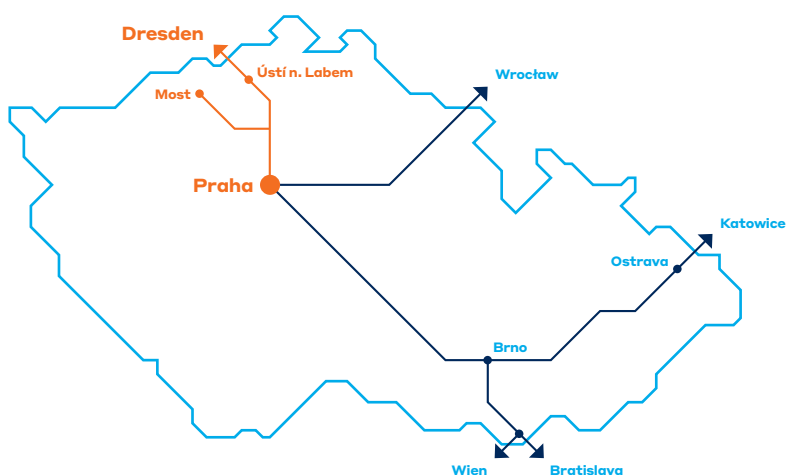


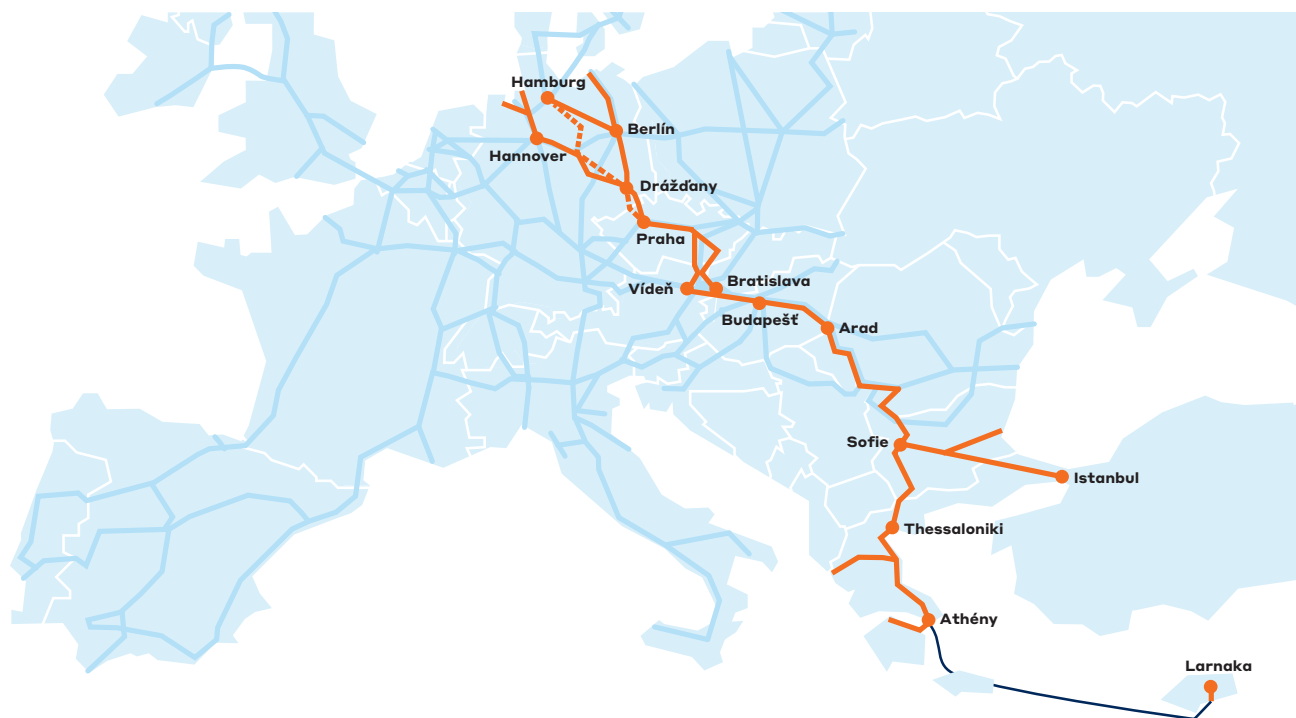


## Nové železniční spojení Drážďany – Praha

Síť VRT v ČR a trať RS4

aktualizace: 4. 6. 2019





Orient/East-Med koridor

## EVROPSKÝ VÝZNAM PROJEKTU

Současný trend sbližování evropských zemí vede na jednu stranu k růstu přepravní poptávky, na stranu druhou je s ním spojen požadavek na rozvoj infrastruktury. Ke slovu proto přicházejí přeshraniční multimodální koridory. Důležitým evropským koridorem je Orient/East-Med koridor, který patří k devíti stěžejním trasám transevropské dopravní sítě TEN-T, jeho úlohou je propojit Severní a Baltské moře se Středozemním a Černým mořem a podpořit tak lepší spojení střední Evropy s námořními terminály.

Koridor o délce 5 900 km prochází devíti státy Evropské unie – Německem, Českou republikou, Slovenskem, Rakouskem, Maďarskem, Rumunskem, Bulharskem, Řeckem a Kypru. Kromě toho napojuje také Turecko.

Na území České republiky je jeho trasa vedena od hranic s Německem přes Děčín, Prahu, Českou Třebovou, Brno a Břeclav a dále dvěma větvemi přes Bratislavu, respektive Vídeň na jihovýchod.

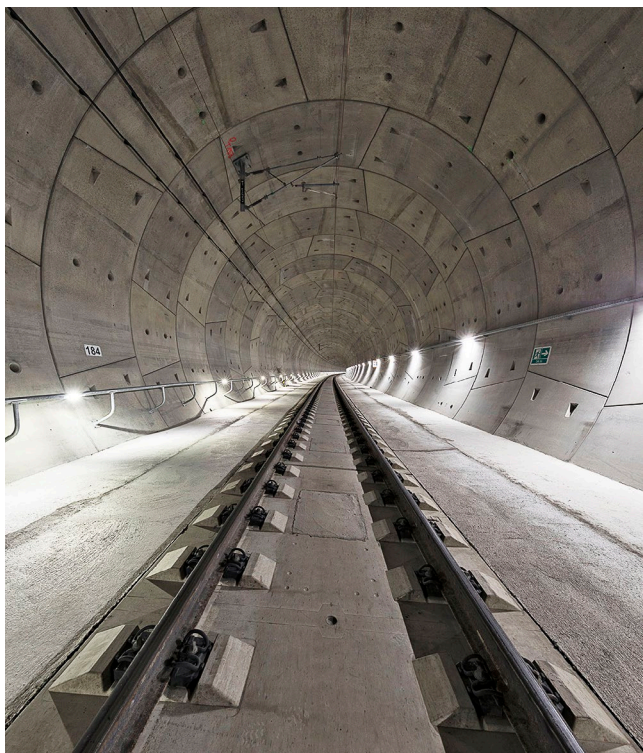
Koridor zahrnuje nejen konvenční a vysokorychlostní železniční tratě, ale také silniční a dálniční infrastrukturu, letiště, přístavy a vnitrozemské vodní cesty na Labi a středním a dolním toku Dunaje.

## MEZINÁRODNÍ PROJEKT DRÁŽĎANY – PRAHA

Ve spolupráci s německým správcem infrastruktury DB Netz AG probíhá příprava nového železničního spojení mezi Drážďany a Prahou, které je součástí evropského Orient/East-Med koridoru. Na české straně se jedná o výstavbu zcela nové trati, na německém území z části o novostavbu a z části o modernizaci stávající trati z Heidenau do Drážďan.

Nová trať zkrátí cestovní dobu mezi Drážďany a Prahou z 2,5 na 1 hodinu, zvýší kapacitu pro osobní i nákladní dopravu a sníží hlukovou zátěž v sevřeném údolí Labe.

Součástí projektu ale není jen atraktivní spojení Drážďan, Ústí nad Labem nebo Litoměřic s Prahou, ale také nová trať vedoucí ze středních Čech přes Louny do Mostu, která přinese konkurenceschopné časy pro cestu vlakem mezi Prahou a Podkrušnohořím.



## NOVÉ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ DRÁŽĎANY – PRAHA

Na základě porovnání a vyhodnocení variant studií proveditelnosti je nyní sledován koridor vedoucí přes Ústí nad Labem, který je dále rozdělen na tři funkčně odlišné části.

Prvním úsekem je trať přivedena na území České republiky z Německa tzv. Krušnohorským tunelem, jehož výstupní portál se nachází poblíž obce Stradov, kde zároveň vznikne předjížděcí stanice. Tento úsek končí před vstupem do Ústí nad Labem, počítá se v něm se smíšeným provozem s převážující nákladní dopravou odvedenou z údolí Labe.

V rámci druhého, převážně tunelového úseku, je na území města Ústí nad Labem plánována podzemní železniční stanice Ústí nad Labem centrum, která se bude nacházet v blízkosti současného nádraží Ústí nad Labem západ. Tunelem je trať převedena na pravý břeh Labe a podchází masiv

Českého Středohoří tzv. Litoměřickým tunelem, jehož výstupní portál se nachází východně od stejnojmenného města. Zde je také plánováno propojení s labskou pravobřežní tratí Kolín – Ústí nad Labem-Střekov. Také v tomto úseku se počítá se smíšeným provozem, u kterého ale převažuje osobní doprava v důsledku vytížené vnitrostátní relace z Prahy do severozápadních Čech.

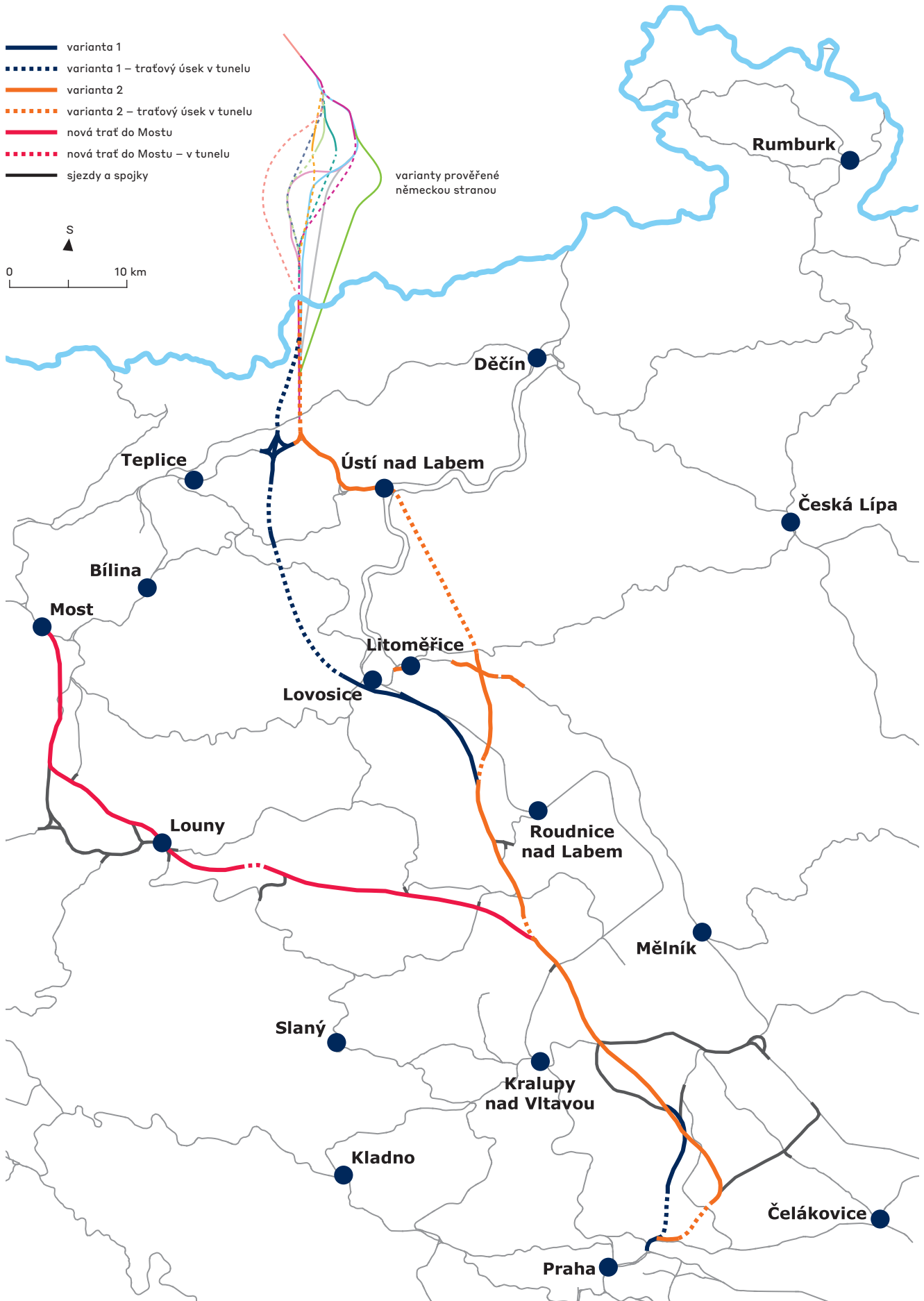
Z oblasti Litoměřic až do Prahy vede nová trať třetím úsekem, který bude určen pouze vysokorychlostní dopravě cestujících. Vstup do metropolitní aglomerace a zapojení trati do pražského železničního uzlu je variantní v závislosti na vývoji poptávky po přepravě a rozvoji železniční infrastruktury na území Středočeského kraje.

## PŘÍNOSY PROJEKTU

Naše regiony, země i celá Evropa mohou těžit z benefitů vyvolaného hospodářského růstu, rozmachu cestovního ruchu nebo rozvoje udržitelného a k životnímu prostředí šetrného druhu dopravy, při kterém dochází k převedení části cestujících od automobilů a letadel k ekologické formě cestování.

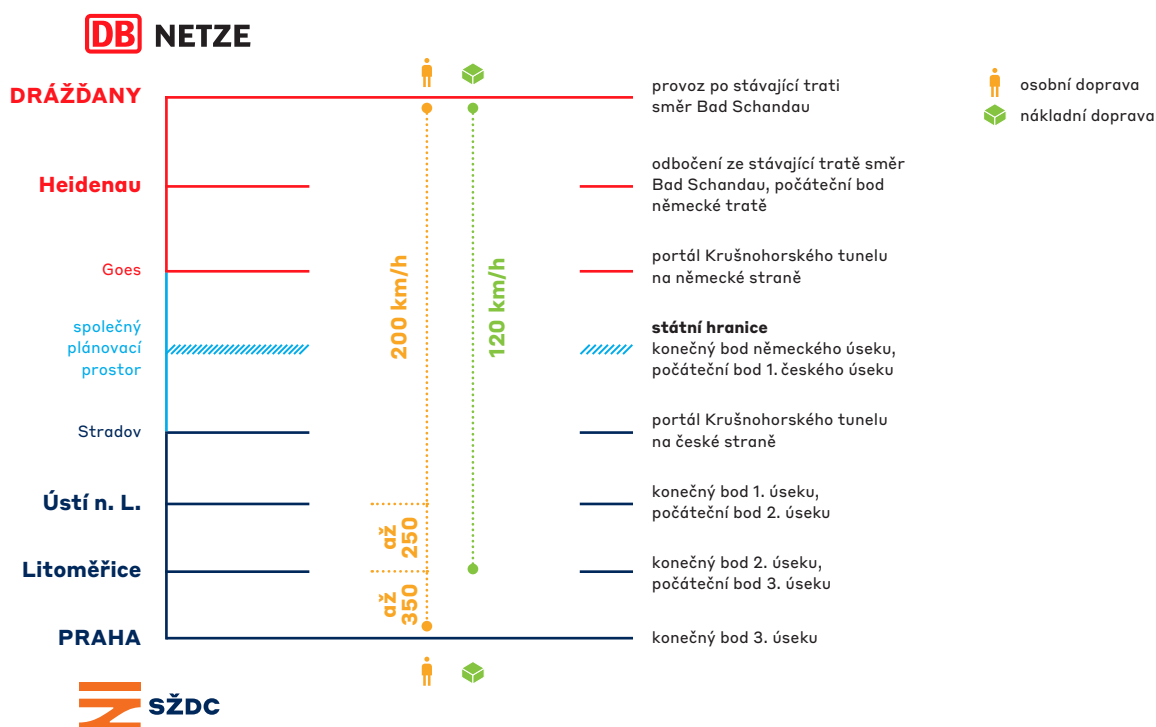
Vysokorychlostní železnice z Prahy do Drážďan s sebou přináší řadu výhod. Jízda vlakem se zkrátí nejen cestujícím z Prahy do Drážďan, cestování po železnici se stane atraktivní také pro obyvatele Podkrušnohoří.

Díky konkurenceschopným cestovním dobám vzroste poptávka po přepravě, což si vyžádá vyšší počet spojů. Vysokorychlostní vlak se tak stane nejrychlejším dopravním prostředkem pro pravidelné dojíždění za prací a do škol, obchodní cesty nebo pro cesty za zábavou.



## POSTUP PŘÍPRAVY NOVÉHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ DRÁŽĎANY – PRAHA

2017–2019	
<b>Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany</b>	Komplexní posouzení reálnosti a proveditelnosti záměru po technické, územní, finanční, marketingové, provozní a personální stránce. Hodnotí ekonomickou efektivitu, smysluplnost záměru pro společnost a vyhodnocuje varianty k další přípravě a realizaci.
Schválení Centrální komisí MD ČR	<b>Zpracovatel</b> Centrum pro efektivní dopravu, o. s. (Cedop) + Egis Rail
Udělena výjimka z postupů MD ČR Pro pilotní úsek VRT Praha-Vysočany – Lovosice/Litoměřice a pilotní úsek VRT Ústí nad Labem západ – státní hranice CZ/SRN	
2019–2021	
<b>Aktualizace Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy</b>	Aktualizace krajské územně plánovací dokumentace, která je nadřazena územním plánům obcí, z pozice SŽDC jako tzv. oprávněného investora. Změna koridoru VRT z územní rezervy na návrhový koridor včetně jeho úprav, které umožní umístění nové železniční trati. Aktualizaci projednává a schvaluje Zastupitelstvo kraje.
<b>Aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje</b>	
<b>Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje</b>	
Zakotvení trasy v územně plánovacích dokumentacích	
2019–2021	
<b>Geodetické zaměření a průzkumy</b>	Geodetické zaměření území a průzkumy nutné pro další projektovou přípravu a realizaci záměru (hydrogeologický, inženýrskogeologický, dendrologický, krajinného rázu apod.).
Podklady pro další projektovou přípravu a realizaci	
<b>Připravuje se</b>	
<b>Proces posuzování vlivů na životní prostředí (EIA)</b>	
<b>Územní řízení</b>	
<b>Stavební řízení</b>	
<b>Realizace stavby</b>	



## CHARAKTERISTIKA STAVBY

### 1. DRÁŽĎANY – ÚSTÍ NAD LABEM

**Rozsah stavby:**

Novostavba trati v úseku Ústí nad Labem – Heidenau  
v délce cca 43 km

**Návrhové rychlosti:**

Osobní doprava až 200 km/h  
Nákladní doprava až 120 km/h

**Maximální sklon trati:**

12,5 promile

**Zabezpečovací zařízení:**

Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS

**Významné stavby:**

Krušnohorský tunel dlouhý cca 25 km

**Napojení na současnou trať:**

Na německé straně v Heidenau z trati Drážďany –  
Bad Schandau, na české straně západně od Ústí nad Labem  
z trati směr Teplice

### 2. ÚSTÍ NAD LABEM – LITOMĚŘICE

**Rozsah stavby:**

Novostavba vysokorychlostní trati v celém úseku  
v délce cca 20 km

**Návrhové rychlosti:**

Osobní doprava až 250 km/h  
Nákladní doprava až 120 km/h

**Zabezpečovací zařízení:**

Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS

**Významné stavby:**

Litoměřický tunel dlouhý cca 18 km  
Nový terminál Ústí nad Labem centrum

### 3. LITOMĚŘICE – PRAHA

**Rozsah stavby:**

Novostavba vysokorychlostní trati v celém úseku  
v délce cca 60 km

**Návrhové rychlosti:**

Osobní doprava až 350 km/h  
Provozovány pouze vlaky osobní dopravy

**Zabezpečovací zařízení:**

Jednotné evropské vlakové zabezpečovací zařízení ETCS

**ZAJÍMÁ NÁS VÁŠ NÁZOR**

Napište nám na adresu  
vrt@szdc.cz

Správa železniční dopravní cesty,  
státní organizace  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

Tento leták byl aktualizován v červnu 2019.

Jelikož výstavbu významných dopravních staveb ovlivňuje velké množství faktorů,  
které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.

Fotodokumentace a vizualizace byly pořízeny ze zdrojů SŽDC, Lukáše Hanzlíka  
a Územně-technické studie VRT/RS1 Bohumín – Přerov.