



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

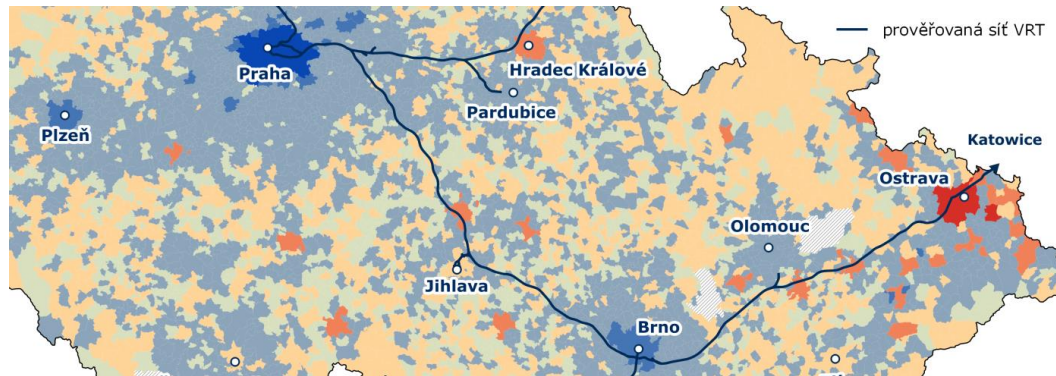
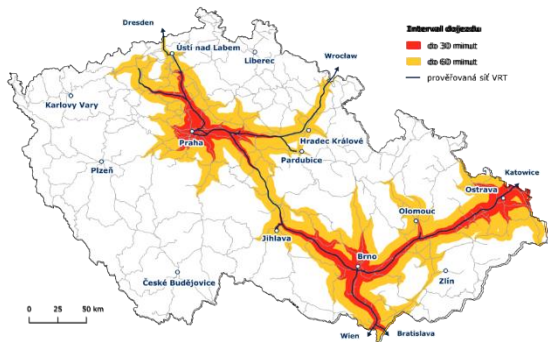
VRT v okolí Rudy

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

Ruda, 14. 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



Snadný přestup do regionu.



Vlaky pro denní dojíždění.



Vlaky pro dálkové cesty.



Za příbuznými.

Za obchodem.

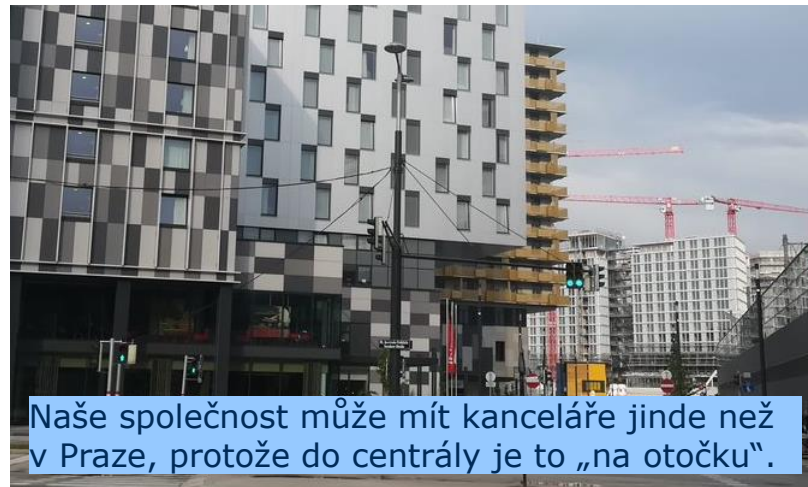
Za přáteli.

Do školy.

Do zaměstnání.

VRT udrží lidi v regionech

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



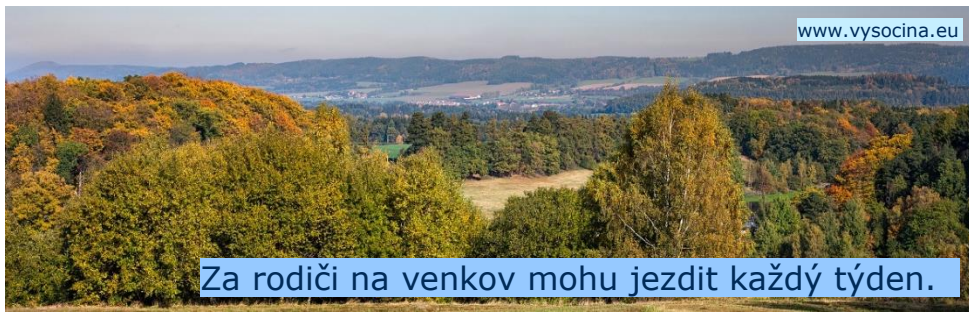
Naše společnost může mít kanceláře jinde než v Praze, protože do centrály je to „na otočku“.

www.jihlava.cz



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

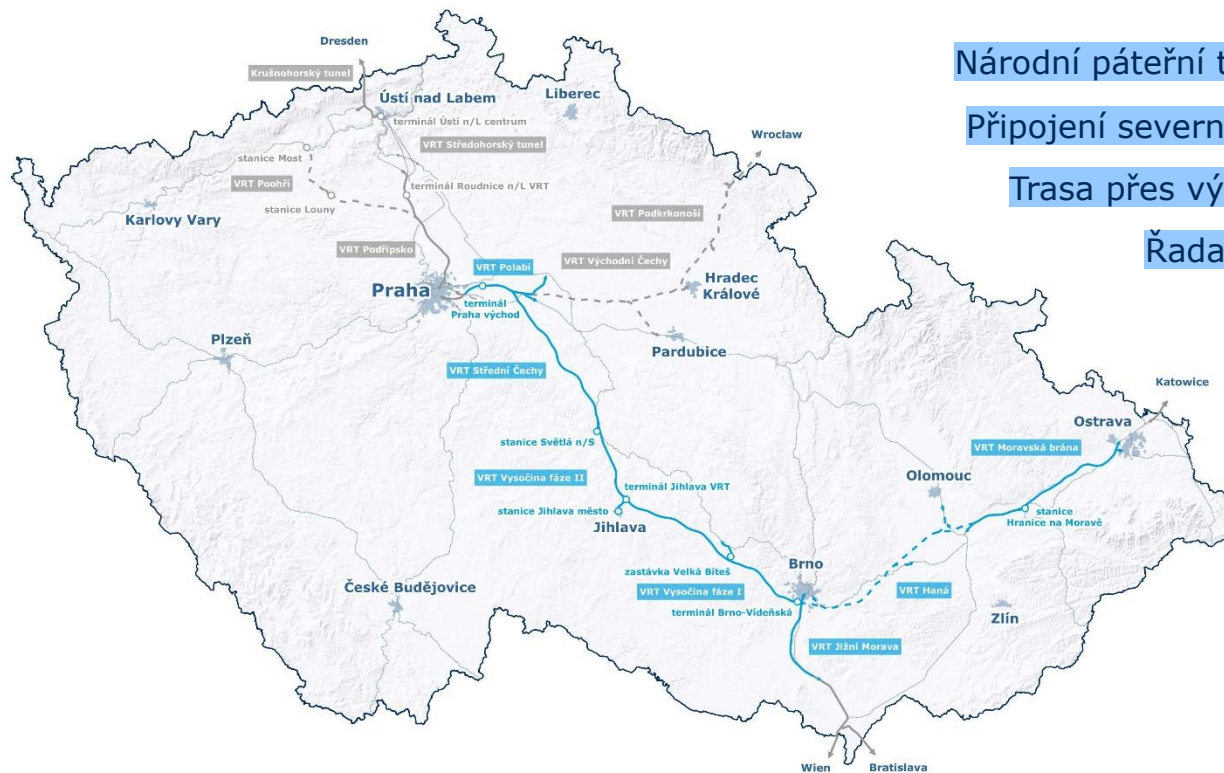
www.vysocina.eu



Za rodiči na venkov mohou jezdit každý týden.



VRT v České republice



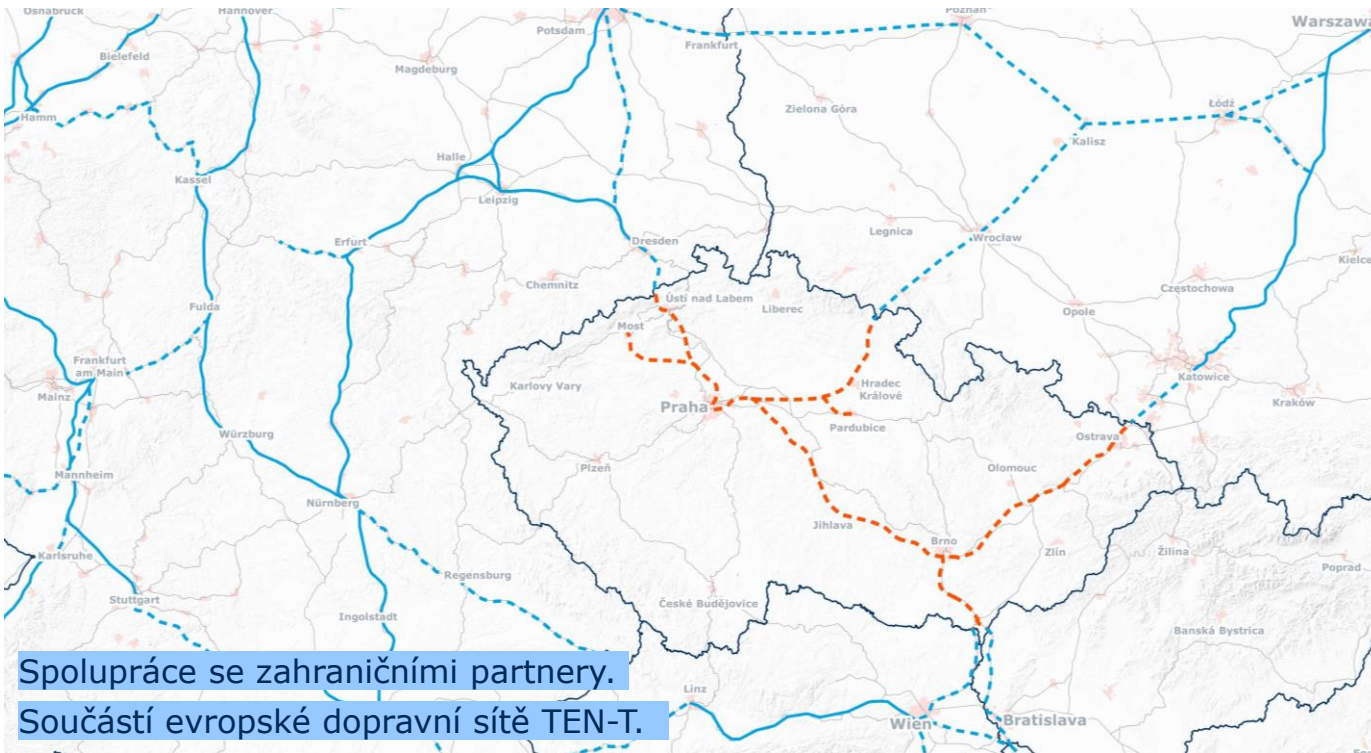
Národní páteřní trasa Praha – Brno – Ostrava.

Připojení severních Čech přes Ústí n/L i Most.

Trasa přes východní Čechy (prověřováno).

Řada propojení do konvenční sítě.

České VRT navazují na tratě v Evropě



Stanice Jihlava město a terminál Jihlava VRT



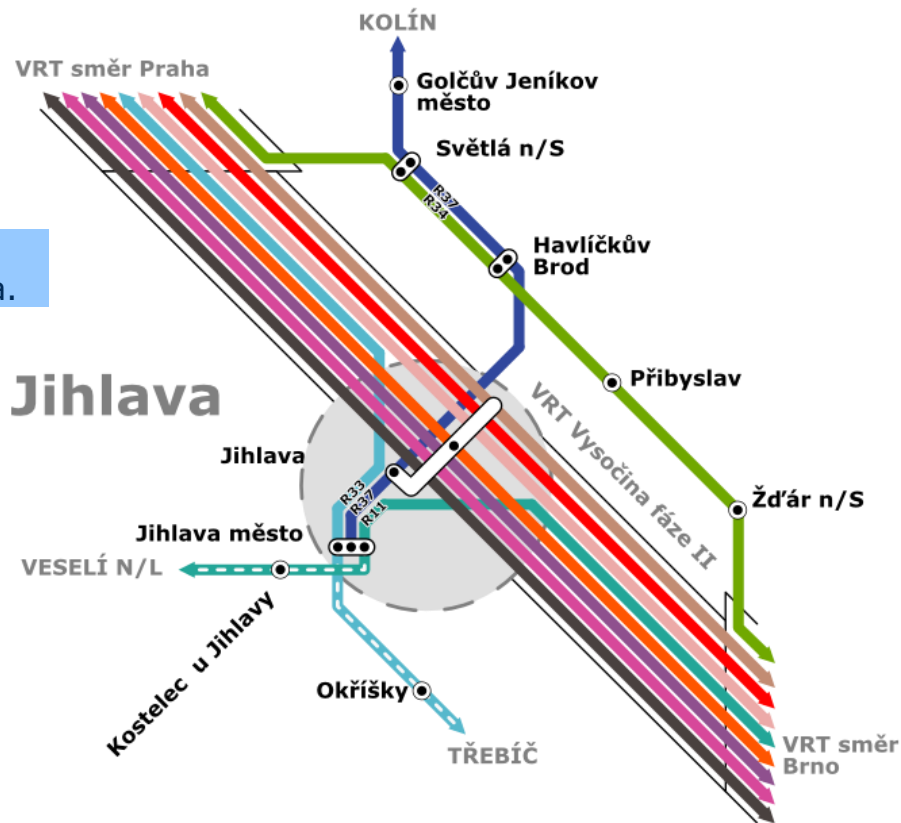
Linky rychlé železnice na Vysočině

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.

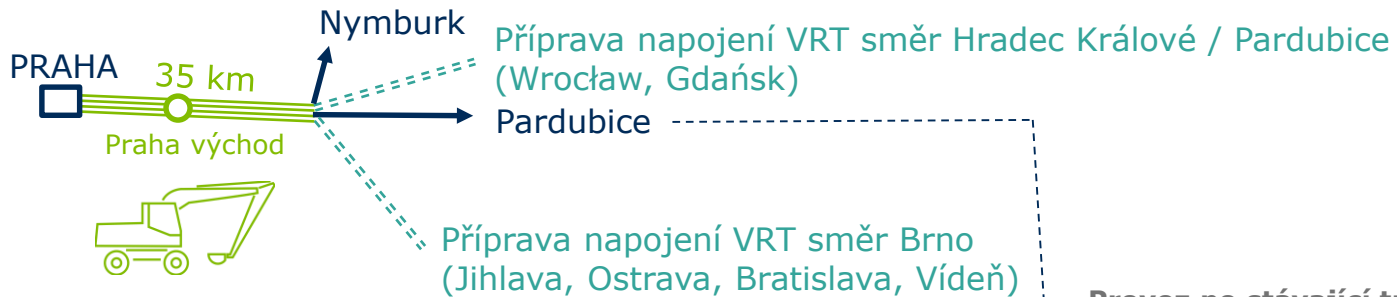
Každou hodinu vlak přímo do centra Havlíčkova Brodu, Žďáru n/S a dalších míst z Prahy i z Brna.

Pokračování vybraných vlaků přímo ve směru Jindřichův Hradec a Třebíč.

Minimálně 10 míst zastavení rychlého vlaku.

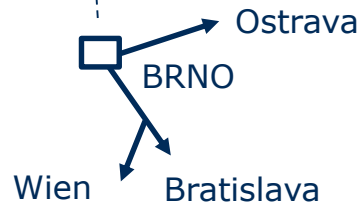
Pokrytí území s dostupností 15-20 min autem.





2025-28 VRT Polabí

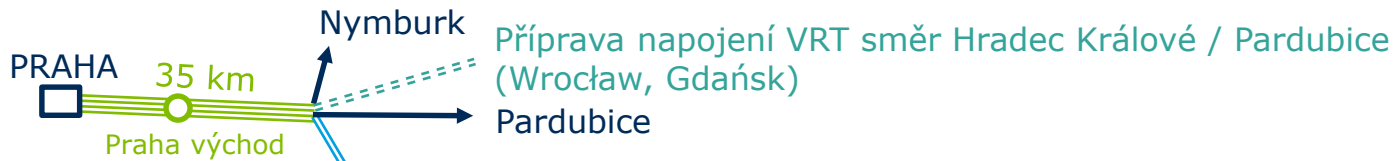
Provoz po stávající trati
přes Českou Třebovou



Přínosy

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





2027-30 VRT Střední Čechy



V. Bíteš - Praha
-:-- → 1:40

V. Bíteš - Brno
-:-- → 0:19

Praha - Brno
2:30 → 1:57

Přínosy
Zrychlení cesty Praha - Brno
Výrazné zrychlení cesty na Vysočinu

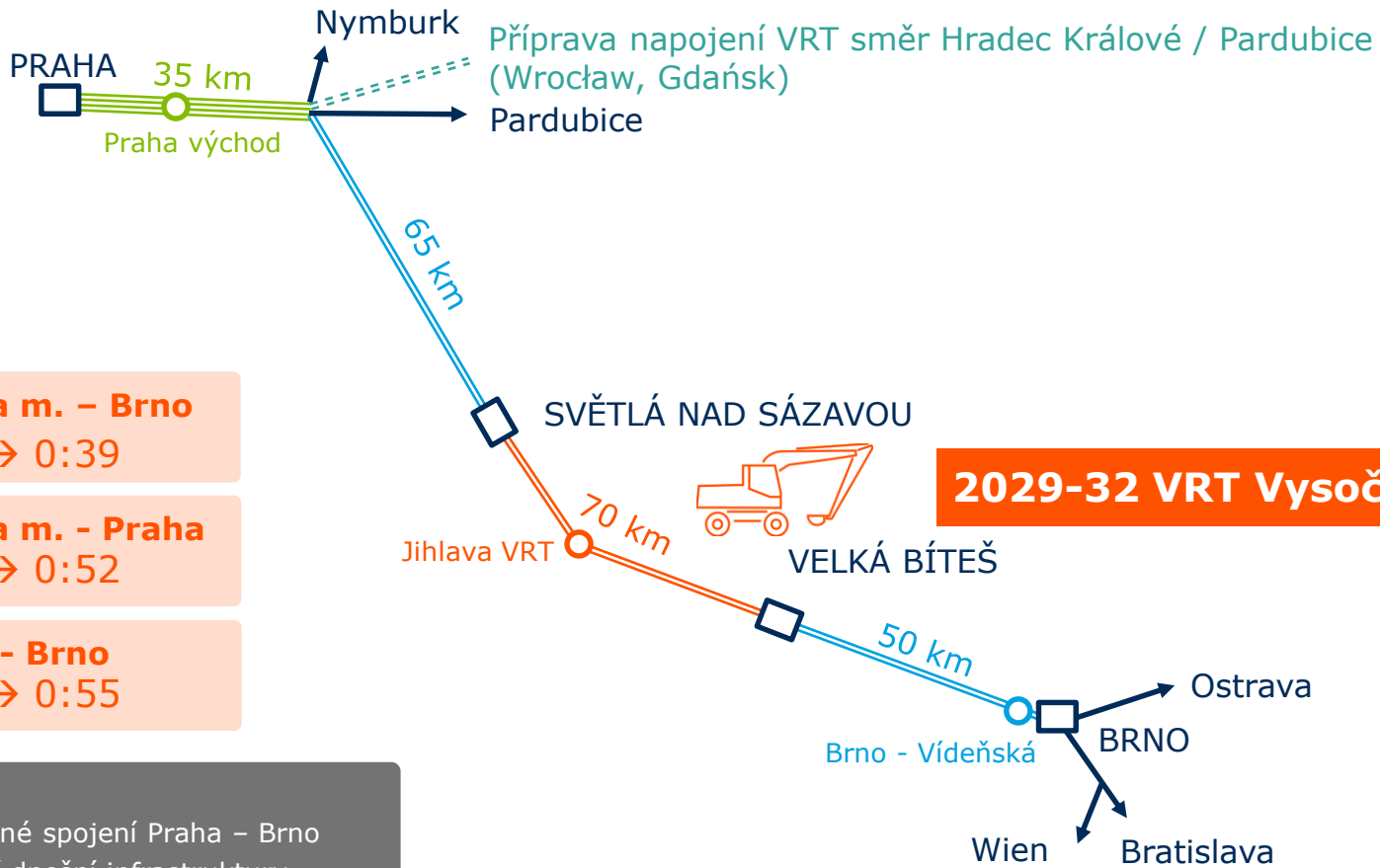
SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU

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

Jihlava m. - Praha

1:17 → 0:52

Praha - Brno

1:57 → 0:55

Přínosy

Dokončené spojení Praha - Brno
Uvolnění dnešní infrastruktury

VRT a Ruda a okolí

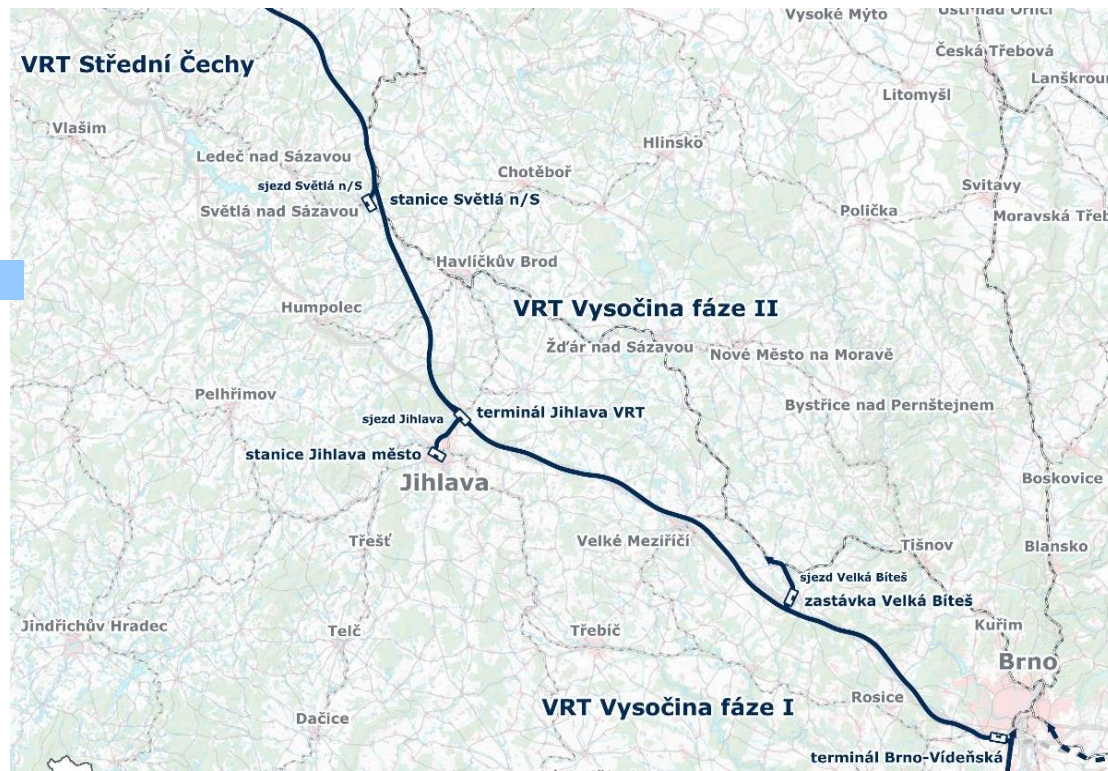
Vysokorychlostní železnice na Vysočině

Maximální rychlost 320 km/h

Pouze pro osobní dopravu

Minimální noční provoz (údržba trati)

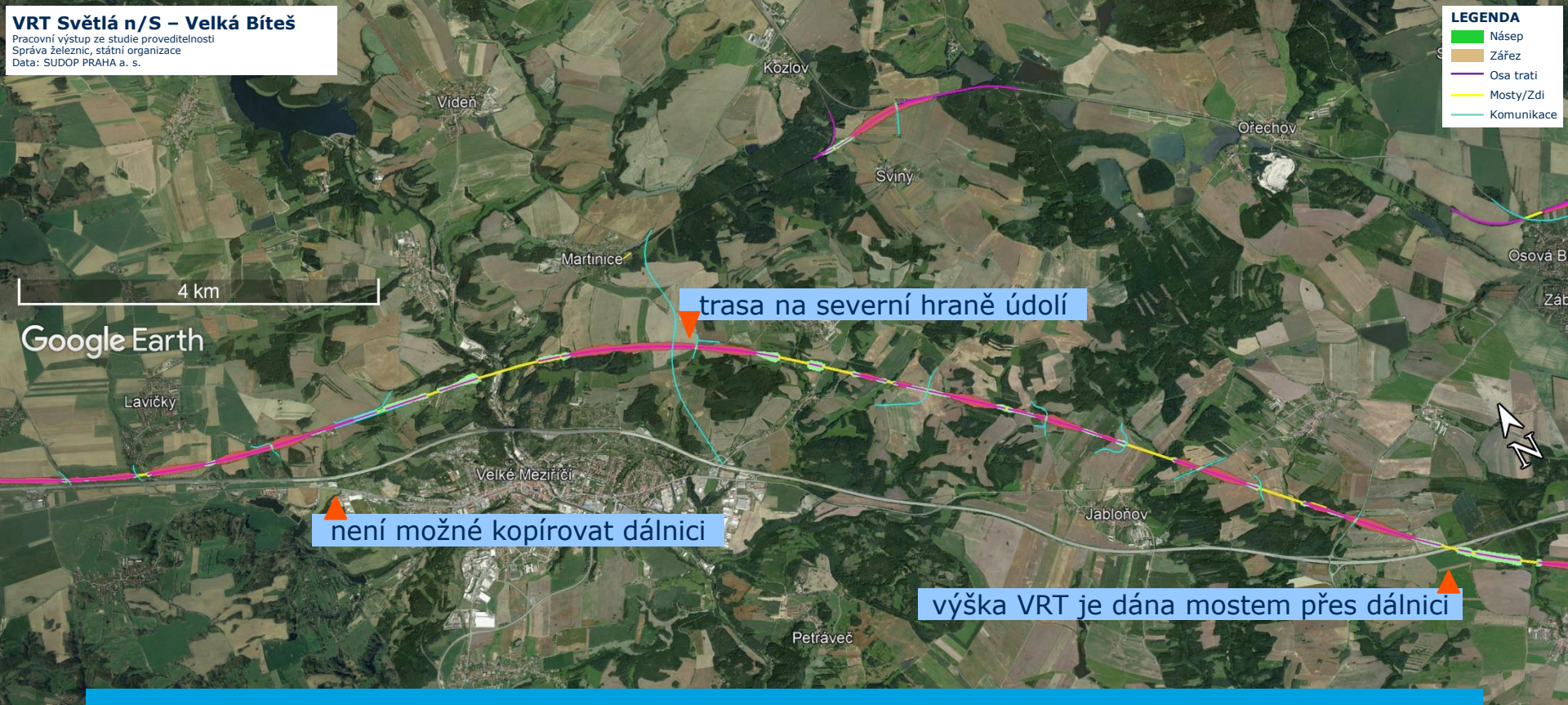
Dvoukolejná trať



VRT Světlá n/S – Velká Bíteš

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

LEGENDA	
	Násep
	Zářez
	Osa trati
	Mosty/Zdi
	Komunikace



VRT v okolí Velkého Meziříčí

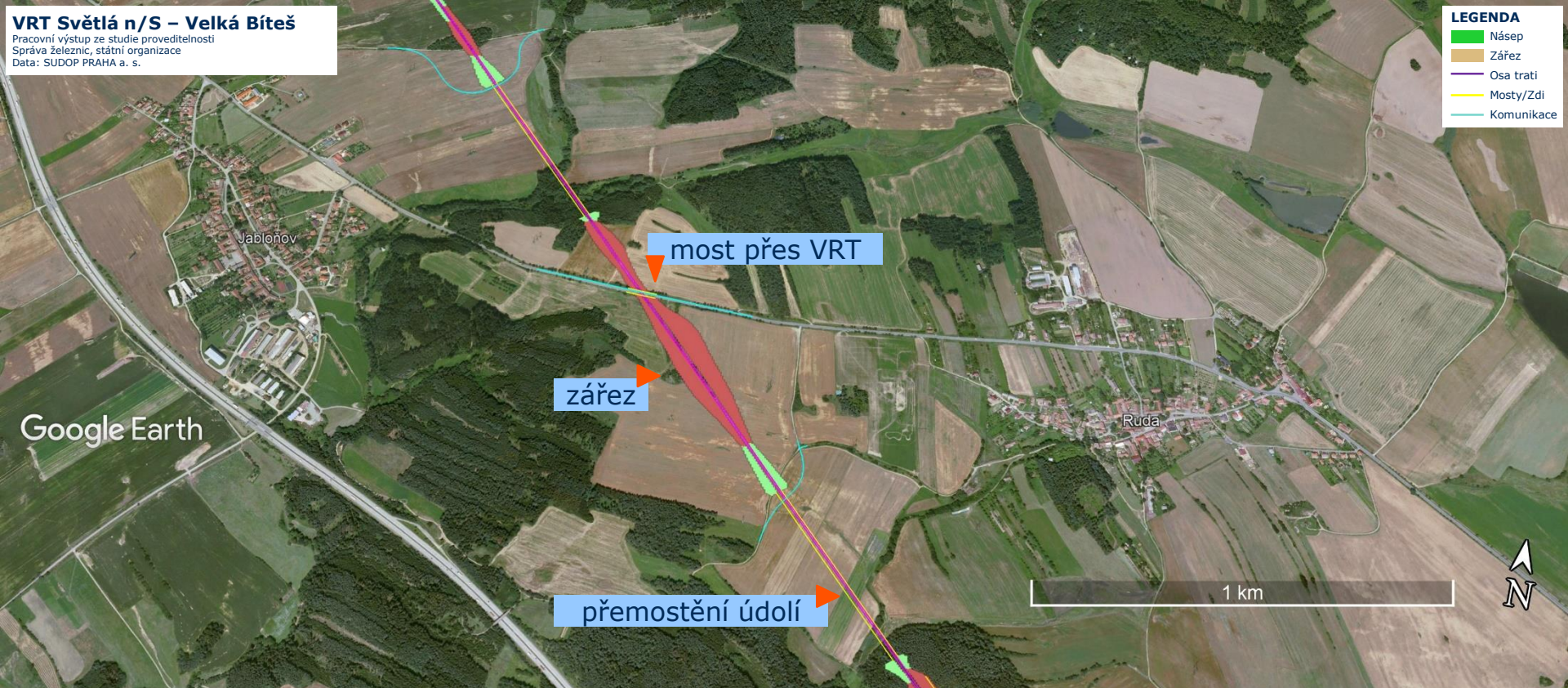


VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

VRT Světlá n/S – Velká Bíteš

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

LEGENDA	
	Násep
	Zářez
	Osa trati
	Mosty/Zdi
	Komunikace



most přes VRT

zářez

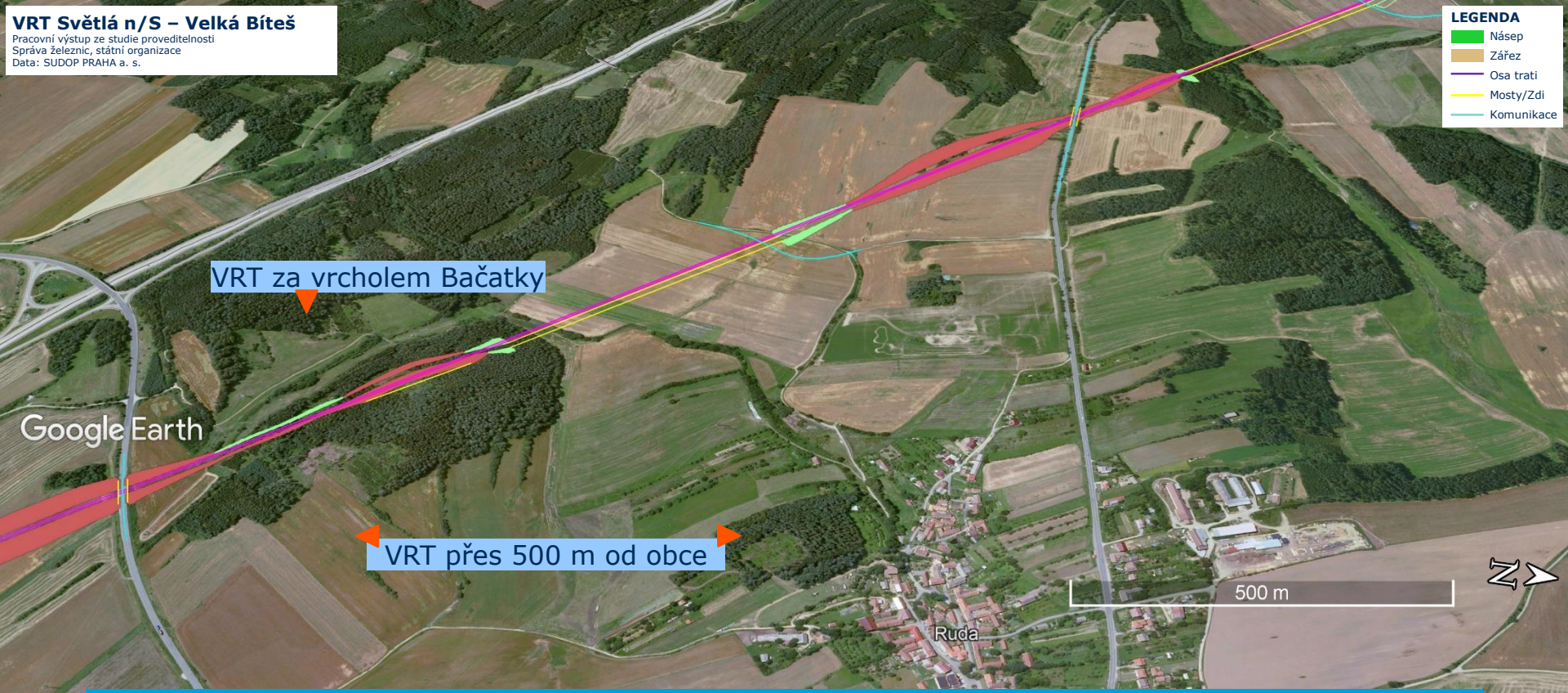
přemostění údolí

1 km

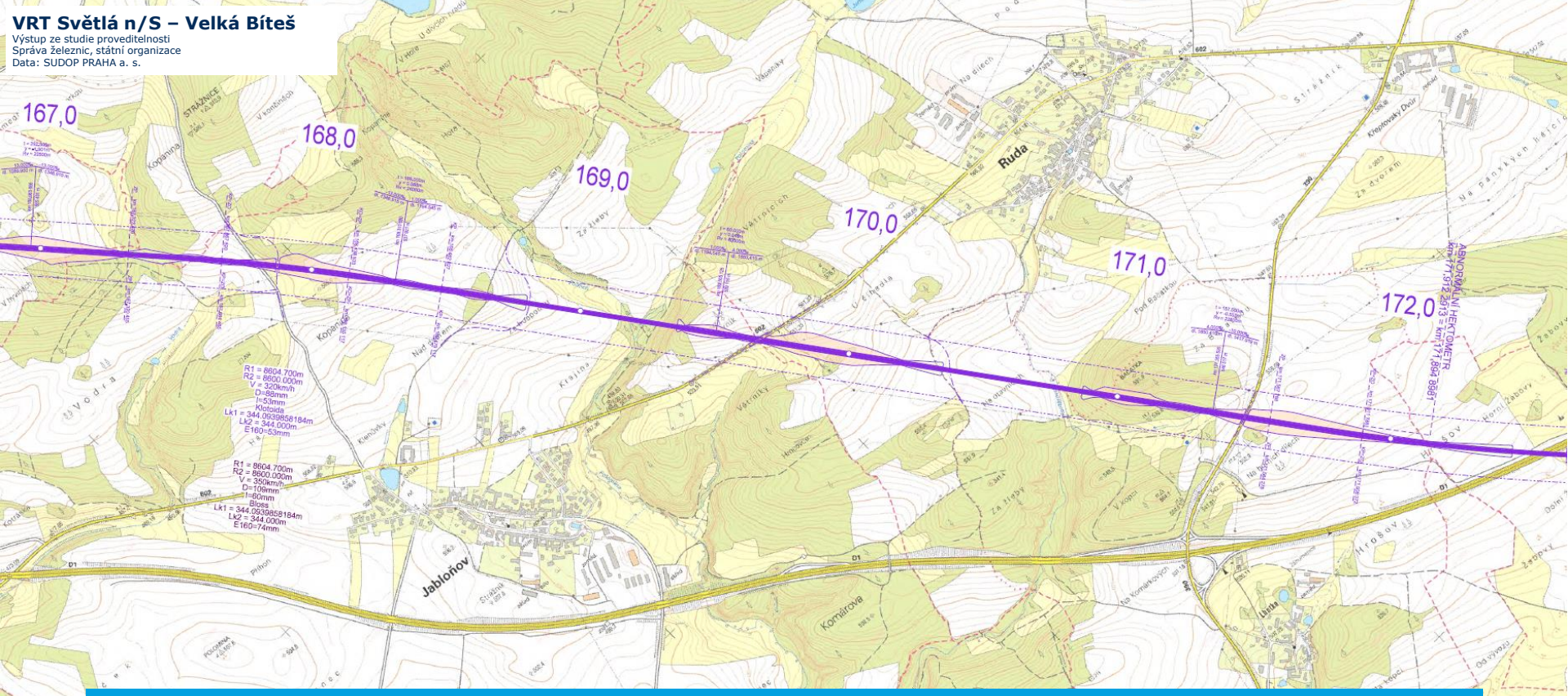


Google Earth

VRT a Ruda



VRT a Ruda



VRT a Ruda



Jak vypadá VRT?



Běžné elektrické napájení

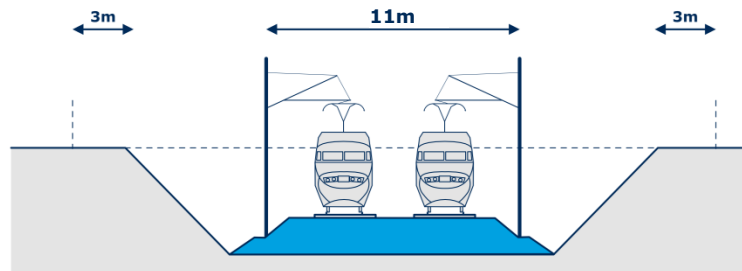
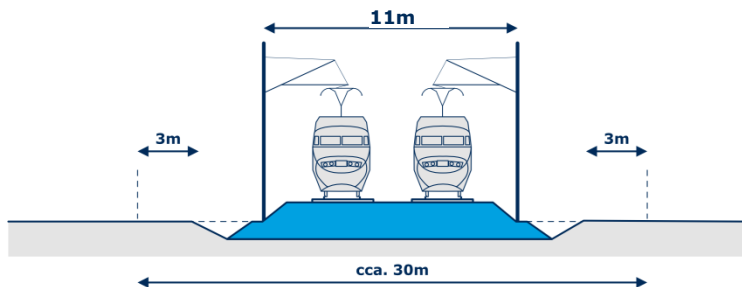
Běžné koleje ve štěrku

Vysoká rychlost je umožněna přímým vedení trati v krajině.

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

Vysokorychlostní trať

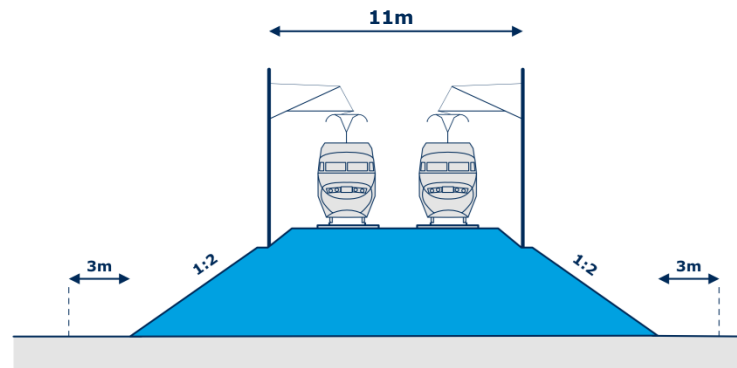
Jaké jsou orientační rozměry VRT?

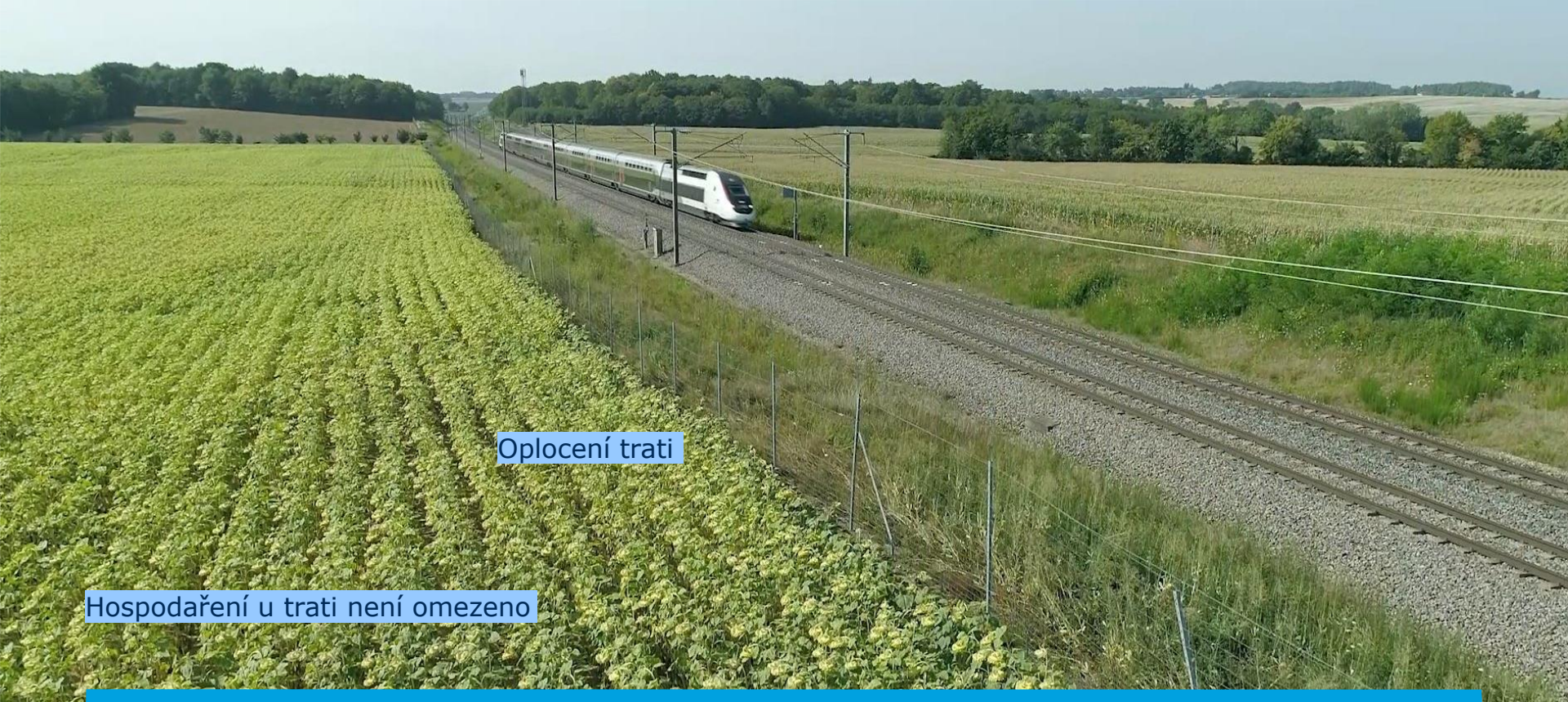


Výsledný rozměr závisí na výškovém umístění trati.

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



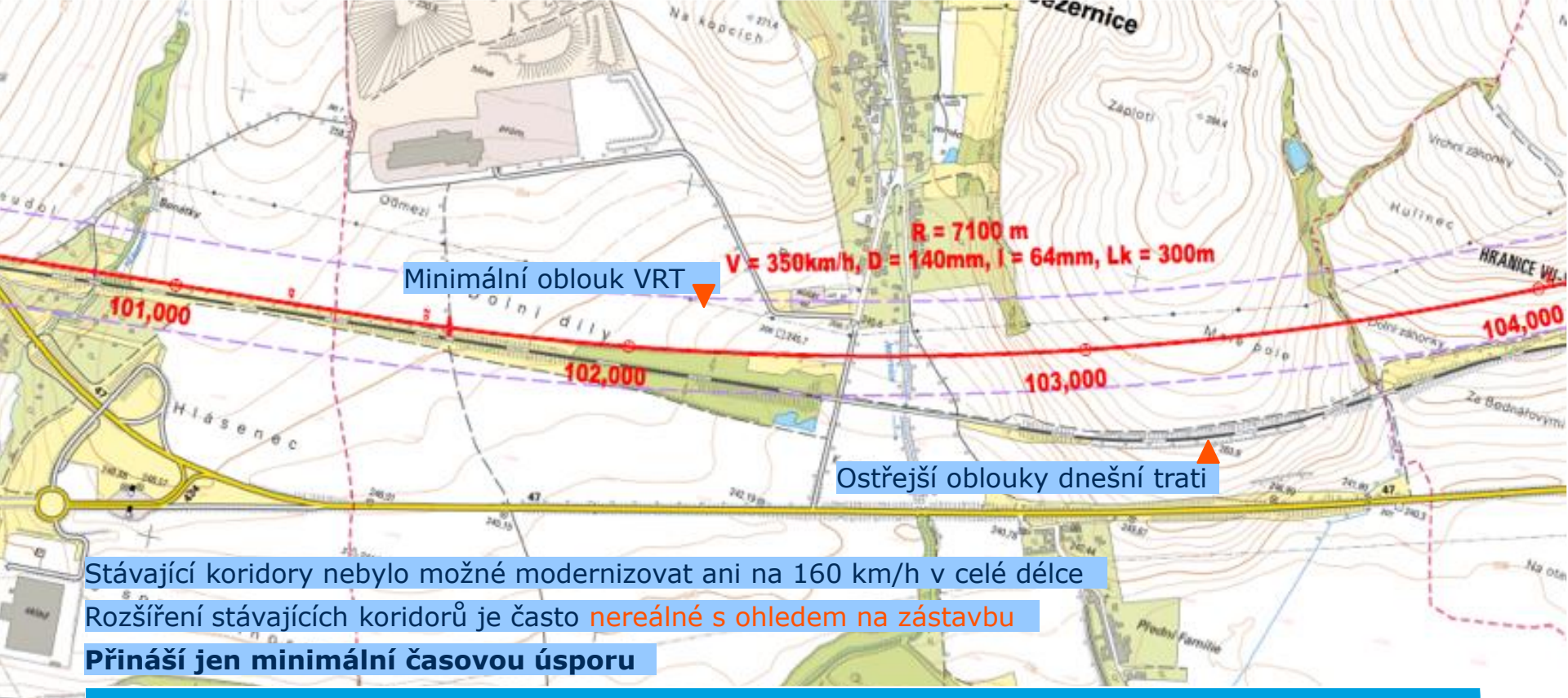
VRT je má menší šířku než polovina dálnice

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

VRT a dálnice



VRT a dálnice



VRT a dnešní železnice

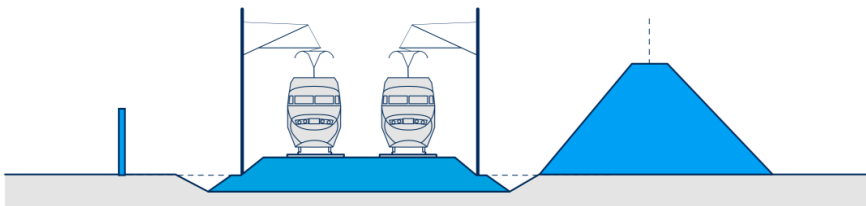


Snažíme se o co nejlepší zakomponování trati do krajiny

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

Reálná vysokorychlostní trať

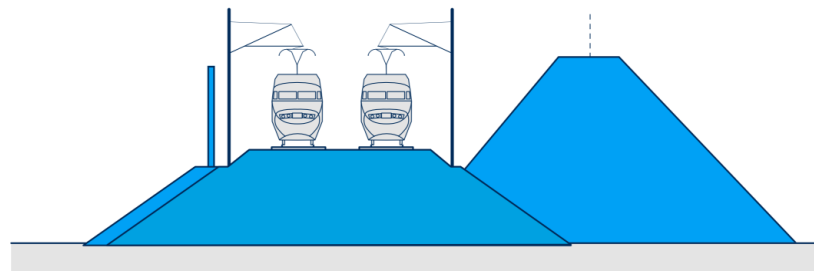
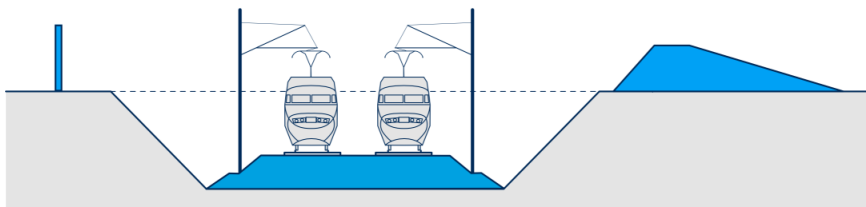
Jaké jsou možnosti ochrany proti šíření hluku?



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.

Jaký je proces přípravy?

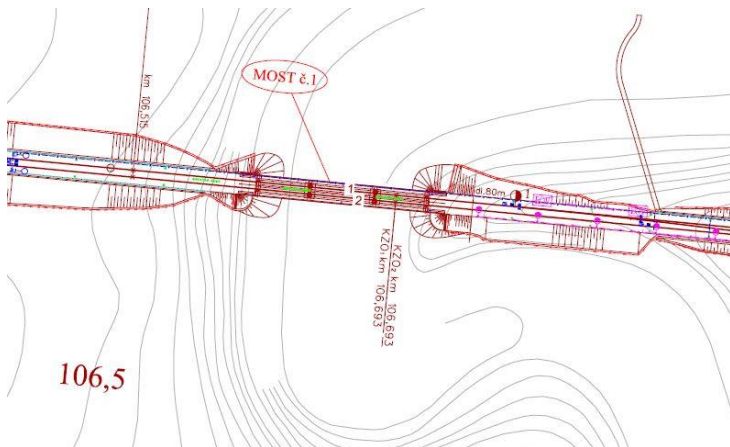
Kdy nastane jednání s vlastníky pozemků?

Politika územního rozvoje ČR

Zásady územního rozvoje kraje

Územní rozhodnutí

Stavební povolení



Jakmile je zřejmé, jaké pozemky stavba potřebuje

Postup podle zákona č. 416/2009 Sb., liniový zákon, ve znění pozdějších předpisů

Obvyklá cena zvýšená bonusovými koeficienty:

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

Zapojení obcí v okolí VRT

Obtížné změna trasy s ohledem na přísné parametry

Mnoho omezujících prvků v krajině

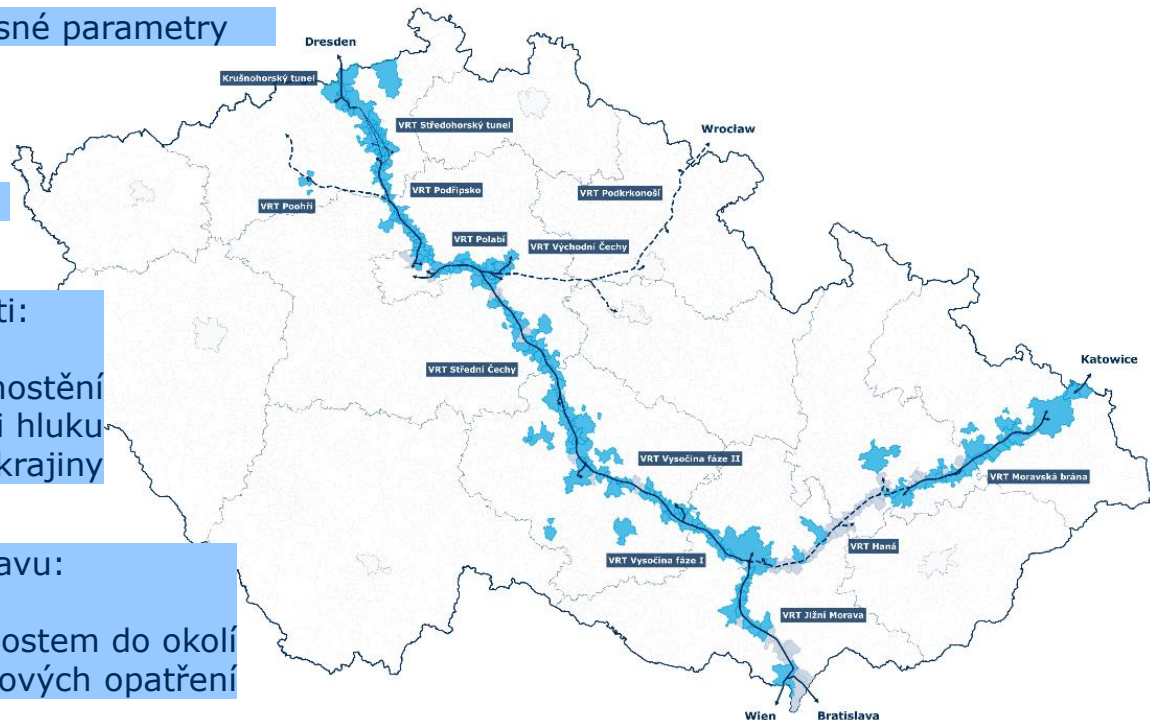
Úprava se podařila na cca 10 místech

Možnost zapojit se na návrhu okolí trati:

umístění přemostění
ochrana proti hluku
začlenění do krajiny

Uvítáme zpětnou vazbu pro další přípravu:

stanovisko obce k návaznostem do okolí
stanovisko obce k řešení protihlukových opatření





Snaha navrhnout trasu stejně daleko od sousedních obcí

Zlepšení pro jednoho = často zhoršení pro druhého

Proč nelze trasu jednoduše ohnout

Děkuji za pozornost

VRT v okolí Rudy

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

vrt@spravazeleznic.cz