

Váš dopis zn. -
Ze dne 11.11.2020
Naše zn. 83272/2020-SŽ-GŘ-PVRT
Listů/příloh 3/0

Vyřizuje
Telefon
Mobil
E-mail

Datum 2. prosince 2020

rozVRTaná krajina, z.s.
Marie Cimrová, předsedkyně spolku
Chodouny č.p. 20
411 71 Chodouny

Informace k NŽS Praha - Drážďany

Vážená paní předsedkyně,

na základě Vaše dopisu ze dne 11. 11. 2020 si Vám dovoluji poslat informace k přípravě Nového železničního spojení Praha – Drážďany.

22. května 2017 schválila vláda České republiky svým usnesením č. 389 Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice. Tím došlo k volbě koncepce vysoko-rychlostních tratí v ČR a udání impulsu k jejich další přípravě. Současná koncepce spočívá ve vybudování sítě vysokorychlostních tratí a jejich vhodným kombinováním s tratěmi konvenčními. Toto umožní splnit závazek vybudování evropské železniční sítě TEN-T, která má zajistit spojení evropských metropolí železniční dopravou, ale právě díky zvolené koncepci VRT v ČR, využít tyto tratě nejen pro potřeby přeshraniční dopravy, ale také rozvíjet české regiony jejich časovým přiblížením k sobě navzájem. Vysokorychlostní tratě tedy nebudou sloužit pouze pro provoz expresních mezinárodních spojů, ale také pro provoz meziregionálních linek rychlých spojení, čímž bude plně využit potenciál, který s sebou nová železniční síť přináší. Dle Zák. 266/1994 Sb. zákona o dráhách se vysokorychlostní trať řadí mezi dráhy celostátní.

Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany (NŽS) byla v září projednána Centrální komisí Ministerstva dopravy a z projednání vzešly následující hlavní závěry. Centrální komise schválila pokračování přípravy hlavní trasy z Prahy kolem Roudnice nad Labem, pod Českým středohořím do stanice Ústí nad Labem západ a dále do Krušnohorského tunelu, a to včetně úkolu iniciovat aktualizaci zásad územního rozvoje a zahájit zadávání zpracování dokumentací k územním řízením. Dále bylo uloženo upravit a doplnit studii proveditelnosti především po té ji a po zapracování připomínek opětovně předložit na Ministerstvo dopravy. Toto předložení předpokládáme v průběhu prosince a dokumentací EIA. Poté bude také možno zveřejnit aktuální finanční ukazatele. Stanovení ceny pro cestujícího není v kompetenci Správy železnic, s.o.

V zadání studie proveditelnosti bylo nejprve prověřit dvě základní varianty trasování vzešlé z předchozích studií a analýz. Varianta 1, která je historicky vedena v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje jako koridor územní rezervy, předpokládala na nové trati vznik stanice v Roudnici nad Labem a vzhledem k trasování byla bez možnosti přímého obslužení Ústí nad Labem. Varianta 2 byla v Ústeckém kraji vedena od Roudnice nad Labem severním směrem,

přecházela Labe západně od zdymadla v Českých Kopistech, dále pokračovala tunelem pod Českým středohořím do stanice Ústí nad Labem západ a dále podél stávající trati do Chabařovic, v jejichž blízkosti začíná Krušnohorský tunel vedoucí do Německa. V první fázi byly dvě výše popsané základní varianty prověřeny z mnoha hledisek a následně byla Ministerstvem dopravy preferována Varianta 2, která dokázala výrazně lépe naplnit nové funkce, které má síť rychlých spojení zajistit. Varianta 2 zajišťuje plnění systémové jízdní doby Praha – Ústí nad Labem pod 30 min a Ústí nad Labem – Drážďany také pod 30 min, je technicky méně náročná a méně riziková z hlediska geologické stavby území, kterým prochází. Díky sjezdům na Lovosice a Litoměřice a terminálu v centru Ústí nad Labem obslouží Varianta 2 výrazně více obyvatel, kterým zároveň přináší větší úspory cestovních dob. Propojení s tratí Kolín – Děčín umožní navíc převedení části nákladní dopravy z údolí Labe trasy skrz Středohorský tunel a Krušnohorský tunel tak rozšíří v tomto úseku funkce Nového železničního spojení o nákladní segment. Vybudování terminálu v ŽST Ústí nad Labem západ pak přinese možnost vybudování moderního dopravního uzlu se zajištěním multimodálních přestupů pro cestující v centru krajského města.

Současný návrh trasování tedy vychází z Varianty 2 a protože umísťování nové liniové stavby je citlivé z hlediska různých předmětů ochrany - přírody, krajiny, člověka aj., bylo navrženo dvojí trasování vycházející z Varianty 2 SP. Trasa přes Mrchový kopec u Hrobců (dříve prezentovaná jako varianta II) a trasa přes Holý vrch u Křešic (dříve prezentovaná jako varianta III, po revizi) budou, jak předpokládáme, vstupovat do aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje. O aktualizaci Zásad územního rozvoje bychom rádi požádali v nejbližší době. O vlastním nastavení žádosti je aktuálně jednáno s Krajským úřadem Ústeckého kraje.

Každá fáze přípravy Nového železničního spojení Praha – Drážďany byla a bude projednávána s dotčenými orgány v rozsahu, jaký k jednotlivým fázím přísluší. S postupně se zvyšující podrobností zpracování se rozšiřuje okruh dotčených stran. Nad rámec standardních postupů Správa železnic, s. o., informuje průběžně o postupu přípravy dotčená města a obce, setkává se s představiteli měst a obcí, a to jak ve formě prezentací s diskusemi, tak i na místních šetřeních, a získává tak důležitou zpětnou vazbu, kterou vyhodnocuje a při přípravě zohledňuje. Zároveň tímto přístupem umožňuje městům a obcím podílet se na přípravě tak významného projektu v předstihu před příslušnými kroky, které jsou určeny platnou legislativou a zavedenými postupy.

Příprava stavby celorepublikového resp. mezinárodního významu, kterým Nové železniční spojení Praha – Drážďany bezesporu je, se neobejde bez nutných opatření umožňujících provedení nové trasy územím nebo ochranu člověka a přírody před možnými nepříznivými vlivy při zajištění splnění stanovených cílů. Jednotlivá rizika, jako jsou hluk, vibrace, vlivy na Vámi zmiňované záplavové území a mnoho dalších, jsou průběžně dle stupňů přípravy vyhodnocována a hloubka jejich poznání a podrobnost navrhovaných opatření postupně narůstá. Nedílnou součástí přípravy budou posouzení SEA a EIA, která se na předměty ochrany životního prostředí přímo zaměřují. Kompenzační opatření technická budou odpovídat legislativním požadavkům a budou individuálně navrhována pro zohlednění potřeb obyvatel jednotlivých obcí a měst. Kompenzace finanční budou řešeny na základě platného legislativního rámce a týkají se především majetkoprávního vypořádání pozemků.

Vybudování sítě Rychlých spojení přinese z mezinárodního, republikového i regionálního pohledu hospodářské a společenské benefity pro regiony na tuto síť napojené. Přepavní prognózy ukazují neustále se zvyšující požadavky na budoucí mobilitu osobní i nákladní. Pro rok 2050 předpokládáme, že Nové železniční spojení Praha – Drážďany budou používat desítky tisíc lidí denně. Přesné údaje bude možno zveřejnit na základě dopracované studie proveditelnosti. NŽS Praha - Drážďany výrazně zkrátí cestovní doby mezi regiony a nabídne přepravní kapacity, které by bylo jinak nutno pokrýt alternativním způsobem, především pak nárůstem individuální osobní dopravy a kamionové dopravy zboží. Převedením těchto rostoucích požadavků na železnici, jak vyplývá ze zkušeností s rozvojem vysokorychlostních tratí ve světě, regiony získají, a to zejména nižším nárůstem silniční dopravy, zpomalením, nebo dokonce obrácením trendu úbytku obyvatelstva díky vytvoření pracovních příležitostí,

ekonomickým rozvojem, a časovým přiblížením, tedy atraktivitou cestovní doby pro cestující nejen do, ale i z metropolí.

S pozdravem


oddělení přípravy vysokorychlostních tratí

Přílohy
Bez příloh