

Živě: S respektem ke krajině - VRT Jižní Morava

2.4.2025 - | PROTEXT

Na programu je i premiéra nového videa s vizualizací celé VRT Jižní Morava, takže je na co se těšit.

Jižní Morava je krásný kraj naší země. Jižní cíp naší země se svým charakterem, kopcovitou krajinou a poměrně hustým osídlením podobá Toskánsku, je plný vinohradů, luk a občasných smíšených lesů.

Jihomoravský kraj je také protkaný hustou sítí železnic a silnic a ty umožnily hospodářský a společenský rozvoj osídlení. První železnice v jihomoravském kraji byla postavena již v roce 1839 a jednalo se o první úseky železnice mezi Břeclaví a Brnem v trase dnešního prvního železničního koridoru.

S rozvojem osídlení a měst vyvstala potřeba vysoké mobility a na tuto velkou poptávku reagovala také železnice. Stávající kapacitní možnosti dnešní trati jsou již téměř úplně vyčerpány. Během dne na nich jezdí mnoho vlaků dálkové, regionální i příměstské osobní dopravy a v noci trať využívají ve velkém také vlaky nákladní.

Vyčerpaná kapacita železnice zvyšuje tlak na výstavbu nové infrastruktury pro potřeby 21. století, a proto se již dlouho uvažuje o výstavbě nových železnic. Po různých úvahách, kdy došlo prověřování možností přidávání kolejí ke stávajícím tratím, návrhům na určité zvýšení rychlosti apod., vláda ČR rozhodla o zpracování studie proveditelnosti pro vysokorychlostní trať, neboli VRT Praha - Brno - Břeclav. Studie potvrdila, že v prostoru mezi Brnem a Břeclaví je celospolečensky přínosná a ekonomicky efektivní právě výstavba nové vysokorychlostní trati, která pomůže jak ke zkrácení cestovních dob pro osobní dálkové vlaky, tak uvolní kapacitu na stávající trati, čímž umožní četnější a rychlejší provoz regionální příměstské dopravy.

Představení záměru VRT Jižní Morava

VRT ve směru z Brna do Břeclavi a dále na Slovensko a Rakousko začíná v Brně hl. nádraží a pokračuje přes Brno-Horní Heršpice a Brno-jih do ŽST Modřice. Nákladní kolejiště Brno-jih i ŽST Modřice projdou rekonstrukcí.

V ŽST Modřice bude postaveno jedno vnější a jedno ostrovní nástupiště. Celkem zde budou 3 nástupní hrany. Nově zde vznikne také podchod, který spojí ulici Benešovu s ulicí Brněnskou a lépe propojí obě části města Modřice. Ze ŽST Modřice již vybíhají dvě traťové koleje VRT na jih. Traťová rychlost zde roste postupně na 200 km/h. Na jižním konci Modřic bude postavena nová trakční napájecí stanice pro potřeby napájení vysokorychlostní tratě.

VRT se za Modřicemi přimyká k dálnici D52 na Vídeň a klesá dolů, aby se zahlubila před Rajhradem do 950 m dlouhého tunelu Rajhrad. Tento tunel bude hloubený z povrchu. Z Modřic až k tunelu Rajhrad je traťová rychlost 230 km/h.

Za jižním portálem tunelu Rajhrad trať pokračuje mezi obcemi Sobotovice a Vojkovice v zářezu. V nejhlubším místě je zářez až 18 metrů hluboký. Hned za zahrádkářskou kolonií v Sobotovicích trať přechází na první velký most. Most dostal pracovní název Estakáda Šatava, je dlouhý 370 m a prochází cca 15 metrů nad terénem.

Nyní se trať dostává do oblasti Vojkovic a Hrušovan u Brna. Zde procházíme několika ložisky těžby štěrkopísku. Trať zde prochází střídavě na náspu a zářezu, protože terén je zde členitější. V prostoru obce Unkovice je navrženo odbočení budoucí novostavby tratě na Pohořelice a Znojmo.

VRT dále pokračuje po povrchu mezi obcemi Přibice a Vranovice, v těchto místech překonává vlečku Vranovice – Pohořelice. Trať je zde chráněna také zemními valy, které snižují hluk podél trati a slouží i k uložení přebytečné zeminy po zahloubení vlečky.

VRT se dále stáčí mírným obloukem do oblasti lesů a údolí Svratky. Zde navazuje nejdelší most. Jedná se o 1370 metrů dlouhý most s pracovním názvem Estakáda EVL. Most je zde navržen z důvodu ochrany životního prostředí v evropsky významné lokalitě Vranovický a Plačkův les. Abychom tuto oblast uchovaly co nejvíce bez zásahu člověka, budou při stavbě mostu vybudovány ze země jen pilíře mostu a samotná mostovka se pak bude nasouvat od severu po jednotlivých dílech. Tímto minimalizujeme dopady stavby VRT na tuto cennou oblast životního prostředí.

Pro zmírnění dopadů na životní prostředí jsou podél trati navrženy propustky, ekodukty i mosty v trasách migračních koridorů pro zvěř.

Za mostem EVL pokračuje VRT dále více na jihovýchod a opět se vrací ke stávající konvenční trati Brno – Břeclav. Mezi obcemi Popice a Pouzdřany si stavba VRT vynutí také přestavbu konvenční tratě. Obě tratě jak konvenční, tak také vysokorychlostní, půjdou v těsném souběhu. Souběh obou tratí pak pokračuje dále až k okraji katastru obce Zaječí, kde se VRT od konvenční tratě opět odkloní, aby bylo možné navrhnout mimoúrovňové překřížení tratě.

V blízkosti dnešní ŽST Zaječí se pak dvojkolejná VRT trať rozdělí na dvě sjezdové koleje, východní kolej překoná dlouhým mostem stávající konvenční trať a západní kolej se přimkne těsněji se stávající trati. Obě koleje se pak zapojí do stávající konvenční tratě blízko zastávky Rakvice. V tomto úseku klesá traťová rychlost opět na hodnotu 230 km/h. Na navazující konvenční trati mezi Rakvicemi a Břeclaví dojde ke zvýšení traťové rychlosti na hodnotu 200 km/h.

Zde je také navržena část náspu pro budoucí plánované pokračování VRT dále na Slovensko, které je připravováno výhledově a závisí na rozhodnutí slovenských partnerů (zejména ministerstva dopravy a případně ŽSR).

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-s-respektem-ke-krajine-vrt-jizni-morava/2653054>