



Vysokorychlostní trať spojuje

Jižní Morava

***Budoucnost se blíží.
Vysokorychlostně!***

Jak bude vypadat VRT na jižní Moravě

Praha–Brno, Brno–Ostrava, Brno–Břeclav

Úsek VRT Jižní Morava je důležité vyústění 370 kilometrů nových tratí mezi Prahou, Brnem a Ostravou a pak právě mezi Brnem a Břeclaví na jižní Moravě. Bude součástí páteře sítě vysokorychlostních železnic ve střední Evropě na koridoru Orient/východní Středomoří, kterou využijí i mezinárodní spoje do Bratislavy, Vídně a Budapešti. V krajině bude tato dvokolejná trať téměř k nerozeznání od těch současných. Vysokou rychlost umožní téměř přímé vedení kolejí a stavební technologie.

46,6 km vysokorychlostní železnice na jižní Moravě

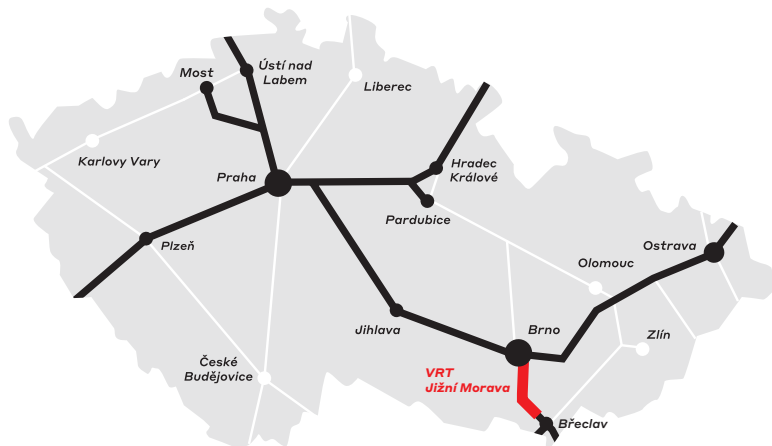
Páteřní vysokorychlostní síť VRT v Česku rozdělujeme při výstavbě na menší úseky. Část mezi Brnem a Břeclaví nazýváme VRT Jižní Morava. Díky vzájemné kompatibilitě vysokorychlostních vlaků se současnými tratěmi sjedou vlaky u Rakvic z končící VRT na modernizovanou stávající trať pro rychlosti až 200 km/h a pojedou dále do Břeclavi. Vlaky mířící z Brna na Znojmo budou z VRT sjíždět v blízkosti Vranovic. Dnešní rychlíky, které využijí novou vysokorychlostní trať, budou i nadále zastavovat ve stanicích Zaječá a Šakvice.

Unikátní vedení tratě

Chráněné území Vranovický les překlene VRT Jižní Morava mostem dlouhým 1350 metrů. Její provoz tak nebude ovlivňovat ekologicky cenné chráněné území soustavy NATURA 2000. Jižně od Rakvic povede VRT po trase nynější železnice, kterou zmodernizujeme pro rychlost 200 km/h. Obě stavby, most i modernizace tratě, budou tvořit ucelené řešení, které bere v úvahu hledisko zvýšené ochrany životního prostředí. Údolí řeky Šatavy překlene VRT 400 metrů dlouhou estakádou, u Rajhradu trať povede skoro kilometrovým tunelem.

VRT kopíruje nynější železnici

Abychom nezabírali zbytečně velký prostor v přírodě, plánujeme vysokorychlostní trať v souběhu s dnešní železniční tratí, a tím i minimalizujeme další členění území. Někde to však nejde, a proto mezi Rajhradem a Pouzdřany musíme vést VRT ve volné krajině. Současně dbáme na to, aby projekt VRT nenarušoval pohledy do krajiny a nebyl příliš viditelný.



Proč stavíme VRT v Česku

Regiony a velká centra si budou blíže

Z hlediska času stráveného na cestě si budou regiony vzájemně blíže. Geografická vzdálenost najednou nebude tolik důležitá pro rozhodování lidí. Díky vysokorychlostní trati (VRT) budou dostupnější lepší pracovní příležitosti, vzdělání pro mladé i cestování na dovolenou. VRT vám vrátí svobodu žít v regionu, kde se vám líbí, a přitom mít práci snů ve velkém městě. Prostě vám usnadní život. Dálniční síť toto v takové míře nedokáže ani z hlediska rychlostí, ani z pohledu záboru krajiny.

Vyšší kapacita pro stávající tratě a silnice

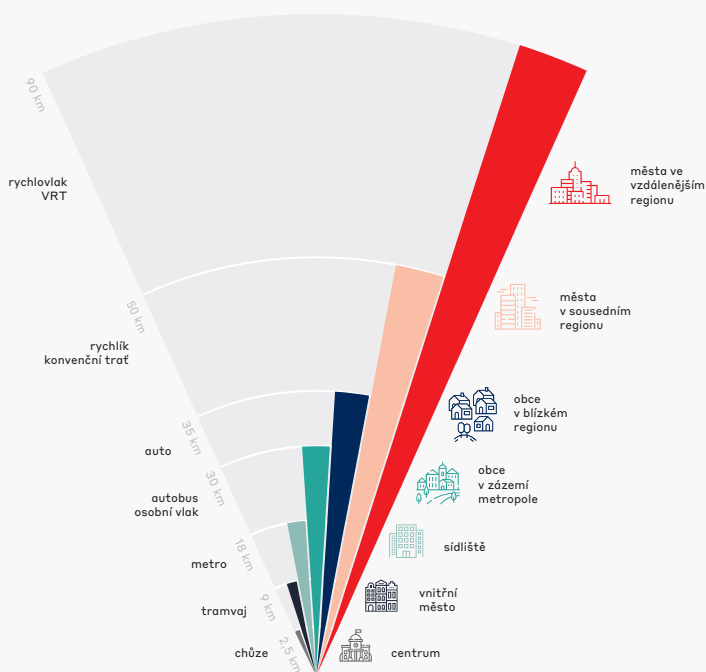
VRT odlehčí současným tratím. Přesunou se na ni také dálkové rychlíky, které obslouží menší města na trase. VRT se tak propojí se stávající železniční sítí. Na dnešních tratích ubude dálkové přepravy a vznikne prostor pro více osobních vlaků. Ty budou jezdit častěji a načas. Můžete tak nechat auto doma a neztrácet čas v kolonách.

Železnice je ekologická

Elektrická železnice představuje v Česku elektromobilitu v nejvyšší možné míře. Okolní prostředí zatěžuje neporovnatelně méně než dálnice. V krajině také zabírá jen polovinu prostoru, který potřebuje dálnice. To platí i pro VRT. Každý člověk, který se zrychlením železniční dopravy přesedne z auta do vlaku, uvolní místo na silnici a intenzita ekologicky zatěžujícího způsobu dopravy může začít klesat. Třeba právě na dálnicích D2 a D52 procházejících jižní Moravou. To pocítíme všichni a všude.

Kam až se
dostaneme za

30
minut?



Co VRT přinese jižní Moravě?

Více času pro život

Cestování rychlostí 320 kilometrů v hodině otevírá v Česku nové možnosti. Všichni, kteří cestují mezi regiony, ale i po Evropě, ušetří spoustu času. Můžete ho využít na cokoliv, co je pro vás opravdu důležité. Díky VRT bude Praha dostupná ze všech krajských měst za méně než dvě hodiny. Z Břeclavi se cesta do Brna zkrátí na 19 minut, z Břeclavi do Prahy na půldruhé hodiny.

Více příležitostí získají regiony

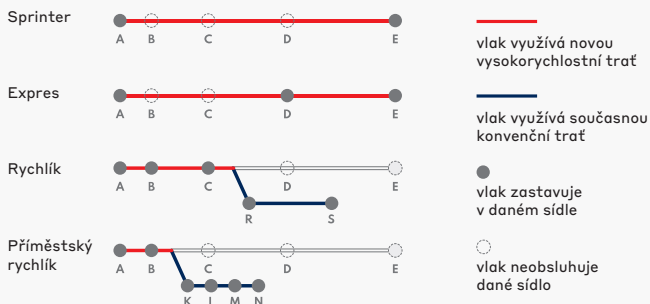
Rychlá železnice přinese více ekonomických příležitostí a pomůže jižní Moravě dále bohatnout. Rychlejší propojení moravské metropole ocení nejen obyvatelé, ale také podnikatelé. Ti mohou mít sídla svých firem mimo velká centra, a přitom se mohou velmi rychle setkat se svými obchodními partnery v centru města do pár minut. Lidé v regionech nemusí opouštět místa, kde rádi žijí, aby měli blíž dobré zaměstnavatele. I ze vzdálenějších míst se do Brna dostanou vlakem mnohem rychleji než autem nebo autobusem.

Přímé spojení jižní Moravy s největšími centry v republice

Úsek VRT Jižní Morava naváže na páteřní trať mezi Prahou, Brnem a Ostravou a nabídne obyvatelům Břeclavi a přilehlých míst rychlé spojení ve směru na Brno, Ostravu, Bratislavu a Vídeň. Na VRT se přesunou také rychlíky a další dálkové vlaky. Tím uvolní dnešní tratě pro posílení a další rozvoj příměstských spojení na jihu Moravy, zejména mezi Brnem a Břeclaví. VRT tak zrychlí cestování všem, nejen lidem z míst, kde budou zastavovat vysokorychlostní vlaky.

4

kategorie rychlovlaků



SPRINTERY

jako letadla na kolejích pro nejrychlejší spojení mezi nejdůležitějšími městy ČR a střední Evropy

EXPRESY

do všech krajských měst a do zahraničních metropolí rychlostí až 320 km/h

RYCHLÍKY

do všech významných regionálních center

PŘÍMĚSTSKÉ RYCHLÍKY

pro ještě lepší dostupnost v rámci aglomerací

Jak se zkrátí dojezdové časy?

Brno – Vídeň



■ vlakem dnes (h)
■ rychlovlakem v budoucnu (h)

Brno – Bratislava



Břeclav – Brno



Břeclav – Praha



Šakvice – Ostrava (s přestupem v Brně)



Nebojte se VRT

Nejmenší hluk ze všech druhů dopravy

Vysokorychlostní vlaky jsou méně hlučné než silniční či letecká doprava. Provoz na VRT je dokonce méně hlučný než ten na současné železnici. Jednoznačnou výhodou VRT tak, jak ji budujeme v Česku, je trasování ve větší vzdálenosti od zástavby. Obydlená území proto zasáhne řádově menší hluk než ten, který způsobuje současná železnice, jež se stavěla přímo skrze města a obce.

Omezení hluku je pro nás prioritou

VRT plní legislativní hlukové limity. V případě rychlosti 320 km/h (předpoklad 100 vlaků za den) je hlukový limit pro denní dobu splněn již ve vzdálenosti necelých 160 metrů od tratě. Náš projekt předpokládá, že díky stavebním opatřením, jako je zahloubení tratě, instalace protihlukových stěn či vybudování protihlukových valů, splníme limit nařízený vládou ČR v průměru již ve vzdálenosti 20–60 metrů od tratě. Na to pamatujeme už při přípravě projektu.

V noci se na VRT nejedzí

Na VRT se nejedzí pořád jako třeba na dálnicích. V noci bude VRT prakticky bez provozu, bude se provádět jen nezbytná údržba.

Maximální hlukové limity stanovené nařízením vlády ČR



6–22 hodin
60 dB



22–6 hodin
55 dB

Více informací



Pro srovnání

Automatická pračka anebo
interiér obývacího pokoje **50 dB**
Hluk v pivnici **70 dB**
Mixér **72 dB**
Sekačka **90 dB**

Průchod krajinou

Trasu navrhujeme s respektem ke krajině a šetrně ji zasadíme do přírody. VRT nikdy nekříží žádné úrovnňové přejezdy. Průchod krajinou proto zajišťujeme na mnoha místech pomocí mostů a podjezdů, které tak mohou využít nejen auta a zemědělská technika, ale také chodci, cyklisté a volně žijící zvěř. Umístění a četnost těchto průchodů projednáváme s vedením dotčených obcí.

Vliv na zdroje podzemní vody

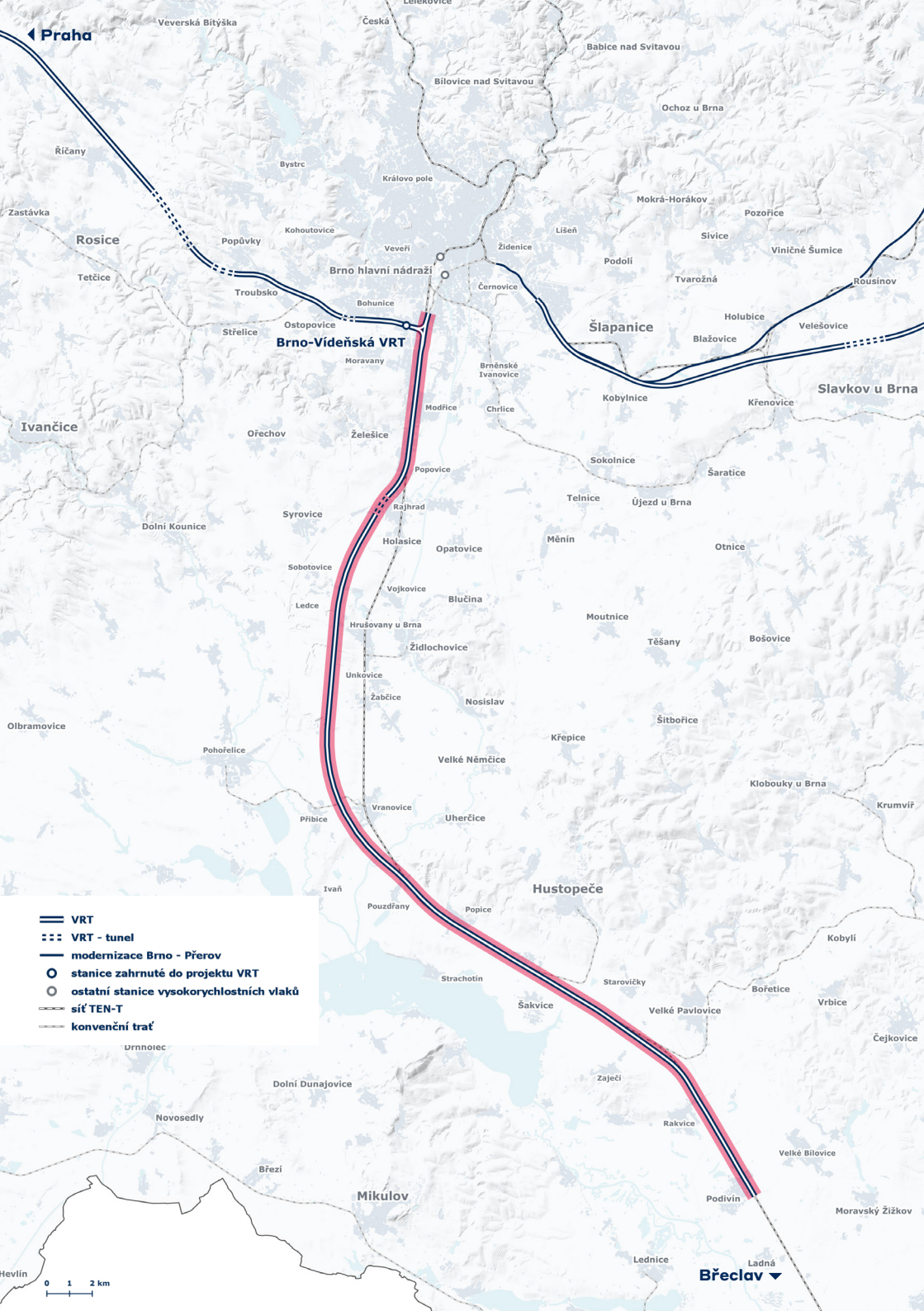
Před zahájením stavby provádíme hydrogeologický průzkum. Podrobně mapujeme stávající studně, vrty a shromaždiště povrchových a podzemních vod, které bychom mohli stavbou ovlivnit. Už předem přijímáme opatření, abychom podzemní vodu nijak neovlivnili. Kdyby vlivem stavebních prací přece jen došlo ke ztrátě vody, pak prohloubíme studně, nebo dokonce vybudujeme náhradní vodní zdroj.

Minimalizujeme poškození místních silnic

Součástí konstrukce VRT je i asfaltová vrstva. V častých případech právě tudy, po asfaltové cestě, dovážíme materiál na stavbu, než na ni následně uložíme štěrk a koleje. Tím minimalizujeme provoz na místních silnicích. Pokud však nějaké poškodíme, po dokončení prací je vrátíme v lepším stavu, než v jakém byly.

Pečlivé posouzení vlivu na životní prostředí

Návrh novostavby VRT prochází posouzením vlivu na životní prostředí hned několikrát. Například při zpracování studie proveditelnosti se zkoumá nejvhodnější trasa z hlediska vlivu na krajinu. Potom znovu při aktualizaci zásad územního rozvoje (ZÚR) každého kraje. A při zpracování podrobného technického návrhu stavby zpracováváme podklady pro posouzení vlivu stavby na životní prostředí, známé pod zkratkou EIA.



Správa železnic, státní organizace
Stavební správa vysokorychlostních tratí

V Celnici 1028/10
110 00 Praha 1

✉ vrt@spravazeleznic.cz
☎ +420 972 244 146
f SpravazeleznicVRT
✕ [JakubBazgierSZ](#)
🌐 vrtky.cz/jizni-morava

Setkáváme se s vámi, posloucháme vaše připomínky

Průběžný dialog v obcích

Jezdíme za vámi do obcí na debaty o všem, co se stavbou souvisí. Setkáváme se se starosty, místními zastupiteli i s občany. Shromažďujeme vaše náměty a připomínky a snažíme se je zohlednit v projektové přípravě či realizaci.

Prohlédněte si VRT v mapách a napište nám své názory

Mapový portál prezentuje aktuální stav projektování. Slouží k tomu, abyste si mohli celý projekt prohlédnout. Každý tak může získat přesnou představu o tom, jak bude trať zasazena do krajiny. Máte pro nás námět k VRT Jižní Morava? Můžete nám ho zanechat přímo v mapovém portálu GIS, který naleznete na www.vrtky.cz/jizni-morava. Ke konkrétnímu bodu na mapě prostě přiřadíte poznámku nebo popíšete příležitost, kterou podle vás oblast nabízí.



Máte další dotazy?

Pište nám je na vrt@spravazeleznic.cz

Využijte možnost a dejte nám vědět
své podněty také na adrese
vrtky.cz/ovlivnete-vrt