

Zápis ze společného jednání zástupců dotčených obcí ve věci výstavby VRT (vysokorychlostní trati).

Praha – Brno

**a
SŽDC s.o.**

Přítomni:

za obec Vyskytná nad Jihlavou: Václav Vacek – místostarosta, Petr Böhm – starosta obce

za obec Plandry: Miroslav Lukáš – starosta obce

za obec Ústí: Josef Pařha – starosta obce

za SŽDC s.o.: Ing. Jan Šulc, Ing. Michal Drábek, Libor Kemza

za o.s. Regio 2020: Bc. Aleš Kratina

Dne 28. 11. 2013 se sešli starostové a zástupci výše uvedených obcí ve Vyskytné nad Jihlavou na jednání, jehož jediným bodem byla zodpovězení dotazů a získání informací ohledně plánované výstavby rychlostního koridoru na trati Praha – Brno, varianta H4 (dále jen VRT)

Po přivítání účastníků starostou obce Vyskytná nad Jihlavou se ujal slova pan Kratina, který vystoupil za město Třebíč, pro které je dle jeho slov vybudování VRT jednoznačným přínosem a město Třebíč bude pro. I když bude trať od města Třebíč dále, možnost zastávky v Jihlavě rozhodně zlepší komfort a dostupnost občanů Třebíčska po zbytku území ČR.

Ing. Drábek informoval obecně o vývoji VRT a tlumočil stanovisko Ministerstva dopravy (dále jen MD), které se přiklání k navrhované variantě H4, a sdělil, že pro MD i Kraj Vysočina je napojení města Jihlavy stěžejní. SŽDC však nezná důvody, proč se nyní MD přiklání k variantě H4, oproti doporučené variantě V7 v projektu.

Pan Pařha a pan Lukáš vznesli dotaz, proč došlo ke změně z varianty V7, která je doporučována i v projektu hlavním projektantem, na variantu H4. Dle informací, které má SŽDC k dispozici, trasa V7 neobsahuje region Vysočina v takovém rozsahu, jako alternativa H4, proto chce MD, aby byla Vysočina obsluhována lépe. Stejný požadavek zaznívá i od představitelů Kraje Vysočina. Z tohoto důvodu byla v roce 2010 vypracována studie, která variantu H4 jako alternativu navrhla. Ing. Drábek upozornil na to, že studie nebyla na MD s nikým projednána a jako taková zveřejněna, což vnímá jako poněkud nešťastné, protože tato studie doporučuje k realizaci variantu V7. MD chce proto nyní udělat nápravu, protože vidí jako výhodnější variantu H4. Záměrem MD je specifikovat „střety“ (technické problémy, nesouhlasné občanské aktivity apod.) a pokusit se je eliminovat. Úkolem projektanta bylo objet dotčené obce a variantu H4 prodiskutovat. Dle vyjádření přítomných starostů se tak prozatím na obcích nestalo. Proběhlo pouze jednání na Kraji Vysočina dne 17.9.2013. Na dotaz starosty obce V.n.J. bylo sděleno, že by projektant měl obce navštívit začátkem roku 2014.

Přítomní starostové apelovali na to, že Kraj Vysočina se již chystá schválit změnu Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina (dále jen ZUR) v lednu roku 2014. Pan Drábek informoval, že není možné měnit Zásady územního rozvoje kraje bez studie proveditelnosti záměru, zejména z ekonomického hlediska. Tato studie bude prováděna v následujících dvou letech, a až poté může být změna ZUR na Kraji Vysočina projednávána, výhledově až za cca. 5 let. Předpoklad zahájení výstavby úseku kolem našich obcí je stanoven na rok 2025. Pan starosta Pařha si podívoval tomu, jak může vycházet ekonomické zhodnocení VRTu. Ing. Šulc

informoval, že ekonomické posouzení je velmi složitý proces, do kterého je zahrnován např. i čas spojený s cestováním.

Starostové dále vznesli dotaz na šíři koridoru.

SŽDC chce koridor o šíři max. 200 metrů, v zastavěném území i menší. Samotná stavba bude obsahovat 2 koleje o celkové šíři tělesa cca. 25 metrů (dle dispozic terénu může být v některých místech i širší). Koleje budou položeny na štěrkovém loži, v místě výškových rozdílů na pilonech, případně v tunelech. Trať bude po celé délce oplocena. Pro pohlcování hluku je předpoklad, že budou budovány přírodní protihlukové valy. Pan Vacek vznesl dotaz, jak široký bude koridor v lesích a krajně bez zástavby. Na tyto konkrétní specifika odpoví hlavní projektant Ing. Tvrdík na plánovaném setkání na Kraji Vysočina v lednu 2014.

Starosta V.n.J. informoval o tom, že obce nejsou proti výstavbě VRTu, a že rozumí, že takováto stavba je v dnešní době nutností, nesouhlasí však s provedením ve variantě H4, která zničí dosud nepoškozené části území Kraje Vysočina a znepříjemní život obyvatel v obcích, které budou v bezprostřední blízkosti tohoto koridoru. Z tohoto důvodu tyto obce požadují, aby byl koridor vybudován v ochranném pásmu dálnice D1 a veden podél dálnice, tak, jako je tomu např. v sousedním Německu. Dle vyjádření SŽDC je bohužel tato varianta nemožná z fyzikálních zákonů. Na dálnici D1 jsou překonávány velké výškové rozdíly a hlavně, poloměry zatáček nejsou projektovány na rychlost 300 km/h, ale pouze na 110 až 140 km/h. Pokud by trať byla projektována podél dálnice D1, tak hned za první zatáčkou dálnice za Prahou by se díky rozdílným poměrům stejně dostala trať daleko do krajiny.

Pan Kratina informoval, že má informaci, že pravděpodobně v roce 2014 budou pro zástupce dotčených obcí pořádány exkurze do sousedního Německa, aby se představitelé obcí mohli blíže seznámit s provozem vysokorychlostních vlaků.

Starosta V.n.J. dále vznesl dotaz, zda existují jakékoli závazky vůči EU pro vybudování VRTu z hlediska ekonomického a termínového. Dle vyjádření SŽDC existuje závazek časový, a to do roku 2030 musí být vybudován koridor do Litoměřic, do roku 2050 potom přes celé území ČR. Ekonomické hledisko je také podstatné, protože značnou část bude financovat samotná EU.

Zapsal: Petr Böhm

Dne: 5.12.2013

