

# VRTnovinky

## Návrh memoranda zaslán obcím

Na konci září jsme se v přítomnosti ministra dopravy Martina Kupky shodli se starostkami a starosty z téměř 40 obcí, kterých se dotkne výstavba VRT v úseku od Prahy až po odbočku na Louny a Most, že navrhne Memorandum o společném postupu při výstavbě.

Ve chvíli, kdy čtete tyto řádky, již máte v rukou návrh tohoto dokumentu. Snaží se popsat závazky investora vůči obcím a principy naší vzájemné informovanosti. Věříme, že přispěje k prohloubení naší vzájemné součinnosti při realizaci mezinárodního projektu na vysokorychlostní spojení Drážďan s Prahou.



## Projekt Drážďany – Praha v Bruselu

Podobu nové železniční trati z Prahy do Drážďan představil v Bruselu náměstek ministra dopravy ČR Václav Bernard společně se saským ministrem dopravy Martinem Duligem. Za Správu železnic se setkání zúčastnil vedoucí oddělení mezinárodních projektů Petr Provazník.

Václav Bernard prezentoval projekt VRT Drážďany – Praha zejména nově zvoleným europoslancům, zástupcům generálních ředitelství EK REGIO a EK MOVE a dalším činitelům EU. Vzhledem k tomu, že chceme usilovat o financování tratě z prostředků Unie od roku 2028, je pravidelná výměna informací mezi investorem a zástupci Evropské komise klíčová. Cestu k evropskému financování otvírá fakt, že vysokorychlostní trať Drážďany – Praha představuje ústřední část tzv.

Via Vindobona, jež je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T).

S dokončením revize této sítě došlo letos ke změnám koridorů, které se dotýkají právě i nové trati Drážďany – Praha. Zatímco dříve patřila do koridoru Orient / východní Středomoří, nyní se stane součástí Rýnsko-dunajského koridoru. V rámci akce dosavadní koordinátor koridoru při EU Mathieu Grosch symbolicky předal projekt do odpovědnosti právě nového koridoru TEN-T, Rýnsko-Dunajského koridoru, který spojuje hospodářská centra střední Evropy s námořními přístavy u Severního, Baltského a Černého moře.

V dubnu 2024 potvrdil region a Svobodný stát Sasko preferovanou variantu pro novou linku Drážďany – Praha na německém území. DB InfraGO jako investor na německé straně brzy předá prostřednictvím spolkového ministerstva dopravy a digitální infrastruktury preferovanou variantu k parlamentnímu projednání ve Spolkové sněmu. Cílem projednávání je získat rozhodnutí o realizaci a financování upřednostňované varianty ještě během současného legislativního období.



## VRT na InnoTransu

Projekt vysokorychlostních tratí v České republice se koncem září představil i na největším veletrhu dopravní techniky na světě, berlínském InnoTransu. Zástupci Správy železnic na něm absolvovali v průběhu čtyř dní mnohá jednání, kdy řešili například financování typu PPP (partnerství veřejného a soukromého sektoru), zavádění nových technologií, přípravu Krušnohorského tunelu nebo zvýšení efektivity řízení evropské železniční dopravy. Do stánku VRT zavítal i český ministr dopravy Martin Kupka. Letošního 14. ročníku veletrhu InnoTrans se zúčastnilo **2940 vystavovatelů z 59 zemí** a celkem na něj zavítalo **170 tisíc návštěvníků ze 133 zemí**.



**Stal jste se teď novým radním Ústeckého kraje pro dopravu. Jaké jsou vaše priority v oblasti modernizace a rozšíření železnice?**

Za prioritní pokládám dvě oblasti. Zaprvé modernizaci vybraných lokálních tratí, která by dovolila zvýšení rychlosti a přinesla aspoň částečnou elektrifikaci tam, kde ještě chybí. Chceme totiž pořizovat bateriové vlaky a byli bychom rádi, kdyby se mohly dobíjet na elektrifikovaných úsecích. Tou druhou prioritou jsou nové zastávky kolem nejhustěji osídle-

ných měst v kraji – typicky třeba v Litoměřicích u nemocnice – a přestupní terminály, kde můžete předsednout z autobusů, aut či z jízdniho kola na železnici. K tomu bude potřeba spolupráce kraje a dotčených měst se Správou železnic, která vlastní pozemky vhodné k těmto účelům. Kromě toho se rozhodně budu věnovat také budování nového nádraží v Ústí nad Labem, což znamená aktivně se účastnit pracovních skupin, které jsou zřízeny v rámci projektování VRT.

**Správa železnic teď přichází s memorandem o spolupráci s obcemi, které jsou dotčené výstavbou VRT. Je to z pohledu krajského radního pro dopravu krok správným směrem, nebo byste požadoval něco jiného?**

Já se nikdy netajil názorem, že na samém začátku stát prostě selhal v komunikaci s obcemi ohledně VRT. Postrádal jsem zejména zevrubnou diskuzi o tom, kterým územím by měla VRT procházet. Jsem rád, že stát, Správa železnic, to dohnal, a dnes to už vnímám velice dobře. Započatý dialog však musí pokračovat, jak o tom ostatně mluví i pan ministr Kupka. Memorandum vnímám jako další fázi.

**Jaké hlavní přínosy podle vás získá Ústecký kraj z projektované VRT a do jaké míry je to projekt, který Ústecko skutečně potřebuje k rychlejšímu rozvoji?**

Ani Ústecký kraj, ani Ústí nad Labem, ani žádná jiná obec nejsou žádným izolovaným ostrovem. Jsme součástí nějakého většího celku, a nemyslím tím jenom Českou republiku, ale Evropu. To dodává důležitost transevropským sítím. Nebylo by proto rozumné, a není to ani dost dobře možné, aby takové tratě nějaká malá část toho celku trvale blokovala. Víím, že by k tomu nedocházelo, kdyby dialog mezi investorem a obcemi byl od počátku zevrubný a kdyby se technická řešení od počátku snažila zohledňovat potřeby místních lidí. Máme-li předcházet nedorozuměním, která mohou projekt zdržovat, je dialog každopádně naprosto nezbytností. VRT je stavbou nadregionálního významu, a pokud ohledně ní existují obavy, zábrany a nedorozumění, musíme hledat a najít shodu na tom, jak projektu dát šanci na rychlé dokončení. Jsem rád, že Ústeckým krajem povede vysokorychlostní trať. Pomůže zlepšit dostup k pracovním příležitostem a věřím, že dá vzniknout i příležitostem novým. To určitě ocení řada obyvatel Ústeckého kraje.



Mgr. Bc. Tomáš Rieger

## Výhybky z Prostějova doplňují VRT po celém světě

**Nedílnou součástí železniční infrastruktury jsou výhybky. Bez výhybek vlaky nemohou projet. Na našich tratích se jich nachází okolo dvaceti tisíc. Neustále investujeme do jejich modernizace.**

Běžnou součástí našich tratí tak jsou už například výhybky s pohyblivým hrotem srdcovky. Ty nabízejí cestujícím vyšší komfort při přejíždění vlaku na jinou kolej. Příprava českých vysokorychlostních tratí je příležitostí i pro český železniční průmysl. Pokud jde o výhybky, prostějovská společnost DT – Výhybkárna a strojírna je v tomto směru před ostatními hodně napřed.

„Naše výrobky, výhybkové konstrukce či jejich komponenty, si našly cestu do více než 30 zemí světa. A konkrétně vysokorychlostní výhybka je výsledkem našeho více než dvacetiletého úsilí nabídnout produkt konkurenceschopné technické úrovně vytvořený v České republice,“ komentoval Marek Smolka, generální ředitel firmy. „První výhybka z Prostějova byla instalována na koridorových tratích v roce 2007 v Poříčanech. V roce 2020 byla dána do provozu i první vysokorychlostní výhybka v Prosenicích. V odbočném směru po ní mohou

vlaky projíždět rychlostí až 160 kilometrů v hodině,“ prozradil vývojář prostějovské firmy Matouš Rec.

„Český železniční průmysl neustále navyšuje podíl na dodávkách pro vysokorychlostní železnice. Špičkovou úroveň produktů dokládá výhybka pro nové vysokorychlostní tratě od společnosti DT – Výhybkárna a strojírna,“ chválí šikovnost prostějovské

firmy Marie Vopálenkové, generální ředitelka Asociace podniků železničního průmyslu ČR. Historie firmy se začala psát roku 1900. Nejznámějším obdobím a názvem byl od roku 1956 podnik Železářny Prostějov, kdy se na Hanou přesunula výroba výhybek z Vítkovických železáren. Novodobá historie se začala psát po privatizaci v roce 1992, kdy byla založena společnost pod názvem Železářny D+T, spol. s r. o.



Zdroj fotografie:  
DT – Výhybkárna a strojírna, a.s.



# Rodí se česko-německá brožura o unikátním spojení pod Krušnými horami

**Krušnohorský tunel bude náročnou a současně technicky unikátní spojnici mezi Českem a Německem.**

Vzhledem k měkké a písčité hornině budou portály tunelu vybudovány částečně konvenční ražbou pomocí stříkaného betonu. Velká část ražeb a odtěžování horniny bude prováděna dvěma razicími štíty. Na německé straně budou dva štíty sestaveny ve startovací jámě u Niederseidewitz a odtud budou postupovat směrem k českým hranicím. Na české straně začnou razit tunel také dva štíty, jež budou postupovat od budoucího portálu u Chabařovic směrem k německým hranicím. Technologii a postup prací bude popisovat edukační brožura pro veřejnost, která se právě rodí ve společném komunikačním týmu. Vybíráme z ní.

V Krušných horách, kudy tunel povede, je převládající horninou rula. V letech 2020 až 2023 provedli kolegové na německé straně rozsáhlý geologický průzkum s vrty do hloubky až 500 metrů. Vyvrtat každých 100 metrů trvá zhruba jeden měsíc. Výsledky geotechnické a laboratorní analýzy vrtnů nám ukázaly řadu důležitých informací, které pomohou plánovat postup těžebních prací.

V České republice vytvořili odborníci z obou zemí společně trojrozměrný digitální model geologické stavby v oblasti od státních hranic po Roudnici nad Labem. Přestože 3D model identifikoval oblasti s minimálními geologickými riziky, podél trasy tunelu v oblasti státní hranice budou samozřejmě provedeny ještě další průzkumy.

Zásadním hlediskem tunelových staveb je bezpečnost a možnost rychlé evakuace. U Krušnohorského tunelu vzniknou jednak evakuační a záchraná místa u portálů v Chabařovicích a Heidenau, jednak nouzové průchody po každých 500 metrech délky tunelu. Budou propojovat oba tubusy tunelu, takže umožní evakuaci cestujících do nezasazeného tubusu. Zhruba v polovině tunelu, u německé obce Göppersdorf, bude pro záchranáře vybudován přístup do „obratě“, odkud budou tubusy tunelu přístupné silničními vozidly.



QR kód vás zavede na 3D mapu tunelu



## Okno do hloubi země

Pro citlivé zasazení nové trati do krajiny je nezbytná dokonalá znalost geologického prostředí. Proto jsme v říjnu 2024 zahájili vrtné práce pro průzkum podloží. Jde o tzv. inženýrsko-geologický průzkum, který nám ukáže skladbu podloží, chování podzemní vody v něm a naznačí i případná rizika šíření vibrací z provozu vlaků do okolí.

Vlastníky pozemků jsme ohledně provedení orientačního geologického průzkumu kontaktovali dopisy. Po ukončení průzkumných prací platí povinnost uvést nemovité věci do původního stavu. Pokud by vlastníkům dotčených pozemků bylo i přes veškerou snahu omezeno obvyklé užívání nemovité věci nebo by jim vznikla škoda na majetku, mají právo na přiměřenou jednorázovou náhradu.

## 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](mailto:vrt@spravazeleznic.cz). Další informace se dozvíte také na webových stránkách [www.dresden-praha.eu](http://www.dresden-praha.eu), případně můžete navštívit infocentrum v Ústí nad Labem.

Autor: Stavební správa vysokorychlostních tratí © 2024

