

VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

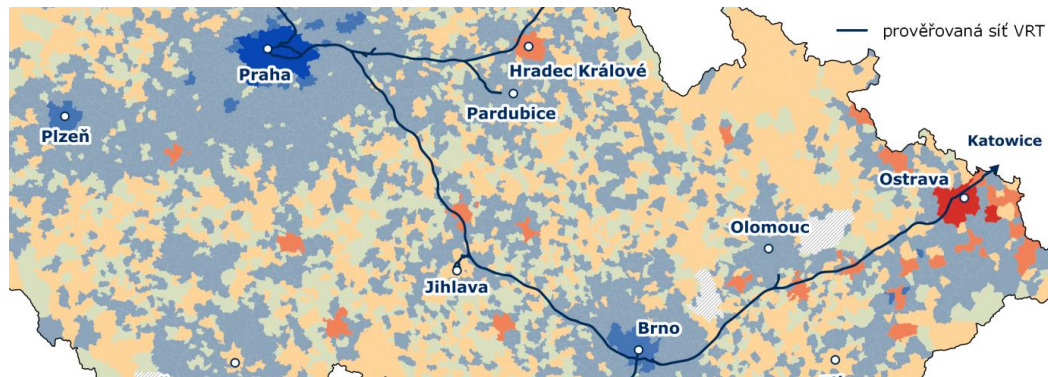
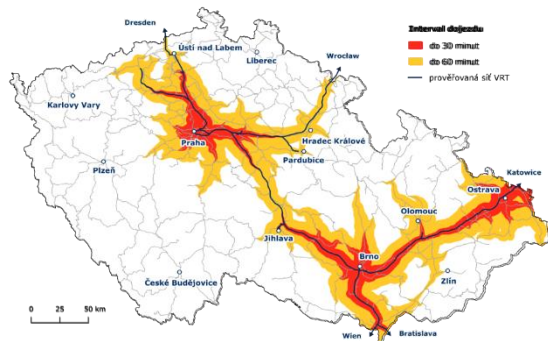
VRT v okolí Světlé nad Sázavou

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

Příseka, 12. 10. 2021

Proč vysokorychlostní železnice



Radikální zkrácení cestovních dob.

Propojení samostatně fungujících lokálních ekonomických oblastí.

Zastavení přesunu obyvatel do Prahy a Brna.

Páteř dopravy šetrná k životnímu prostředí.

Prostor pro rozvoj nákladní dopravy na konvenční železnici.

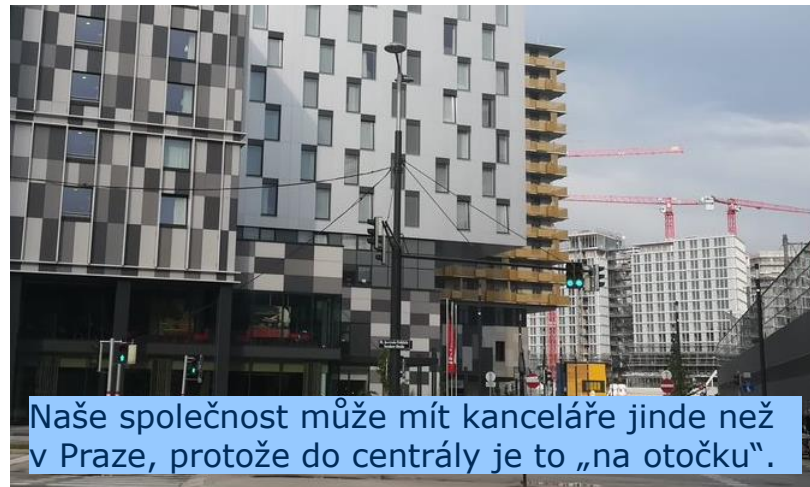
Naplnění cílů EU v oblasti dopravy i ochrany klimatu.

VRT součástí dopravního systému země



VRT udrží lidi v regionech

Práci si mohou najít kdekoli a přitom dojíždět z domova každý den.



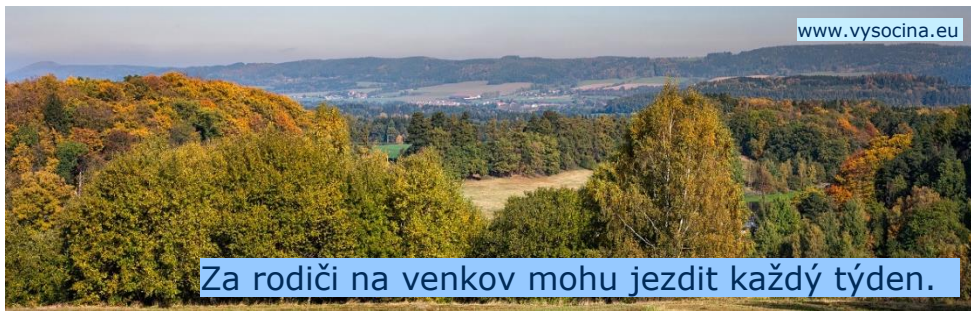
Naše společnost může mít kanceláře jinde než v Praze, protože do centrály je to „na otočku“.

www.jihlava.cz



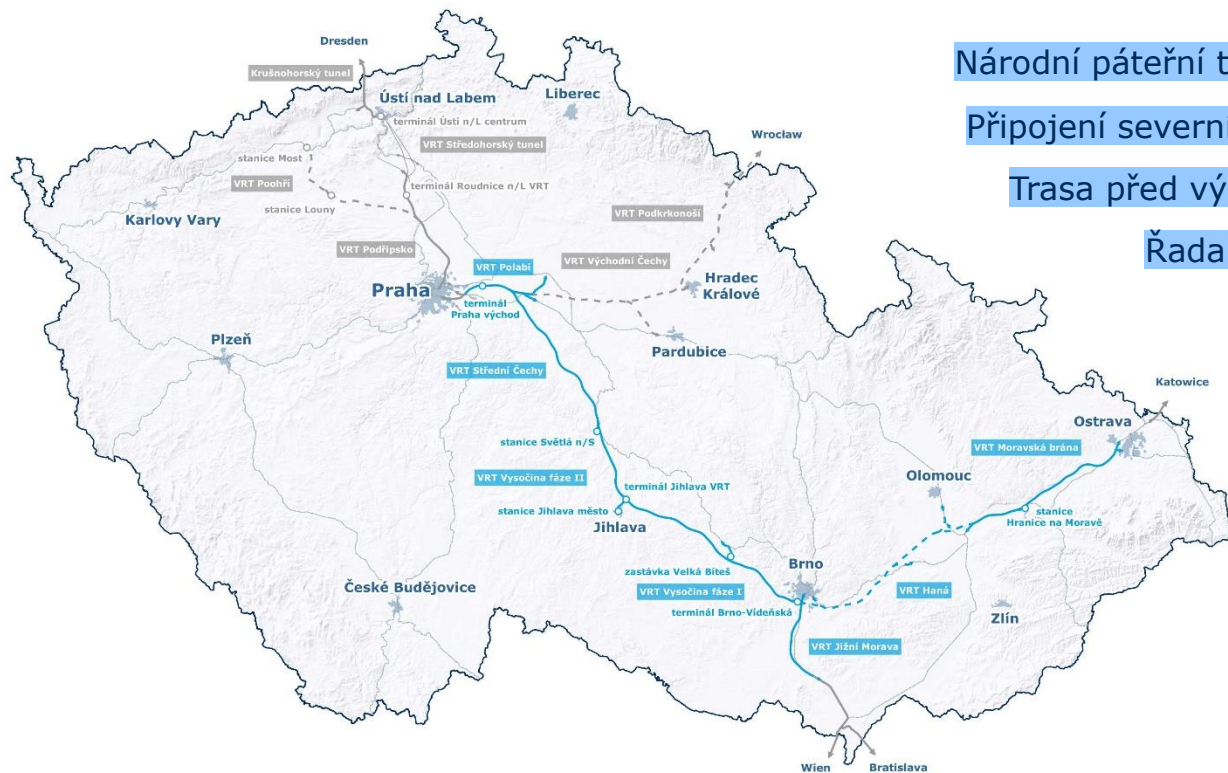
Po vysoké se mohou vrátit domů, protože do Brna dojedou kdy chci a za chvíli.

www.vysocina.eu



Za rodiči na venkov mohou jezdit každý týden.

VRT v České republice



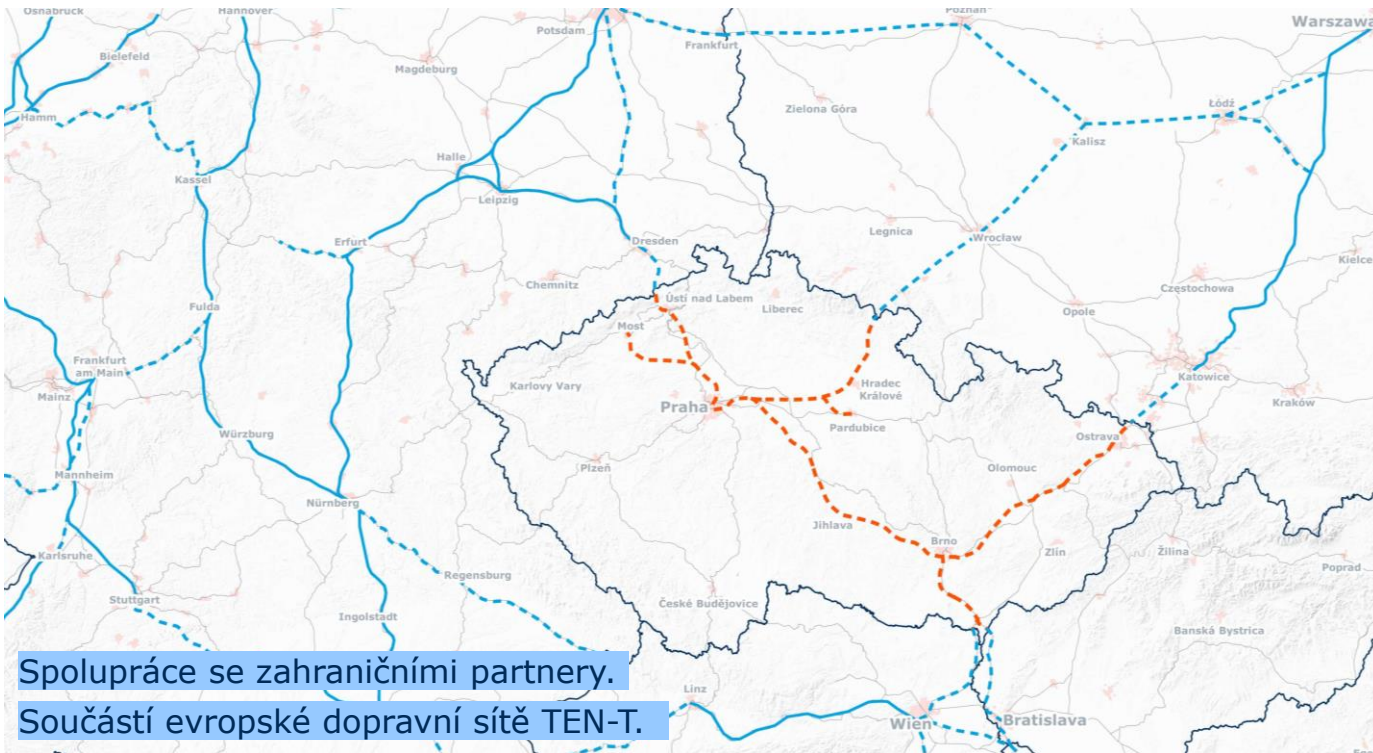
Národní páteřní trasa Praha – Brno – Ostrava.

Připojení severních Čech přes Ústí n/L i Most.

Trasa před východní Čechy (prověřováno).

Řada propojení do konvenční sítě.

České VRT navazují na tratě v Evropě



Stanice Jihlava město a terminál Jihlava VRT



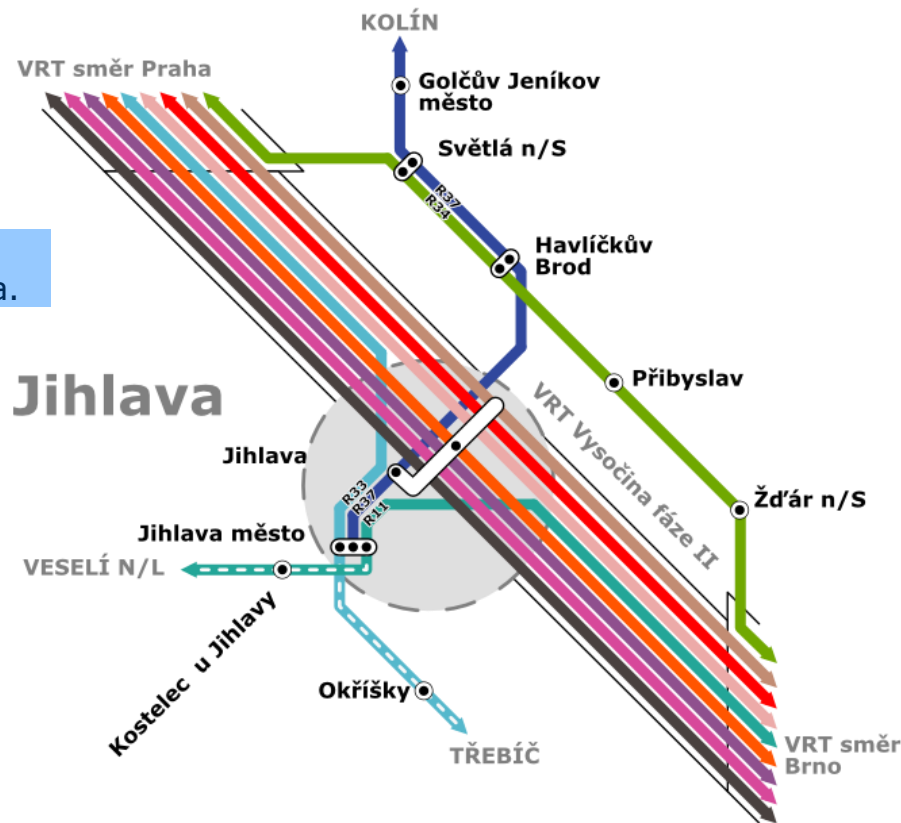
Linky rychlé železnice na Vysočině

Každou hodinu vlak přímo do centra Jihlavy z Prahy i z Brna.

Každou hodinu vlak na terminál s možností přestupu na trať Havlíčkův Brod – Jihlava.

Každou hodinu vlak přímo do centra Havlíčkova Brodu, Žďáru n/S a dalších míst z Prahy i z Brna.

Pokračování vybraných vlaků přímo ve směru Jindřichův Hradec a Třebíč.



Linky rychlé železnice na Vysočině

Každou hodinu vlak přímo do centra Jihlavy z Prahy i z Brna.

Každou hodinu vlak na terminál s možností přestupu na trať Havlíčkův Brod – Jihlava.

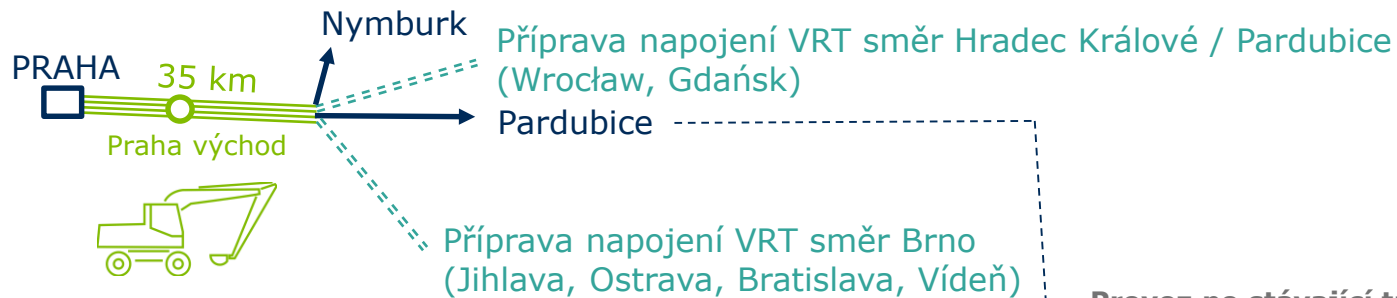
Každou hodinu vlak přímo do centra Havlíčkova Brodu, Žďáru n/S a dalších míst z Prahy i z Brna.

Pokračování vybraných vlaků přímo ve směru Jindřichův Hradec a Třebíč.

Minimálně 10 míst zastavení rychlého vlaku.

Pokrytí území s dostupností 15-20 min. autem.



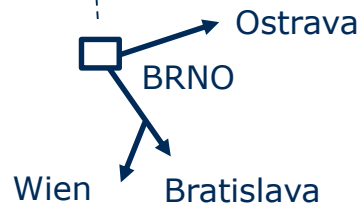


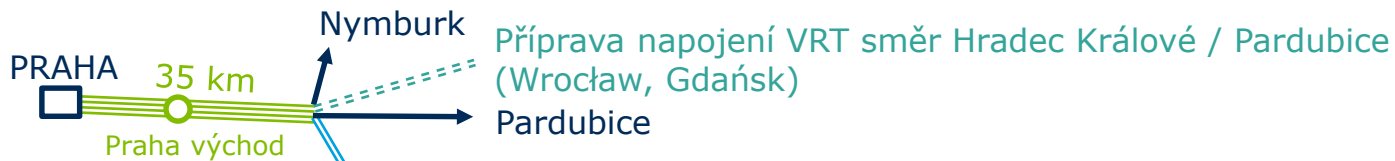
2025-28 VRT Polabí

Provoz po stávající trati
přes Českou Třebovou

Přínosy

Spolehlivější výjezd z Prahy
Umožní rozšířit počet příměstských vlaků
P+R u Praha východ





2027-30 VRT Střední Čechy

Jihlava m. - Praha
2:20 → 1:17 h

Světlá n/S - Praha
1:36 → 0:39 h

Praha - Brno
2:30 → 1:57 h

Přínosy

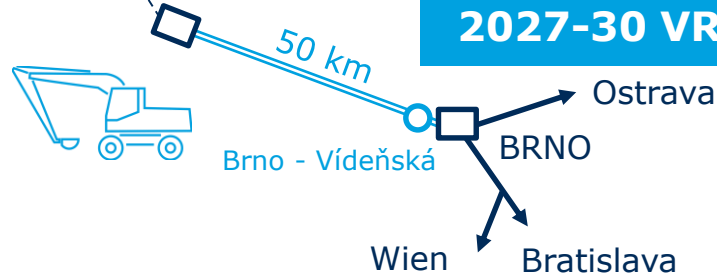
Zrychlení cesty Praha - Brno
Výrazné zrychlení cesty na Vysočinu

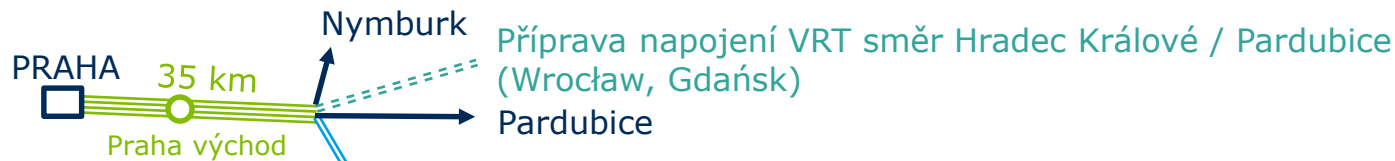
SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU

Provoz na Vysočině po stávající trati
Světlá n/S – Havlíčkův Brod – Žďár n/S

VELKÁ BÍTEŠ

2027-30 VRT Vysočina I





Jihlava m. – Brno

2:15 → 0:39 h

Jihlava m. - Praha

1:17 → 0:52 h

Praha - Brno

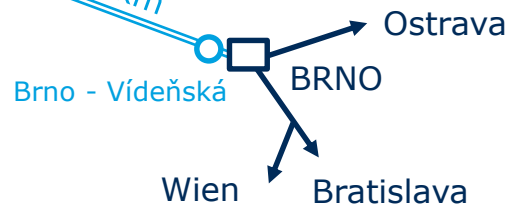
1:57 → 0:55 h

Přínosy

Dokončené spojení Praha – Brno
Uvolnění dnešní infrastruktury



2029-32 VRT Vysočina II



VRT a Světlá nad Sázavou a okolí

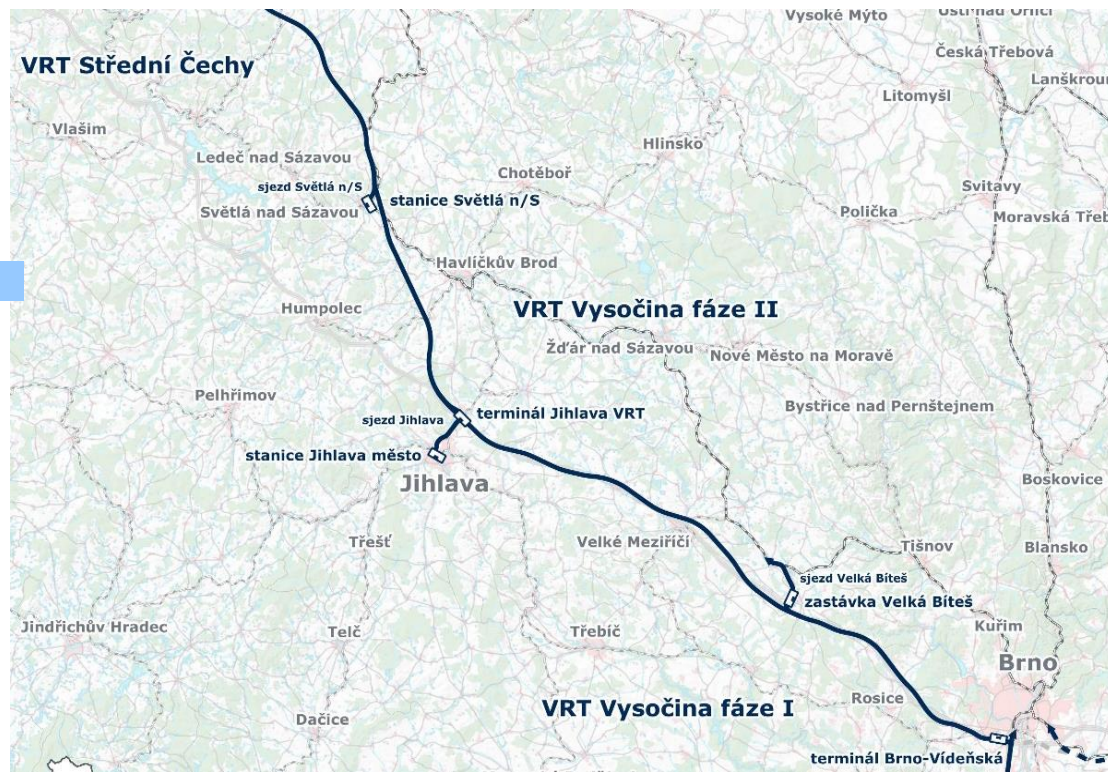
Vysokorychlostní železnice na Vysočině

Maximální rychlost 320 km/h

Pouze pro osobní dopravu

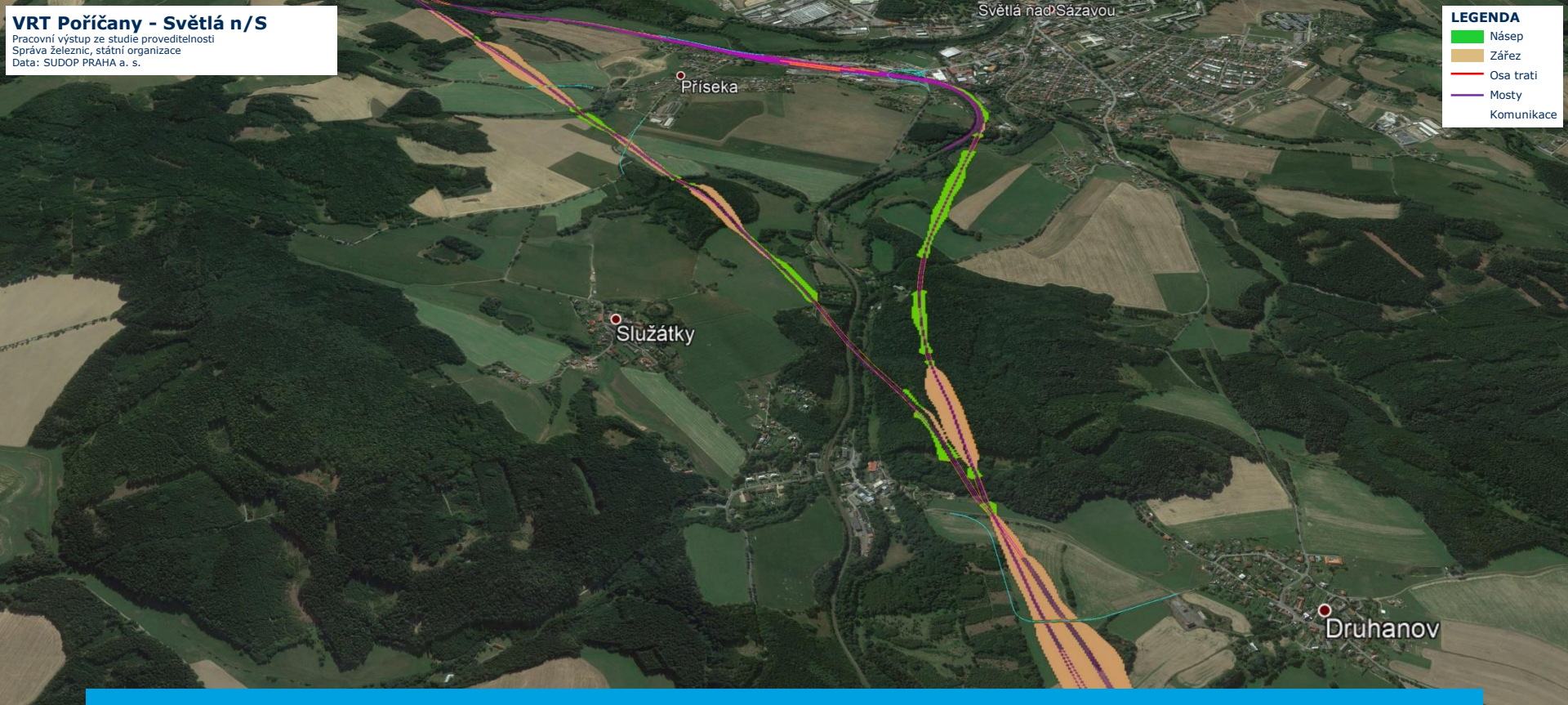
Minimální noční provoz (údržba trati)

Dvoukolejná trať





VRT severně od Světlé nad Sázavou



VRT severně od Světlé nad Sázavou



VRT jižně od Světlé nad Sázavou

VRT Světlá n/S – Velká Bíteš

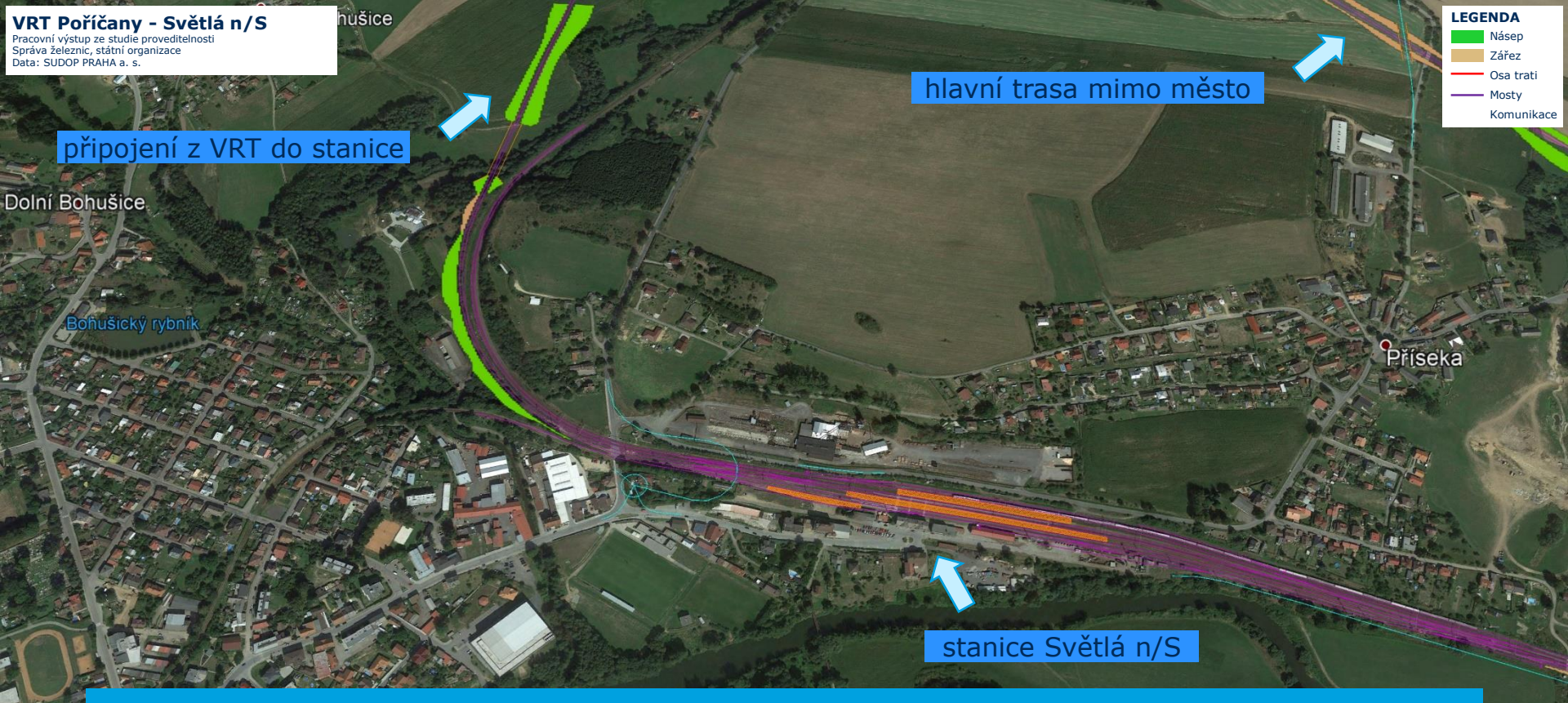
Pracovní výstup ze studie proveditelnosti
Správa železnic, státní organizace
Data: SUDOP PRAHA a. s.



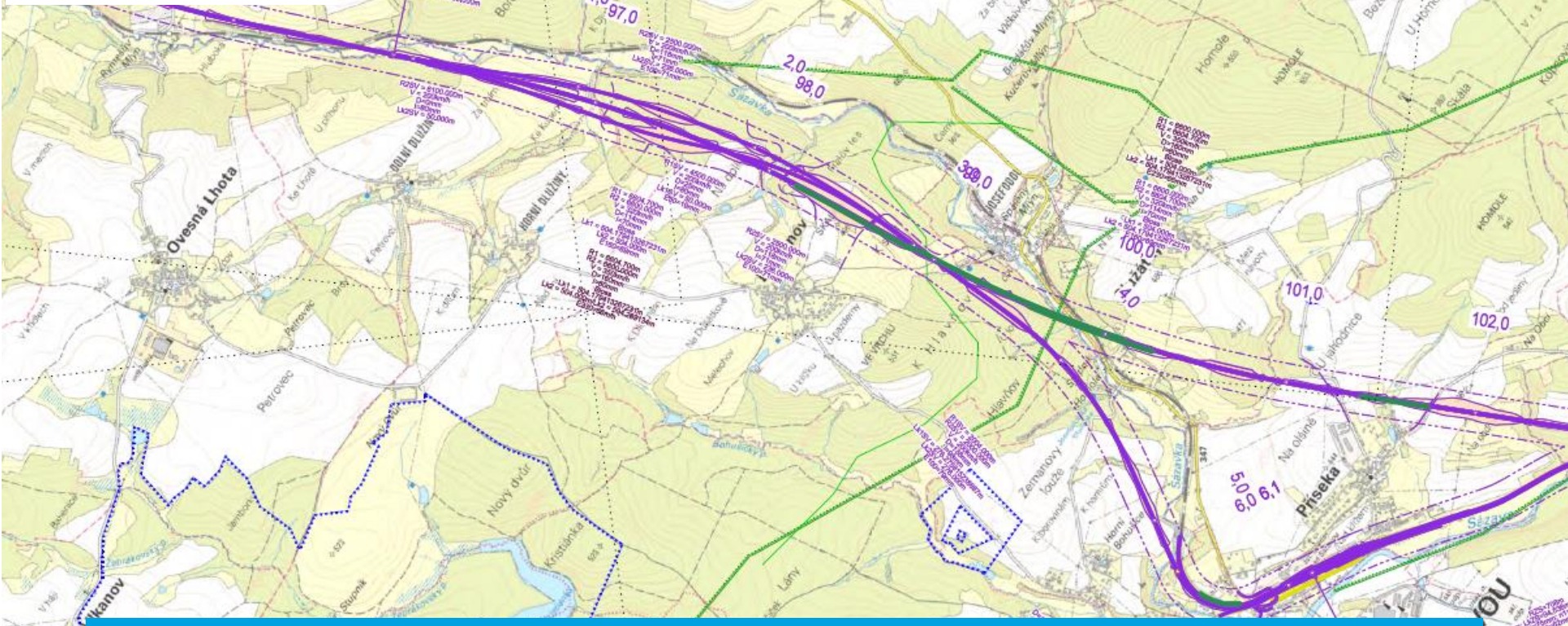
VRT jižně od Světlé nad Sázavou



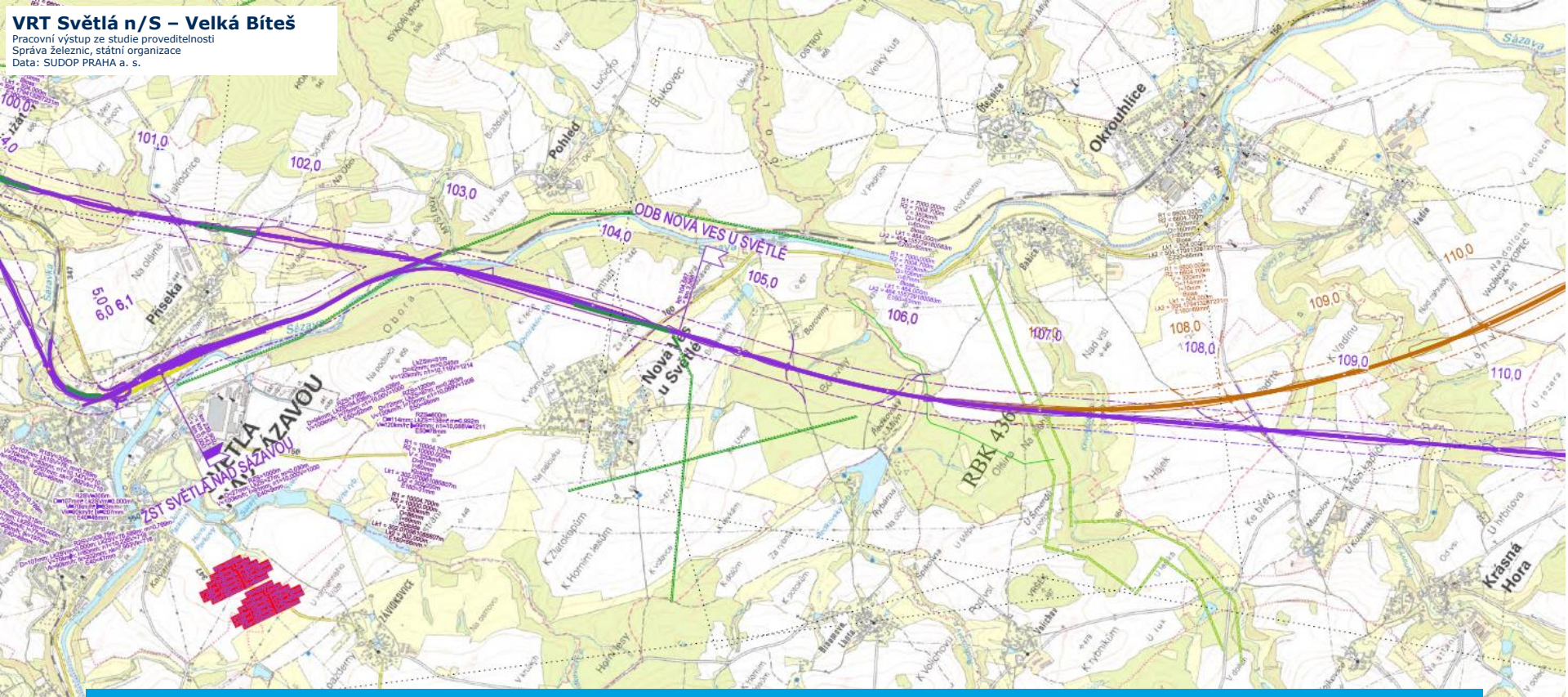
VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT – připojení do Světlé nad Sázavou



VRT severně od Světlé nad Sázavou



VRT jižně od Světlé nad Sázavou

Jak vypadá VRT?



Běžné elektrické napájení

Běžné koleje ve štěrku

Vysoká rychlost je umožněna přímým vedení trati v krajině.

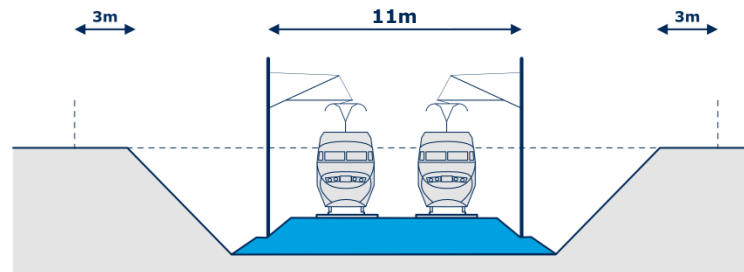
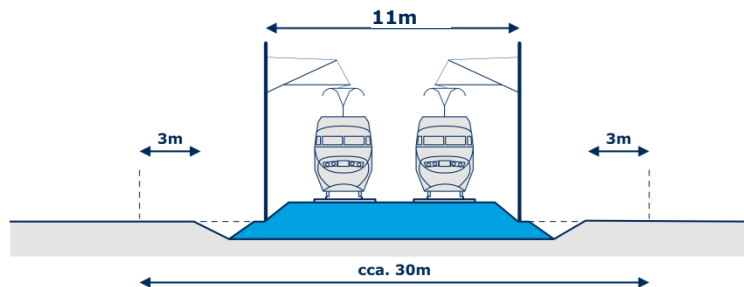
VRT není od pohledu rozdílná oproti běžné trati (nepřipravujeme „maglev v betonovém korytě“).

Vysokorychlostní trať



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

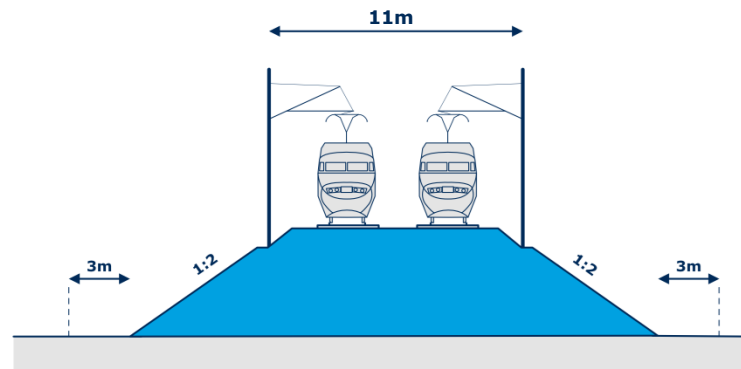
Jaké jsou orientační rozměry VRT?

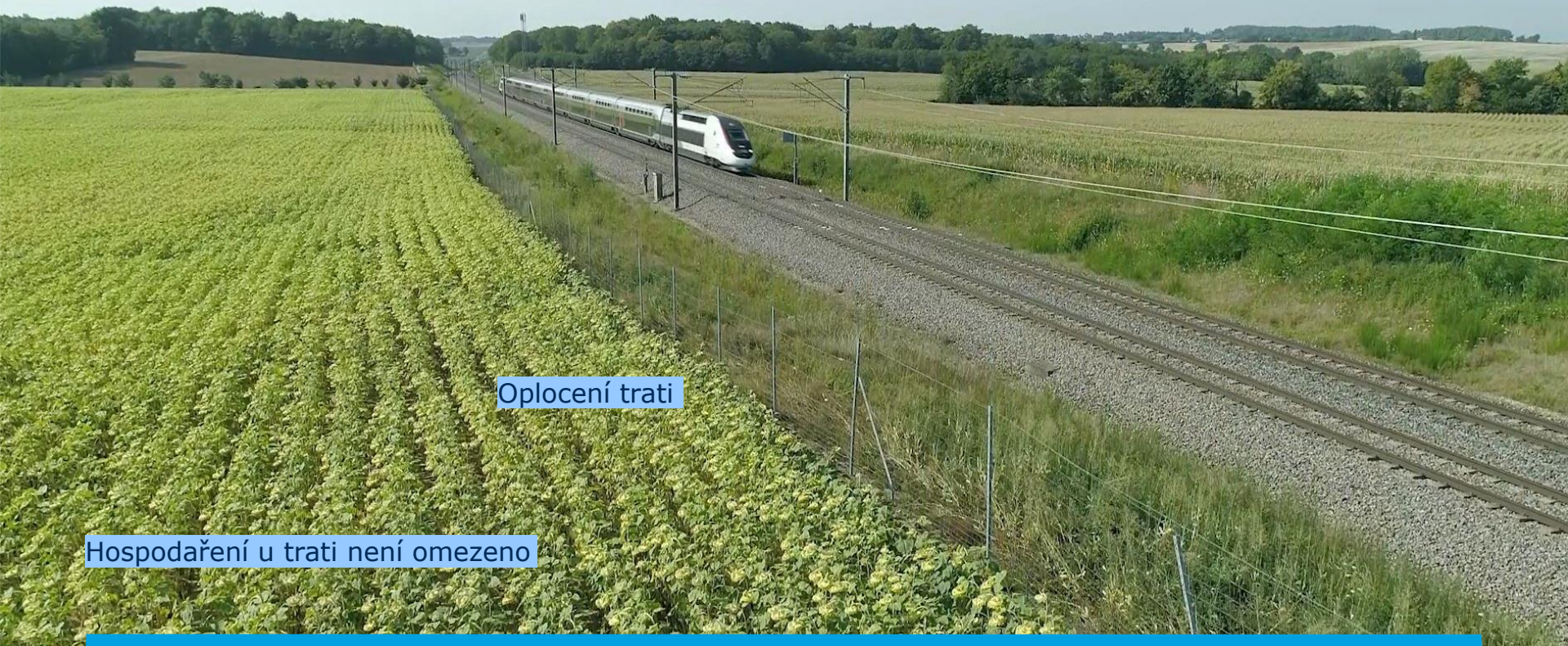


Výsledný rozměr závisí na výškovém umístění trati.

Průměr odhadujeme cca 40m.

Šířku velmi ovlivní ochrana proti hluku a požadavky na začlenění do krajiny.





Oplocení trati

Hospodaření u trati není omezeno

VRT a zemědělství



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



Šířka mostu cca 11 m

Místo zábradlí může být protihluková stěna

VRT na mostě



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



Součástí projektu jsou přemostění křižujících komunikací i inženýrských sítí

VRT a její přemostění



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



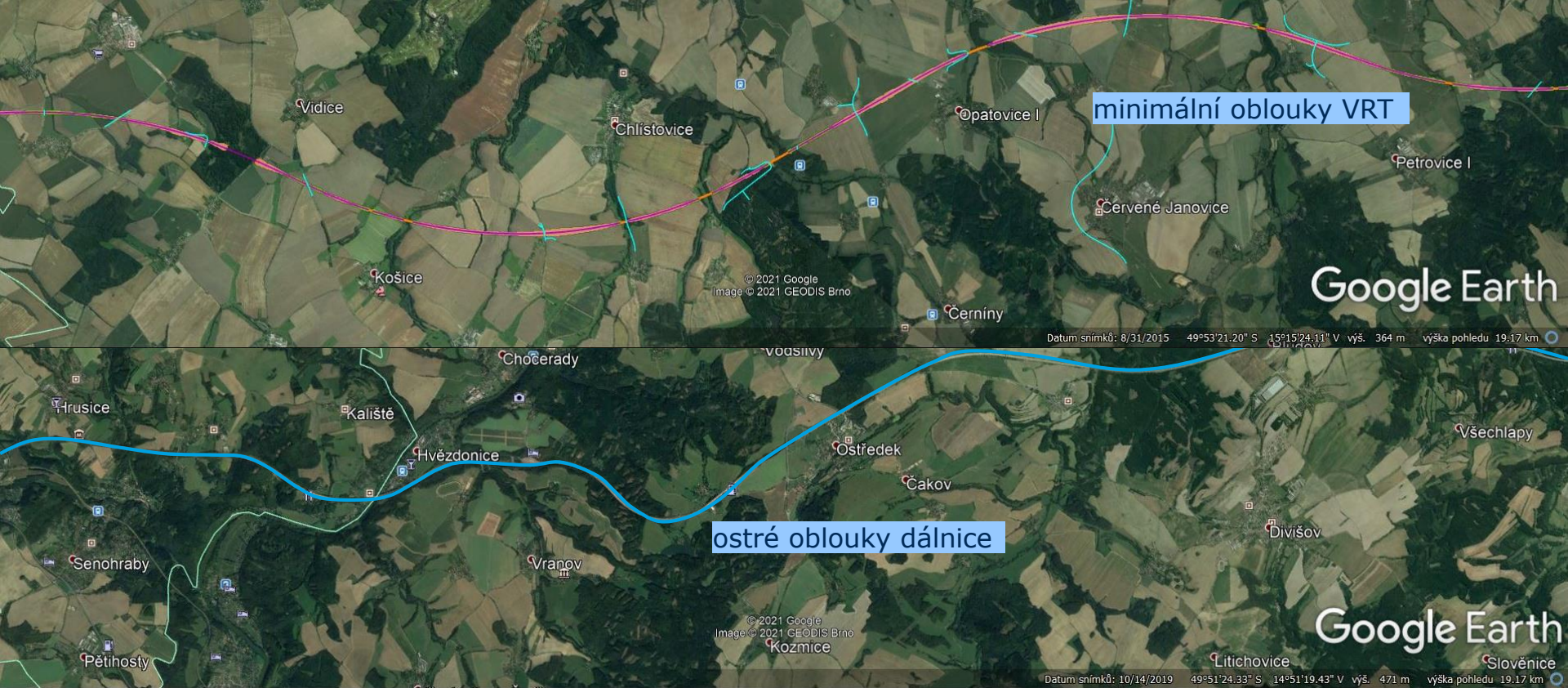
VRT je má menší šířku než polovina dálnice

VRT nemůže dálnici kopírovat těsně, protože technické parametry jsou velmi odlišné

VRT a dálnice



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT a dálnice



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



Snažíme se o co nejlepší zakomponování trati do krajiny

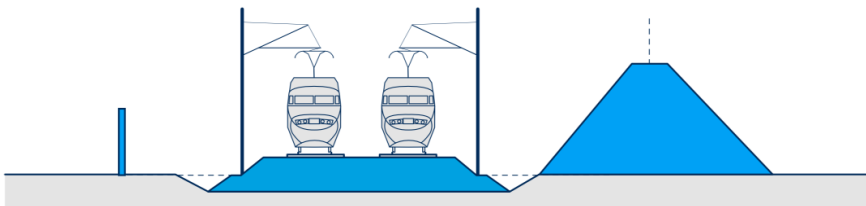
Franckouzské know-how založené na minimalizaci betonu a maximalizaci zelených ploch

Reálná vysokorychlostní trať



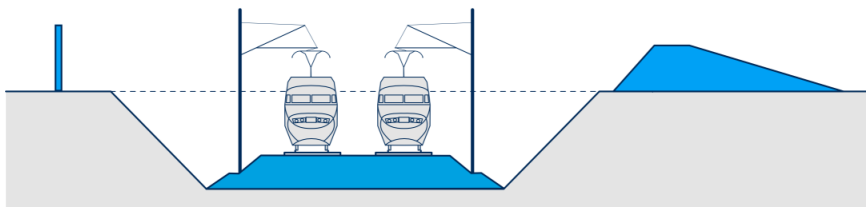
VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

Jaké jsou možnosti ochrany proti šíření hluku?

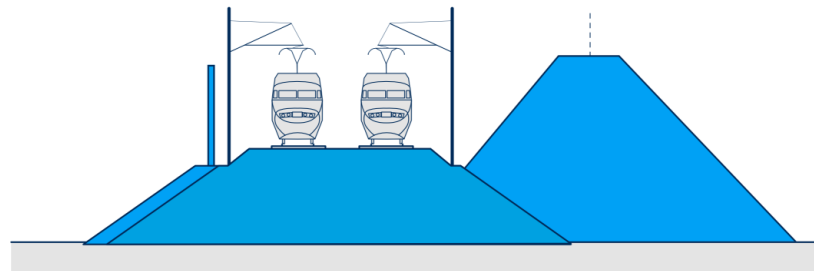


Stěna je efektivní a úzká

Val je přirozený a zabere více místa



Val u náspu vyžaduje velmi mnoho prostoru (až desítky metrů)



Požadavky obcí na protihlukové valy a začlenění do krajiny zábor spíše zvětšují.

Jaký je proces přípravy?

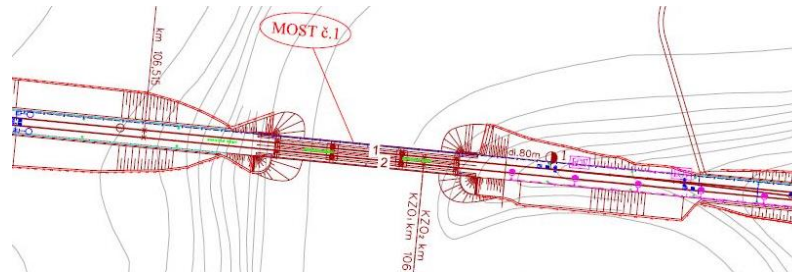
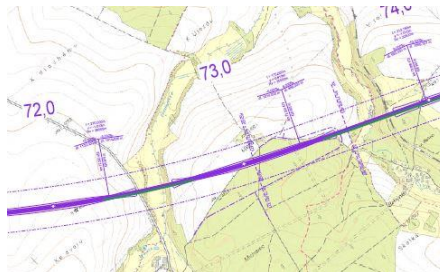
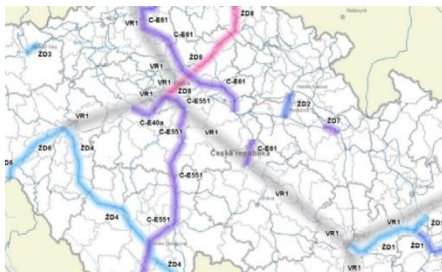
Jak se stavba upřesňuje?

Politika územního rozvoje ČR

Zásady územního rozvoje kraje

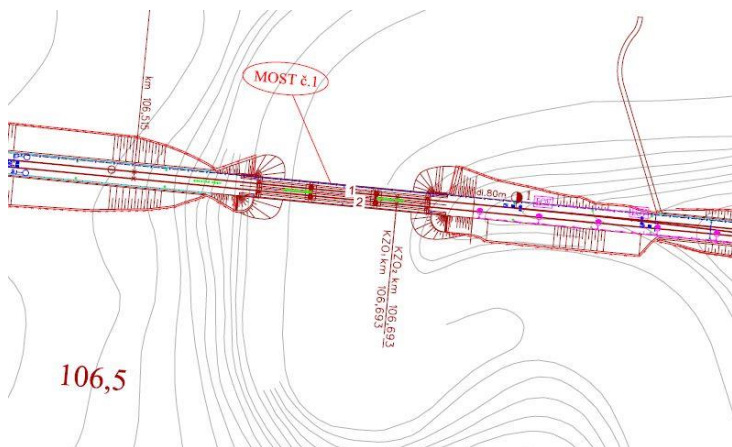
Územní rozhodnutí

Stavební povolení



Kdy nastane jednání s vlastníky pozemků?

V okamžiku, kdy je zřejmé, jaké pozemky stavba potřebuje.



- Správa železnic musí jednat s péčí řádného hospodáře
- Postup podle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon, ve znění pozdějších předpisů
- Základem je obvyklá cena
- Bonusové koeficienty:

nemovitosti a stavební pozemky	1,5x
ostatní pozemky	8,0x

Zapojení obcí v okolí VRT

Je velmi obtížné měnit trasu jako takovou s ohledem na přísné parametry a řadu omezujících prvků v krajině.

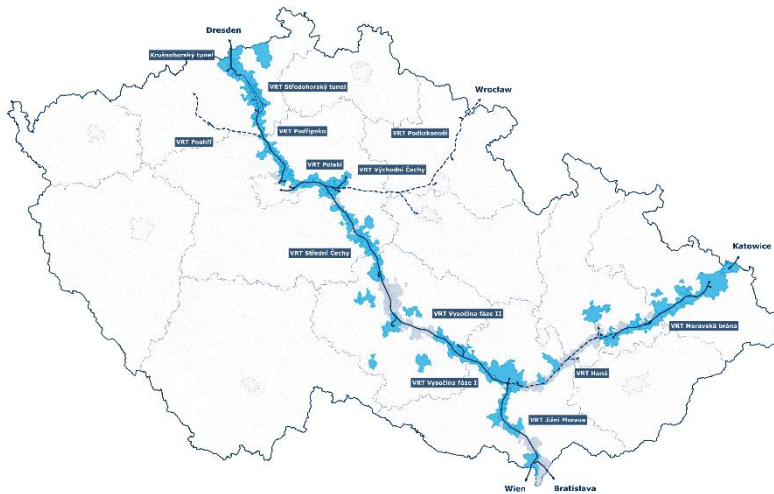
Úprava se podařila na cca 10 místech.

Možné je podílet se na návrhu okolí trati:

- umístění přemostění,
- ochrana proti hluku,
- začlenění do krajiny.

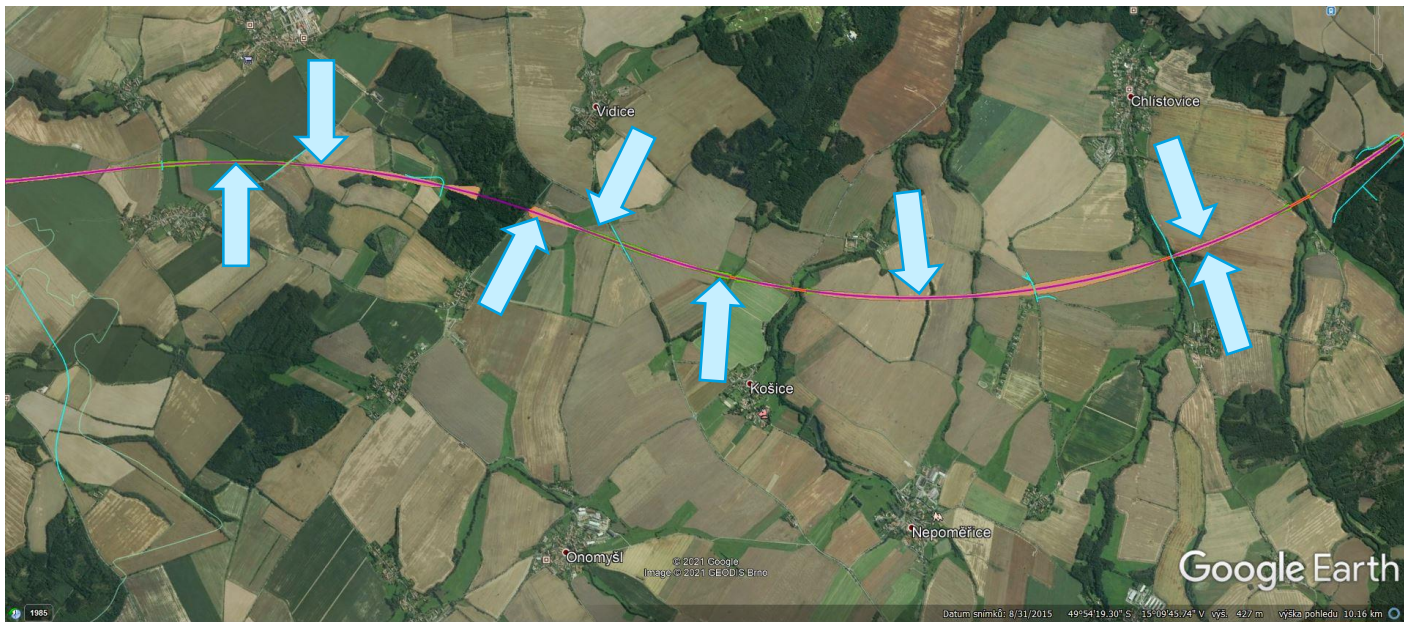
Uvítáme zpětnou vazbu pro další přípravu záměru:

- stanovisko obce k návaznostem do okolí,
- stanovisko obce k řešení protihlukových opatření.

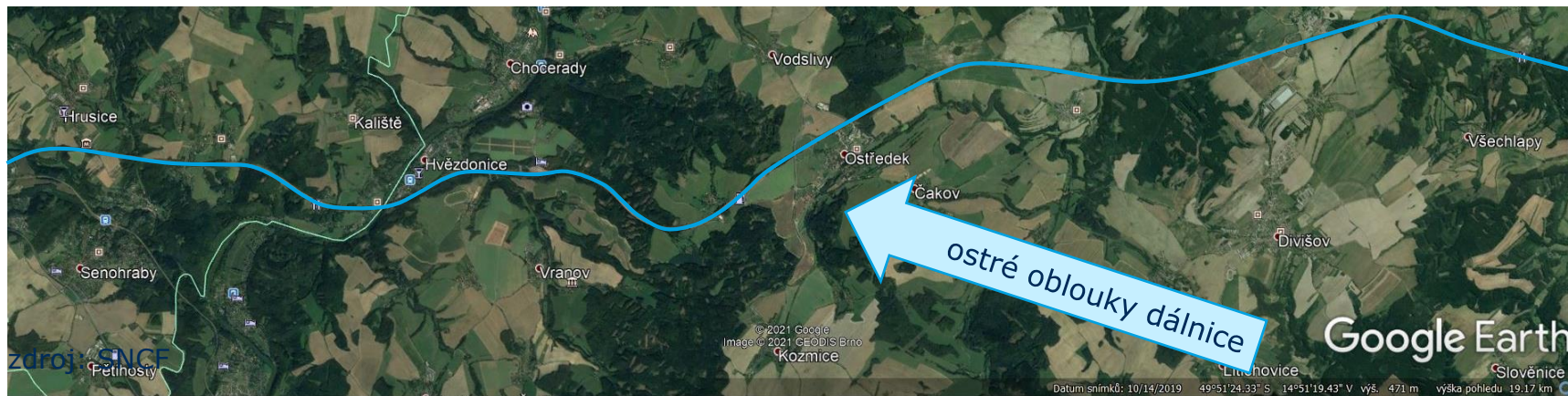
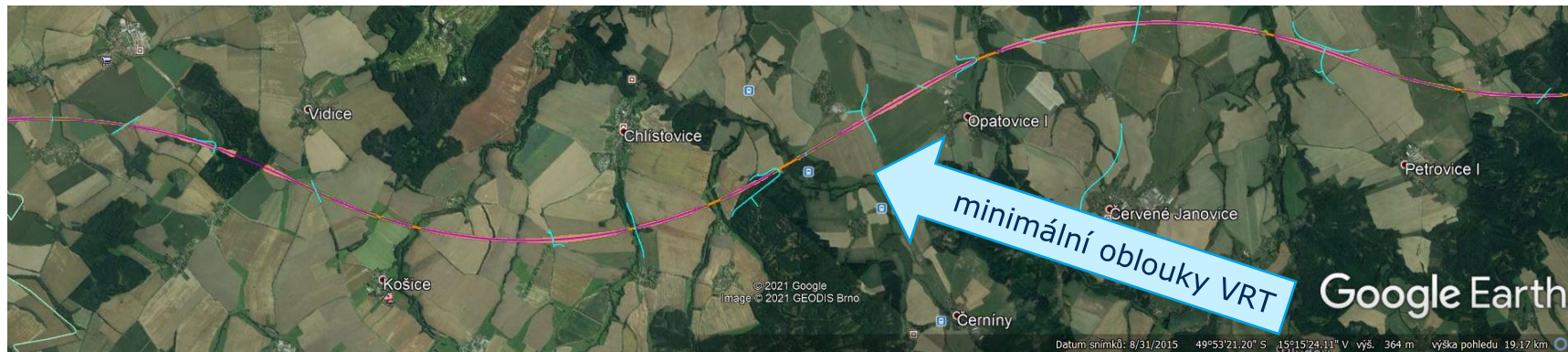


Proč nelze trasu jednoduše ohnout?

Snaha navrhnout trasu stejně daleko od sousedních obcí.
Zlepšení pro jednoho = často zhoršení pro druhého.

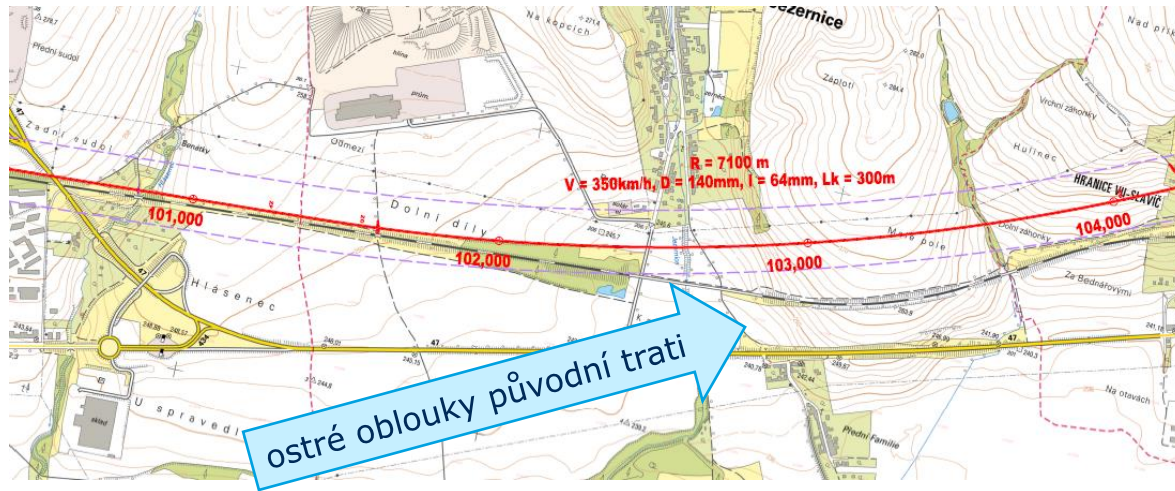


Může VRT přesně kopírovat dálnici?



Může VRT kopírovat starou železnici?

Je to stejné jako s dálnicí – parametry jsou diametrálně odlišné.
Stávající koridory nebylo možné modernizovat ani na 160 km/h v celé délce.
Rozšíření stávajících koridorů je často **nereálné s ohledem na zástavbu**.
Přináší jen minimální časovou úsporu.



Děkuji za pozornost

VRT v okolí Světlé nad Sázavou

Ing. Marek Pinkava

Oddělení přípravy VRT, manažer projektu
vrt@spravazeleznic.cz