



**Ing. Andrej Babiš**  
předseda vlády České republiky

V Praze dne 15. února 2021  
Čj.: 3737/2021-UVCR

Vážené paní starostky, vážení páni starostové,

děkuji za Váš dopis ze dne 25.1.2021, ve kterém se na mě obracíte se žádostí o přehodnocení vedení trasy vysokorychlostní trati (VRT) Praha-Drážďany.

Vláda ČR schválila v roce 2017 svým usnesením č. 389 Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Jedním z cílů této koncepce je umožnit využívat tyto tratě nejen pro potřeby přeshraniční dopravy, ale především pro rychlé spojení klíčových aglomerací v ČR, včetně možného rozvoje českých regionů jejich časovým přiblížením k sobě navzájem. Nové 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 může přinést.

Co se týče spojení Praha-Drážďany, jednoznačnou prioritou bylo nalézt takové technické řešení a územní vedení trasy, které bude umožňovat průjezd nově koncipovanou stanicí Ústí nad Labem - západ přisunutou více do centra pro osobní vlaky dálkového charakteru bez úvratí, tedy bez potřeby měnit směr. Z tohoto důvodu bylo sledováno zapojení do uzlu Ústí nad Labem od východu. Tato skutečnost předurčila posun trasy v úseku Roudnice - Ústí nad Labem více na východ, tedy na pravý břeh řeky Labe.

V rámci detailního technického řešení pak byly sledovány dvě základní subvarianty tohoto přístupu (tzv. subvarianta Mrchový kopec a subvarianta Holý vrch). Obě navrhované varianty plně korespondují s výše uvedeným vládním Programem rozvoje rychlých železničních spojení. Varianty jsou technicky méně náročné a méně rizikové z hlediska geologické stavby území, kterým procházejí, než původní varianta vedená na levém břehu Labe Český Středohořím vymezená v rezervě Zásad územního rozvoje (ZÚR). Díky plánovaným sjezdům na Lovosice a Litoměřice a terminálu

v centru Ústí nad Labem obslouží obě posuzované varianty výrazně více obyvatel, kterým zároveň přinesou větší úspory cestovních dob a mnoho dalších benefitů.

V prosinci 2020 byla studie proveditelnosti, dopracovaná Správou železnic s.o., schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy (MD) ve dvouvariantním řešení, přičemž obě nové varianty (varianta přes Mrchový kopec a varianta přes Holý vrch) budou dále posuzovány a řešeny v rámci procesů souvisejících s aktualizací ZÚR Ústeckého kraje. MD mě informovalo, že preferuje variantu Holý vrch a že v připravované Aktualizaci č. 4 Politiky územního rozvoje ČR upravuje vedení trasy rychlého spojení Praha-Drážďany. Tato potřeba je vyvolána dalšími navazujícími železničními tratěmi a napojení města Ústí nad Labem.

Koridor pro vedení rychlého spojení (RS) bude moci být dále postupně zpřesňován po navazující Aktualizaci ZÚR Ústeckého kraje a případně změnami územních plánů obcí. MD mě dále informovalo, že ve spolupráci se Správou železnic právě z důvodu vyjasnění vedení nových variant RS projednává a i nadále bude důkladně projednávat nové řešení také se všemi obcemi, kterých se řešení dotkne. To považuji za jediný správný postup. Je obvyklé, že se vždy vzedme vlna odporu obcí v místě, kde se plánuje větší dopravní stavba, a je naprosto nezbytné dopady stavby s dotčenými obcemi řádně projednat a případná rizika stavby důkladně vyhodnotit a pokud možno eliminovat.

Vážené paní starostky, vážení páni starostové, výsledná varianta trasy, potažmo polohy sjezdu na Litoměřice a polohy Středohorského tunelu, vyplynou až z procesu daného stavebním zákonem, jehož se budete účastnit také i Vy, zástupci dotčených obcí. Ujišťuji Vás, že v tomto procesu bude postupováno dle platných předpisů. Věřím, že s MD naleznete takové řešení pro vedení RS Praha-Drážďany, které bude vyhovovat nejen požadavkům Programu rozvoje železničních spojení v České republice, ale bude brát ohled i na zájmy obcí dotčené oblasti a jejich obyvatel.

S pozdravem

