

NÁVŠTĚVA ČESKÉ DELEGACE – REGION VYSOČINA

ZPĚTNÁ VAZBA Z 2. FÁZE VRT PARIS STRASBOURG

12. ZÁŘÍ 2024



2002 Début du chantier

2010 Début du chantier de la phase 2

3 juillet 2016 Mise en service de la phase 2. Strasbourg à 1h50 de Paris.

10 juin 2007 Mise en service de la phase 1. Strasbourg à 2h20 de Paris.



STAVEBNÍ PRÁCE NA TUNELU SAVERNE

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
6. Hluk

VRT Est Européenne

Od června 1992 do června 1993: konzultační fáze a předběžné studie.

Projekt

Zapojení místních obyvatel, sdružení a místních orgánů

Veřejné šetření provedené v období od září do listopadu 1994 týkající se na základě trasy definované v předprojektových studiích.

Důležitá fáze konzultace a shromažďování připomínek

VRT Est Européenne prohlášena za veřejně prospěšnou v květnu 1996 s přihlédnutím k místním úpravám trasy navrženým pro po veřejném šetření

Zohlednění klíčových oblastí

květen 2004: dekret o prodloužení platnosti DUP do května 2016

Dvoufázový projekt (z ekonomických důvodů) :

Fáze 1: 300 km uvedených do provozu v roce 2007

Fáze 2: 106 km uvedených do provozu v roce 2016



1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
6. Hluk

Sdružování silniční sítě

Několik komunikací používaných při výstavbě VRT Est se používá také pro místní služby (obecní cesty + polní cesty) / zpětné postoupení některým obcím

Sdružování telekomunikačních sítí

Telekomunikační a signalizační kabely podél VRT slouží výhradně pro potřeby společnosti SNCF Réseau.

1. Příprava a návrh trati
- 2. Výstavba trati**
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
6. Hluk

Doba trvání stavby

2007: geotechnické studie a průzkum

2008: archeologické průzkumy

2009: archeologické vykopávky

2010 až 2013: odklon sítě, dodávky materiálu a stavební práce

2012 až 2014: práce na železničních zařízeních

2015 až 2016: testování a licenční řízení

Červenec 2016: Zahájení komerčního provozu na VRT Est fáze 2

Během prací: omezení pro obce / kompenzace

Hlavními problémy pro místní orgány byly bezpečnost + nakládání s odpady na staveništi.

Náhrady místním orgánům za ztrátu pozemků a lesů + podpora poskytnutá na instalaci zpomalovacích prahů v obcích například

Omezení stávajícího provozu během výstavby vysokorychlostní trati, přípojek a dalších technických zařízení

Žádná zvláštní omezení během výstavby VRT na konvenčních tratích nebo VRT Est fáze 1, s výjimkou určitých fází výstavby inženýrských staveb.

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
- 3. Provoz a údržba trati**
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
6. Hluk

Správa vlastnictví silničních mostů přes vysokorychlostní trať



Silniční most v Moselle

Silniční mosty jsou ve vlastnictví místních samospráv.

Kromě toho zákon DIDIER z roku 2014 umožňuje obcím s daňovým potenciálem nižším než 10 000 EUR, aby si nechaly od společnosti SNCF Réseau zaplatit udržovací práce na konstrukci stavby, pokud to stanoví dohoda.

Obecně však SNCF Réseau provádí kontroly stavu silničních mostů nad VRT.

Pravidelná údržba silnic

Pravidelnou údržbu vozovky mostu provádějí místní orgány (obce nebo departementy).

Údržba konstrukce silničního mostu

Stavby jsou v současné době ve velmi dobrém stavu - v současné době se neplánují žádná nápravná opatření.

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
- 4. Životní prostředí**
5. Územní plánování
6. Hluk

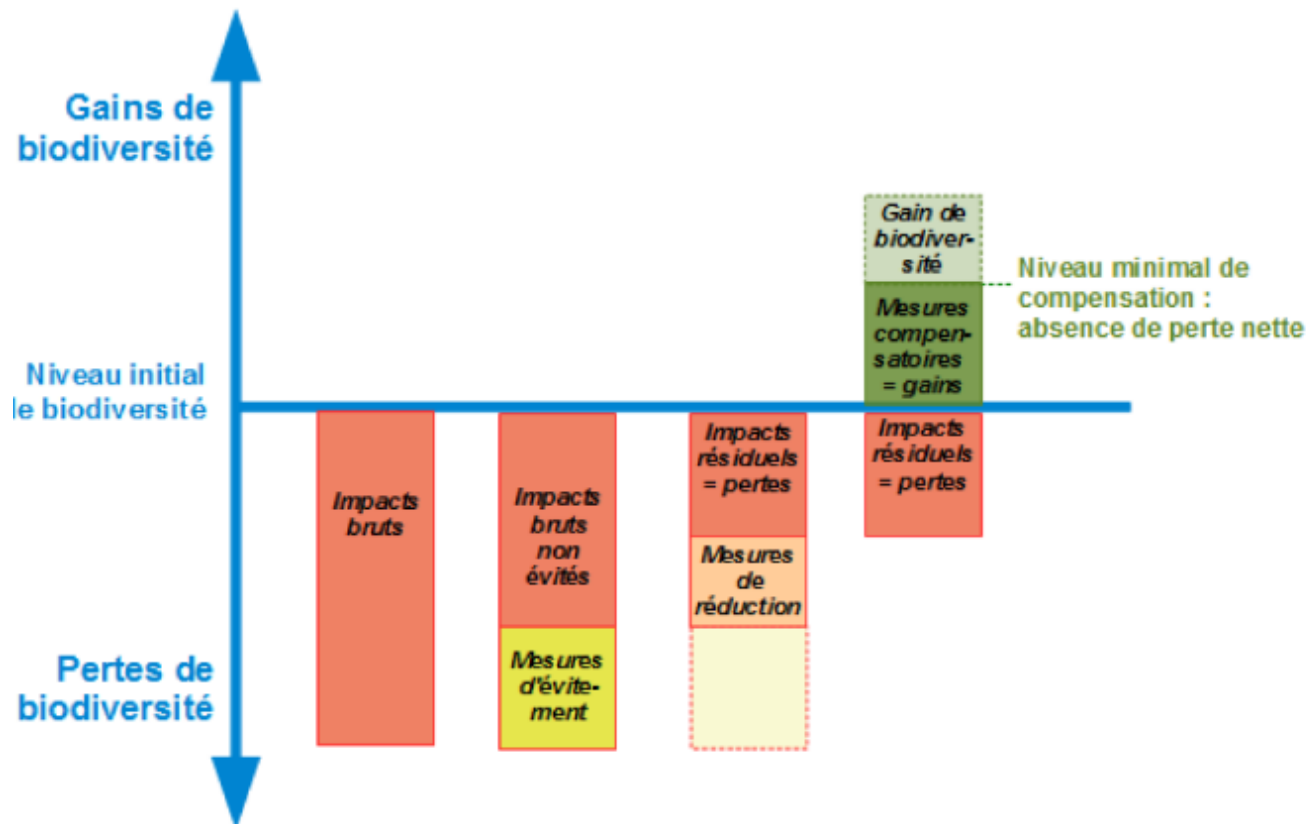
Opatření přijatá k minimalizaci dopadu VRT :

Přístup PŘEDEJÍT - SNÍŽIT - KOMPENZOVAT - PODPOROVAT

Zavedeno zákonem o ochraně přírody (1976).

Doplněno zákony Grenelle 1 (2009) a Grenelle 2 (2010).

Konsolidovaný zákon o znovuzískání biologické rozmanitosti, o příroda a krajina (2016)



Source : Business and Biodiversity Offsets Programme modifié

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
- 4. Životní prostředí**
5. Územní plánování
6. Hluk



Preventivní opatření



Zornův viadukt u Wilwisheim (délka 453 m) = technické prevence

Prevence předem : ve studiích

Geografická prevence : geografické přizpůsobení zvoleného řešení (např. omezení stavebních prací, různé preventivní značky).

Technická prevence : technická úprava zvoleného řešení (např. vytvoření viaduktu pro překonání vodního toku při respektování oblastí rozšíření povodní).

Časová prevence : přizpůsobení zvoleného řešení v čase (např. přizpůsobení pracovního období v roce tak, aby se vyhnulo citlivým obdobím v životě určitých druhů).



Vyhlašování citlivých oblastí životního prostředí = Geografická prevence

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
6. Hluk

Snižovací opatření



Ploty pro letouny



Křížení smíšených velkých živočichů: redukce technickou úpravou

Zkrácení pomocí časové adaptace: adaptace období práce (např. ptáci, letouni, obojživelníci).

Zmírnění následků po výstavbě: obnova nezasazených mokřadů

Technické snížení: stavby pro přecházení volně žijících živočichů

- Velká zvířata mohou využívat **26 upravených přechodů** (1 přechod každé 4 kilometry).
- Vytvoření **3 specifických staveb pro volně žijící živočichy**, včetně 2 přechodů širokých 40 až 45 metrů, které obnoví nadnárodní ekologické koridory.
- **Drobná fauna** může využívat **79 přechodů** (1 přechod na 1,4 km), z toho 29 specifických a 50 smíšených (hydraulická funkce).



Bourgaltroffský viadukt



Přechod pro volně žijící živočichy Loudrefing



Smíšené struktury: hydraulický přechod + přechod pro drobnou faunu

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
- 4. Životní prostředí**
5. Územní plánování
6. Hluk

Kompenzační opatření

Závaznost prostředků a výsledků v čase

Firemní přístup ke zlepšování vlivu sítě a projektů na životní prostředí

environmentální přístup k projektům: osvědčené postupy přístupu "Vyhnout se/omezit/kompenzovat/podporovat".

právní jistota: proveditelnost projektu, zajištění odpovědnosti právnické a fyzické osoby společnosti.

Kompenzační opatření = udržitelné ekologické hospodaření s využitím kontrolovaných pozemků a finančních zdrojů.

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
- 4. Životní prostředí**
5. Územní plánování
6. Hluk

Hlavní kompenzační opatření VRT EST Fáze 2



4 447 m zničeného
lužního lesa

Kompenzace :
17 974 ml



29 zasažených tůň

Kompenzace: 55 tůní +
8 cest

12

25 ha zničených
mokřadů

Kompenzace mokřadů + druhů:
102 ha



z toho

Kompenzace: 18,5 ha

Coenagrion mercuriale
Ohniváček černočárný



58,55 ha
zorání půdy

Kompenzace :
23 ha náhradní výsadby +
pořízení 165 ha lesa
spravovaného ONF

Kompenzace: 36,5 ha

7 chráněných druhů
rostlin



1. Préparation et conception de la ligne
2. Construction de la ligne
3. Exploitation et entretien de la ligne
- 4. Environnement**
5. Aménagement du territoire
6. Bruit

Résultats de l'évaluation de l'impact environnemental + soutien

Préparation de rapports sur l'environnement à 3, 5 et 10 ans

Objectifs de l'évaluation environnementale :

Vérifier si les engagements du maître de l'ouvrage envers l'environnement sont effectivement remplis.

Évaluer les impacts positifs et négatifs du projet sur l'environnement et évaluer l'efficacité des mesures prises.

Contribuer à la transparence de l'entreprise SNCF Réseau, en publiant les résultats de l'évaluation des impacts sur l'environnement (à 5 ans d'avance).

et contribue ainsi à une meilleure information du public.

Rétroaction vers les questions agricoles

The screenshot shows a web-based GIS application. On the left, there is a legend with symbols for 'Localisation de la mare' (blue dot), 'Non conforme' (red circle), 'Conformité à améliorer' (yellow circle), and 'Conforme' (green circle). Below the legend is a list of layers, each with a 100% completion indicator. The main map area shows a green landscape with several colored markers. On the right, a detailed information panel is visible for the action 'Mares - Mesures compensatoires'. The panel includes the following data:

- ID:** 39
- Description de l'action:** Création d'une mare - Mare de Bergholz
- Date de début:** Bergholz
- Etiquette:** Bergholz
- Engagement:** Création de mares compensatoires
- Source de l'engagement:** Arrêté préfectoral du 20 avril 2017 : DDT/SABE/EAU/N°07
- Date du dernier contrôle:** 2023
- Organisme:** ECOLOR
- Conformité:** OUI
- Commentaire:**
- Fiche information:** 49_MAR_UHSAR_BH.pdf

At the bottom of the map, there is a note: 'Il n'y a aucun objet pour les couches suivantes : Echappatoires - Mesures compensatoires, Ouvrage de restauration de cours d'eau - Mesures compensatoires, PGF - Mesure compensatoire, PPF - Mesure compensatoire, Boissements - Mesures compensatoires, Zone humide - Mesures compensatoires, Site de compensation Flore - Mesures compensatoires, Ripisylves - Mesures compensatoires, Site de compensation Faune - Mesures compensatoires, Point kilométrique, Axe Projet LGV'. The bottom right corner shows a scale of 1:144448 and the URL 'geonode.org'.

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
- 5. Územní plánování**
6. Hluk

Územní plánování

Výhody/nevýhody pro region

Z města Saverne jezdí přímé spoje do Paříže: jeden zpáteční spoj denně.

Srov. místní volení zástupci

Jaké jsou výhody pro místní samosprávy a v jakém rozsahu?

Ve fázi výstavby však došlo k nárůstu počtu návštěvníků ubytovacích zařízení a restaurací.

VRT = překážka nebo příležitost pro místní orgány?

Vysokorychlostní trať není překážkou rozvoje místních samospráv

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
- 6. Hluk**

Hluk

Hlukové předpisy pro železnice ve Francii

Boj proti hluku z pozemní dopravy: **zákon o hluku ze dne 31. prosince 1992** => zákon o životním prostředí

V této fázi se v **předpisech, kterými** se řídí projekty rozvoje železnic ve Francii, používají jako **referenční období pro výpočet hladiny hluku pozemních dopravních infrastruktur denní (6-22 hod.) a noční (22-6 hod.) doba, která** se vyjadřuje v LAeq (regulační ukazatel).

V těchto referenčních obdobích je pro každý ukazatel v **předpisech požadováno, aby nebyly překročeny prahové hodnoty obtěžování na úrovni fasád citlivých budov** (bydlení, školství, zdravotnictví, sociální zařízení atd.).

Společnost SNCF Réseau je povinna omezit hluk podél svých projektů nových tratí (a modernizace stávajících tratí), přičemž je povinna dosáhnout výsledků po celou dobu životnosti infrastruktury. **Odhadované úrovně hluku vycházejí z dlouhodobých předpokladů provozu (20 let).**

Prahové hodnoty jsou definovány podle typu projektu, druhu dopravy, již existujícího hlukového prostředí a využití budov.

Na vlaky TGV se vztahují stejná omezení jako na ostatní vlaky (soulad s technickými specifikacemi pro interoperabilitu), **ale cíle, které je třeba splnit na vysokorychlostních tratích, jsou o 3 dB(A) nižší než cíle, které je třeba splnit na běžných tratích.**

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
- 6. Hluk**

Hluk

Konstrukce protihlukových stěn

Společnost SNCF Réseau řeší **hluk preventivně i následně**.

Akustické studie se provádějí modelováním podél projektů na základě dopravních předpokladů pro horizont 20 let.

Pokud jsou prahové hodnoty překročeny, mohou být vyžadována další ochranná zařízení, aby bylo dosaženo souladu s požadavky na platná nařízení :

- **ochrana u zdroje**, instalovaná co nejbližší železniční infrastruktuře. Jedná se o prioritní opatření. Má podobu **protihlukových stěn nebo zemních valů**.
- Pokud není možné provést ochranu u zdroje (protože je neúčinná nebo ekonomicky neúnosná), zůstává řešením **izolace fasády**. To spočívá ve **výměně oken budov, které mají být chráněny, za dvojitá skla s vysokou akustickou účinností**, pokud stávající zasklení není dostatečné. **Ošetřeny by měly být také přírady vzduchu, kryty rolet a ventilace**.

Na trati VRT Est bylo vybudováno 22 zástěn a merlonů, které chrání místní obyvatele před hlukem.

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
- 6. Hluk**

Hluk

Stížnosti obcí / nápravná opatření

Tolerance vůči expozici hluku je **stále nižší**

Roste poptávka po ochraně (nižší rychlosti, větší vzdálenost od zdrojů hluku, systematická ochrana u zdroje atd.).

Společnost SNCF Réseau dodržuje **předpisy**, ale je zřejmé, že **to již nestačí**.

Uvažuje se o zavedení ukazatelů založených na událostech (hlukové špičky) a v tomto smyslu byl zaveden protokol, který **má zlepšit situaci místních obyvatel nejvíce vystavených procházejícímu hluku** (posílení některých ochranných opatření u zdroje a někdy i odkoupení domu k demolicí).

Na vysokorychlostní trati VRT Est si po zavedení vysokorychlostních vlaků v červenci 2016 **stěžovaly 2 obce na hluk. Měření hluku provedená v září 2016 a listopadu 2016 potvrdila, že regulační limity nebyly překročeny.**

V roce 2017 byla provedena kampaň s 55 body měření. Ta ověřila, že **předpisy jsou dodržovány a** že není nutné zavádět další ochranná opatření.

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
- 6. Hluk**

Hluk

Technologický vývoj pro omezení hladiny hluku

Kolejová vozidla prošla za posledních patnáct let výrazným zlepšením, pokud jde o hladinu hluku, zejména díky rozšířenému používání kompozitních podrážek a kotoučových brzd, které snižují hladinu hluku během jízdy vlaku.

Rozšířené používání svařovaných kolejnic a betonových pražců vedlo k jasnému snížení hluku vznikajícího u zdroje.

Hlavními přínosy byly

Stále je co zlepšovat, ale každý další dB(A) bude stát víc a víc (patky pod pod kolejnicemi nebo pražci)

1. Příprava a návrh trati
2. Výstavba trati
3. Provoz a údržba trati
4. Životní prostředí
5. Územní plánování
- 6. Hluk**

Hluk

Hlučnost vysokorychlostních vlaků

Hladina hluku závisí na rychlosti, vzdálenosti a konfiguraci místa.

TGV musí splňovat TSI (technická specifikace pro interoperabilitu) = hluk měřený ve vzdálenosti 7,5 m od kolejí. Záleží na tom, zda se jedná o špičkové hladiny, hladiny při průjezdu nebo kumulativní hladiny za celý den.

Katalog akustických signatur lze použít k **určení úrovně expozice v závislosti na rychlosti.**

Vzdálenost mezi budovami a vysokorychlostními tratěmi

Pro nová vedení **předpisy nestanovují minimální vzdálenost od stávajících obydlí.**

Stavebník trati nesmí poškodit stávající stavby (jsou vydávány preventivní zakazy) a musí dodržovat hlukové předpisy.

Právě **podmínky stanovené v prohlášení o veřejné prospěšnosti** (pásmo DUP = obecně 500 m) mohou definovat **konkrétní pravidla pro případná jednání o odkupu domů** (vyvlastnění).

**MERCI
THANK YOU
DĚKUJEME**

A QUICK OVERVIEW ON THE LEGAL FRAME FOR PUBLIC PARTICIPATION IN FRANCE

PUBLIC PARTICIPATION: ONE WORD, DIFFERENT REALITIES

INFORMATION

Useful to make your opinion on the project



CONSULTATION

Asking for citizens opinions on a project whose characteristics are totally or almost fixed (changes can barely implemented)



CONCERTATION

It's still possible, for stakeholders, to influence the characteristics of the project, before decisions are taken, through a discussion process with the project owner



CO-CONSTRUCTION

Citizens co-design directly solutions the characteristics with the project owner

Co-decision

Co-gestion



INFORMATION AND PUBLIC PARTICIPATION : A LEGAL REQUIREMENT

- Public debate mechanism created in 1995 in France to ensure that key projects are being debated with local populations, for any project costing more than €455M.
- Continuous consensus-finding and public information process, from the beginning to the end of the projects.
- In 2007, to be informed and to have a say in the shaping of nation-wide projects has been made a constitutional right

CREATION OF NEW RAILWAY LINES UNDER THE WATCH OF COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

CNDP, an independent administrative authority

The Governance

- A President (the candidate is heard by the parliament) and 2 vice-presidents appointed by governmental Decree
- + A general assembly of 25 persons that gathers once a month to examine cases of referral procedure
- +250 guarantors

The budget : The funds allocated are included in the general State budget

Compulsory referral procedure for any creation of new railway lines if more than 40 km or if costs more than > €455 M

« DÉBAT PUBLIC »

Under its total control : debates organized by The « Commission particulière du débat public » and not by the project owner

« CONCERTATION PRÉALABLE »

Level of control is less important, a « garant » (guarantor) is nominated to ensure that the project owner is following the principles /norms established by CNDP

Same goal : debating with the public on the project : should it be done and at what conditions?

CNDP report saying if all the good conditions for information & participation were respected. This report is published on its website + on the project owner's website too

CREATION OF NEW RAILWAY LINES UNDER THE WATCH OF COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC (CNDP)

CNDP principles

INCLUSION

Reaching out to all audiences

INDEPENDENCE

With respect to all stakeholders

TRANSPARENCY

On its work, and in its demands on the project manager

EQUAL TREATMENT

All contributions have the same « weight », regardless of their author

NEUTRALITY

In relation to the project

ARGUMENTATION

Qualitative approach to contributions, not quantitative

The guarantors

Anybody can become a CNDP guarantor, as long as you have knowledges in the legal frame dealing with public participation + relevant expériences

They ensure :

- that the public is properly informed (quality, sincerity, intelligibility)
- That the project owner is complying with the legal framework

They propose participation methods that allows the public to express their comments, in accordance with the principles of the CNDP

They write the report on the consultation process

LEGAL FRAME TO RESPECT FOR RAILWAY PROJECTS

**Creation of a new railway line
> 40 km OR €455 M**

**COMPULSORY : Débat public or Concertation
préalable (the environmental code)**

**Creation of a new railway line
> 20-40 km OR € 230- 455 M**

Concertation préalable (the environmental code)

1/ Compulsory : publishing a « notice » on CNDP website presenting the characteristics of the project, its impacts on the environment + decision of the project owner of organizing or not a « concertation préalable »
=> If nothing planned, a referral procedure can be launched by « a third party » (representatives, local authorities, associations..; even citizens according a certain quota)

2) Optional

Any railway project (reopening a service line, impactful modernization works...) having: environmental impacts+ costing more than € 5M of public investment (state/local authorities)

Options :

- 1) the project manager can initiate referral procedure with CNDP
- 2) or deciding to organize directly his own « concertation »

+ for creation of new railways stations : urbanism code to respect=> compulsory « concertation »

MORE INFO ABOUT CNDP...

- 25 members from different backgrounds (members of parliament, elected representatives of local authorities, members of the Council of State, the Court of Cassation, the Court of Auditors, associations, employers, trade unions, etc.) who ensure its independence, particularly with regard to administrations and project managers.
- The necessary credits for its operation are proposed by the Commission for inclusion in the Budget Act. The funds allocated are included in the general State budget
- The CNDP has an annual budget of nearly 10 million euros, including less than 1 million euros for its operations and nearly 9 million euros for organizing public debates
- The public debates are financed by the project leaders. The budget for each debate is negotiated with the project leaders and then paid into a special fund that allows the CNDP to manage it independently
- The CNDP pays the compensation and expenses of the third-party guarantors it appoints to organize public debates or guarantee consultations with the public, in order to ensure their complete independence

A CONSTANT DIALOGUE WITH STAKEHOLDERS

At each step of a new railway project, SNCF Réseau maintains a continued dialogue with local populations ; elected representatives (municipal, regional etc.) ; public services technicians and local/ environmental associations.

01

Preliminary studies



02

Public debate



03

Studies (iterative process between public consultation & studies)



04

Public enquiries



05

Detailed studies



06

Works



STUDYING THE POSSIBILITIES

of carrying out the project

CONSULTING WITH STAKEHOLDERS

About the motives and the technical/services characteristics of the project

CHOISING STEP BY STEP THE ROUTE OF THE NEW RAILWAY LINE

With stakeholders, deciding :
+ 1st step : A preferential area
+ 2nd step : a more narrow band of land inside this area
+ 3rd step : the final route

APPROVING THE FINALIZED PROPOSAL

Once the public has been consulted, local State authority declares the public utility nature of the railway project.

START THE PREPARATIONS

+ Dimensioning the forthcoming structures
+ Land acquisitions
=> Consultation of the persons affected

ANTICIPATE AND FIX DISRUPTIONS WITH RESIDENTS

by finding :
+ solutions to reduce noise, dust...
+ best routes for trucks etc.