

Tisková zpráva, Klimkovice, 1. prosince 2024

Zkušenosti se stavbou a provozem vysokorychlostních tratí přivezl z Francie Spolek pro přijatelný život kolem dálnic v MSK

Jaké jsou zkušenosti se stavbou a následným provozem vysokorychlostních železničních tratí ve Francii, zjišťovali účastníci pracovní cesty, kterou v listopadu uspořádal Spolek pro přijatelný život kolem dálnic v MSK společně s Moravskoslezským krajem, Správou železnic v ČR a francouzským národním dopravcem SNFC. Určena byla především pro zástupce samospráv z obcí Moravskoslezského kraje, jimiž by měl v budoucnu vést připravovaný koridor vysokorychlostní tratě. Ten by se měl začít stavět v letech 2026 a 2027. Uvedení do provozu vysokorychlostní tratě Moravská brána 2 pak připadá v úvahu v roce 2032.

„Cílem cesty bylo získat informace od těch, kteří přípravy, projektování i realizaci stavby vysokorychlostní železnice zažili a dnes kolem nově vybudované tratě s vysokým provozem žijí. Cestu jsme podpořili, aby naši starostové zjistili, jaké názory na francouzskou trať mají místní představitelé a občané, aby se sami přesvědčili, jaké jsou klady i zápory provozu dnes užívaných rychlovlaků TGV, které v plné rychlosti jezdí běžně rychlostí 320 kilometrů v hodině. Starostové v praxi viděli a od místních municipalit slyšeli, jakým způsobem se chovali stavitelé, Francouzské dráhy. A nyní si už umí představit, co by mohla vysokorychlostní trať přinést našemu regionu“ vysvětlil náměstek hejtmána Moravskoslezského kraje Radek Podstawka.

Cesta se uskutečnila v termínu od 14. do 17. listopadu a zúčastnilo se jí celkem 35 osob, z toho 21 zástupců místních samospráv. Ti se přesvědčili, že je možné vybudovat vysokorychlostní trať tak, aby v podstatě nijak negativně neovlivňovala život obyvatel v přilehlých obcích, a naopak přinášela regionům, jimiž vede, řadu benefitů. Ve Francii ji takto postavit umí. S přípravami a plány začali v roce 1996 a projekt nejprve široce diskutovali včetně dopadů na životy lidí i stav krajiny. Trať dokončili v roce 2007. Mnoha úseky vede v hlubokých zářezech, jinde ji provází účinné protihlukové bariéry, takže případný hluk se nijak výrazně nešíří. Velké investice směřovaly do řady ekoduktů a mostů, které umožňují migraci větších i menších živočichů a chrání krajinné prvky zajišťující biodiverzitu. Ekologická opatření i obrovská snaha minimalizovat negativní dopady vysokorychlostní tratě na životy lidí sice její budování značně prodražily, ale podle Francouzů má ekologická hodnota území prioritu a daleko vyšší cenu. Regionům, jimiž trať vede, zajistilo rychlé spojení následný prudký rozvoj ve všech oblastech. Neodchází z nich mladí lidé, přibylo v nich služeb i pracovních příležitostí.

“Pracovní cesta plně splnila účel, kvůli kterému ji náš spolek pořádal. Ve spolku sdružujeme obce i města, přes která půjde vysokorychlostní trať. Protože máme opravdu velké zkušenosti s napáchanými chybami při stavbě dálnice či Prodloužené Rudné, chceme být nyní při stavbě vysokorychlostní tratě silným a obeznámeným partnerem. Dnes už víme, že hlídat jakoukoliv

stavbu musíme od jejího počátku. Domoci se nápravy chyb u hotových staveb je pro malé obce, kterým ani příslušné úřady moc nepomáhají, v podstatě Sysifovský boj. Proto jsme se rozhodli, že musíme jako dotčené obce už v projekční fázi vysokorychlostní tratě táhnout za jeden provaz. Díky návštěvě ve Francii víme, že taková trať může být opravdu zásadním, a přitom nerušivým impulsem pro rozvoj regionu. Zkušenosti francouzských kolegů ukazují, že se celospolečensky prospěšná stavba při troše respektu nemusí odehrát na úkor, ale naopak ve prospěch i malých obcí a krajiny,“ řekl předseda Spolku pro přijatelný život kolem dálnic v MSK Jaroslav Varga.

Ivana Gračková

mediální zastoupení Spolku pro přijatelný život kolem dálnic v MSK

736 281 733

ivanagrackova@email.cz

Podrobné informace z pracovní cesty:

První den výprava cestovala vlakem TGV ze Štrasburku do stanice Champagne-Ardenne, místa vzdáleného asi 380 kilometrů. Vzdálenost vlak překonal za 1 hodinu a 24 minut, přičemž jel rychlostí až 320 kilometrů v hodině. Pro Česko zatím nepředstavitelná rychlost nijak negativně nepoznamenala komfort cestujících. Jízda byla naopak plynulá, tichá, bez drncání či otřesů. Do roku 2007, kdy byla trať zprovozněna, byla v Champagne-Ardenne výhradně zemědělská půda, pole, louky. Po vybudování vysokorychlostní tratě vyrostla v oblasti obec Bezannes včetně nemocnice, která se pyšní největší porodnicí ve Francii. Služby nemocnice využívají stovky lidí nejen z celé oblasti Champagne-Ardene, ale dojíždějí sem i Pařížané, kteří to mají díky TGV jen 40 minut jízdy. Bezannes se rozvíjí dál, trať přivedla množství turistů, vyrůstají zde hotely, rozvíjejí se služby, a tím i další pracovní příležitosti, které jsou dostupné i pro lidi ze vzdálených obcí.

O dalších benefitech vysokorychlostních tratí se účastníci mohli přesvědčit při jednání na radnici v Remeši, která je vzdálená od terminálu Champagne-Ardene asi 10 kilometrů a dostupná je regionálním vlakem do deseti minut. Radní pro dopravu města Remeše je seznámil s koncepcí městské dopravy, která je navázaná na vysokorychlostní trať a obsluhuje prakticky celý region v okolí Remeše. Díky propojení obcí v okolí s městem samotným nedochází k vylidňování okrajových částí, mladí lidé neodcházejí za prací do centra, rozvíjí se služby a opět vznikají nová pracovní místa. Celý koncept zahrnuje nejen městskou hromadnou dopravu, ale i sdílená auta i elektrokola. Ve svém vystoupení radní pro dopravu však také zdůraznil vysoké náklady na vybudování vysokorychlostní tratě.

Dopadům na životní prostředí, ekologii a také na technická specifika vysokorychlostních tratí se akce věnovala následující den. SNCF pozvalo účastníky do budovy bývalého informačního centra vysokorychlostních tratí v obci Saint-Jean-Saverne, která dnes slouží občanům jako

radnice. Na místě je přivítal místní starosta, skupina odborníků ze SNCF a starosta nedaleké obce Belles Forets. Společně detailně prezentovali přípravu a výstavbu vysokorychlostní tratě tak, jak probíhala v celém regionu Grand Est, do něhož obě obce spadají. Prezentace byla zaměřená především na to, jaká opatření v projektu snížila dopad výstavby a provozu tratí na životní prostředí. Jednání k veřejné prospěšnosti vysokorychlostní tratě a minimalizaci dopadů na krajinu zde začala již v roce 1996. Rychlá spojení v celém regionu mají délku 406 kilometrů. Jejich výstavba se řídila čtyřmi základními hesly: Vyvarujte se; Snižujte; Kompenzujte; Podporujte (biodiverzitu).

Proto je dnes po celé délce tratí vybudováno mnoho ekoduktů, které slouží k přirozené migraci zvířat, a podzemních koridorů (tzv. propustky) pro malá zvířata, která zachovávají například pro ekosystémy nezbytnou migraci žab. Tyto koridory zároveň slouží i pro hospodaření s vodou, například odvodňování území. V okolí Saverne je vybudováno třicet ekoduktů na 106 kilometrů tratí. Staly se symbolem ochrany přírody v souvislosti s dopravou. Důležitou roli v ochraně životního prostředí zde sehrávají i mosty. Například Zornský železniční most překleneje záplavové území, ve kterém žijí dva chránění živočichové a sedm vzácných rostlin. Při jiném, levnějším řešení vedení trati by tyto vzácné tvorové a rostliny pravděpodobně na místě vyhynuli. Most je dlouhý 453 metrů, a jeho stavba prodražila projekt o 13 milionů euro. Ekologická hodnota území má však větší cenu. Průjezd TGV po mostě vytváří jen lehký, tři vteřiny trvající šum, na rozdíl od vlaku jedoucího po konvenční trati nedaleko, který několik dlouhých minut výrazně slyšitelněji projížděl krajinou. Také vlak projíždějící tunelem Saverne, který je oddělený od obce pouze přírodním valem, téměř není slyšet, a vidět není ani trakční vedení. Průjezd rychlovlaku obyvatele vůbec nezatěžuje, ti navíc využívají benefity dostupné vzdálenosti nástupiště. Součástí prohlídky bezprostředního okolí tunelu byl výklad o technických parametrech stavby. Zaujala především část o technologii konstrukce u vjezdu do tunelu, která brání vzniku třesku způsobeného tlakem vzduchu před soupravou.

Po vybudování vysokorychlostních tratí byly úplně zrušeny neekologické letecké spoje mezi Paříží a Štrasburkem. Původní jízdní doba po konvenční trati byla na této trase 4 hodiny a 30 minut. Dnes urazí vlak stejnou trasu za 1 hodinu a 50 minut. Zkrácení jízdní doby a zároveň maximální ohledy na ekologii jsou dva nejsilnější argumenty pro stavbu vysokorychlostních tratí.

Podle informací francouzských průvodců zaznamenaly francouzské úřady v poslední době více žádostí o vyšší ochranu před hlukem. Ze statistik vyplývá, že i přes velký pokrok v technologiích se tolerance k hluku u obyvatel snižuje. To je výzva pro projektanty, aby stále více zdokonalovali řešení v této oblasti.