



Vysokorychlostní trať spojuje

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

# **Připojení Královéhradeckého a Pardubického kraje na síť VRT**

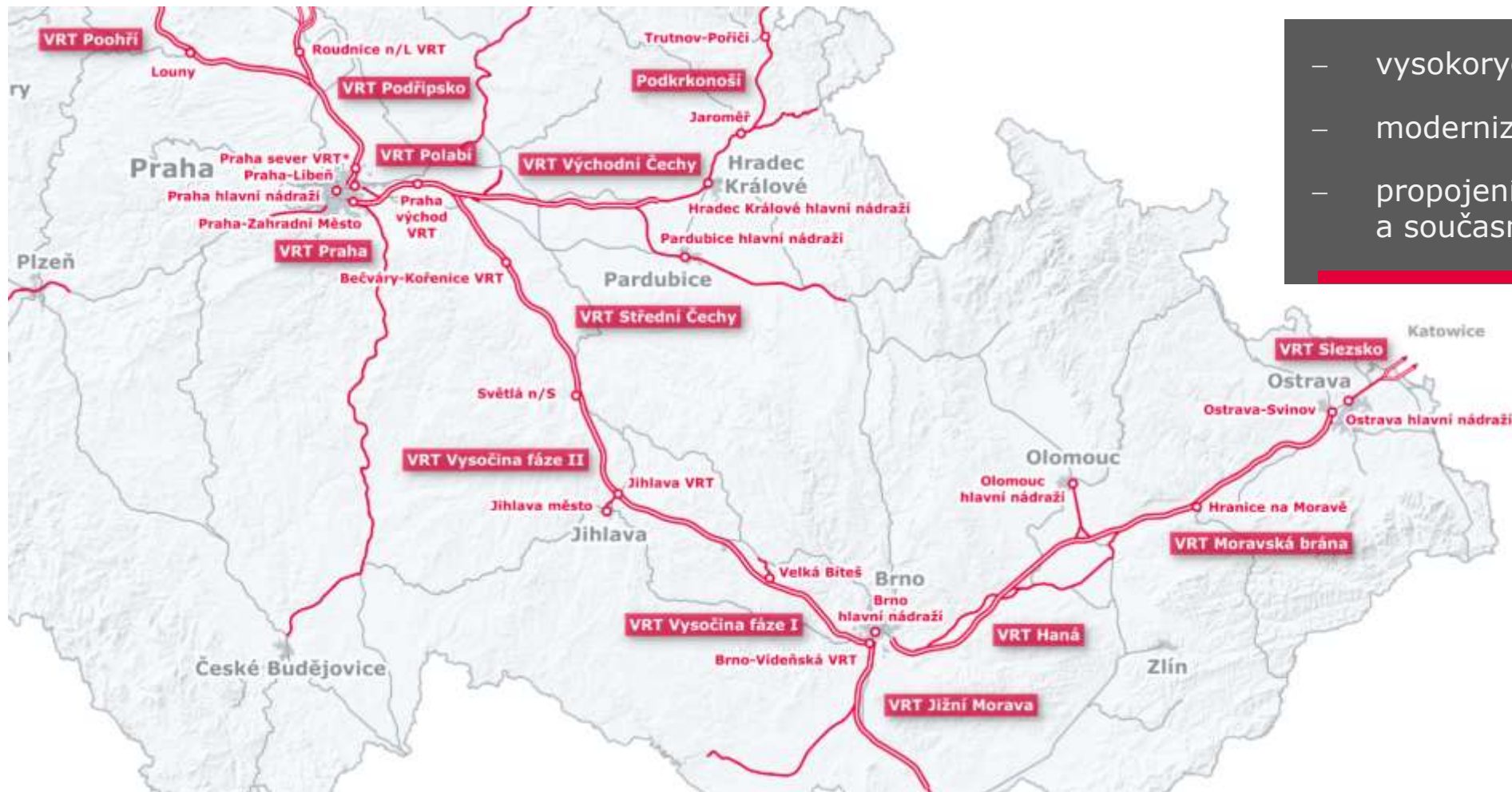
Ing. Marek Pinkava  
Stavební správa VRT

**Klamoš, 24. 11. 2024**

# Doba se mění...

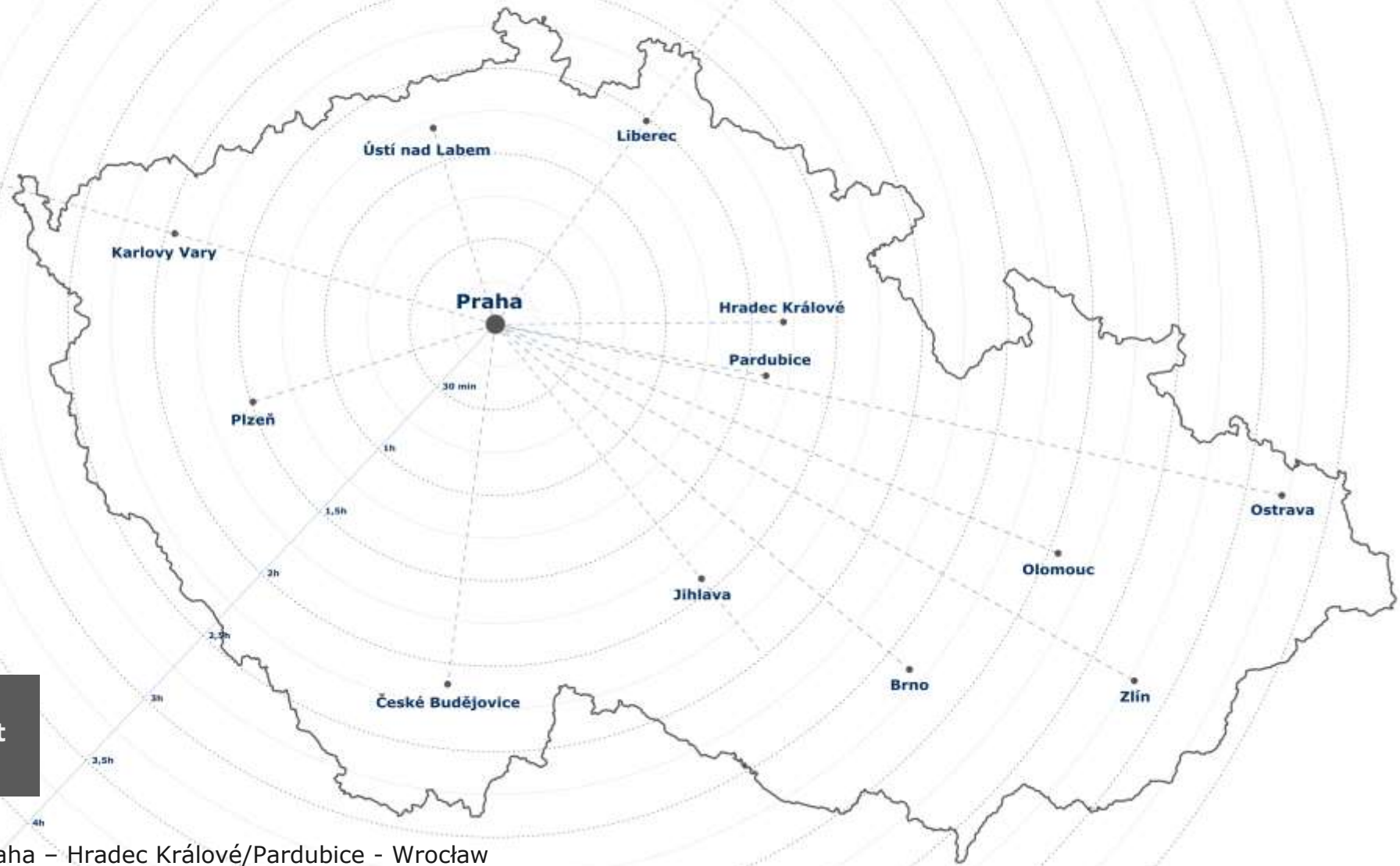



# ... proto připravujeme Rychlou železnici



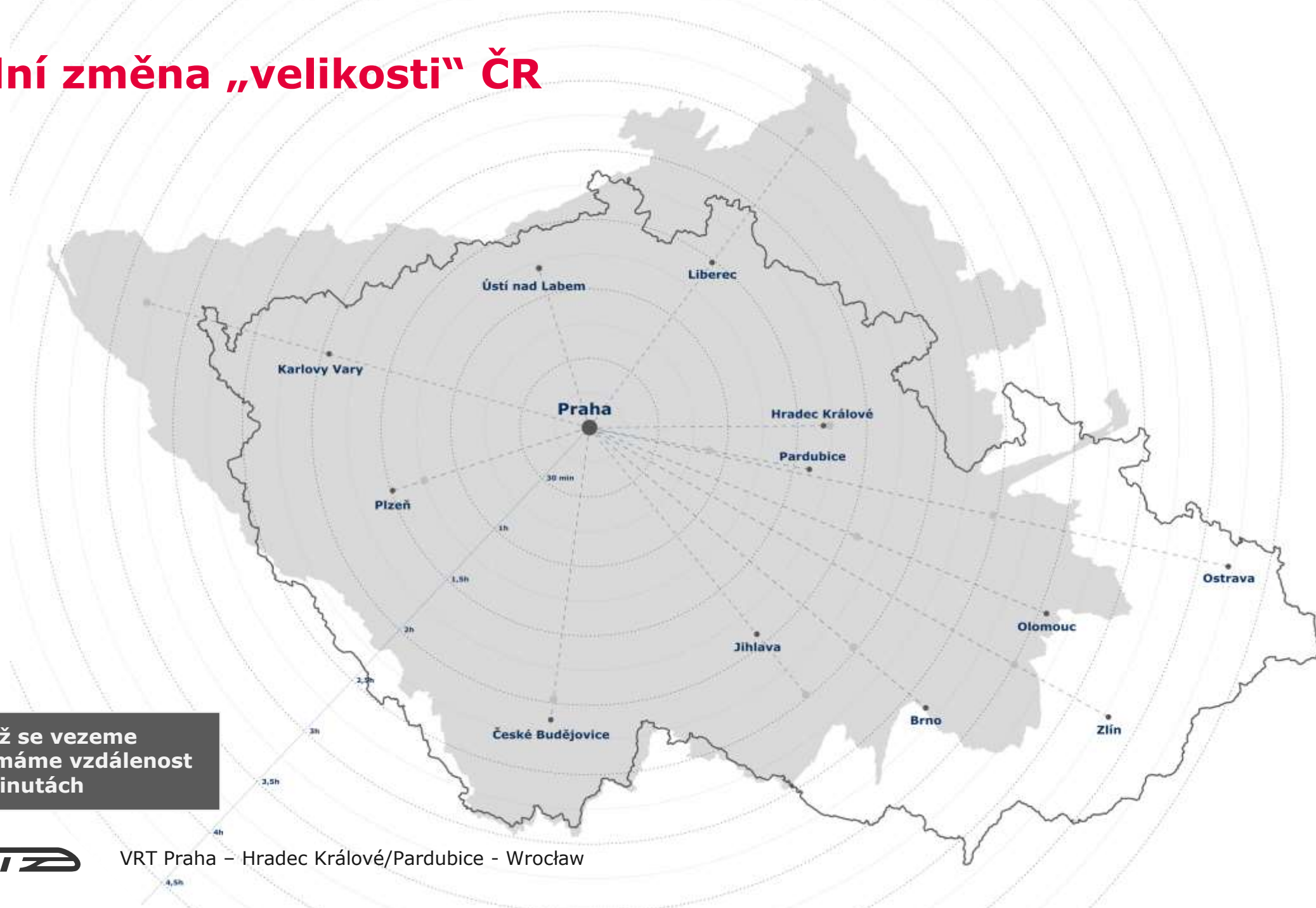
- vysokorychlostní tratě
- modernizované tratě
- propojení mezi VRT a současnou železnicí



# Zásadní změna „velikosti“ ČR



 při aktivním pohybu  
vnímáme vzdálenost  
v kilometrech

# Zásadní změna „velikosti“ ČR

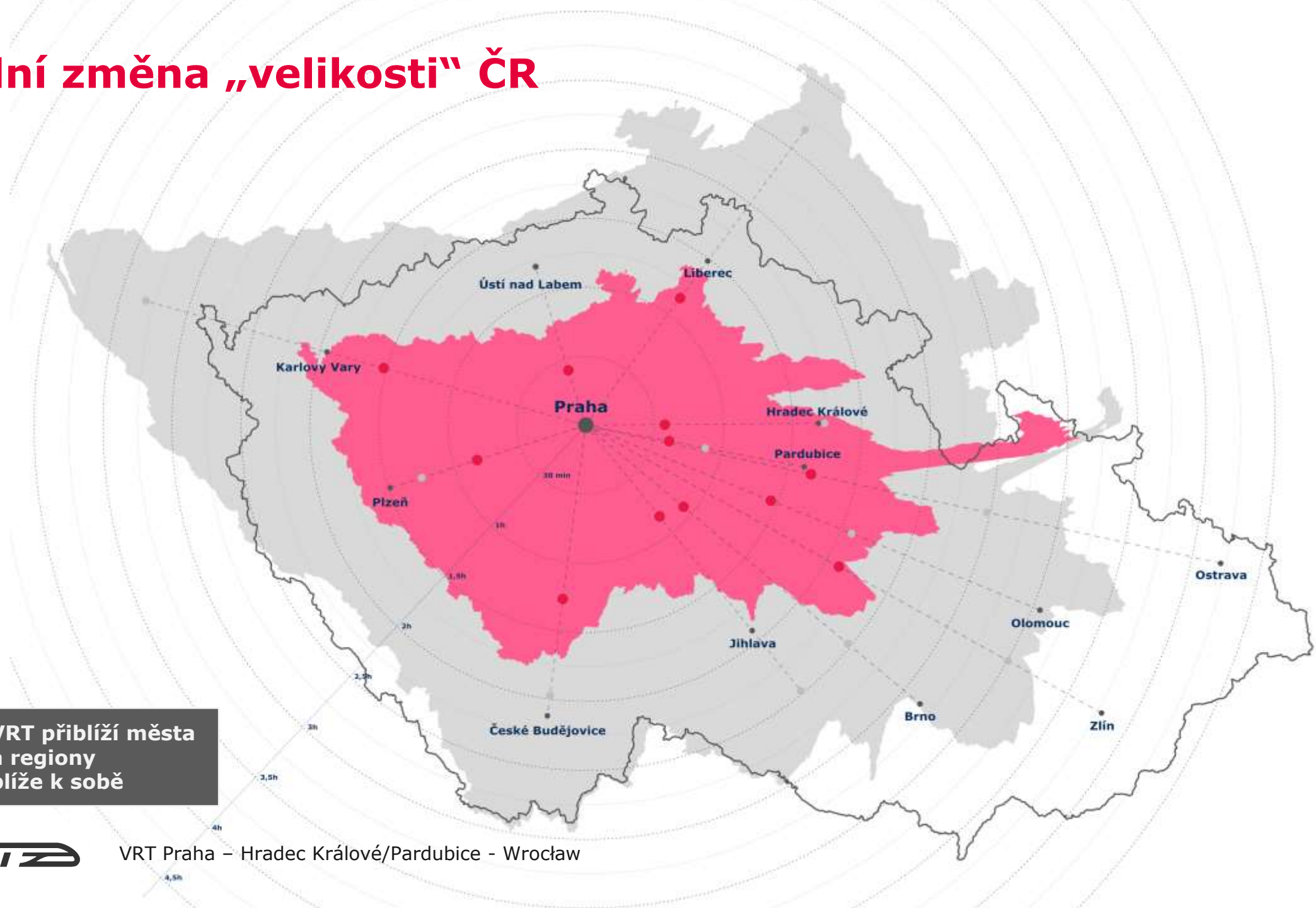


  když se vezeme  
vnímáme vzdálenost  
v minutách



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

# Zásadní změna „velikosti“ ČR



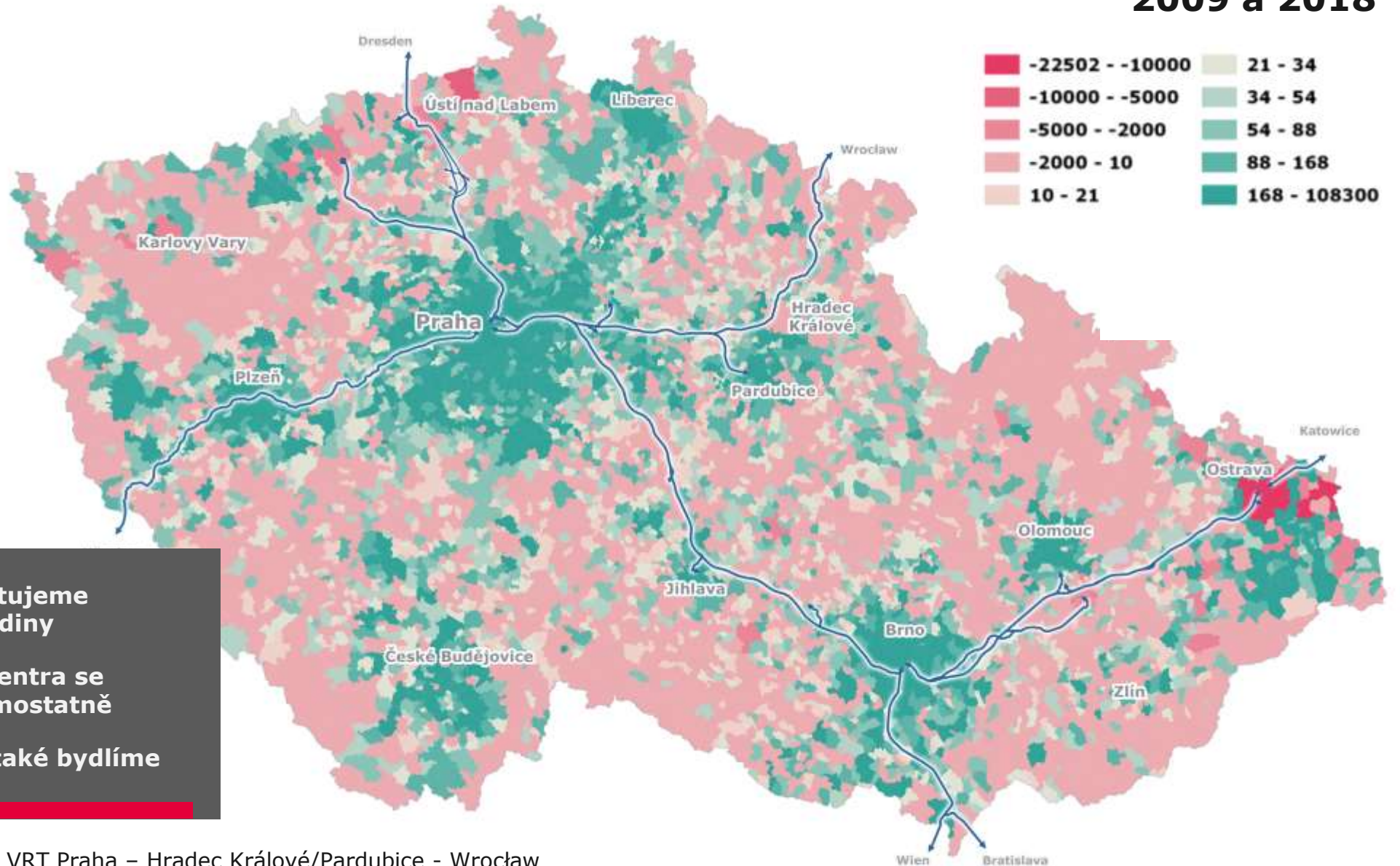
 VRT přiblíží města a regiony blíže k sobě






VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

# Zásadní změna „velikosti“ ČR

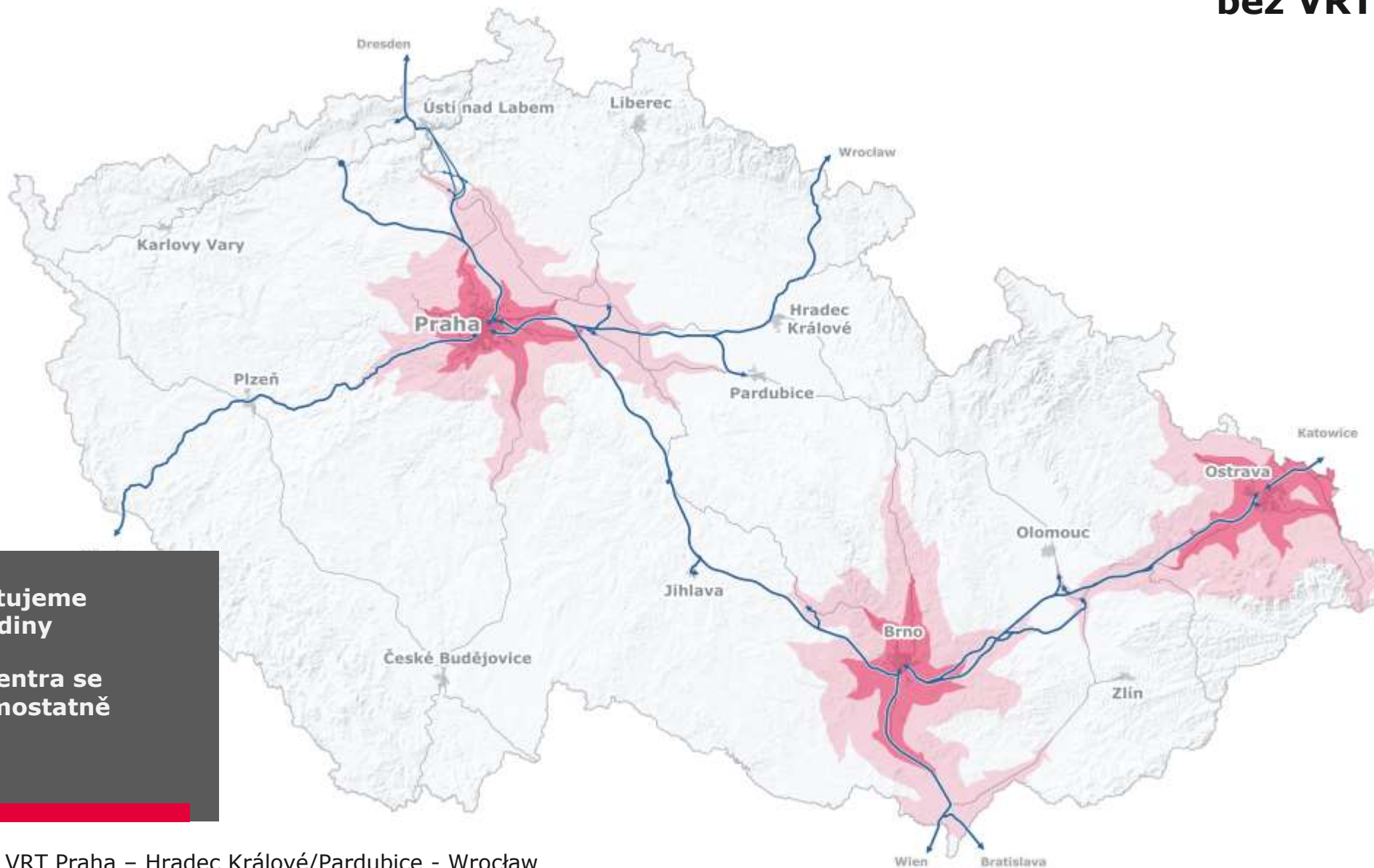
změna počtu obyvatel mezi lety  
2009 a 2018



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

# Zásadní změna „velikosti“ ČR

dostupnost 1 hodiny z metropolí  
bez VRT



obvykle cestujeme  
do jedné hodiny

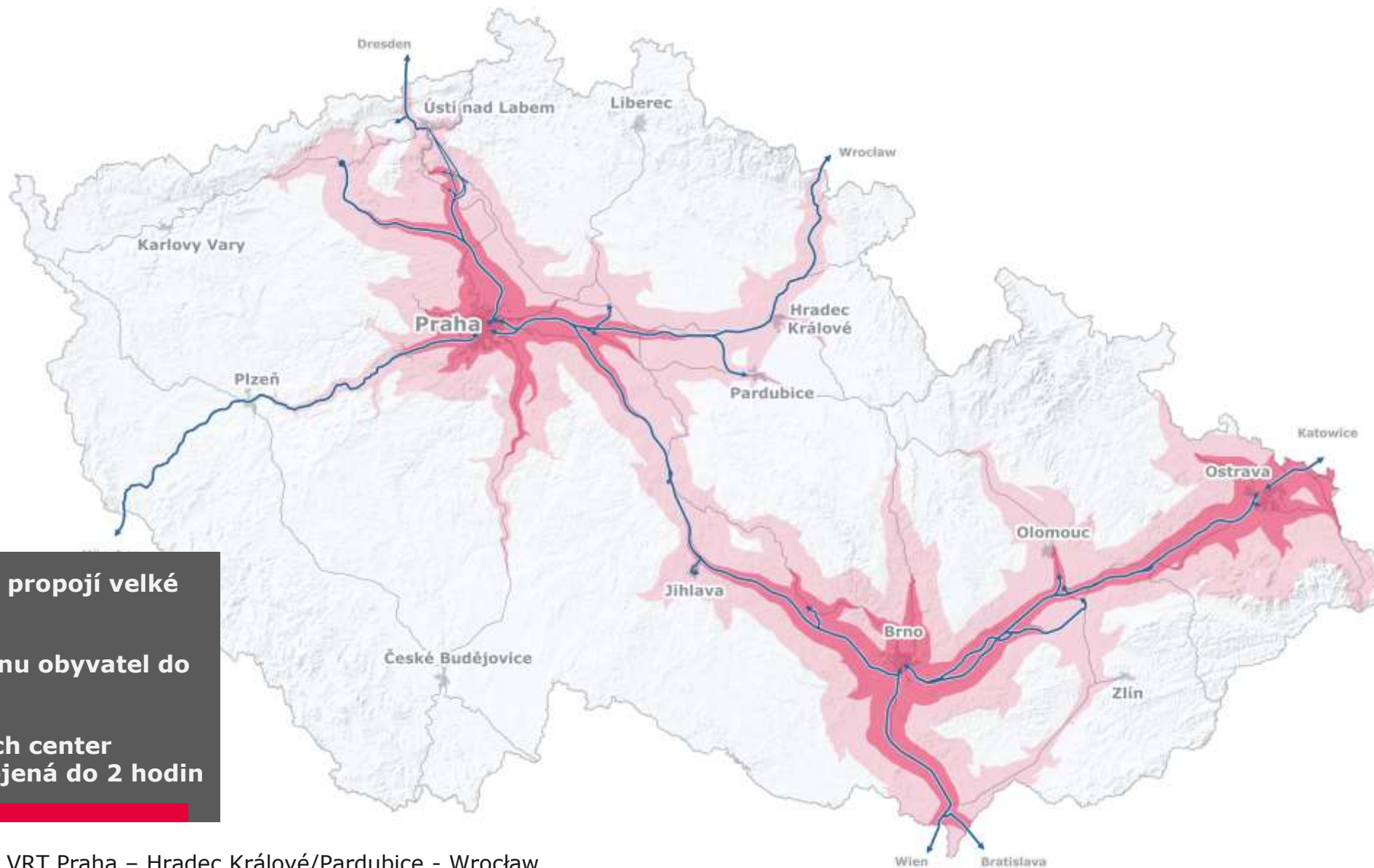


jednotlivá centra se  
rozdírají samostatně



# Zásadní změna „velikosti“ ČR

dostupnost 1 hodiny z metropolí s VRT



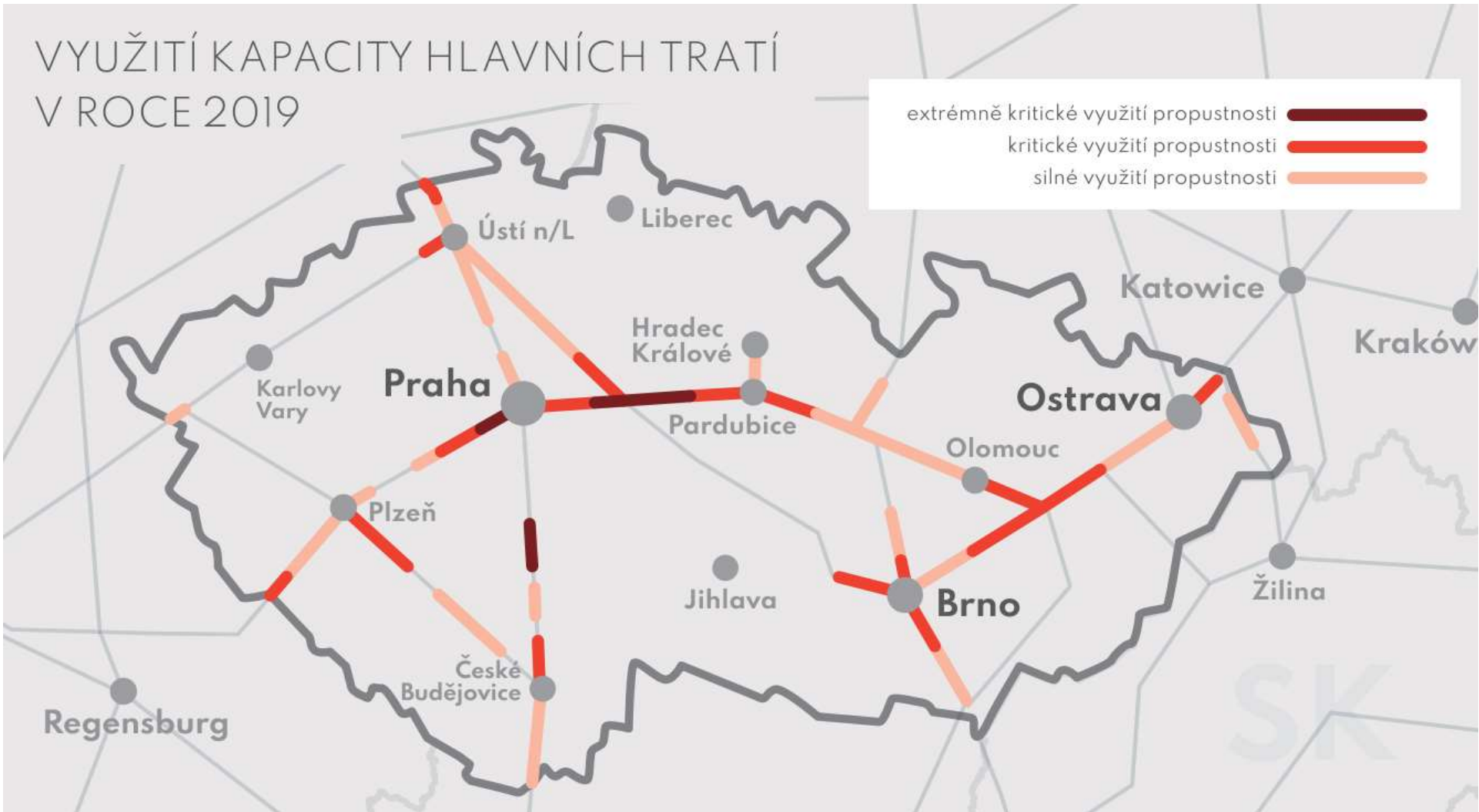
- ✓ rychlá železnice propojí velké metropole
- ✓ zastavení přesunu obyvatel do Prahy a Brna
- ✓ většina krajských center vzájemně propojená do 2 hodin

# VRT udrží lidi v regionech

zvýšení životní úrovně



# Praha – Pardubice = nejvytíženější trať



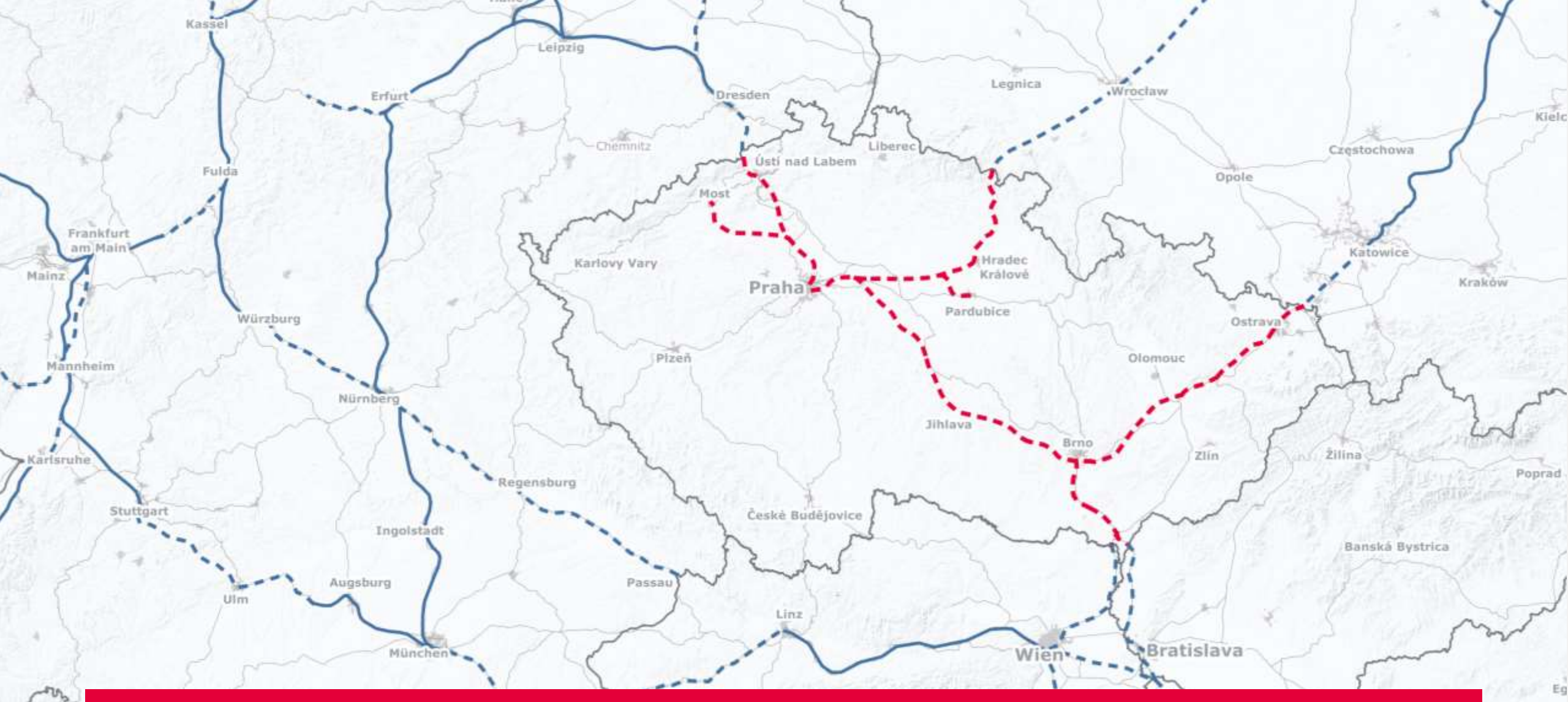
## Stále cestuje více lidí je potřeba posílit příměstskou dopravu

- 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 ]



## Jsme součástí středoevropské vysokorychlostní sítě



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



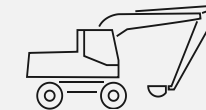
je užší než dálnice



# 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

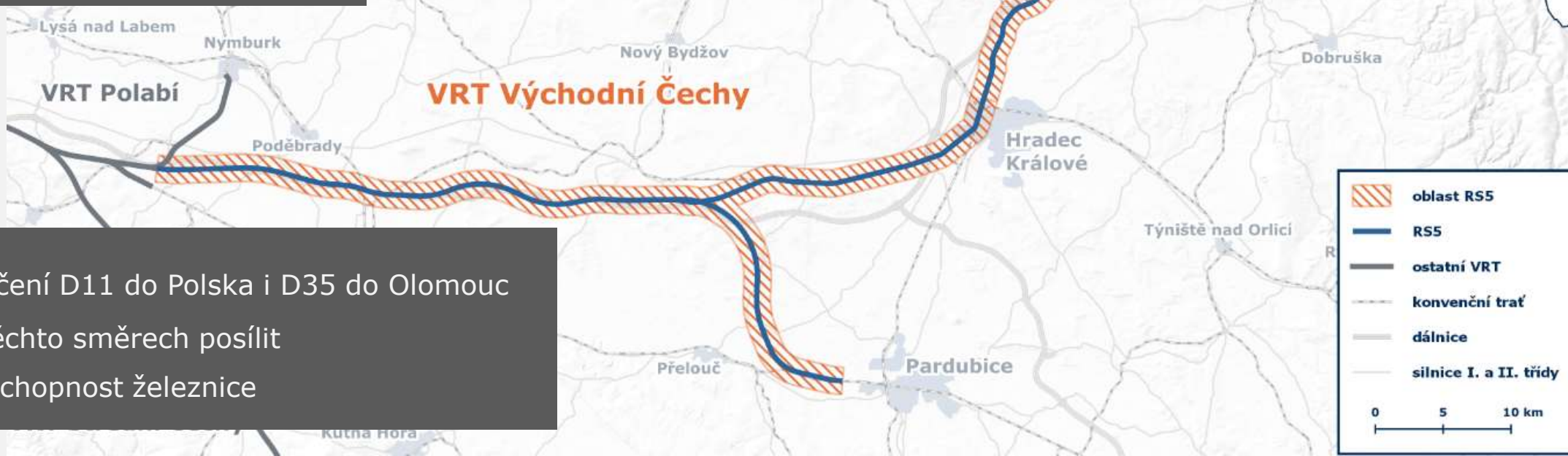
- v mezinárodní dopravě  
Praha – Warszawa za 3 až 4 hodiny
- v dálkové dopravě  
Praha – HK/Pardubice ca půl hodiny
- v regionální dopravě  
HK – Náchod/Trutnov ca půl hodiny  
HK – Broumov ca hodina



zvýšení kapacity  
Praha - Kolín

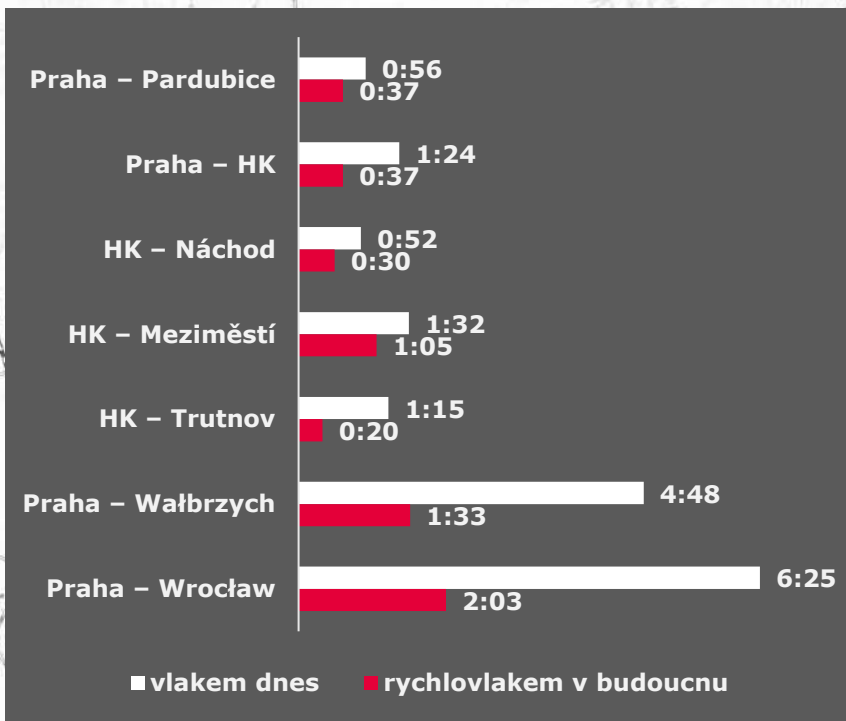


rozvoj  
udržitelné dopravy



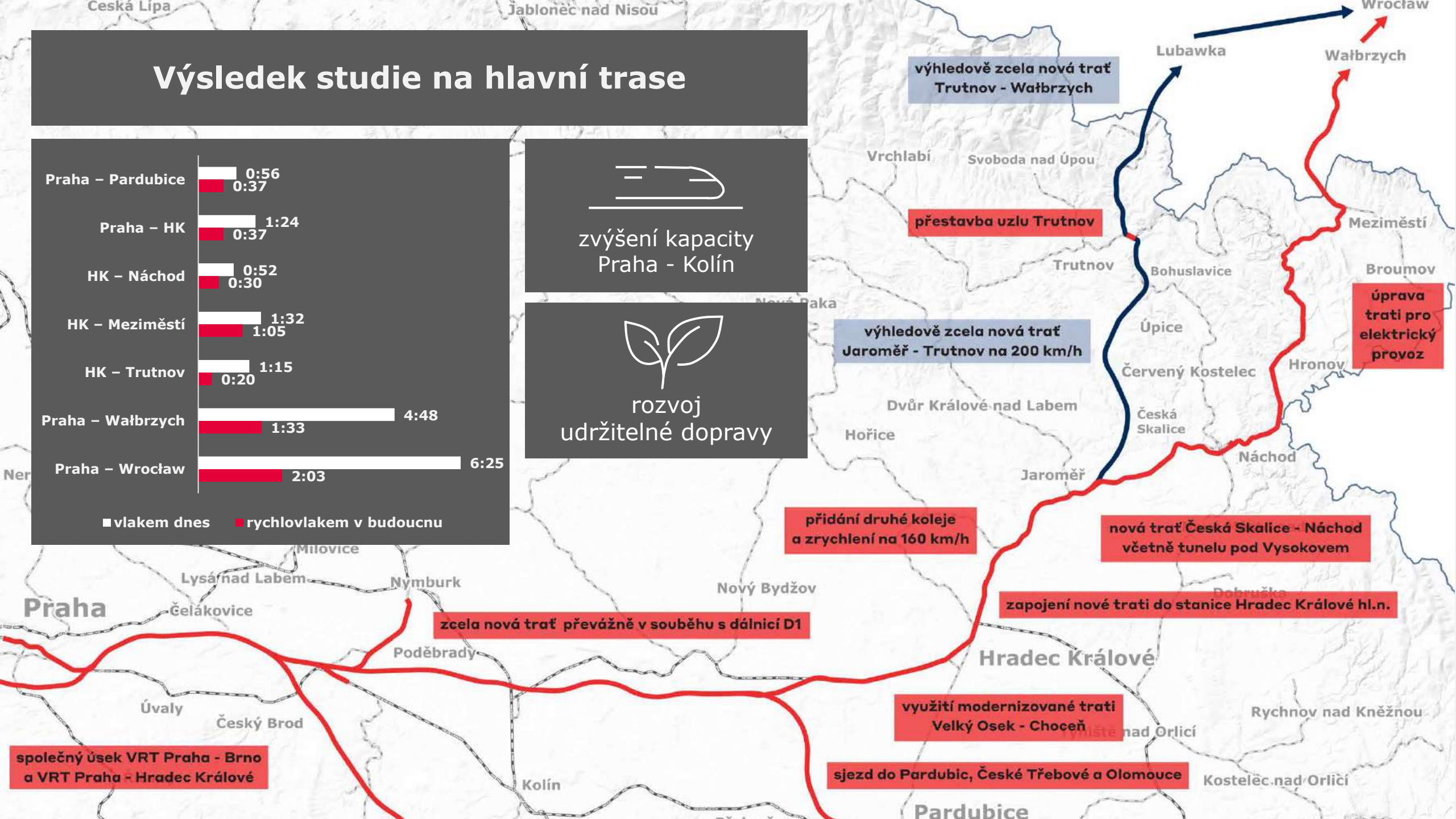
- brzké dokončení D11 do Polska i D35 do Olomouc
- -> třeba v těchto směrech posílit konkurenceschopnost železnice

# Výsledek studie na hlavní trase

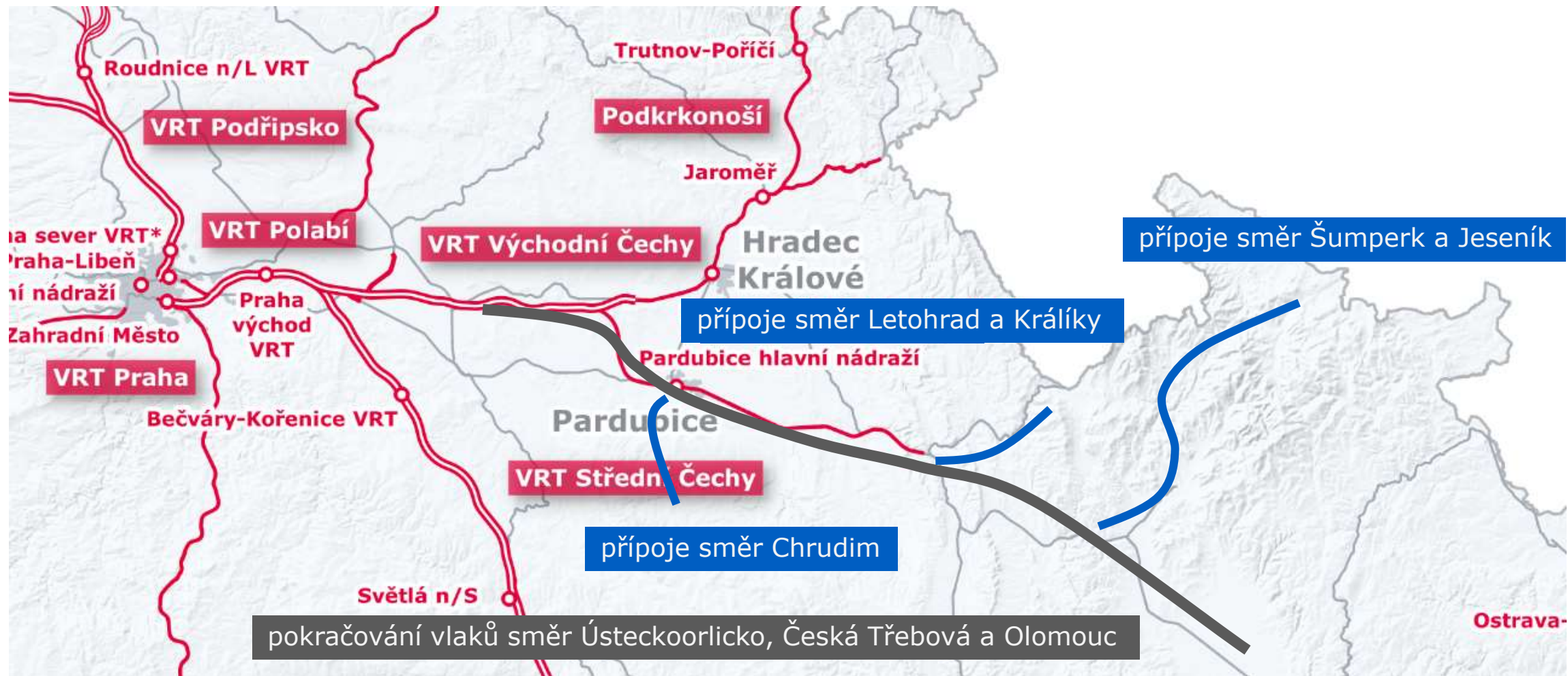


  
 zvýšení kapacity  
 Praha - Kolín

  
 rozvoj  
 udržitelné dopravy



# Pardubice nejsou slepou odbočkou!



# Vlaky pro celý Pardubický kraj



# Projednání trasy ve všech dotčených obcích

## Poříčany – Pardubice

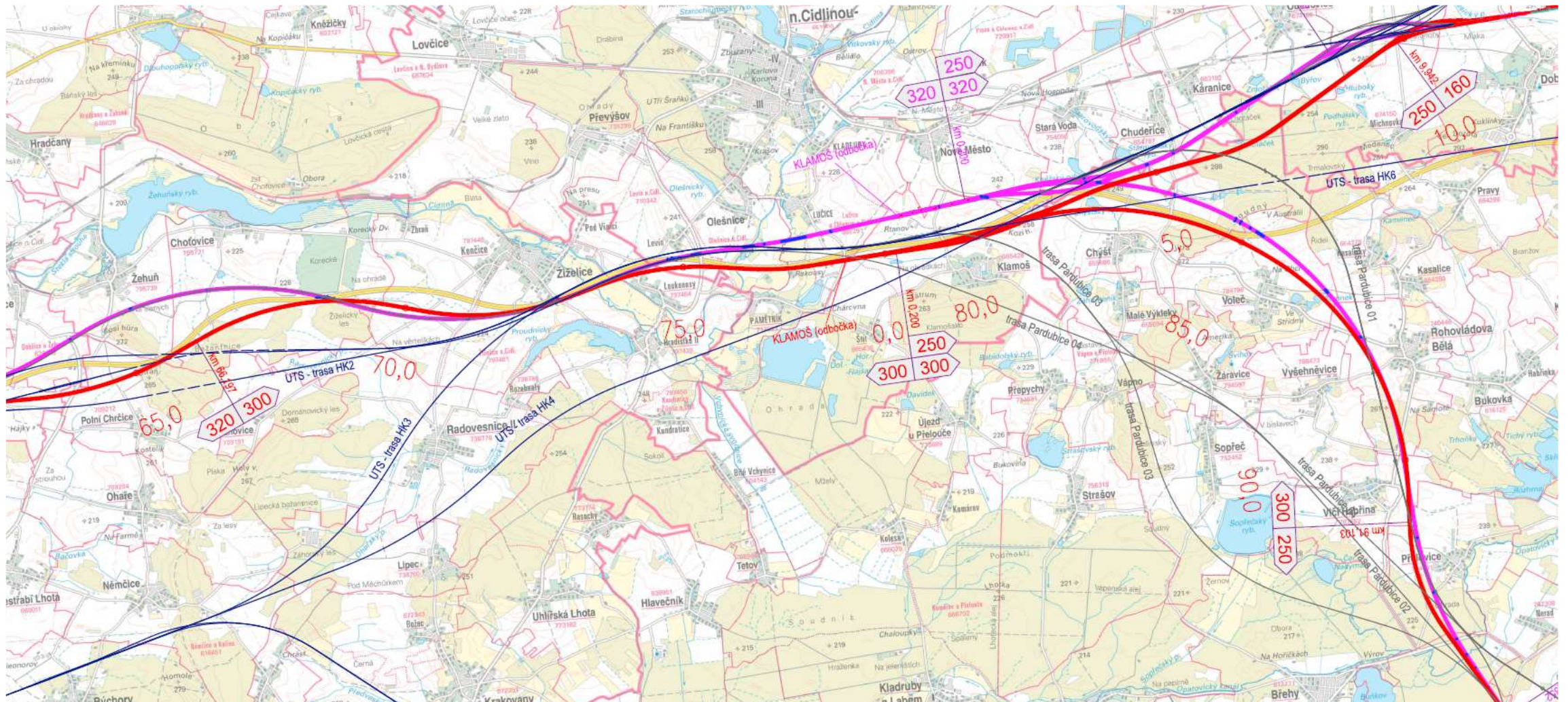
04.12.2023 Kostelní Lhota  
04.01.2024 Velký Osek  
08.01.2024 Žíželice  
11.01.2024 Poděbrady  
15.01.2024 Chlumeck nad Cidlinou  
18.01.2024 Káranice  
22.01.2024 Syrovátka  
24.01.2024 Přelouč  
16.02.2024 Živanice  
01.03.2024 Káranice  
18.04.2024 Živanice  
26.04.2024 Obědovice  
15.08.2024 Lázně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





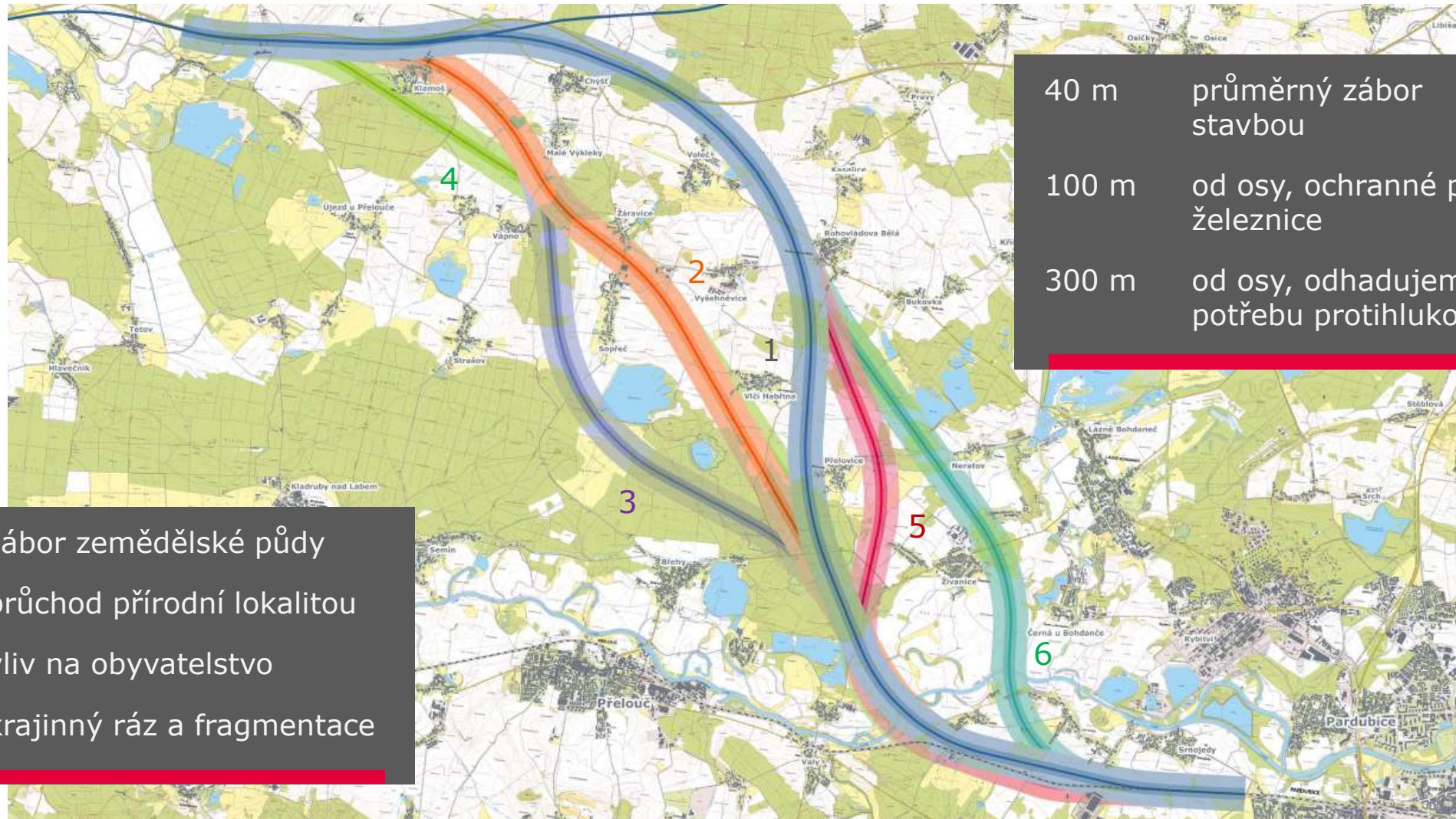
# Úprava téměř celé trasy

preferenze přisunutí k D11



# Šest variant připojení Pardubic

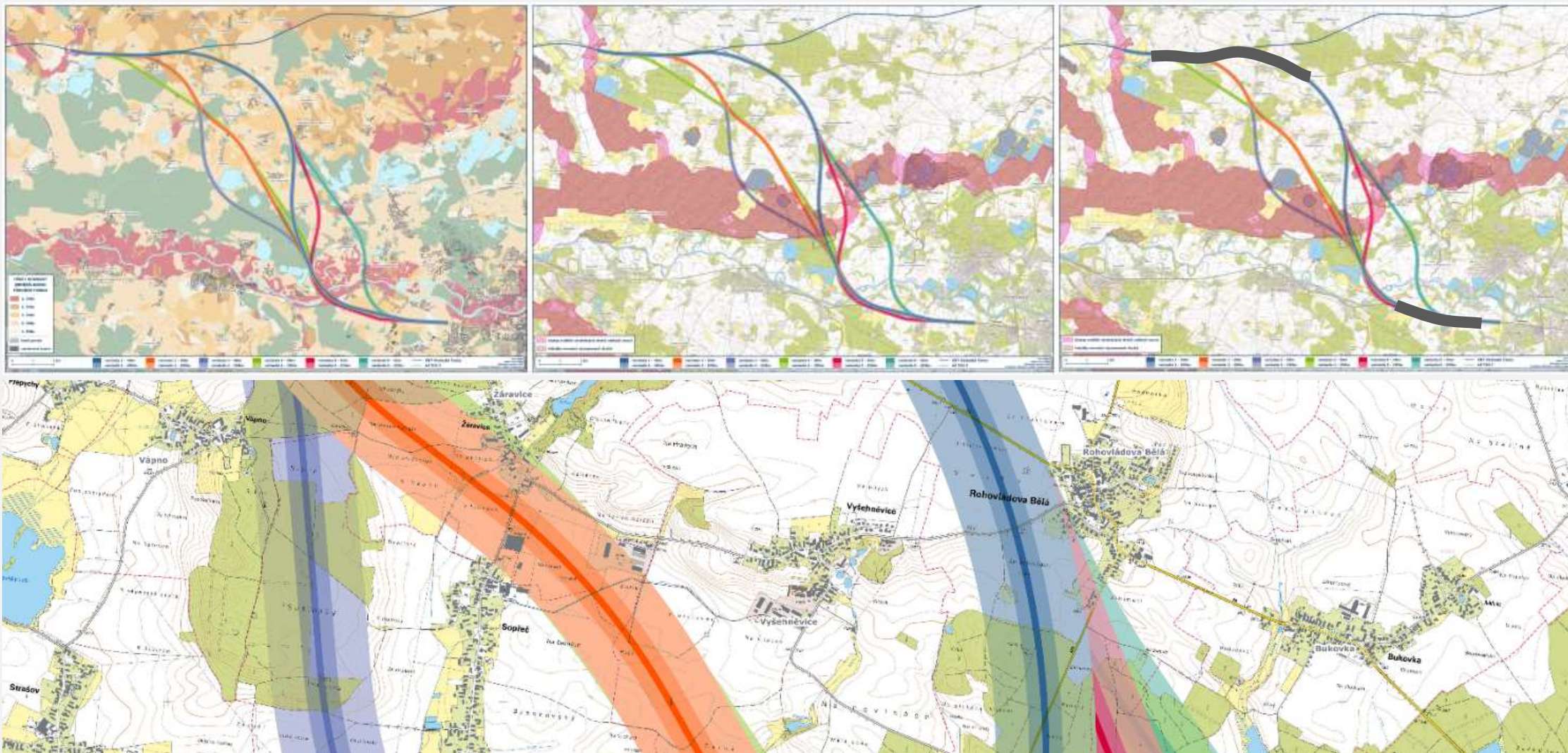
4 úhly pohledu, 3 pásma posouzení



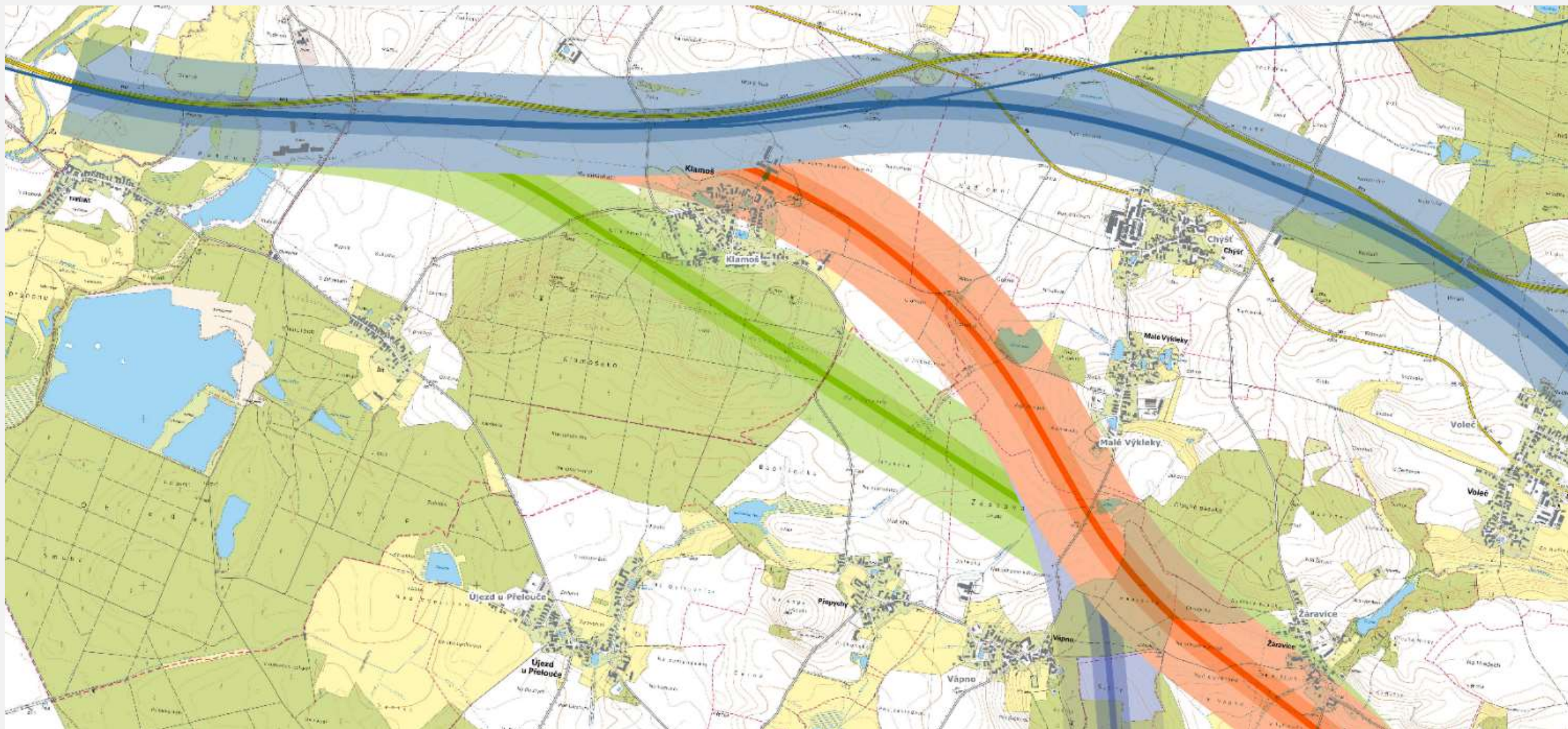
- 40 m průměrný zábor stavbou
- 100 m od osy, ochranné pásmo železnice
- 300 m od osy, odhadujeme potřebu protihlukové stěny

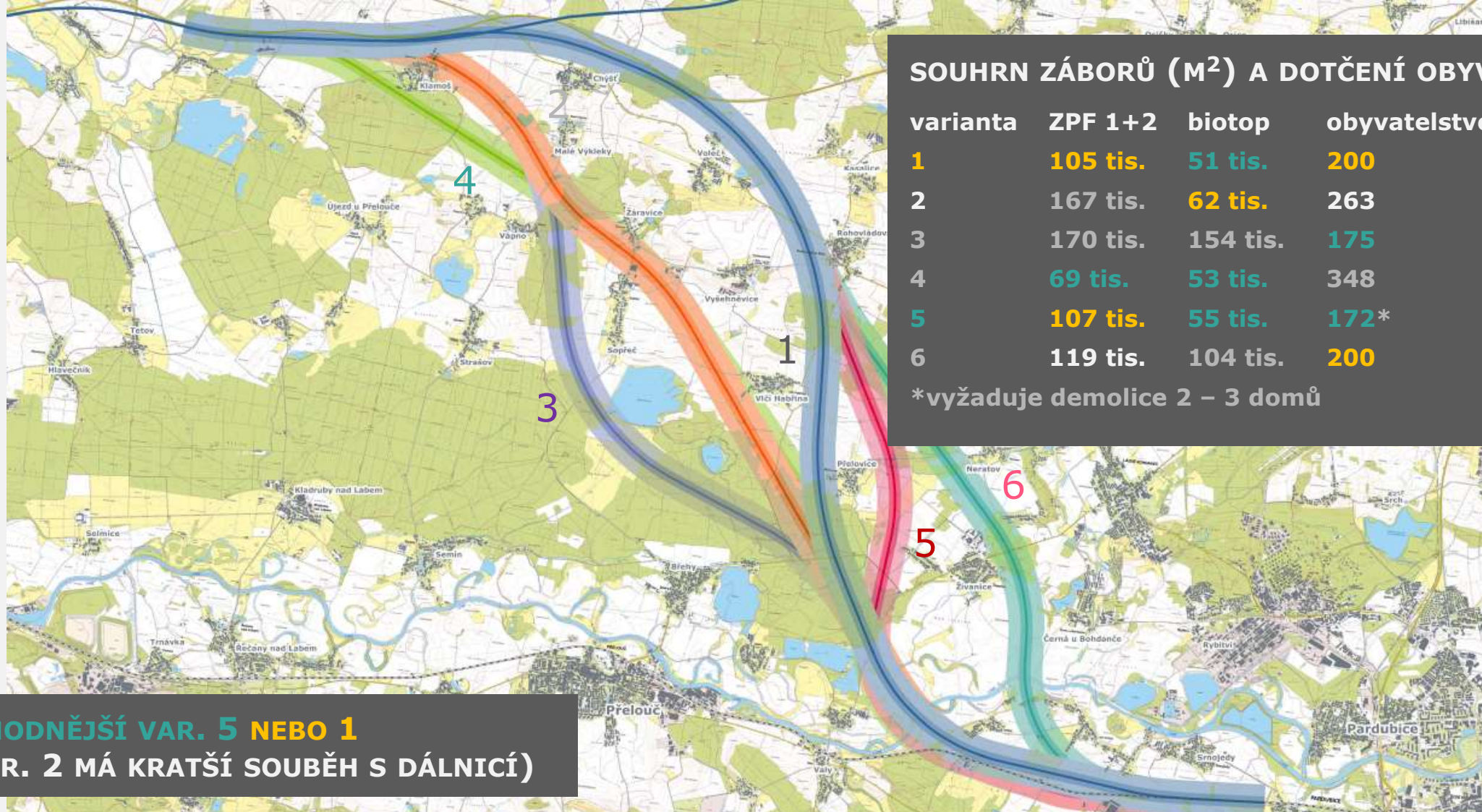
- zábor zemědělské půdy
- průchod přírodní lokalitou
- vliv na obyvatelstvo
- krajinný ráz a fragmentace

# Zpracování pomocí prostorových dat



# Relevantní varianty podrobněji





**SOUHRN ZÁBORŮ (M<sup>2</sup>) A DOTČENÍ OBYVATEL**

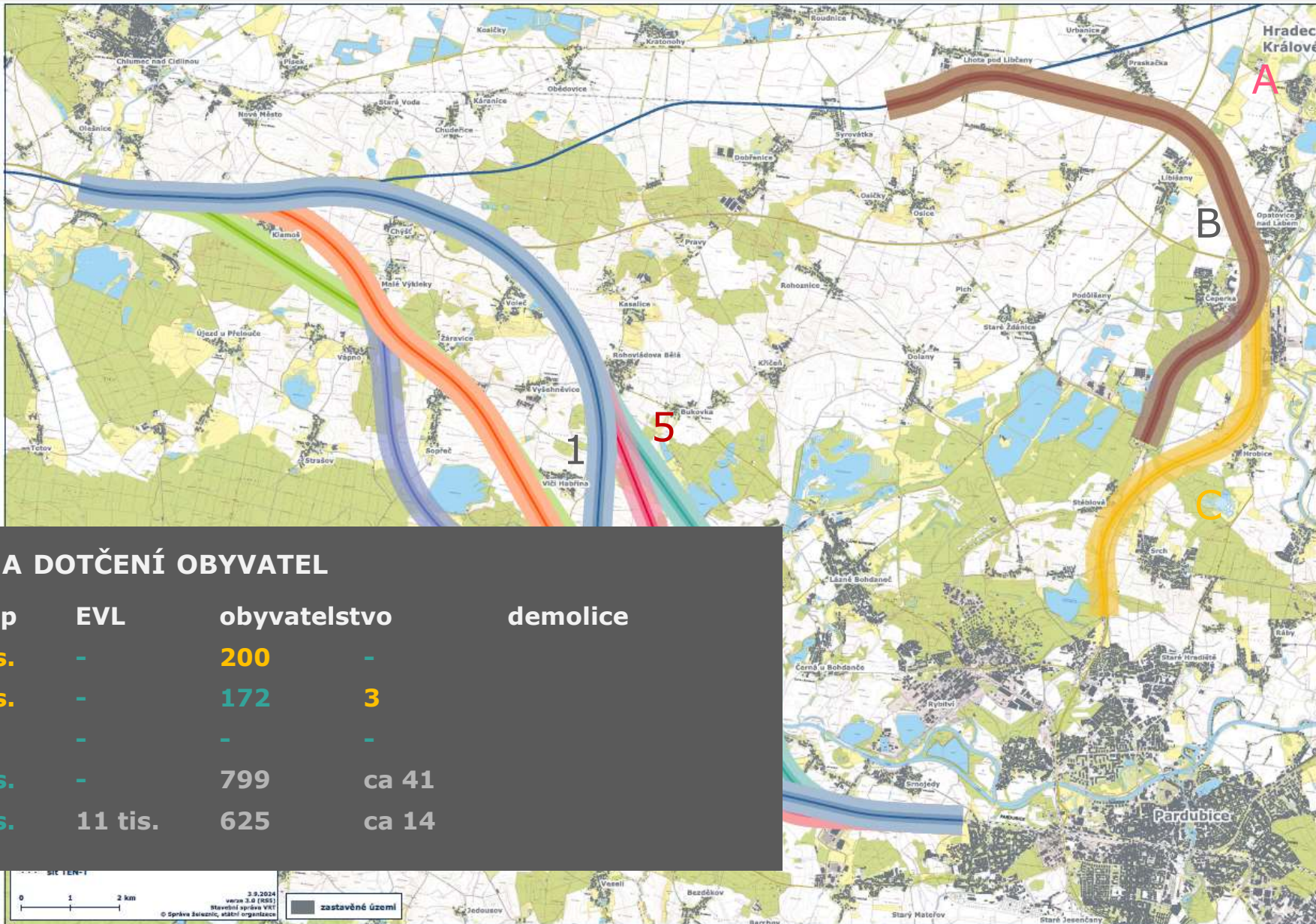
varianta	ZPF 1+2	biotop	obyvatelstvo
<b>1</b>	<b>105 tis.</b>	<b>51 tis.</b>	<b>200</b>
2	167 tis.	<b>62 tis.</b>	263
3	170 tis.	154 tis.	<b>175</b>
4	<b>69 tis.</b>	<b>53 tis.</b>	348
<b>5</b>	<b>107 tis.</b>	<b>55 tis.</b>	<b>172*</b>
6	119 tis.	104 tis.	<b>200</b>

\*vyžaduje demolice 2 – 3 domů

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

## Souhrn vyhodnocení

# Náměty na další možnosti ze strany obcí s větším dopadem



## 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>
A	-	-	-	-	-
B	98 tis.	19 tis.	-	799	ca 41
C	98 tis.	22 tis.	11 tis.	625	ca 14

# Cesta okolo snižuje zlepšení pro Pardubický i Olomoucký kraj

## 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



# Cesta přes Hradec Králové dopravně nefunguje

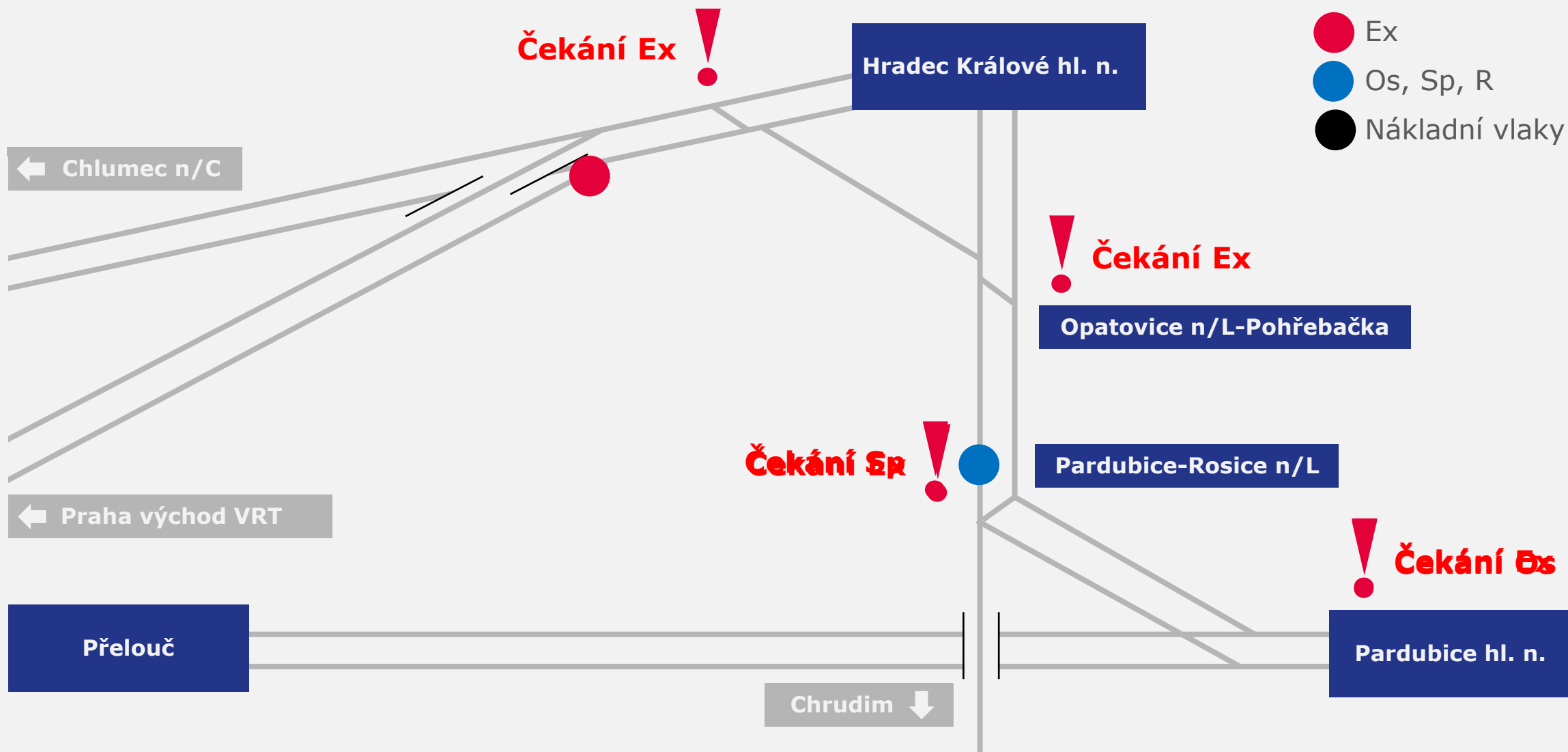


- příliš mnoho levých odbočení
- nelze je napravit na území města

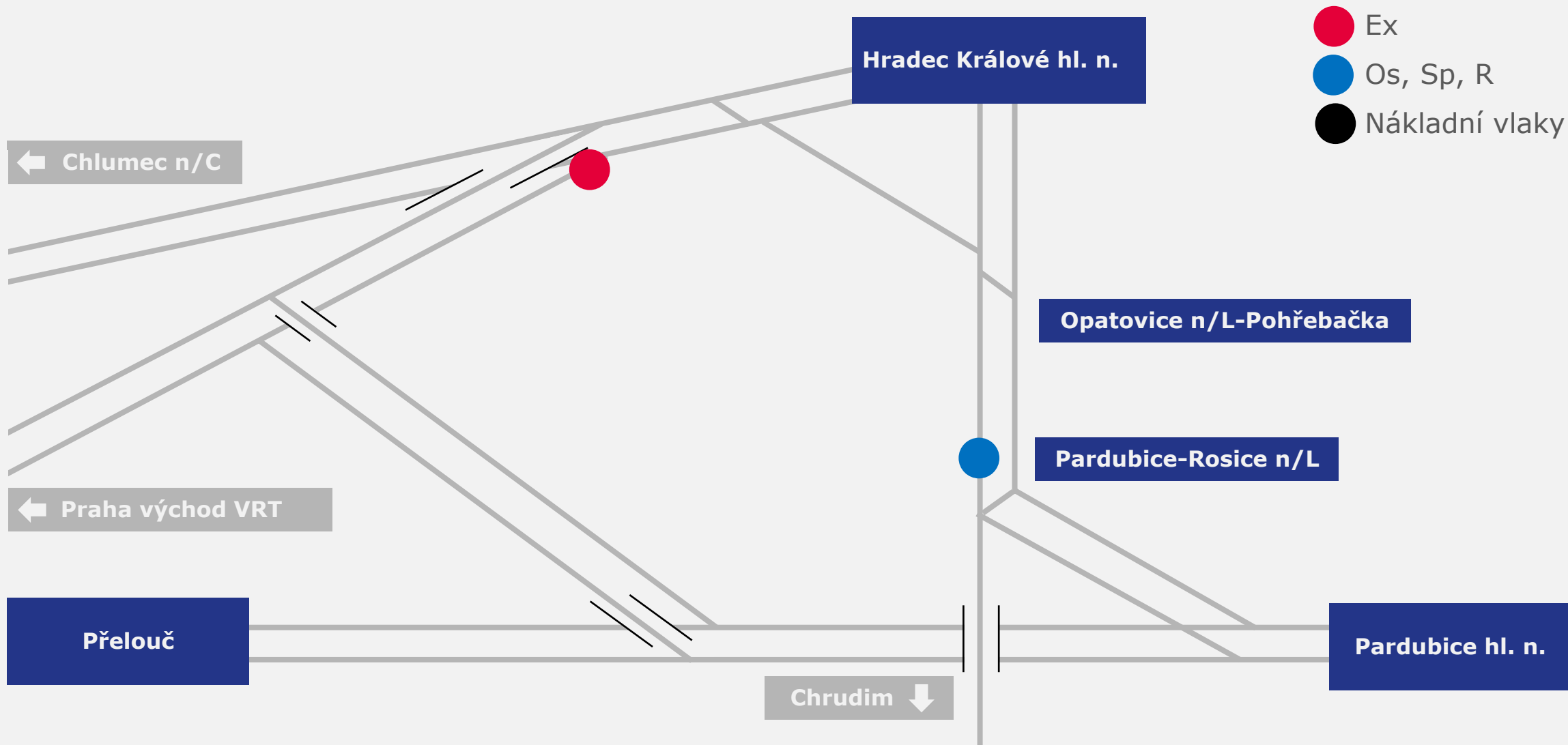




# Varianta A přes Hradec Králové



# Varianta 320 přímo



# Doporučení se nemění, trasa byla vylepšena

O 10-15 km delší trasa

Delší trasa než dnes

Násobně více dotčených obyvatel i demolic domů

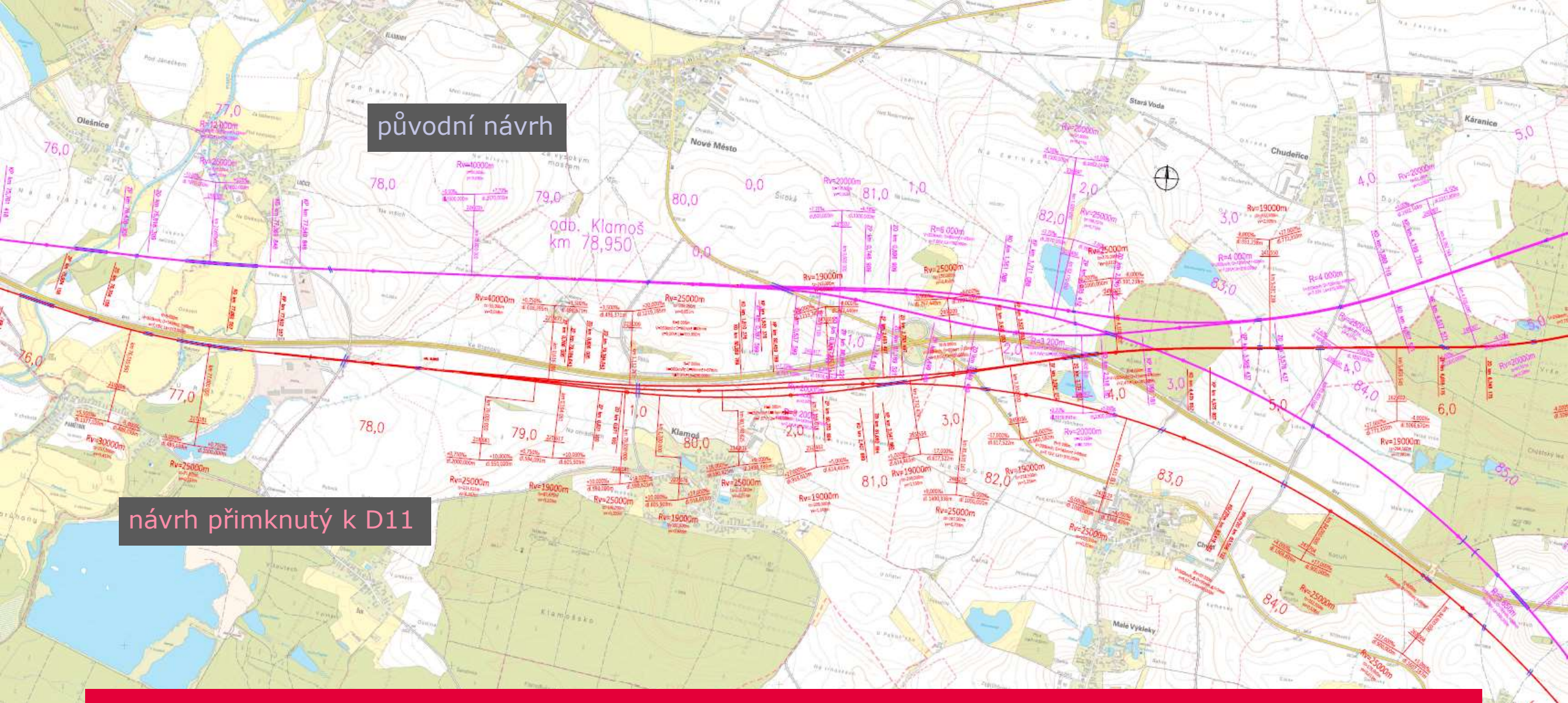
O 10 minut menší úspora času

Zmařená energie pro rychlou jízdu

Kolize s ochranou životního prostředí

Snížení dopadu na obce

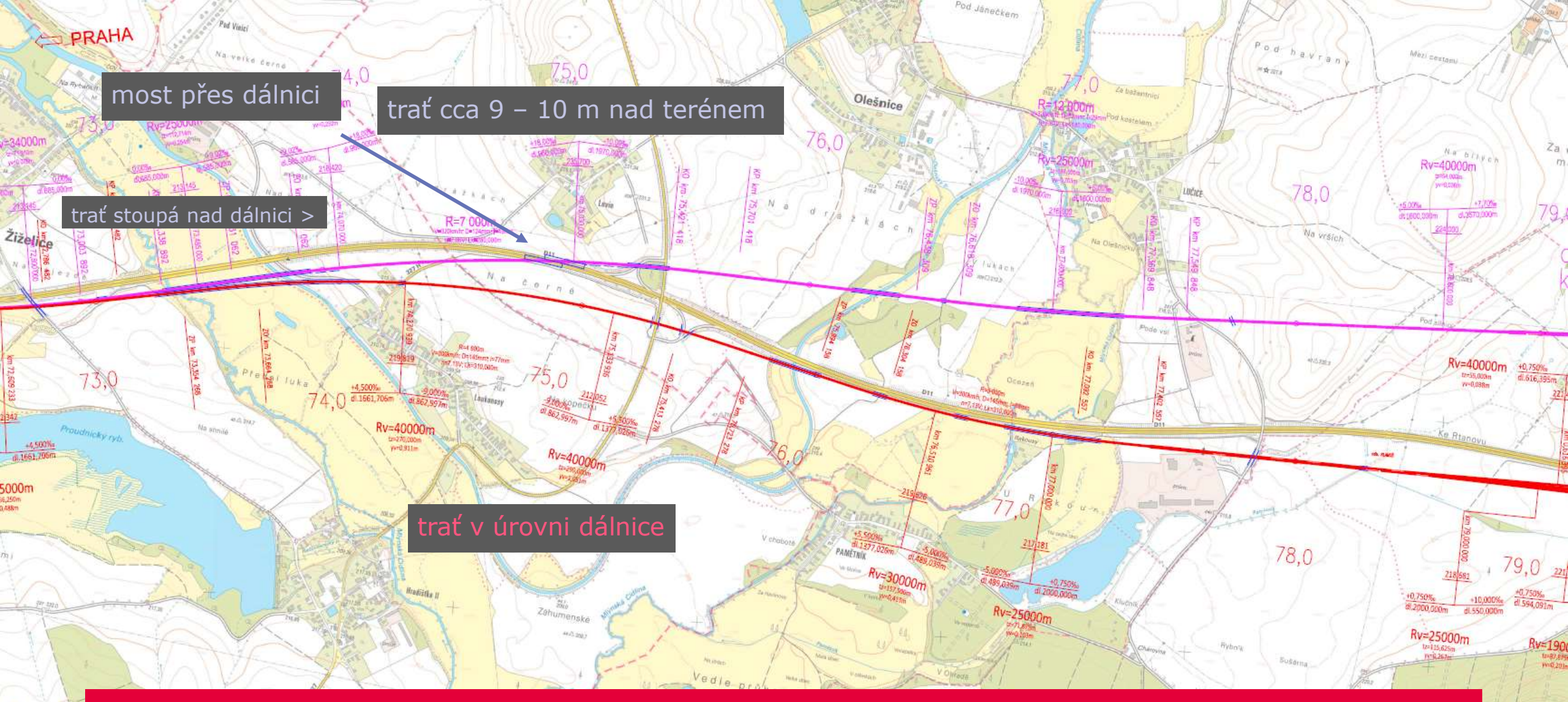
Neřešitelné kolize při příjezdu do Pardubic



původní návrh

návrh přimknutý k D11

## Klamoš – 2 podvarianty



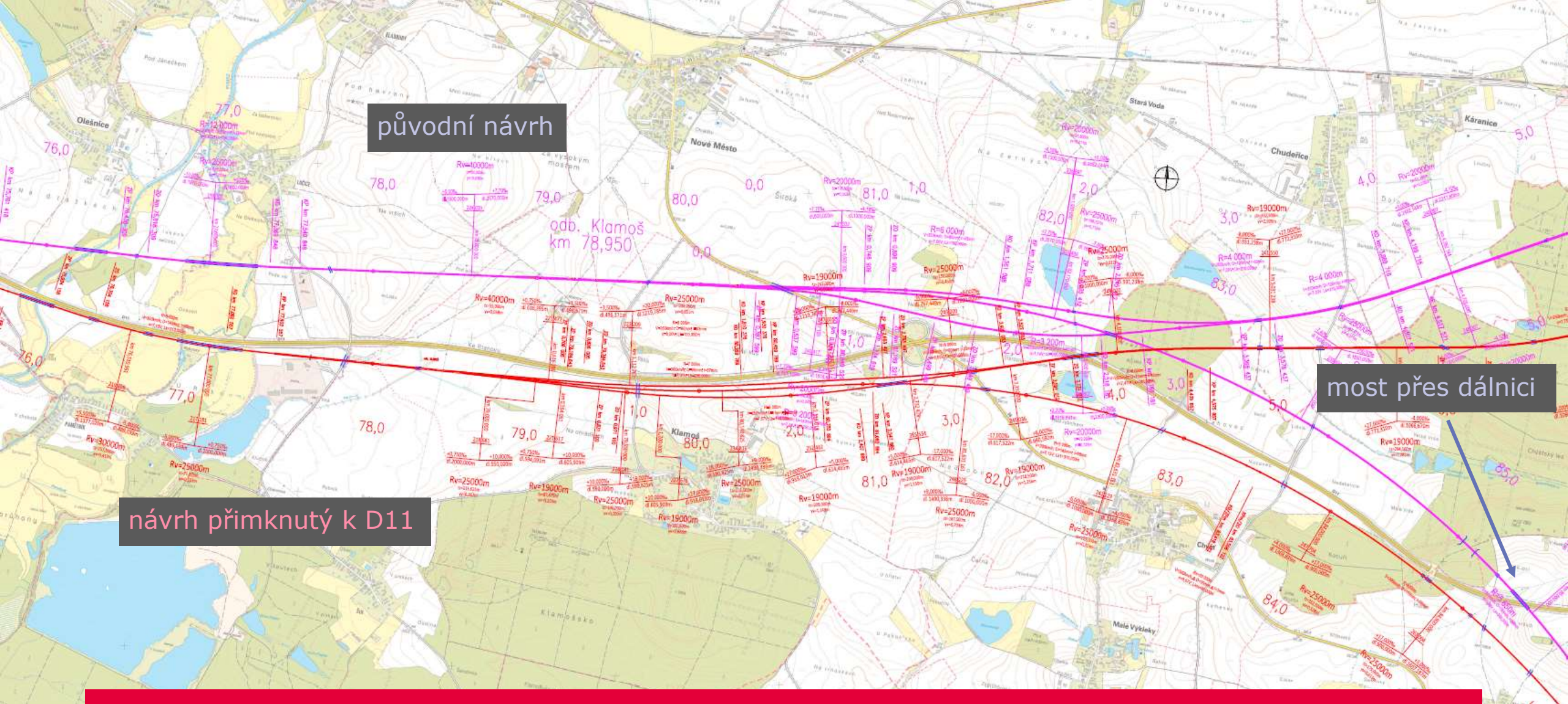
most přes dálnici

trať cca 9 - 10 m nad terémem

trať stoupá nad dálnici >

trať v úrovni dálnice

## Podvarianty – dopad západně od Klamoše

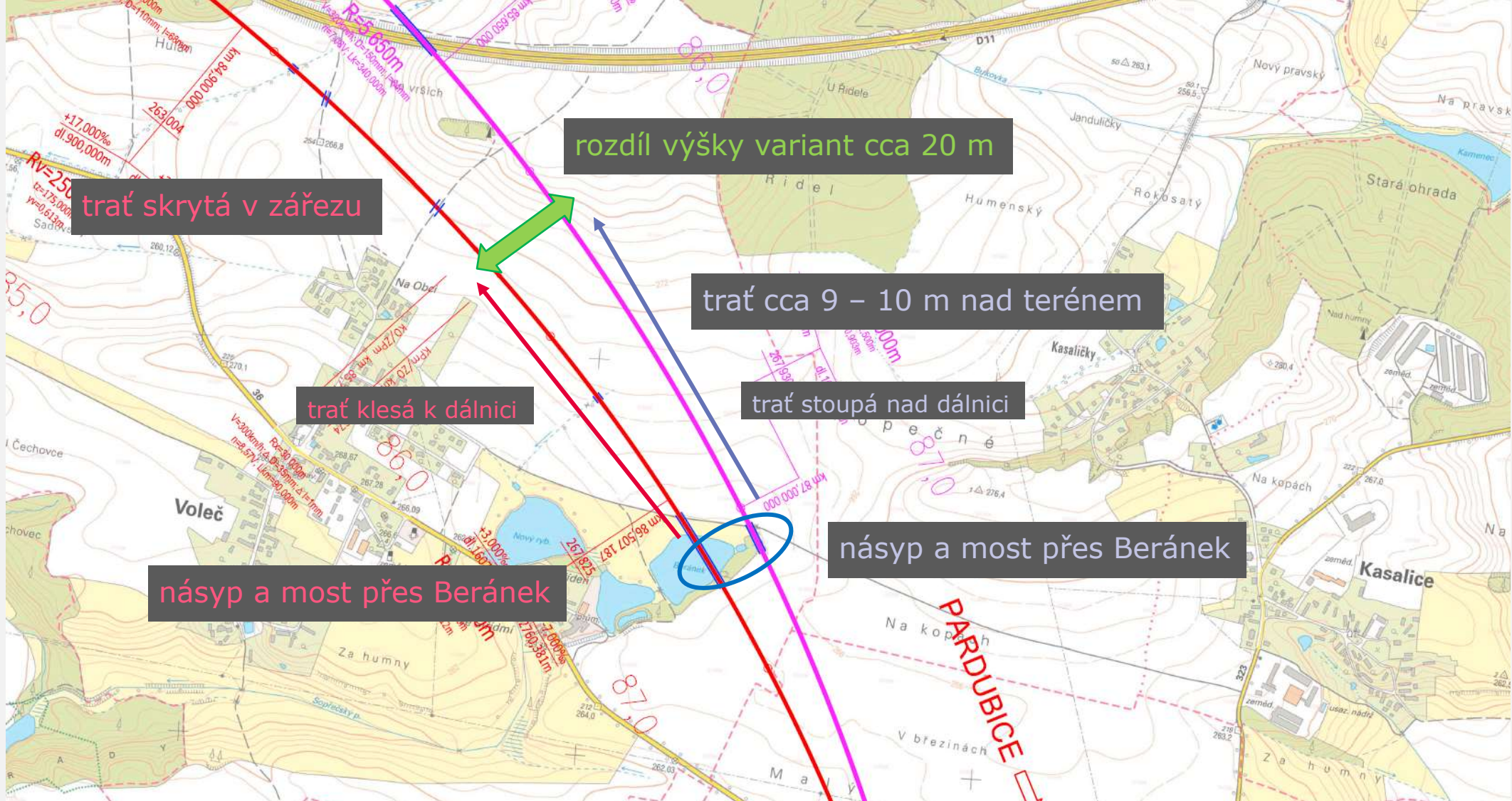


původní návrh

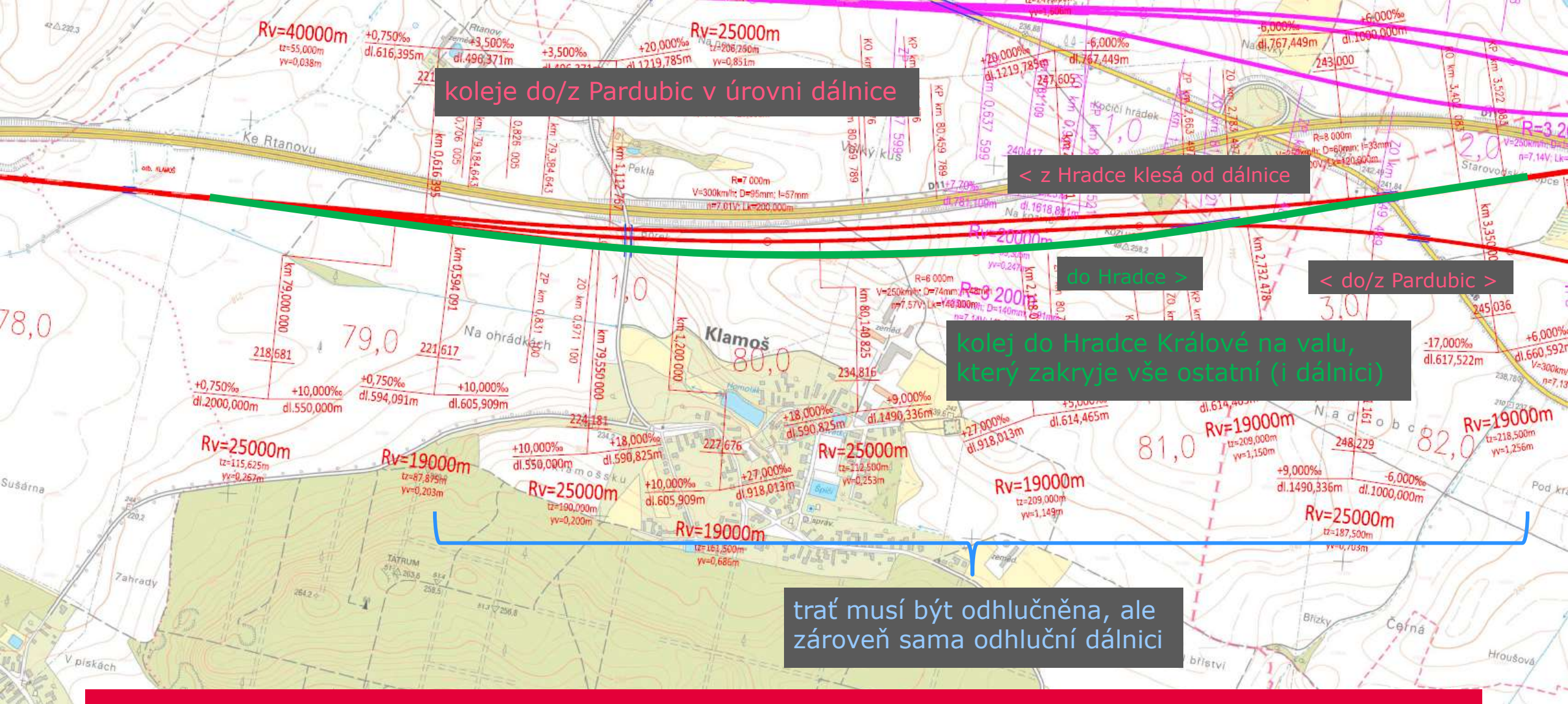
most přes dálnici

návrh přimknutý k D1

## Klamoš – 2 podvarianty



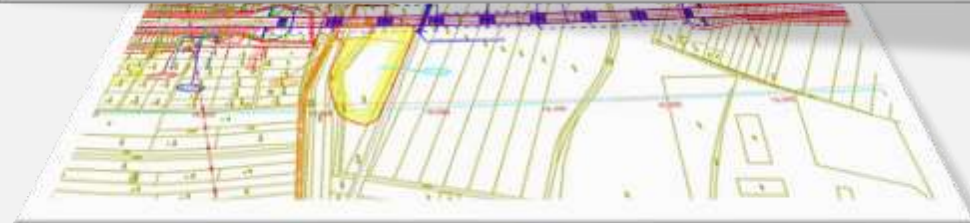
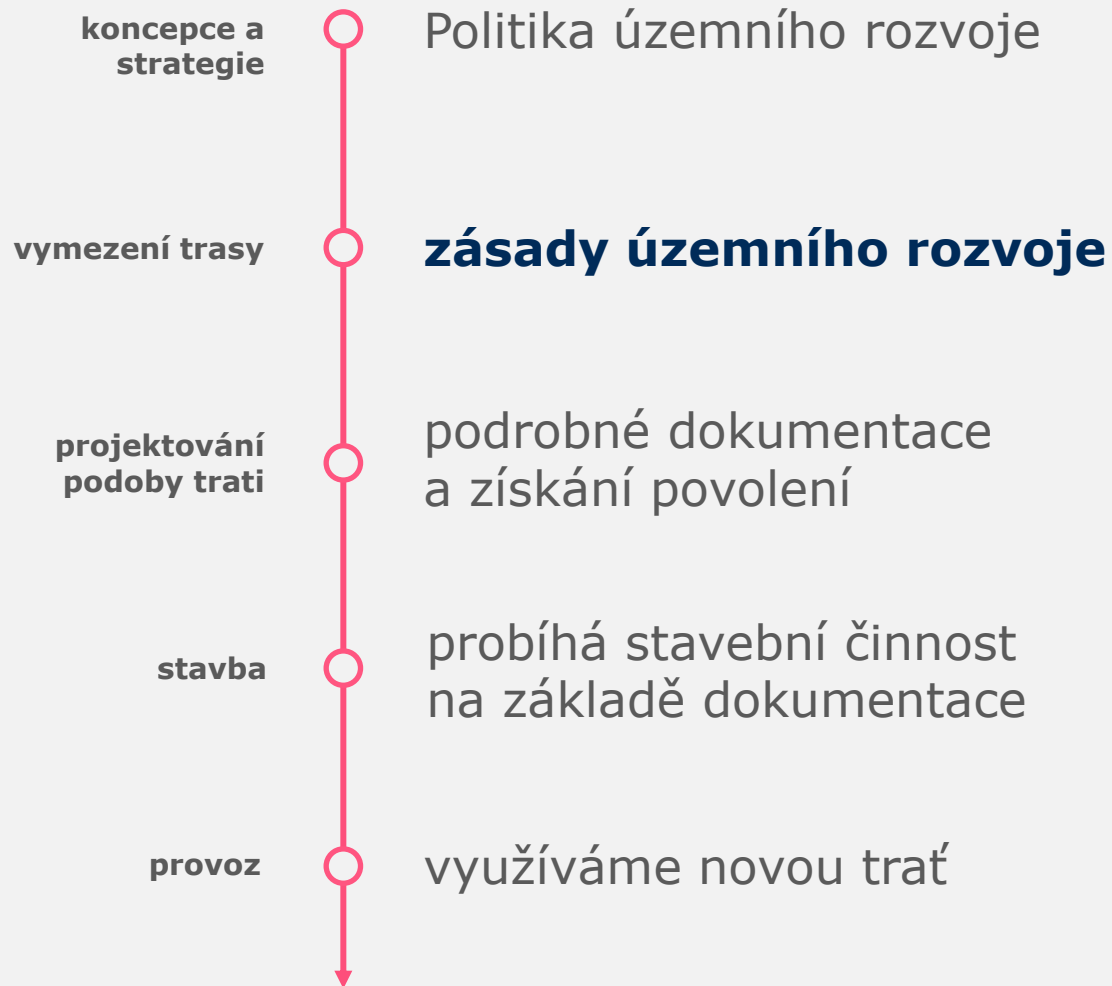
## Podvarianty – dopad východně od Klamoše



## Klamoš – optimalizace výšek kolejí



# Jak se trasa zpřesňuje?





## Sdílení zkušeností starostů přímo ve Francii



VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław



Vysokorychlostní trať spojuje

## Připojení Královéhradeckého a 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)