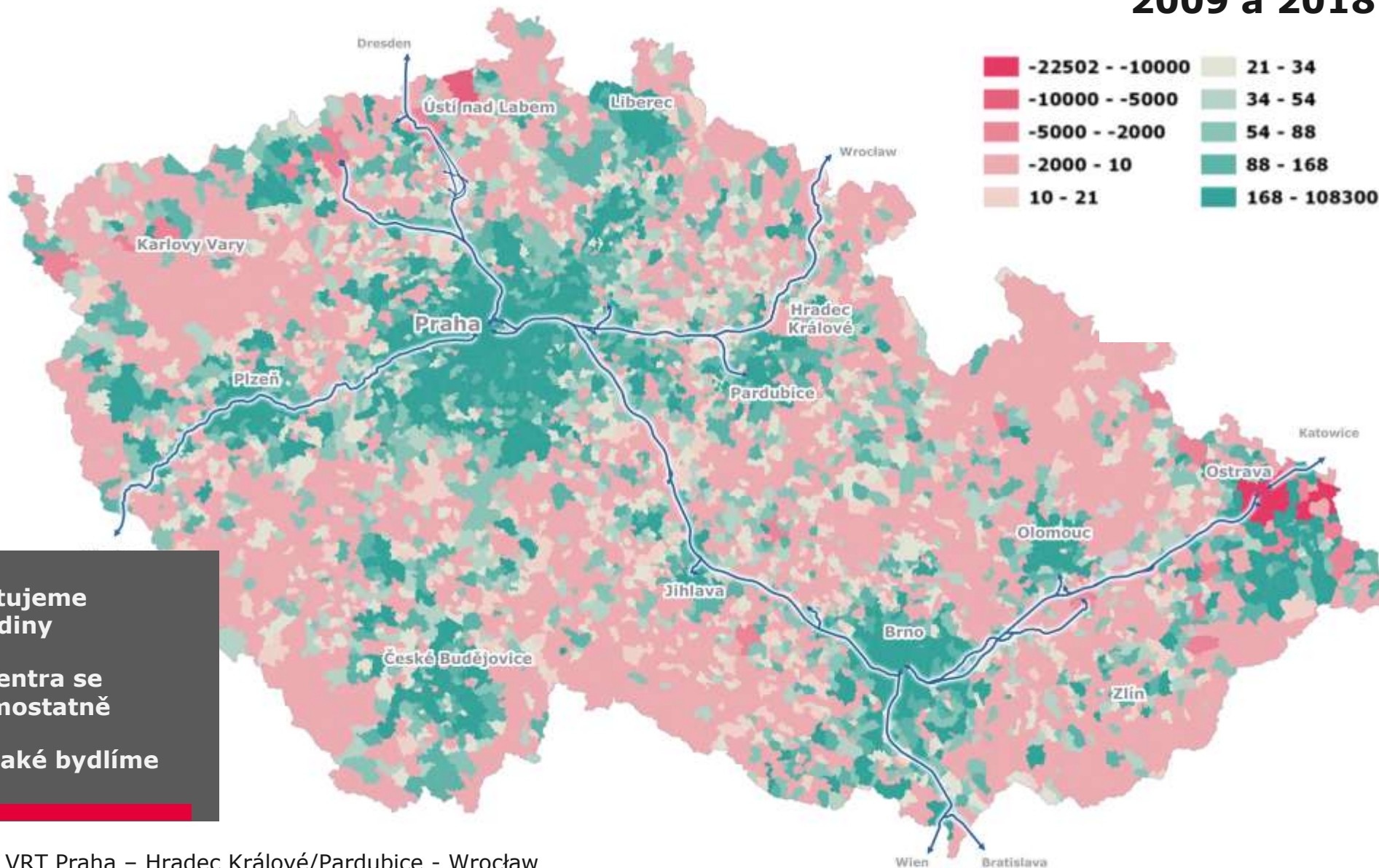
obvykle cestujeme  
do jedné hodiny






jednotlivá centra se  
rozdvíjejí samostatně

# Zásadní změna „velikosti“ ČR

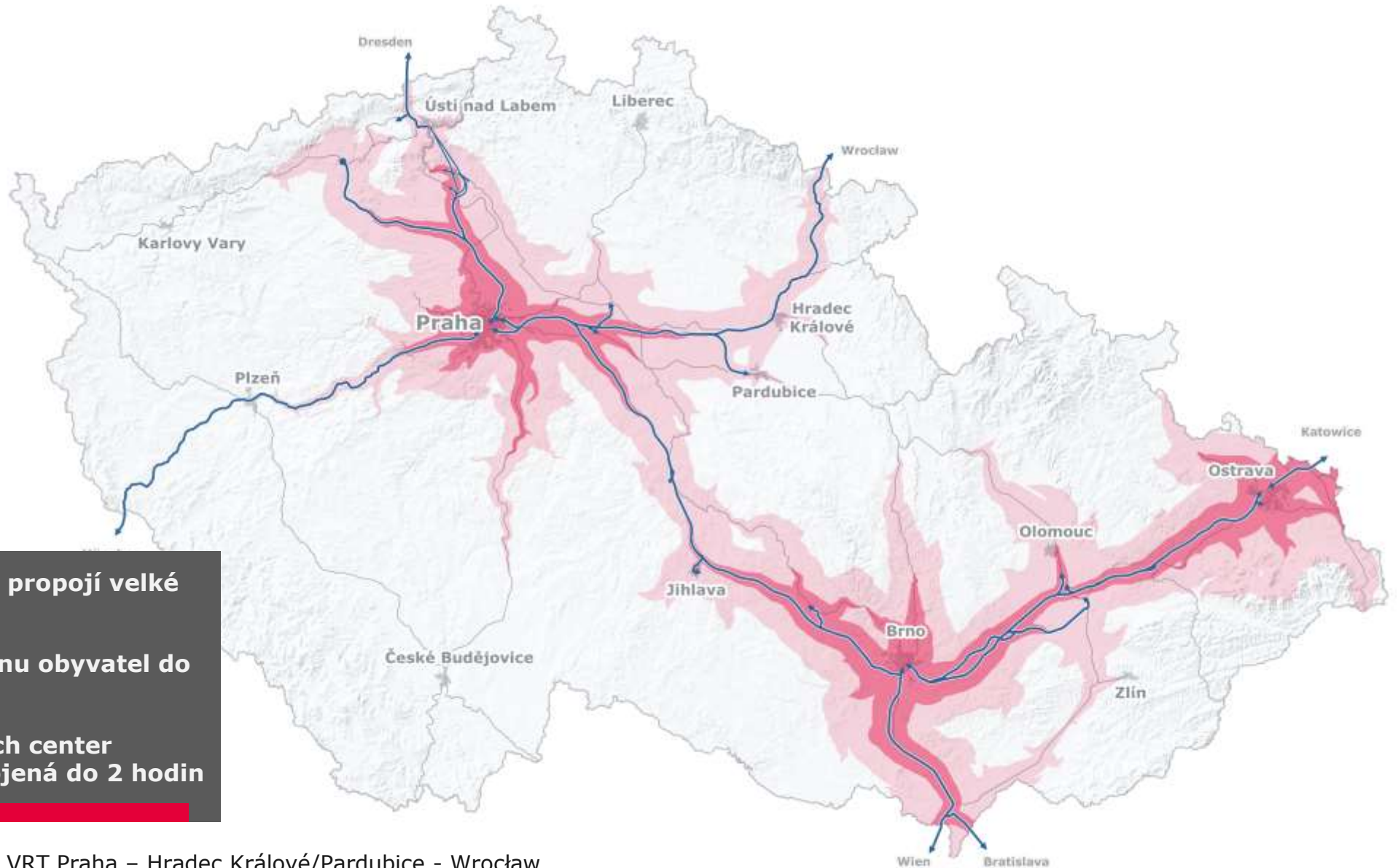
změna počtu obyvatel mezi lety  
2009 a 2018



-  obvykle cestujeme do jedné hodiny
-  jednotlivá centra se rozvíjejí samostatně
-  podle toho také bydlíme

# Zásadní změna „velikosti“ ČR

dostupnost 1 hodiny z metropolí s VRT



- ✓ rychlá železnice propojí velké metropole
- ✓ zastavení přesunu obyvatel do Prahy a Brna
- ✓ většina krajských center vzájemně propojená do 2 hodin

# VRT udrží lidi v regionech

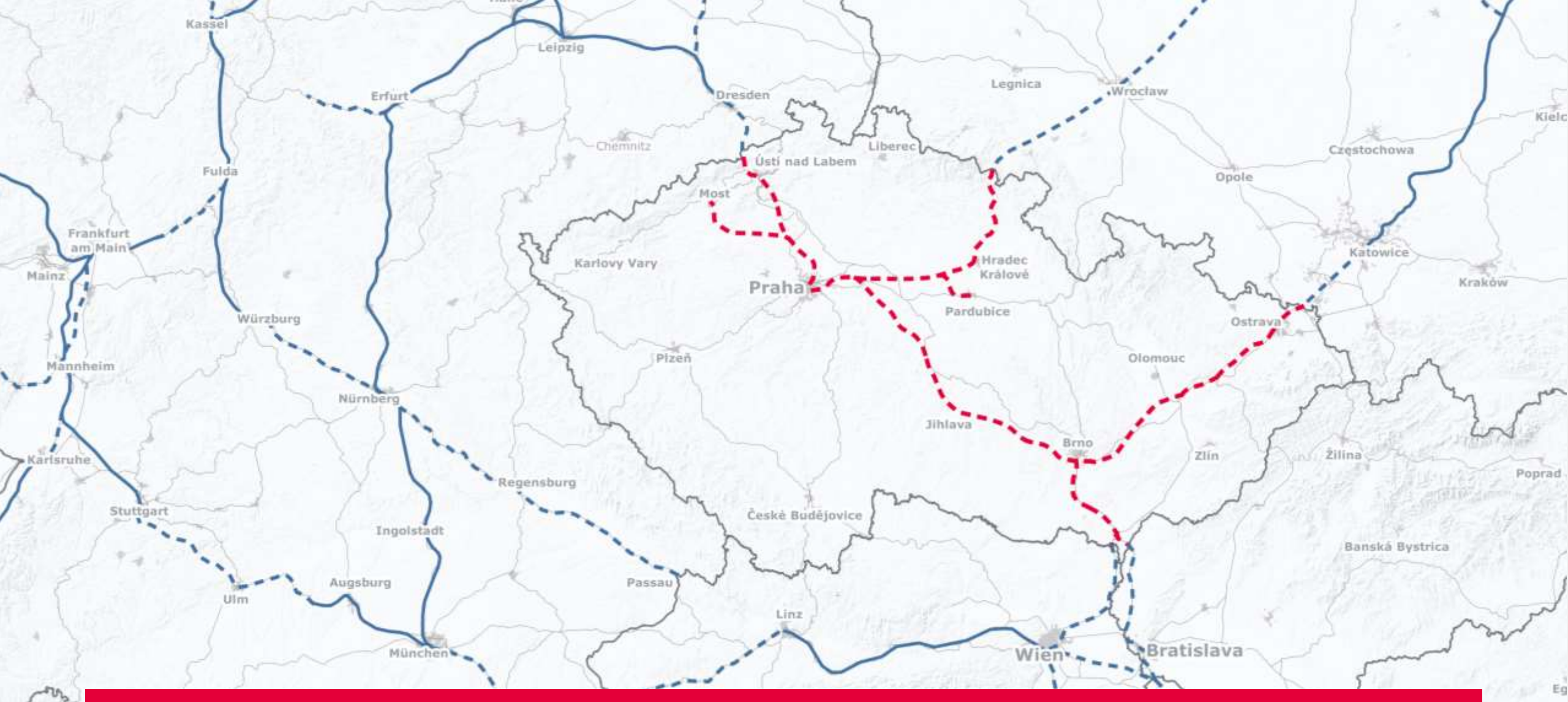
zvýšení životní úrovně



# Rychlé vlaky nejen pro Pardubice



- **vlak** pokračují do Ústí nad Orlicí, České Třebové a Olomouc
- **navazující vlaky** na Chrudim, Letohrad, Šumperk, Jeseník



## VRT ve Střední Evropě



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław



## Vysokorychlostní trať



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław



oplocení

## Vysokorychlostní trať



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław



# Vysokorychlostní trať



vypadá jako běžná trať

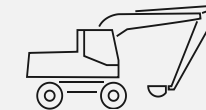


je užší než dálnice

# Vysokorychlostní trať



# Stavba vysokorychlostní trati



stavba vysokorychlostní trati ve Francii



stavba obchvatu obce v České republice



[ zdroj: Jihomoravský kraj ]

# Stavba vysokorychlostní trati

francouzský příklad

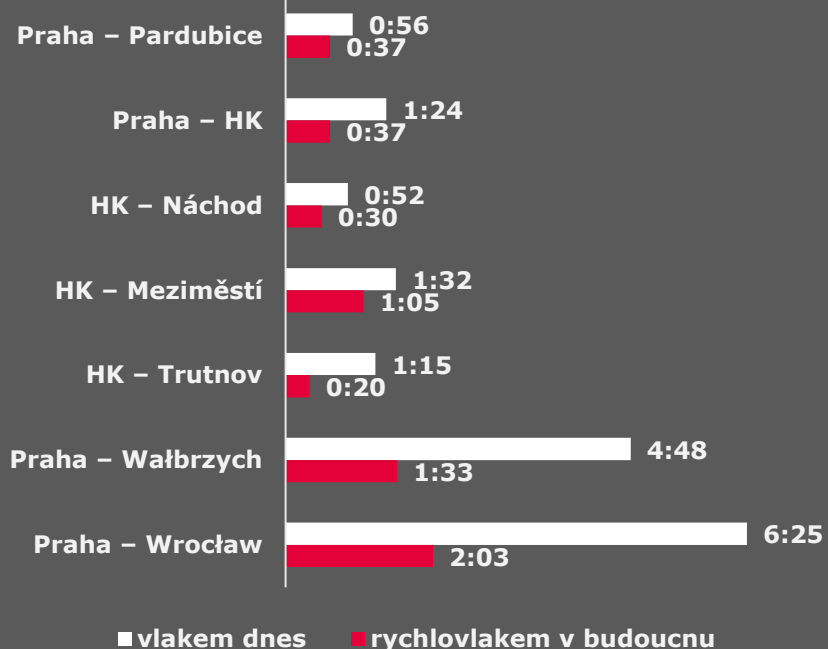
stavba vysokorychlostní trati ve Francii



v průběhu stavby lze využít jako silnice



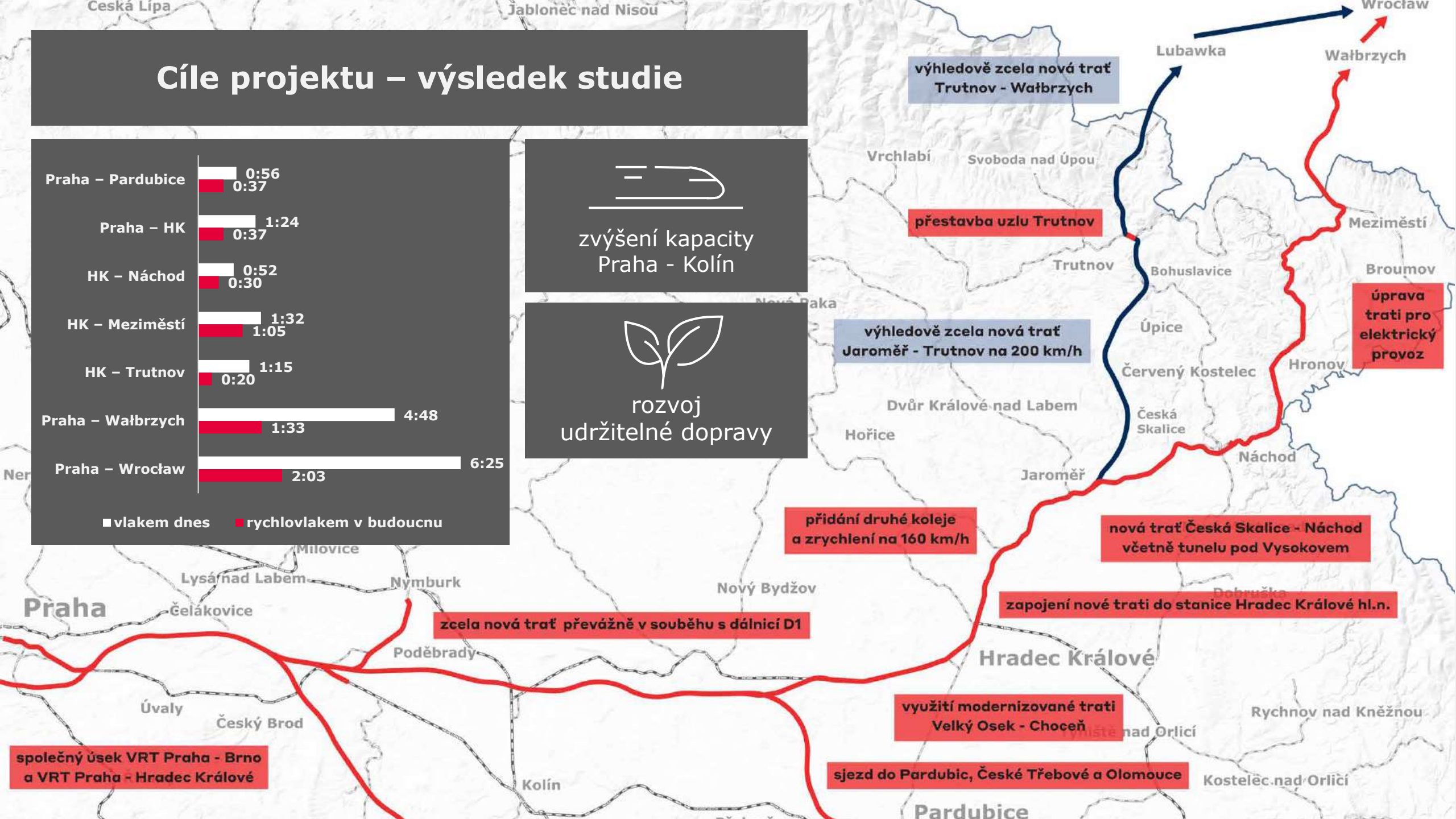
# Cíle projektu – výsledek studie

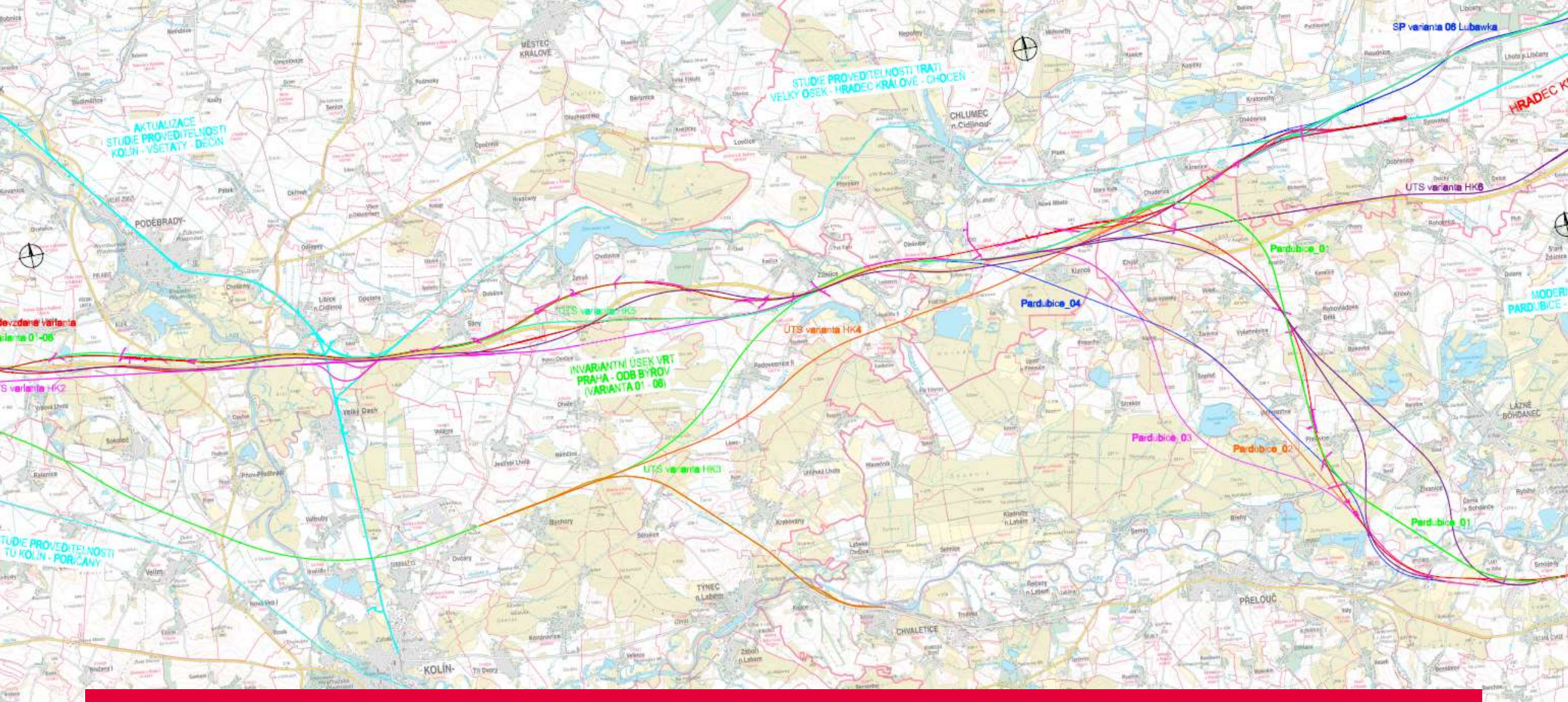


zvýšení kapacity  
Praha - Kolín



rozvoj  
udržitelné dopravy





## VRT hlavní trasa



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

# Projednání trasy ve všech dotčených obcích

## Poříčany – Pardubice

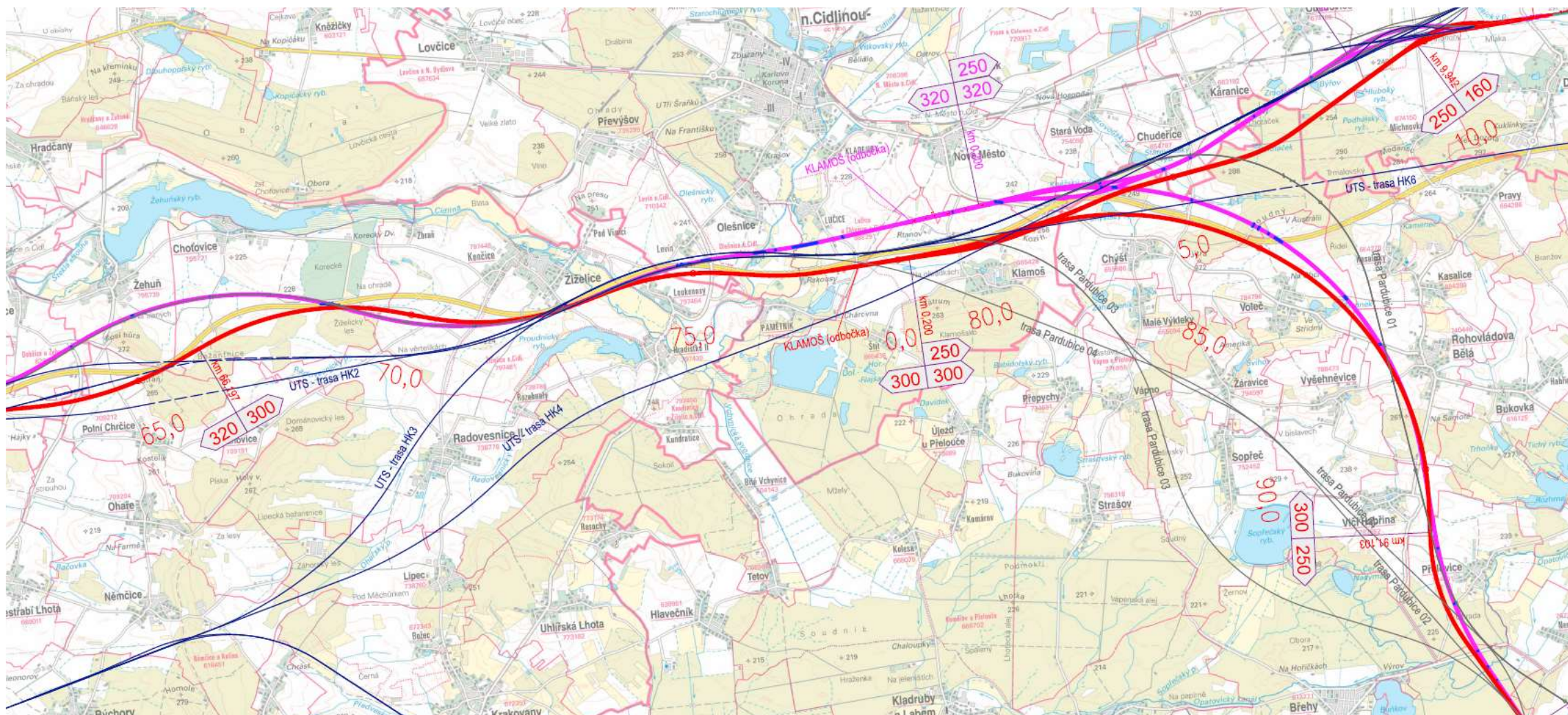
04.12.2023 Kostelní Lhota  
04.01.2024 Velký Osek  
08.01.2024 Žíželice  
11.01.2024 Poděbrady  
15.01.2024 Chlumeck nad Cidlinou  
18.01.2024 Káranice  
22.01.2024 Syrovátka  
24.01.2024 Přelouč  
16.02.2024 Živanice  
01.03.2024 Káranice  
18.04.2024 Živanice  
26.04.2024 Obědovice  
15.08.2024 Lázně Bohdaneč  
03.09.2024 Přelovice





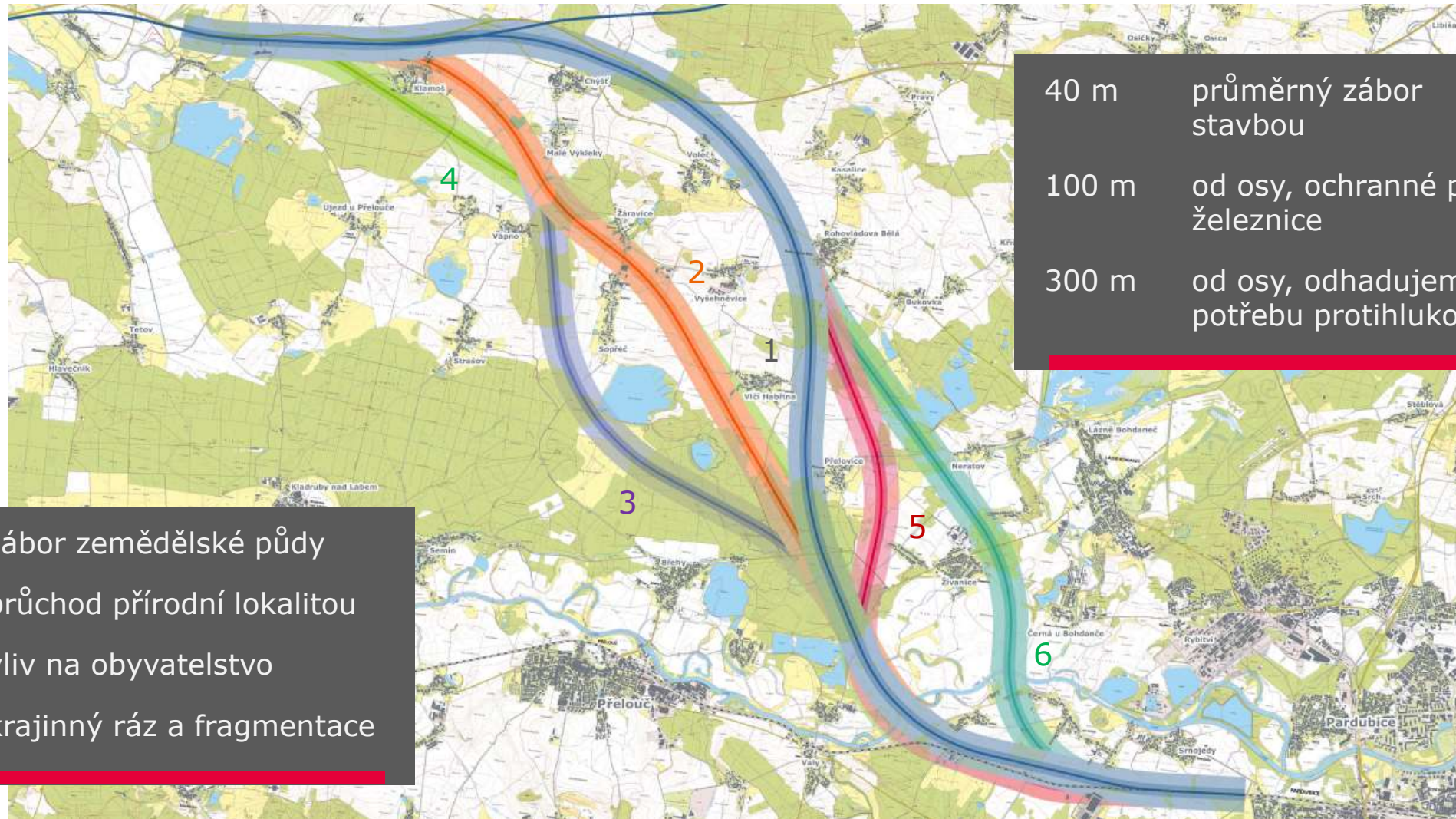
# Úprava téměř celé trasy

preference přisunutí k D11



# 6 variant připojení Pardubic

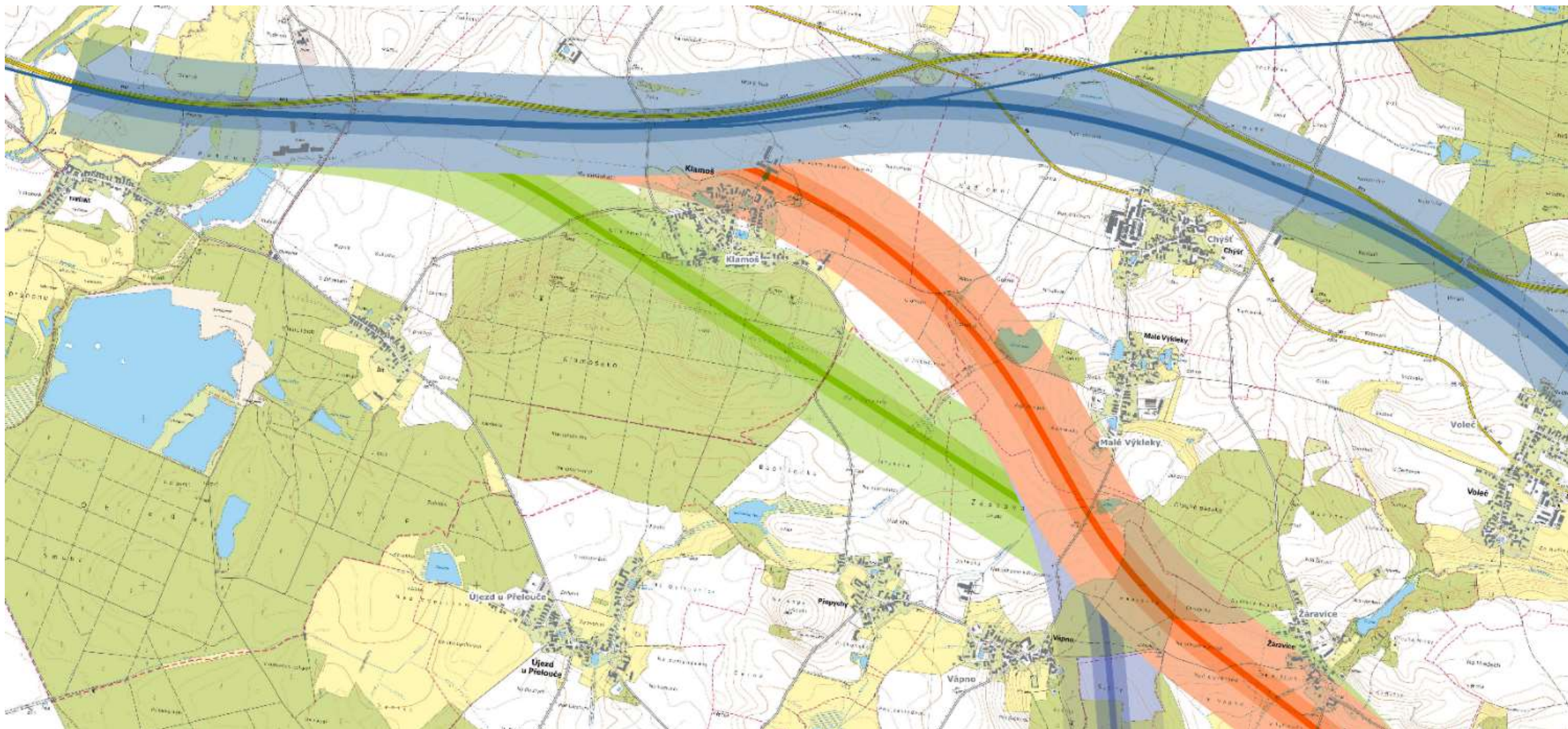
4 úhly pohledu, 3 pásma posouzení



- 40 m průměrný zábor stavbou
- 100 m od osy, ochranné pásmo železnice
- 300 m od osy, odhadujeme potřebu protihlukové stěny

- zábor zemědělské půdy
- průchod přírodní lokalitou
- vliv na obyvatelstvo
- krajinný ráz a fragmentace

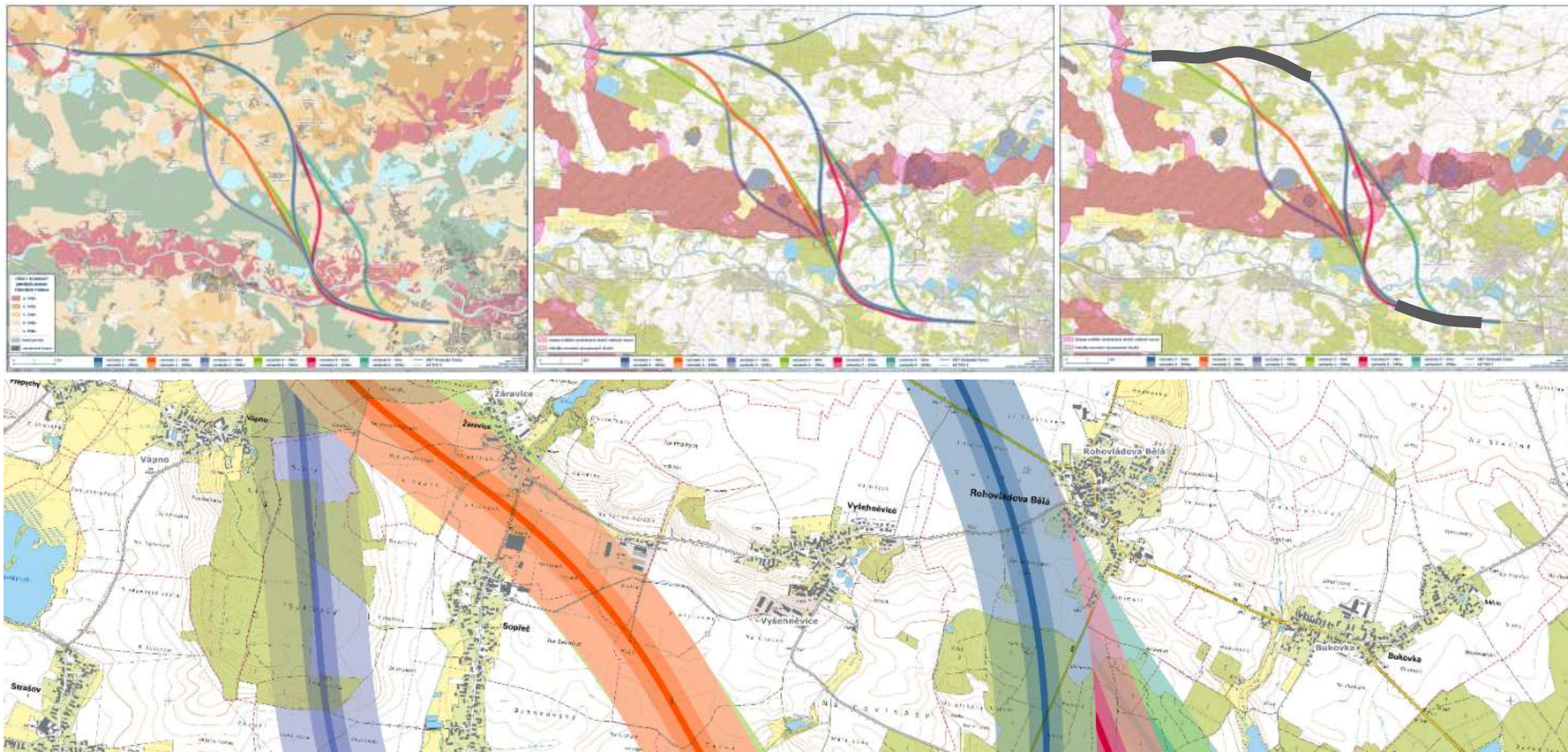
# Relevantní varianty podrobněji

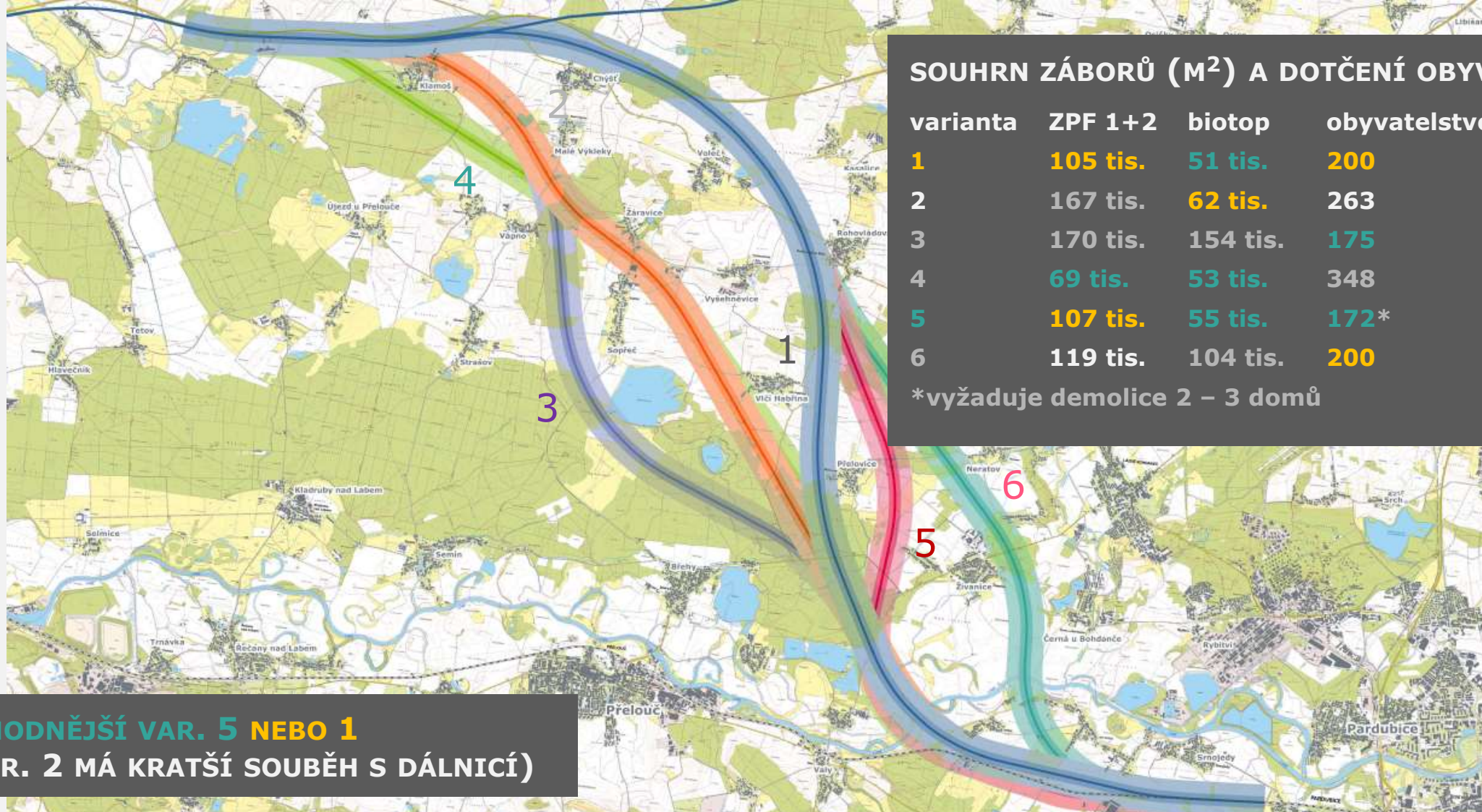


# Relevantní varianty podrobněji



# Zpracování pomocí prostorových dat





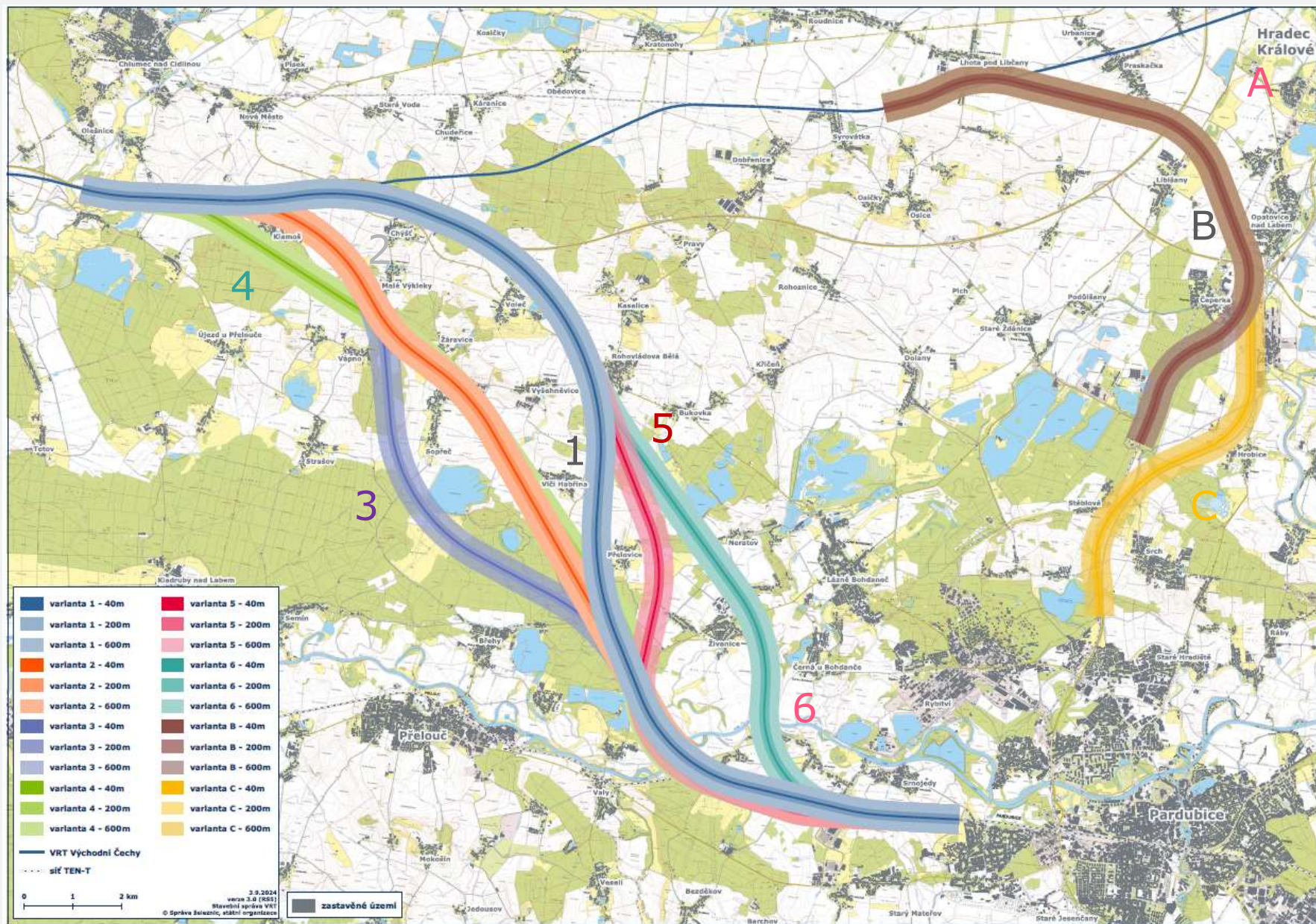
SOUHRN ZÁBORŮ (M <sup>2</sup> ) A DOTČENÍ OBYVATEL			
varianta	ZPF 1+2	biotop	obyvatelstvo
1	105 tis.	51 tis.	200
2	167 tis.	62 tis.	263
3	170 tis.	154 tis.	175
4	69 tis.	53 tis.	348
5	107 tis.	55 tis.	172*
6	119 tis.	104 tis.	200

\*vyžaduje demolice 2 – 3 domů

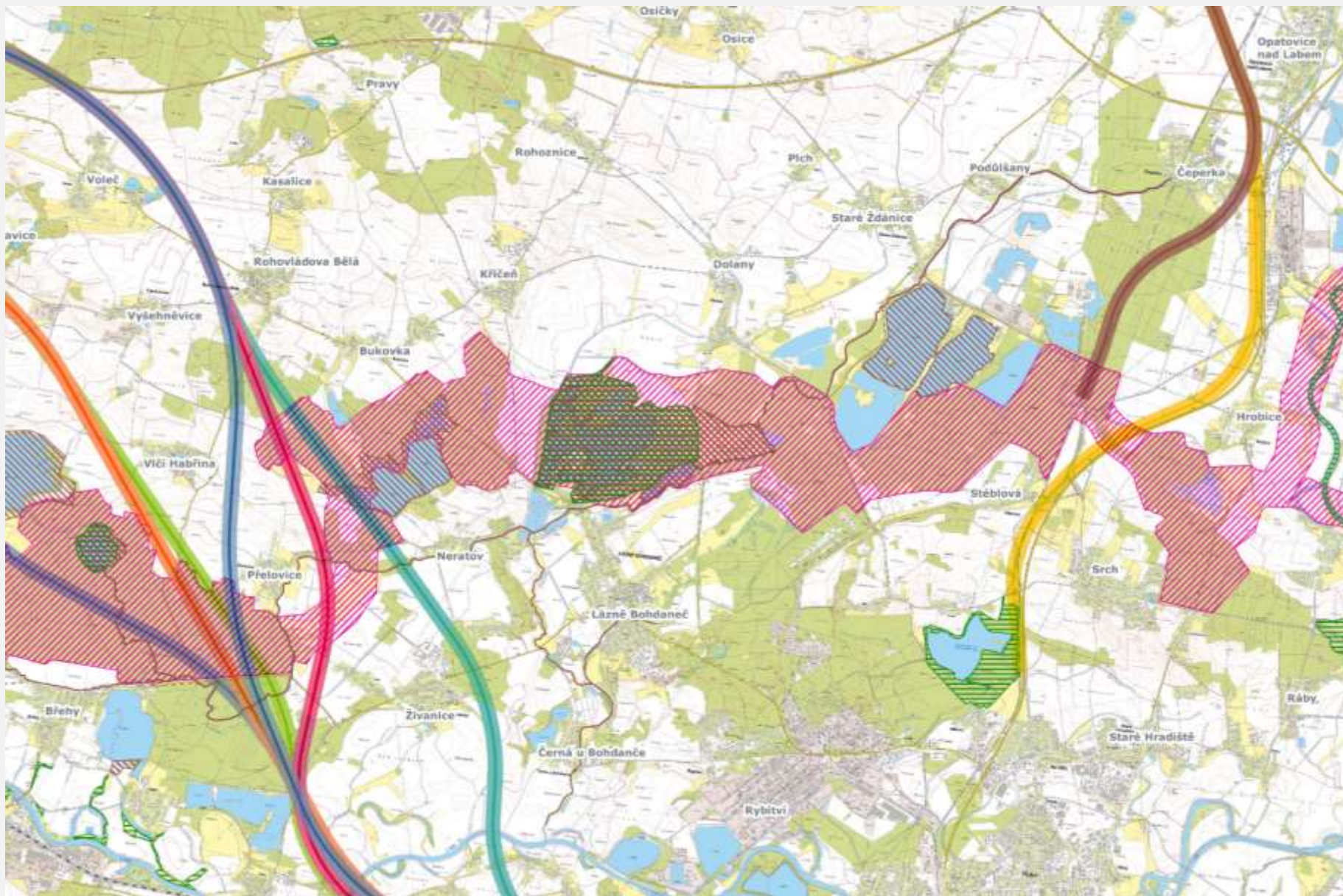
**VÝHODNĚJŠÍ VAR. 5 NEBO 1  
(VAR. 2 MÁ KRATŠÍ SOUBĚH S DÁLNICÍ)**

## Souhrn vyhodnocení

# Náměty na dodatečná prověření (var. A, B, C)

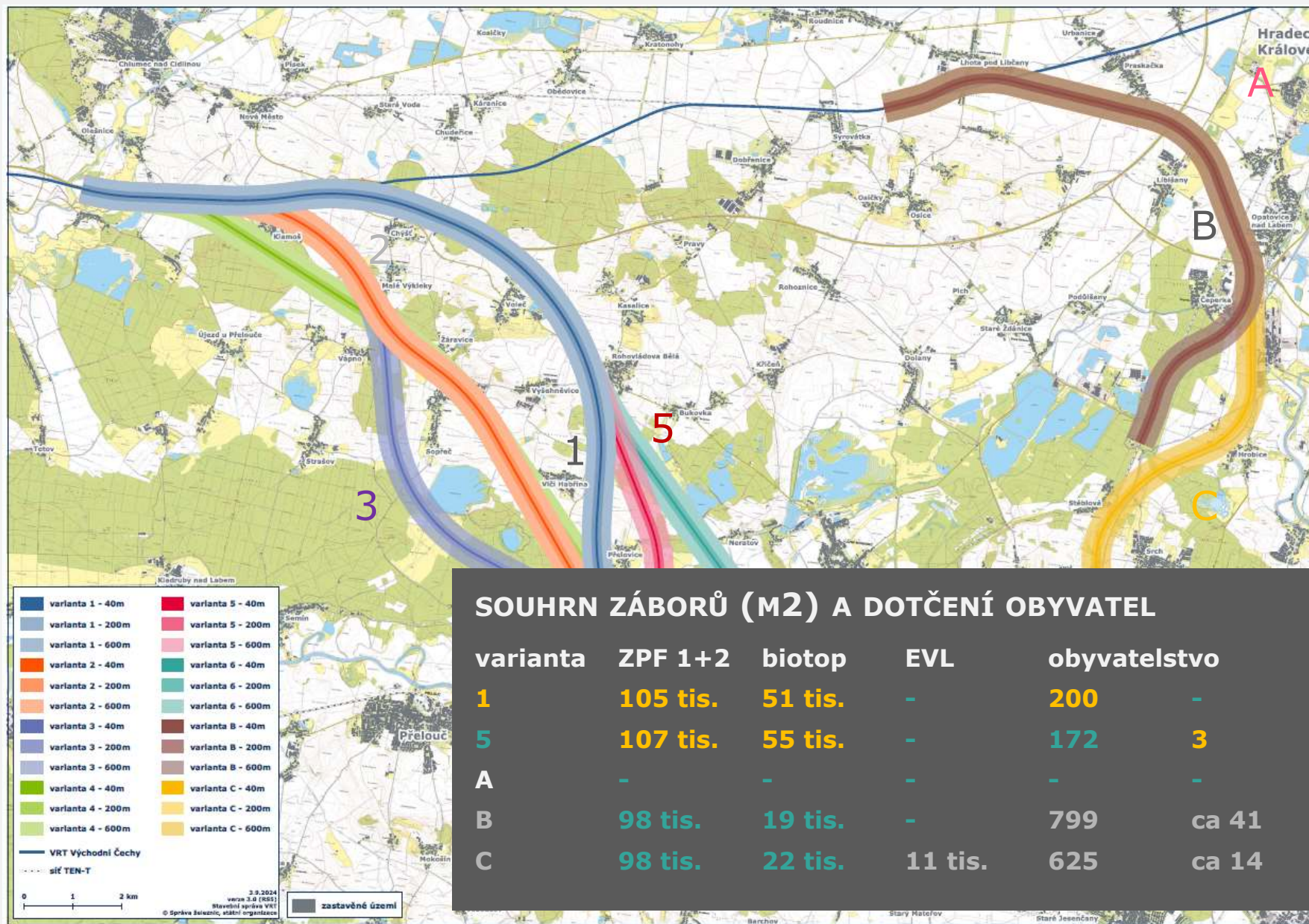


# Posouzení námětů ve stejné podrobnosti





# Posouzení námětů ve stejné podrobnosti



## SOUHRN ZÁBORŮ (M2) A DOTČENÍ OBYVATEL

varianta	ZPF 1+2	biotop	EVL	obyvatelstvo	demolice
<b>1</b>	<b>105 tis.</b>	<b>51 tis.</b>	-	<b>200</b>	-
<b>5</b>	<b>107 tis.</b>	<b>55 tis.</b>	-	<b>172</b>	<b>3</b>
<b>A</b>	-	-	-	-	-
<b>B</b>	<b>98 tis.</b>	<b>19 tis.</b>	-	<b>799</b>	<b>ca 41</b>
<b>C</b>	<b>98 tis.</b>	<b>22 tis.</b>	<b>11 tis.</b>	<b>625</b>	<b>ca 14</b>

# Stejný rozsah provozu ve všech variantách

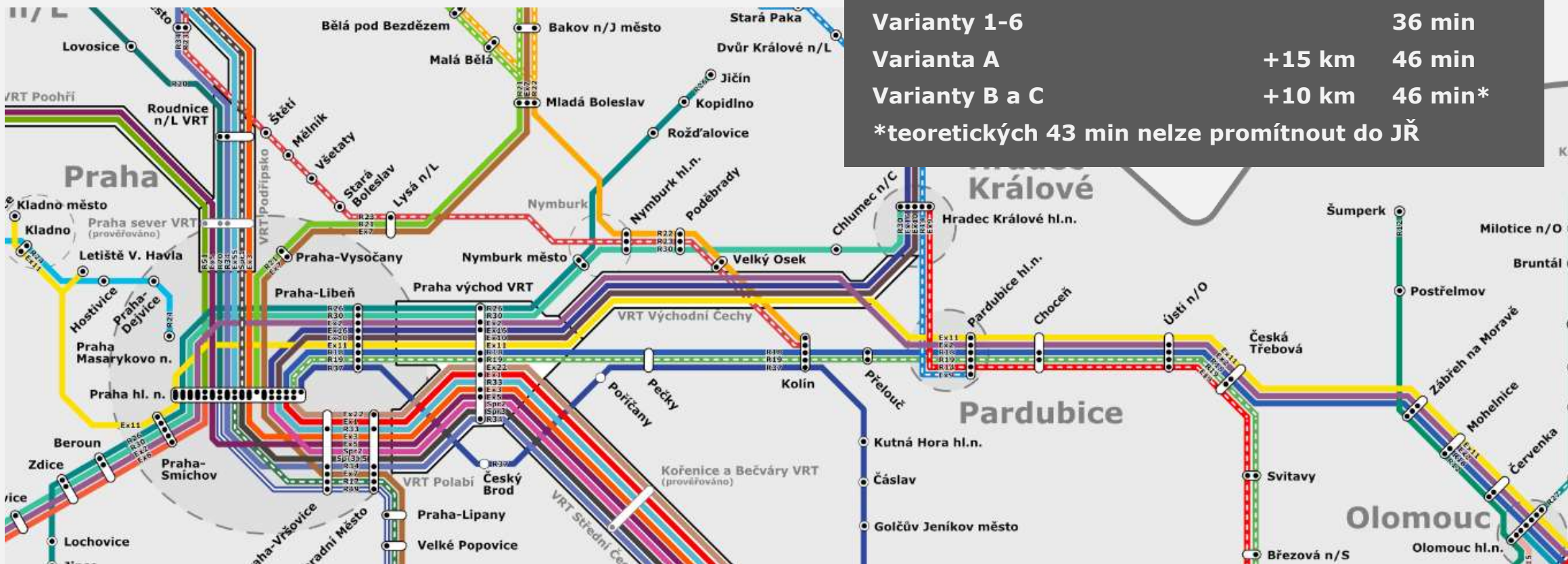
## PRODLOUŽENÍ VZDÁLENOSTI A CESTOVNÍ DOBY



Praha – Pardubice:

Varianty 1-6		36 min
Varianta A	+15 km	46 min
Varianty B a C	+10 km	46 min*

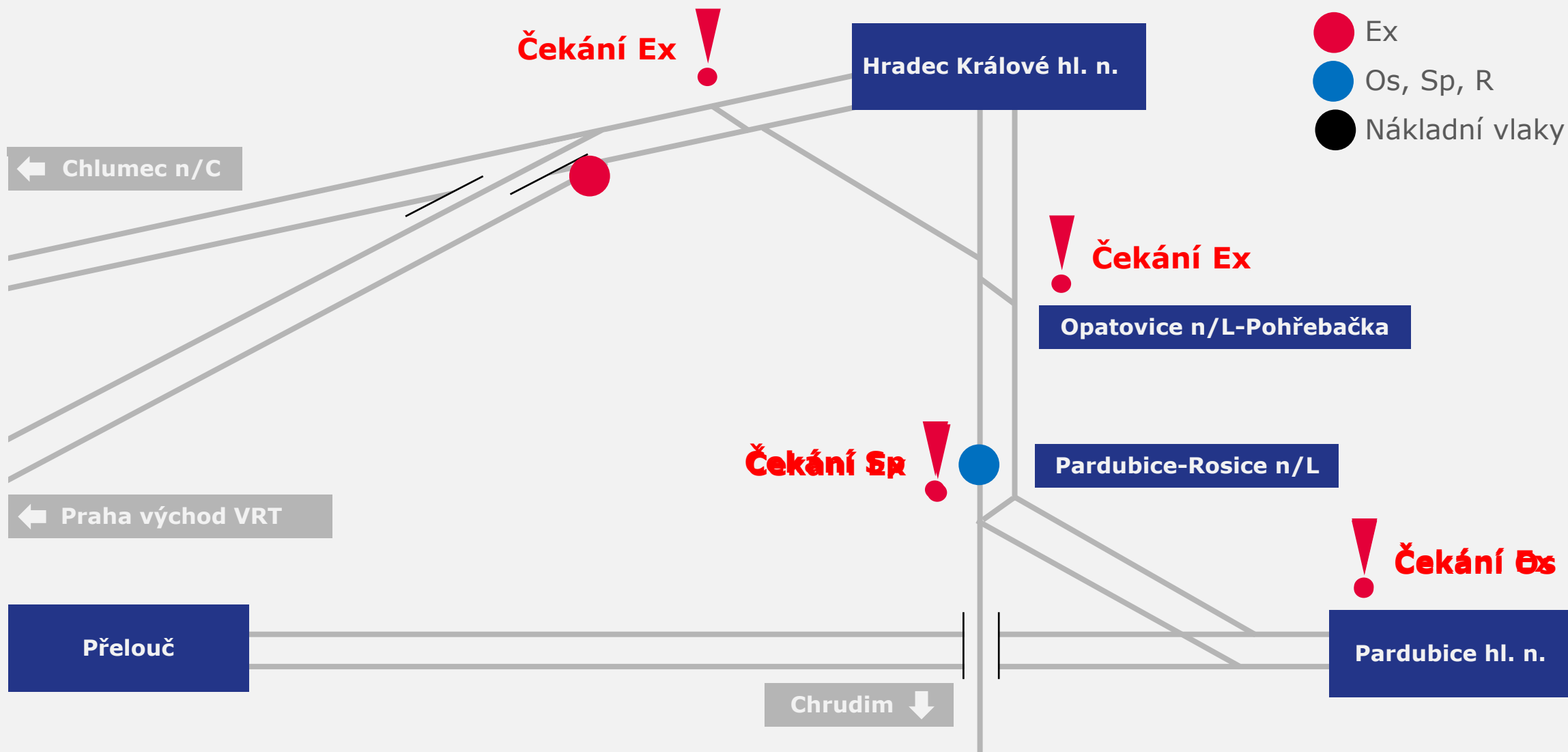
\*teoretických 43 min nelze promítnout do JŘ



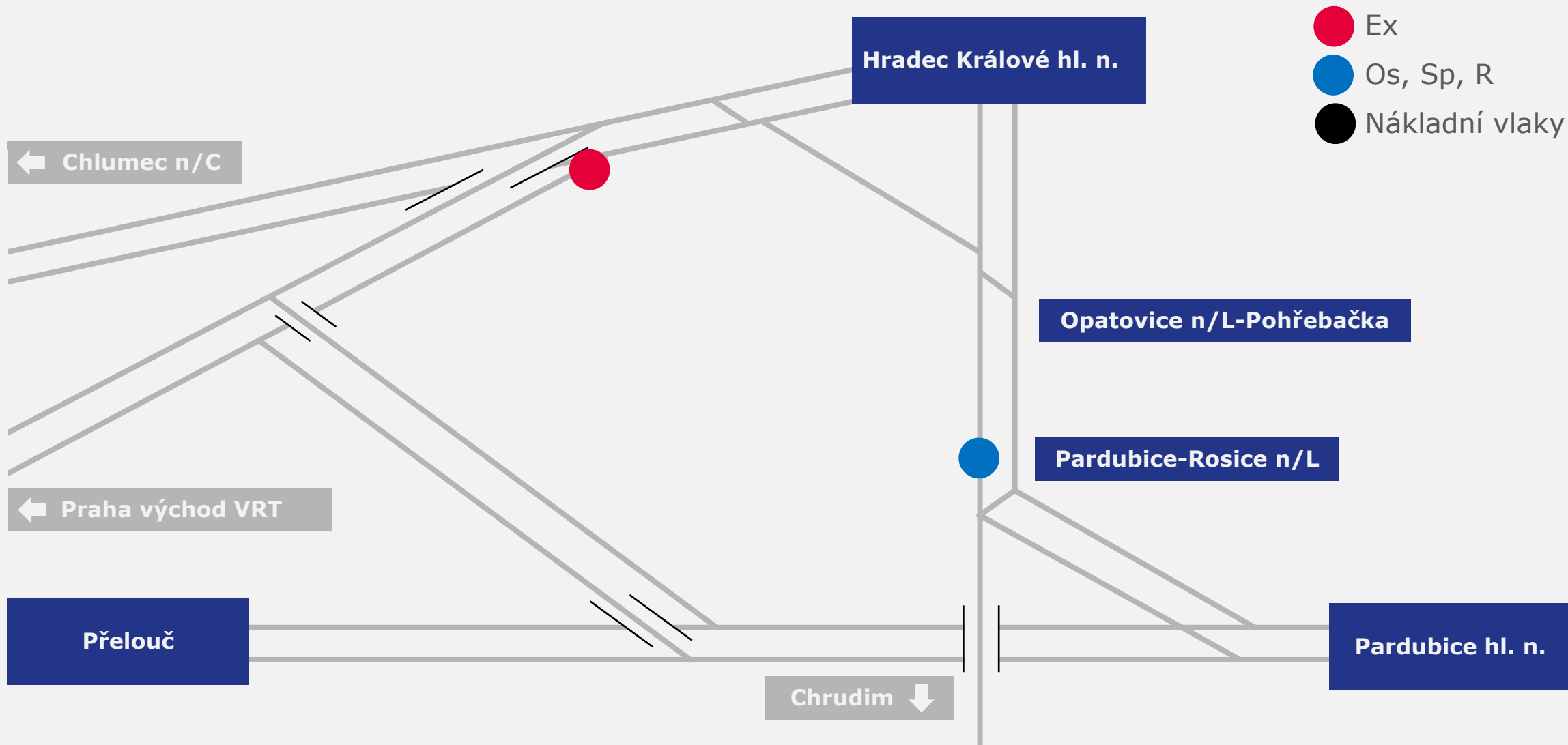
# Úrovňová a mimoúrovňová napojení



# Varianta A



# Varianta 320



# Závěr dodatečného prověření

## Z POHLEDU ÚZEMÍ

Varianty A-C jsou významně delší než původní varianty, dokonce delší než dnešní trasa koridoru.

Varianty B-C mají výrazně horší vliv na okolní obyvatele oproti původním návrhům.

Varianta C koliduje s EVL a přináší povinnost prokazovat, že neexistuje varianta mimo lokalitu.

Snížení záboru plochy je u varianty C jen o ca 20%.



# Závěr dodatečného prověření

## PROVOZNĚ A EKONOMICKY

Varianty A-C prodlužují cestovní dobu o ca 10 min. a přínos VRT zmenšují na polovinu.

Množství kolizních bodů znamená zpomalení řady dalších vlaků každou hodinu.

Delší trasa přináší vícenáklady na provoz a energii.

Delší čas jízdy zmenšuje atraktivitu pro nové cestující, kterých bude zřejmě méně.

Investiční náklady na varianty B a C jsou srovnatelné s náklady na přímé připojení Pardubického kraje:

Varianty 1-6  
20-22 mld.

Variant B  
16 mld.

Varianta C  
20 mld.



# Závěr dodatečného prověření

## VYHODNOCENÍ VARIANT

**Varianta A není provozně funkční, kolizních bodů je příliš mnoho.**

**Varianta B kolizní body řeší částečně. Cestovní doba ale zůstává stejná, protože rozhodující kolizní body řešit nelze a vlaky na sebe musí čekat.**

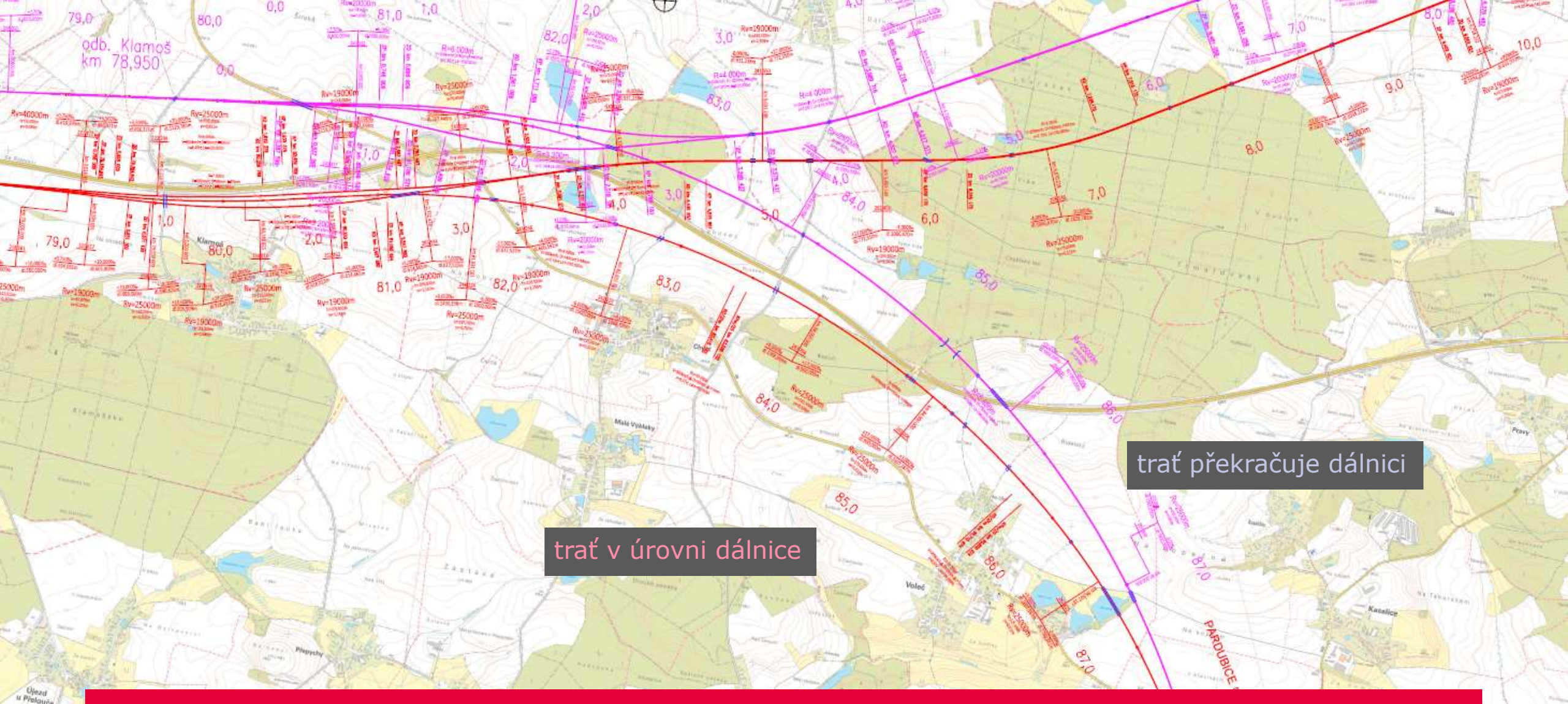
**Varianta má zásadní negativní dopady do Lhoty pod Libčany a Čeperky (demolice obytných budov).**

**Varianta C řeší částečně kolize se zástavbou v Čeperce, ale za cenu delší stavby, většího záboru území a kolize s Evropsky významnou lokalitou.**

**Varianta C je nákladově shodná s variantami 1 nebo 5, které zásadní kolize na trase nemají, jsou kratší, a které přináší výrazně kratší cestovní doby se všemi benefity.**



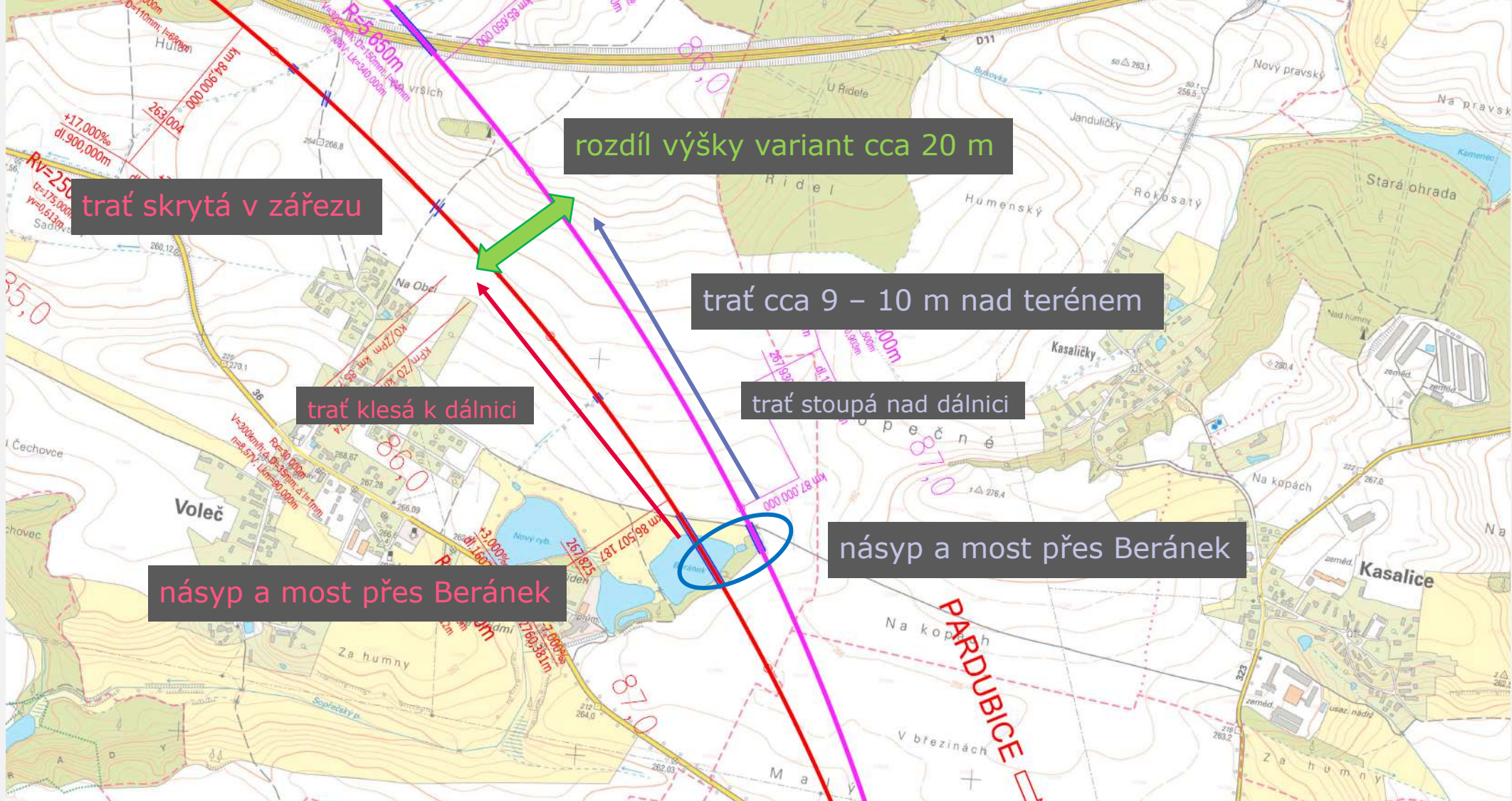




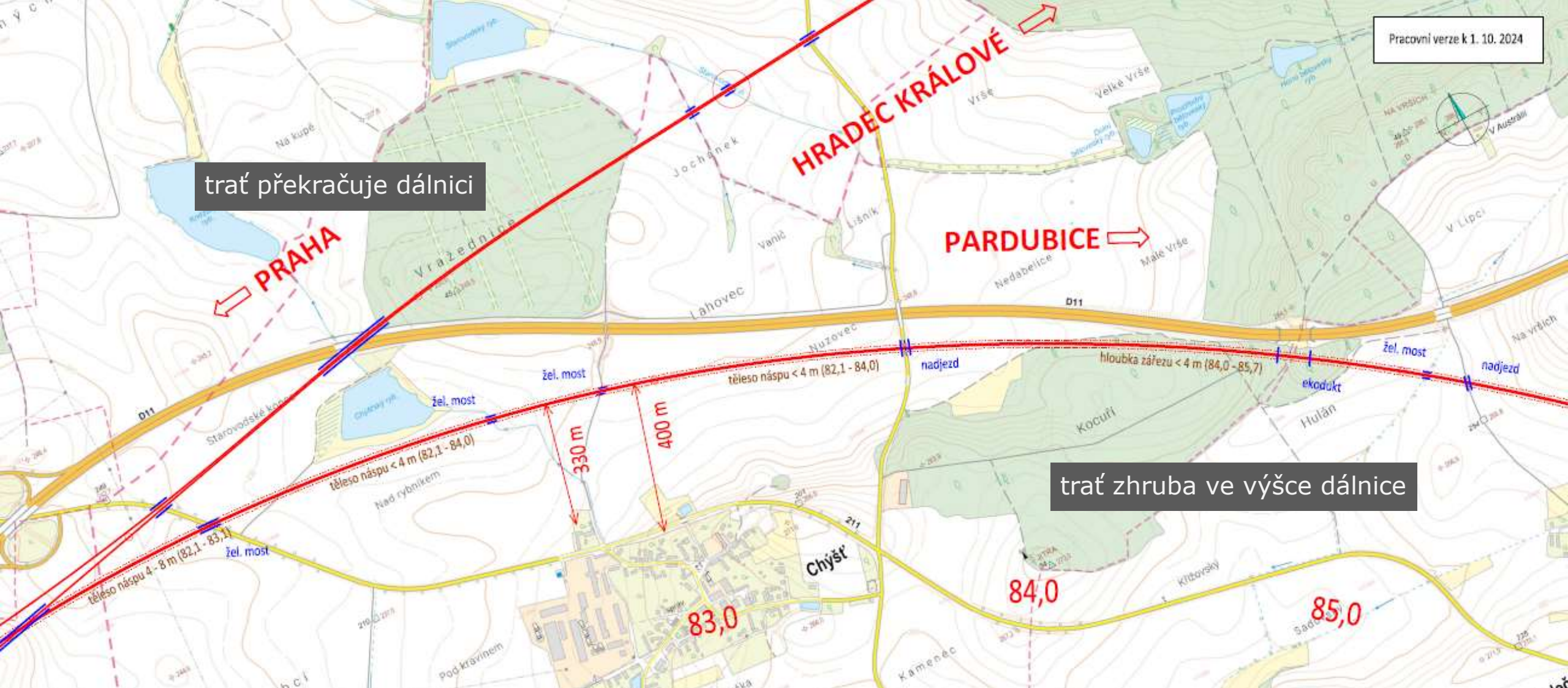
trať překračuje dálnici

trať v úrovni dálnice

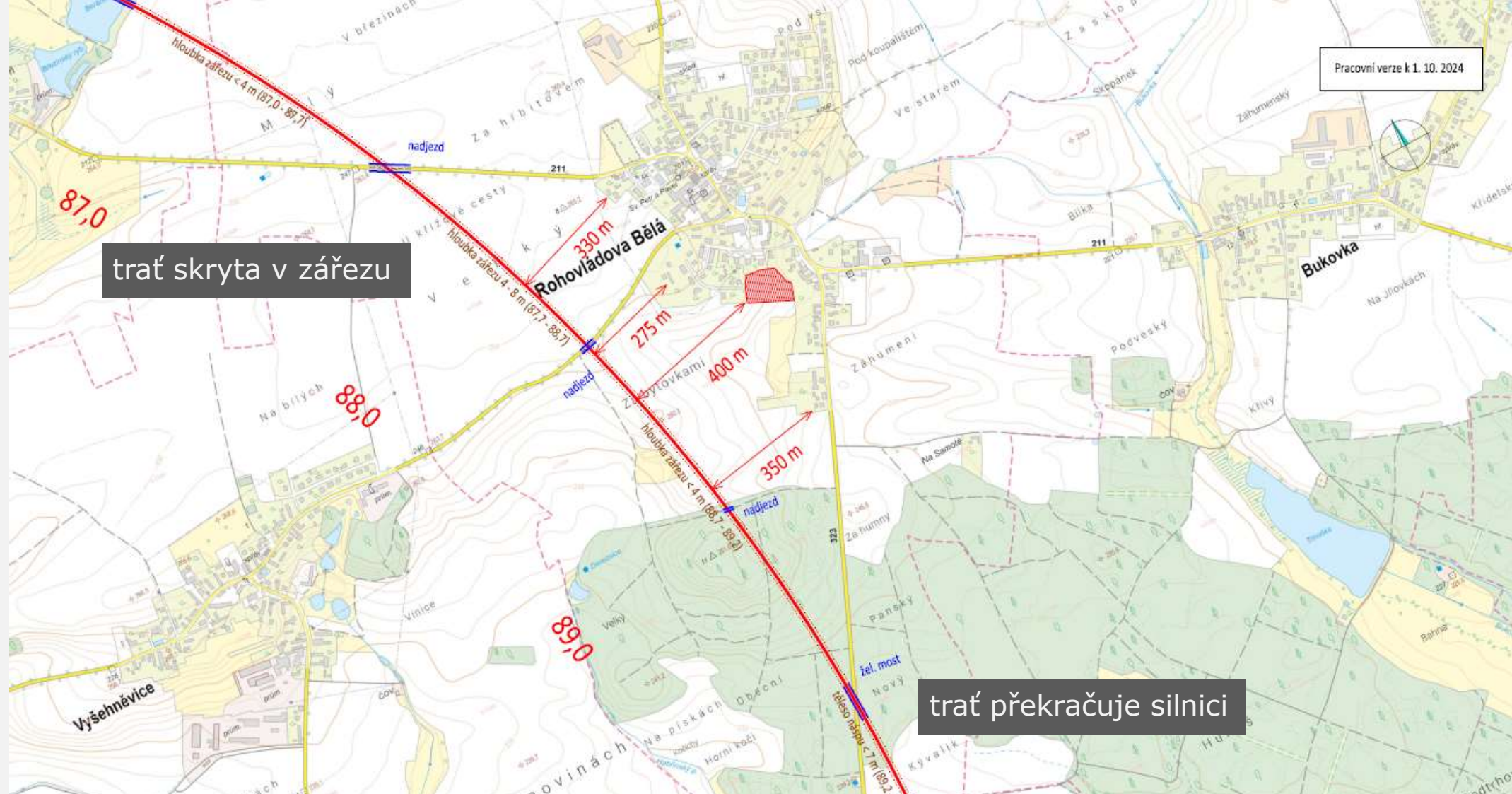
## Chýšť, Voleč a okolí - varianty



## Kasalice a okolí



# Chýšť a okolí

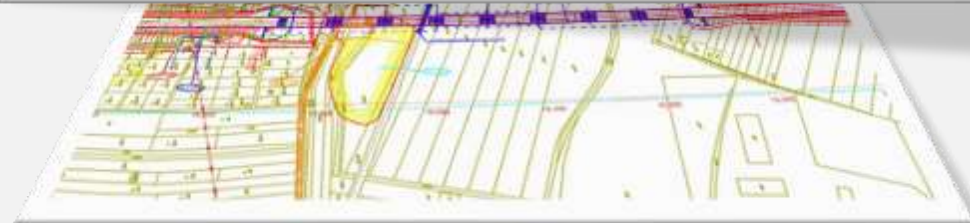
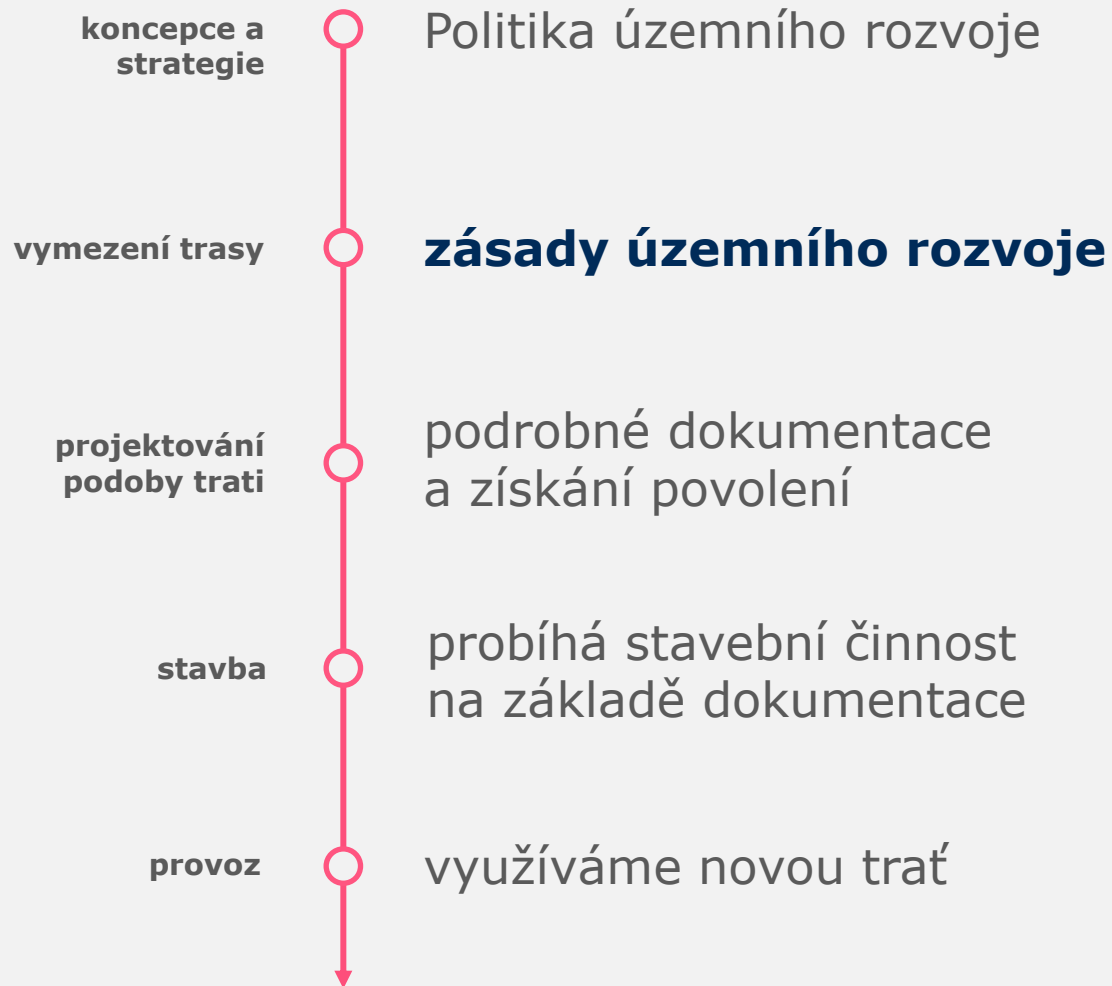


## Rohovládova Bělá a okolí



Doporučena červená jako šetrnější k okolí

# Jak se trasa zpřesňuje?





## Sdílení zkušeností starostů přímo ve Francii



Vysokorychlostní trať spojuje

## Připojení Pardubického kraje na síť VRT

Ing. Marek Pinkava

Stavební správa VRT

[vrt@spravazeleznic.cz](mailto:vrt@spravazeleznic.cz)

© Správa železnic, státní organizace  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1

[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)  
[vrtky.cz](http://vrtky.cz)