

Vysokorychlostní trať v okolí Poříčan, Chrástu a Hořan

Datum konání	12. 6. 2025
Čas	17:00–19:15
Místo konání	Poříčany
Zapsal(a)	Renata Nejtková
Přítomni (SŽ)	Marek Pinkava, Vojtěch Zelený, Tomáš Bartoš
Ostatní	Starostka a zastupitelé Poříčan a okolních obcí
Počet návštěvníků	104

Prezentace

Po úvodním slovu paní starostky Teršové představil Marek Pinkava ze Správy železnic projekt vysokorychlostních tratí a jeho podobu v okolí Poříčan, Chrástu a Hořan.

Předmětem úvodní prezentace bylo zejména:

- Důvody přípravy VRT v ČR („zmenšení ČR“, nárůst a pokles obyvatel; obslužení regionů, posílení kapacity, uvolnění stávajících tratí)
- Obecné informace o projektu VRT – rozsah, sjezdy, termíny
- Postup při výkupu nemovitostí
- Základní popis podoby trati a úseku VRT Polabí
- Technické řešení VRT v okolí Poříčan a okolních obcí
 - Vedení VRT, rozplet tratí a propojení s tratí Poříčany – Kolín
 - Příčné vazby (prostupy, lávky, přeložky komunikací)
 - Ochrana před hlukem (protihlukové valy a stěny)
- Aktuální stav přípravy projektu
- Seznámení s veřejným mapovým portálem VRT
- Prezentační videospot projektu

Diskuze

Po prezentaci následovala diskuze s místními občany a návštěvníky veřejného setkání. Dotazy se týkaly zejména:

Hluku

- Srovnání hluku z dálnice a z VRT – dálnice hlučí více a kontinuálně, vlak jen krátce po dobu průjezdu, projekt VRT splňuje starší (přísnější) hlukové limity.
- Představení hlukových map.
- Vedení trati s ohledem na snížení šíření hluku – zářez hloubky až 10 m a protihlukové zemní valy a stěny.

Přeložek silnic a omezení během výstavby

- Bude upravena silnice II/330 směrem na Sadskou, uzavírka během výstavby předpokládána cca 2 měsíce.
- Silnice Poříčany – Chrást povede v nové stopě, bude doplněna souběžná cyklostezka.

- Během výstavby bude silniční spojení zajištěno provizorními komunikacemi, případně převedením dopravy na nové komunikace tak, aby byla minimalizována doba nutných uzavírek.
- Staveništní doprava bude vedena primárně v ose trati nebo po souběžných staveništních komunikacích, příjezd řešen primárně od exitu 25.
- Dotaz na technologickou budovu u Chrástu – umístěna s ohledem na umístění výhybek a rozpletu, nebude trvale osvětlena a obsazena personálem.

Příčných vazeb přes trať

- Na trati nebudou žádné přejezdy – silnice i průchody/průjezdy pod/nad VRT jsou navrhovány vždy v jiné úrovni a místě tak, aby se co nejvíc přiblížily stávajícímu pohybu lidí, zemědělské techniky i migraci zvěře.
- Diskutován počet a poloha přechodů pro zvěř – představeno jejich množství a poloha, v dalších fázích projektu bude znovu prověřeno. Možné změny v chování zvěře s ohledem na rozšíření D11 na 3 pruhy.
- Představeny průchody pod tratí a nad tratí pro pěší a cyklisty, příp. zemědělskou techniku mezi Chrástem a Poříčany a směrem do Kerského lesa.

Spodních vod

- Probíhá průběžný monitoring spodních vod, který je zasmluvněný na 5 let a bude dále probíhat i během výstavby. Pasportizovány jsou také vybrané studně.
- Správa železnic jako investor za projekt odpovídá a pokud by nastala ztráta vody v území z důvodu výstavby VRT, má povinnost situaci vyřešit a kompenzovat. V projektu je tato problematika velmi podrobně řešena, aby riziko ovlivnění spodních vod bylo minimální.

Druhů vlaků na budoucí trati

- Na VRT bude povolen vjezd pouze vlaků s rychlostmi nad 200 km/h, které projdou technickými podmínkami (tlakotěsnost, hlučnost, normy EU apod.). Pokud některé starší vlaky podmínky nesplní, budou moci jezdit jen po klasických tratích.
- Po VRT nebudou jezdit klasické nákladní vlaky tažené lokomotivou.

Délky úseků a jistoty dokončení stavby

- Celý úsek Praha – Brno – Ostrava bude dlouhý 443 km. Přípravu rozdělujeme na kratší úseky, např. VRT Polabí je i se sjezdy dlouhé 36 km.
- Předány informace o politické podpoře projektu (podpora vlád od roku 2017).
- Provoz na vysokorychlostní trati a počty cestujících: Predikce počtu cestujících vycházejí z dopravního modelu a jsou kalibrována na podkladu dat z ČSÚ (denní dojíždka) a následně zpřesněna pomocí dotazníkového šetření a sledování vytížení spojů. Následně proběhne kalibrace modelu a prognóza. Denní vytížení trati mezi Prahou a Brnem je predikováno na cca 50 000 cestujících.
- Předpokládané maximální zatížení je 8 párů vlaků za hodinu (16 vlaků) ve špičkové hodině, tedy nikoli po celý den, ale pouze v době největší poptávky po dopravě, při spuštění provozu se očekává menší provoz.

Financování projektu

- Financování projektu se předpokládá z několika zdrojů: národní zdroje, evropské fondy či spolupráce se soukromým sektorem (PPP projekty), již nyní je příprava tratě spolufinancována Evropskou unií.

Možnosti připomínkování projektu

- Návrh vysokorychlostní trati je možné si prohlédnout na mapovém portálu <https://vrtky.cz/ovlivnete-vrt> - ikona „VRT Polabí“, zde je možné i položit dotaz nebo připomínku.
- Technický návrh konzultujeme se zástupci samosprávy, připomínky je tedy možné podat prostřednictvím představitelů obce.
- Připomínkování v rámci procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA).