

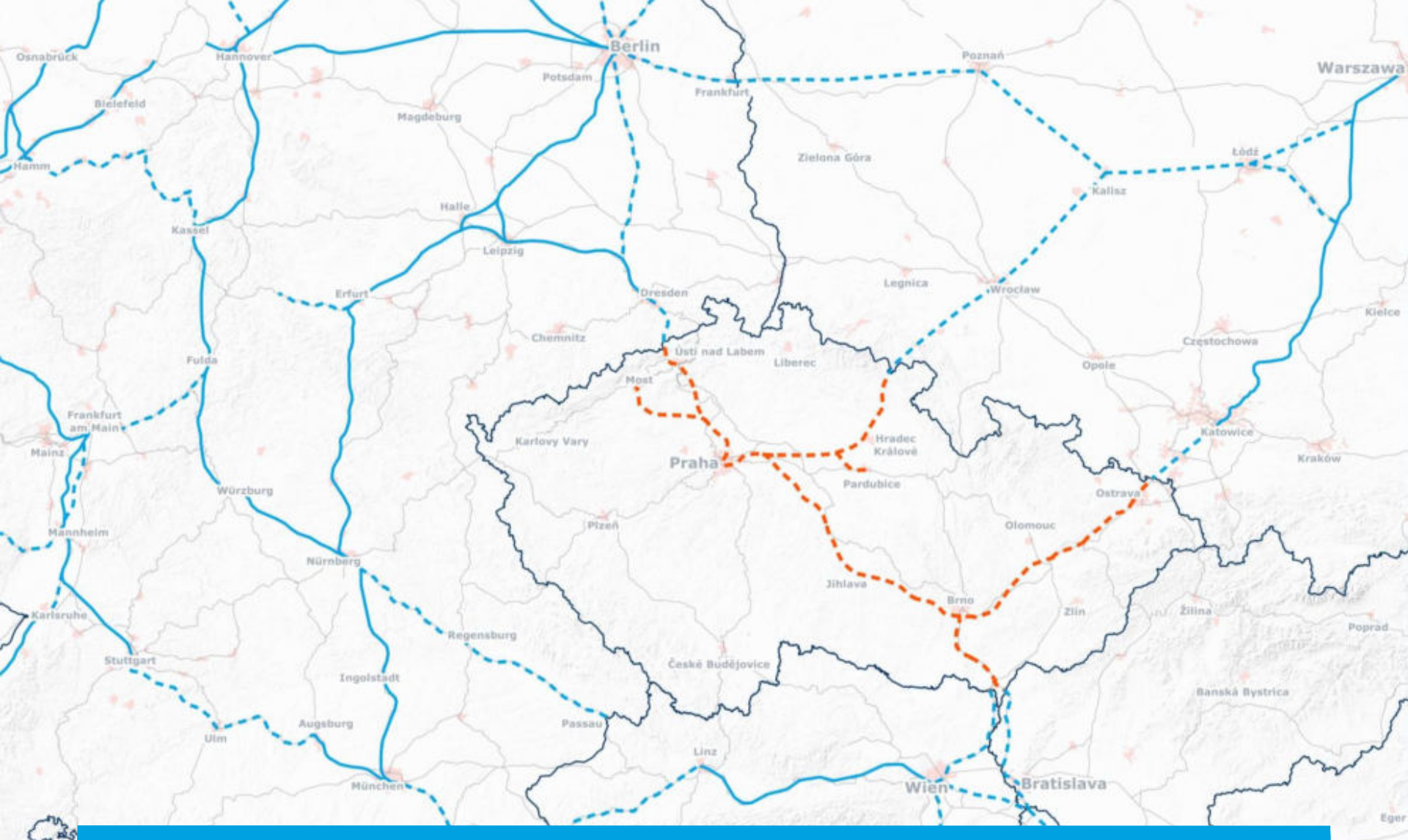
Příprava vysokorychlostních tratí v ČR

Ing. Jiří Merta

Oddělení technické přípravy vysokorychlostních tratí

Odbor přípravy vysokorychlostních tratí

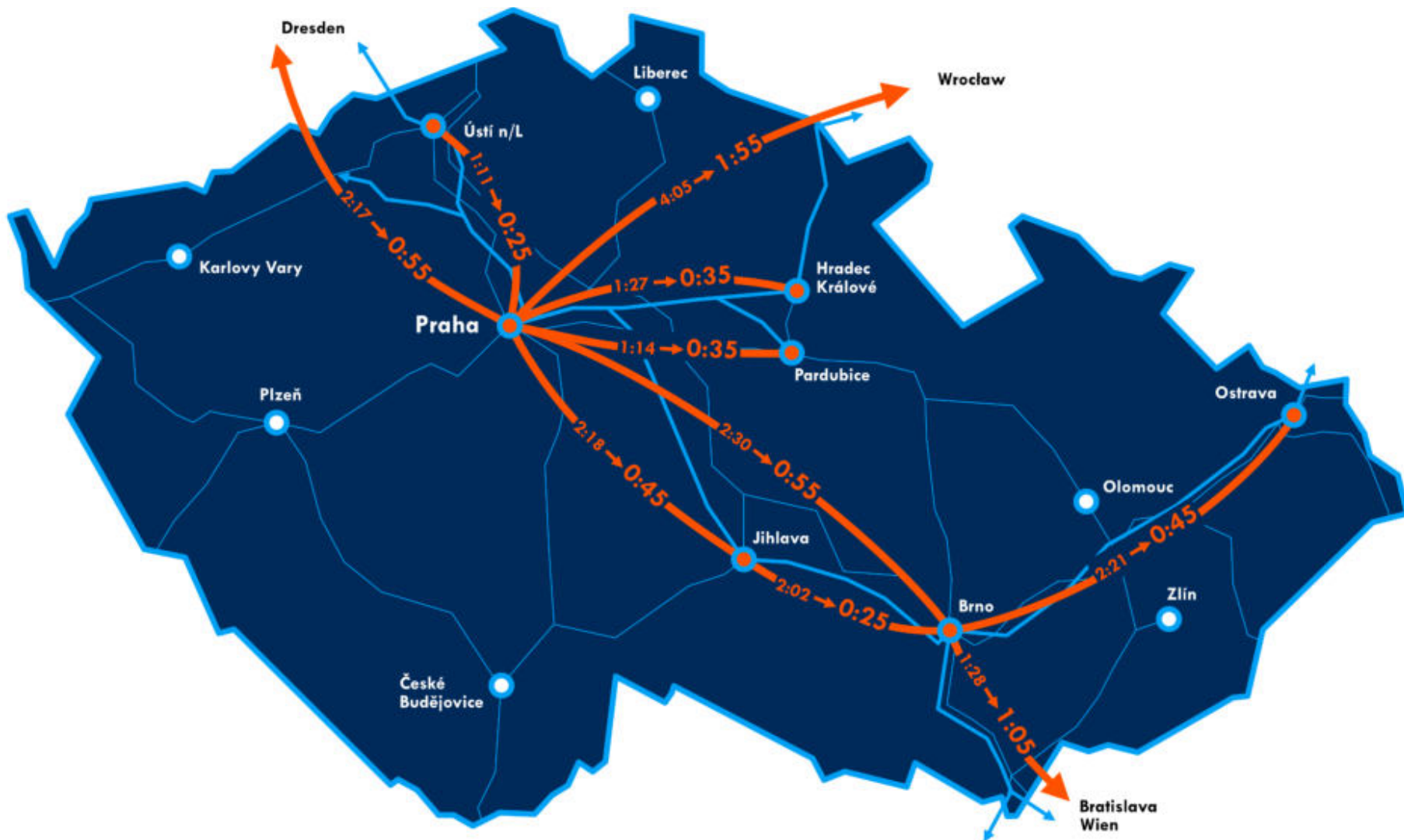
16. června 2021



Vysokorychlostní železnice ve střední Evropě (sít' TEN-T)

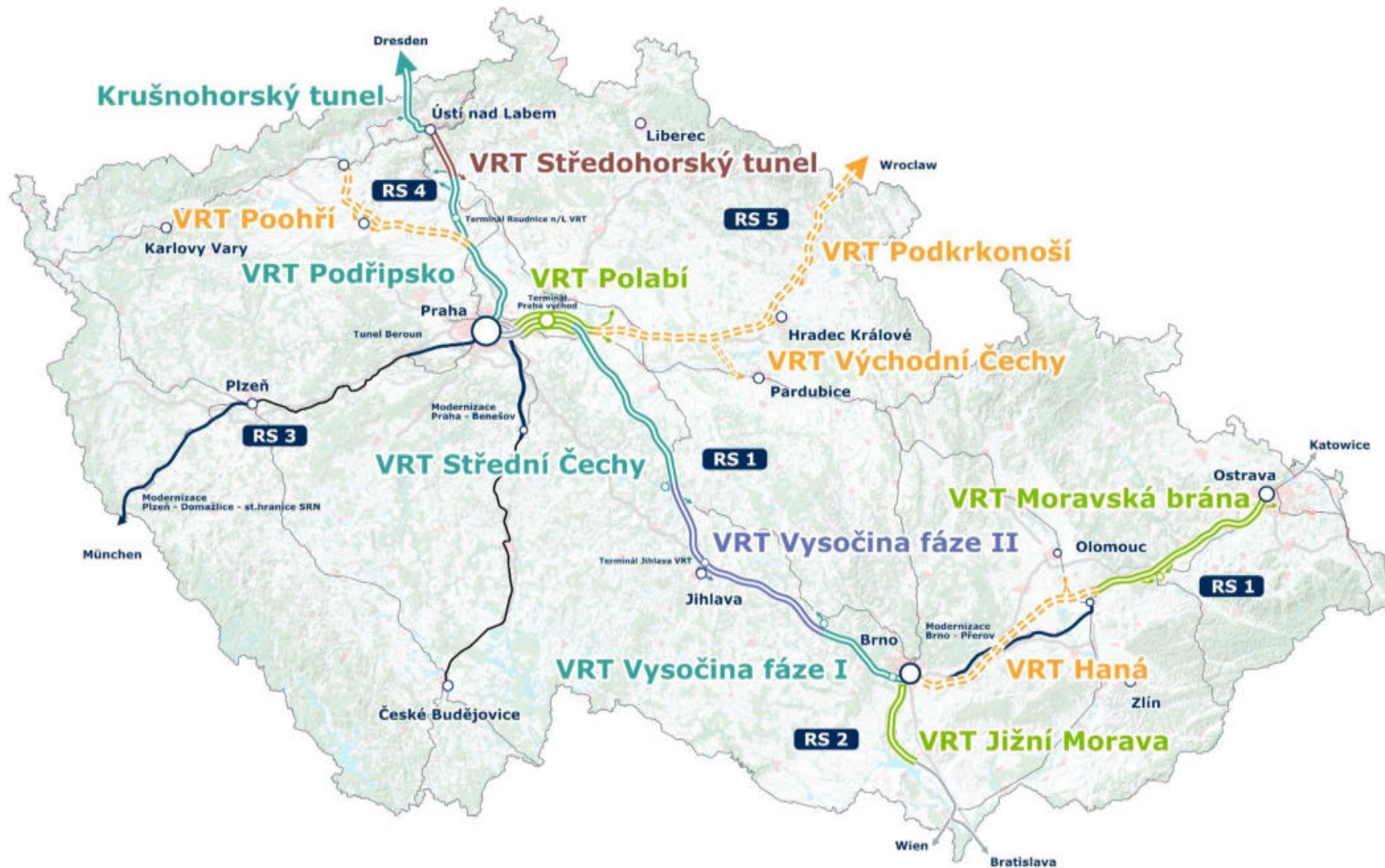
Vysokorychlostní železnice v ČR

- Není projektem železnice, ale **projektem České republiky**
- Je projektem **pro regiony, města a jejich obyvatele**
- Pomůže **vyrovnat rozdíly** mezi regiony
- Pomůže nám na cestě k **nízkouhlíkové ekonomice**
- Má velký **mezinárodní přesah** (spolupráce s DB, SNCF)



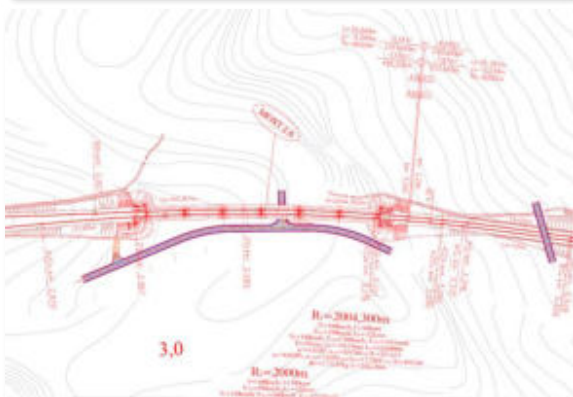
Cíle projektu VRT v ČR

Zkrácení cestovních dob a nová kapacita



Rychlá spojení a projekt vysokorychlostních tratí v ČR

Příprava a projednání výstavby VRT v ČR



Strategická fáze 2014 až 2018

- ✓ Dopravní politika
- ✓ Politika územního rozvoje ČR
- ✓ Program rozvoje Rychlých spojení v ČR
- ✓ Územní a technické studie



Před-investiční fáze 2018 až 2022

- Studie proveditelnosti
- Schválení investice (CK MD ČR)



Územní plánování

- SEA a veřejné projednání
- Aktualizace zásad územního rozvoje kraje



Územní řízení

- EIA a veřejné projednání
- Dokumentace pro územní řízení
- Vydání územního rozhodnutí



Stavební řízení 2023 až 2025

- Dokumentace pro stavební povolení
- Majetkoprávní vypořádání
- Vydání stavebního povolení

Aktuální stav přípravy VRT



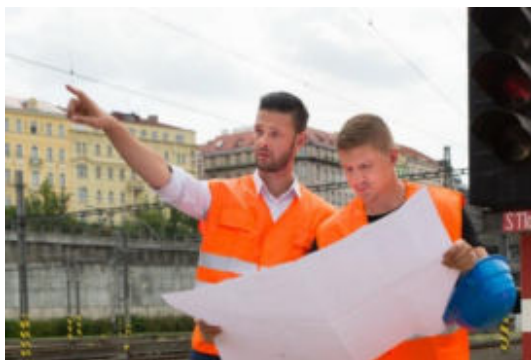
- **Studie proveditelnosti** a jejich projednání/schválení CK MD (2018 až 2022)
 - RS 4 VRT Praha – Drážďany **dokončena, schválena 2020**
 - RS 1/2 VRT Praha – Brno – Břeclav **dokončena, schválení očekáváno 2021**
 - RS 1 VRT (Brno) – Přerov – Ostrava **dokončena, schválení očekáváno 2021**
 - RS 5 VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław **probíhá zpracování, schválení očekáváno 2022**
- **DÚR + EIA** jednotlivých úseků VRT (výběr zhotovitele zpravidla metodou Best Value)
 - velká účast dodavatelů (konsorcia českých a zahraničních renomovaných spol. z Francie, Velké Británie, Německa, Švédska, Dánska)
 - VRT Polabí **probíhá zpracování od ledna 2021**
 - VRT Jižní Morava **podepisování smlouvy o dílo**
 - VRT Moravská brána I **probíhá vyhodnocování nabídek**
 - VRT Moravská brána II **probíhá vyhodnocování nabídek**
 - VRT Podřipsko **příprava VZ**
 - a další... **příprava VZ**
- Dokončení aktualizace zásad územního rozvoje krajů vč. procesu SEA (2020 až 2022)

Architektonická soutěž Terminál Praha východ

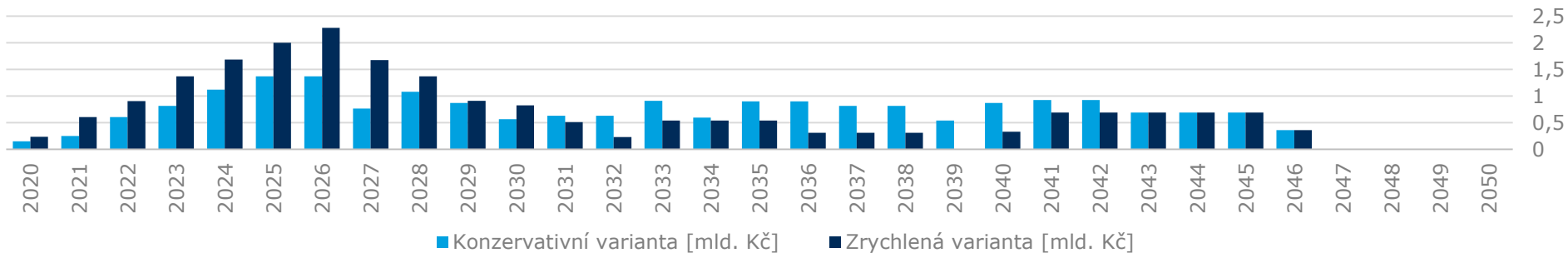


- Jednofázová otevřená architektonicko-urbanistická soutěž o návrh
- Projektová část
 - řešení služeb pro cestující a návazné infrastruktury
 - v koridoru ZÚR
- Ideová část
 - doporučená, ale nepovinná a nezávazná
 - řešení okolí terminálu jako inspirace pro místní samosprávu, jak naložit s územím
- Čas pro vypracování návrhů
 - září až listopad 2020
- Hodnoceno 20 návrhů
 - 3 oceněny, 2 odměněny
- Webová výstava se všemi návrhy i zadáním: www.spravazeleznic.cz/vrt
- Obdobný postup i u dalších terminálů VRT

Klíčové milníky přípravy VRT

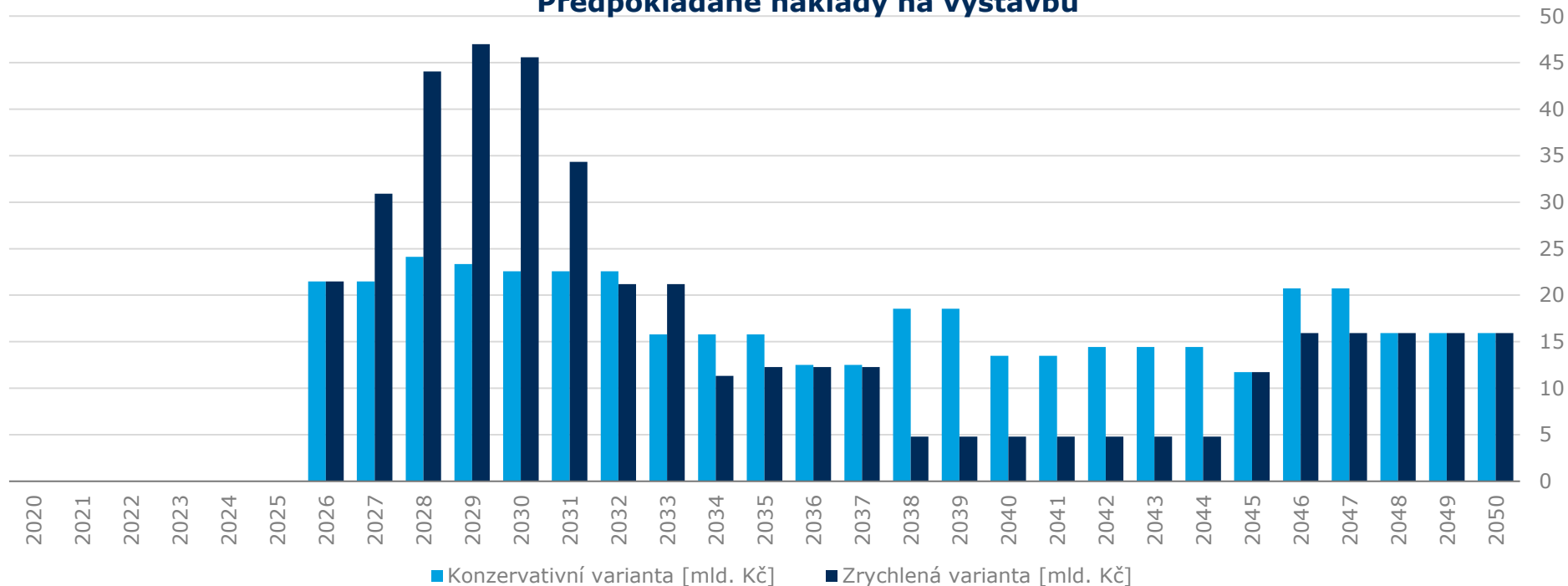


- Dokončení procesu EIA na první úseky VRT (2022)
- Zahájení územních řízení na první úseky VRT (2022)
- Zajištění pozemků pro výstavbu prvních úseků VRT (2022/2023)
- Zpracování dokumentace pro stavební povolení (2023)
 - **součást Design & Build**
- Zahájení stavebního řízení na první úseky VRT (2024)
- Zahájení výstavby prvního úseku VRT (2025)
 - **součást Design & Build**
- Zahájení provozu na prvním úseku VRT (2028/2029)



Předpokládané náklady na předprojektovou a projektovou přípravu

Předpokládané náklady na výstavbu



Náklady na přípravu a výstavbu systému VRT

Ročně až 1 mld. Kč na přípravu a po roce 2025 až 25 mld. Kč na výstavbu



Představení a projednání projektu VRT

Projekt představujeme a projednáváme se samosprávou i občany již ve fázi SP

Externí vlivy vysokorychlostních tratí

Před uvedením VRT do provozu

Majetkoprávní vypořádání

Životní prostředí

Biodiverzita

Hluk

Voda

Uhlíková stopa

Trh práce

Projekční práce

Stavebnictví

Průmysl

Doprava

Služby

Zemědělství

Ihned po uvedení VRT do provozu

Modal split

Životní prostředí

Mobilita

Životní prostředí

Trh práce

Turismus

Snížení ceny přepravy

Produktivita práce

obyvatelstvo

pracovní příležitosti

zákazníci

dodavatelé

export

privátní služby

veřejné služby

další...

Dlouhodobé efekty a příležitosti

Obnovení nebo vytvoření vazeb v území

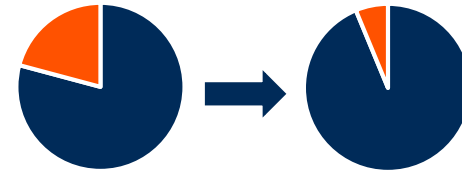
Přetváření regionálních dopravních vazeb

Dopad na využití území a na urbanismus

Globální socio-ekonomické přínosy

Širší socio-ekonomické přínosy VRT

- Zvýšení dostupnosti a vyšší spolehlivost dopravy



Čas strávený na pracovní cestě Brno – Praha

- Vznik nových ekonomických center v okolí VRT



- Vyšší důvěra investorů ze zahraničí
- Lepší přístup na trh práce
- Růst příjmů v regionech
- Rozvoj odvětví s vysokou přidanou hodnotou

- Zvýšení hospodářské výkonnosti širšího okolí



- Iniciátor rozvoje v okolí
- Zvyšují produktivitu práce
- Umožňují vyšší specializaci

- Posílení konkurenceschopnosti

Import francouzského know-how SNCF

- Přebíráme francouzské know-how společností holdingu SNCF
 - **Největší hodnota je v jeho provázanosti a komplexnosti**
 - **Je úspěšně a bezpečně provozováno a laděno již více než 40 let**
- Některá francouzská řešení se odlišují od české praxe
 - **Je vhodné převzít maximum parametrů z Francie (referenční systém)**
 - **Vždy panuje určitá skepse vůči novinkám**
 - **I zkušení dodavatelé se musí učit nové postupy**
 - **Požadujeme zkušené členy týmu projektanta**
- Využíváme francouzské odborníky jako podporu na straně investora
- Vytváříme komplexní **Manuál pro projektování VRT**

Typické parametry českých VRT

Využití francouzského know-how SNCF

- Základní technické parametry:
 - **kompatibilní s TSI (EU)**
 - **know-how SNCF**
 - **osobní doprava**
 - **dvoukolejná trať**
 - **provozní rychlost 320 km/h**
 - **návrhová rychlost 350 km/h**
 - **poloměr oblouků více než 7 km**
 - **sklony až 35 ‰**
 - **napájecí systém 2 x 25 kV AC**
 - **zabezpečovací zařízení ETCS L2**
 - **oplocení**
 - **mimoúrovňová křížení**
 - **opatření pro prostupnost krajinou**
 - **údržba v noční provozní přestávce**

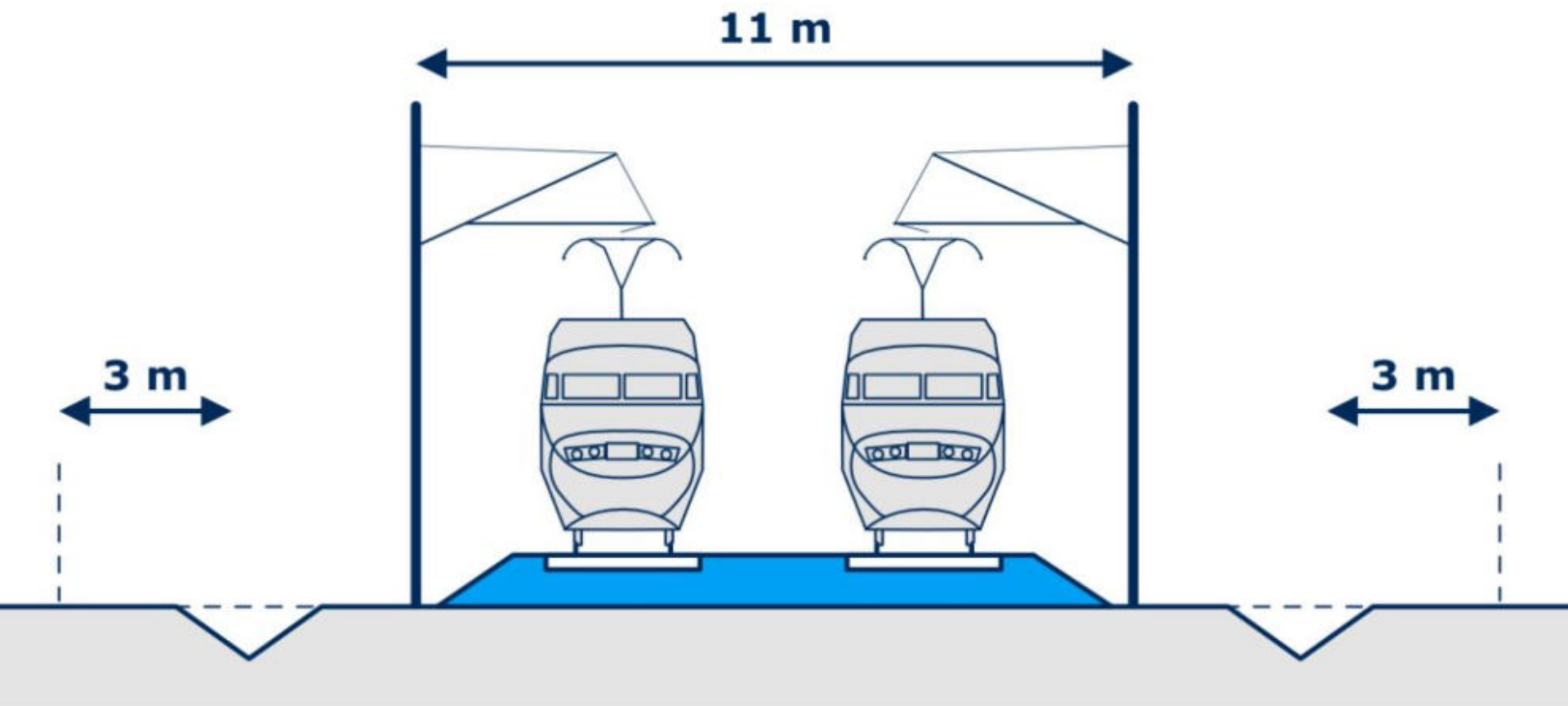


Podoba českých VRT

- VRT se na první pohled neodlišuje od běžné trati
 - **běžná dvoukolejná trať, ale oplocená a bez úrovněvých křížení**
 - **běžné elektrické napájení**
 - **běžné koleje ve štěrku**
 - **zbytek tvoří většinou zelené svahy náspů a zářezů**
- Vysokou rychlost umožňuje přímější vedení trati v krajině
- Výsledná šířka tratě závisí na jejím výškovém umístění
 - **asi 30 až 40 metrů šířky**



Trat' vedená v úrovni terénu



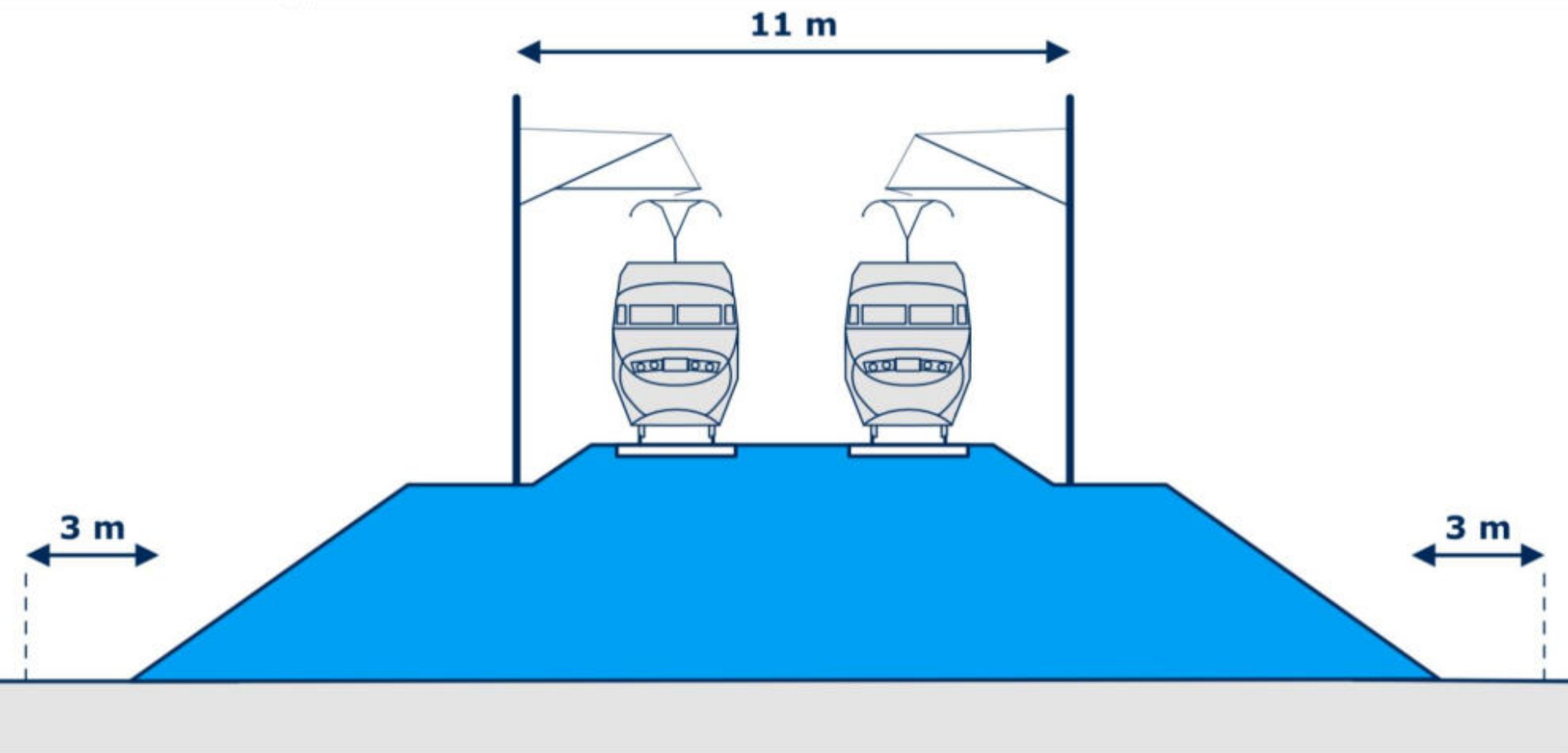


zdroj: SNCF

VRT v zemědělské krajině

Neomezuje hospodaření v okolí

Trat' vedená na náspu





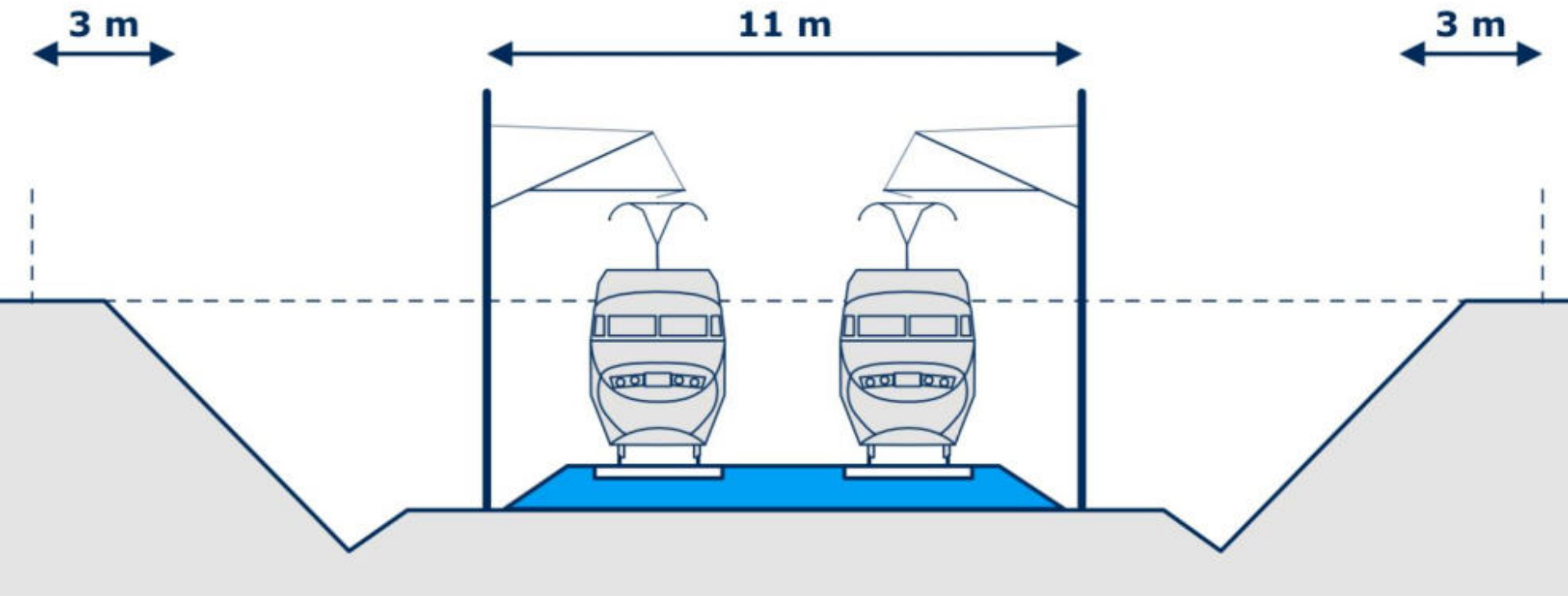
zdroj: SNCF

VRT v krajině

Neodvede vodu z krajiny



Trat' vedená v zářezu





zdroj: SNCF

VRT v krajině

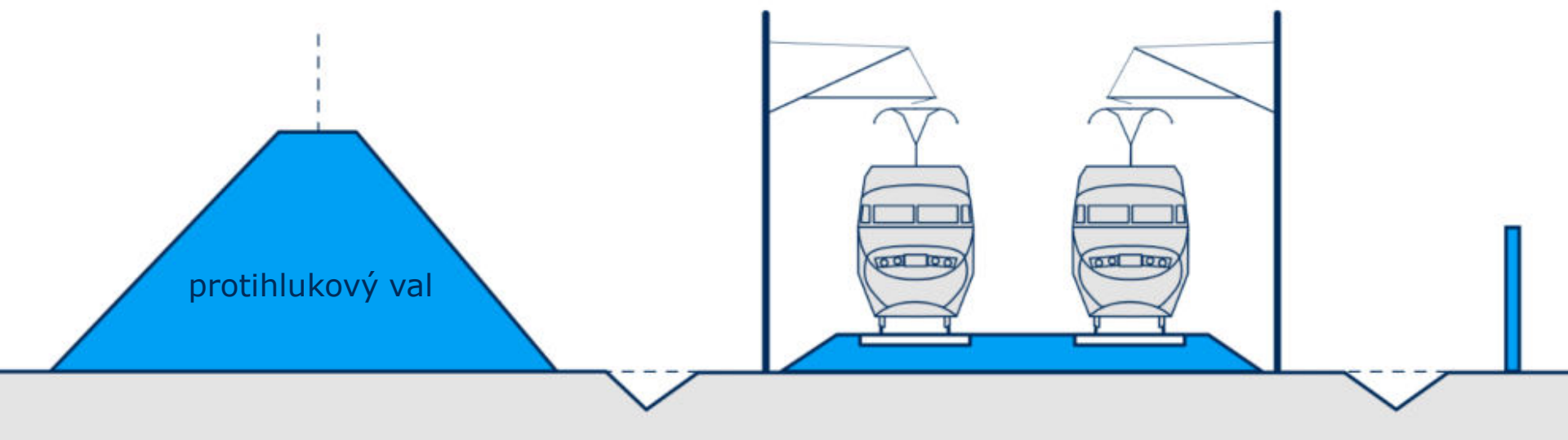
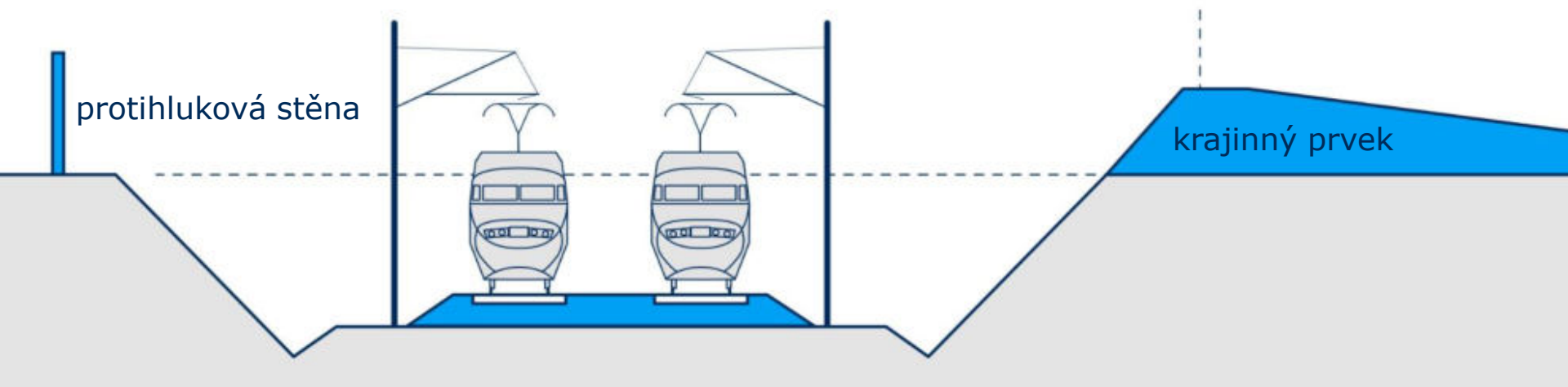
Nepřevyšuje vzrostlé stromy



zdroj: SNCF

VRT na mostě

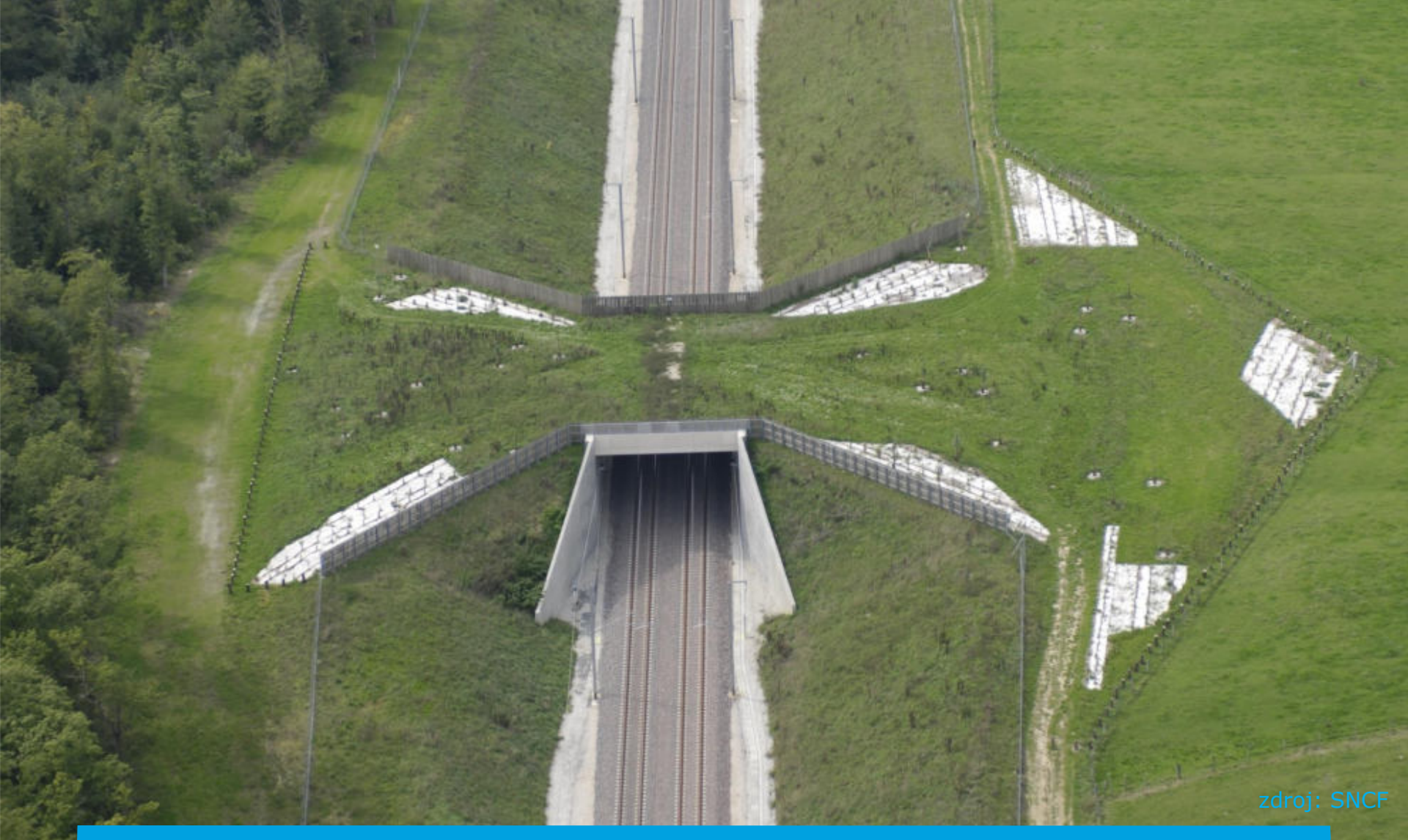
Opatření související se životním prostředím a prostupností krajinou





Tunelové portály a hluk

Návrh eliminuje efekt „sonic boom“



zdroj: SNCF

Ekodukty a prostupnost krajiny

Prostupnost krajinou je důležitá a téměř vždy technicky řešitelná



zdroj: www.SudOuest.fr

Propojení zemědělských pozemků

Prostupnost krajinou je důležitá a téměř vždy technicky řešitelná



zdroj: DB

Souběhy s dálnicí

Omezení fragmentace krajiny

Děkuji za pozornost

Příprava vysokorychlostních tratí v ČR

Ing. Jiří Merta

MertaJ@spravazeleznic.cz

vrt@spravazeleznic.cz
www.spravazeleznic.cz/vrt