

Živě: VRT Střední Čechy - páteř rychlého spojení z Čech na Moravu

3.9.2025 - Protext | ČTK

Prezentační den můžete sledovat ve středu 3. září od 16:00 v Informačním centru Správy železnic na pražském hlavním nádraží, nebo online.

Proč stavíme vysokorychlostní tratě

Vysokorychlostní tratě (VRT) jsou projektem, který cestování v České republice posune na novou úroveň. Cestování rychlostí 320 km/h usnadní dojíždění za prací i vzděláním a urychlí cestování po Česku i Evropě. Vzdálenost přestane být překážkou v cestě za lepšími příležitostmi. Díky rychlé přepravě se ušetří čas na cestách a sníží nutnost stěhovat se za prací, což přispěje k rovnoměrnějšímu rozvoji malých měst a obcí. Lepší dostupnost regionů povede k většímu přílivu investic a posílení regionální ekonomiky. Elektrifikovaná železnice je navíc největším přínosem pro elektromobilitu a udržitelnou dopravu v Česku. Okolní prostředí k tomu zatěžuje nesrovnatelně méně než dálnice, v krajině zabírá až dvakrát méně místa a dokáže přitom přepravit daleko více lidí.

Poříčany - Světlá nad Sázavou

Mezi Poříčany a Světlou nad Sázavou je navržena 61 kilometrů dlouhá nová vysokorychlostní trať. K provázání se současnou železniční sítí slouží také nový sjezd do Světlé nad Sázavou a modernizace vybraných úseků stávajících tratí. Nová trať začíná u Kounic, kde se odpojuje z navazujícího úseku VRT Polabí. Poté vede mírně zvlněnou krajinou Kolínska a Kutnohorska, kde na několika místech překonává hluboká údolí. Na pomezí Středních Čech a Vysočiny se trať dostává do kopcovitého terénu, kde za pomoci hlubokých zářezů, mostů i tunelů míří směrem ke Světlé nad Sázavou a dále na Vysočinu. Trať bude součástí páteřního spojení z Prahy přes Brno do Ostravy, které díky přímějšímu vedení kolejí a použité stavební technologii umožní vlakům dosahovat rychlosti až 320 km/h a zkrátit čas jízdy mezi Prahou a Brnem na jednu hodinu.

Přínosy i pro stávající tratě

Přestože VRT jsou navrhovány jako zbrusu nové železniční tratě, jejich přínosy pocítí i cestující, kteří je přímo nevyužijí. Nová VRT převezme většinu dálkových vlaků směřujících z Prahy na východ, vlaky na stávajících tratích tak budou spolehlivější a bude v nich více místa. Díky propojení VRT se železničním uzlem Světlá nad Sázavou, který projde celkovou přestavbou a modernizací, využijí jejich přínosů i cestující ve spojích, které dále pokračují po dnešních tratích směrem na Havlíčkův Brod a do dalších částí Vysočiny. Cesta z Prahy do Světlé nad Sázavou se zkrátí na 46 minut, v Havlíčkově Brodě bude vlak za necelou hodinu.

Terminál Kořenice-Bečváry VRT

V architektonické soutěži byla stanice pro potřeby řízení vlaků u Pučer na Kolínsku transformována do terminálu vysokorychlostní železnice. Podoba tohoto dopravního uzlu byla vybrána na jaře 2025 odbornou porotou. Vítězem se stal návrh architektů ze studia Boele s.r.o. pod vedením architekta Pavla Fajfra. Poloha terminálu umožní jeho napojení na okolní silniční síť včetně vybudování kapacitního parkoviště a autobusového nádraží. Přínosem pro okolní region také bude přímý přestup na vlaky do Kolína a Uhlířských Janovic jedoucí po stávající trati. Vítězný návrh dbá na začlenění terminálu i samotné trati do okolní krajiny, pečlivě pracuje s návrhem zeleně i terénních úprav. Pro

bližší okolí terminálu bude sloužit síť stezek pro pěší a cyklisty a parkoviště pro kola. Návrh nezapomíná ani na zázemí a služby pro cestující přímo uvnitř terminálu. Do Prahy bude cesta trvat necelou půlhodinu.

Důraz na krajinná řešení

Aby vysokorychlostní trať kompenzovala negativní vlivy na své okolí a přinášela i další benefity, než je rychlé a komfortní cestování po železnici, jsou její součástí i různé krajinné úpravy. V rámci přípravy projektu probíhá průběžné projednávání jeho dopadů se samosprávami i veřejností. To přináší cenné postřehy místních, které se pak Správa železnic snaží v rámci projektu zohlednit tak, aby negativní dopady stavby byly co nejmenší. Za tímto účelem byla na úseku VRT Střední Čechy zpracována krajinářská studie. Pro zachování prostupnosti krajinou počítá projekt VRT po celé trase s návrhem podchodů a lávek, které nahradí dnes používané stezky a nabídnou nová propojení mezi obcemi pro pěší i cyklisty. Zvěř naopak využije tzv. ekodukty, tedy ozeleněné mosty přes trať nebo propustky pod ní. Pokud to místní podmínky umožní, v blízkosti zástavby jsou pak místo protihlukových stěn navrženy ozeleněné zemní valy, které kromě ochrany před hlukem odcloní vysokorychlostní trať i vizuálně.

Budoucnost VRT Střední Čechy

Aktuálně probíhá první fáze posouzení vlivu stavby na životní prostředí a v běhu jsou přípravy na doprojektování stavby a zahájení povolovacích procesů. Po zhruba pětileté samotné realizaci stavby se budou moci první cestující po úseku VRT Střední Čechy svézt.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-vrt-stredni-cechy-pater-rychleho-spojzeni-z-cech-na-moravu/2715784>