



Vážený pan
Petr Böhm
Obecní úřad
Vyskytná nad Jihlavou 67
588 41 **Vyskytná nad Jihlavou**

Váš dopis značky / ze dne
OUVNJ/2013/6014

Naše značka
86/2013-130-KR/1

Vyřizuje / linka
Ilík Jan, Mgr. / 225131035

Praha
20.11.2013

Věc: Informace k VRT Praha - Brno, Vyskytná nad Jihlavou

Vážený pane starosto,

v návaznosti na Vaši žádost, v níž z důvodu nedostatku veřejně přístupných informací žádáte o sdělení dalších údajů, uvádíme následující.

Z revize politiky transevropských dopravních sítí vyplývá, že evropská dopravní politika s VRT Praha – Brno počítá. Záměrem Ministerstva dopravy ČR (MD) je proto s realizací této národně a středoevropsky významné spojnice začít po roce 2020 a to prioritně v úseku Praha – Benešov, kde předpokládáme dokončení okolo roku 2025. V případě obce Vyskytná nad Jihlavou lze uvažovat až o návazném období přibližně v horizontu let 2030 – 35.

Záměrem MD je, aby stavba měla z hlediska vlivů na území co nejméně střetů a potenciálních konfliktů. Jinými slovy, trasa musí být všeobecně přijatelná. Tomu odpovídá také příprava projektu v podrobnější dokumentaci, kdy dochází ke zpřesňování v rámci tzv. územně-technické studie (ÚTS), jejíž dokončení se předpokládá v průběhu příštího roku a jejíž výsledky budou konzultovány s územními samosprávami.

Stávající veřejně přístupný materiál je jen velmi hrubým nástinem průchodu trasy územím a nelze z něj předjímat vliv na okolí. Samozřejmě, že s ohledem na technické parametry nelze předem vyloučit potřebu dílčích demolic, rozhodně se však nebude jednat o demolice ucelených urbanistických celků jako je např. místní část Jířín či jejich částí. Obdobně nelze tvrdit, že trať povede středem rybníka, neboť by se jednalo o zbytečně nákladné řešení, které je navíc v rozporu se zájmem prezentovat projekt VRT jako environmentálně přijatelný druh dopravy. Jak jsem již uvedl, MD v takových případech požaduje hledat takové řešení, které je všeobecně přijatelné.

Se zpracováním ÚTS rovněž souvisí stanovení šíře koridoru VRT, který v současnosti na řadě míst dosahuje 600 m, což je z pohledu možností rozvoje obcí velmi limitující. MD tuto skutečnost citlivě vnímá a v rámci ÚTS proto požadovala zpřesnění (zvláště ve vztahu k zastavěným územím), které umožní buďto snížit rozsah koridoru nebo stanovit podmínky pro výstavbu v koridoru.

Z hlediska možností přimknutí nově sledované trasy k dálnici D1 je zde několik problematických okruhů. Stávající varianta je kompromisem mezi původní trasou, která Kraji Vysočina zcela nevyhovovala a teoretické možnosti plného přimknutí k dálnici. Úplného souběhu s dálnicí mezi Jihlavou a Prahou však nelze dosáhnout, protože budoucí trať je z důvodu zkvalitnění obsluhy jižních Čech trasována kolem Benešova, což dálnice není. Dle původního návrhu bylo nedostatečné také napojení krajského města. Nadto bylo snahou uzpůsobit trasování také novým místům poptávky (Pelhřimov, Humpolec, Vlašim), tedy městům, kde by měly v budoucnu

vzniknout přestupní terminály. Na trati se totiž nepočítá jen s provozem mezinárodních vysokorychlostních dálkových expresů, ale rovněž s rychlou meziregionální dopravou, která významně zkrátí přepravu mezi regionálními centry a největšími sídleními aglomeracemi ČR. Z předešlých konzultací s krajem Vysočina vyplynulo, že takto navržená varianta, která přináší možnost zlepšení veřejné dopravní obslužnosti, je žádoucí a proto je krajem Vysočina podporována a je dále MD i SŽDC, s.o. rozpracovávána.

Otázka hluku bývá v souvislosti s VRT často diskutována, ovšem technicky je tento problém dobře řešitelný. Konkrétní podobu jednotlivých opatření nelze s ohledem na stupeň poznání předjímat. Obecně je velkou výhodou železniční dopravy jen chvilkové zasažení hlukem a nikoliv expozice kontinuální, jako je tomu u silničních, zvláště pak dálničních komunikací. Řešení hluku je také integrální součástí projektu. Nejedná se však jen o otázku ochrany formou tolik diskutovaných a často také oprávněně nechtěných protihlukových stěn, ale také o řadu funkčně, bezpečnostně i esteticky přijatelnějších řešení.

Na případnou další spolupráci se těší

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drah, železniční a kombinované dopravy