Městský obvod – Statutární město Pardubice

Městský obvod Pardubice VI

Úřad městského obvodu Pardubice VI

Odbor investic, dopravy a životního prostředí

Zpráva pro zasedání

Zastupitelstva MO Pardubice VI

dne **17.06.2024**

Předkladatel: PhDr. Petr Králíček, starosta MO Pardubice VI

Zpracovatel: Bc. Petr Komžák, vedoucí OIDŽP ÚMO Pardubice VI

**Vysokorychlostní trať v Pardubickém kraji**

**Návrh usnesení:**

Zastupitelstvo MO Pardubice VI podporuje řešení varianty 1 trasy vysokorychlostní trati v Pardubickém kraji.

**Důvodová zpráva:**

Městský obvod Pardubice VI obdržel od Správy železnic podklady ve věci přípravy a projednání projektu vysokorychlostní trati v Pardubickém kraji (dále též „VRT“), řešeného Stavební správou vysokorychlostních tratí (dále též „SS VRT“). Projednání VRT v Pardubickém kraji se konalo 18. dubna 2024 na Obecním úřadě Živanice. V zápisu z jednání je mimo jiné uvedeno, že celkem bylo prověřováno 6 variant (pracovně označených 1 – 6), které byly v rámci SS VRT posouzeny z hlediska 4 aspektů – vliv na zábor půdy a lesů, vliv na přírodní lokality, vliv na krajinný ráz a fragmentaci krajiny, vliv na obyvatele. Zástupcům SS VRT se jeví jako nejvhodnější varianta 1, nebo varianta 5. Na základě domluvy zúčastněných stran bylo rozpracováno technické řešení varianty 1, které bude vloženo do studie proveditelnosti jako preferované řešení úseku pardubické větve VRT Východní Čechy.

Osa trati byla upravena tak, že vyjma obce Voleč se žádné obci nepřibližuje na méně než 300 m (viz kóty ve výkresu). 300 m je hranice, od níž jsou zpravidla bezpečně dodrženy zákonem dané hlukové limity. Byla prověřována i jiná řešení (jejich množina je vzhledem k velkým poloměrům oblouků omezená), toto však vzhledem ke vzdálenostem od jednotlivých obcí vychází nejlépe. Vedení trasy bylo konzultováno také s Agenturou ochrany přírody a krajiny ČR, podle které by tato varianta měla být z hlediska ochrany životního prostředí za dodržení určitých podmínek realizovatelná. Výškové řešení je optimalizováno tak, aby v blízkosti zástavby vedla trať pokud možno v zářezu. To se podařilo u obcí Rohovládova Bělá a Vyšehněvice, částečně u obce Voleč. V dalších fázích projektu může výškové řešení změnit na základě podrobných průzkumů vodního režimu či kvality podloží, které mohou vykázat negativní výsledky. To se částečně může propsat i do změn řešení směrového (posun trasy v půdorysu např. o jednotky až nižší desítky metrů).

Bude-li studie proveditelnosti na úrovni Ministerstva dopravy schválena, budou následovat další kroky uvedené v zápise z jednání. Postoupí-li příprava projektu do další fáze, bude Správa železnic opět spolupracovat, pravděpodobně už jen s obcemi v okolí varianty 1. Vybraná varianta bude zanesena do Zásad územního rozvoje (ZÚR) Pardubického kraje (předpoklad let 2025 a 2026). Další fáze (projektování přesného technického řešení a výstavba) nelze nyní časově odhadnout, jedná se o politické rozhodnutí na úrovni Ministerstva dopravy.

Seznam příloh:

č. 1 Zápis z jednání s obcemi

č. 2 Trasa VRT varianta 1