



Martin Kupka  
ministr dopravy

V Praze dne 20-12-2024

Č. j.: MD-69176/2024-520/1

Vážený pane starosto, vážení členové petičního výboru,

úvodem bych Vás rád informoval, že Vláda České republiky schválila v roce 2017 dokument s názvem „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR“. Tím byl Správě železnic cestou Ministerstva dopravy uložen úkol procesně začít připravovat infrastrukturní část moderní kolejové dopravy.

Cílem tohoto dlouhodobého úkolu je propojit významná centra v zemi navzájem a přiblížit odlehlé regiony k těmto centrům. Protože dobrá dopravní dostupnost je klíčovým předpokladem pro ekonomickou aktivitu, pomůže rozvoj rychlé železnice jak rychlému přesunu klíčových přepravních proudů mezi největšími centry, tak i vzdálenějším místům v jejich oživení.

Rychlá spojení je systém, který zahrnuje nejen nově připravované vysokorychlostní tratě (VRT), ale také modernizace navazujících konvenčních tratí. Právě po nich budou vlaky VRT také jezdit a obsluhovat regiony.

Pro tuto distribuci dopravní služby je nezbytné realizovat řadu úplně nových propojení mezi VRT a konvenčními tratěmi. Jedním z takových propojení je nová spojovací trať Klamoš – Opočíněk, která na síť VRT připojí ze západu Pardubický a Olomoucký kraj.

Obdobná nová propojení se běžně realizují i v zahraničí, kde jsou standardem, a to u měst o velikosti 50 až 100 000 obyvatel. Spojovací trať Klamoš – Opočíněk umožní vlakům od Prahy pokračovat nejen směrem na Pardubice, ale dále na Ústí nad Orlicí, Českou Třebovou a do Olomouce. Po své trase na ně budou vázány přípoje do Chrudimi, Letohradu, Vysokého Mýta nebo Šumperka či Jeseníku. Zrychlení dopravy a zlepšení dostupnosti se tím týká značné části obou krajů a rozhodně nelze hovořit pouze o „dodatečné odbočce do Pardubic“.

VRT (Praha) Poříčany – Hradec Králové – Wrocław je mezinárodním projektem, který je součástí evropské dopravní sítě (TEN-T) a skutečně spojuje města a aglomerace s rezervou splňující Vámi, pane starosto, uváděnou podmínku velikosti 500 000 obyvatel.



Ministerstvo dopravy

Rozvojová osa Praha – Pardubice – Česká Třebová patří mezi vůbec nejméně vytižené části železniční sítě. Tratě Praha – Pardubice a Praha – Hradec Králové dohromady obslouží každý den v obou směrech okolo 400 až 500 vlaků. Některé úseky jmenovaných tratí již překročily kapacitní možnosti tratí a vlaky jsou uměle zpomalovány čekáním na sebe navzájem. Snaha o rozšíření kapacity je tedy logickým vyústěním výše uvedeného problému. Smysluplné a koordinované je také budoucí využití všech záměrů v železniční síti – v tomto případě modernizace stávajících tratí, zejména pro nákladní dopravu a výstavba nové tratě pro rychlou dopravu osobní.

Konkrétní trasa spojovací tratě Klamoš – Opočinec byla prověřena v několika variantách. Nejprve v 6 variantách navržených Správou železnic a poté ještě ve 3 dalších navržených obcemi po konzultaci s mojí osobou (rámcově odpovídají Vámi navrženým modrým variantám). I dodatečné varianty byly prověřeny v odpovídající podrobnosti.

Výsledkem prověření všech návrhů řešení bylo zjištěno, že jakákoliv varianta přivádějící další vlaky do uzlu Pardubice ze severu (od Hradce Králové) není v provozu funkční. Uzel Pardubice je navržen v jedné úrovni a jízda každého vlaku na trase Praha (Hradec Králové) – Česká Třebová značně omezuje provoz na hlavním tranzitním koridoru. Podobné omezení by provoz vlaků v těchto variantách přinesl i na dalších místech železniční sítě v dotčeném prostoru.

Trasa je také výrazně delší a původně navrhovanou úsporu času cestujících snižuje na polovinu. Zároveň narůstá spotřeba energie pro provoz vlakových souprav. Při jízdě vlaků přes Hradec Králové by naopak došlo k prodloužení jízdní doby oproti dnešnímu stavu.

Nově navržené dodatečné varianty dle návrhu dotčených obcí, které měly zmírnit vliv na obyvatele a krajinu byly prověřovány. Výsledkem je, že v obci Čeperka by bylo nezbytné vykoupit a demolovat násobně více objektů určených pro trvalé bydlení. Protože je trasa delší, nedochází ani k výraznému zmenšení záborů ploch a zmírnění dopadů do krajiny. Naproti tomu preferované řešení resortem dopravy v tuto chvíli nepředpokládá demolice objektů.

S ohledem na výše uvedené Ministerstvo dopravy ani Správa železnic nedoporučuje ke schválení změnu trasy. Doporučená varianta odpovídá Vámi zakreslené červené variantě a byla objektivně vyhodnocena jako nejméně ovlivňující krajinu i její obyvatele.

Schválení záměru výstavby VRT a veškerých propojení podléhá pravidlům pro schvalování infrastrukturních projektů. Součástí tohoto procesu je také vyhodnocení ekonomické efektivity záměru v souladu s metodikou Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI).

Vážený pane starosto ujišťuji Vás, že uvedená pravidla budou v dalším procesu přípravy projektu bezzbytku dodržena, stejně tak, že vybraná trasa bude vkládána do území se snahou minimalizovat negativní dopady na obyvatelstvo, které jsou s existencí nové stavby spojeny.

S pozdravem



Vážený pan  
Ing. Václav Fischer  
starosta  
Obec Rohovládova Bělá  
Rohovládova Bělá č.p. 32  
533 43



Ministerstvo dopravy





## Doložka z automatizované konverze dokumentu do elektronické podoby – z moci úřední

Dokument Odpověď pana ministra starostovi obce Rohovládova Bělá ve věci napojení Pardubic na VRT RS5 vznikl převedením listinného dokumentu do elektronického dokumentu pod pořadovým číslem **6846097-000-241220104319**. Vzniklý dokument obsahem odpovídá vstupnímu dokumentu. Počet stran dokumentu: **4**

Vstup neobsahoval viditelný prvek, který nelze plně přenést na výstup.

Konverzi provedl subjekt: Ministerstvo dopravy, IČ: 66003008

Datum vyhotovení: **20.12.2024**

---

### Poznámka:

*Konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy. Kontrolu doložky lze provést v centrální evidenci doložek na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.*



6846097-000-241220104319