

Živě: Jak pokračují přípravy na VRT Praha

7.5.2025 - | PROTEXT

Průběh přípravy VRT v zastavěném území Prahy představí členové projekčního týmu VRT Praha Lukáš Tittl a Matouš Procházka na Prezentačním dni Jak pokračujeme na VRT Praha ve středu 7. května 2025 od 16:00 na pražském hlavním nádraží, nebo online.

Projekční práce na úseku VRT Praha započaly na podzim roku 2023. Od té doby běží naplno a za uplynulou dobu si projekční tým postupně připisuje řadu úspěšně zdolaných překážek, které výstavba infrastruktury v hustě zastavěném intravilánu města přináší.

"VRT Praha" je označení, které je používáno pro soubor několika dílčích staveb, které mají za cíl napojit Prahu na celostátní síť vysokorychlostní železnice a přivést vysokorychlostní vlaky až do centra města na pražské hlavní nádraží. Konkrétně se týká všech spojů směřujících do Prahy z východního směru, to znamená například z Vídně, z Brna nebo Hradce Králové.

Právě na východním konci Prahy se chystá přestavba stávající stanice Praha-Běchovice. Ta bude nově připravena na připojení kolejí vedoucích od terminálu Praha východ VRT, který bude situován u Nehvizd. Vysokorychlostní trať se v Běchovicích větví, část spojů bude směřovat po dnešní trase směrem na nádraží Praha-Libeň, část bude pokračovat po nové trati směrem na nádraží Praha-Zahradní Město. Ačkoli je síť vysokorychlostní železnice v Česku připravována na maximální rychlost 320 km/h, na území Prahy se takové rychlosti obyvatelé nedočkají. V zastavěném území budou vlaky v budoucnu jezdit podobně jako je tomu na provozovaných úsecích dnes.

V úseku Praha-Běchovice - Praha-Libeň je dnes v provozu tříkolejný železniční koridor, který patří k nejvytíženějším úsekům železnice v celém Česku. Potkávají se tu jak dálkové spoje, tak i příměstské vlaky, které jsou hojně využívány pro každodenní dojíždění za prací či do škol. Právě motivace oddělit oba zmíněné dopravní segmenty vede k plánu doplnit ke stávajícímu koridoru čtvrtou kolej. Díky ní bude zaručeno, že dálkové vlaky včetně vysokorychlostních budou mít k dispozici vnitřní dvě koleje a bez zastavování dojedou až do centra města, naproti tomu příměstské osobní vlaky využijí krajní dvě koleje pro obsluhu všech městských čtvrtí, kudy je trať vedena. V konečném důsledku tak dojde ke zvýšení kapacity v tomto kritickém místě celé pražské železnice. Spolu s rozšířením koridoru budou náležitě upraveny i dotčené zastávky, jakož i samotné nádraží v Libni.

Druhou možností, jak pokračovat z oblasti Běchovic bude nová dvoukolejná trať vedoucí přes Dubeč, Dolní Měcholupy a Prahu 15 vedená tak, aby se připojila ke stávajícímu kolejišti ve stanici Praha-Zahradní Město. Odtud pak dále pokračuje přes území Prahy 10 až do Vršovic, kde se zapojí do kolejí vedoucích skrz Vinohradské tunely na hlavní nádraží. Výstavba zcela nové tratě v území, kde dosud železnice nebyla, je spojena s řadou otázek zejména od místních obyvatel. Proto zástupci Správy železnic od počátku navázali přímou a otevřenou komunikaci s vedením dotčených městských částí a spolu s projektanty připravili v průběhu roku několik možností, jak se mohla do přípravy projektu VRT zapojit i široká veřejnost. Došlo tak na sběr podnětů od veřejnosti prostřednictvím tzv. pocitové mapy, výstavu představující projekt VRT Praha i na komentované procházky přímo v místech, která projdou proměnou v souvislosti s výstavbou nových tratí.

Z dalších staveb alespoň stručně zmiňme Odstavné nádraží Strašnice, což je prostor, kde najdou zázemí vysokorychlostní vlakové jednotky v době, kdy nejsou v provozu. Což se týká například noční výluky, protože v noci na VRT vlaky nejezdí. Otázkou, jak objekt odstavného nádraží zakomponovat do struktury města se zabývala prověřovací urbanistická studie, na které se podílel magistrát hl. m. Prahy, MČ Praha 10 a Správa železnic.

Poslední stavbou, která by v tomto výčtu neměla chybět je tzv. Jahodnická spojka, která propojí odklonovou trasou Libeň a Běchovice. V budoucnu by ji měla využívat především nákladní železniční doprava.

Celkově se podařilo díky přístupu zástupců vedení hl. m. Prahy, městských částí i dalších zainteresovaných aktérů dosáhnout v relativně krátkém čase shody, jak by nová trať ve městě měla vypadat. Výsledkem společné práce je, že výstavba vysokorychlostních tratí v Česku je opět o něco blíže.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-jak-pokracuji-pripravy-na-vrt-praha/2669362>