

VRT jako páteř čisté mobility

18.9.2024 - | PROTEXT

Prezentačním dnem na téma "VRT jako páteř čisté mobility" vás provede za SS VRT Martin Švehlík. Diváci jsou zváni do v Informačního centra vysokorychlostních tratí na ústeckém hlavním nádraží ve středu 18.září 2024. Prezentační den můžete sledovat živě od 15:30 nebo ze záznamu [zde](#):

Životní prostředí, krajinotvorba a udržitelnost jsou v souvislosti s přípravou výstavby vysokorychlostních tratí (VRT) pro nás prioritními tématy. VRT přesně zapadají do plánů na omezení produkce skleníkových plynů. Jak již víte, oproti automobilové dopravě mají na stejný dopravní výkon mnohonásobně nižší spotřebu energie a tvorbu CO₂.

Posuzování stavby VRT

Samotný návrh VRT pak prochází přísným posouzením vlivu na životní prostředí. A to dokonce několikrát. Nejprve při zpracování studie proveditelnosti, kdy dochází k výběru vhodné trasy. Potom při aktualizaci krajské územně plánovací dokumentace, tzv. Zásad územního rozvoje kraje (ZÚR), kdy se zpracovává posouzení vlivu koncepce na životní prostředí (SEA). Závěrem se při zpracování podrobného technického návrhu provádí posouzení vlivu stavby na životní prostředí, známé pod zkratkou EIA.

Vliv na životní prostředí

Proces EIA je založen na zkoumání a posuzování možného působení připravovaných staveb VRT na životní prostředí. Rozsah posuzování zahrnuje vlivy na veřejné zdraví, živočichy a rostliny, ekosystémy, půdu, horninové prostředí, vodu, ovzduší, klima a krajinu, přírodní zdroje, hmotný majetek a kulturní památky. Probíhá vždy před povolením záměrů a před započítáním jejich realizace. V rámci přípravy VRT ho provádí ministerstvo životního prostředí. Zahrnuje fáze oznámení, zjišťovací řízení, dokumentace, veřejné projednání, posudek a výsledkem je vydané závazné stanovisko EIA.

Bezpečnost, mimoúrovňovost a dostatečná průchodnost

VRT jsou navrhovány tak, aby se dotkly co nejméně chráněných prvků v krajině. Jedná se zejména o liniové prvky ochrany (např. migrační koridory), kterým se z principu není možné vyhnout. V těchto případech jsou navrhovány velké přechody – ekodukty, které umožní průchod živočichů i návštěvníků krajiny.

Hluk pod kontrolou

Vysokorychlostní trať musí být s ohledem na bezpečnost provozu oplocena a nesmí mít žádná úroňová křížení. Navrhované trasy počítají s nadchody i pochody, jejichž umístění konzultujeme s místními samosprávami i občany i prostřednictvím interaktivních mapových portálů, do nichž mohou zadávat své připomínky.

Součástí všech studií proveditelnosti a navazujících dokumentací je podrobné posouzení budoucí hlukové zátěže okolí.

Ochrana vody a vodních zdrojů

Návrh trasy, zejména technického řešení, musí respektovat hydrogeologické poměry území. Přesto

není na úrovni základního návrhu možné postihnout všechna možná ovlivnění. Při další přípravě se proto provádí hydrogeologický průzkum. Zohlednit se musí nejen rozbor poměrů území, ale také analýza odtokových poměrů při extrémních srážkách. V návrhu technického řešení se to projeví na několika místech. V případě tunelové stavby je s ohledem na místní poměry navrhováno těsnění ostění tunelu. V případě zemního tělesa (zejména zářezů) je navrhována správná podoba svahů a dimenze odvodnění. V případě dotčení vodního zdroje a nemožnosti realizace technického opatření může být součástí stavby VRT také výstavba náhradního vodního zdroje.

Celková šetrnost k životnímu prostředí

Vedení trati je zakomponováno do krajinného rázu tak, aby jej nijak nenarušovalo. Díky navrženým interakčním prvkům jsou výsledkem stavby šetrné k životnímu prostředí. Jedná se například o liniovou a bariérovou zeleň, remízky, zelené pásy, retenční biotopy nebo zasakovací parkovací dlaždice, které mohou mít zásadní vliv na mikroklima a koloběh vody v krajině. VRT tak ještě více rozšíří ekologickou železniční dopravu. V České republice budou určeny zejména pro osobní dopravu. Dopravní modely předpokládají, že je každý den využije přes 100.000 lidí. VRT navíc kromě nákladních vlaků se na stávajících tratích uvolní místo také pro nové regionální spoje, především v okolí velkých měst. Větší frekvence spojů může do vlaků dostat další cestující, kteří až dosud pro své cesty volili pouze auto.

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-vrt-jako-pater-ciste-mobility/2567375>