



Vysokorychlostní trať spojuje

Moravská brána

***Budoucnost se blíží.
Vysokorychlostně!***

Jak bude vypadat VRT Moravská brána

Páteří síť mezi regiony a zeměmi střední Evropy

VRT v Česku budujeme jako páteří síť pro rychlé propojení regionů a zemí ve střední Evropě. Úsek VRT Moravská brána se stane její součástí. V krajině bude tato dvoukolejná trať téměř k nerozeznání od těch současných. Vysokou rychlost umožní téměř přímé vedení kolejí a stavební technologie.

VRT Moravská brána kopíruje nyníější železnici a dálnici D1

Abychom nezabírali zbytečně velký prostor v přírodě, bude VRT mezi Prosenicemi a Hranicemi a dále pak od Jistebníku až po Ostravu v těsném souběhu kopírovat dnešní železnici, od Hranic až ke Studénce povede podél dálnice D1. Nikde tak nevznikne nová bariéra bránící prostupnosti krajiny. Zvláštní pozornost věnujeme průchodu Poodřím, chráněnou oblastí lužních lesů na horním toku řeky Odry. Železniční mosty budeme stavět v místech, kde už stojí mosty dálniční. Nejdelší, dvoupatrový most překlene říčku Bílovku (přítok Odry) v délce 1 370 metrů. V jednom patře budou jezdit vysokorychlostní vlaky, ve druhém pak současná železnice.

75 km vysokorychlostní železnice na střední a severní Moravě

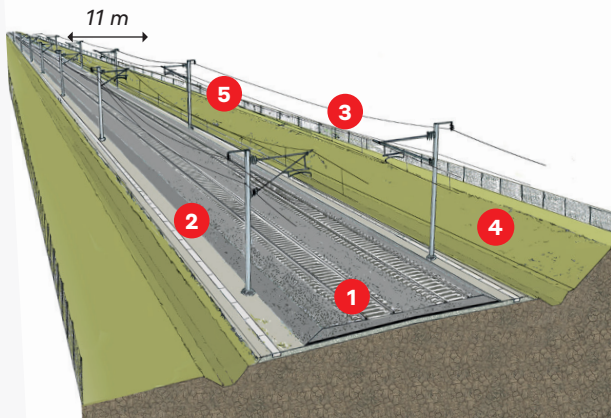
Vysokorychlostní vlaky ve vašem regionu budete moci použít i v případě, že VRT nepovede na „vaše“ nádraží. Rychlé vlaky sjedou z VRT na nyníější železnici díky řadě propojení. Sjezdem do Olomouce se dostanete až k Zábřehu. Sjezdem do Hranic budete moci pokračovat na Valašské Meziříčí a Vsetín. Sjezdem do Přerova se rychle dostanete na Slovácko. V Ostravě přijedete vysokorychlostním vlakem až na hlavní nádraží, ale také do Svinova, Vítkovic a odtud dále do Havířova.

Unikátní vedení tratě

Poblíž Hranic využijeme nejstarší z trojice tamních viaduktů. Pocházejí ještě z dob původní „c. k. privilegované Severní dráhy císaře Ferdinanda“. Pod dohledem památkářů ten nejstarší ze tří souběžných mostů citlivě zrekonstruujeme a vrátíme tam železniční provoz. Poblíž Lipníka nad Bečvou povedeme VRT v blízkosti Jezernického viaduktu s 451 oblouky z téže doby. Vytvořili jsme speciální návrh pro nové přemostění v tomto místě. Kromě těchto unikátních chráněných památek, do jejichž blízkosti se cestující vysokorychlostním vlakem dostanou, vybudujeme čtyři nové tunely – u Oseku, Lipníka, Slaviče a Velké. Nejdelší z nich bude 710 metrů dlouhý.

Vysokorychlostní trať

- 1 dvě koleje
- 2 štěrk, pražce a kolejnice
- 3 elektrické vedení 25 kV 50 Hz
- 4 travnaté svahy
- 5 oplocení



Proč stavíme VRT v Česku

Regiony a velká centra si budou blíže

Časem stráveným na cestě si budou regiony vzájemně blíží. Geografická vzdálenost najednou nebude tolik důležitá pro rozhodování lidí. Díky vysokorychlostní trati (VRT) budou dostupnější lepší pracovní příležitosti, vzdělání pro mladé i cestování na dovolenou. VRT vám vrátí svobodu žít v regionu, kde se vám líbí, a přitom mít práci snů ve velkém městě. Prostě vám usnadní život. Dálniční síť to v takové míře nedokáže ani z hlediska rychlostí, ani z pohledu záboru krajiny.

Větší kapacita pro dnešní tratě

VRT odlehčí současným tratím. Přesunou se na ni současné dálkové rychlíky, které budou z VRT sjíždět na dnešní tratě k současným nádražím. VRT se tak propojí se stávající železniční sítí. Na dnešních tratích ubude dálkové přepravy a vznikne prostor pro více osobních vlaků. Ty budou jezdit častěji a načas. Auto budeme moct nechat doma a neztrácet čas v kolonách. Když více lidí pojede vlakem, ubude provoz na dálnicích.

Železnice je ekologická

Elektrická železnice představuje v Česku elektromobilitu v nejvyšší možné míře. Okolní prostředí zatěžuje neporovnatelně méně než dálnice. V krajině také zabírá jen polovinu prostoru, který potřebuje dálnice. To platí i pro VRT. Každý člověk, který se zrychlením železniční dopravy přesedne z auta do vlaku, uvolní místo na silnici a intenzita ekologicky zatěžujícího způsobu dopravy může začít klesat. Třeba právě na dálnicích D1 a D35 procházejících střední a severní Moravou. To pocítí všichni a všude.

4 kategorie rychlovlaků na VRT

Infografika ukazuje zjednodušený model provozu. Nezahrnuje všechny spoje.



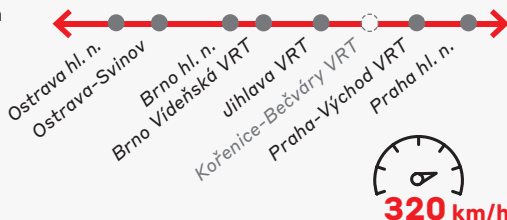
1 SPRINTERY

Pro nejrychlejší spojení mezi metropolemi ČR a Evropy.



2 EXPRESY

Jezdí do všech krajských měst a do zahraničních metropolí.



Co přinese VRT Moravská brána

Více času pro život

Cestování rychlostí 320 km v hodině otevírá v Česku nové možnosti. Všichni, kteří cestují mezi regiony, ale i po Evropě, ušetří spoustu času. Můžete ho využít na cokoli, co je pro vás opravdu důležité. Díky VRT bude Praha dostupná ze všech krajských měst za méně než dvě hodiny. Z Ostravy do Prahy to potrvá 1:38 hodiny. Z Ostravy do Brna se cesta zkrátí na 36 minut, z Ostravy do Olomouce nebo do Přerova na necelou půlhodinu.

Více příležitostí pro regiony

Rychlá železnice vám dokáže přinést více ekonomických příležitostí a pomůže střední a severní Moravě bohatnout. Regiony dostupné do hodiny cesty z metropolí se stávají jejich zázemím a ekonomicky se s nimi propojují. Totéž bude platit pro Olomoucký a Moravskoslezský kraj a jejich spojení s Brnem na jihu a Ostravou na severu. I ze vzdálenějších míst se tam dostanete vlakem mnohem rychleji než autem nebo autobusem.

Přímé spojení s největšími centry v republice

Novostavba VRT z Brodku u Přerova přes Prosenice, Hranice do Ostravy se označuje jako úsek Moravská brána. Propojí Olomouc s Ostravou a naváže na pátevní spojení mezi třemi největšími českými městy – Prahou, Brnem a Ostravou. Na VRT se přesunou také rychlíky a další dálkové vlaky. Tím se uvolní dnešní tratě, především takzvaná Ferdinandka z Přerova do Ostravy, pro další posílení a rozvoj příměstských spojení v regionech střední a severní Moravy. VRT tak zrychlí cestování všem, nejen lidem z míst, kde budou zastavovat vysokorychlostní vlaky.

-  vlak využívá novou vysokorychlostní trať
-  vlak využívá současnou konvenční trať

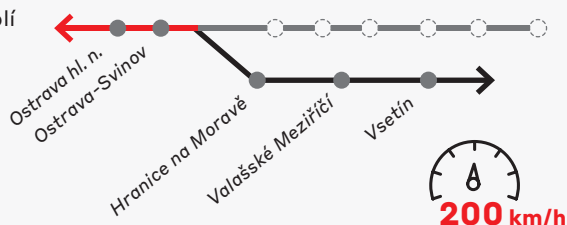
-  vlak zastavuje v daném sídle
-  vlak neobsluhuje dané sídlo



Spojují všechny české kraje.



Jezdí v okolí velkých měst.



Jak se zkrátí dojezdové časy?

Ostrava – Brno



Ostrava – Praha



Ostrava – Přerov



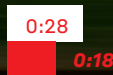
Ostrava – Olomouc



Ostrava – Vídeň



Hranice na Moravě – Olomouc



Hranice na Moravě – Ostrava



vlakem dnes (h)

rychlouvlakem v budoucnu (h)

Nebojte se VRT

Nejmenší hluk ze všech druhů dopravy

Provoz na VRT je méně hlučný než na současné železnici. Jednoznačnou výhodou VRT tak, jak ji budujeme v Česku, je umístění trasy ve větší vzdálenosti od zastavby. Obydlená území proto zasáhne řádově menší hluk než ten, který způsobuje současná železnice vedoucí přímo skrze města a obce.

Omezení hluku je pro nás prioritou

VRT plní legislativní hlukové limity. V případě rychlosti 300 km/h je přísnější noční hlukový limit splněn necelých 60 metrů od tratě, denní limit už ve vzdálenosti necelých 60 metrů, a to i tehdy, kdyby po trati mělo projíždět 100 vlaků za den.

Maximální hlukové limity stanovené nařízením vlády ČR



6–22 hodin
60 dB



22–6 hodin
55 dB



Příklady hluku

Automatická pračka	50 dB
Hluk v restauraci	70 dB
Mixér	72 dB
Sekačka trávy	90 dB

V projektu využíváme pro omezení hluku zejména přirozený tvar povrchu míst, kudy trať vedeme. Náš projekt předpokládá také stavební opatření, jako jsou zahloubení tratě, instalace protihlukových stěn či vybudování protihlukových valů.

V noci se na VRT nejezdí

Na VRT se nejezdí pořád jako třeba na dálnicích. V noci bude VRT prakticky bez provozu a bude se provádět jen nezbytná kontrola a údržba.

Vliv na zdroje podzemní vody

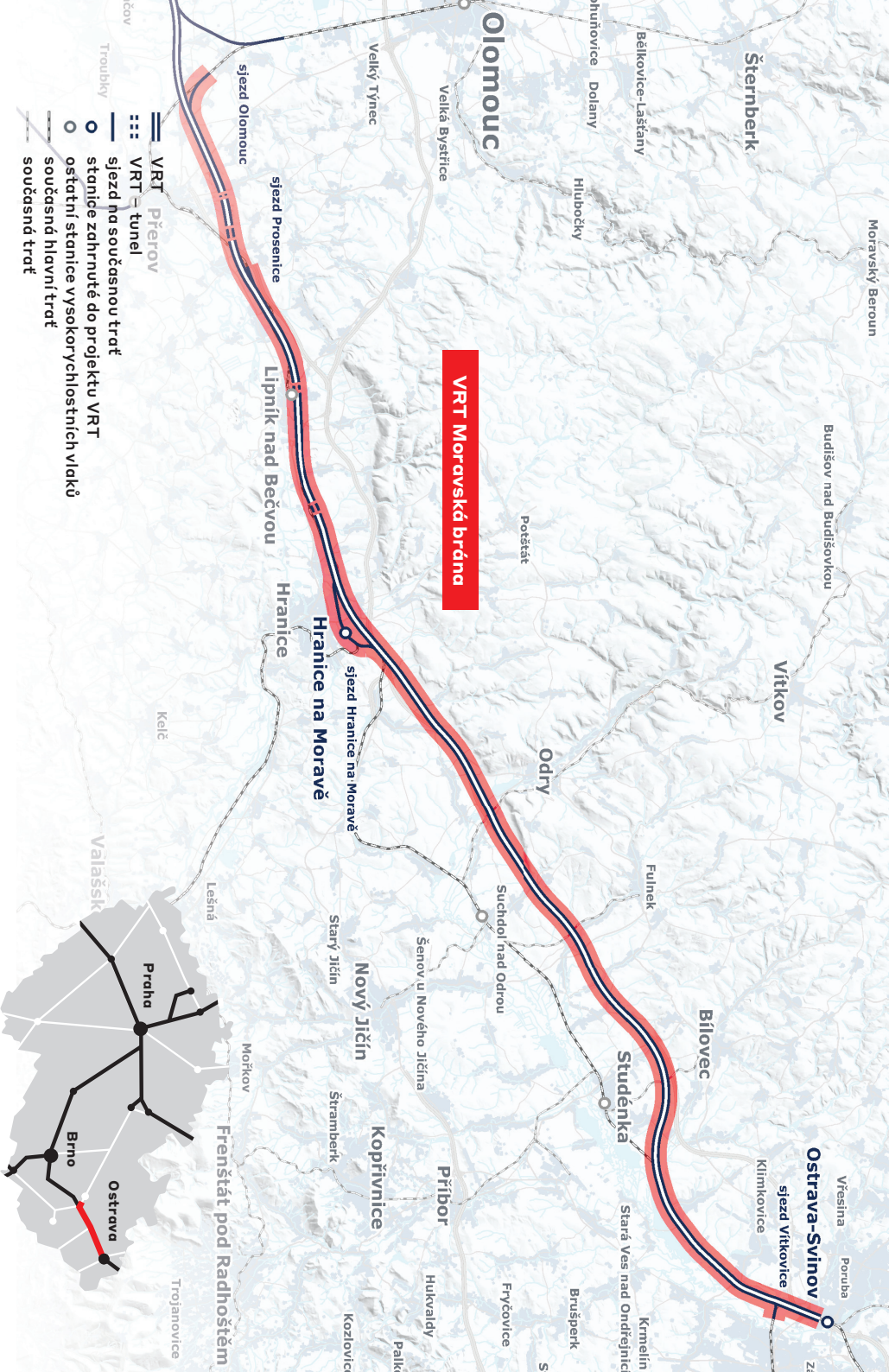
Před zahájením stavby provádíme hydrogeologický průzkum. Podrobně mapujeme stávající studně, vrty a shromaždiště povrchových a podzemních vod, které bychom mohli stavbou ovlivnit. Pokud by vlivem stavebních prací došlo ke ztrátě vody, pak prohloubíme studně nebo vybudujeme náhradní vodní zdroj.

Minimalizujeme poškození místních silnic

Součástí konstrukce VRT je i asfaltová vrstva. V častých případech právě tudy, po asfaltové cestě, dovážíme materiál na stavbu, než na ni následně uložíme šterk a koleje. Tím minimalizujeme provoz na místních silnicích. Pokud však nějaké poškodíme, po dokončení prací je vrátíme v lepším stavu, než v jakém byly. V projektu počítáme také s přeložkami silnic či obchvaty obcí. Nezapomínáme ani na nové cyklostezky propojující obce podél tratě.

Pečlivé posouzení vlivu na životní prostředí

Návrh novostavby VRT prochází posouzením vlivu na životní prostředí hned několikrát. Například při zpracování studie proveditelnosti se zkoumá nejvhodnější trasa z hlediska vlivu na krajinu. Následně znovu při aktualizaci zásad územního rozvoje (ZÚR) každého kraje. A při zpracování podrobného technického návrhu stavby zpracováváme podklady pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí, známé pod zkratkou EIA.



Správa železnic, státní organizace

Stavební správa vysokorychlostních tratí
V Celnici 1028/10, 110 00 Praha 1
vrt@spravazeleznic.cz
+420 972 244 146

Aktuality o projektu

🌐 vrtky.cz
f SpravazeleznicVRT
✉ JakubBazgierSZ

Setkáváme se s vámi, posloucháme vaše připomínky

Průběžný dialog v obcích

Jezdíme za vámi do obcí na debaty o všem, co se stavbou souvisí. Setkáváme se se starosty, místními zastupiteli i s občany. Shromažďujeme vaše náměty a připomínky a snažíme se je zohlednit v projektové přípravě či realizaci.

Prohlédněte si VRT v mapách a napište nám své názory

V mapovém portálu můžete získat přesnou představu o tom, jak bude trať zasazena do krajiny. Máte pro nás námět k VRT Moravská brána? Můžete nám ho zanechat přímo v mapovém portálu, který naleznete na **www.vrtky.cz/mapa**.

Ke konkrétnímu bodu na mapě prostě přiřadíte poznámku nebo popíšete příležitost, kterou podle vás oblast nabízí.



Máte další dotazy?

Pište nám je na vrt@spravazeleznic.cz

Za obsah této publikace nese výhradní odpovědnost
Správa železnic a nemusí nutně odrážet názory
Evropské unie.

Tento leták byl aktualizován v květnu 2025.

