

VRTnovinky

Geologové mají jasno, kudy bezpečně vést rychlovlaky

Česká geologická služba už od roku 2016 detailně zkoumá podloží v místech uvažovaných pro vysokorychlostní železnici. Společně se Saskou geologickou službou vytvořila 3D model území od česko-německé hranice až po Roudnici nad Labem pro VRT Drážďany–Praha. A mohla proto popsat riziková území, která by pro stavbu a provoz rychlovlaků představovala velké komplikace.



„Celkově jsme posuzovali zhruba deset variant možné trasy, včetně té, která byla předložena občanskými sdruženími,“ říká Zdeněk Venera, ředitel České geologické služby (ČGS) ve videorozhovoru na webu. Některé varianty, včetně té, kterou předložila občanská sdružení, jsou podle ČGS navrženy v území nevhodném pro tuto trať. Problematický je zejména úsek mezi nádražím v Ústí a vjezdem do Krušnohorského tunelu, tedy oblast kolem Chlumce. „Trasa, kterou tam preferuje Správa železnic, vede relativně optimálním koridorem, zatímco trasy alternativní zabíhají do geologicky velmi komplikovaného prostředí. Vtom jsou zlomy, vulkanické sekvence, málo zpevněné sedimentární horniny a další zátěž, jakou představují pozůstatky někdejšího hlubinného dobývání i nedávné povrchové těžby, například velmi nestabilní výspyky,“ uvádí Zdeněk Venera z ČGS.

Obdobně složitá je podle České geologické služby situace kolem Litoměřic. „Z hlediska geologických poměrů varujeme před variantami navrhovanými západně od Litomě-

řic. Vedly by pod Radobýlem a navíc i v blízkosti úložiště radioaktivního odpadu Richard, respektive v hloubce pod ním, a to pokládáme za riskantní,“ dodává Venera. Na druhé straně v úseku z Ústí směrem do Prahy nevidí geologové žádná „zcela vylučující kritéria“ pro alternativní trasy a dovedou si představit další debatu o určitých variantách.

„Rád bych však při této příležitosti připomněl případ na dálnici D8,“ říká ředitel ČGS s jistotou naléhavosti v hlase. „Geologové varovali před trasou, kudy ta dálnice v současnosti vede.

Nebyli vyslyšeni. A bohužel následně došlo na naše varování. Spuštění masivního sesuvu prodloužilo dostavbu dálnice o několik let a velmi výrazně, v řádu miliard, tuto stavbu prodražilo. Čili je lepší brát v potaz geologické poměry a využít těch míst, která jsou jednodušší, a ne tak geologicky komplikovaná,“ dodává Zdeněk Venera.

Načtením QR kódu nebo kliknutím na [odkaz](#) získáte přístup na videorozhovor.



Tvrdý, ale férový dialog v Podřipsku

V Předboji, obci v Podřipsku, se k dialogu o vedení tratě sešli zástupci investora se starostkou Dagmar Horevajovou a zastupiteli obce. Posuzovali spolu obavy a návrhy, které občané Předboje vyjádřili v anketě organizované obecním úřadem. Zástupci obce zdůrazňovali zájem na kompromisu s in-

vestorem, který rozptýlí obavy z dodatečné hlukové zátěže a z průchodu tratě meandry, které rychlovlak více přibližují k obci. Investor ujistil zastupitele, že protihluková opatření a prostupnost území je připraven posoudit s odborníky a pak znovu s vedením obce.



Zveme vás na akce v únoru

7. února v 16.00 – v informačním centru Správy železnic na pražském hlavním nádraží bude přednášet Mgr. Balahura o financování VRT.

8. února od 17.30 – tým SSVRT se v Chabařovicích setká s veřejností.

21. února v 15.30 – prezentační den v infocentru v Ústí: přednášet bude Ing. arch. Hron, vedoucí oddělení prostorových dat a architektury SSVRT.

29. února – odborná konference Dialog fórum o síti VRT v ČR.

Jde o budoucí generace, o příležitost a pokrok

„Každá změna, něco nového, vždycky vyvolává emoce a strach. To je naprosto přirozené. Rozhodnutí, která dnes děláme o vysokorychlostní trati, budou dalekosáhle ovlivňovat život v Ústeckém kraji. Hledáme způsoby, jak ano, nikoliv důvody, proč ne,“ říká Zdeňka Vachková, zastupitelka Ústeckého kraje. „Pomůže nám to zlepšit tři věci,“ dodává. „Zaprvé, potýkáme se se špatnou úrovní vzdělanosti v našem kraji. Myslím si, že vysokorychlostní trať toto může výrazně ovlivnit a výrazně zlepšit. Zadruhé, bojujeme s úbytkem vzdělaných a kvalifikovaných lidí v našem regionu. Opět přínosem vysokorychlostní tratě by mohlo být to, že se k nám do regionu naopak pohnou. A to by právě mohlo ovlivnit tu třetí věc, což je socioekonomický status našeho kraje. Takže pojďme se dívat na vysokorychlostní železnici

jako na příležitost, pokrok a budoucnost,“ říká zastupitelka Zdeňka Vachková. Její vystoupení jsme zaznamenali na konferenci Dialog fórum Železnice spojuje v Ústí nad Labem.

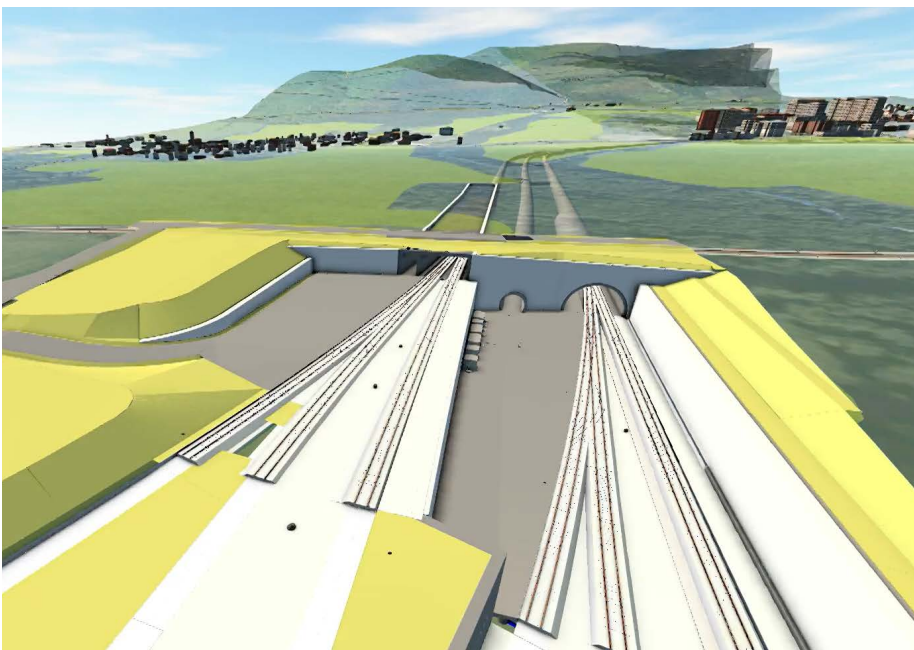


Představujeme významné stavby tratě Krušnohorský tunel

Krušnohorský tunel tvoří dominantu vysokorychlostního spojení z Prahy do Drážďan. Povede až 600 metrů pod Krušnými horami a bude zhruba 30,1 km dlouhý. Procházet bude pod zlomovým pásmem na křížení gottleubatské a petrovicko-döbrovské geologické zóny. Jeho vybudování tak představuje unikátní technickou výzvu. Bude vybudován jako dvojice jednokolejných kruhových tubusů, vzájemně propojených chodbou po 500 metrech, a je určen pro smíšený provoz

osobní a nákladní dopravy. Je navržen na rychlost až 250 km/h, nákladní vlaky v něm pojedou až stovkou. Tunelový portál se plánuje u města Chlumec jihovýchodně od silnice I/13 a povede pod ní.

Více se dozvíte na projektovém webu po načtení QR kódu nebo kliknutím na [odkaz](#).



Věděli jste, že...?

- Vysokorychlostní vlaky mají financování z EU. Po dokončení bude mít síť vysokorychlostní železnice v ČR 659 km. Na její budování má do roku 2027 získat Správa železnic asi 62 miliard Kč z fondu dopravy Evropské unie. Na modernizaci už existujících železničních tratí dosud Evropská unie převedla do ČR už 105 miliard Kč.
- Železnice je nejšetrnější k prostředí. Ve srovnání s jinými druhy dopravy má největší kapacitu, je nejšetrnější k záborům krajiny, nejméně energeticky náročná a nejméně znečišťující.
- Železnice využívá energii třikrát efektivněji než auta. Vlaky se v Evropě podílí na konečné spotřebě energie v průměru pouhými 4 %. Letadla spotřebují 14 % energie a silniční doprava celých 80 % energie, která jde do odvětví dopravy.
- Po dokončení vysokorychlostní sítě bude mít téměř 65 % obyvatel Česka stanici rychlodráhy v dostupnosti do 20 minut jízdy veřejnou dopravou.
- Se zrychlením železnice roste v ČR počet cestujících. Při zrychlení na 160 km/h využilo železnice mezi Prahou a severní Moravou třikrát více a mezi Prahou a jižní Moravou pětkrát více lidí než před modernizací. Se zkracováním jízdní doby přesedali Češi z aut raději do vlaků, a to už na vzdálenost 60 km. Vlakem se vydávali také na delší cesty, každá z nich měla v průměru o 41 % více kilometrů než před rekonstrukcí tratí.

Kde získám další informace?

Pokud máte jakékoli další dotazy k vysokorychlostním tratím obecně nebo k přípravě VRT Drážďany–Praha, neváhejte nám napsat na VRT@spravazeleznic.cz. Další informace se dozvíte také na webových stránkách www.dresden-praha.eu, případně můžete navštívit infocentrum v Ústí nad Labem.

Autor: Stavební správa vysokorychlostních tratí © 2024

