

VRT Polabí - vysokorychlostní trať na východ od Prahy

5.3.2025 - | PROTEXT

Jak bude úsek VRT Polabí vypadat a jak pokračuje jeho příprava vám podrobně na pravidelném prezentačním dni představí Vojtěch Zelený a Tomáš Bartoš ze SS VRT, ve středu 5. března 2025 v 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 symbolem elektromobility v Česku a udržitelné dopravy obecně. Okolní prostředí zatěžuje nesrovnatelně méně než dálnice, v krajině zabírá až dvakrát méně místa a dokáže přitom přepravit daleko více lidí. Prognózy ukazují, že kolem Prahy a největších měst bude aut v budoucnosti přibývat. A tak každý člověk, který po modernizaci železnice přesejde z auta do příměstského vlaku, pomůže snížit dopravní zátěž na silnicích.

Praha-Běchovice - Poříčany

V Polabí je navržen 36 kilometrů dlouhý vysokorychlostní úsek včetně devíti kilometrů návazných tratí. Pro část mezi stanicí Praha-Běchovice a obcí Poříčany se užívá název VRT Polabí. Z převážné části je tento úsek veden souběžně s dálnicí D11. Bude součástí hned dvou dopravních směrů: ten první povede z Prahy přes Brno do Ostravy a ten druhý z Prahy do Hradce Králové a Pardubic a pak dál do Polska. Přímější vedení kolejí a použité stavební technologie umožní dosahovat na VRT Polabí rychlosti až 320 km/h.

Přínosy i pro stávající tratě

Přestože VRT jsou navrhovány jako zbrusu nové železniční tratě, jejich přínosy pocítí i cestující, kteří je nevyužijí. Stávající trať z Prahy do Kolína je již dnes přetížená a další vlaky lze přidat jen na úkor rychlosti a spolehlivosti těch stávajících. Rozvoj Prahy a jejího okolí klade stále vyšší nároky na příměstskou dopravu, jejíž páteří je právě železnice. Nová VRT Polabí převezme většinu dálkových vlaků směřujících z Prahy na východ a uvolní tak místo pro další příměstské spoje. Bonusem VRT tak bude více místa ve vlacích na stávající trati a jejich vyšší spolehlivost. Díky propojení VRT se stávající Poříčany – Nymburk a tratí na Kolín zase využijí jejich přínosů i cestující ve spojích, které dále pokračují po dnešních tratích. Projekt VRT přinese i rekonstrukci železničních stanic v Praze-Běchovicích nebo Sadské.

Terminál Praha východ VRT

Součástí projektu vysokorychlostní železnice v Česku jsou i architektonické soutěže. Tou vůbec první, která byla v souvislosti s přípravou VRT vyhlášena, je soutěž na terminál „Praha východ VRT“. Podoba tohoto dopravního uzlu, který vznikne v rámci úseku VRT Polabí v blízkosti Nehvizd, byla

vybrána v závěru roku 2020 odbornou porotou. Vítězem se stal návrh architektů ze studia opočenský valouch architekti ve sdružení s firmou METROPROJEKT Praha. Poloha terminálu u dálnice D11, na kterou bude terminál napojen dvěma sjezdy, v kombinaci s kapacitním parkovištěm zajistí výbornou dopravní dostupnost pro obyvatele východní části pražského metropolitního regionu. Pro blízké okolí terminálu bude sloužit síť stezek pro pěší a cyklisty a parkoviště pro kola. Návrh počítá i s autobusovým terminálem a službami přímo uvnitř terminálu. Z terminálu nabídnou vysokorychlostní vlaky spojení do regionů napříč Českem i za jeho hranice. Do Brna bude cesta trvat asi tři čtvrtě hodiny, do Ostravy dvojnásobek, cestu do Hradce Králové či Pardubic pak vysokorychlostní vlaky zvládnou za méně než půl hodiny. Spojení na pražské hlavní nádraží bude zajišťovat až osm vlaků za hodinu a z terminálu na něj dojedete za 12 minut. To umožní cestujícím nechat auto doma nebo právě u terminálu a vyhnout se tak stání v kolonách při cestě do Prahy.

Důraz na krajinná řešení

Aby vysokorychlostní trať kompenzovala negativní vlivy na své okolí a přinášela i další benefity než jen 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. Na samém počátku trasy VRT, v pražských Běchovicích, vznikne s využitím přebytků zeminy ze stavby nový lesopark o rozloze 37 hektarů. Ten nabídne rozlehlý prostor k rekreaci a sportu nejen pro místní obyvatele. 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 zastavby jsou pak místo protihlukových stěn navrženy ozeleněné zemní valy, které kromě ochrany před hlukem odcloní vysokorychlostní trať i vizuálně.

Technické unikáty

Vysokorychlostní trať není obyčejnou novostavbou. Pro projektování i budoucí realizaci přináší do české železnice nové výzvy. Protože VRT Polabí bude páteří dálkové dopravy směřující na východ od Prahy, je ve většině trasy navržena jako čtyřkolejná. Tento evropský unikát umožní souběžné vedení vlaků jak směrem na Brno, tak směrem na Hradec Králové a Pardubice. Všechna křížení jsou pro bezkoliznost vedena mimoúrovňově, což pro projekt znamená velké množství mostů i podjezdů. Pro překonání terénu, kterým je trať vedena, budou postaveny i unikátní mosty, jako například dvoustetmetrový most přes údolí Výmoly vysoký 24 m. U Poříčan zase trať provede dvojice více než sedmisetmetrových estakád.

Budoucnost VRT Polabí

Projekt VRT Polabí spolu s dalšími úseky vysokorychlostních tratí bude zásadním přínosem české železnici. Technickou i finanční náročností se jedná o projekt, který v historii české železniční dopravy nemá obdoby. Proto se při přípravě využívá zkušeností francouzského správce železniční infrastruktury SNCF. Pro financování zase lze využít evropských zdrojů na podporu významných dopravních projektů, které přispívají k propojení evropské infrastruktury, jako je např. Nástroj pro propojení Evropy (CEF). V úvahu přichází i další formy financování s využitím veřejných i soukromých zdrojů. V nejbližších letech bude projekt VRT Polabí doprojektován a proběhnou všechny nutné povolovací procesy včetně posouzení vlivu na životní prostředí. Po zhruba pětileté realizaci se budou moci první cestující po úseku VRT Polabí svést a pocítit tak novou éru železnice v Česku. Vysokorychlostní tratě pak propojí města a regiony napříč Českem i Evropou, čímž podpoří hospodářský růst, ekologickou udržitelnost a vyšší kvalitu života obyvatel.

