



Vysokorychlostní trať spojuje

VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

Připojení Pardubického kraje na síť VRT

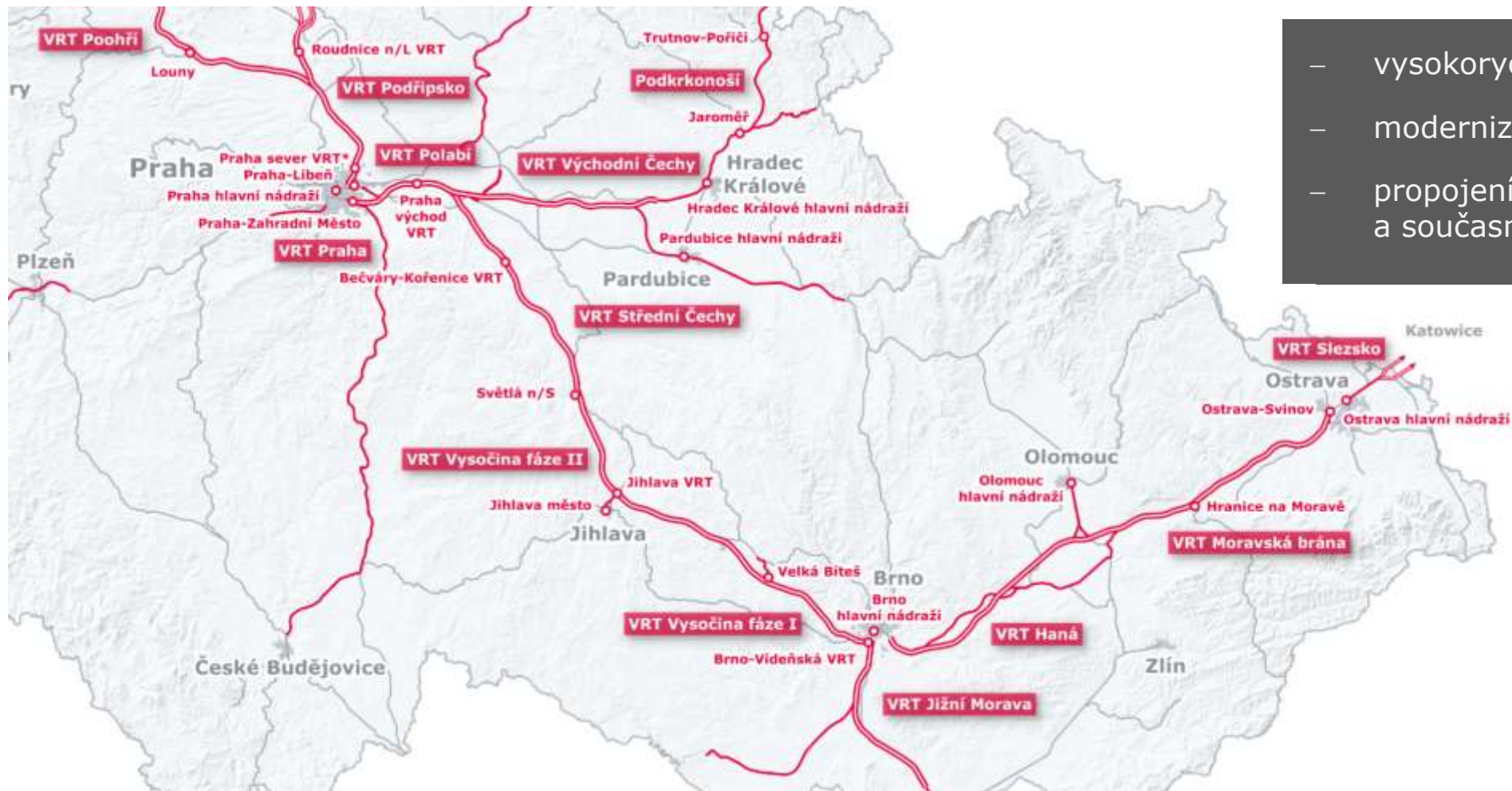
Ing. Marek Pinkava
Stavební správa VRT

Přelouč, 11. 11. 2024

Doba se mění...

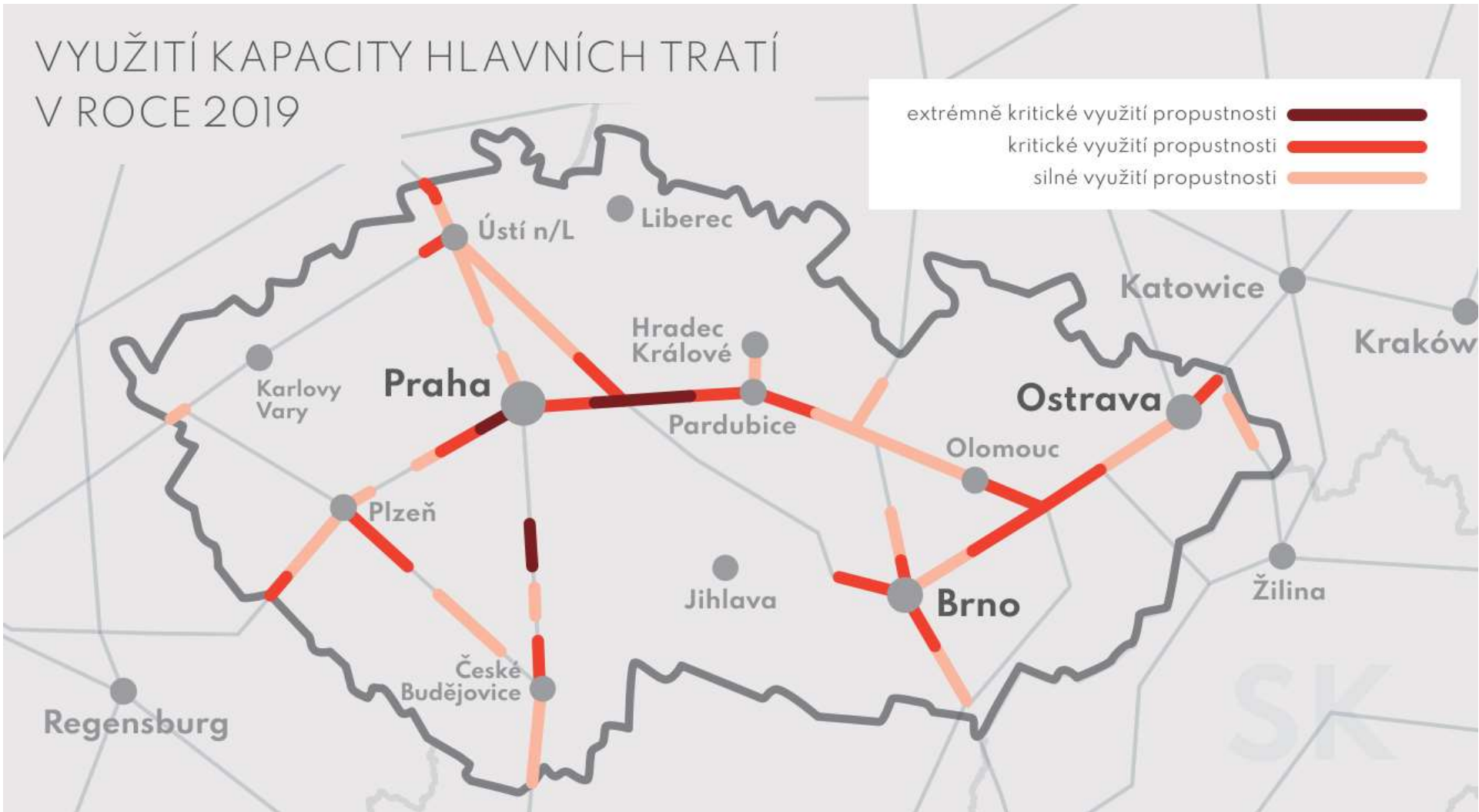


... proto připravujeme Rychlou železnici



- 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

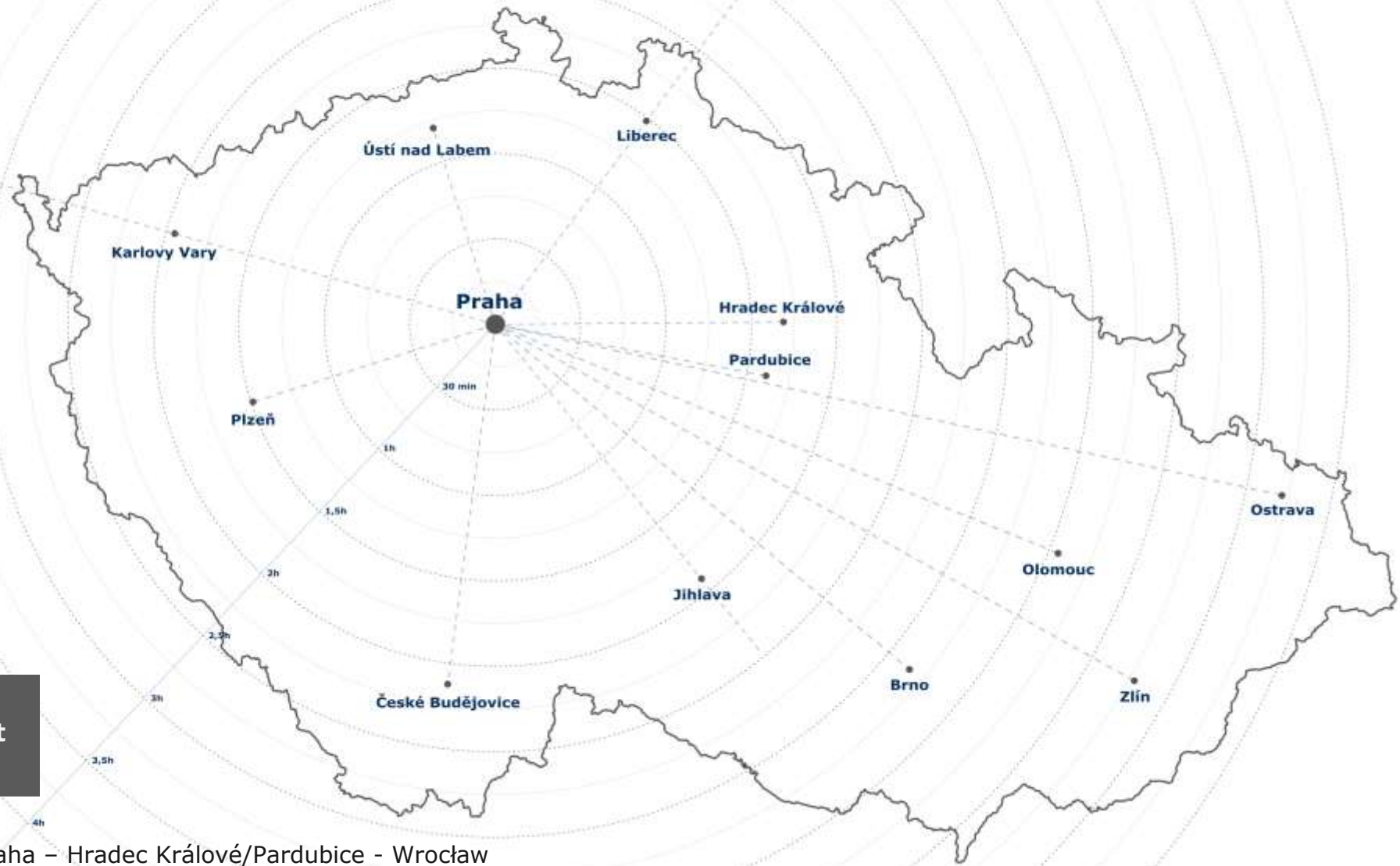
- přesun dálkové dopravy na novou trať zajistí více místa pro vlaky příměstské železnice i nákladní dopravy
- oddělení dálkové a regionální dopravy zajistí méně zpoždění, příměstský vlak nebude muset čekat na předjetí expremem


více místa na železnici



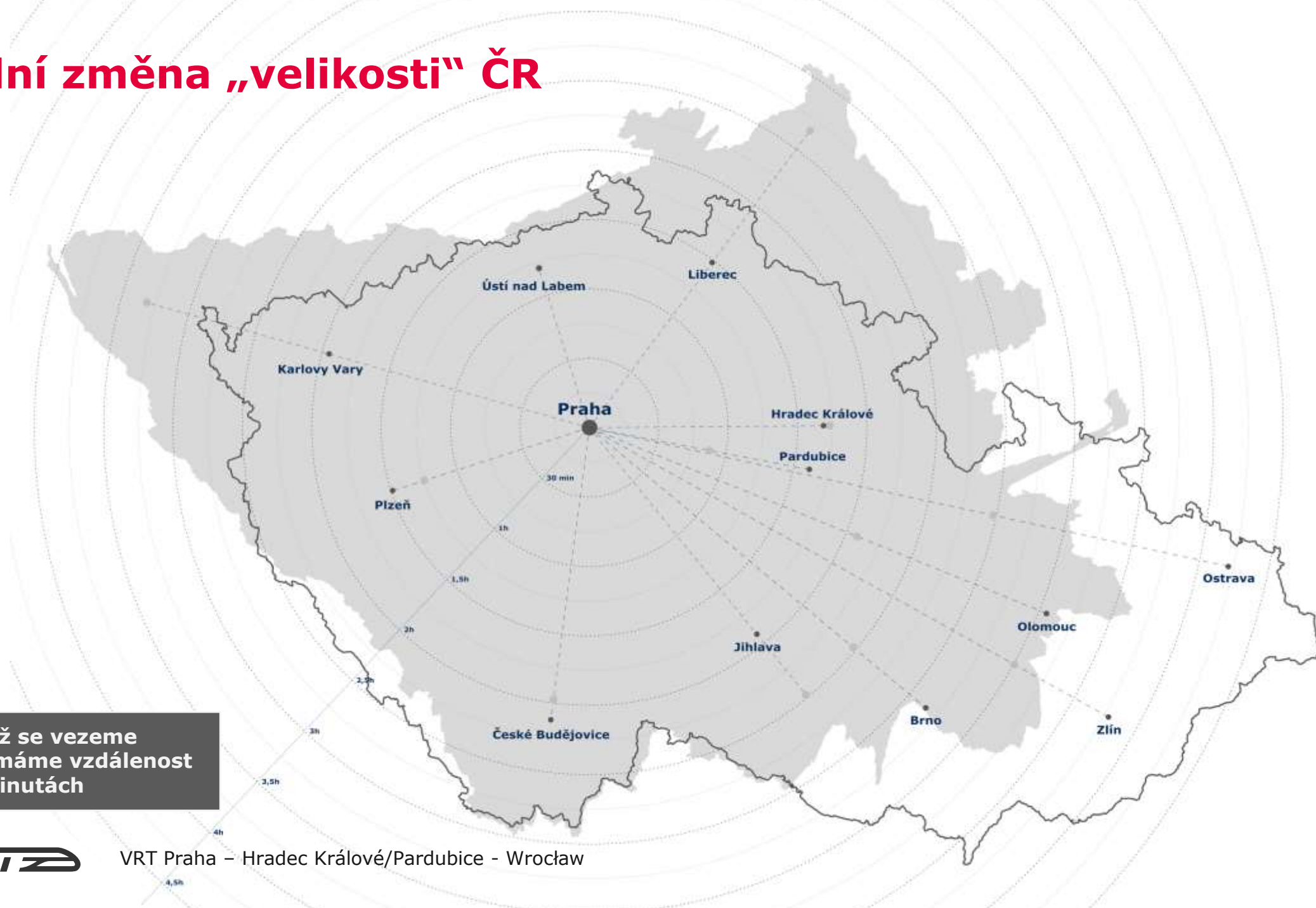
[zdroj: IDS JMK]



Zásadní změna „velikosti“ ČR



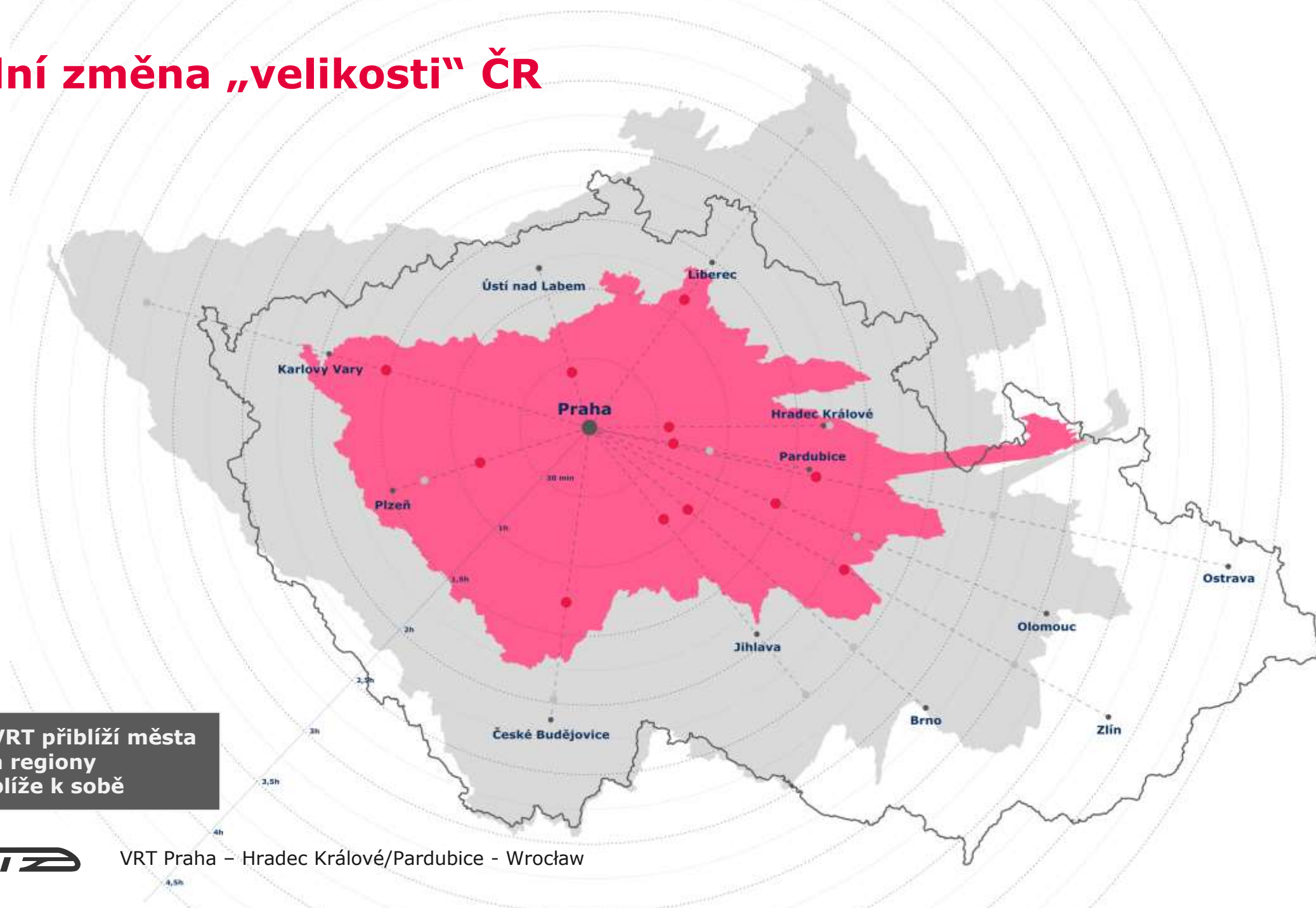
 při aktivním pohybu
vnímáme vzdálenost
v kilometrech

Zásadní změna „velikosti“ ČR



  když se vezeme
vnímáme vzdálenost
v minutách

Zásadní změna „velikosti“ ČR



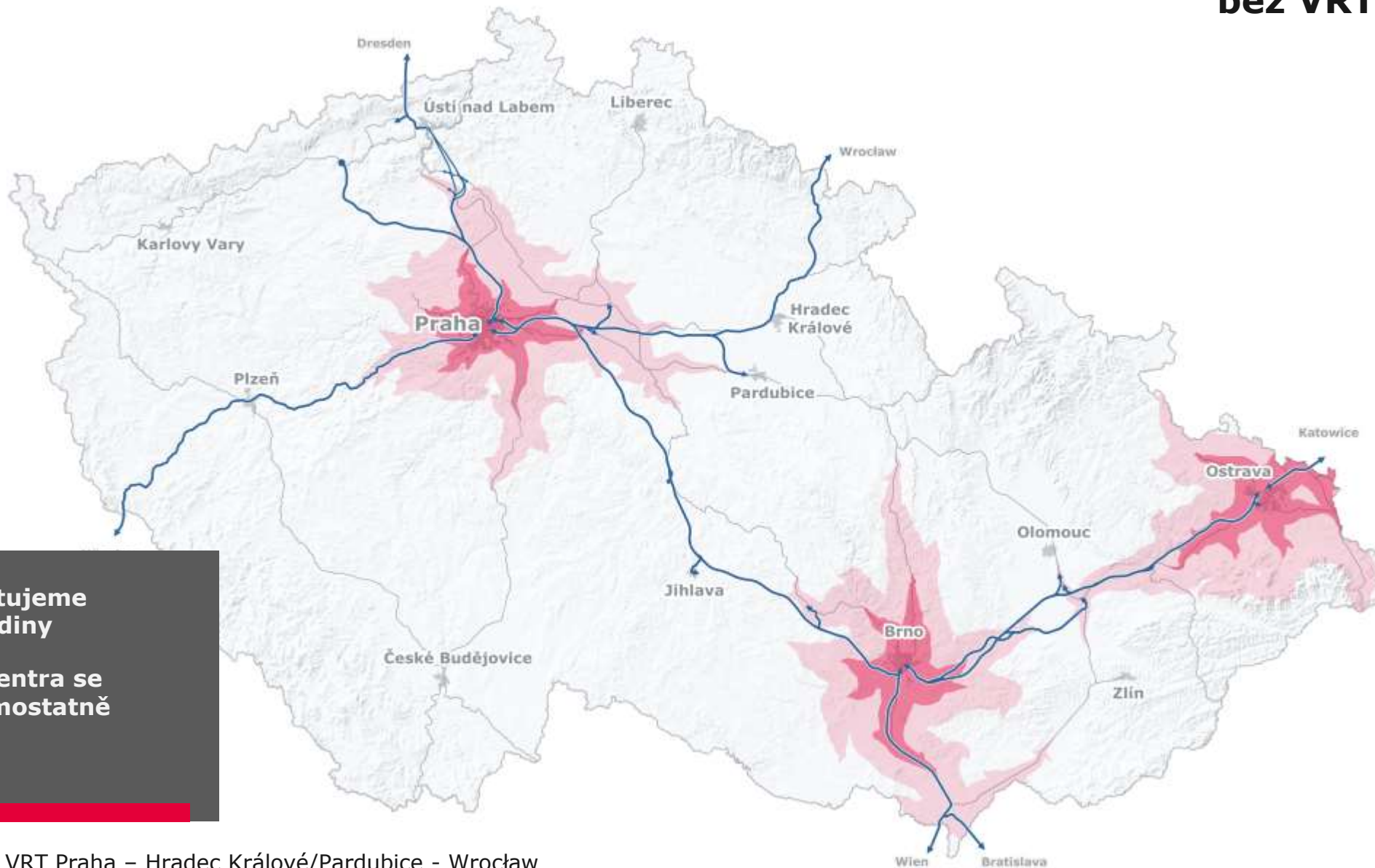
 VRT přiblíží města a regiony blíže k sobě



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

Zásadní změna „velikosti“ ČR

dostupnost 1 hodiny z metropolí
bez VRT



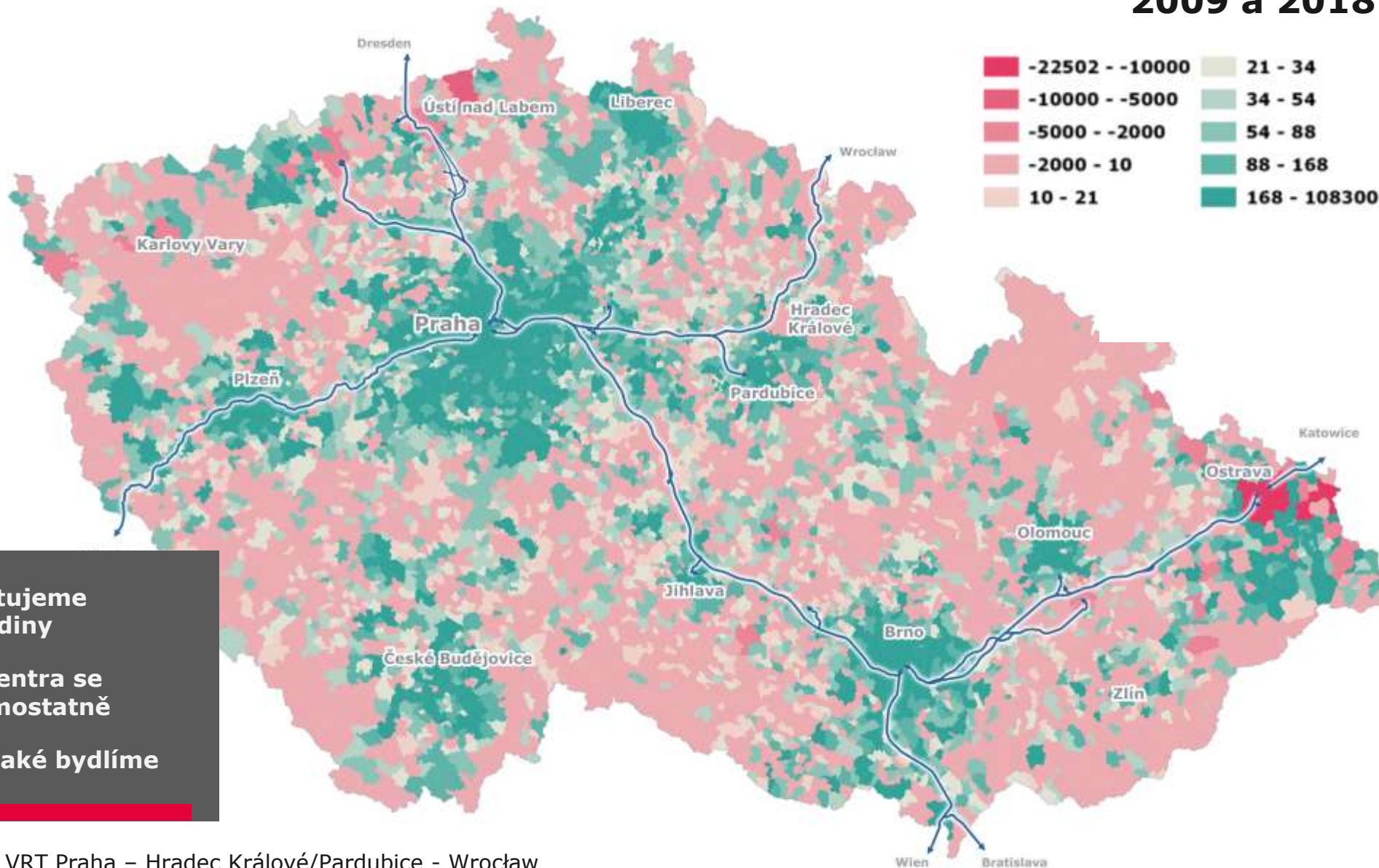
obvykle cestujeme
do jedné hodiny





jednotlivá centra se
rozdírají samostatně


Zásadní změna „velikosti“ ČR

změna počtu obyvatel mezi lety
2009 a 2018



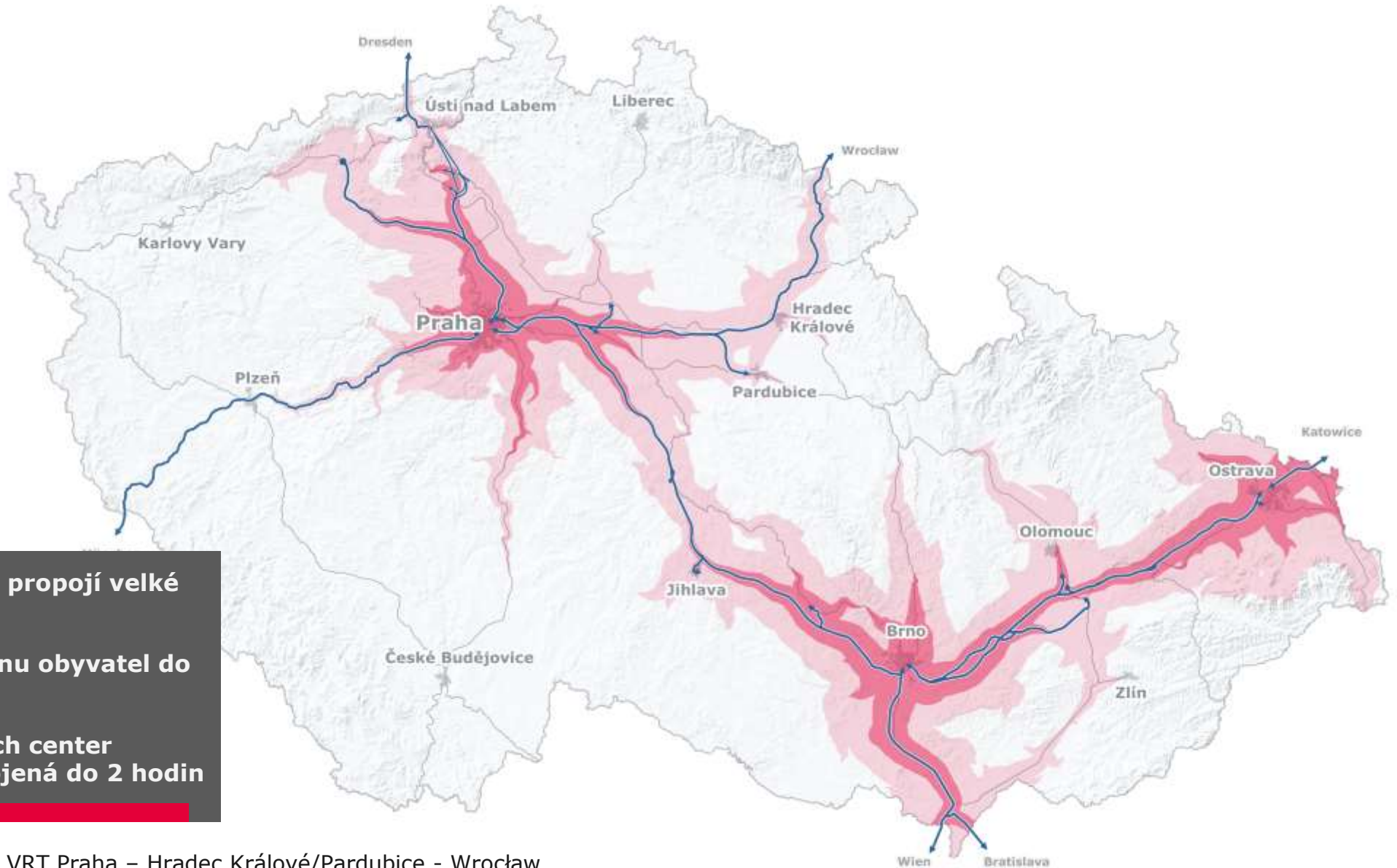
 obvykle cestujeme do jedné hodiny

 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

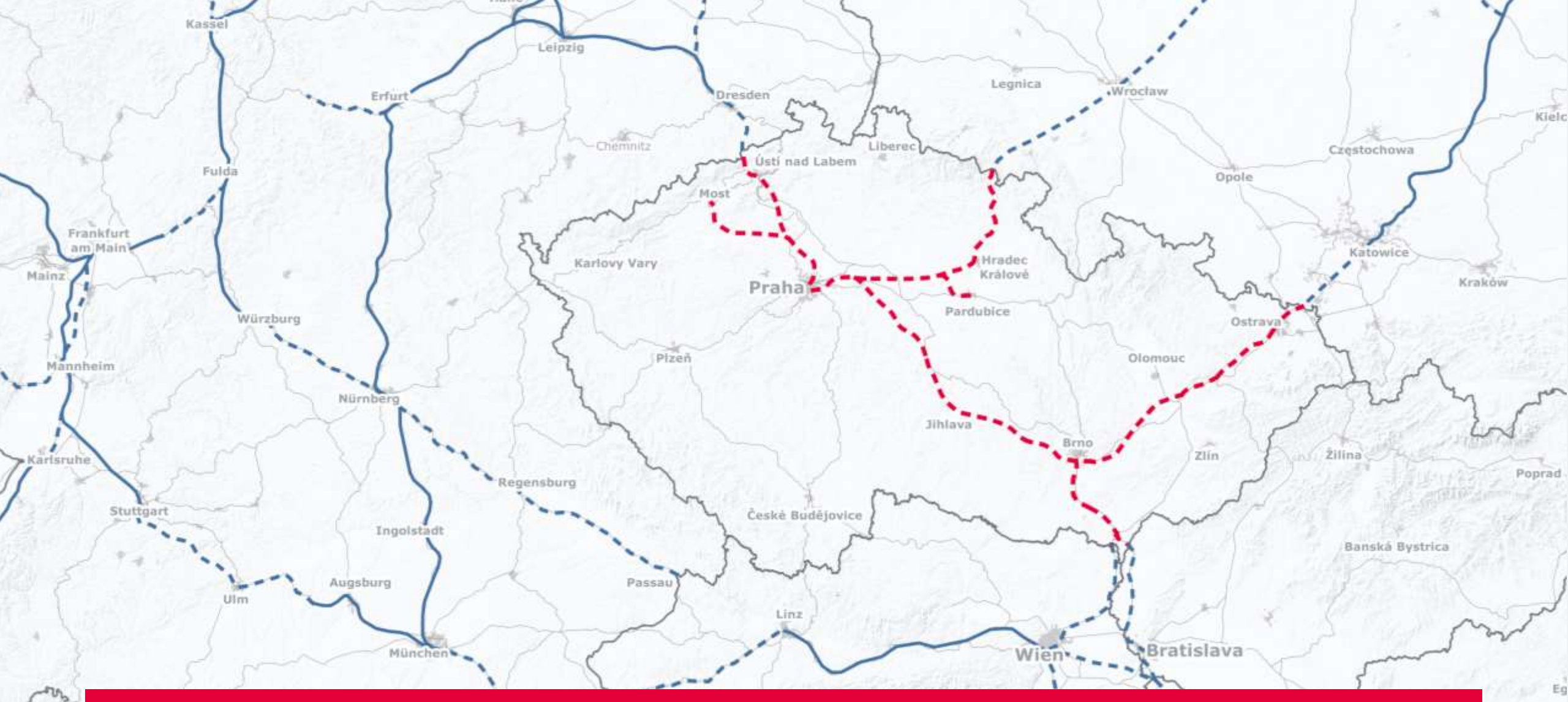
zvýšení životní úrovně



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 – vstup do studie

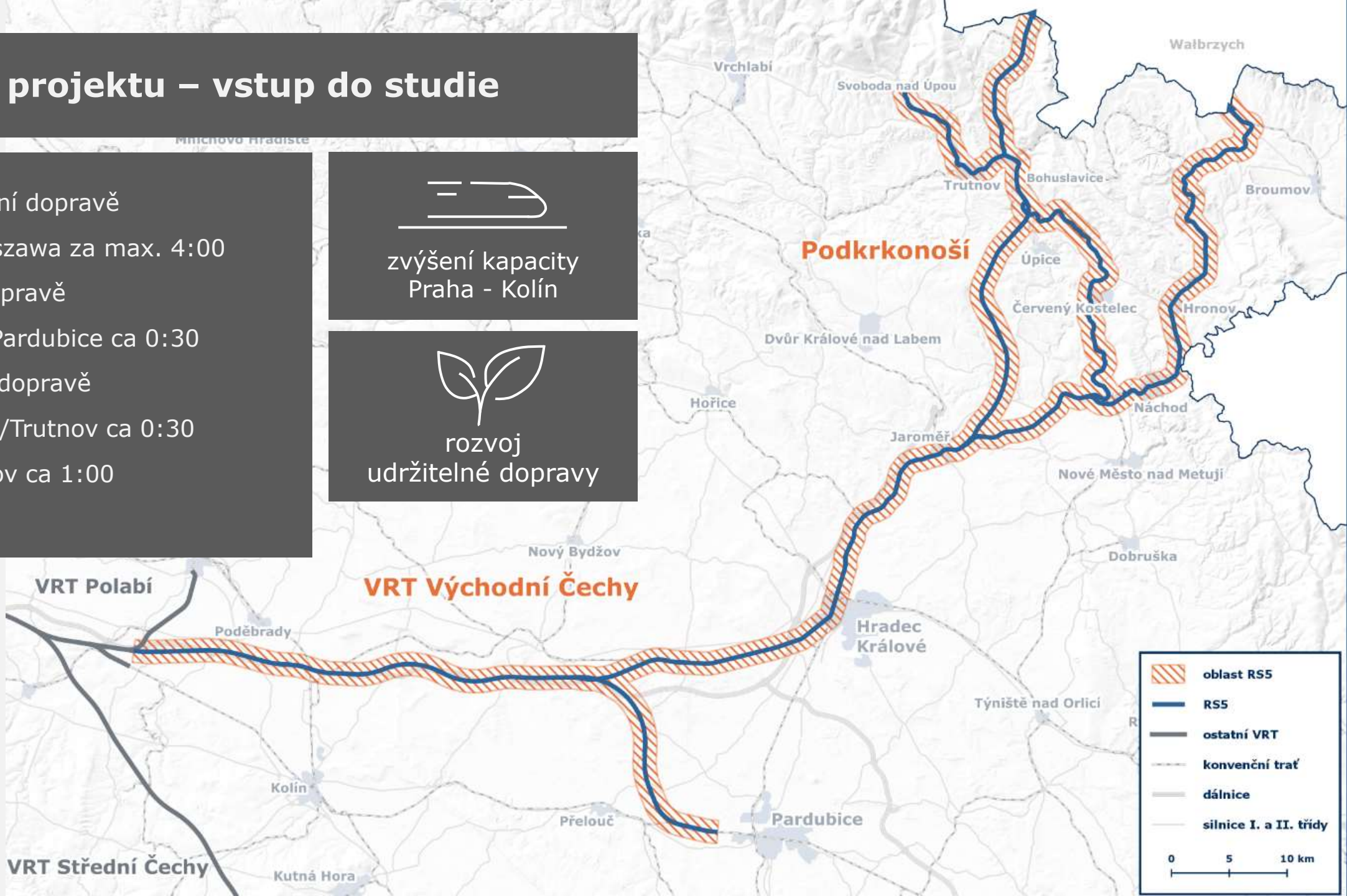
- v mezinárodní dopravě
Praha – Warszawa za max. 4:00
- v dálkové dopravě
Praha – HK/Pardubice ca 0:30
- v regionální dopravě
HK – Náchod/Trutnov ca 0:30
HK – Broumov ca 1:00



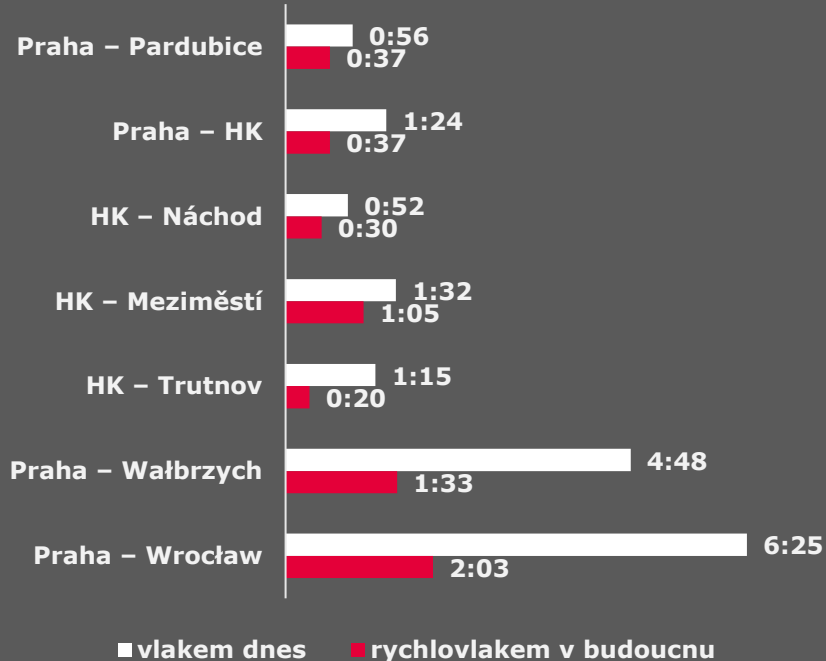
zvýšení kapacity
Praha - Kolín



rozvoj
udržitelné dopravy



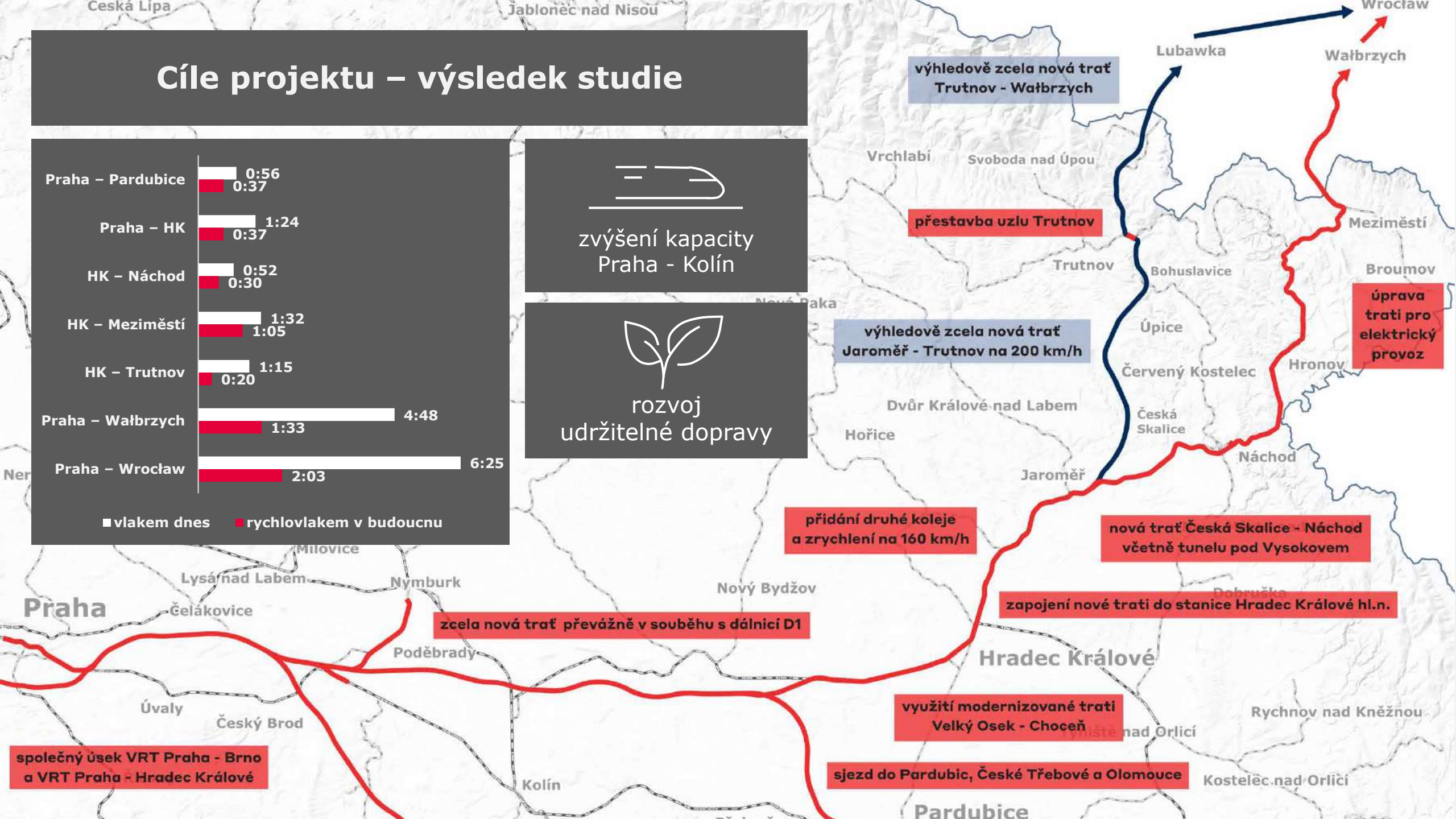
Cíle projektu – výsledek studie

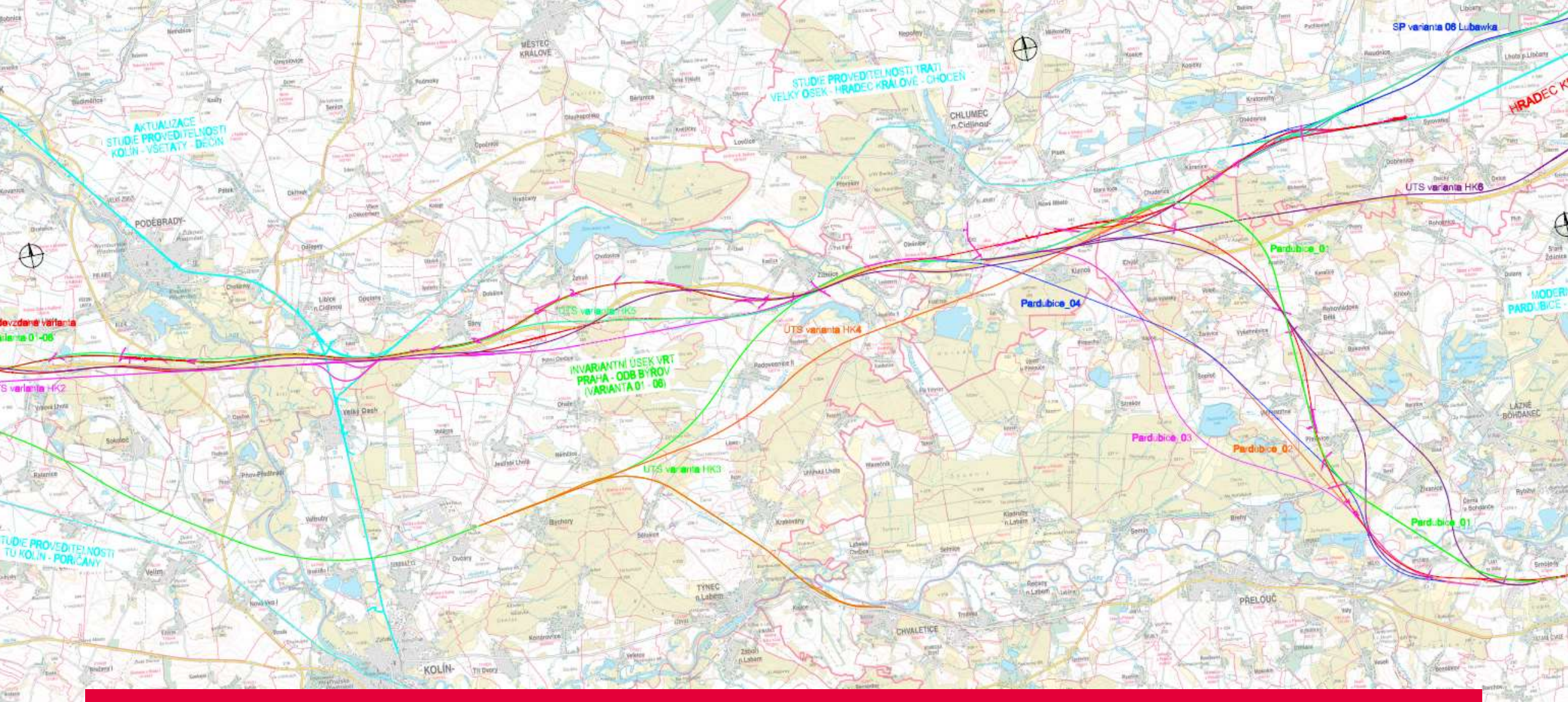


zvýšení kapacity
Praha - Kolín



rozvoj
udržitelné dopravy





VRT hlavní trasa



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

Projednáání trasy ve všech dotčených obcích

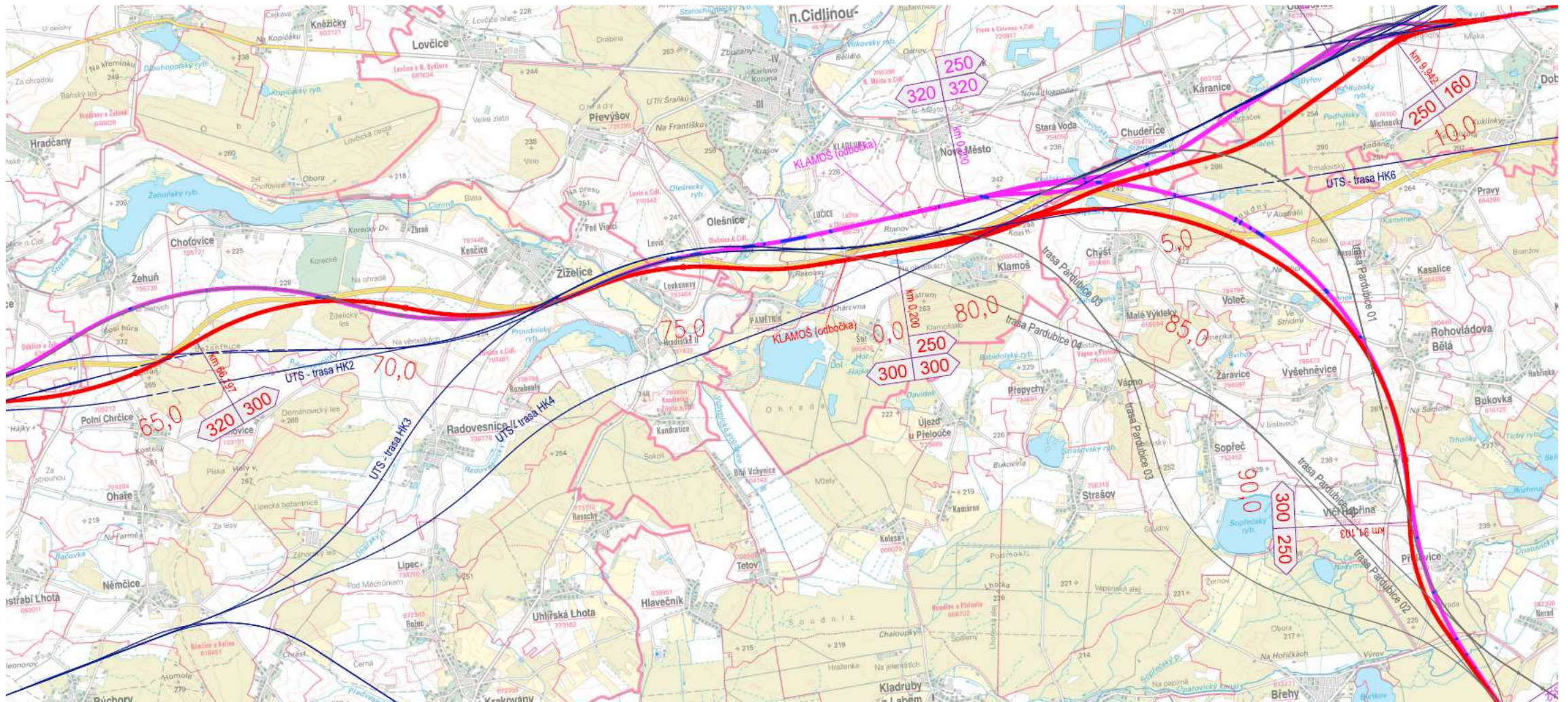
Poříčany – Pardubice

04.12.2023 Kostelní Lhota
04.01.2024 Velký Osek
08.01.2024 Žíželice
11.01.2024 Poděbrady
15.01.2024 Chlumeč 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



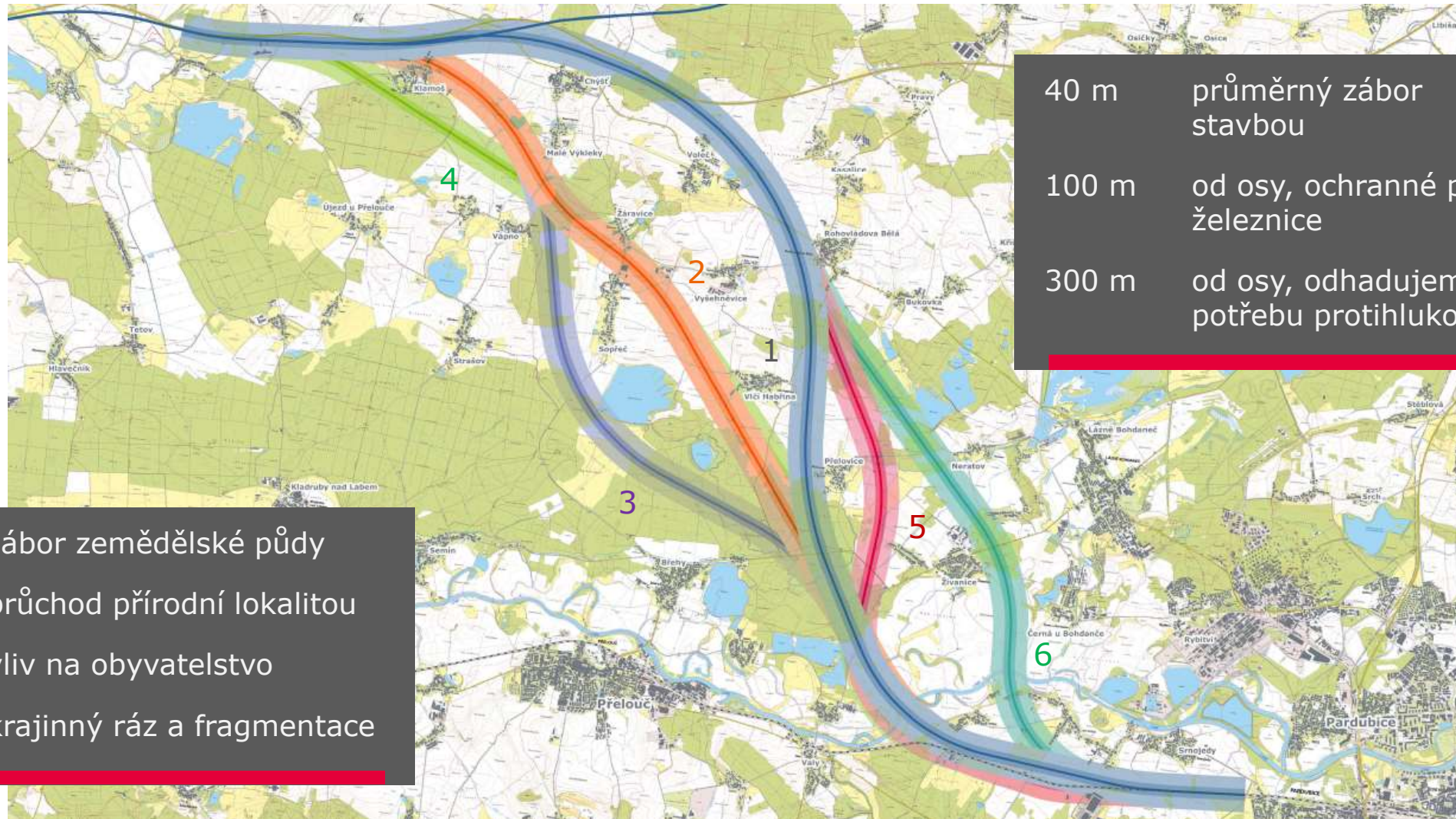
Úprava téměř celé trasy

preferenze přisunutí k D11



6 variant připojení Pardubic

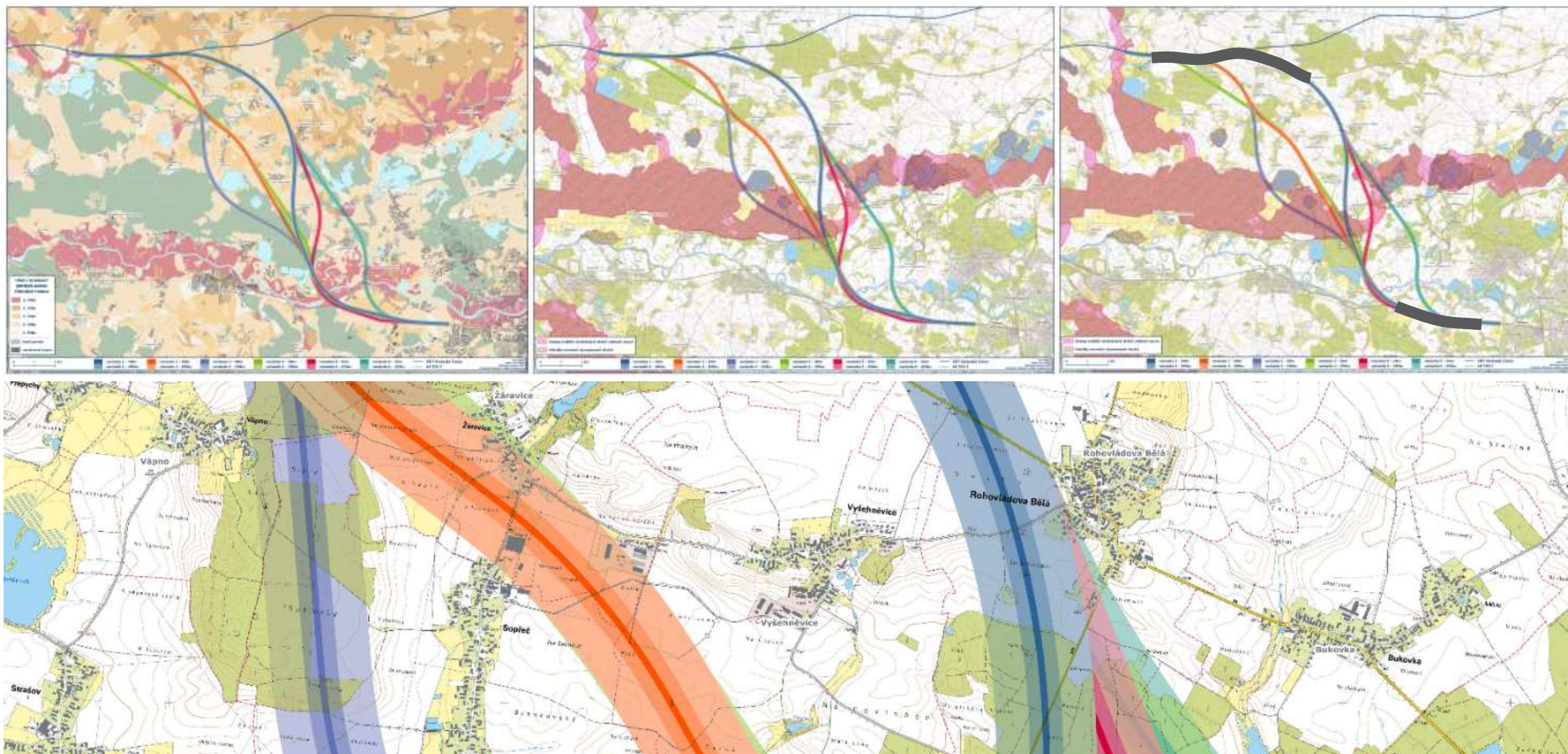
4 úhly pohledu, 3 pásma posouzení

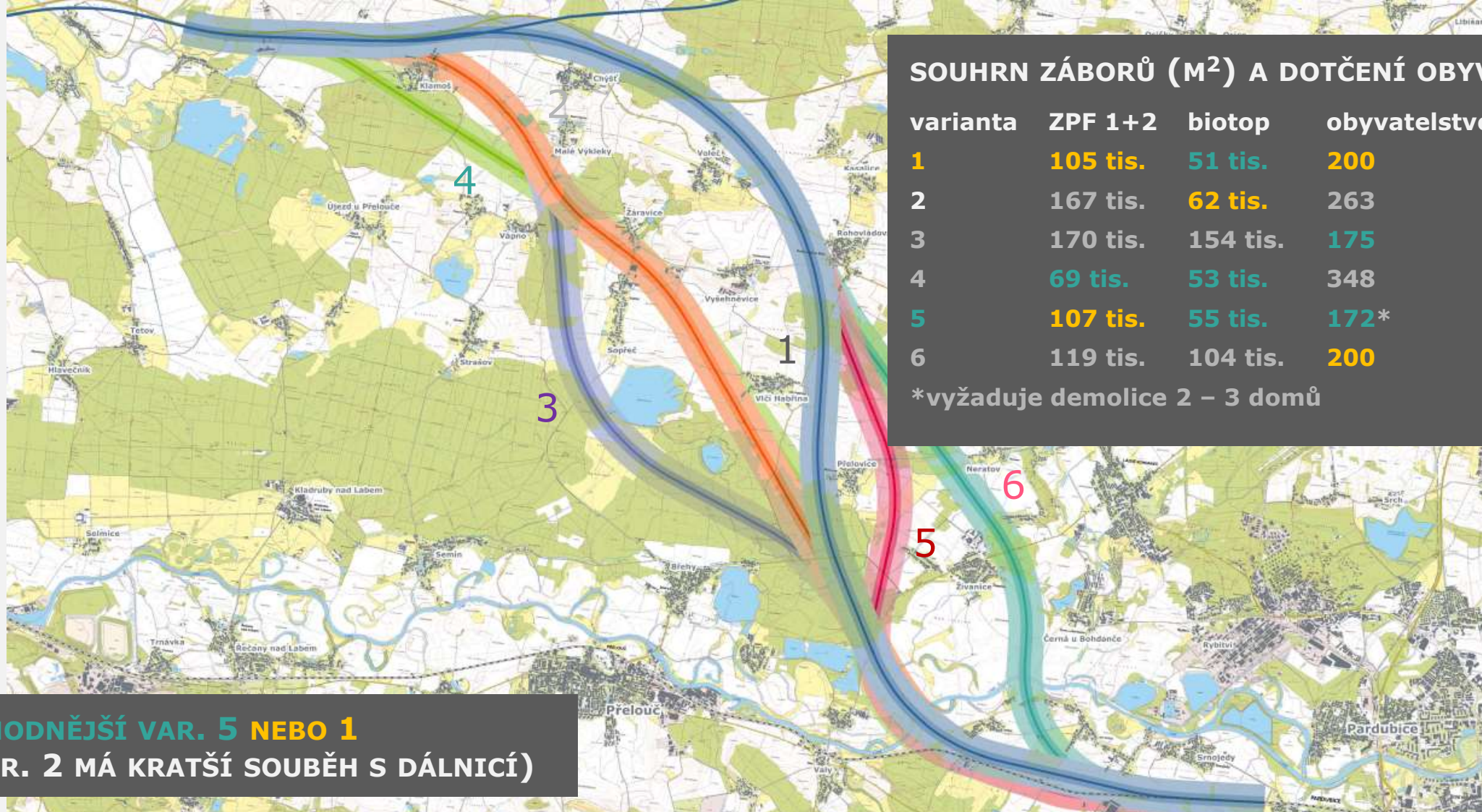


- 40 m průměrný zábor stavbou
- 100 m od osy, ochranné pásmo železnice
- 300 m od osy, odhadujeme potřebu protihlukové stěny

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

Zpracování pomocí prostorových dat





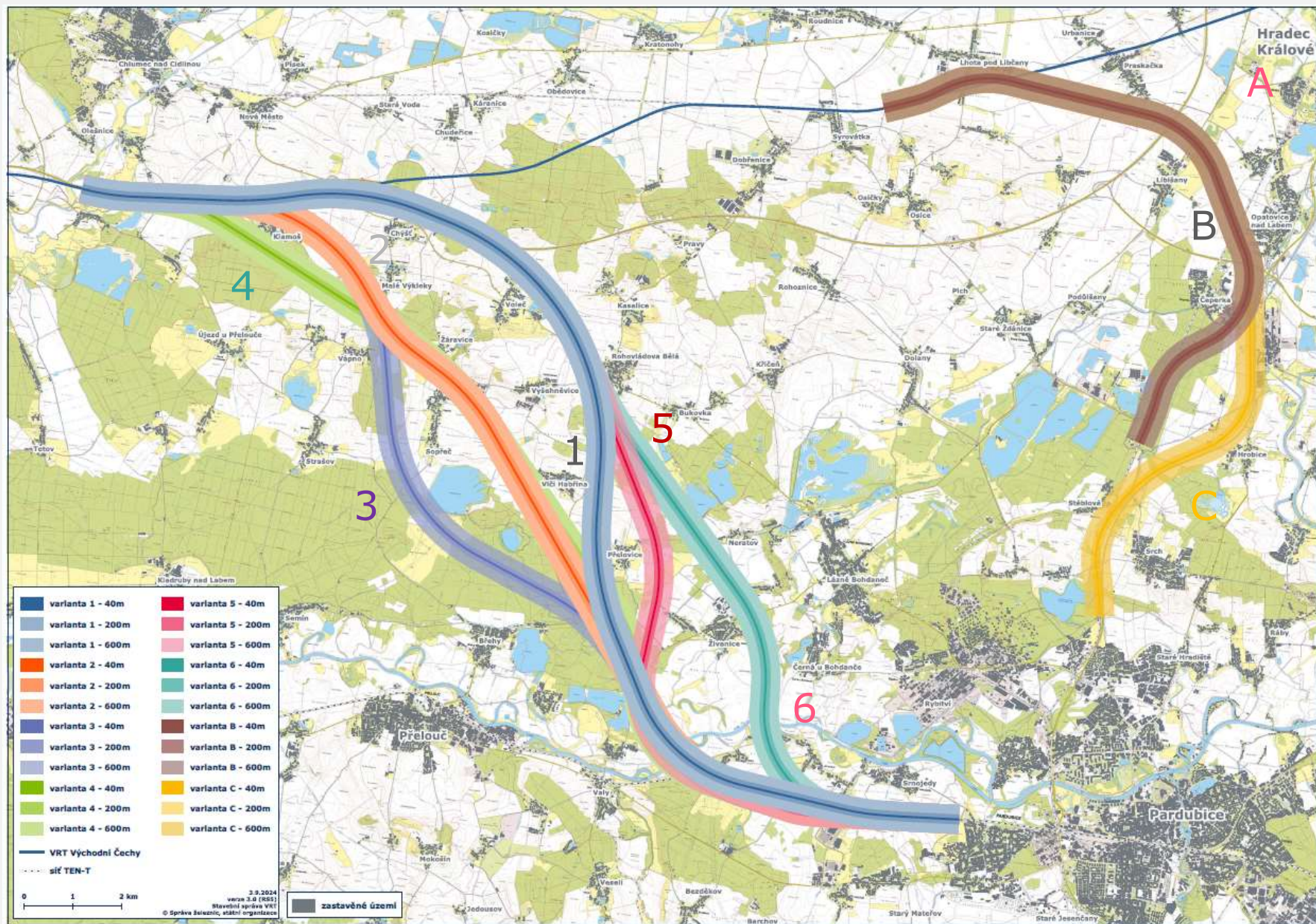
SOUHRN ZÁBORŮ (M ²) A DOTČENÍ OBYVATEL			
varianta	ZPF 1+2	biotop	obyvatelstvo
1	105 tis.	51 tis.	200
2	167 tis.	62 tis.	263
3	170 tis.	154 tis.	175
4	69 tis.	53 tis.	348
5	107 tis.	55 tis.	172*
6	119 tis.	104 tis.	200

*vyžaduje demolice 2 – 3 domů

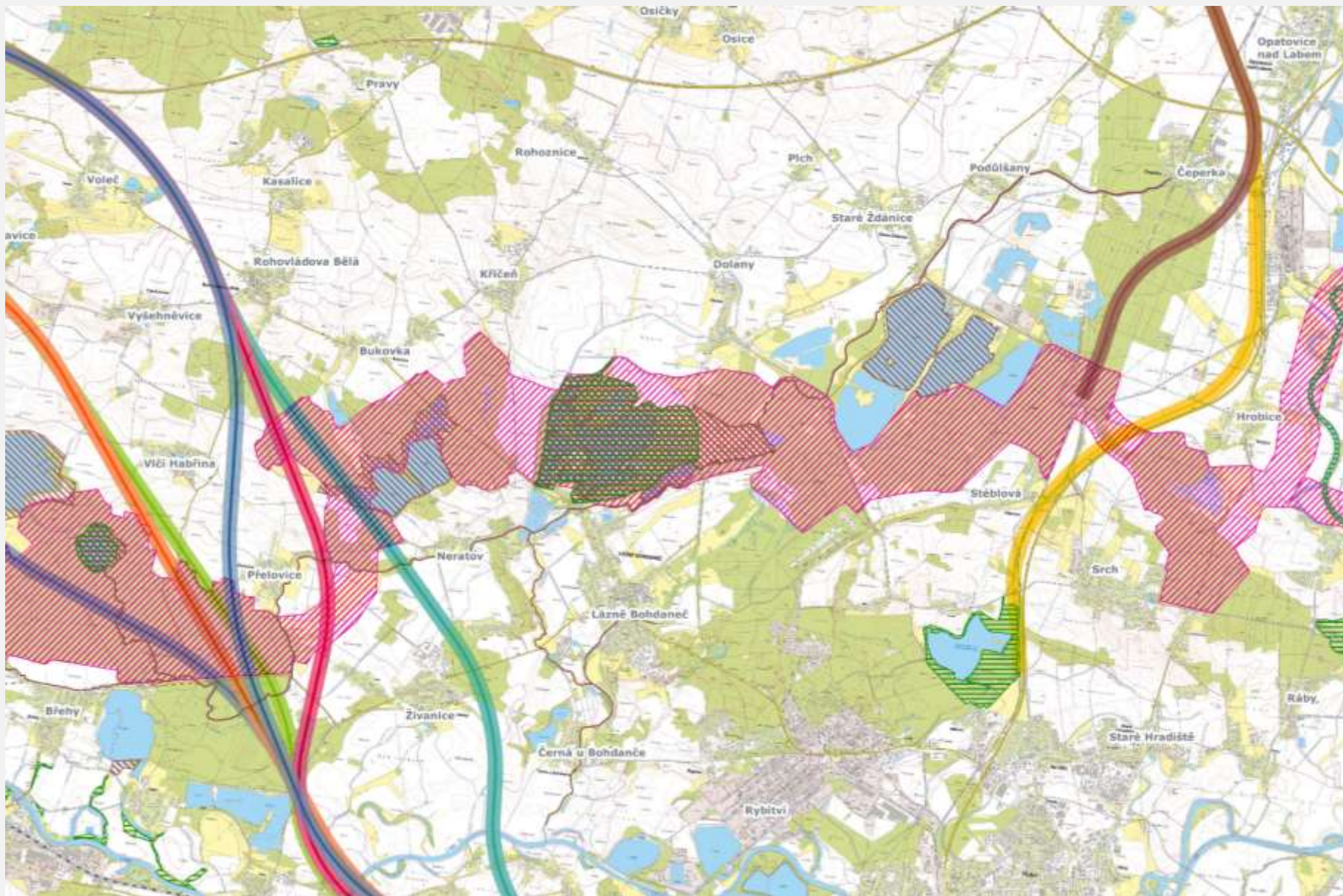
VÝHODNĚJŠÍ VAR. 5 NEBO 1
(VAR. 2 MÁ KRATŠÍ SOUBĚH S DÁLNICÍ)

Souhrn vyhodnocení

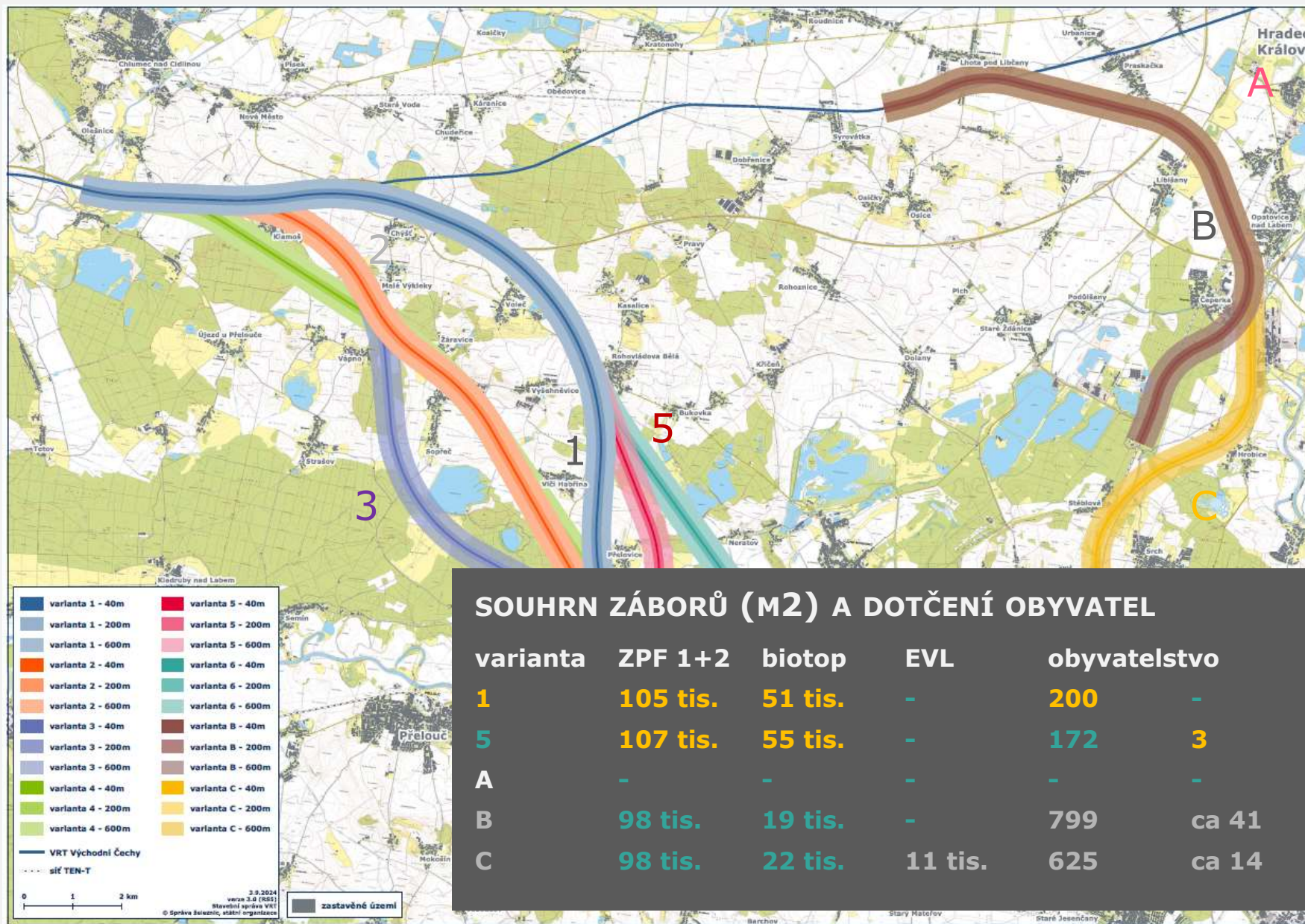
Náměty na dodatečná prověření (var. A, B, C)



Posouzení námětů ve stejné podrobnosti



Posouzení námětů ve stejné podrobnosti



Stejný rozsah provozu ve všech variantách

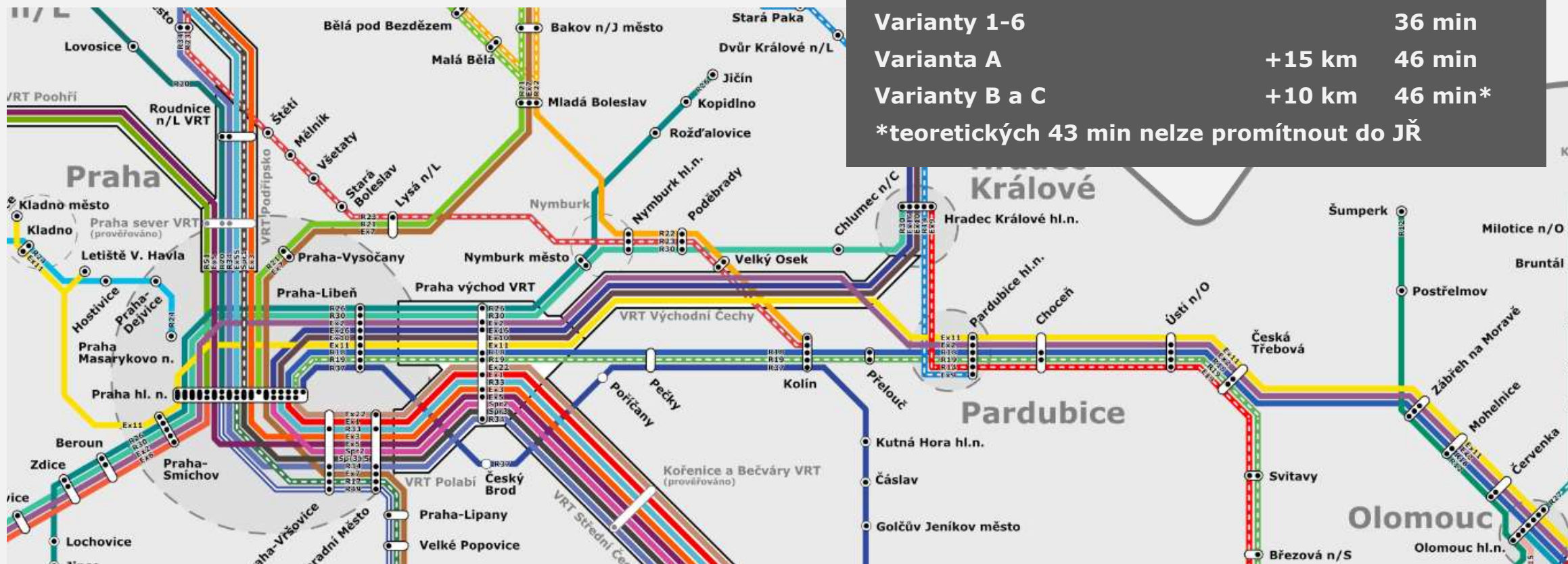
PRODLOUŽENÍ VZDÁLENOSTI A CESTOVNÍ DOBY



Praha – Pardubice:

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

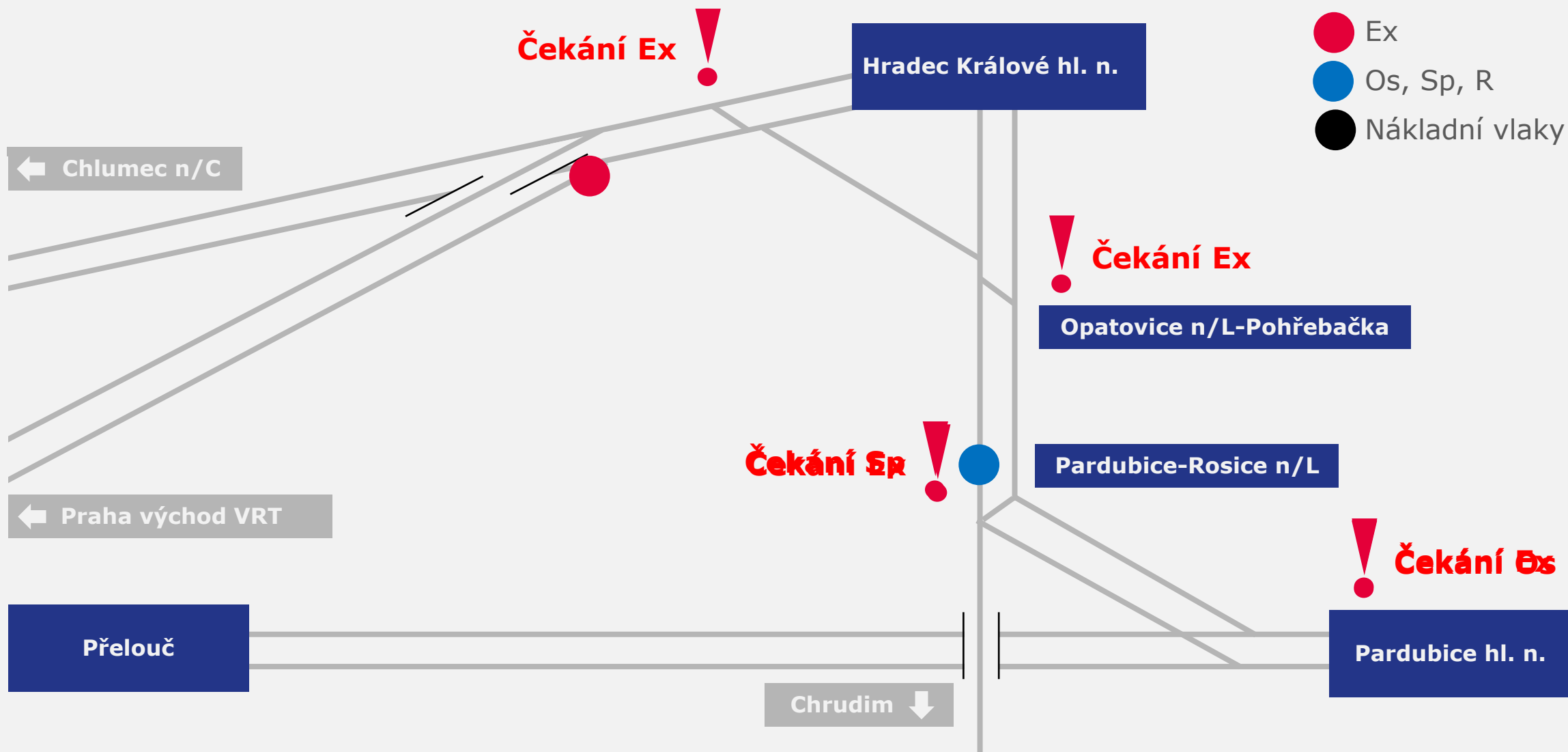
*teoretických 43 min nelze promítnout do JŘ



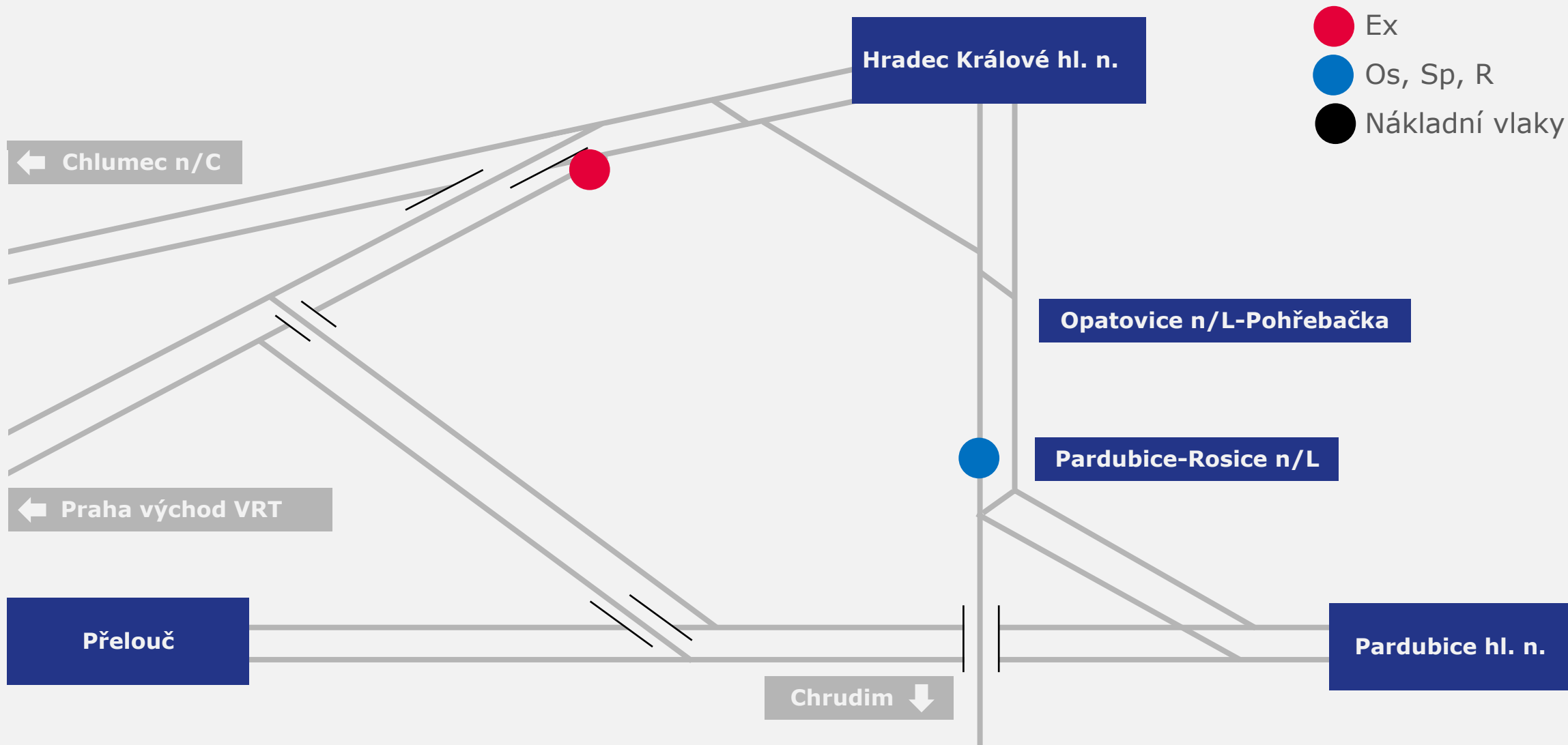
Úrovňová a mimoúrovňová napojení



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.

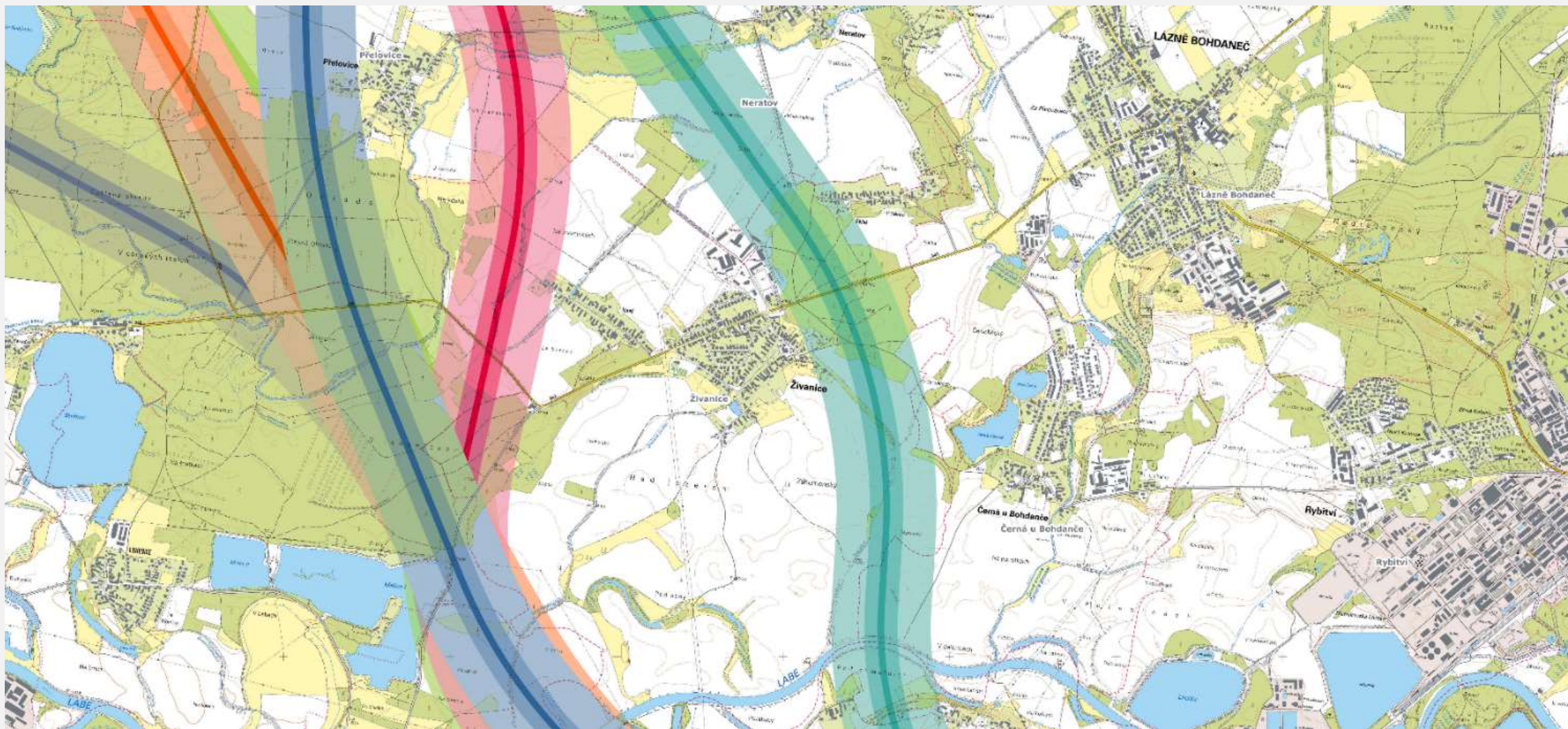
Varianta má zásadní negativní dopady do Lhoty pod Libčany a Čeperky (demolice obytných budov).

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

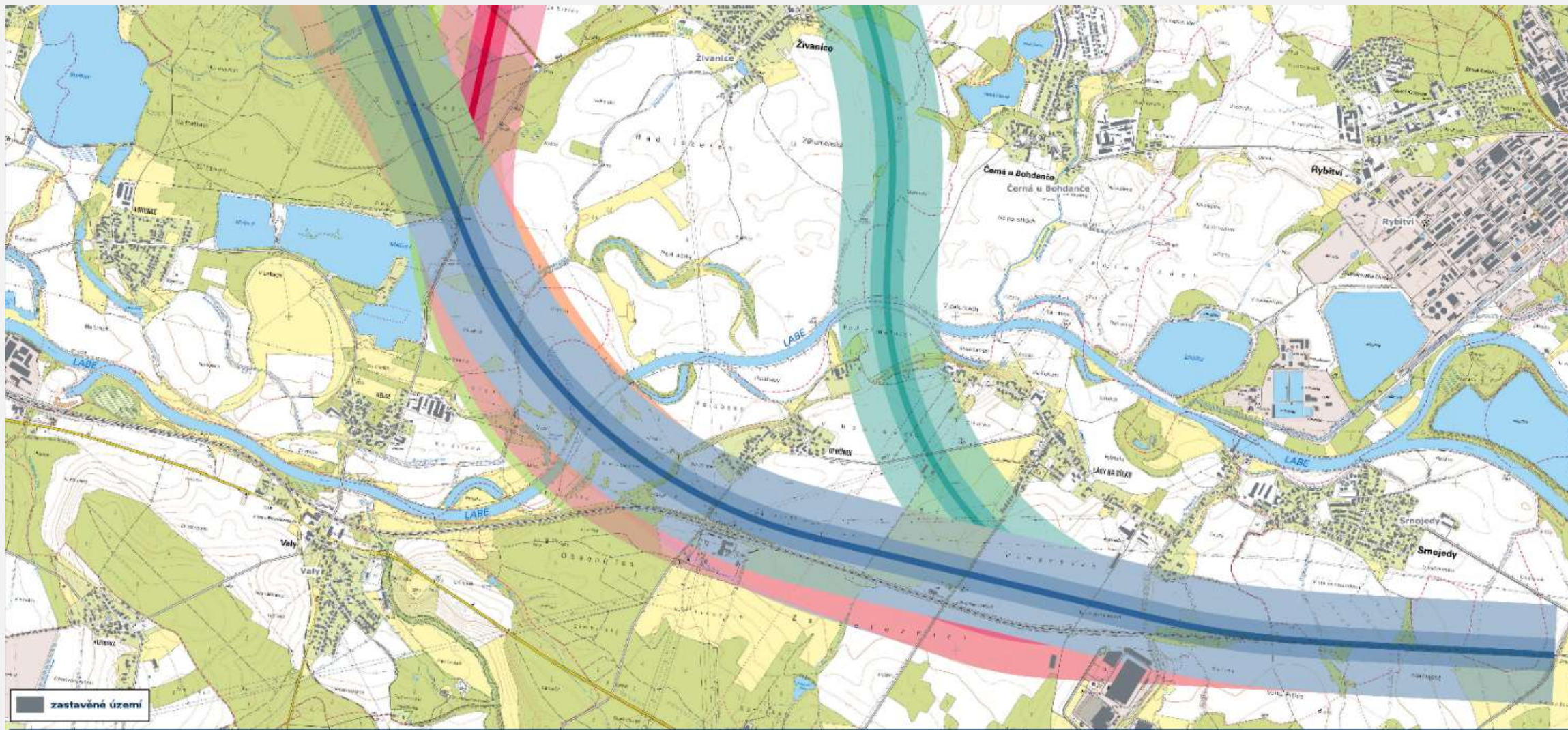
Varianta C je nákladově shodná s variantami 1 nebo 5, které zásadní kolize na trase nemají, jsou kratší, a které přináší výrazně kratší cestovní doby se všemi benefity.



Relevantní varianty podrobněji

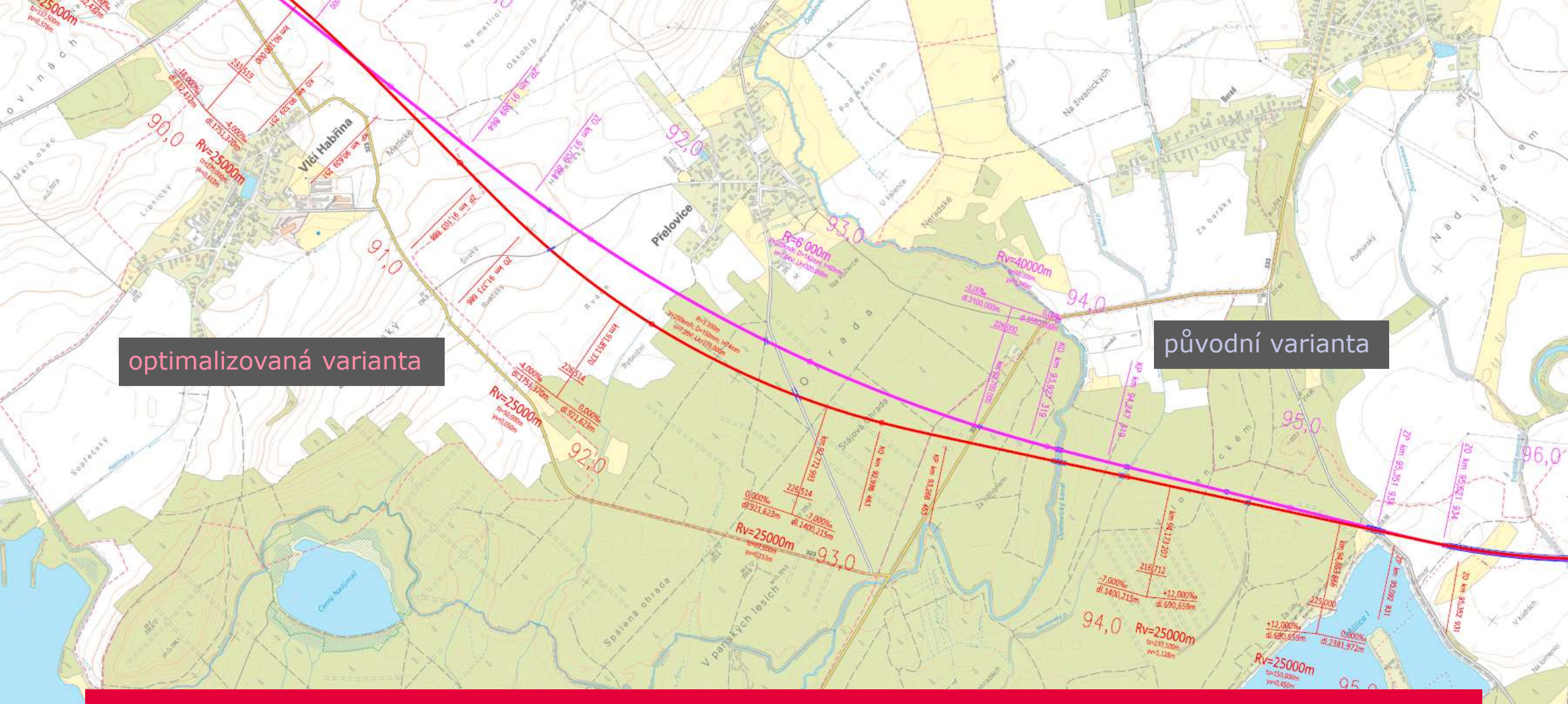


Relevantní varianty podrobněji





Přelouč a okolí



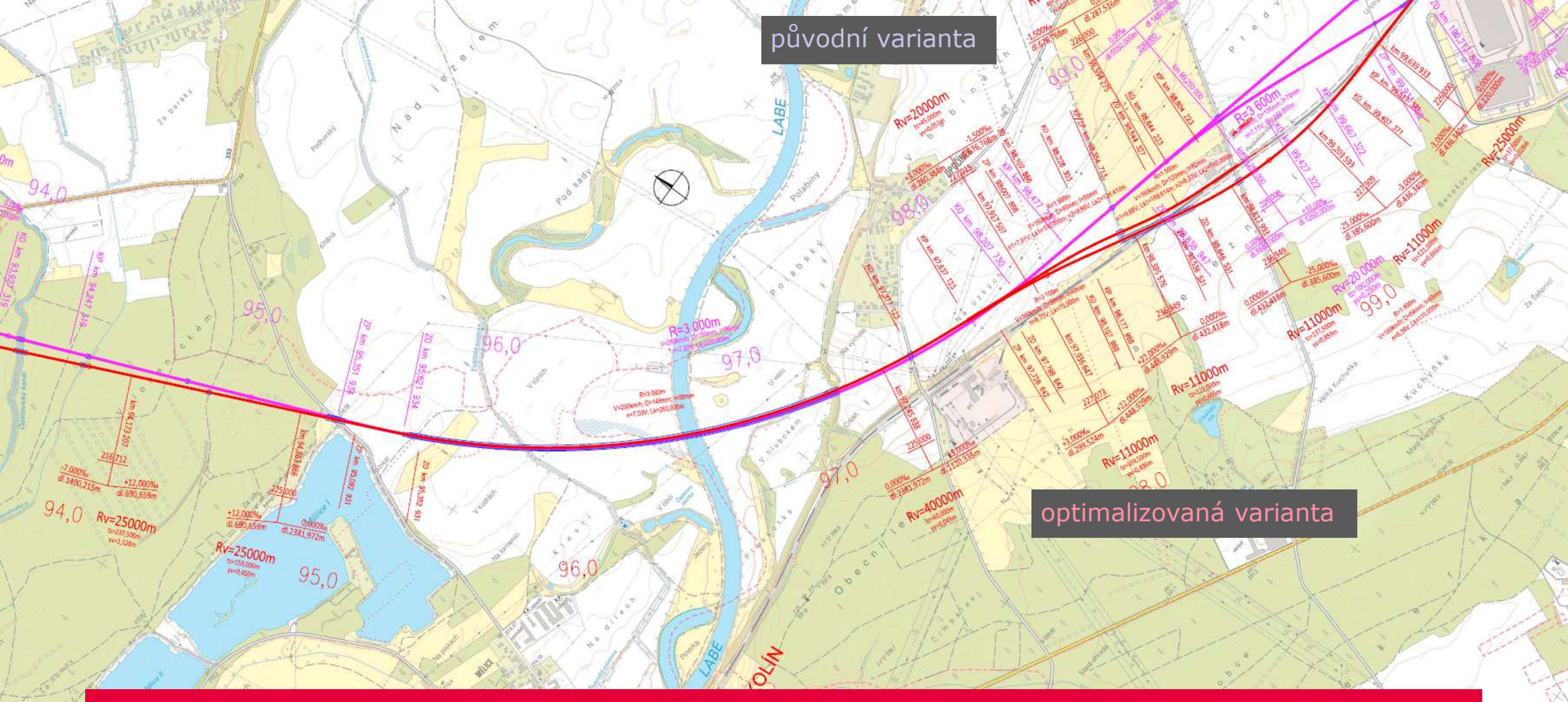
optimalizovaná varianta

původní varianta

Přelouč a okolí



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

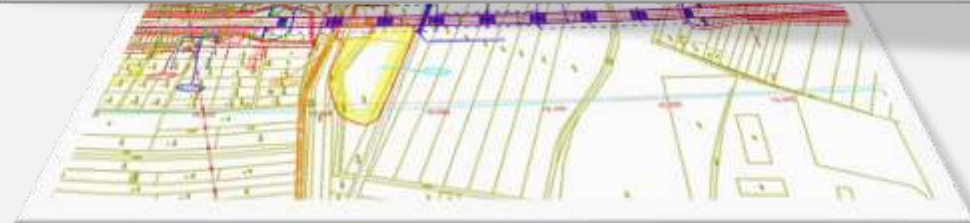
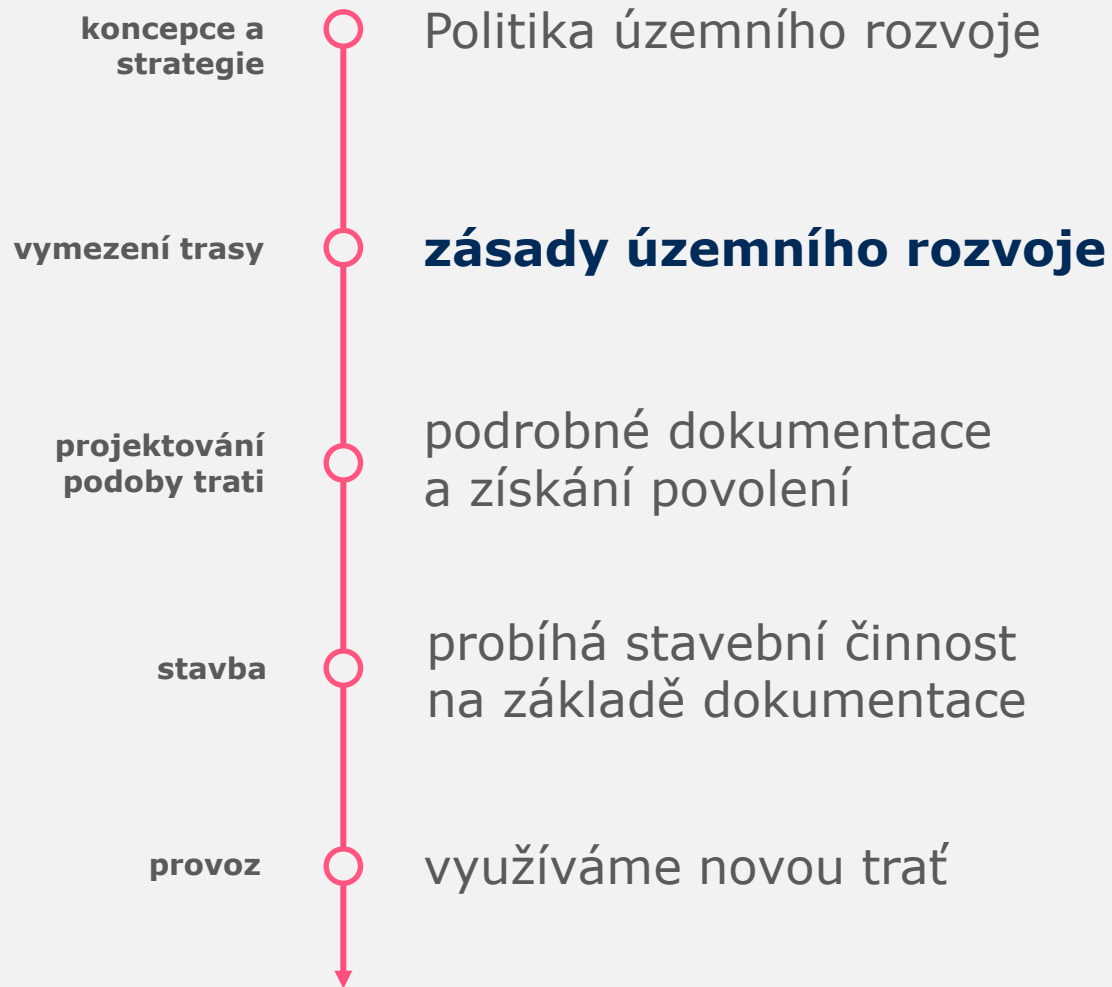


původní varianta

optimalizovaná varianta

Přelouč a 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

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

spravazeleznic.cz
vrtky.cz