

Vysokorychlostní trať – kde jsme, jak dál?



referuje: RNDr. Zdeněk Janovský, Ph.D.
diskusi moderuje: Mgr. Lucie Römer, Ph.D.

O čem budeme dnes povídat - osnova

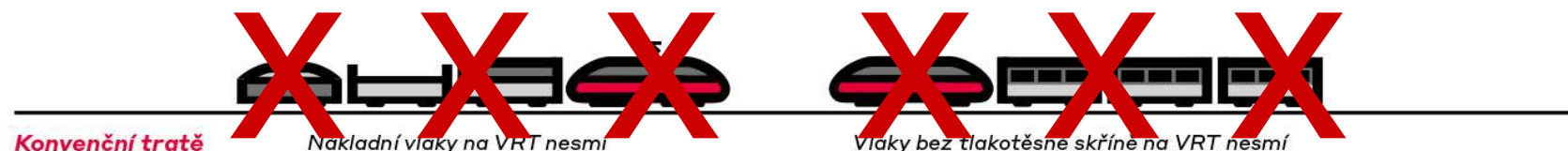
- Jak se VRT liší od klasické dráhy? Proč je stavět?
- Jaké VRT chce stát postavit?
- Jak by měla VRT u nás vypadat?
- Kde jsme v procesu povolování VRT?
- Jak postupovat dál?

Asi 45 min přednášky a min. 45 min diskuse.

**Jak se VRT liší od klasické
dráhy? Proč je stavět?**

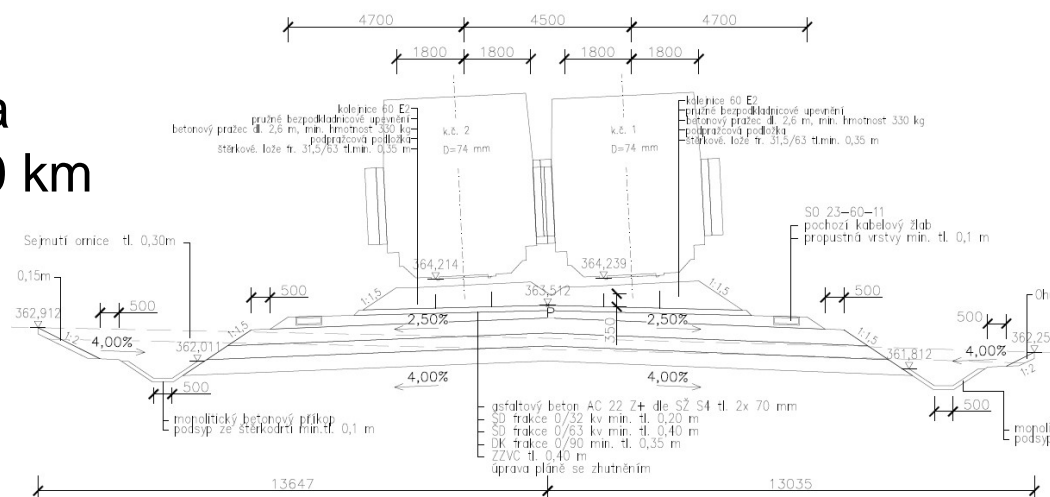
Čím se liší VRT od klasické dráhy?

- konstrukční rychlost >250 km/h (>200 km/h), tlakotěsné vagóny
- nad 200 km/h se přidává aerodynamický hluk, vibrace
- speciální sváry a lože → dražší
- **francouzský** × německý model (2019 ANO + ČSSD)
- sklon max. 35 ‰, min. poloměr zatáčky 7 km (!)
- pouze osobní vlaky
- oplocený celý koridor
- každou noc kontrola a údržba
- zcela nové vlaky



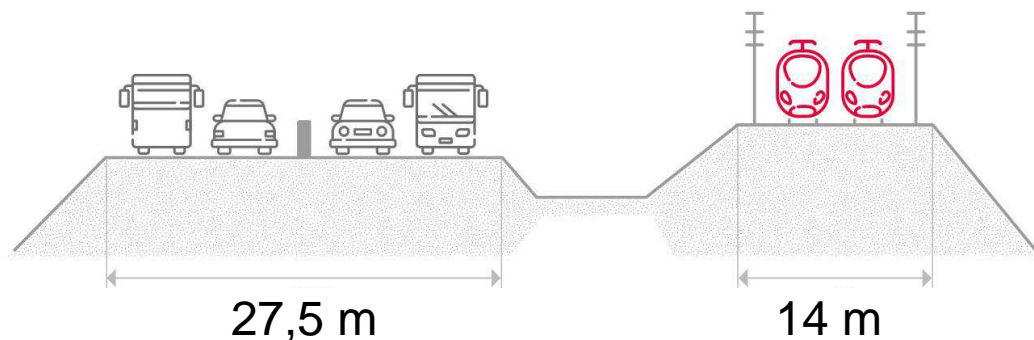
Argumenty SŽ, proč stavět VRT

- prý „ekologický“ pohon
- rychlejší než alternativy cca mezi vzdálenostmi 200-600 km
- prý menší zábory půdy než u dálnic - fakticky srovnatelné, ale také 56 m



26,6 m

zdroj: výkres z části proj. dokumentace
obdržené neoficiálně od SŽ 10/2024

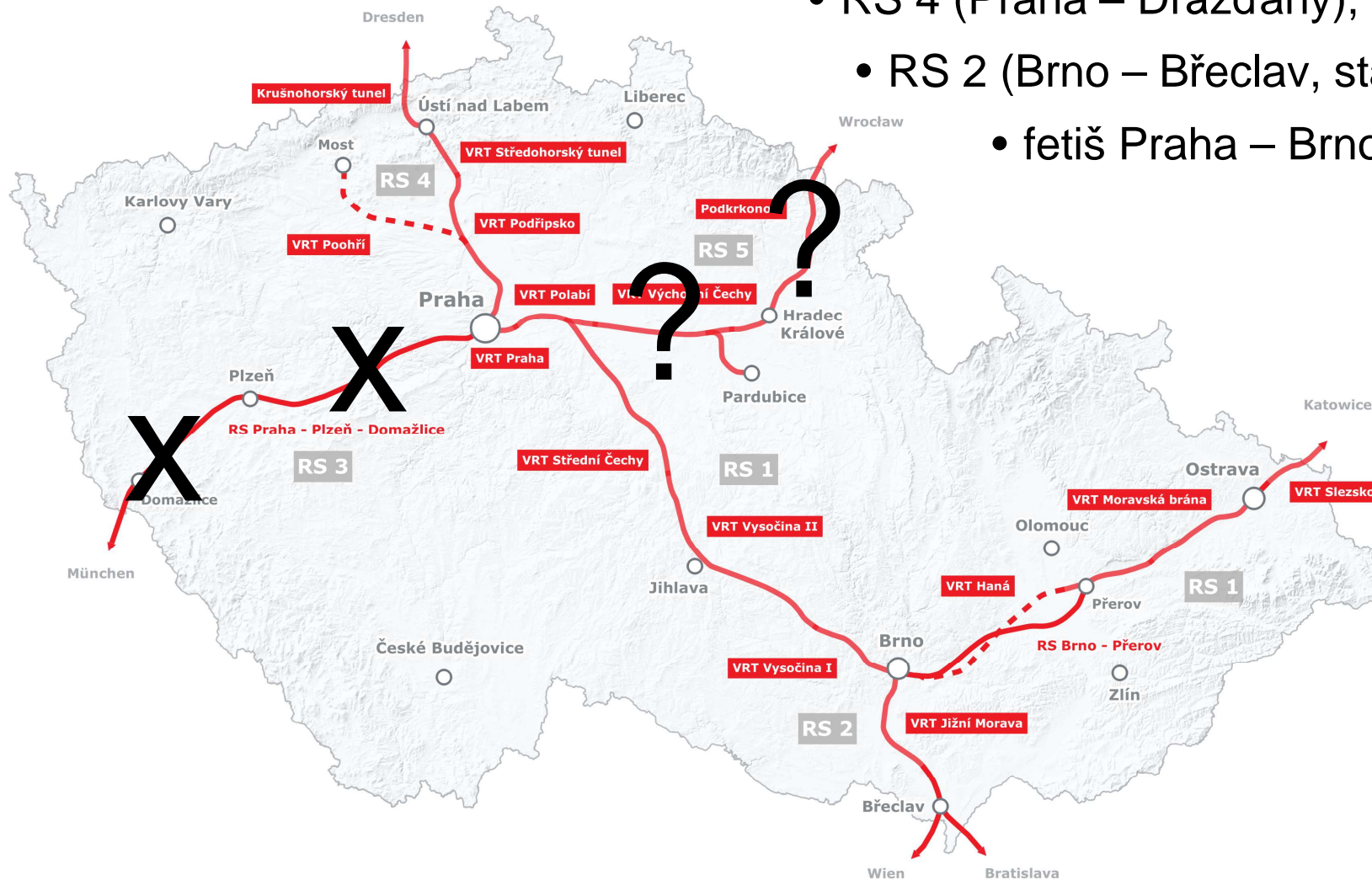


zdroj: vrtky.cz (SŽ)

Jaké VRT chce stát stavět?

Plánovaná síť VRT

- rostoucí náklady postupně omezují plány
- RS 4 (Praha – Drážďany), řízení EIA
- RS 2 (Brno – Břeclav, stav. řízení)
- fetiš Praha – Brno < 60 min



RS1 Praha – Brno a jak se vybíralo

- 2019 – 1. etapa studie proveditelnosti MD ČR – neveřejná, 25 variant, S. a J. koridor
- kromě trasy se řešila rovněž obsluha Vysočiny – HB x Jihlava, pouze VRT x VRT + expresy (Světlá, Vel. Meziříčí a V. Bíteš)
- 2020 – 2. etapa – výběr v rámci SK2, SK3, PK3 a **náhle nově přidané SK4**
- **obecně výběr subjektivní a na základě pochybných kritérií**

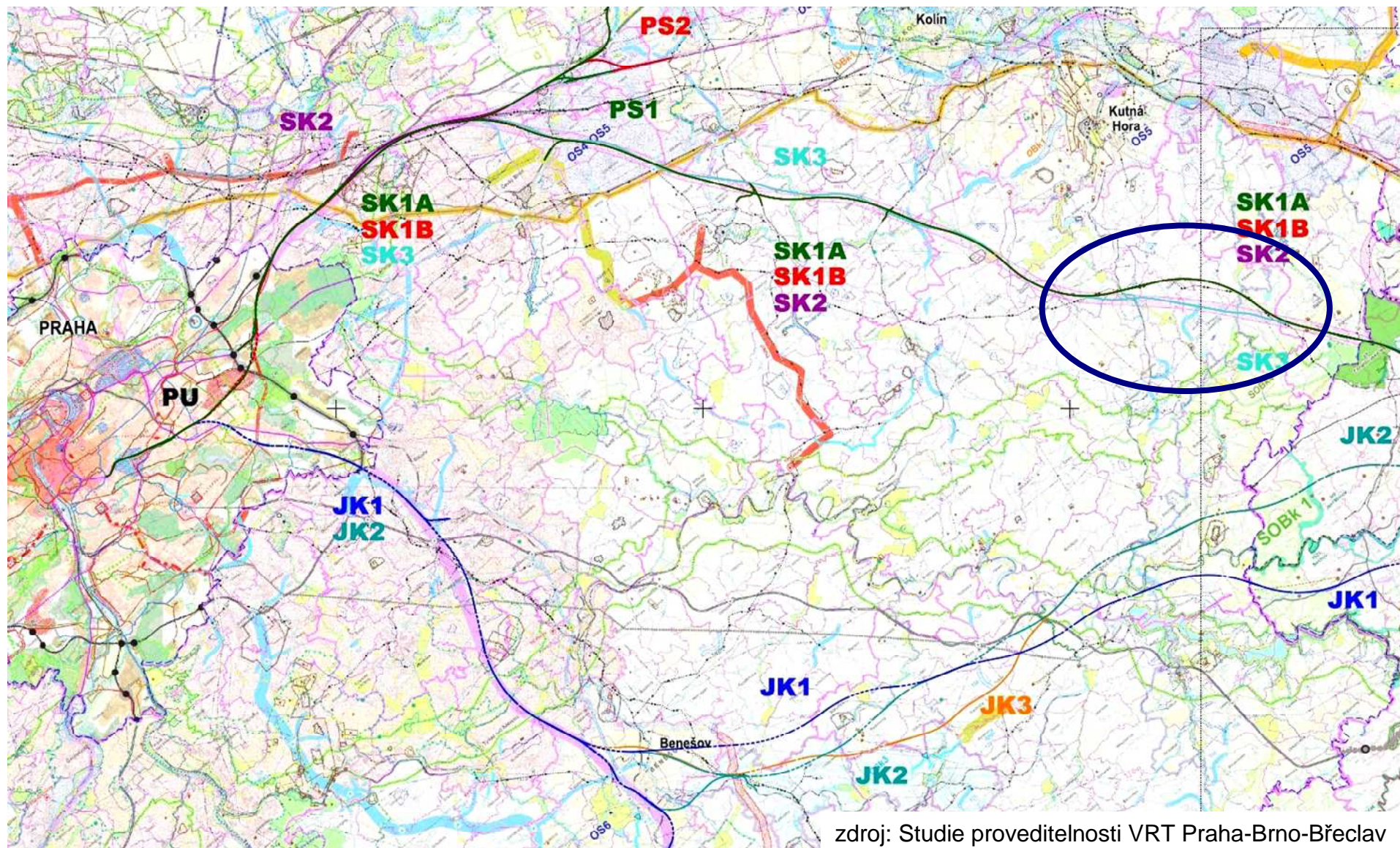
Koridor	Trasy	CELKEM POTŘEBNOST	CELKEM PRŮCHODNOST	VYHODNOCENÍ CELKEM
Varianty I. etapy *)	SK1A	6	6	12
	SK1B	6	6	12
	SK2	9	5	14
	SK3	8	6	14
	JK1	7	4	11
	JK2	9	4	13
	JK3	8	4	12
	PK1	6	7	13
	PK2	8	5	13
	PK3	7	8	15

Koridor	Trasy	Trasa obsahuje pilotní úsek		Nácestný potenciál		Obsluha města Jihlava		Zvýšení kapacity			Cestovní doba			CELKEM POTŘEBNOST
		ANO	2		0	částečně	1	trať 011	trať 221		60 min	REZERVA		
Varianty I. etapy *)	SK1A	ANO	2		0	částečně	1	ANO	ANO	2	ANO		1	6
	SK1B	ANO	2		0	částečně	1	ANO	ANO	2	ANO		1	6
	SK2	ANO	2	ANO	2	ANO	2	ANO	ANO	2	ANO		1	9
	SK3	ANO	2	ANO	2	ANO	2	ANO	ANO	2			0	8
	JK1	ANO	2		0	částečně	1	ANO	ANO	2	ANO	ANO	2	7
	JK2	ANO	2	ANO	2	ANO	2	ANO	ANO	2	ANO		1	9
	JK3	ANO	2	ANO	2	ANO	2	ANO	ANO	2			0	8
	PK1	ANO	2		0	NE	0	ANO	ANO	2	ANO	ANO	2	6
	PK2	ANO	2	ANO	1	ANO	2	ANO	ANO	2	ANO		1	8
PK3	ANO	2	ANO	1	ANO	2	ANO	ANO	2			0	7	

*) bez Nové tratě Praha - Benešov

zdroj: Studie proveditelnosti VRT Praha-Brno-Břeclav

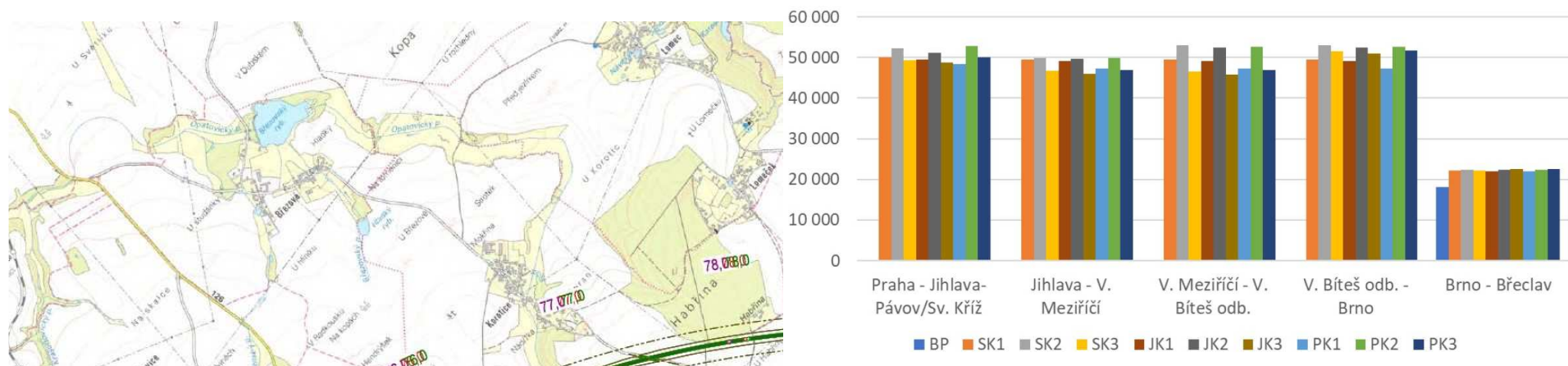
RS1 Praha – Brno a jak se vybíralo



zdroj: Studie proveditelnosti VRT Praha-Brno-Břeclav

RS1 Praha – Brno a jak se vybíralo

Praha - Brno



Obrázek 5.3 – Počty cestujících (za prům. den v roce 2050) na VRT Praha – Brno – Břeclav

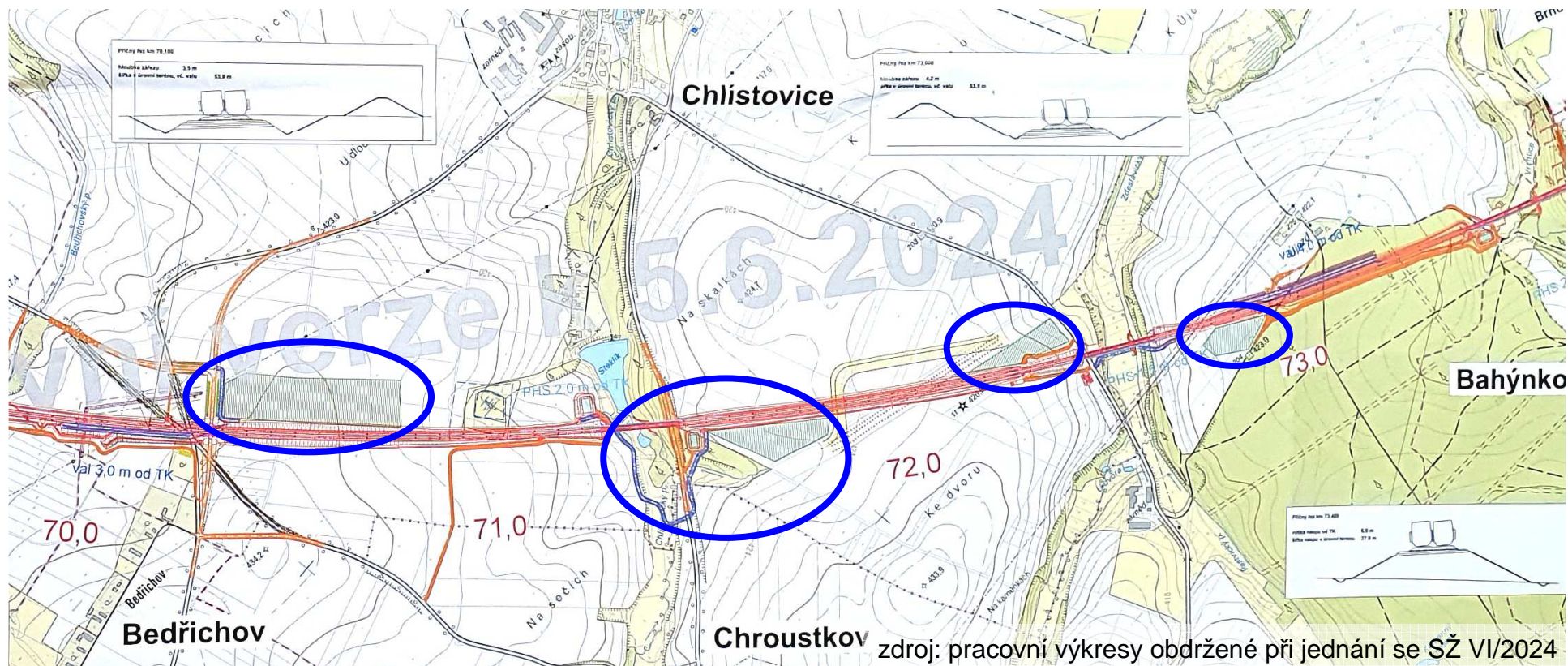


... jo a naše ekonomika poroste o 2,36 % každý z příštích 30 roků, aby se to zaplatilo.

**Jak by měla VRT u nás
vypadat?**

VRT přes území naší obce

- na našem území cca 3,8 km trati
- trvalé zábory: pole 20,2 ha
les 4,6 ha
- dočasné záb.: pole 8,3 ha
les 0,4 ha
- zábory (prům. 65 m šířky) zahrnují doprovodné stavby, ale ne ochrannou zeleň
- dočasné zábory pro stavební areály a deponie, cca 1,5 roku stavby, statisíce m³ zeminy, desetitisíce jízd nákladňáků

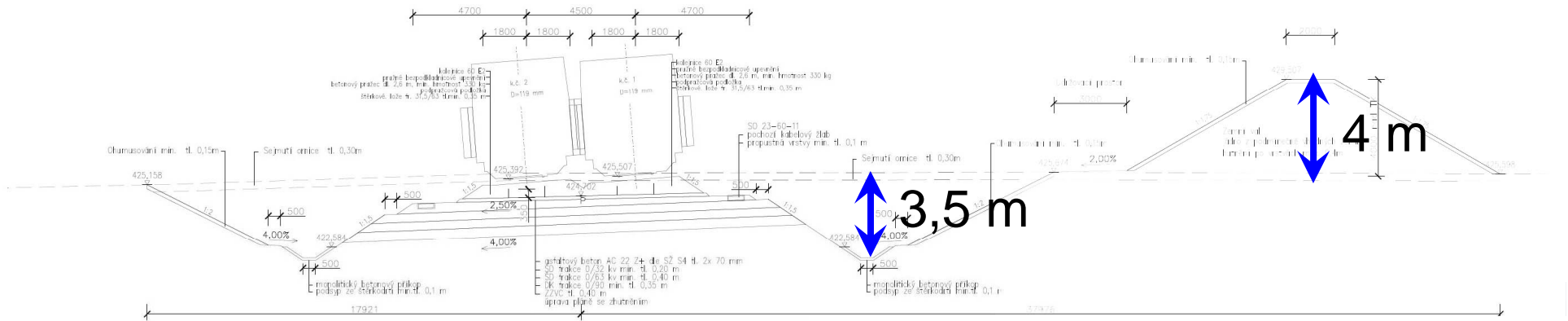


VRT u Bedřichova

- výrazné valy, změněná křižovatka, zbourané č.p. 79

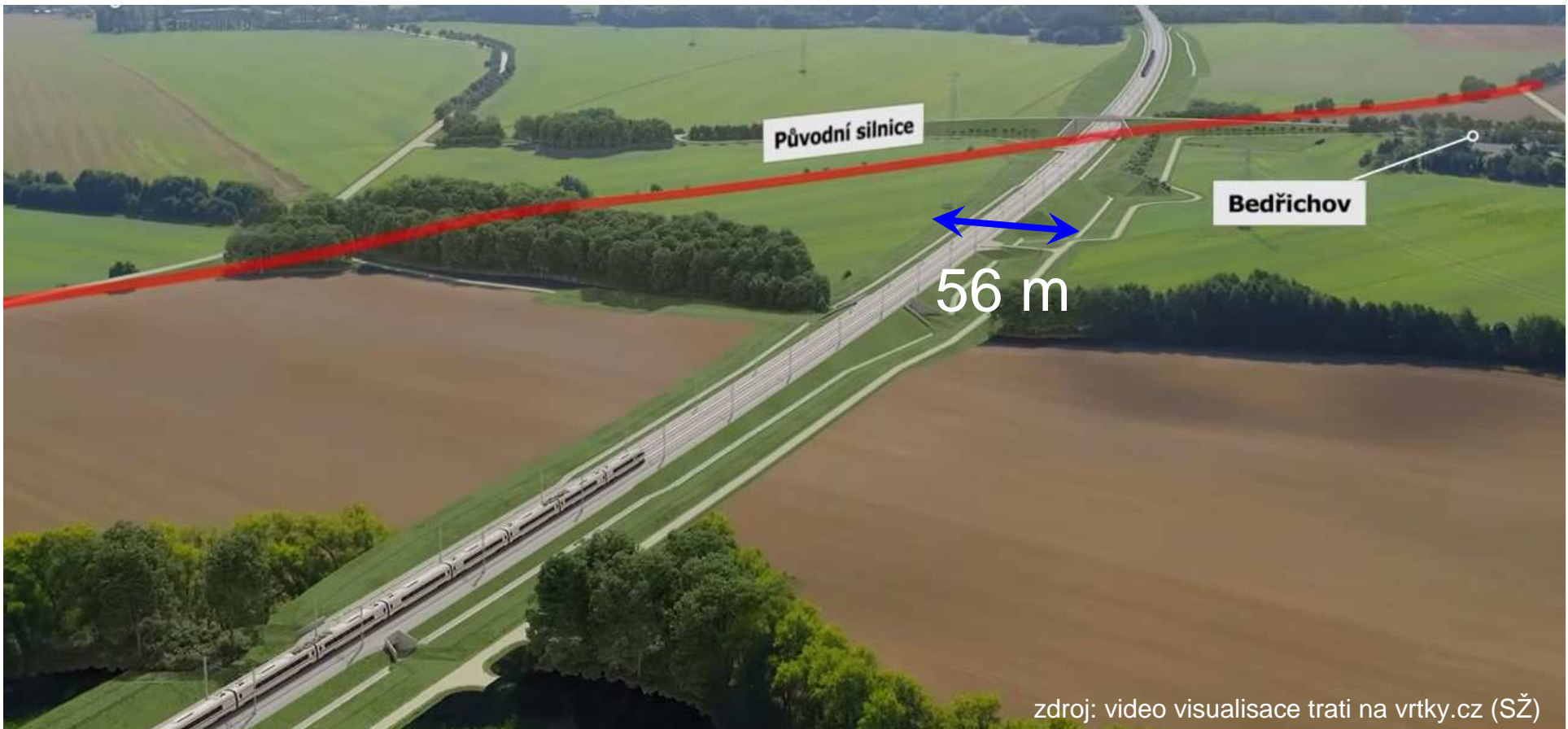
tady někde bylo
Chlístovice č.p. 79





Srovnávací rovina 418.0 m n.m. Bpv

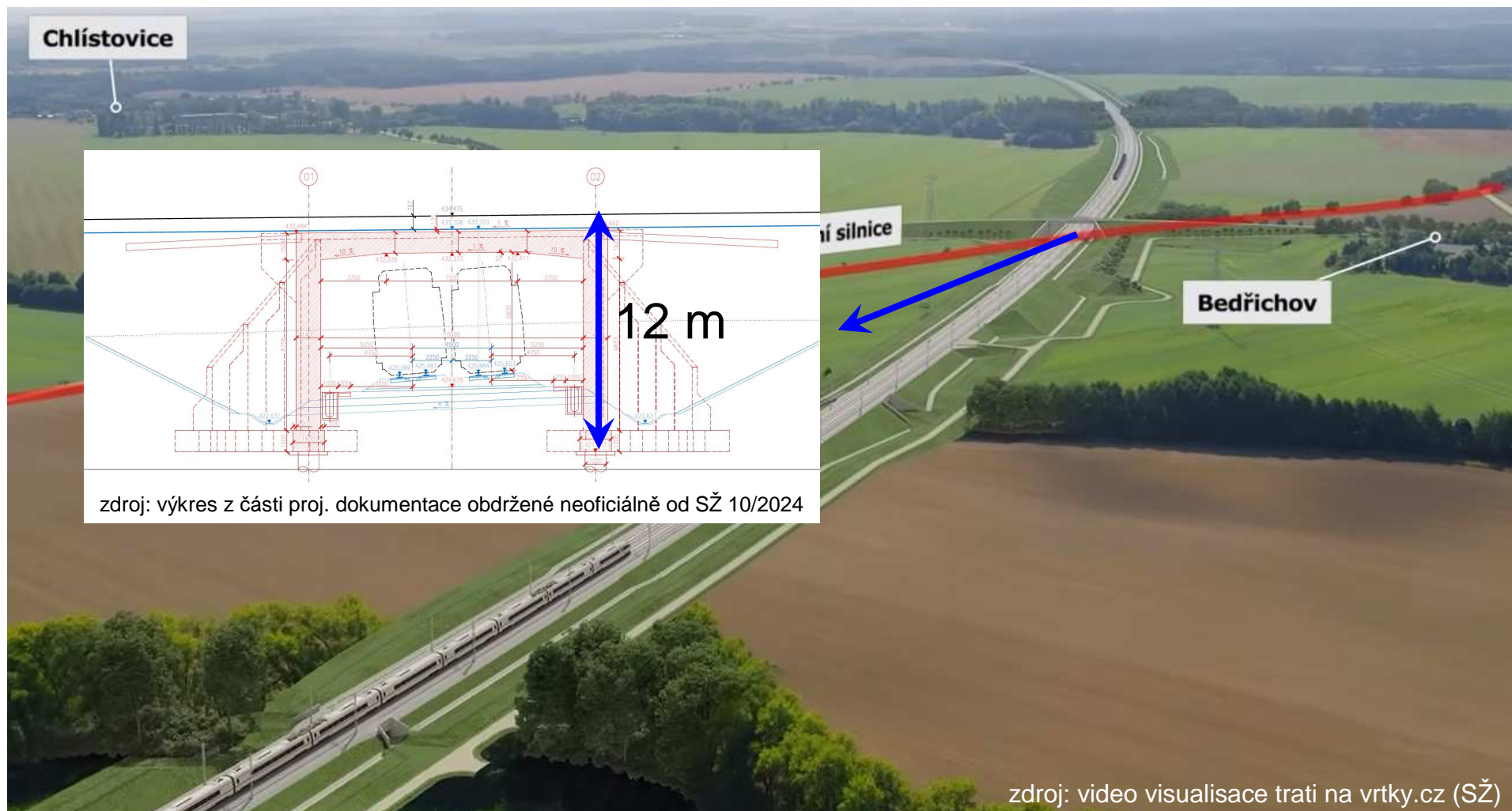
zdroj: výkres z části proj. dokumentace obdržené neoficiálně od SŽ 10/2024



zdroj: video visualisace trati na vrtky.cz (SŽ)

VRT u Bedřichova

- výrazné valy, změněná křižovatka, zbourané č.p. 79



VRT u Steklíku

- trať na sloupech přes údolí
- velký násep u vodního zdroje
- mostovka 10-13 m nad terénem
- retenční nádrže na vodu ze zářezu



VRT u Steklíku

- trať na sloupech přes údolí
- velký násep u vodního zdroje
- mostovka 10-13 m nad terénem



zdroj: ChatGPT na základě části proj. dokumentace obdržené neoficiálně od SŽ 10/2024

VRT u Steklíku

- retenční nádrže, hráze ze 3 až 4 stran, vysoké několik m
- většinu času suché, jen na přívalové dešti

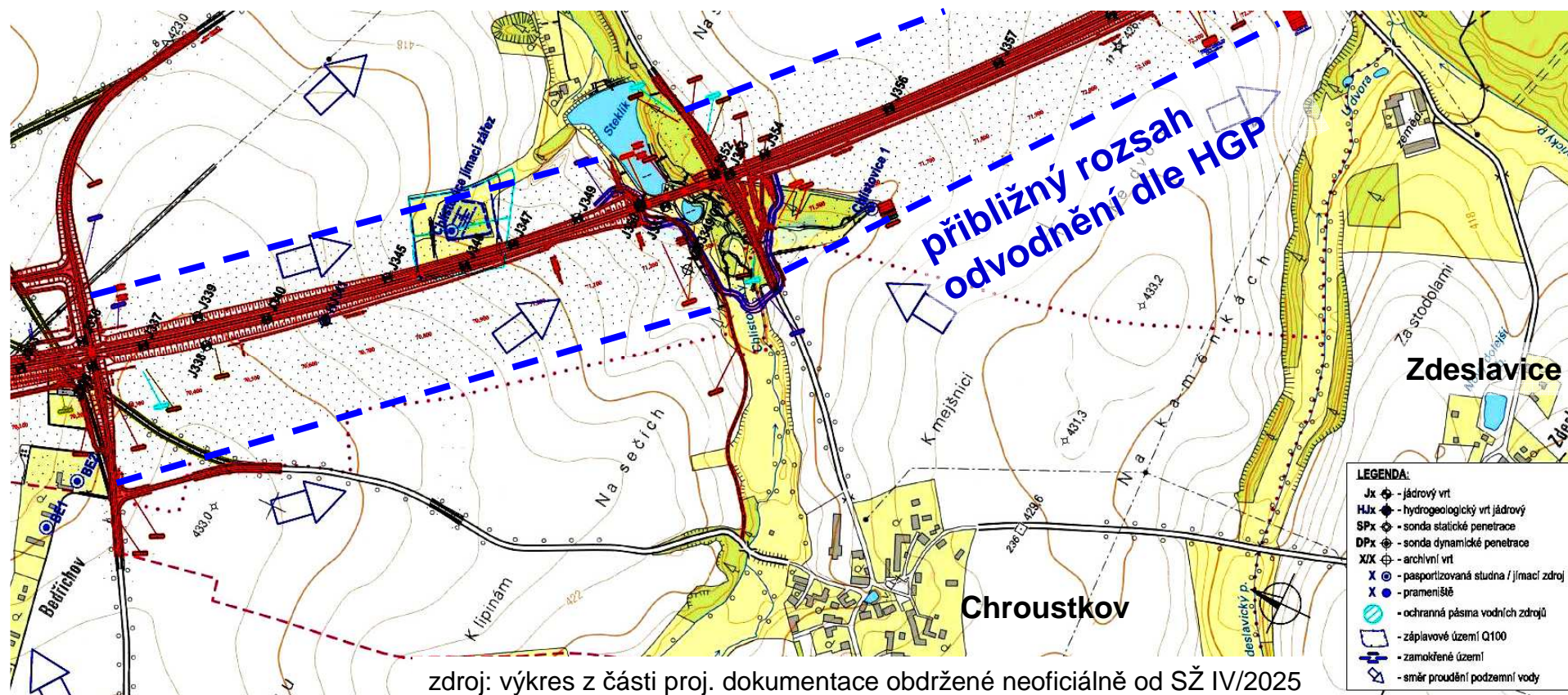


**Tohle SŽ slibuje
a tohle projektuje.**



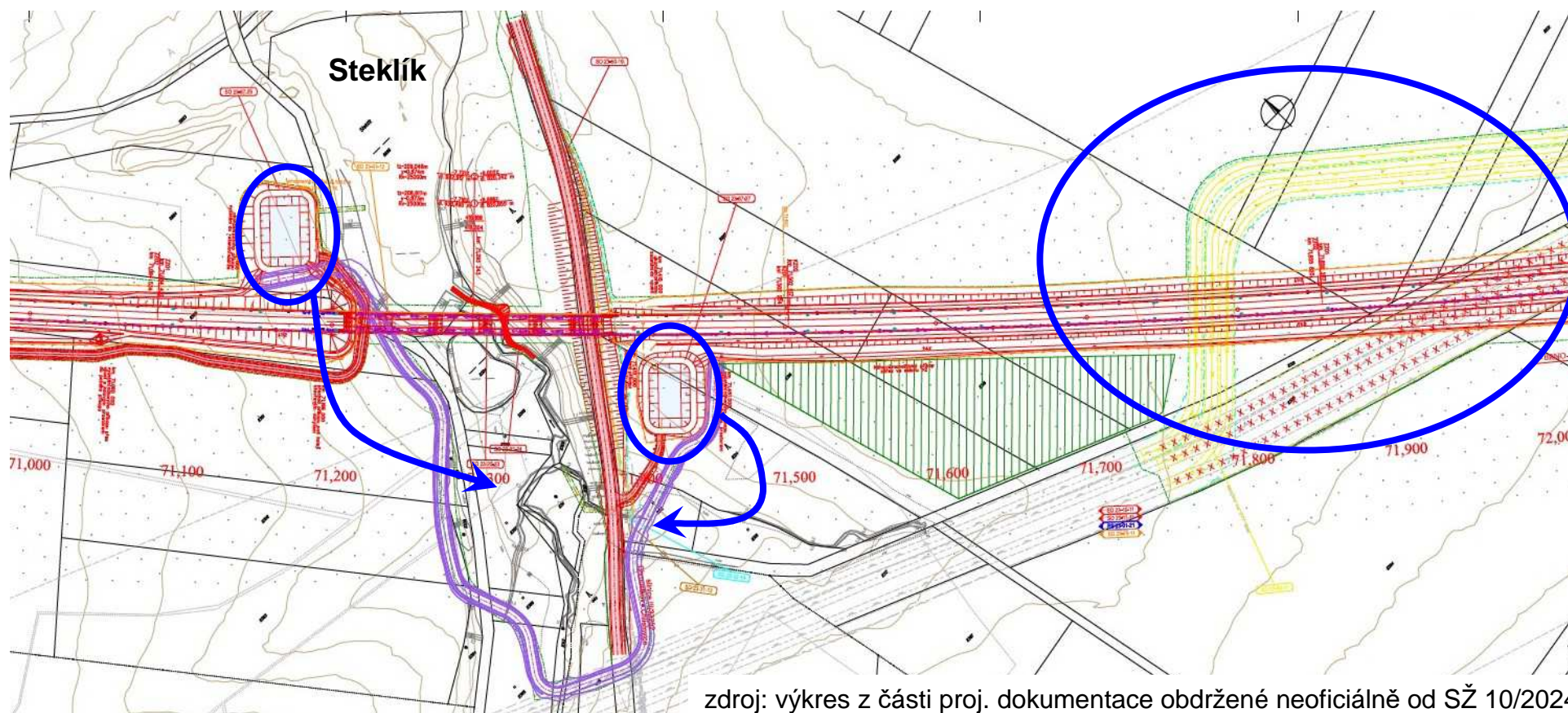
VRTa podzemní voda

- zářez zničí vodní zdroj v Chlístovicích a odvodní okolí trati (na J straně cca 350 m, na S cca polovina) → **kompensace nebude** – máme vodovod z VN Vrchlice
- zesílení vysychání krajiny v létě
- rozsáhlé zpevněné plochy zvyšují risiko povodní po přivalových deštích pro Chlístovice → nutnost velkých retenčních nádrží – další zábor



VRT u Steklíku – retenčky a plynovod

- retenční nádrže rozsáhlé a necitlivě zasazené do krajiny → snažíme se z nich udělat suché poldry se stálou hladinou a zasadit je do terénu
- kvůli vibracím do podloží nutnost přeložit vysokotlaký plynovod – další risiko a náklady v řádech stovek mil. korun jen na přeložce



VRT přes údolí Zdeslavického p.

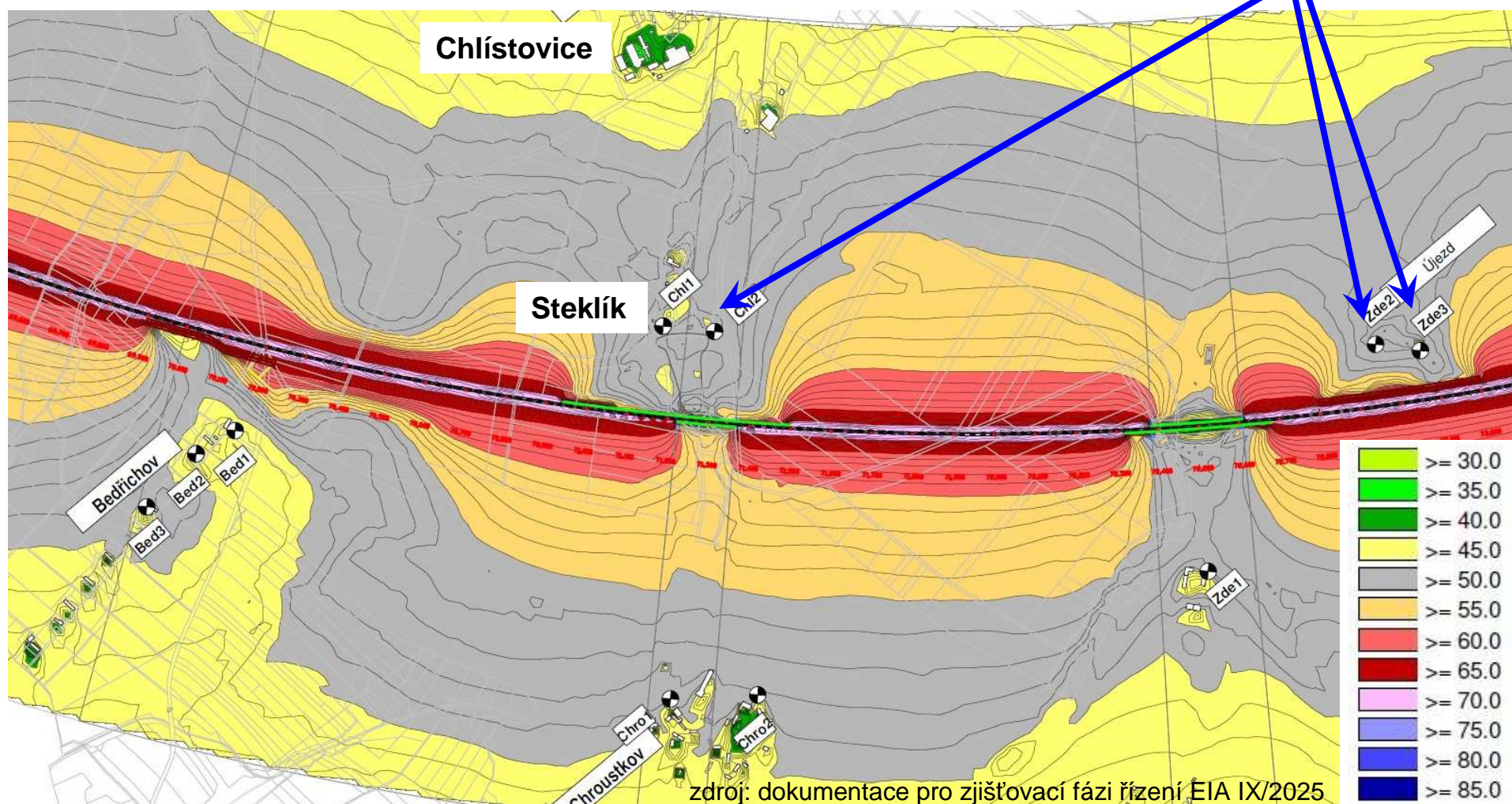
- most výšky cca 21 m, 5 pilířů po cca 45 m



zdroj: ChatGPT na základě části proj. dokumentace obdržené neoficiálně od SŽ 10/2024, poloha mostu by měla být více v popředí

Hluk

- limit 65/55 dB (den/noc), dříve 60/50, před 4 lety navýšeno pro dopravní stavby
rozdíl 5 dB je 3x větší hluk (měří se na logaritmické škále)
- mapa není výsledkem měření, ale kvalifikovaného odhadu pro pár bodů



„Kompensační“ opatření

- jen přímý vztah k trati (voda, hluk), jen co projde řízením EIA, cokoliv více odmítlo MD ČR
- na kompensaci vysázejí pruhy křoví a ty pak budou chtít předat obcím, aby se o ně staraly



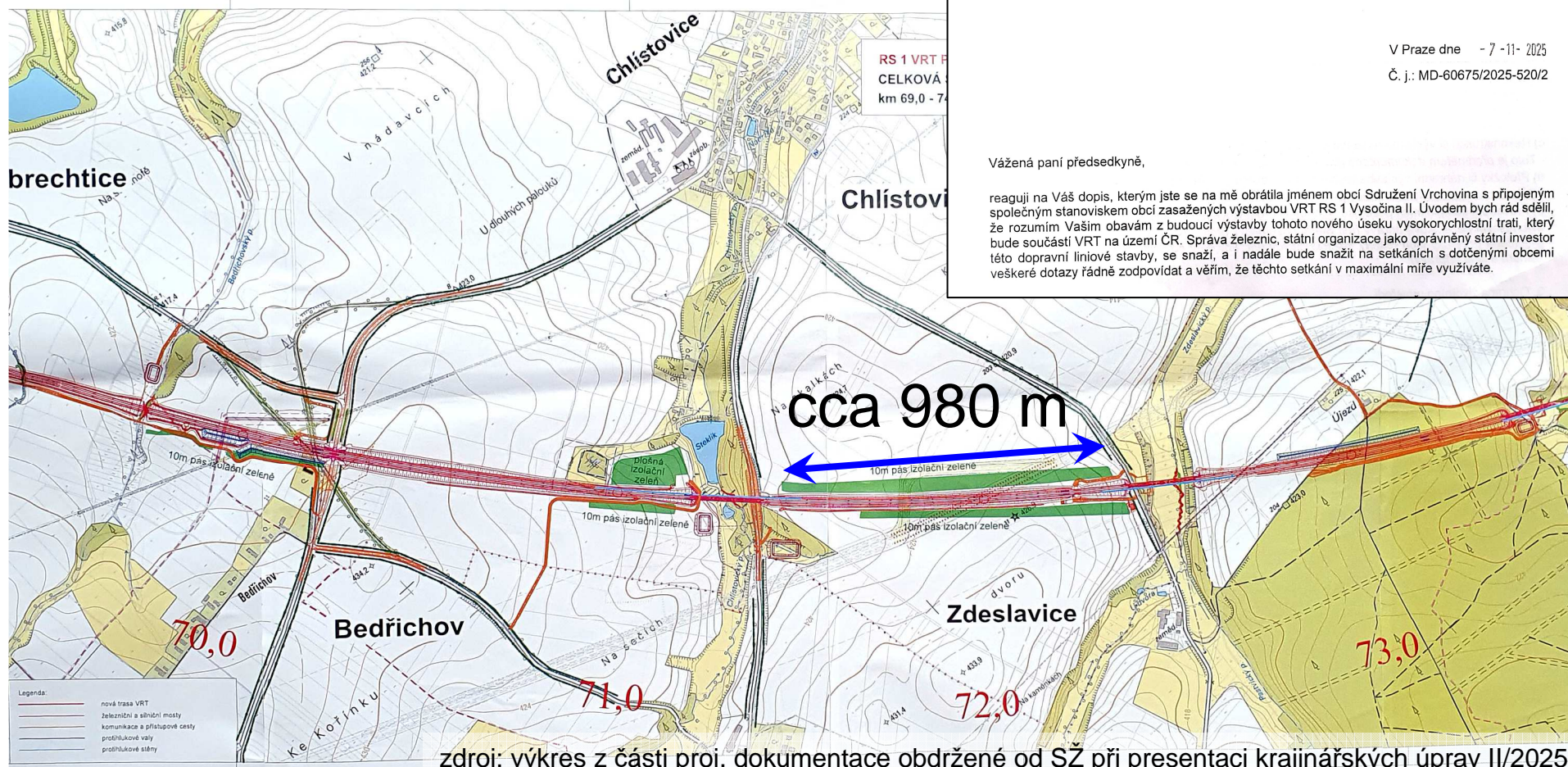
Martin Kupka
ministr dopravy

V Praze dne - 7 -11- 2025

Č. j.: MD-60675/2025-520/2

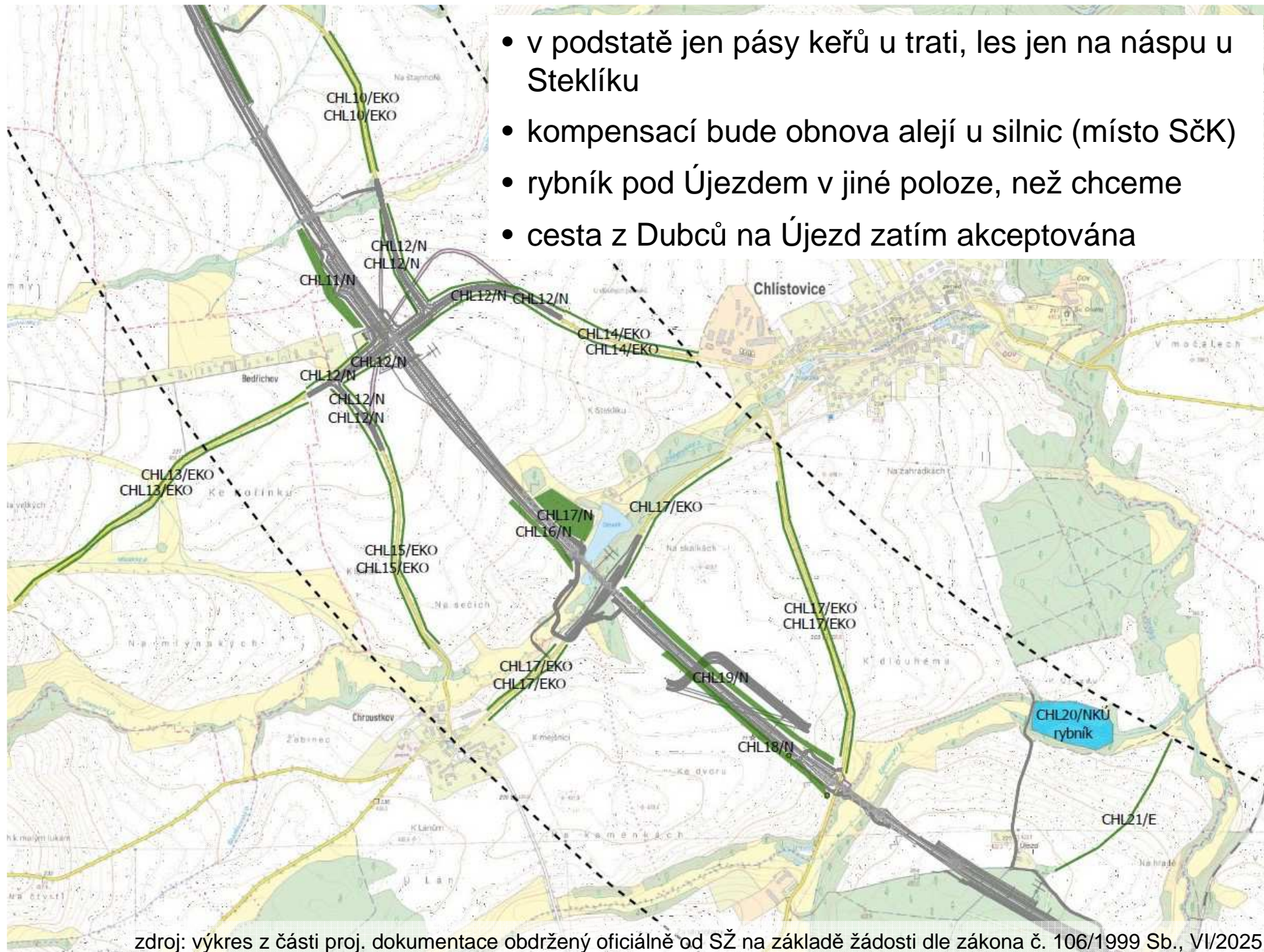
Vážená paní předsedkyně,

reaguji na Váš dopis, kterým jste se na mě obrátila jménem obcí Sdružení Vrchovina s připojeným společným stanoviskem obcí zasazených výstavbou VRT RS 1 Vysočina II. Úvodem bych rád sdělil, že rozumím Vaším obavám z budoucí výstavby tohoto nového úseku vysokorychlostní trati, který bude součástí VRT na území ČR. Správa železnic, státní organizace jako oprávněný státní investor této dopravní liniové stavby, se snaží, a i nadále bude snažit na setkáních s dotčenými obcemi veškeré dotazy řádně zodpovídat a věřím, že těchto setkání v maximální míře využijete.



zdroj: výkres z části proj. dokumentace obdržené od SŽ při presentaci krajinářských úprav II/2025

- v podstatě jen pásy keřů u trati, les jen na náspu u Steklíku
- kompensací bude obnova alejí u silnic (místo SČK)
- rybník pod Újezdem v jiné poloze, než chceme
- cesta z Dubců na Újezd zatím akceptována



zdroj: výkres z části proj. dokumentace obdrženy oficiálně od SŽ na základě žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb., VI/2025

„Kompensační“ opatření

- šířka výsadeb 20 m, max. výška 10 m (fakticky jen keře nebo pořád obnovovat)
- opravy škod na plotu budou hradit obce....



zdroj: snímek z prezentace krajinářských úprav dodavatelů SŽ pro obce II/2025

Negativa pro obec

- hluk
- vysychání krajiny, zvýšení rizika povodně v Chlístovicích
- snížená prostupnost krajiny – přeťaté cesty
- cca 1,5 roku obrovského provozu těžké techniky, deponie atd., přesuny statisíců m³ zeminy
- rizika z přeložky tlakového plynovodu
- zničení Steklíku rekreačně, krajinářsky i z pohledu ochrany přírody
- hektary křoví, o něž by se obec měla svým nákladem starat
- ztráty na daňovém výnosu ze zabrané půdy

Positiva jaksi chybí...

Proces povolování VRT

Jak se bráníme a jak dál

Územní řízení -> EIA -> stav. řízení

Územní řízení

VRT zahrnut:

Politika územního rozvoje - PÚR

ANO, ale
neříká, kudy VRT
povede

Územní rozvojový plán (až od 2021) - ÚRP

NE, zatím, ale
není dosud
závazný

Zásady územního rozvoje Střč. kr. - ZÚR

ANO, ale
3 žaloby

Územní plán obce

NE, jen územní
reserva, ale ÚP je
nepodstatný

- „zákon padajícího lejna územního plánování“ – podřízená dokumentace musí převzít a případně upřesnit záměry z nadřazené dokumentace

Řízení EIA – vliv stavby na ŽP

- posouzení vlivu stavby na životní prostředí
(Environmental Impact Assessment)
- co neprosadíme za požadavky (kompensace) v rámci řízení EIA, nezískáme
- zjišťovací fáze – dali jsme požadavky (odborníci, obec platila cca 22 tis.)
- vyhodnocovací fáze – posudky a protiposudky
- jakmile dojdeme do sdtavebního řízení, tak už je de facto po všem

Jak se naše obec průběžně brání

- V/2022 návrh Zásad územního rozvoje kraje (ZÚR)
– navrženy lajdácky, podali jsme námítky
- VIII/2024 Střč. kraj zveřejnil vypořádání námitek
- IX/2024 Zastupitelstvo SČK schválilo (ZÚR) – obepisoval jsem zastupitele, vystoupil na jednání – téměř bez reakce zastupitelů
- IX/2025 obec podala žalobu na zrušení ZÚR
- XII/2025 soud žalobu zamítl, ale dal nám z velké části za pravdu ohledně mizerného vypořádání námitek
- II/2026 soud vypracoval písemný rozsudek – odvolali jsme se

Stav ostatních žalob proti ZÚR SČK

Spolek VRTorandum, z.s.

- cca 20 obcí – 8 z nich poslečně podalo žalobu o 200 str., na základě připomínek od právníků z roku 2022 (na počátku podané námitky určují, co lze napadnout u soudu, pokud nejsou vypořádány)
- podali cca o 6 týdnů později - sdílíme informace a argumenty
- žaloba částečně uspěla – zrušen koridor v povodí Vrchlice – odkladný účinek, ale většina argumentů zamítnuta – **pokud Nejvyšší správní soud potvrdí postup Krajského soudu, bude to riziko pro další postup ve všech žalobách**

Spolek VRTáci, z.s.

- spolek fyzických osob, mají lepší manévrovací prostor k podávání připomínek než obce, které jsou z pohledu soudů více vázané na své území
- žaloba namítající m.j. smysluplnost a oprávněnost celé trati (ne jen konkrétní vedení v místech jednotlivých obcí) – soud zatím nerozhodl

Co dělat dál

- odvolání v žalobě proti ZÚR SčK (náklady asi 50 tis.)
- připravovat se na odpověď SŽ v řízení EIA (v případě neúspěchu zajistit pro obec co nejvýhodnější kompenzace)
 - shánění expertů spolupráce s dalšími obcemi
- Územní rozvojový plán – další pravděpodobné bojiště – bez něho dosavadní úspěchy/neúspěchy padají
 - závisí na přístupu MMR, které tvrdí, že u VRT nemusí prověřovat její vlivy na ŽPa rentabilitu, protože již byla schválena v ZÚR (nebyla – Vysočina, není pravomocná – žaloby v SčK a je to klasická salámová metoda, kdy smysluplnost tržní nikdy nebyla posouzena jako celek)
- další spolupráce s VRTorandum a VRTáky?

Děkuji za pozornost.