

# **Zápis ze společného jednání zástupců dotčených obcí ve věci výstavby VRT (vysokorychlostní trati).**

**Praha – Brno**

**a**

**SŽDC s.o.**

## **Přítomni:**

za obec Vyskytná nad Jihlavou: Václav Vacek – místostarosta, Petr Böhm – starosta obce

za obec Plandry: Miroslav Lukáš – starosta obce

za obec Ústí: Josef Pařha – starosta obce

za Správu železniční dopravní cesty, státní organizaci, (dále jen SŽDC): Ing. Jan Šulc (Odbor strategie), Ing. Michal Drábek, Libor Kemza (Odbor přípravy staveb)

za o.s. Regio 2020: Bc. Aleš Kratina

Dne 28. 11. 2013 se sešli starostové a zástupci výše uvedených obcí ve Vyskytné nad Jihlavou na jednání, jehož jediným bodem byla zodpovězení dotazů a získání informací ohledně plánované výstavby vysokorychlostní tratě (dále jen VRT) na trati Praha – Brno, varianta H4.

Po přivítání účastníků starostou obce Vyskytná nad Jihlavou se ujal slova pan Kratina, který vystoupil za město Třebíč, pro které je dle jeho slov vybudování VRT jednoznačným přínosem a město Třebíč bude pro. I když bude trať od města Třebíč dále, možnost zastávky v Jihlavě rozhodně zlepší komfort a dostupnost občanů Třebíčska po zbytku území ČR.

Ing. Šulc informoval obecně o vývoji VRT a tlumočil stanovisko Ministerstva dopravy (dále jen MD), které se nyní přiklání k navrhované variantě H4, která přináší největší přínosy pro obsluhu kraje Vysočina, zejména přímé a rychlé napojení krajského města na Prahu a Brno a sdělil, že pro MD i Kraj Vysočina je napojení města Jihlavy stěžejní. Rozhodnutí na výběru varianty H4 k dalšímu prověřování bylo učiněno na MD, ale je nutné říci, že je tato trasa stále vnímána jako jedna z možných variant spojení VRT Praha – Brno.

Pan Pařha a pan Lukáš vznesli dotaz, proč došlo ke změně z varianty V7 (dle studie VRT Praha – Brno z r. 2010), která je doporučována i v projektu hlavním projektantem, na variantu H4. Ing. Šulc uvedl, že trasa V7 neobsluhuje region Vysočina v takové kvalitě, jako varianta H4. MD chce, aby byla Vysočina obsluhována lépe. Stejný požadavek zaznívá i od představitelů Kraje Vysočina. Ing. Šulc upozornil na to, že studie z r. 2010 nebyla řádně projednána a jako neprojednaná byla zveřejněna, což vnímá jako poněkud nešťastné, zejména z důvodu, že projektant ve studii doporučuje k realizaci variantu V7, zatím co MD sleduje variantu H4. MD chce proto nyní udělat nápravu, proto pověřilo SŽDC k zadání nové studie s názvem „VRT Benešov – Brno“ (zpracovatelem je SUDOP PRAHA a.s., hlavním projektantem je Ing. Vachtl).

Hlavním cílem nyní zpracovávané územně technické studie VRT Benešov – Brno je mimo jiné prověřit vedení trasy VRT ve variantě H4, specifikovat zásadní „střety“ (zejména neprůchodnost trasy z pohledu životního prostředí, zastavěného území, nesouhlasných občanských aktivit apod.) a pokusit se najít takové technické řešení, které tyto střety eliminuje. Cílem je najít takovou trasu, která bude při dalších stupních přípravy průchozí a projednatelná, ale zároveň bude stále splňovat náročná technická kritéria. Úkolem projektanta je mimo jiné projednat trasu VRT se všemi dotčenými obcemi. Dle vyjádření přítomných starostů dosud žádná jednání s projektantem neproběhla. Proběhlo pouze jednání na Kraji

Vysočina dne 17.9.2013. Na dotaz starosty obce V.n.J. bylo sděleno, že by projektant měl obce navštívit začátkem roku 2014.

Přítomní starostové apelovali na to, že Kraj Vysočina se již chystá schválit změnu Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina (dále jen ZUR) v lednu roku 2014. Pan Šulc informoval, že není možné měnit trasu VRT v Zásadách územního rozvoje kraje (dále jen ZÚR) v úrovni návrhové části bez schválení Studie proveditelnosti (dále jen SP). V následujících 2 letech bude nejdříve zpracována „Studie příležitostí Rychlých spojení“, což bude dokument řešící výhledovou celorepublikovou koncepci nových VRT a modernizací návazných stávajících tratí. Následovat bude zpracování SP Praha – Brno (opět během dvou let), jejíž hlavním cílem je porovnat více variant řešení spojení nového železničního spojení Praha – Brno a najít takové, které je nejpřínosnější a zároveň ekonomicky efektivní. V případě schválení této SP na úrovni MD (včetně výběru varianty pro další stupně přípravy) bude kraj požádán o zpracování změny ZÚR ve prospěch vybrané varianty jakožto návrhové části. Tato změna tedy může nastat nejdříve za cca. 5 let. Novou trasu VRT je možné uplatňovat do ZÚR již dříve, avšak pouze v režimu „územní rezerva“. Předpoklad zahájení výstavby VRT Praha – Brno na území kraje Vysočina je stanoven nejdříve na rok 2025. Zprovoznění této trasy lze očekávat kolem roku 2035. Pan starosta Pařha si podívoval tomu, jak může vycházet ekonomické zhodnocení VRT. Ing. Drábek informoval, že ekonomické posouzení je velmi složitý proces, do kterého je zahrnován např. i čas spojený s cestováním nebo snížení počtu jízd automobilem.

Starostové dále vznesli dotaz na šíři koridoru.

Studie VRT Benešov – Brno stanoví koridor o šíři min. 100 metrů na každou stranu od osy koleje (minimální šířka koridoru VRT může být pro účely územně plánovací činnosti v nezastavitelném území zvětšena dle místních podmínek, míry nejistoty v průchodnosti územím a s ohledem na potřebné zajištění požadovaných technických parametrů vedení trasy na maximální šířku 300 m na každou stranu od osy krajní koleje). Samotná stavba tratě bude obsahovat 2 koleje o celkové šíři tělesa cca. 25 až 35 metrů (dle dispozic terénu může být v některých místech i širší). Koleje budou položeny na štěrkovém loži (variantně je zvažována pevná jízdní dráha, tj. koleje připevněny na betonové průběžné desce), v místě výškových rozdílů na estakádách (na dlouhých mostech), výjimečně v tunelech. Trať bude po celé délce oplocena. Pro pohlcování hluku je předpoklad, že v exponovaných místech budou budovány přírodní protihlukové valy, na estakádách protihlukové transparentní stěny. V místě křížení silničních komunikací budou zřízeny nadjezdy nebo podjezdy. Pan Vacek vznesl dotaz, jak široký bude koridor v lesích a krajně bez zástavby. Na tato konkrétní specifika odpoví hlavní projektant Ing. Vachtl na plánovaném setkání na Kraji Vysočina v lednu 2014.

Starosta V.n.J. informoval o tom, že obce nejsou proti výstavbě VRTu, a že rozumí, že takováto stavba je v dnešní době nutností, nesouhlasí však s provedením ve variantě H4, která zničí dosud nepoškozené části území Kraje Vysočina a znepříjemní život obyvatel v obcích, které budou v bezprostřední blízkosti tohoto koridoru. Z tohoto důvodu tyto obce požadují, aby byl koridor vybudován v ochranném pásmu dálnice D1 a veden podél dálnice, tak, jako je tomu např. v sousedním Německu. Dle vyjádření SŽDC je bohužel tato varianta nemožná z fyzikálních zákonů. Na dálnici D1 jsou překonávány velké výškové rozdíly a hlavně, poloměry zatáček nejsou projektovány na rychlost 300 km/h, ale pouze na 110 až 140 km/h. Pokud by trať byla projektována podél dálnice D1, tak hned za první zatáčkou dálnice za Prahou by se díky rozdílným poměrům oblouků stejně dostala trať daleko do krajiny.

Pan Kratina informoval, že má informaci, že pravděpodobně v roce 2014 budou pro zástupce dotčených obcí pořádány exkurze do sousedního Německa, aby se představitelé obcí mohli blíže seznámit s provozem vysokorychlostních vlaků.

Starosta V.n.J. dále vznesl dotaz, zda existují jakékoli závazky vůči EU pro vybudování VRT z hlediska ekonomického a termínového. Dle vyjádření SŽDC existuje závazek časový, a to že do roku 2030 musí být vybudována trasa VRT z Prahy do Litoměřic, do roku 2050 potom celá síť VRT na území ČR. Ekonomické hledisko je také podstatné, protože značnou část bude financovat samotná EU.

Zapsal: Petr Böhm

Dne: 5.12.2013

