

Informační schůzka RS4, úsek Praha – sjezd Lovosice/sjezd Litoměřice

Datum konání 12. ledna 2021

Čas 10.00–13.30

Místo konání Telekonference přes Teams

Zapsali Ing. Pavel Hruška, Ing. Lenka Janhubová, Ing. Tom Bareš

Přítomni Ing. Pavel Hruška (O21), Ing. Jan Janoušek (O21), Ing. Lenka Janhubová (O21), Ing. Tom Bareš (O21), Ing. Miloslav Krejný a Marek Beránek (obec Židovice), Ing. Kateřina Hlaváčková (obec Hrobce), Ing. Lada Rejšková (obec Libotenice), Marie Cimrová a Mgr. Martina Ondrová (obec Chodouny), Mgr. A. Ondřej Štědrý (obec Křešice), Tomáš Novák (obec Oleško), Pavel Štros (obec Travčice), Bc. Martina Čechová (obec Trnovany), Ing. Petr Liška (obec Malé Žernoseky), Ing. arch. Petr Vávra (AUÚP), Filip Ušák (STAN)

Omluven Zbyněk Hodys (obec Polepy)

1. Základní informace podané k RS4 Praha - Drážďany

Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí dne 22. 12. 2020 pro hlavní větev navrhované trasy Praha - Drážďany. Byl představen harmonogram projektu RS4. Zprovoznění úseku VRT Podřipsko se předpokládá v roce 2031. Na terminály Roudnice nad Labem VRT a Ústí nad Labem centrum se připravuje vypsání architektonicko-urbanistických soutěží. Byly představeny důvody pro opuštění původní trasy vedené v ZÚR Ústeckého kraje jako územní rezerva. Dále důvody pro zapojení Ústí nad Labem, Lovosic a Litoměřic souvisejících mj. se změnou koncepce a budováním sítě Rychlých spojení. Záměrem investora je v dalším kroku zadat zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí (DÚR) a dokumentace hodnocení vlivu stavby na životní prostředí (EIA). V současné době probíhá příprava podání žádosti o aktualizaci Zásad územního rozvoje (ZÚR). Předpoklad podání žádosti o aktualizaci ZÚR v Ústeckém kraji Správou železnic ve spolupráci s Ministerstvem dopravy je v 1. Q 2021. Předpoklad zadání DÚR a dokumentace EIA v 1/2Q 2021. V rámci aktualizace ZÚR bude požádáno o variantní posouzení trasování mezi sjezdem na Lovosice a Ústím nad Labem.

Prezentuje: Ing. Pavel Hruška

2. Návrhové řešení v úseku Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem

Byly představeny základní technické parametry trasy. Účastníci byli seznámeni s variantním vedením trasy s názvy „Holý vrch“ a „Mrchový kopec“. Proběhlo podrobné představení obou tras s komentářem dílčích specifik.

Prezentuje: Ing. Jan Janoušek

3. Diskuzní část

V rámci diskuze a následném uplatnění připomínek k zápisu z jednání byl předán Správě železnic širší rozsah dotazů, než byl na jednání probrán. Správa železnic k otázkám připojuje odpovědi, které je vzhledem ke stupni přípravy a podrobnosti zpracování dokumentace, tj. Studie proveditelnosti, schopna podat. Otázky týkající se podrobného technického řešení bude možno zodpovědět až v navazujícím stupni dokumentace - dokumentaci k územnímu řízení. Postup zpracování dokumentací a jejich podrobnost je legislativně standardizovaná a odpovídá potřebám jednotlivých schvalovacích procesů požadovaných MD a SFDI.

Správa železnic byla informována o záměru dotčených obcí sdružených ve spolku rozVRTaná krajina, z.s. zaslat na Ministerstvo dopravy dopis s vyjádřením nesouhlasu s ani jednou z uvedených variant Holý vrch a Mrchový kopec.

Dotazy, odpovědi a připomínky za obec Libotenice (starostka Ing. Lada Rejšková):

Jak bude řešeno odhlučnění a vibrace skrz Mrchový kopec?

Opatření proti nepříznivým účinkům hluku a vibrací budou navržena v dalších fázích přípravy. V rámci hlukových studií budou zpracovány hlukové mapy pro oblasti, které bude nezbytné chránit před nepříznivými účinky hluku a vibrací a na jejich základě budou navržena opatření pro splnění platných legislativních limitů.

Trasa povede přes drůbežárnu AG Mainwald. Dojde ke zrušení podniku nebo výroba nebude ohrožena?

Předpokládá se, že zmiňovaný areál bude překonán vyšší estakádou, podrobnější řešení je součástí další etapy přípravy.

Jak bude řešena protipovodňová ochrana v obci Libotenice, pokud bude trasa vedena přes řeku Labe?

Hydrologické řešení stavby se týká další etapy přípravy.

Jak bude vyřešena pitná voda?

Podrobné ověření hydrologického režimu a vliv stavby na něj, stejně jako případná opatření, budou řešena v další etapě přípravy.

Obec Libotenice nesouhlasí ani s jednou variantou (Holý vrch a Mrchový kopec) a navrhuje vrátit se k původní trase vedené v ZÚR.

Dotazy a odpovědi za Malé Žernoseky (starosta Ing. Petr Liška):

Dojde na trati k vybudování nových terminálů?

Dojde k vybudování terminálů Roudnice nad Labem VRT a Ústí nad Labem centrum. Na tyto terminály budou vypsaný architektonicko-urbanistické soutěže po dohodě s místními samosprávami.

Jaká je motivace ke změně trasy?

Klíčovým důvodem pro opuštění původní trasy vedené v ZÚR je potřeba přímého zapojení Ústí nad Labem v systémovém čase jízdní doby do 30 minut resp. Drážďan do 60 minut, a dále zajištění návaznosti Lovosic a Litoměřic na rychlou regionální dopravu. Toto souvisí zejména se změnou koncepce VRT a budování sítě Rychlých spojení. Změna koncepce vychází z vládou schváleného dokumentu Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (2017). Dalším důvodem je napojení RS4 na trať Litoměřice – Kolín pro možnost provozu nákladních vlaků směrem do Německa po nové trati. Opuštění původního koridoru je ve shodě se zmíněným programem a bylo schváleno Centrální komisí Ministerstva dopravy 26. 2. 2019 v rámci I. Etapy Studie proveditelnosti.

Dotazy a odpovědi za obec Křešice (místostarosta Mgr. A. Ondřej Štědrý)

Záhořanský tunel bude veden přes zastavěnou část obce. Dojde k ovlivnění domů v Záhořanech? Jak bude překonáván Luční potok?

Trasa bude vedena s ohledem na vyhnutí se PR Holý vrch a PP Stráně u Velkého Újezdu a bude v nejširší možné míře respektovat stávající zástavbu. Stavby budou ochráněny před nepříznivými účinky hluku a vibrací navržením technických opatření pro splnění platných legislativních limitů v dalším stupni dokumentace. Luční potok bude překonán mostkem.

Je varianta Mrchový kopec nerealizovatelná souzeno podle několika zmínek ve studii proveditelnosti? Připadá nám, že Správa železnic má v podstatě vybránu variantu se Zahořanským tunelem.

Proveditelnost varianty Mrchový kopec závisí vzhledem ke složitosti území na pravém břehu Labe na technických opatřeních, která nejsou v podrobnosti SP plně prověřitelná. Předkládané technické řešení se nemusí v dalším stupni potvrdit. Zmiňovaný text je signálem pro další přípravu, na jehož základě má dojít k revizi křížení s tratí Kolín – Děčín na základě mj. výsledků průzkumů a podrobného zaměření terénu. V důsledku tedy může dojít k úpravě technického řešení tak, aby křížení v daném místě realizovatelné bylo. Taková upřesnění a dílčí úpravy technického řešení však nemají na hlavní trasování vliv.

Jaké budou dopady výjezdu v Třebouticích při zvolení trasy Mrchový kopec na obytné domy?

Varianta Mrchový kopec zasahuje na západní části katastru Třeboutic do ploch ÚP určené pro individuální rekreaci. Do ploch označených jako obytné smíšené nezasahuje. V případě zvolení trasy by bylo třeba tento prostor přibližně od sjezdu z trati Kolín - Děčín po portály Středohorského tunelu využít pro potřeby nového železničního spojení.

Dotazy a odpovědi za obec Hrobce (starostka Ing. Kateřina Hlaváčová):

Ke změně filozofie VRT (zapojit na trati i regionální dopravu a nákladní dopravu) došlo jen v ČR či v celé Evropě?

Vládní Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR byl připraven pro potřeby budování a provozu sítě Rychlých spojení v České republice (jichž jsou nové VRT součástí), vychází však z dobré praxe a zkušeností s provozováním systémů vysokorychlostních tratí a vlakových spojení v zahraničí. Zejména ve Francii nebo Velké Británii jsou na síti VRT provozovány i vlaky, které z VRT sjedou a obsluhují regiony. Provozování smíšené dopravy (osobní i nákladní), jako tomu bude ve Středohorském a Krušnohorském tunelu, znamená další využití potenciálu nové trati, jejíž kapacitu nevyčerpá čistě osobní doprava. Tento přístup uplatňuje na nových VRT v méně vytížených směrech Francie, Itálie nebo Španělsko.

Je důvod, proč ve studii proveditelnosti chybí výkres řezu a schéma kolejí v modré variantě?

Prověřovány byly obě varianty. "Modrá varianta", Mrchový kopec, byla v předchozích studiích (územě technických a inženýrsko-environmentální studii aj.) již podrobně zpracována, „červená varianta“, Holý vrch, vznikla v rámci přípravy studie proveditelnosti, proto jí ve SP bylo věnováno více prostoru.

Jaké jsou plánované kompenzace za poškození území, majetků obcí a občanů?

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.

Jaká budou opatření k zahlazení všech negativ, které sebou stavba přinese?

Rozsah opatření bude vyplývat z posouzení vlivu stavby na životní prostředí EIA a vlivu koncepce na životní prostředí SEA.

Jaká jsou vstupní data pro předpoklad počtu cestujících?

Počet cestujících vyplývá z výstupů přepravního modelu, který spravuje Ministerstvo dopravy.

Dotazy a odpovědi za obec Chodouny (starostka Marie Cimrová, zastupitelka Mgr. Martina Ondrová):

Jakým způsobem bude řešena kolize s vedením velmi vysokého napětí?

Stavby jsou v koordinaci, výsledné technické řešení bude nalezeno v následujícím stupni dokumentace.

Jak budou řešeny nadjezdy komunikací?

Křížení VRT s komunikacemi budou řešena systémově a jednotně dle norem a předpisů pro jejich návrh. Nové nadjezdy ani podjezdy nebudou tedy nikterak omezovat průjezd vozidel záchranného systému.

Jak bude řešena kolize se závlahovým systémem Vltava VII?

V dalších fázích přípravy budou nalezena taková technická opatření, která zachovají provoz zmíněného závlahového systému i ostatních prvků dopravní infrastruktury nebo inženýrských sítí.

Jak bude řešena kolize přes vodozstav a náhon na mlýn – Záhorecká strouha?

Bude řešeno propustkem, který bude dimenzován v dalších fázích přípravy.

Poradí si návrh tratě s pravidelnými povodněmi?

Hydrologická řešení budou navrhována v dalších fázích přípravy.

Byl položen dotaz na revizi údajů o počtech předpokládaných cestujících v důsledku omezení počtu cestujících způsobeného pandemií koronaviru. Lze předpokládat, že změny nastalé kvůli pandemii jako např. rozšíření práce z domova a tím související nižší počet lidí dojíždějících za prací nejsou pouze dočasné, a proto by bylo vhodné tyto změny zohlednit pro následné ekonomické výpočty efektivity projektu.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno na základě platných metodik, v případě změny metodiky a vznesení požadavku na revizi, který musí být iniciován Ministerstvem dopravy, budou tyto zpracovány.

Obec Chodouny nesouhlasí ani s jednou variantou (Holý vrch a Mrchový kopec) a navrhuje vrátit se k původní trase vedené v ZÚR.

Dotazy a odpovědi a připomínky od Ing. arch. Petra Vávry (AUÚP):

Byla vznesena připomínka ohledně opomíjení životního prostředí – péče o krajinu a její obyvatele.

Správa železnic postupuje v souladu s platnou legislativou, složka ŽP je obsahem studie proveditelnosti i předchozích studií, posouzení vlivů na životní prostředí a obyvatelstvo bude komplexně provedeno v rámci procesů SEA a EIA.

Argumentem pro opuštění původní trasy je obava z geologie s odkazem na „nepovedenou dálnici“ – co mají společného povrchové sesuvy (způsobené prioritně vodou) s podzemním tělesem?

Hlavním argumentem pro opuštění varianty trasy koridoru v ZÚR je požadavek na napojení Ústí nad Labem a požadavek na délku jízdy mezi Prahou a Ústím nad Labem v systémovém čase menším než 30 minut, tj. 26 minut jízdní doby. Původní koridor splnění cílů neumožňuje. Nestabilní geologické prostředí bylo dalším argumentem pro vedení trasy východně od Litoměřic.

Upozornění na nutnost multikriteriálního hodnocení trasy s ohledem na stavební zákon, včetně zahrnutí hodnocení stávající trasy jako nulové varianty. Nelze předkládat pouze hodnocení z hlediska dopravní výhodnosti a u ostatních hodnocení (SEA, EIA, hlukové studie ap., vizualizace dopadů atd.) odkazovat na další kroky – to už bude přece pozdě!

Příprava NŽS probíhá přísně v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb. „Stavební zákon“.

Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí je součástí legislativně zakotvených procesů SEA a

EIA. Původní trasa nespĺňuje základní požadavky na stanovené cíle, kterých má nová trať dosáhnout. Z tohoto důvodu není účelné zahrnout původní trasování do variantního posouzení procesu SEA, neboť její realizace, pro splnění cílů Nového železničního spojení Praha – Drážďany, není dle studie proveditelná.

Kdo bude kompenzovat obcím náklady na pořízení změn územních plánů, ale hlavně kdo a jak vykompenzuje ztrátu důvěry občanů v rozhodování o území, ztrátu právní jistoty?
Změna Zásad územního rozvoje pro trasu Nového železničního spojení bude pořizována v souladu s platnou legislativou tak, aby koridor v ní zanesený odrážel aktuální plány na rozvoj dopravní infrastruktury České republiky. Náklady na pořízení aktualizací ZÚR a územních plánů budou moci být uhrazeny dle platné legislativy, která v současnosti umožňuje kraji nebo obci požadovat úhradu nákladů na územně plánovací dokumentaci pořizovanou na žádost oprávněného investora. V případě NŽS se jedná o aktualizace ZÚR na žádost Správy železnic nebo MD.

Nevěříme tvrzení, že koridor bude do Aktualizace ZÚR vložen jako „proměnný“ v průchodu územím – podle dosavadních zkušeností dotčený orgán v zásadě vždy trvá na vymezení celé šíře koridoru v územních plánech a tím dlouhodobě omezuje vlastnická práva občanů a limituje rozvoj území.

Bereme připomínku na vědomí a nadále platí původní informace, že investor nebude bránit v rozvoji ploch, které se pro účely stavby nevyužijí.

Dotazy a odpovědi za obec Židovice (starosta Ing. Miloslav Krejný, místostarosta Marek Beránek)

Byl položen dotaz ohledně srovnání s Evropou /F, SRN/, kde trasy VRT vedou logicky kolem stávajících dálnic.

Trasování VRT vedle dálnice je výhodné a v nejširším možném rozsahu bylo využito. Technické parametry dálnice D8 však neumožňují vzhledem k návrhovým rychlostem VRT vedení trati v těsném souběhu po celou délku trasy a ve smyslu předchozích informací by v Ústeckém kraji nová trať nespĺnila Vládou zadané cíle.

Není možné místo mostu a zářezu v úseku Roudnice - Podluský - Hrobce radši snížit most a místo zářezu navrhnout tunel?

V tomto místě dochází k realizaci sjezdu na Lovosice, který není technicky možné navrhnout do tubusu tunelu.

Připomínka za obec Trnovany (starostka Bc. Martina Čechová):

Obec Trnovany nesouhlasí s žádnou variantou a žádá navrácení se k původní trase vedené v ZÚR.

Další body diskuze:

Z představení technického řešení vyloučily dotazy na konkrétní šířku koridoru a vedení trasy, která bude v některých úsecích negativně ovlivňovat samoty. Dále byly účastníky vysloveny obavy z blokáce budoucího rozvoje obcí a měst. Byla vysvětlena koncepce tvorby koridoru a mechanismus povolování stavebních a jiných záměrů v plochách návrhového koridoru veřejně prospěšné stavby v ZÚR.

Aktualizace ZÚR nemá vliv na stávající vydaná stavební povolení a zástavbu, která bude v kolizi s plánovanou trasou a která je dnes v souladu s platnou územně-plánovací dokumentací.

Nemovitosti, jež bude třeba získat pro potřeby stavby, budou vypořádány dle platné legislativy a na základě znaleckých odhadů, a to po nabytí právní moci územního rozhodnutí nové trati.

V průběhu zpracování DÚR VRT budou vyhotoveny vizualizace pro potřeby bližšího seznámení se s výsledky technického řešení a jejím vzhledem. Do doby jejich pořízení může Správa železnic zprostředkovávat vizuální informace jen v omezené míře.

4. Pokračování v komunikaci

Správa železnic předpokládá i v budoucnu pokračování informačních setkávání, která budou zaměřena na obecný průběh přípravy i témata konkrétní pro danou oblast. Dále Správa železnic nabízí uskutečnění místních šetření v dotčených obcích, která budou uskutečněna v mezích aktuální epidemické situace.

Studie proveditelnosti je zveřejněna na stránce <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/vrt-drazdany-praha>.

Přímý odkaz na studii: <https://datashare.szdc.cz/ad/index.php/s/ygfxDim1siuv78a>