

## Projednání VRT v Pardubickém kraji

Datum konání 18. dubna 2024  
Čas 17.00–18.30  
Místo konání Obecní úřad Živanice  
Zapsal [redacted]

Přítomni

**SSVRT:** [redacted]

**Obce:** [redacted] (Černá u Bohdanče), [redacted] (Rohovládova Bělá), [redacted] (Vyšehněvice),  
[redacted] (Přelovice), [redacted] (Živanice), [redacted] (Vlčí Habřina), [redacted] (Vápno),  
[redacted] (Kasalice), [redacted] (Malé Výkleky), [redacted] (Žárovice), [redacted]  
(Sopřeč), [redacted] (Voleč), [redacted] (Neratov), [redacted] (Bukovka)

### 1. Představení projektu za SSVRT

Zástupci SSVRT představili aktuální stav přípravy projektu, včetně změn, ke kterým ve věci úseku VRT v Pardubickém kraji došlo od posledního setkání (16.2.2024). Zopakovány byly rovněž obecné důvody ke stavbě nové trati (zařazení do evropské sítě TEN-T, potřeba uvolnění kapacity na stávající trati, zkrácení jízdních dob).

Celkem je prověřováno 6 variant (pracovně označených 1 – 6), které byly v rámci SS VRT posouzeny z hlediska 4 aspektů – vliv na zábor půdy a lesů, vliv na přírodní lokality, vliv na krajinný ráz a fragmentaci krajiny, vliv na obyvatele. Pro každou trasu jsou dále stanoveny 3 koridory – koridor 40 m, reprezentující průměrný zábor trati (samotná trať + prostory nutné k výstavbě); koridor 100 m, reprezentující ochranné pásmo dráhy a koridor 300 m, reprezentující oblast ovlivněnou hlukem, kde lze očekávat aplikaci protihlukových opatření, nachází-li se v tomto koridoru obytná zástavba (nejedná se o fakt, ale předpoklad, který bude v další fázi přípravy ověřen hlukovou studií).

Z hlediska vlivu na zábor půdy a lesů vychází všechny varianty přibližně stejně, mírně větší je vliv u variant 1 a 5 (do + 10 %). Tento aspekt tedy příliš nerozhoduje. Vliv na přírodní lokality je poté mnohonásobně větší u variant 3 a 6, u ostatních variant je zhruba na stejné úrovni. Pro krajinný ráz a fragmentaci krajiny jsou nejvhodnější varianty 1 a 5, které na severu jdou v souběhu s dálnicí D11, na jihu poté se stávající konvenční tratí Kolín – Pardubice. Částečně vhodná je z tohoto pohledu také varianta 6 (souběh s dálnicí), ostatní varianty žádný souběh s významnou liniovou stavbou nemají. Vliv na obyvatele (bydlící do 300 m od osy trati) je nejmenší u variant 3 a 5 (odhadem cca 175 lidí) a dále u variant 1 a 6 (cca 200 lidí). Nejhorší je na tom z tohoto hlediska varianta 4 (cca 350 lidí).

Na základě výše zmíněného se zástupcům SS VRT jeví jako nejvhodnější varianta 1, nebo varianta 5.

### 2. Diskuze

#### Demolice objektů

Zástupci obcí se dotazují na nutnost demolice stavebních objektů v jednotlivých variantách a zároveň upozorňují na nově vystavěné domy v obci Přelovice, ležící v koridoru prověřované varianty 5, které by pravděpodobně musely být zbořeny.

Zástupci SS VRT berou tuto informaci na vědomí a zohlední ji při finálním výběru varianty. Zároveň dodávají, že žádná z dalších variant by si neměla vyžádat demolice obytných domů.

#### **Přírodní rezervace Na Hradech**

Zástupci obcí se dotazují na ovlivnění přírodní rezervace Na Hradech v obci Žáravice, případně jiných přírodních rezervací v oblasti.

Přírodní rezervace Na Hradech není žádnou z variant přímo ovlivněna, nejbližší varianty 2 a 4 prochází přibližně 400 m od hranice rezervace. Může však dojít k ovlivnění např. hlukem. Tyto vlivy a případná kompenzační opatření budou řešeny dle zákonných požadavků v další fázi přípravy stavby (v případě zvolení varianty 2 či 4).

#### **Vznik bariéry v území mezi obcemi Žáravice a Sopřeč**

Zástupci obcí se dotazují, zda varianty 2 a 4 nezpůsobí bariéru v území mezi obcemi Žáravice a Sopřeč, která by znemožnila či ztížila pohyb mezi zmíněnými obcemi.

Všechny stávající komunikace budou zachovány a v místě křížení vybudován podjezd či nadjezd, dle možností technického řešení nové trati (zejména s ohledem na možnost odvodnění).

#### **Ovlivnění výroby v okolí trati**

Zástupci obcí se dotazují, zda výstavba a provoz trati můžou ovlivnit výrobu v podnicích nacházejících se v blízkosti trati, např. přesnost strojů apod.

K ovlivnění dojít může, proto budou před samotnou výstavbou provedeny podrobné průzkumy, které toto riziko potvrdí, nebo vyloučí. V případě potvrzení budou přijatá taková opatření, aby se jakémukoliv ovlivnění zamezilo.

#### **Vedení trasy**

Zástupci obcí se dotazují, zda je možné ve variantě 1 prověřit možné oddálení od obcí Rohovládova Bělá a Přelovice, a zda je možné vést trať co nejvíce v zářezech a pod úrovní terénu.

Požadavek bude prověřen a poté prezentován.

#### **Termín realizace**

Zástupci obcí se dotazují, jaký je časový výhled realizace jednotlivých etap přípravy projektu.

Po dokončení a schválení studie (výhledově léto 2024) bude definitivně vybrána jedna varianta, která bude zanesena do Zásad územního rozvoje (ZÚR) Pardubického kraje (předpoklad let 2025 a 2026). Obce jsou v této fázi účastníci připomínkového řízení. Po aktualizaci ZÚR se trasa promítne do územního plánu dotčených obcí v podobě 200 m širokého koridoru. Jedná se o rezervu pro případné lehké úpravy technického řešení, výsledná šířka záboru trati je po dokončení přibližně 20 až 40 metrů. Další fáze (projektování přesného technického řešení a výstavba) nelze v tuto chvíli časově odhadnout, jedná se o politické rozhodnutí na úrovni Ministerstva dopravy.

---

### **3. Závěr**

Na základě domluvy zúčastněných stran bude detailněji rozpracováno technické řešení varianty 1, které bude poté vloženo do studie proveditelnosti jako preferované řešení úseku pardubické větve VRT Východní Čechy. A to s odůvodněním, proč nebyla vybrána jiná z nabízených variant. Jako podklad k výběru budou sloužit i poznatky ze setkání uvedené v tomto zápise.