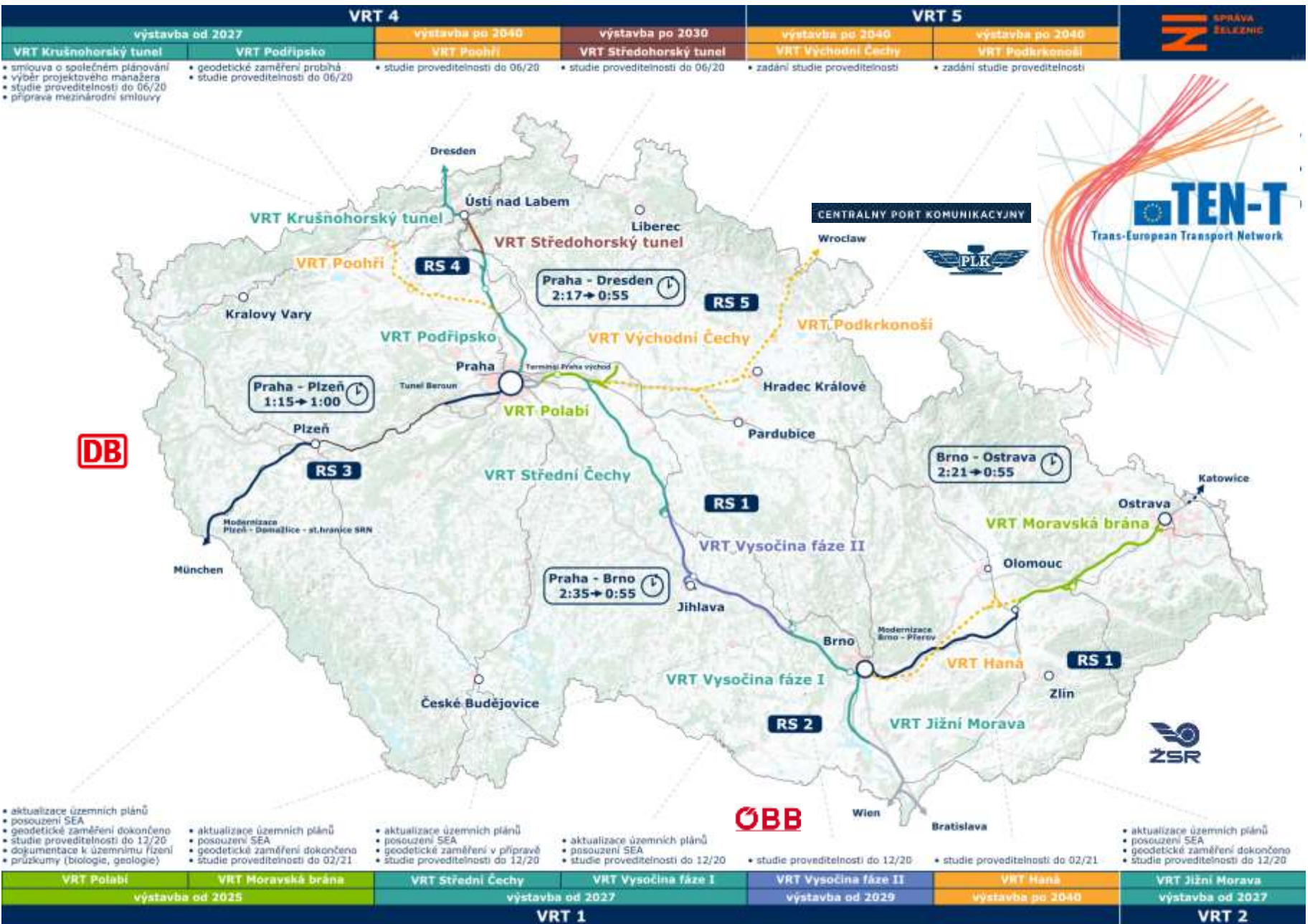


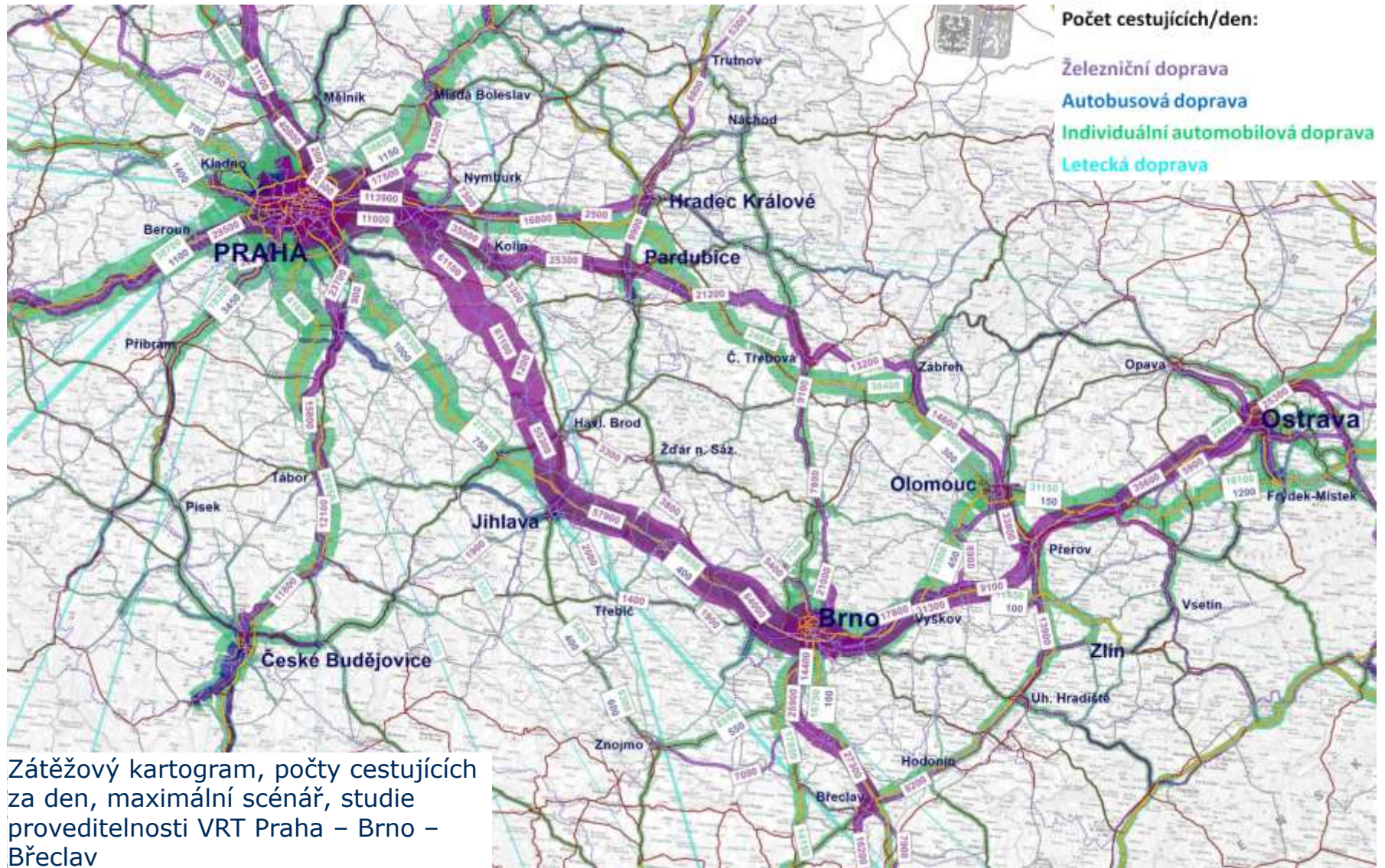
Budování rychlých železničních spojení ČR a napojování na síť krajské železnice – VRT Polabí

Bc. Jiří Svoboda, MBA
Generální ředitel

Praha, 22. září 2020



Očekávané počty cestujících na VRT



Technické řešení VRT od SNCF



- Po roce intenzivních prací dokončila v březnu Správa železnic ve spolupráci s SNCF **Manuál pro projektování VRT ve stupni DÚR** (Pokyn GR)
- **40 let zkušeností promítnutých do praxe a plná kompatibilita** (TSI, vozidla)
 - žádný zdlouhavý vývoj a experimenty, vysoká pravděpodobnost úspěšného spuštění v termínu
- **Komplexní řešení, které integruje všechny subsystemy**
 - minimalistické a hospodárné, snadná výstavba a údržba
 - využití běžných, českými dodavateli používaných technologií
- **„Francouzské“ know-how**
 - jde o složení komponentů VRT do funkčního celku, není o zahraničních výrobcích
 - na realizaci VRT v Maroku byl zcela zásadní podíl místních společností

RS 1/2 Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



— Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav

- I. etapa schválena na CK MD
- probíhá zpracování a připomínkování II. fáze (dokončení 12/2020)
- aktualizace ZÚR (Praha, Středočeský kraj, kraj Vysočina a Jihomoravský kraj)

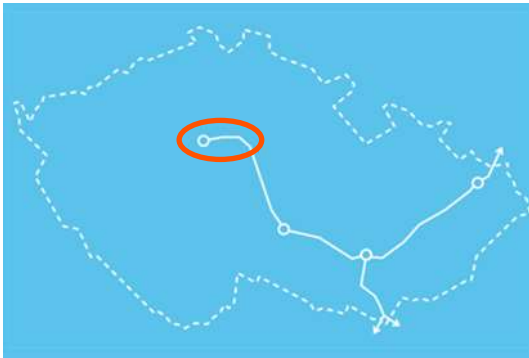
— Studie proveditelnosti VRT (Brno –) Přerov – Ostrava

- I. etapa projednána a je podkladem pro zadání DÚR VRT Moravská brána
- probíhá zpracování a připomínkování II. fáze (dokončení 02/2021)
- aktualizace ZÚR (Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj)

— Modernizace trati Brno – Přerov

- zdvoukolejnění a celková rekonstrukce trati na návrhovou rychlost 200 km/h, které bude dosaženo díky rozsáhlým přeložkám (zpracování ZP + DÚR)

RS 1 Pilotní úsek VRT Polabí

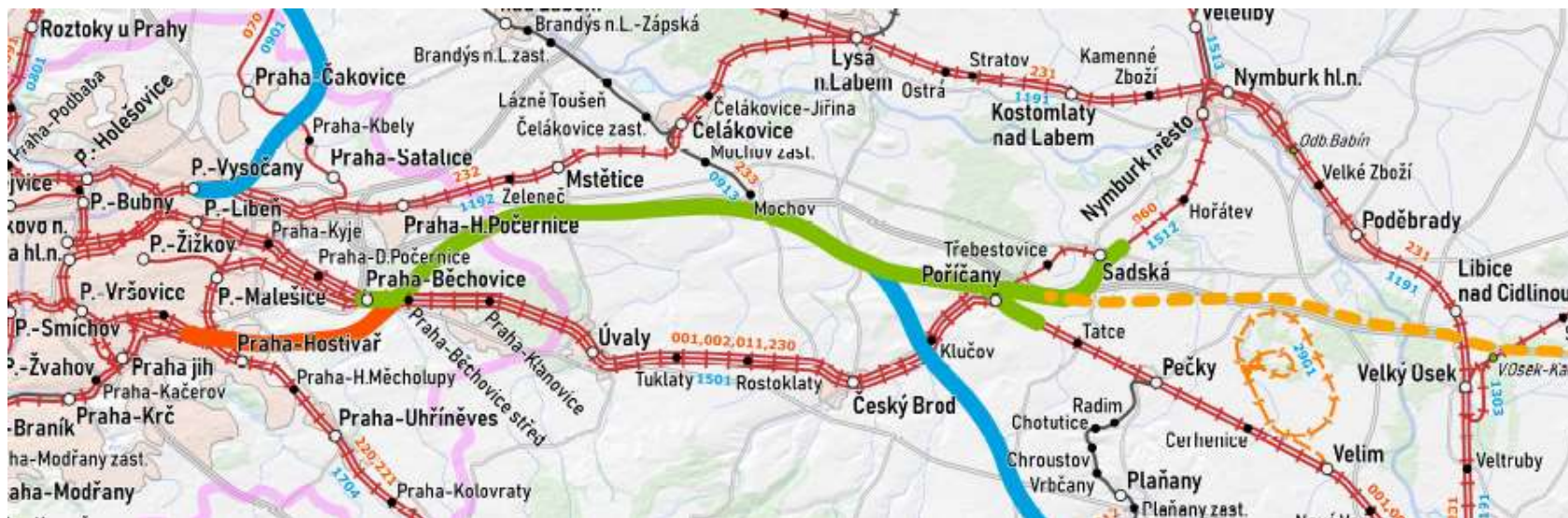


- Traťový úsek je koncipovaný jako čtyřkolejný. Maximální provozní rychlost se předpokládá 320 km/h a minimální rychlost 200 km/h. Trať musí být dimenzována pro provoz vlakových jednotek i souprav složených z lokomotivy a vozů.
- Kolejová propojení umožní i kombinaci směřování vlaků s ohledem na kapacitu železničního uzlu Praha a směr pokračování vlaků za uzlem Praha.
- ŽST Praha-Běchovice bude přestavěna tak, aby umožnila připojení VRT mimoúrovňově (VRT v úrovni -1) do prostoru mezi hlavní koleje trati Praha – Kolín.
- Přestavba bude umožňovat zapojení 4. koleje ve směru Praha-Libeň.
- Stavba bude připravena na budoucí pokračování 2 kolejí ve směru Praha-Zahradní Město.

Základní parametry VRT Polabí

Délka úseku cca	cca 29 km
Délka napojení a úprav konvenční sítě cca	cca 16 km
Maximální rychlost	320 km/h
Minimální rychlost	200 km/h

- součástí VRT Praha – Brno a VRT Praha – Hradec Králové
- osobní doprava ucelených vlaků a souprav tažených lokomotivou
- 3 napojení do konvenční sítě + příprava na napojení
- terminál pro osobní dopravu



VRT Praha-Běchovice – Poříčany

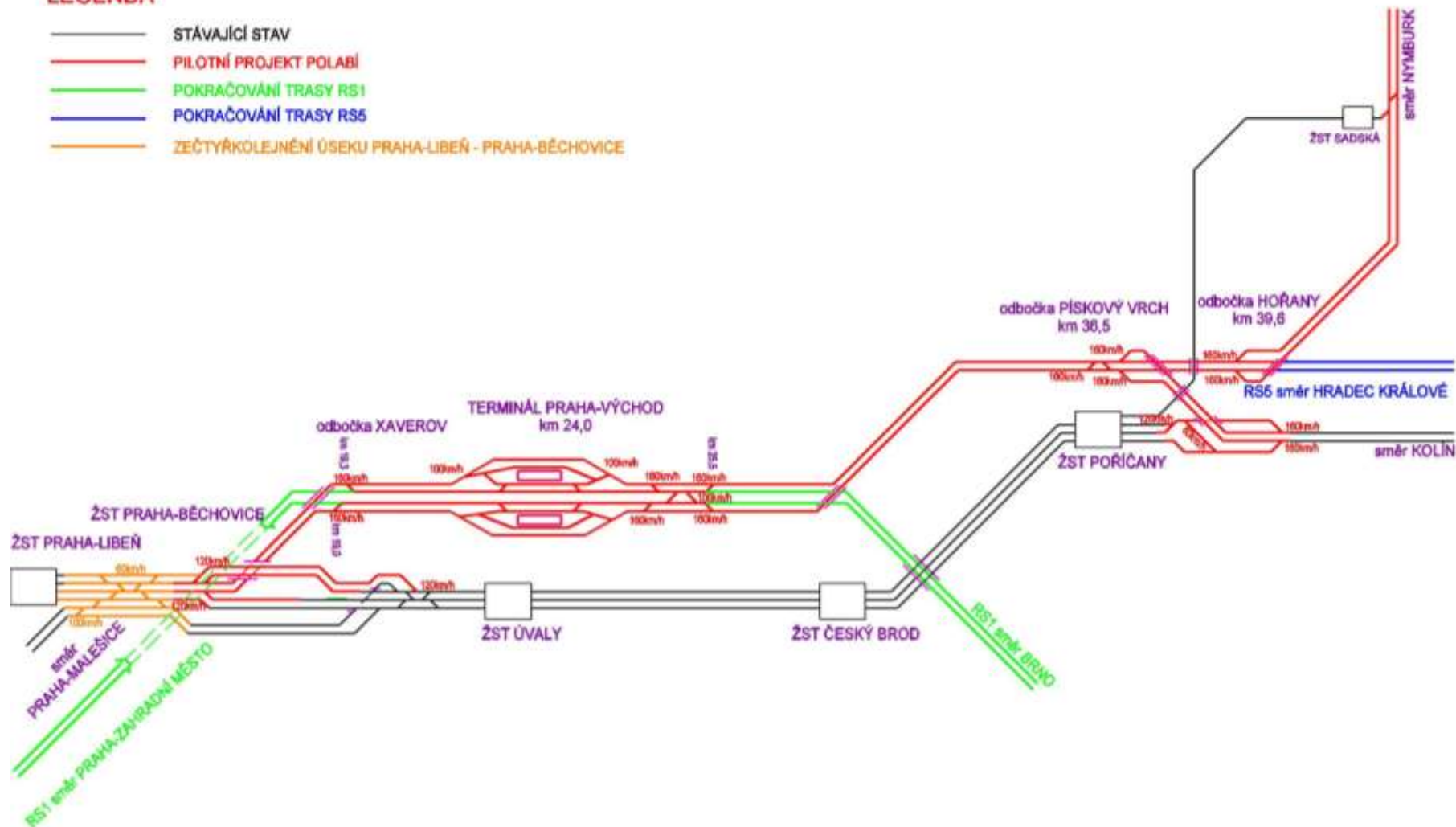


- Stavba dále vyřeší napojení na stávající infrastrukturu vč. dílčího přizpůsobení, přípravu napojení na navazující úseky VRT a výstavbu doprovodné infrastruktury:
 - terminál Praha-východ;
 - přestavba ŽST Praha-Běchovice;
 - napojení VRT do trati Praha – Kolín (u Poříčan);
 - napojení VRT do trati Poříčany – Nymburk (u Sadské);
 - částečná modernizace a zdvoukolejnění trati Poříčany – Nymburk;
 - příprava pro pokračování VRT ve směru Brno;
 - příprava pro pokračování VRT ve směru Hradec Králové.

Dopravní schéma VRT Polabí

LEGENDA

- STÁVAJÍCÍ STAV
- PILOTNÍ PROJEKT POLABÍ
- POKRAČOVÁNÍ TRASY RS1
- POKRAČOVÁNÍ TRASY RS5
- ZEČTYŘKOLEJNĚNÍ ÚSEKU PRAHA-LIBEŇ - PRAHA-BĚCHOVICE



Prostorové vymezení VRT Polabí

terminál pro osobní dopravu

- napojení do konvenční trati
- modernizace za 160 km/h vč. zdvoukolejnění



příprava na pokračování směr Brno

napojení do konvenční trati

příprava na pokračování směr HK

- napojení do ŽST P.-Běchovice
- přestavba ŽST P.-Běchovice, příprava na 4. TK
- příprava na pokračování do P.-Zahradní m.

VRT terminál Praha východ



- Terminál slouží k přístupu k vysokorychlostní železnici pro východní část Středočeského kraje. Předpokládá se využití jak pro cesty v rámci ČR a do zahraničí, tak pro cesty do hlavního města.
- Terminál musí umožnit vzájemný přestup mezi vlaky a autobusy pod zastřešením. Součástí návrhu bude také řešení parkovacích míst pro 3000 osobních aut, 100 jízdních kol a 20 autobusů.
- Urbanistické a architektonické řešení areálu terminálu je předmětem architektonické soutěže.
- Stejně jako v případě zahraničních stanic budovaných na okrajích metropolí se předpokládá, že terminál Praha východ bude sloužit i jako impulz k rozvoji přilehlého území.

Děkuji za pozornost

**Budování rychlých železničních spojení ČR
a napojování na síť
krajské železnice – VRT Polabí**