

VRT Praha - Brno – Ostrava/Břeclav

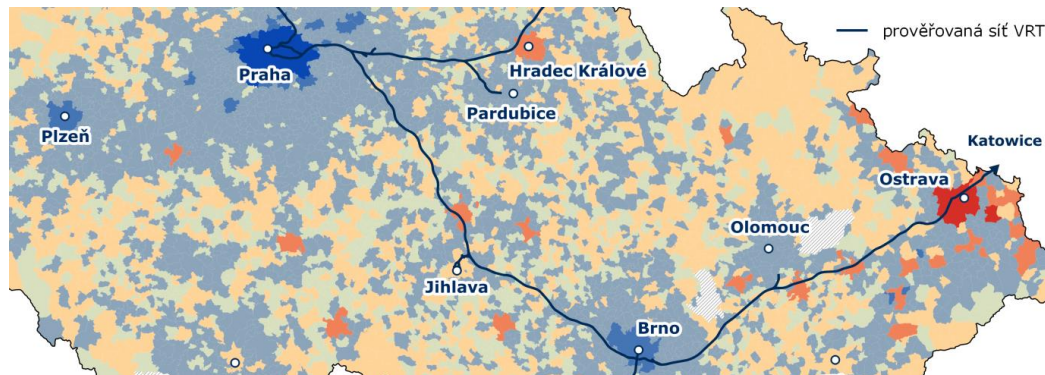
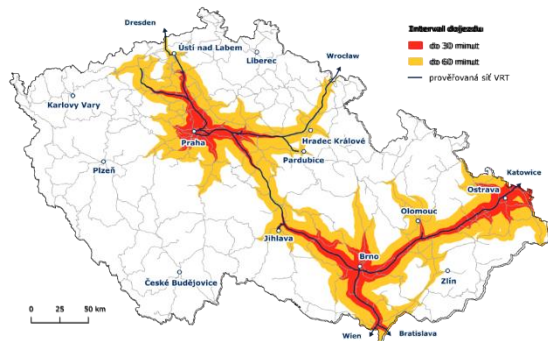
VRT v okolí Klokočí

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu

Klokočí, 12. 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.

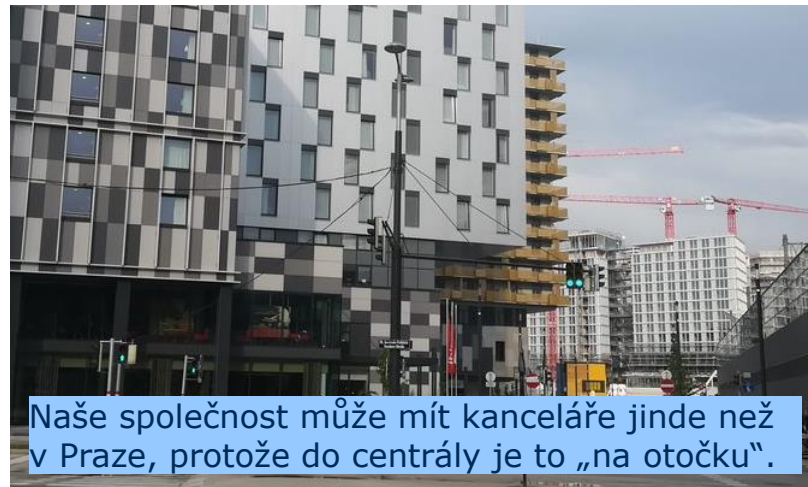
Naplnění cílů EU v oblasti dopravy i ochrany klimatu.

VRT součástí dopravního systému země



VRT udrží lidi v regionech

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



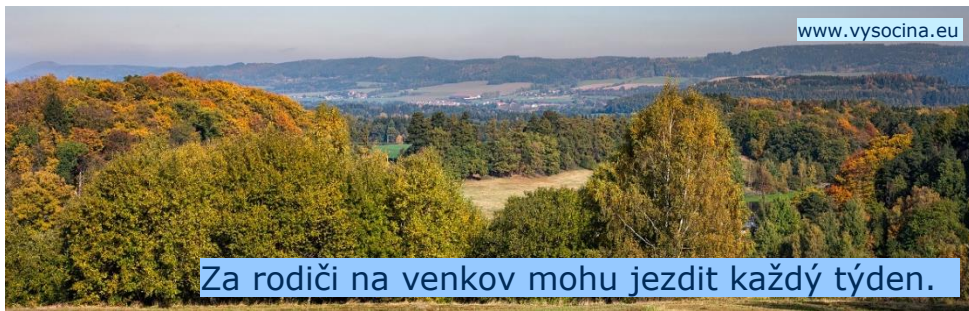
Naše společnost může mít kanceláře jinde než v Praze, protože do centrály je to „na otočku“.

www.jihlava.cz



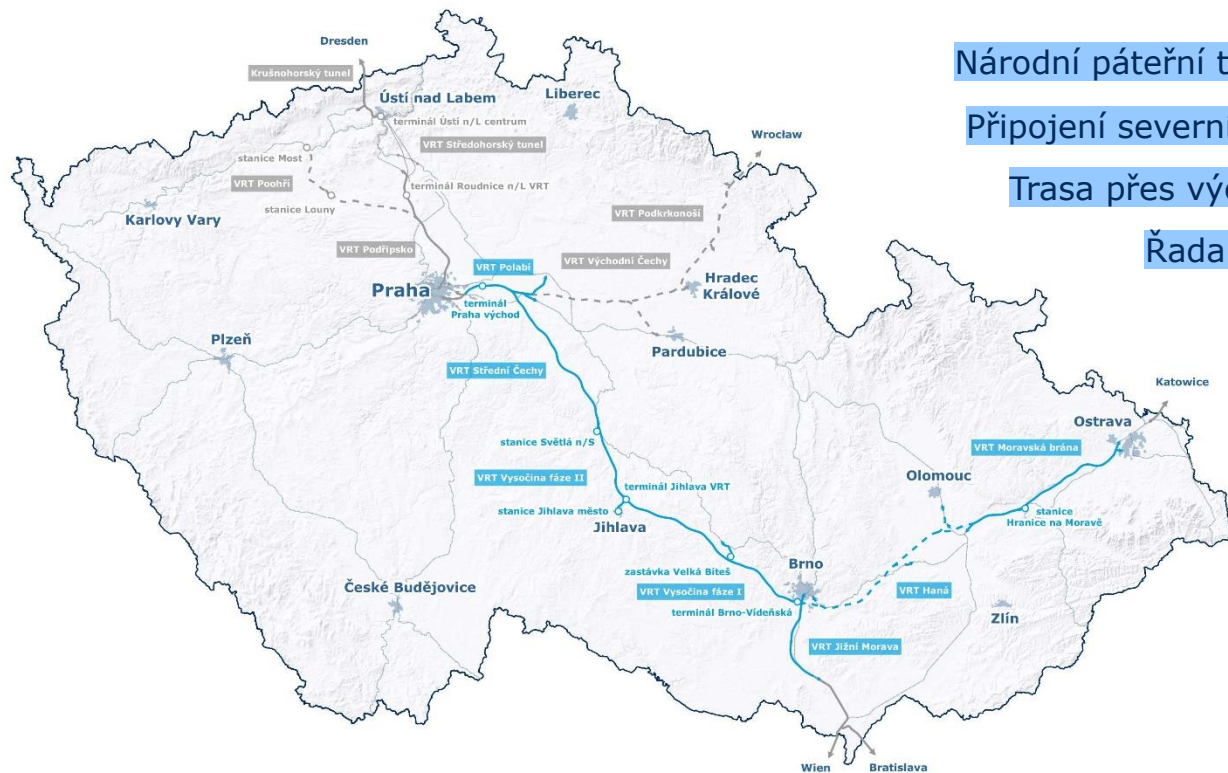
Po vysoké se mohou vrátit domů, protože do Brna dojedou kdy chci a za chvíli.

www.vysocina.eu



Za rodiči na venkov mohou jezdit každý týden.

VRT v České republice



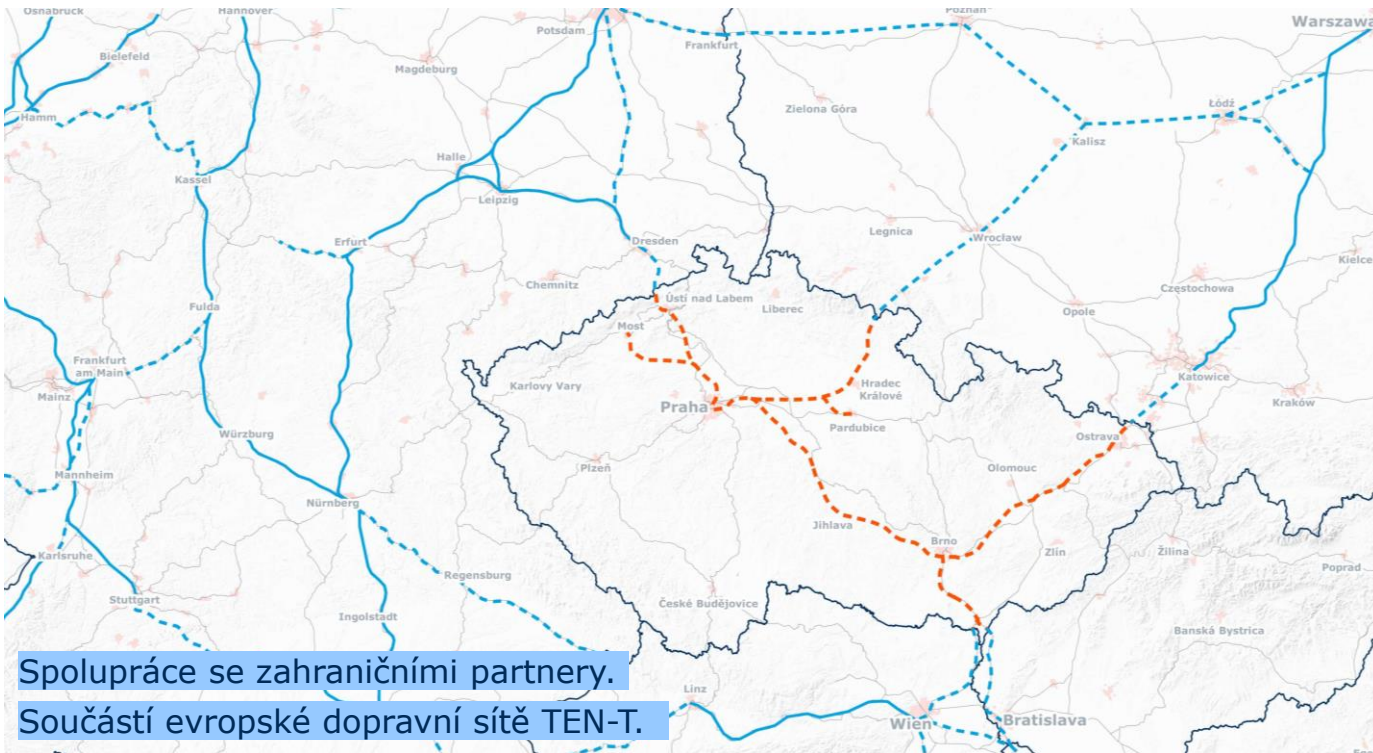
Národní páteřní trasa Praha – Brno – Ostrava.

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



VRT Moravská Brána

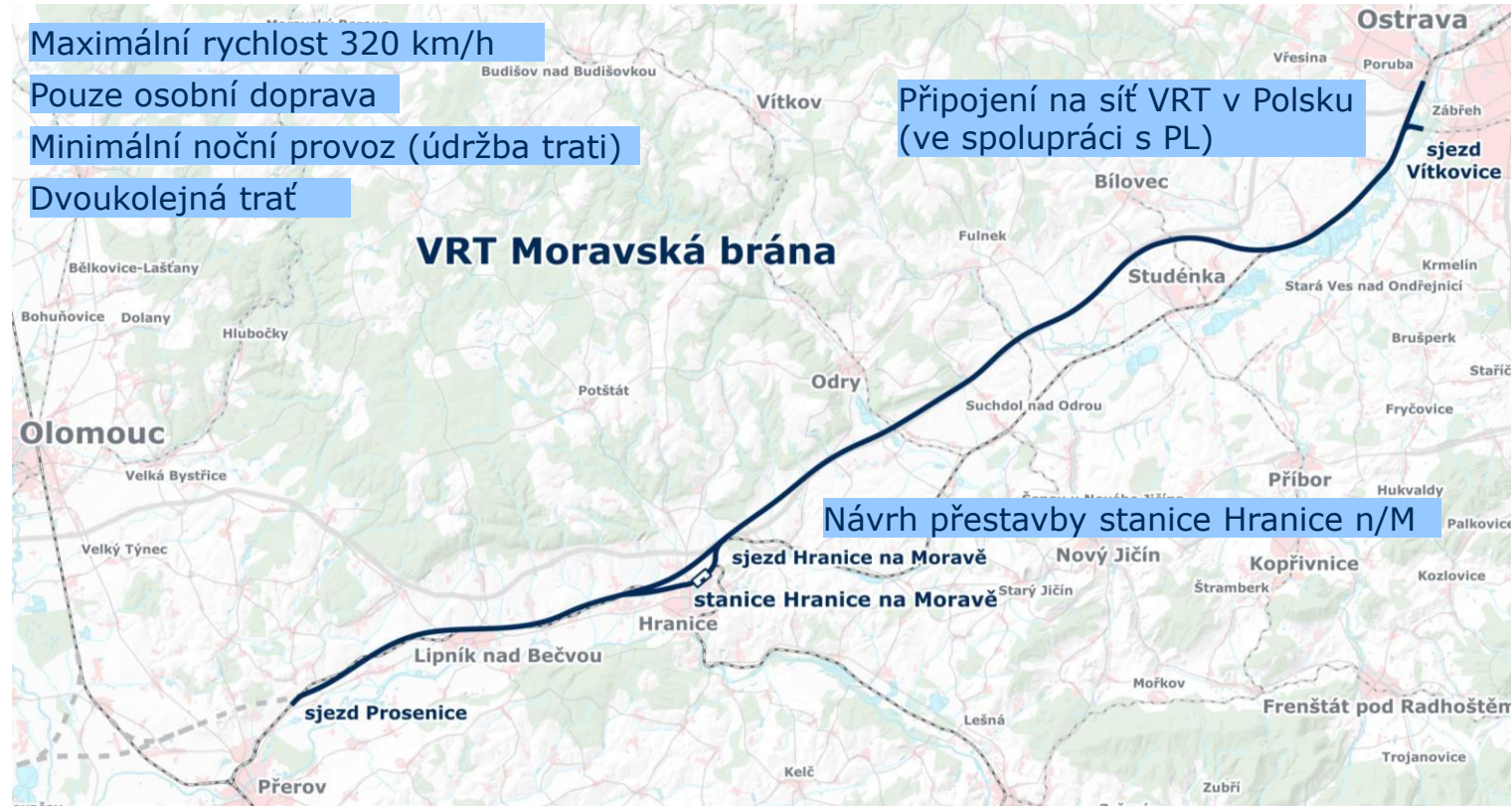
Maximální rychlost 320 km/h

Pouze osobní doprava

Minimální noční provoz (údržba trati)

Dvukolejná trať

Připojení na síť VRT v Polsku
(ve spolupráci s PL)



Návrh přestavby stanice Hranice n/M

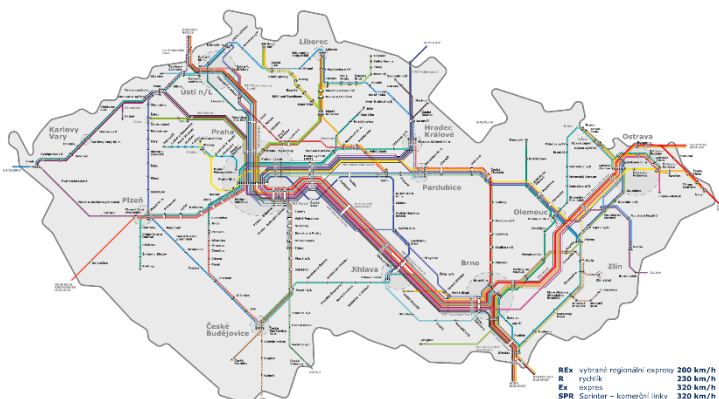
Linky rychlé železnice na Moravě a ve Slezsku

Nejbližší stanice Hranice na Moravě

Ex Hranice n/M - Olomouc 18 min.

REx Hranice n/M - Ostrava-Svinov 18 min.

Obslužné rychlíky i osobní vlaky
na stávající trati



VRT Brno - Ostrava

320 km/h

Probíhá

Technické řešení

Cílem je pouze aktualizace
územně plánovací dokumentace

Praha – Ostrava
2:45 → 1:35 h

Brno – Ostrava
0:55 → 0:35 h

Praha – Ostrava
3:00 → 2:45 h

Brno – Ostrava
2:30 → 0:55 h



2025

80 km



OSTRAVA

Probíhá

Technické řešení

Aktualizace územně
plánovací dokumentace

Posouzení vlivu na životní
prostředí

Geodetické zaměření
Územní rozhodnutí



výhled

77 km

PŘEROV
(Prosenice)

BRNO



2025

modernizace
na 200 km/h



Jak vypadá VRT?



Běžné elektrické napájení

Běžné koleje ve štěrku

Vysoká rychlost je umožněna přímým vedení trati v krajině.

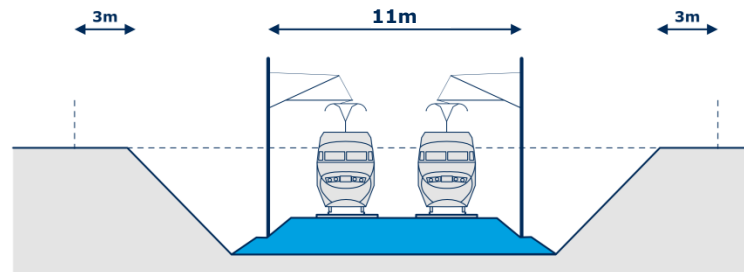
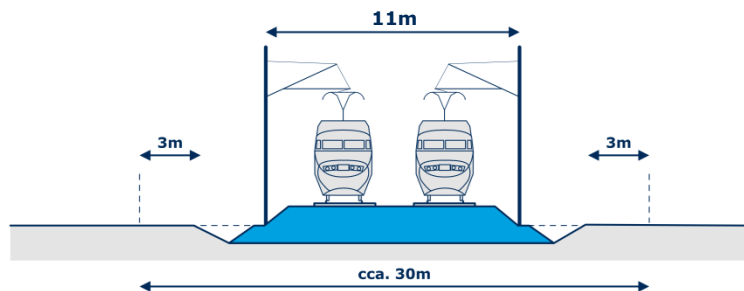
VRT není od pohledu rozdílná oproti běžné trati (nepřipravujeme „maglev v betonovém korytě“).

Vysokorychlostní trať



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

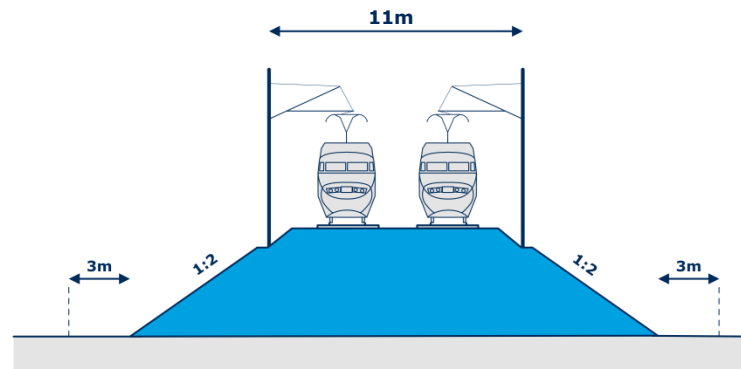
Jaké jsou orientační rozměry VRT?

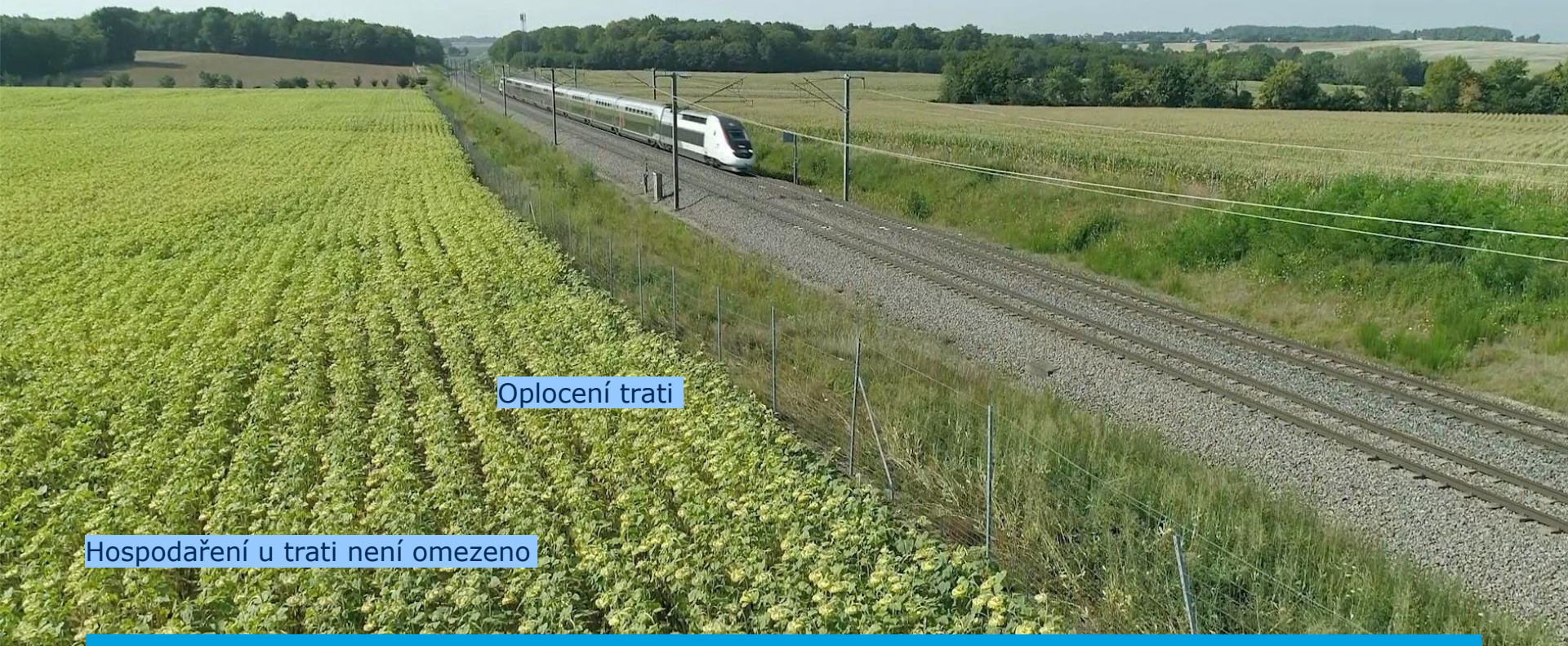


Výsledný rozměr závisí na výškovém umístění trati.

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



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



Součástí projektu jsou přemostění křižujících komunikací i inženýrských sítí

VRT a její přemostění



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT je má menší šířku než polovina dálnice

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

VRT a dálnice



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



Snažíme se o co nejlepší zakomponování trati do krajiny

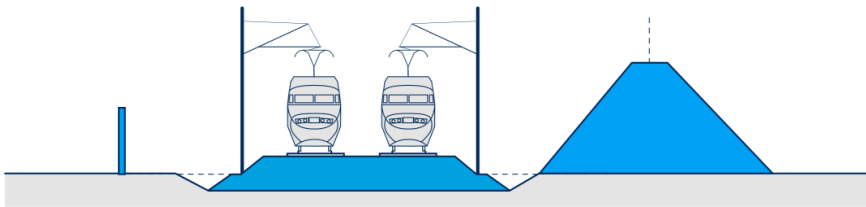
Francouzské know-how založené na minimalizaci betonu a maximalizaci zelených ploch

Reálná vysokorychlostní trať



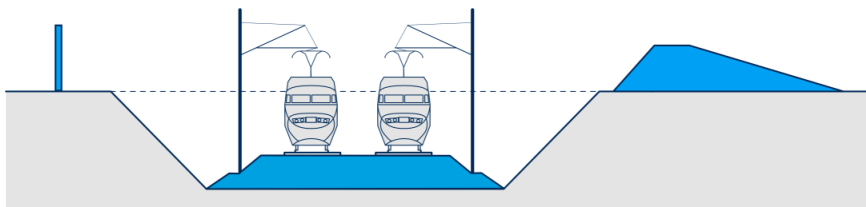
VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav

Jaké jsou možnosti ochrany proti šíření hluku?

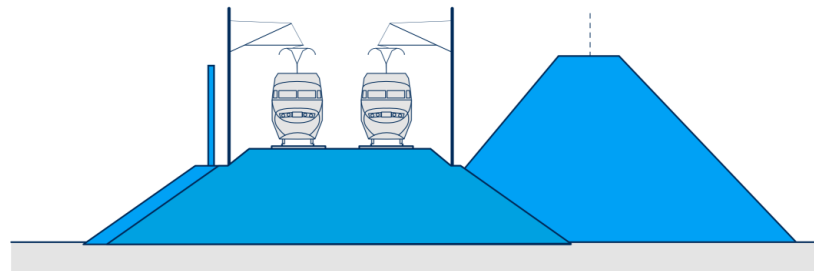


Stěna je efektivní a úzká

Val je přirozený a zabere více místa



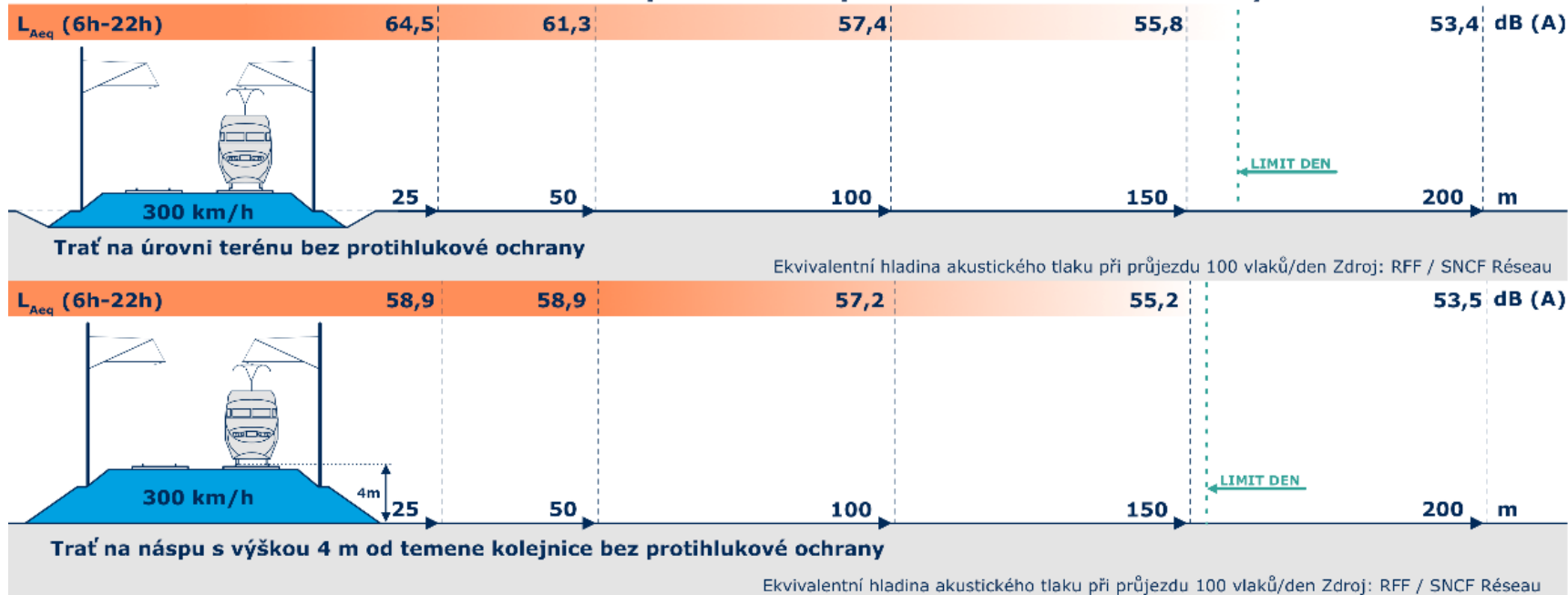
Val u náspu vyžaduje velmi mnoho prostoru (až desítky metrů)



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

Negativní vliv na okolí? Zejména hluk.

Zatížení hlukem od vlaků TGV v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany.



Negativní vliv na okolí? Zejména hluk.

Zatížení hlukem od vlaků TGV v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany.



Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků/den Zdroj: RFF / SNCF Réseau



Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků/den Zdroj: RFF / SNCF Réseau

VRT a Klokočí

VRT Prosenice - Ostrava

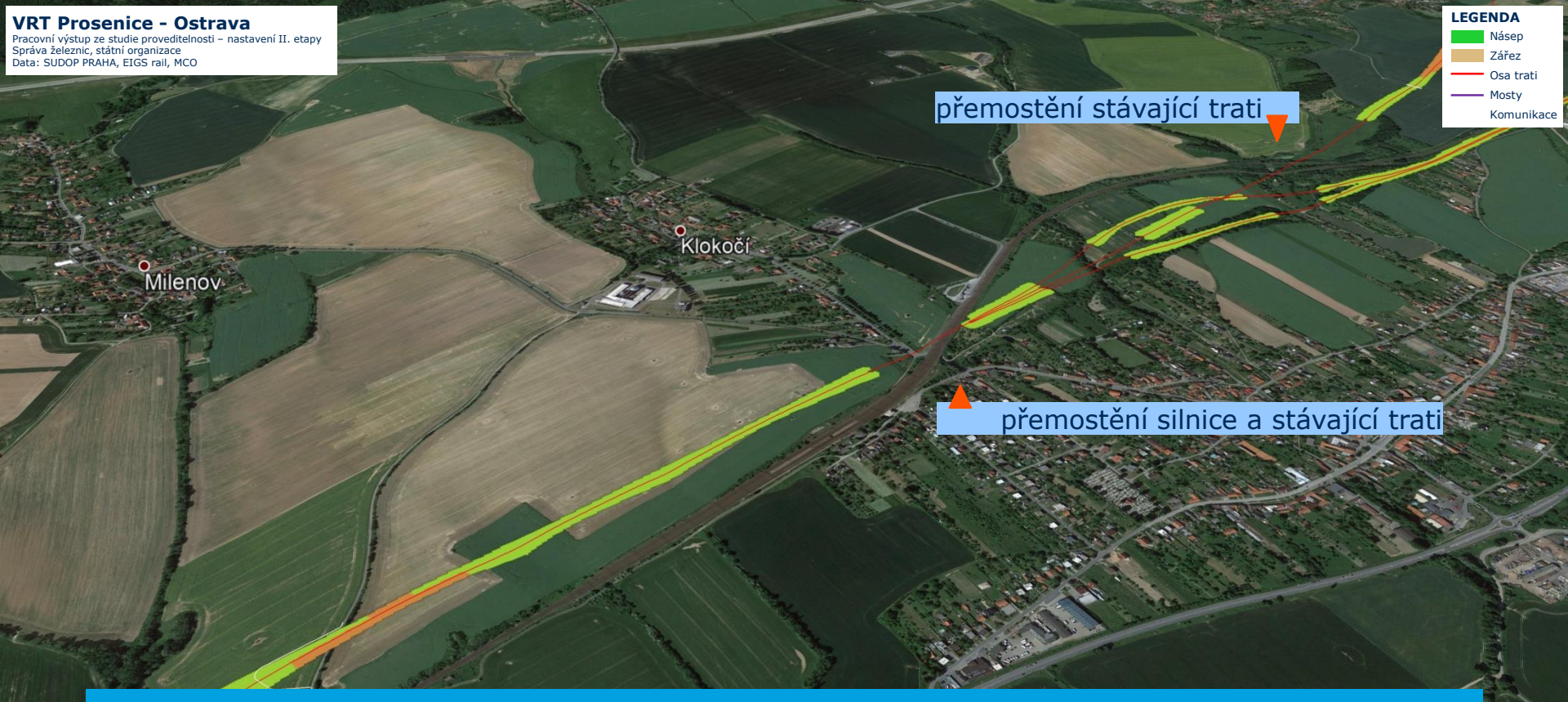
Pracovní výstup ze studie proveditelnosti – nastavení II. etapy
Správa železnic, státní organizace
Data: SUDOP PRAHA, EIGS rail, MCO



VRT úsek Prosenice - Ostrava



VRT Praha – Brno – Ostrava/Břeclav



VRT v okolí Klokočí dle studie

kanál DOL

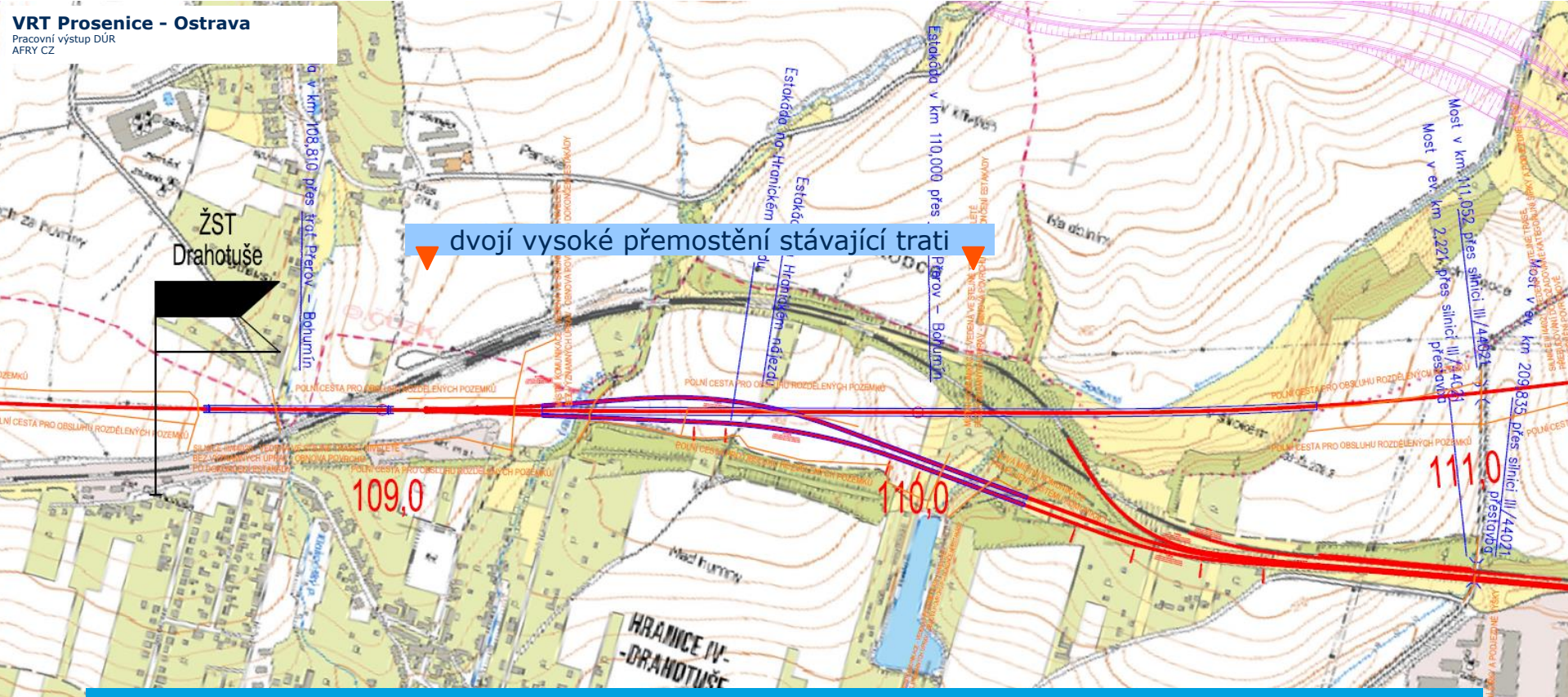
hlavní trasa

spojovací koleje do stanice Hranice n/M

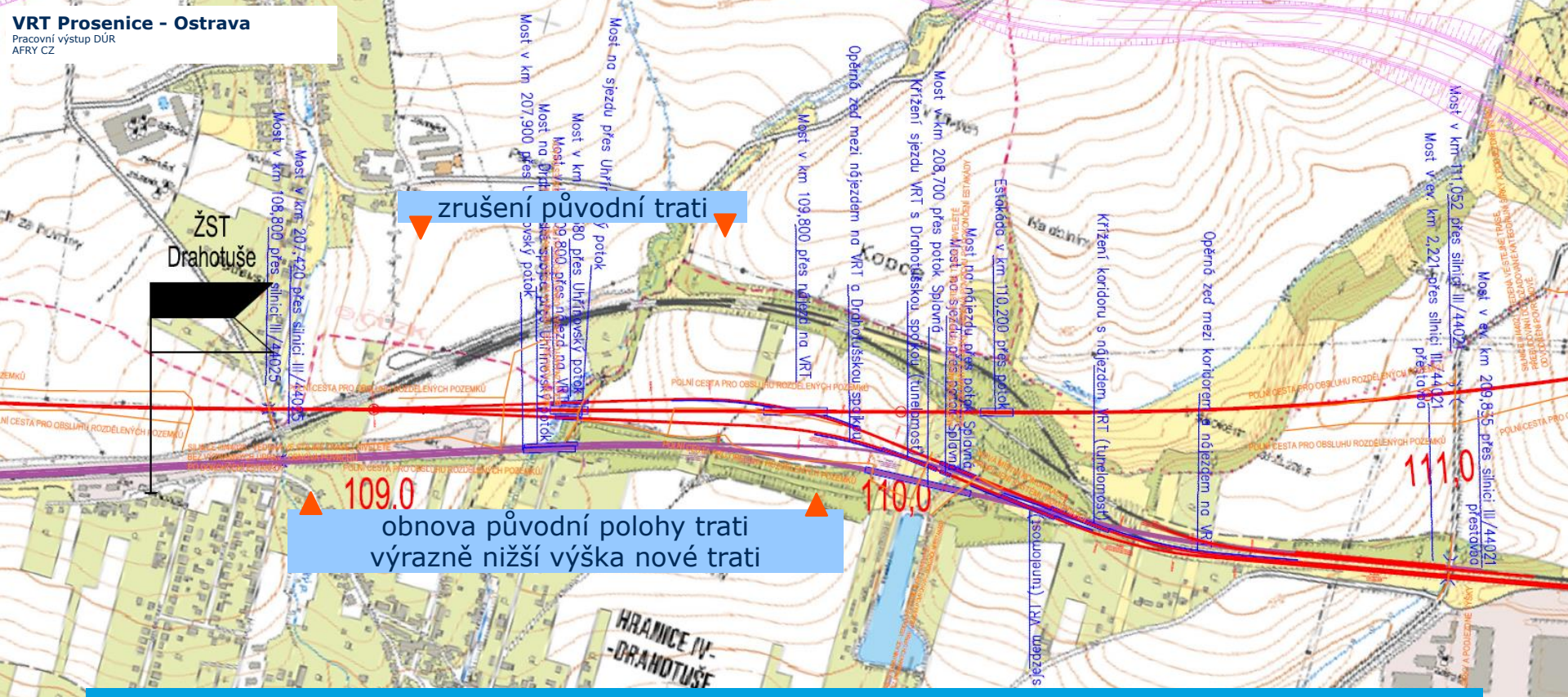
Klokočí

Drahotuše

VRT v okolí Drahotuše dle studie



DÚR: Více variant – 2 principy



DÚR: Více variant – 2 principy

Jaký je proces přípravy?

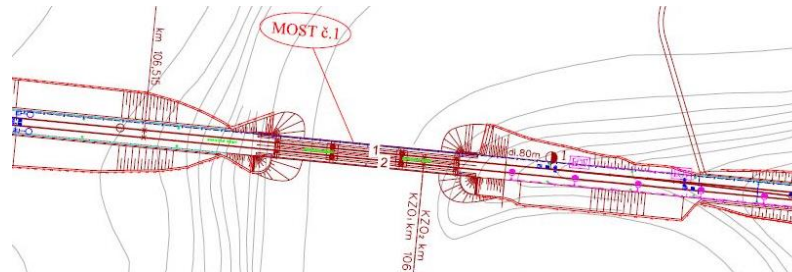
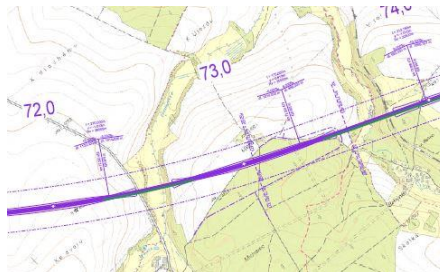
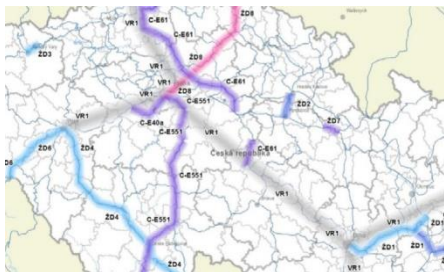
Jak se stavba upřesňuje?

Politika územního rozvoje ČR

Zásady územního rozvoje kraje

Územní rozhodnutí

Stavební povolení



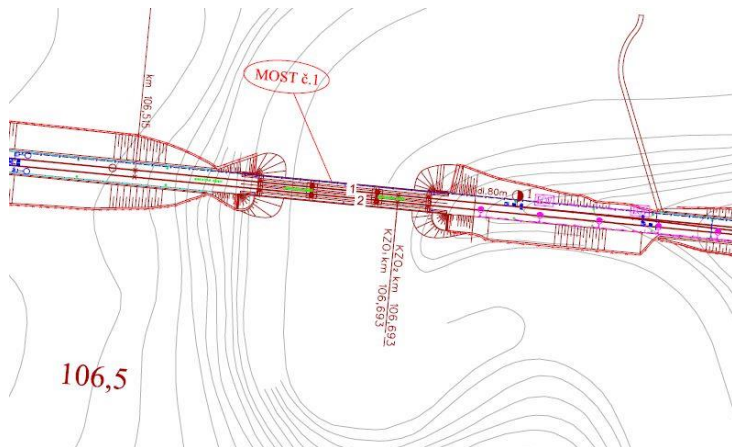
Kdy nastane jednání s vlastníky pozemků?

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

Děkuji za pozornost

VRT v okolí Klokočí

Ing. Marek Pinkava

Odbor přípravy VRT, manažer projektu
vrt@spravazeleznic.cz