

Od: Jelínek Jaroslav, Ing. <JelinekJar@spravazeleznic.cz>
Odesláno: středa 19. března 2025 14:45
Komu: Martina Pellegrini
Kopie: Kratochvílová Hana, Ing.
Předmět: Zdůvodnění invariantního řešení

Vážená paní Pellegrini,

v návaznosti na náš telefonický rozhovor jsem oslovil naše hlavní inženýry a připravili jsme argumenty pro invariantnost řešení v rámci Sjezdu Olomouc. Důvody jsou následující:

Vysokorychlostní trať (VRT) je projektována pro rychlosti až 350 km/h, což s sebou nese technická omezení při návrhu trasy. Možnosti trasování jsou proto omezené, neboť trať nelze výrazně "ohýbat". Současně je vždy snaha minimalizovat zásahy do zastavěných oblastí, aby nedocházelo k demolici rodinných domů a jiných objektů nebo jiných hodnotných území v krajině. To ve výsledku velmi limituje možnosti návrhu nové vysokorychlostní tratě.

Studie proveditelnosti (SP) prověřovala více možností vedení trati, avšak všechny ostatní varianty byly hned na začátku vyhodnoceny jako nereálné. Při jejím zpracování byla v územních plánech stále rezervována trasa pro kanál Dunaj–Odra–Labe, která vedla podél dálnice D1. Tato skutečnost znemožnila prověřit trasování VRT v tomto prostoru jižně od Vinar. Druhou možnou variantou bylo vedení trati mezi Vinary a Čekyní, které bylo ve studii prověřeno a následně schváleno.

V rámci současně zpracovávané dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) bylo trasování v rezervě kanálu Dunaj–Odra–Labe nově prověřeno, protože projekt kanálu byl mezitím zrušen. Výsledkem prověření však bylo zjištění, že taková varianta by znamenala demolici přibližně 60 rodinných domů v obci Rokytnice, což je sociálně i politicky neakceptovatelné.

Zároveň je nutné vnímat návrh trasy úseku Brodek – Prosenice jako součást širší koncepce budoucího úseku VRT Haná, tedy vysokorychlostního spojení do Brna. V tomto kontextu je nutné zohlednit prostupnost územím mezi Věrovany a Tovačovem, kde se nachází rozsáhlé Tovačovské rybníky. Další okrajovou podmínkou je zajištění napojení Olomouce, které je řešeno pomocí sjezdu do Brodku u Přerova. Samotné propojovací koleje do stanice Brodek u Přerova byly navrženy s ohledem na technické možnosti tak, aby umožnily plynulé zapojení vysokorychlostních vlaků při požadovaných rychlostech a bez omezení kapacity tratě.

V neposlední řadě je třeba zdůraznit, že tento úsek navazuje na již naprojektované úseky VRT Moravská brána I a Moravská brána II, které jsou v pokročilé fázi posuzování vlivů na životní prostředí (EIA). Vzhledem k tomu není možné trasu v místě napojení na Moravskou bránu I výrazně měnit, protože toto místo napojení je pevně dané a vzhledem k parametrům návrhu VRT není možné trať výrazně „ohnout“ jiným směrem.

Tyto výše uvedené okrajové podmínky výrazně omezují možnosti variantního řešení nové tratě. Každá podmínka samostatně sice umožňuje navrhnout variantu, avšak vzhledem k tomu, že je nutné všechny tyto podmínky respektovat, se množství variant zúžilo na koridor vedoucí kolem Přerova přes Vinary a Čekyni. Variantnost tedy nelze řešit směrovými variantami, ale různými technickými řešeními v rámci jednoho koridoru. Tuto variantnost v současnosti prověřujeme prostřednictvím odlišného řešení průchodu tratě v oblasti Čekyňského kopce. Z hlediska územně plánovací dokumentace však stále jde o jeden koridor, a proto se domnívám, že tuto trasu lze z hlediska vymezení koridoru považovat za invariantní.

Z výše uvedených důvodů jsme toho názoru, že v daném území při respektování dopravních, environmentálních i sociálních aspektů nelze nalézt jinou projednatelnou a proveditelnou trasu v území, a proto ji chápeme z pohledu územně plánovací dokumentace jako invariantní.

Pokud by bylo výše uvedené potřeba dále upřesnit nebo byste preferovala jiný formát, dejte nám prosím vědět. Rádi vše vysvětlíme, případně můžeme domluvit schůzku přes Teams. Také bych Vás rád informoval, že paní inženýrka Kratochvílová se vrátila z dovolené a v případě potřeby se může schůzky zúčastnit.

S pozdravem a přáním pěkného odpoledne

Ing. Jaroslav Jelínek

**Správa železnic, státní organizace
Stavební správa vysokorychlostních tratí**

systémový specialista
úsek rozvoje, oddělení udržitelného rozvoje

V Celnici 1028/10, 110 00 PRAHA 1 – Nové Město
M +420 720 800 404
E JelinekJar@spravazeleznic.cz
www.spravazeleznic.cz



Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese www.spravazeleznic.cz/dolozka