

# VRTnovinky

## Tři závazky investora ve vztahu k obcím

**Na pozvání ministra dopravy Martina Kupky se 23. září v Roudnici nad Labem sešlo téměř 40 starostek, starostů a mnoho dalších představitelů obcí, kterých se dotkne výstavba vysokorychlostní tratě Drážďany – Praha v úseku od Prahy až po odbočku na Louny a Most.**

Na jejich otázky byli připraveni reagovat nejen zástupci Správy železnic, ale také zástupci projektanta tohoto úseku, firmy Metroprojekt. Přítomen byl také generální ředitel Ředitelství silnic a dálnic Radek Mátl, neboť dálnice D8 je nyní také v centru dění, a to nejen z důvodu jejího možného rozšiřování.

Po úvodním představení současné situace dostali ihned prostor starostky a starostové pro dotazy, připomínky a náměty. Těch byla celá řada a ne vždy byli představitelé obcí spokojeni s dosavadním průběhem příprav.

**Na závěr jsme si odnesli tři body, ve kterých jsme našli společnou shodu.**

- Prvním je závazek zaslat obcím návrh memoranda o společném postupu.
- Druhým bodem je domluva, že u všech jednání v obcích budou přítomni projektanti, aby bylo možné podněty přenášet přímo na ně. Projektanti následně vypořádání připomínek vždy srozumitelně odůvodní.
- A třetím je co nejrychlejší přizvání architektů a krajinářů, abychom na vedení trasy získali i další úhel pohledu.

O dalším vývoji přípravy vás budeme pravidelně informovat.



## S VRTmobilem na vinobraní

V polovině září jsme s VRTmobilem navštívili tradiční roudnické vinobraní. Zájem návštěvníků vinobraní byl obrovský a ptali se zejména na to, jak daleko od jejich vesnice či pozemku rychlodráha povede. Tady byl ku pomoci mapový portál Podřipsko, který byl v tu chvíli otevřen připomínkám dotčených obcí a jejich obyvatel.

Lidé se dále zajímali o vizualizaci roudnického terminálu. Lákadlem na akci byla také soutěž o to, kdo nejuvěrněji nakreslí, kudy VRT z Prahy do Drážďan povede. Nejčastěji padaly otázky ohledně finančních nákladů na výstavbu tratě a otázka, „kdy už se tou VRTkou konečně svezeme?“. Ani minutu nebyl VRTmobil bez návštěvníků. A kvůli tomu jsme sem také přijeli.



## Pracovní skupiny pokračují po prázdninách v práci

**Po letní prázdninové přestávce se v pátek 6. září opět rozběhla činnost pracovních skupin.**

**Skupina Architektonická soutěž**, která řeší průchod vysokorychlostní tratě městem Ústí nad Labem, bude mít za hlavní úkol přípravu zadání právě architektonické soutěže. Při přípravě každé architektonické soutěže je nezbytné zajistit rovný přístup všech účastníků k informacím. Samotné zadání soutěže je poté veřejné a Správa železnic ji plánuje vyhlásit jako mezinárodní. Co všechno příprava takové soutěže vyžaduje, popíšeme příště.

Mimo tento program bude sledovat i postup přípravy tunelu Dubice, který sice není součástí páté aktualizace zásad územního rozvoje, ale idea tunelu byla v rámci skupiny na jaře představena a pracovní skupina bude i nadále o přípravě tohoto projektu informována.

**Skupina Traťový úsek**, která se zabývá vedením tratě od Ústí nad Labem po státní

hranici se Spolkovou republikou Německo, bude řešit přesnou podobu tratě a všechna kompenzační opatření, která budou na tomto úseku tratě prověřována a následně zapracována do technického návrhu. Stejně tak bude řešit i samotnou výstavbu tratě, umístění staveniště a návazné otázky.



Novou skupinou pak je **skupina Roudnice – Ústí nad Labem**, která bude sledovat postup přípravy vysokorychlostní tratě v tomto úseku. Sbíráme připomínky všech dotčených obcí, na všechny budeme reagovat a společně budeme hledat nejpřívětivější řešení pro všechny.

# Projekt nové železniční infrastruktury na veletrhu ForArch



Výstavba VRT přitahuje zájem velké části firem v liniovém stavitelství. Představuje pro ně významnou příležitost, ale také výzvu.

Až 34 % firem uvedlo, že se soutěží na výstavbu rychlých spojení určitě zúčastní, 18 % uvedlo, že se spíše nezapojí, a 37 % firem se do projektu zapojit neplánuje. Přitom, jak napsal do veletržní publikace Martin Kupka, ministr dopravy: „...výstavba prvního úseku rychlých spojení mezi Brnem a Přerovem začne už v příštím roce.“ Je tedy nejvyšší čas, aby se české stavební firmy začaly zabývat plánováním své účasti v projektu. I proto se panelové diskuse nazvané „Liniové stavby“ na veletrhu ForArch zúčastnili náměstek generálního ředitele SŽ Mojmír Nejezchleb a ředitel stavební správy VRT Jakub Bazgier.



Před širokým fórem domácích stavbařů dali jednoznačně najevo, že Správa železnic je připravena – do té míry, jak antimonopolní zákonodárství a zákon o zadávání veřejných zakázek dovolují – k otevřenému dialogu se stavbaři, aby mohli plánovat kapacity pro jednotlivá příští období.

A co si slibují firmy od účasti na výstavbě VRT? Podle oborového časopisu CEEC Research Q3/2024 očekává 36 % firem přístup k novým technologiím, 28 % firem posílení své konkurenceschopnosti a 23 % firem posílení své reputace. Přitom rozhodnutí vlády realizovat části nové železniční infrastruktury formou PPP vnímá pozitivně 79 % stavebních firem (29 % jednoznačně pozitivně, 50 % pozitivně).

„Musím říct, že SŽ udělala významný kus práce a je cítit významný pokrok v této oblasti. Cesta to bude ještě dlouhá, ale věřím, že SŽ celý proces soustavně podporuje a že se jí podaří zahájit výstavbu rychlých spojení už v příštím roce.“ uvedl Jiří Nouza, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví.

## Zveme vás ke spolupráci při projektování úseku Roudnice n. L. – Ústí n. L.

Na webu [www.dresden-praha.eu](http://www.dresden-praha.eu) byl zveřejněn odkaz na tzv. **pocitovou mapu**, jejímž prostřednictvím s námi budete moci spolupracovat na projektování VRT. Na konci června po schválení aktualizace ZÚR Ústeckého kraje vznikl návrhový koridor pro vysokorychlostní trať, a my tak můžeme zahájit detailní projektování úseku z Roudnice n. L. do Ústí n. L.

Rádi bychom vám nabídli možnost být u toho! Pohodlným nástrojem pro vás bude pocitová mapa. Můžete do ní vložit své unikátní znalos-

ti místních poměrů a osobní poznatky z území, v němž trať projektujeme. Vaše znalosti jsou pro nás významným zdrojem informací, které chceme zohlednit při projektování. Můžete tak přispět k co možná nejpřívětivějšímu průchodu nové železnice krajinou, v níž žijete.

Můžete nás upozornit na místa v okolí plánovaných tratí, která máte rádi, a na ta, která by si zasloužila podpořit. Upozorněte nás na stezky, které spojují osídlené oblasti a které jsou hojně využívány pro pěší či cyklistická spojení mezi sousedy. Řekněte nám, jaké pro-

blémy v území vás trápí a zda by je nová investice mohla napravit. Zkrátka a dobře, napište nám své pocity.

S vašimi podněty budou pracovat projektanti, urbanisté, krajináři a další odborníci tak, aby projekt vysokorychlostní železniční tratě citlivě zasadili do krajiny, zachovali co nejvíce hodnotných míst a vytvořili i několik nových. Za vaši spolupráci opravdu děkujeme.

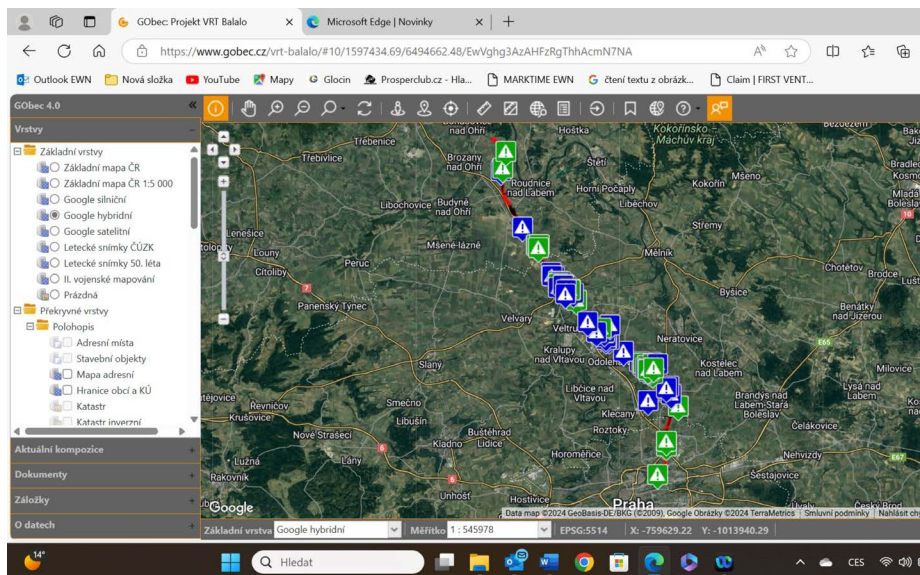


Pocitovou mapu najdete zde:

## Děkujeme za vaše připomínky k úseku VRT Podřipsko

První mapový portál na trati Drážďany – Praha, který jsme zpracovali pro úsek od Prahy po Oleško ([www.gobec.cz/vrt-balalo/](http://www.gobec.cz/vrt-balalo/)), vzbudil veliký ohlas u místních lidí. Během měsíce, kdy jsme portál otevřeli, jsme získali stovky různých připomínek, žádostí a postřehů. Moc za ně děkujeme.

Budeme reagovat na všechny připomínky, které budou projektantem prověřeny a mohou být využity k přípravě dokumentace pro posouzení vlivu stavby VRT na životní prostředí (EIA). Poslední zářijový den se uzavřela možnost podávat připomínky přímo do mapy. Po tomto datu zůstane mapový portál dále dostupný, ale již jen jako informativní nástroj. Ještě jednou vám všem, kteří jste zanesli svou připomínku, děkujeme!





# Financování VRT prostřednictvím PPP projektů

**Úseky VRT na Moravě (rychlá spojení Morava – RS 1 a RS 2) se budou stavět v partnerství veřejného a soukromého sektoru. V polovině září o tom rozhodla vláda ČR.**

Ministerstvo dopravy jednajícím jménem státu bude přitom vystupovat se Správou železnic jako společný zadavatel jednotlivých PPP projektů železniční infrastruktury na Moravě. Studie proveditelnosti představená vládě uvádí, že jako nejvhodnější se jeví založení PPP projektu na platbě za dostupnost, kdy koncesionář bude po definované období zodpovědný za dodávku, financování, údržbu a obnovu infrastruktury. Koncesionář dostane zapláceno až v momentě, kdy bude infrastruktura k dispozici pro užívání v požadované kvalitě. V opačném případě budou

aplikovány srážky nebo nebudou platby hrazeny vůbec.

Vybrané úseky bude podle studie proveditelnosti vhodné rozdělit na tři samostatné projekty. Důvodem je vysoká celková investiční náročnost a odlišný stav majetkoprávní připravenosti dílčích projektů. Jednotlivé projekty budou realizovány postupně a odděleně na základě samostatných výběrových řízení, a to postupně s ohledem na jejich majetkoprávní připravenost a na realizaci ostatních (PPP) projektů dopravní infrastruktury v ČR.

Vzhledem k velikosti projektů (zejména pak u projektu VRT Moravská brána) bude pravděpodobně zapotřebí uhradit část nákladů úvodní investice ze strany zadavatele, o je-

jichž pokrytí bude stát usilovat z fondů Evropské unie. Studie uvádí, že model PPP není způsobem, jak si „půjčit“ na realizaci projektů soukromé finanční prostředky. Požadovaným benefitem PPP je v tomto případě vždy zejména dostatečný transfer rizik na soukromého partnera, který umožní zapojení know-how soukromého sektoru do výstavby a následné údržby projektu. Právě přenos rizika zpoždění výstavby a rizika jejího prodražení a dlouhodobé nekvality díla je jedním z nejvýznamnějších benefitů PPP.

Rozhodnutí o financování výstavby VRT na Moravě formou partnerství veřejného a soukromého sektoru rozšíří možnosti souběžné výstavby VRT v Česku na několika úsecích současně.

## Martin Švehlík v Rozstřelu na iDnes.cz



**Martin Švehlík, náměstek ředitele SS VRT pro rozvoj, byl na pozvání moderátora serveru iDnes.cz Vladimíra Vokála hostem jeho podcastu Rozstřel. Celý rozhovor bude na iDnes a v dalších podcastových aplikacích ke zhlédnutí od 15. října od 10.00 hodin.**

Martin Švehlík se osvědčil jako skvělý debaťní partner v náročném Rozstřelu, který moderátor obvykle vede velmi ostře, aby po-

sluchačům přiblížil všechny potenciálně konfliktní aspekty debatovaného tématu.

Po prvních několika otázkách bylo zřejmé, že rozhovor bude mít spád a odpovědi na otázky budou přímé. Martin Švehlík příjemně zaujal schopností vysvětlit projekt nové železniční infrastruktury prostými, srozumitelnými slovy a zejména vyložit, proč a jak bude VRT sloužit jako kapacitní posílení celé železniční infrastruktury v České republice. Ostatně, posuďte sami.

## REPORTY KE STAŽENÍ

Mnohé obce projevíly na schůzkách s námi zájem o podklady, jež jsou vyžadovány pro odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu. Ke stažení nabízíme dotčeným obcím čtyři reporty: z dendrologického, pedologického a biologického průzkumu. Po načtení QR kódu si je můžete stáhnout k vašemu využití. Dále připravujeme také výstupy z geotechnického průzkumu z jednotlivých katastrů, které vám budeme schopni brzy poskytnout.



## Očekáváme...

**Prezentační dny v Ústí nad Labem do konce roku 2024, vždy v 15.30 h**

**16. 10. Ing. Tom Bareš**

VRT Podřipsko a mapový portál

**20. 11. Ing. Petr Provazník**  
Krušnohorský tunel

**18. 12. Ing. Pavel Hruška**

Shrnutí roku 2024 a výhled na rok 2025 na RS 4

## 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

