



**VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav**

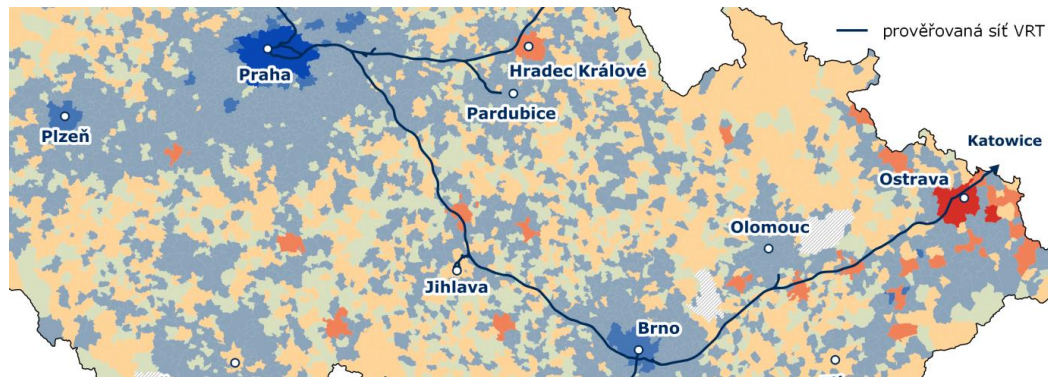
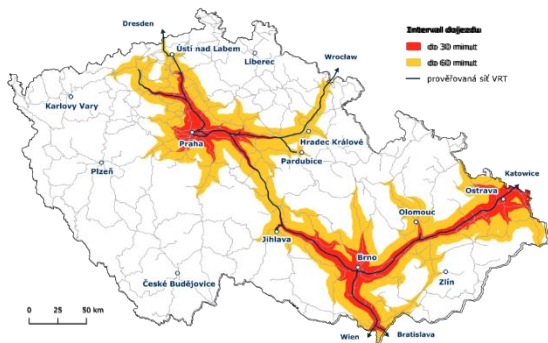
# **VRT v okolí Podivína**

**Ing. Marek Pinkava**

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

**Podivín, 25. 04. 2022**

# 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.

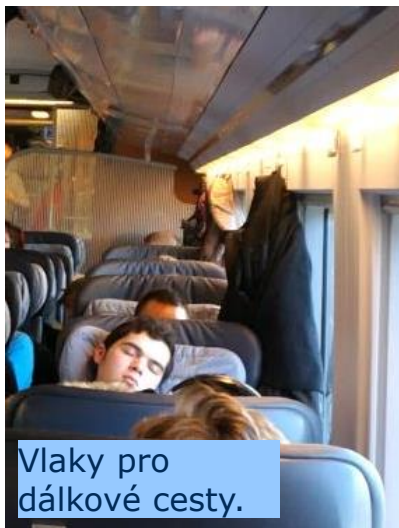
# VRT součástí dopravního systému země



Snadný přestup do regionu.



Vlaky pro denní dojíždění.



Vlaky pro dálkové cesty.



Za příbuznými.

Za obchodem.

Za přáteli.

Do školy.

Do zaměstnání.

# VRT udrží lidi v regionech

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



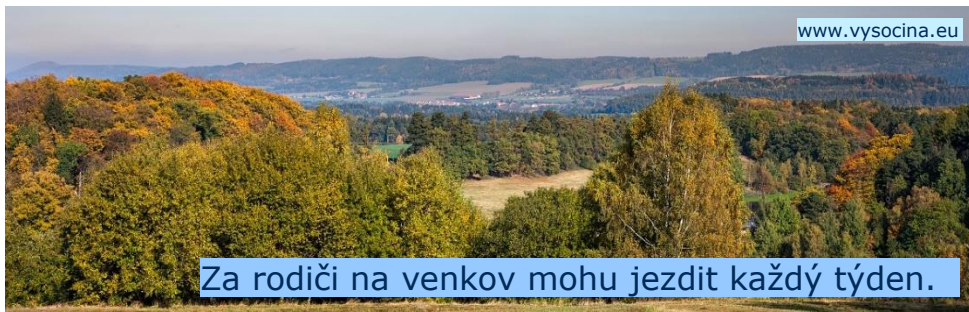
Naše společnost může mít kanceláře jinde než v Praze, protože do centrály je to „na otočku“.

[www.jihlava.cz](http://www.jihlava.cz)



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

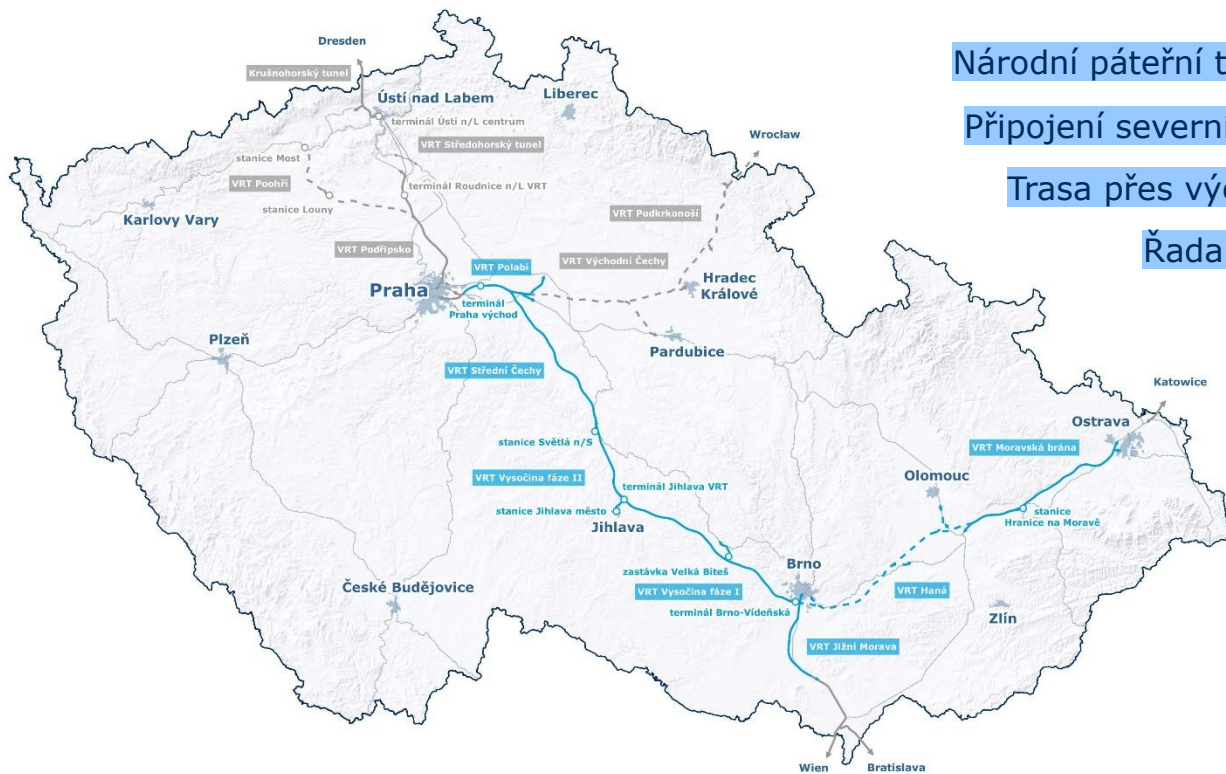
[www.vysocina.eu](http://www.vysocina.eu)



Za rodiči na venkov mohou jezdit každý týden.



# VRT v České republice



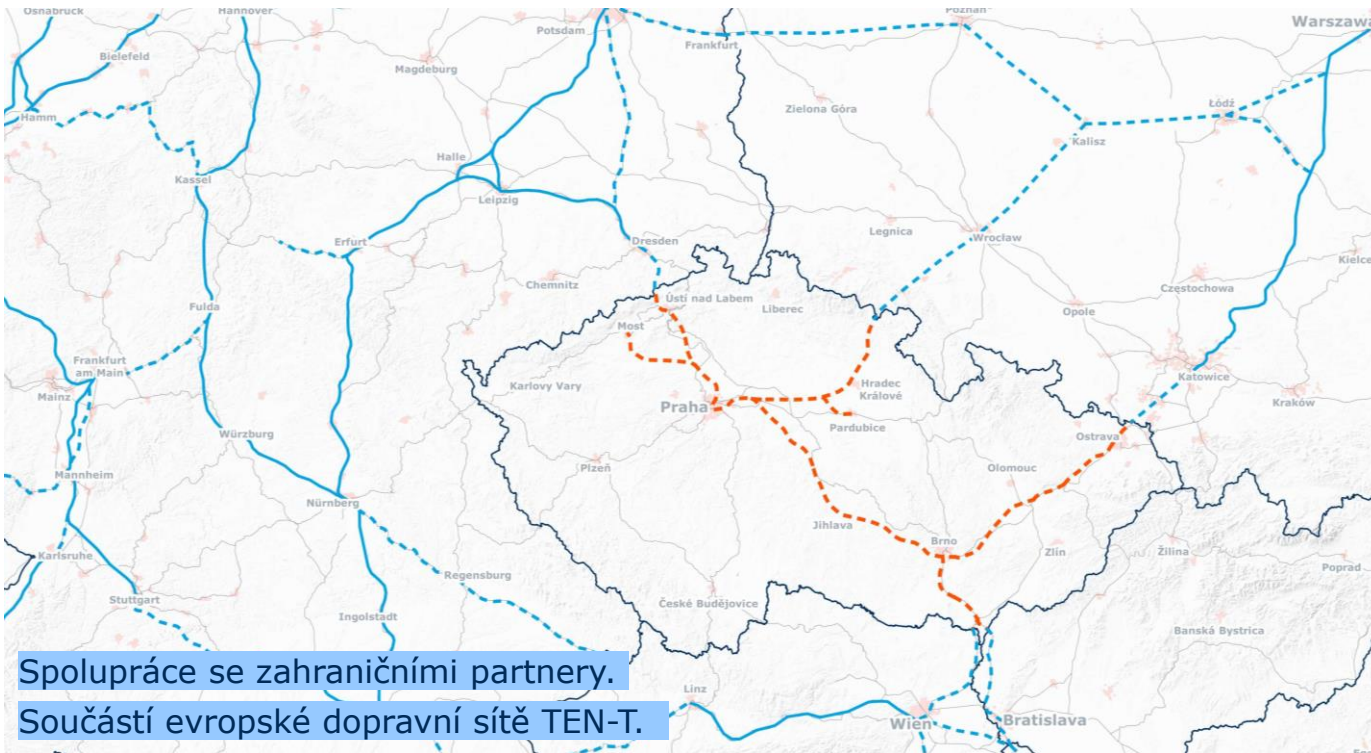
Národní páteřní trasa Praha – Brno – Ostrava.

Připojení severních Čech přes Ústí n/L i Most.

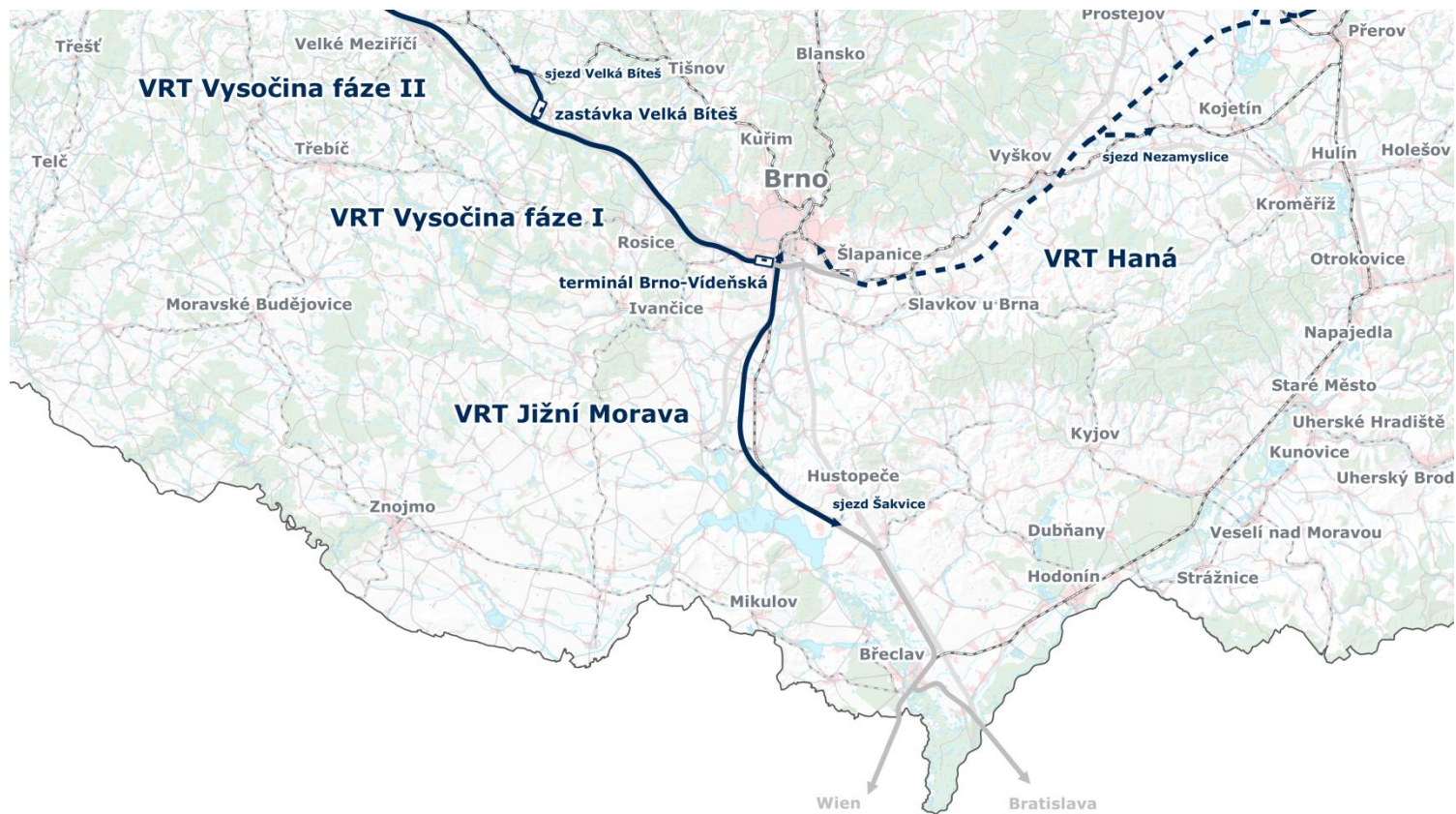
Trasa přes východní Čechy (prověřováno).

Řada propojení do konvenční sítě.

# České VRT navazují na tratě v Evropě



# Vysokorychlostní železnice na jižní Moravě



# VRT Jižní Morava

Maximální rychlost 320 km/h.

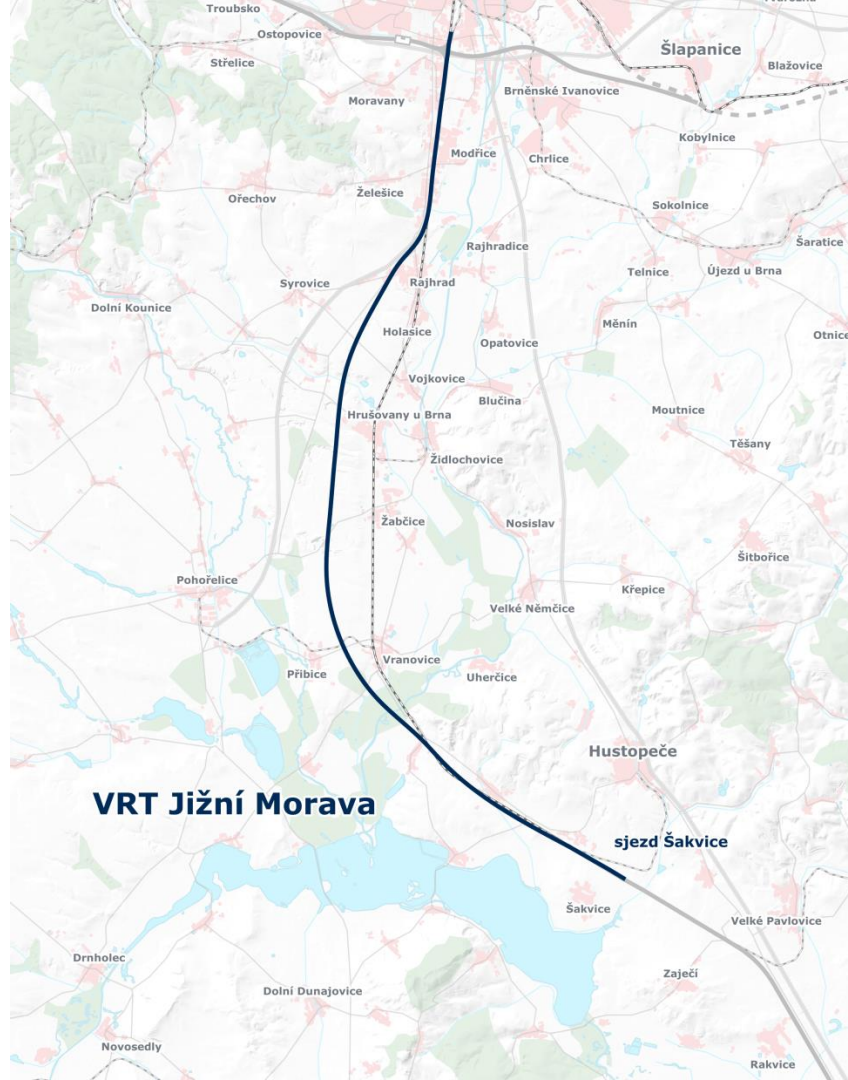
Pouze pro osobní dopravu.

Minimální noční provoz (údržba trati).

Dvoukolejná trať.

Navazuje na přestavbu uzlu Brno a modernizaci tratě Šakvice – Břeclav (200 km/h).

Úprava rozhraní staveb:  
Posun ze Šakvic do okolí Rakvic





# VRT Jižní Morava

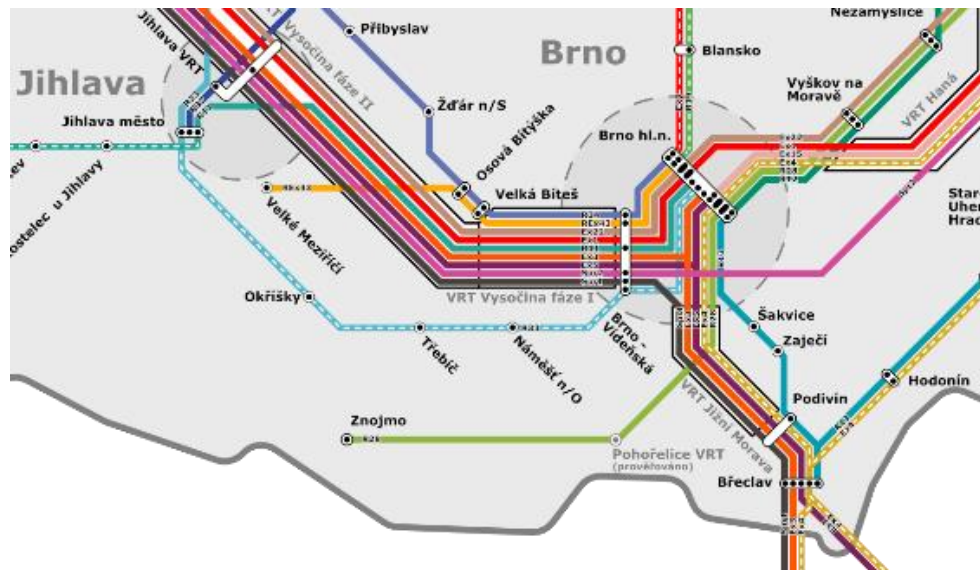
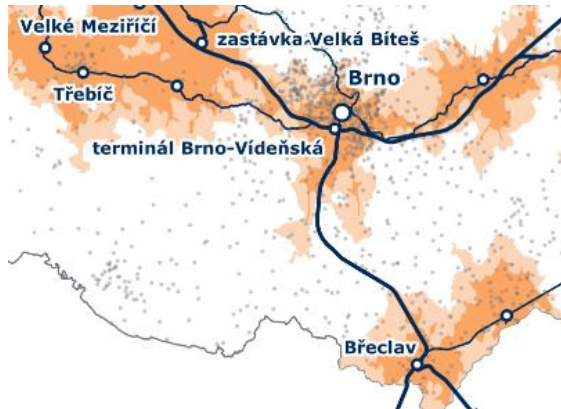
Převedení dálkových vlaků na novou trať.

Zkrácení jízdních dob Brno – Břeclav.

Zrychlení expresních i rychlíkových spojů.

Prostor pro více příměstských spojů  
a jejich zrychlení na stávající trati.

Prostor pro rozvoj nákladní dopravy.

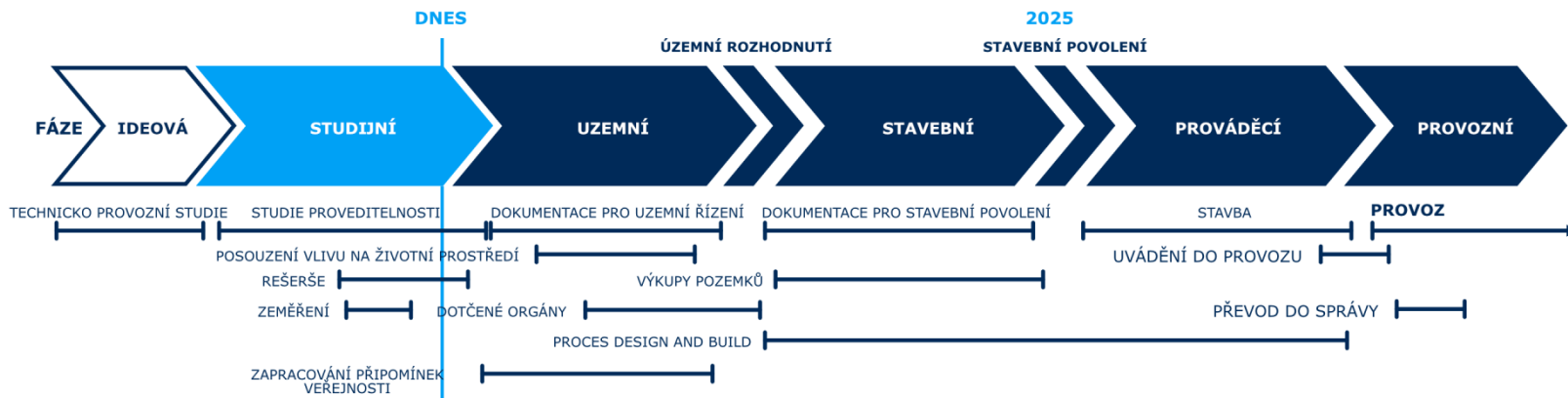
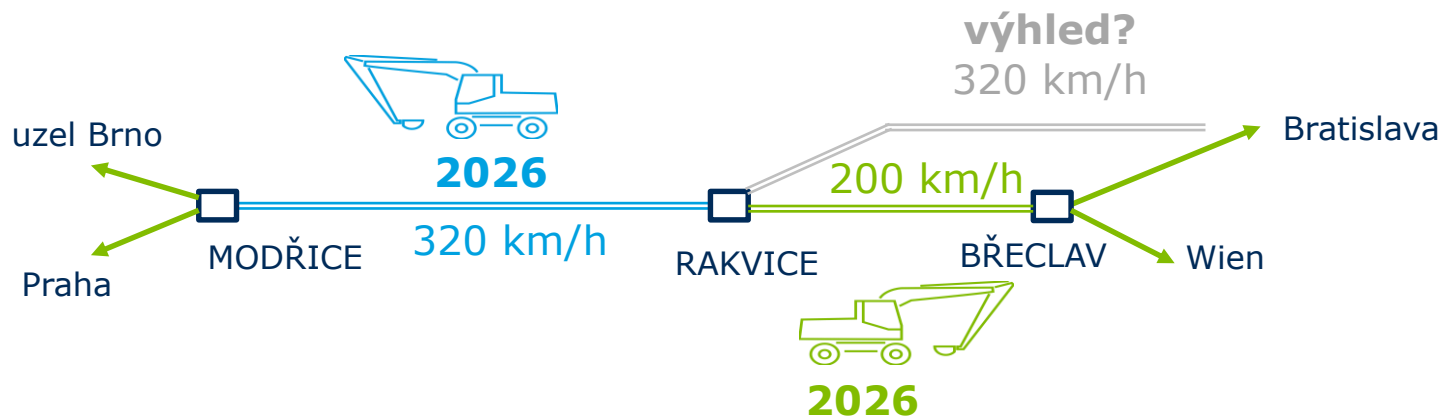


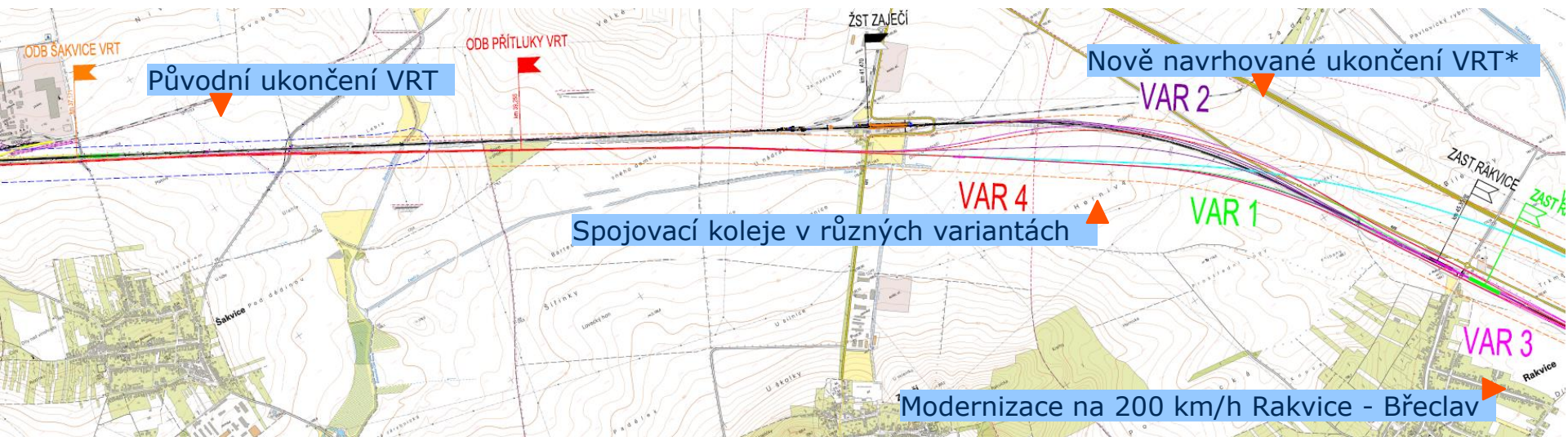
Jihomoravský kraj není jen Brno.

Provázanost s regionální dopravou, ale také **dobrá dostupnost autem.**

**Výhledové záměry** (trať Brno – Znojmo) mohou pokrytí ještě zvýšit.

# VRT Jižní Morava





\* je připraveno na případné pokračování na Slovensko

**VRT Brno – Břeclav**  
 Výstup z technické studie  
 Správa železnic, státní organizace  
 VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.

## Ukončení VRT u Šakvic a Rakvic



Spojovací koleje

Možné budoucí pokračování na Slovensko

Dálnice D2

Stávající trať

**VRT Brno – Břeclav**  
Výstup z technické studie  
Správa železnic, státní organizace  
VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.

## Ukončení VRT u Rakvic

smer Břeclav



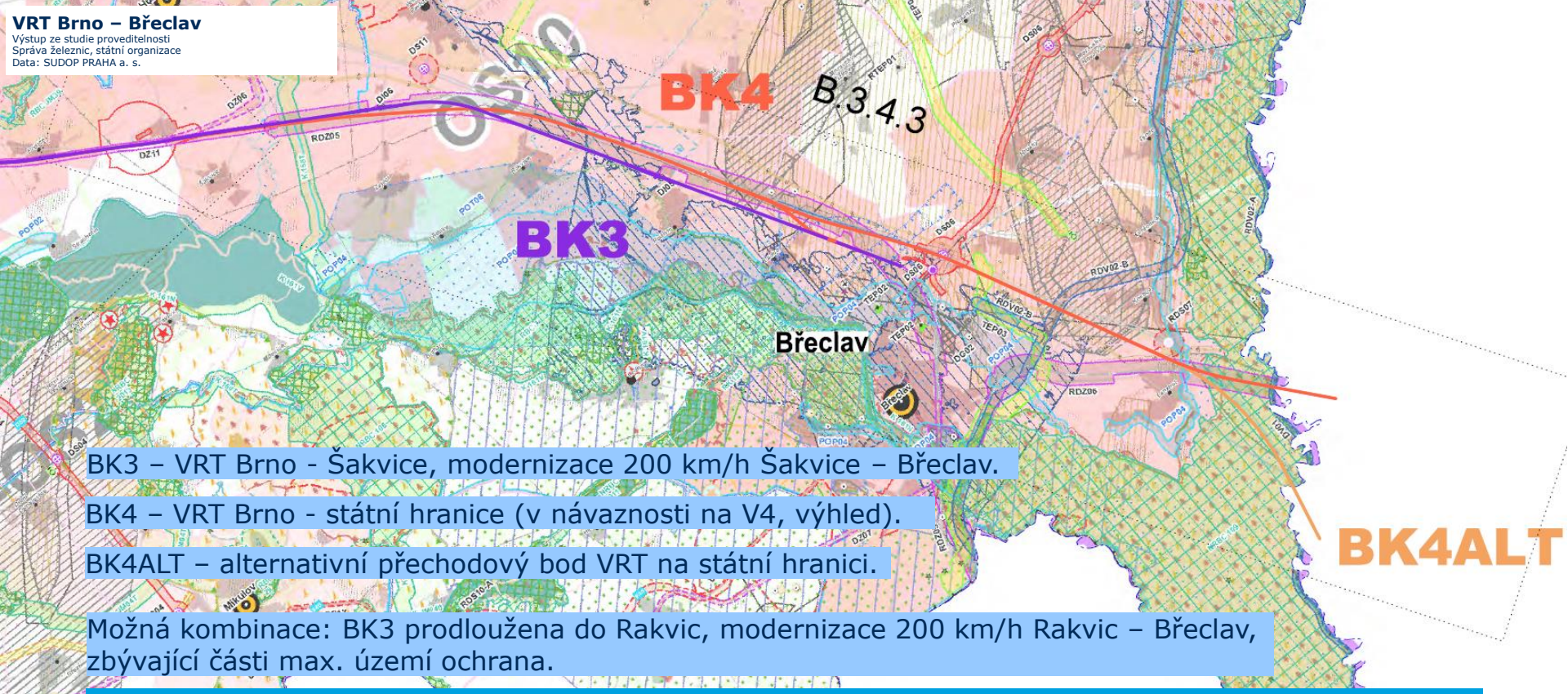
Zastávka Rakvice

Možné budoucí pokračování na Slovensko

Dálnice D2

**VRT Brno – Břeclav**  
Výstup z technické studie  
Správa železnic, státní organizace  
VALBEK&PRODEX, spol. s r.o.

## Ukončení VRT u Rakvic



## VRT v okolí Břeclavi

# Jak vypadá VRT?



Běžné elektrické napájení

Běžné koleje ve štěrku

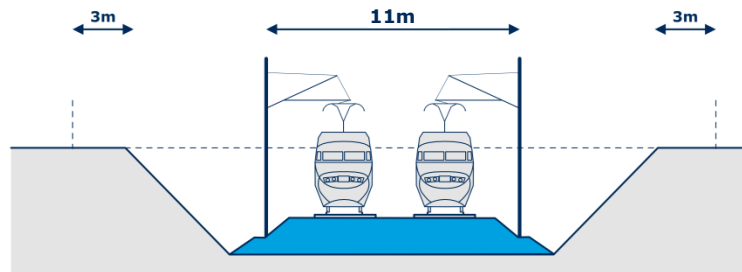
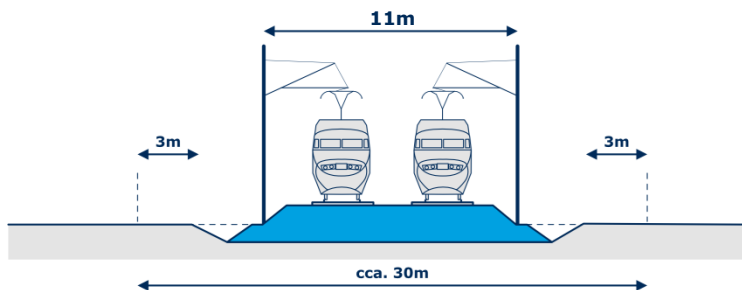
Vysoká rychlost je umožněna přímým vedení trati v krajině.

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

## Vysokorychlostní trať



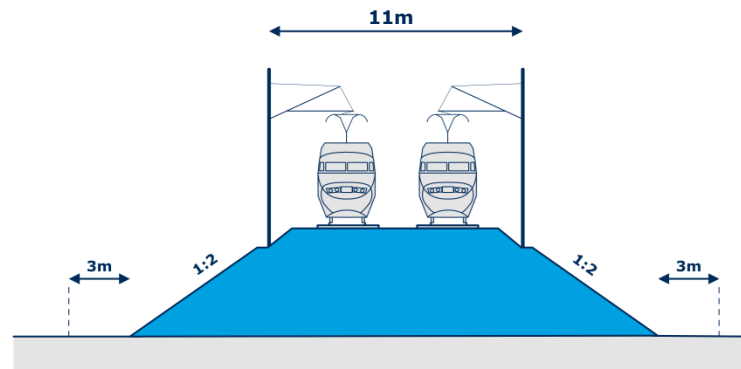
# Jaké jsou orientační rozměry VRT?

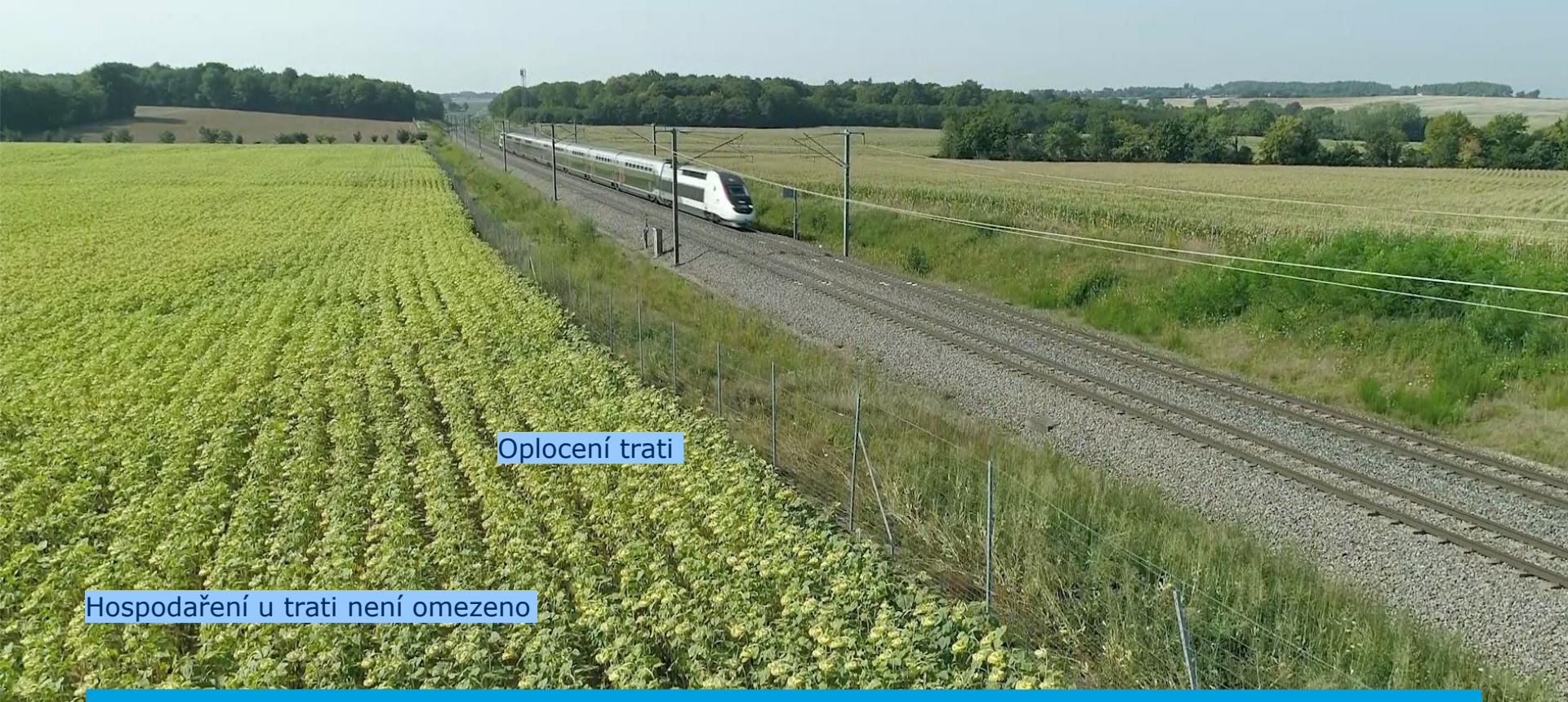


Výsledný rozměr závisí na výškovém umístění trati.

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



Součástí projektu jsou přemostění křižujících komunikací i inženýrských sítí

## VRT a její přemostění



VRT je má menší šířku než polovina dálnice

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

## VRT a dálnice

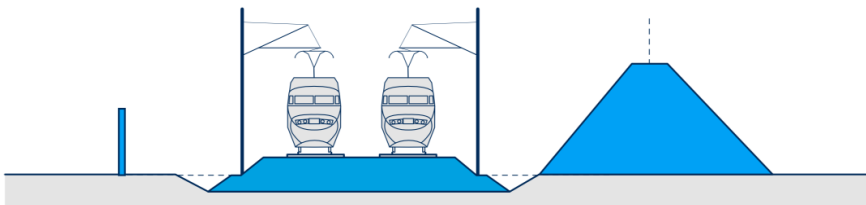


Snažíme se o co nejlepší zakomponování trati do krajiny

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

## Reálná vysokorychlostní trať

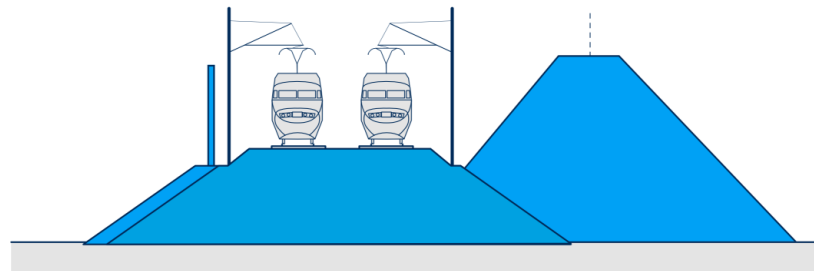
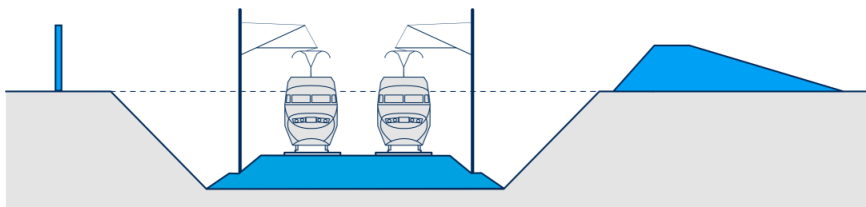
# Jaké jsou možnosti ochrany proti šíření hluku?



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

Stěna je efektivní a úzká

Val je přirozený a zabere více místa



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

# Děkuji za pozornost

## **VRT v okolí Podivína**

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

[vrt@spravazeleznic.cz](mailto:vrt@spravazeleznic.cz)