



Východiska, požadavky a návrhy k trasování VRT v oblasti Litoměřicka

Obecné návrhy priorit malých obcí:

- plánovat moderní rychlou trať odpovídající možnostem a potřebám **21. století**
- **minimalizovat negativní dopady** na krajinu a životy obyvatel
- respektovat koncepci **dlohodobého plánování VRT**, politiku územního rozvoje, zásady územního rozvoje a **platné územní plány** obcí. Podle nich se v obcích staví – šířeji se stabilizuje demograficko ekonomická struktura nezbytná pro udržitelný rozvoj jednoho z nejcennějších území ČR
- úzce **spolupracovat** s dotčenými obcemi, přizvat odborníky napříč obory,
- použít participativní plánování a transparentní postupy
- zachovat dlouhodobě se vyvíjející urbanistickou strukturu území s citlivým využitím krajiny, **respektovat celistvost obcí** (trasu nelze vést přes zastavěná území, nelze oddělovat liniovou stavbou místní části)
- v maximální míře **chránit zemědělskou kulturní krajinu** a její hodnoty včetně ekonomických přínosů /nejlepší bonita půdy, závlaha, nenahraditelné chmelnice/
- respektovat **vodní zdroje**
- plánovat trasu s ohledem na opakovaně se vyskytující **povodně**, dbát na odtokové poměry v území
- **nezvyšovat dopravní zátěž** v obcích zejména další nákladní dopravou (prašnost, hluk, vibrace)

Konkrétní návrhy omezení rizik projektu:

- výše popsaných cílů lze podle nejzákladnějších urbanistických zásad dosáhnout **příklonem ke stávajícím liniovým stavbám**
- obsluhu regionu, měst a obcí řešme také prostřednictvím **modernizované** existující husté dopravní sítě a kvalitních spojů
- **oddělme** řešení zájmu **VRT (TEN-T)** od **nákladní dopravy** a propojení **krajských měst** (Rychlá spojení) s vyhodnocením dopadů variant
- **respektujeme** dlouhodobě sledovanou a **v území zakotvenou trasu**, v případě nutných odchylek (včetně napojení Ústí nad Labem nebo Letiště Václava Havla) cestou pořizování změny zůr ústeckého kraje provést **důsledné multikriteriální prověření** a porovnání v souladu s požadavky **stavebního zákona**
- **aktualizujeme průzkumy** a východiska projektu s ohledem na společenské a technologické změny (práce na dálku, sdílená auta, moderní rychlovlaky, socioekonomické dopady centralizace)

Touto předvídatelnou cestou se lze dopracovat rychle k požadovanému cíli bez podřívání důvěry občanů a samospráv ve vlastní stát. Narušení důvěry v platné zákony a dlouhodobé plánování by vedlo také k destabilizaci rozvoje a investic.



PÚR a ZÚR vs. Nové trasy

“Komfortní obsluha Ústí nad Labem včetně řešení navazujících dopravních vazeb je hlavním důvodem ke změně ze stávajícího koridoru územní rezervy do nové trasy.”

6/2015 – Územně technická studie “Nová trať Litoměřice

- Ústí nad Labem - st. hranice SRN” dle zadání SŽDC

Politika územního rozvoje, úplné znění závazné od 11. 9. 2020

Koridory vysokorychlostní dopravy

(83) **VR1**

Vymezení:

(Dresden–) hranice SRN/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha,
Plzeň–Praha,
Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR,
Praha–Brno,
Brno–(Přerov)–Ostrava–hranice ČR/Polsko.

Důvody vymezení:

Chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory v zahraničí.

Úkoly pro územní plánování:

Provéřít územní podmínky pro umístění rozvojového záměru a podle výsledků prověření zajistit ochranu území pro tento rozvojový záměr vymezením územních rezerv, případně vymezením koridorů pro úseky (Dresden–) hranice SRN/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha, Plzeň–Praha, Praha–Brno, Brno–(Přerov)–Ostrava–hranice ČR/Polsko, Brno–Vranovice–Břeclav–hranice ČR.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Plzeňský kraj, Ústecký kraj, Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj, případně další kraje dotčené záměrem VRT

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Provéřít vedení koridorů z Plzně na hranice ČR/SRN (v alternativě Regensburg nebo Nürnberg) a z Ostravy na hranice ČR/Polsko, možnost připojení Ústí nad Labem na koridor Praha – hranice ČR/SRN (–Dresden) se zastávkou pro konvenční rychlíkovou dopravu. Provéřít reálnost, účelnost a požadované podmínky územní ochrany koridorů VRT, včetně způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy a navazující případné stanovení podmínek pro vytvoření územních rezerv.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Plzeňským krajem, Ústeckým krajem, Krajem Vysočina, Jihomoravským krajem, Olomouckým krajem a Moravskoslezským krajem

Termín: rok 2016

Politika územního rozvoje, Aktualizace č. 4, leden 2021

RS4 úsek (Dresden–) hranice Německo/ČR–Lovosice/Litoměřice–Praha.

Důvody vymezení:

Propojení sítě vysokorychlostní železniční dopravy v ČR na Německo, spojení Prahy a měst Ústeckého kraje u koridoru. Úsek Praha–Lovosice/Litoměřice jako součást TEN-T.

Úkoly pro ministerstva a jiné ústřední správní úřady:

Připravit podklady pro vymezení koridoru vysokorychlostní železniční dopravy. Provéřít možnost připojení Ústí nad Labem na koridor pro vysokorychlostní železniční dopravu se zastávkou pro rychlíkovou dopravu, dořešit vstupy/výstupy do/z Prahy, zabezpečit přeshraniční koordinaci s Německem. Provéřít napojení odbočné větve Praha–Kralupy nad Vltavou–Most.

Zodpovídá: Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Ministerstvem pro místní rozvoj, Ministerstvem životního prostředí, Hlavním městem Praha a se Středočeským krajem, Ústeckým krajem

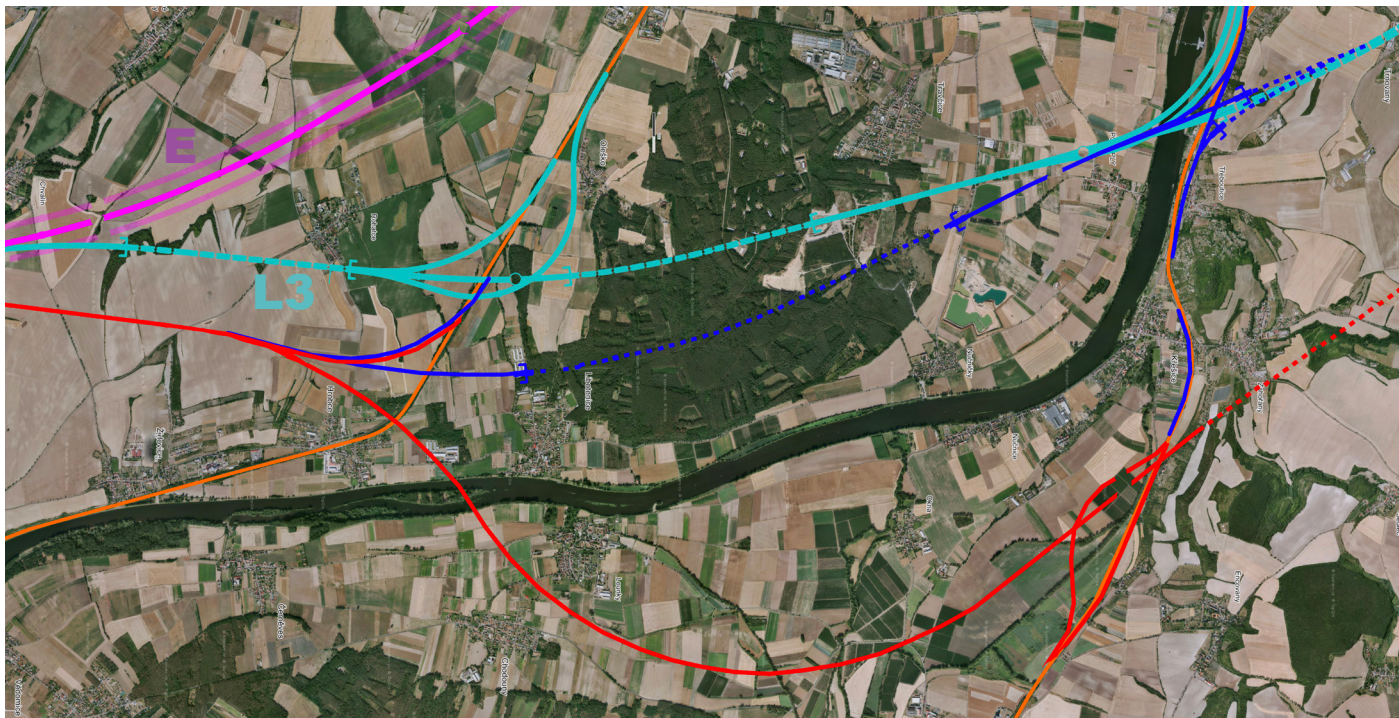
Termín: rok 2021

Úkoly pro územní plánování:

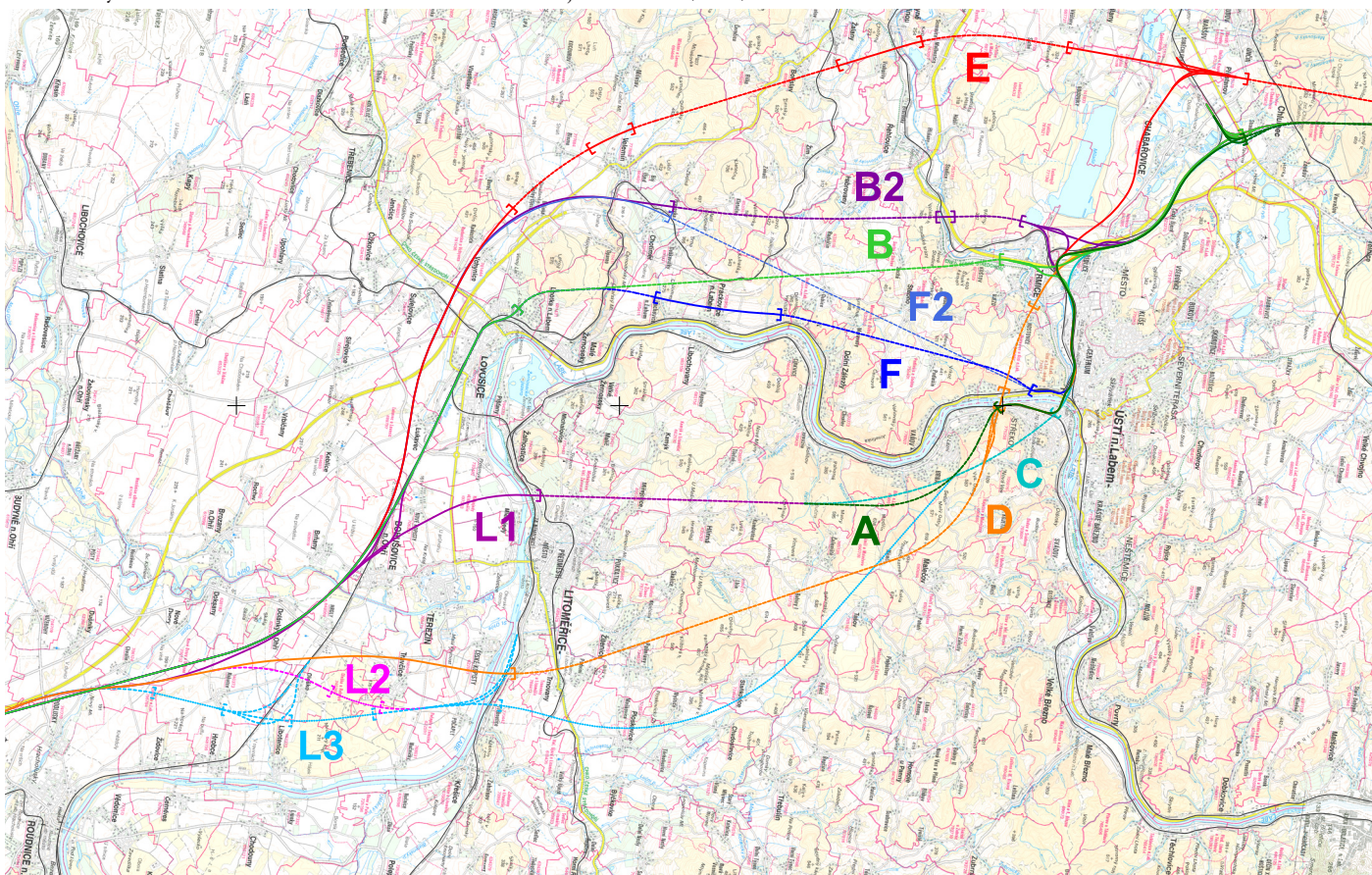
Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

Zodpovídá: Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecký kraj ve spolupráci s Ministerstvem dopravy.

Ve Studii proveditelnosti (11/2020) od SŽ je varianta s nádražím v centru Ústí nad Labem **jako jediná zkoumaná**. Nové trasy, které jsou preferované SŽ a MD byly navrženy až v roce 2020 a nejsou pro ně vytvořené geologické, hydrologické a další průzkumy. I přesto ministr Havlíček tvrdí, že jsou: *“méně technicky náročné a méně rizikové z hlediska geologické stavby území, kterým procházejí, než původní varianta vymezená v rezervě ZUR.”*



Nové trasy dle Studie proveditelnosti, ŠŽ 2020 – Modrá “Mrchový kopec” a červená “Holý vrch”. Oranžová je stávající trať Praha - Ústí nad Labem u Hrobce a Lysá nad Labem - Ústí nad Labem u Křešic. Fialová je varianta E (2015) – trasa ZÚR.



V zadání Studie proveditelnosti z roku 2015 bylo odkazováno k podrobné Územně technické studii Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. h. SRN (SUDOP PRAHA a.s. pro SŽDC, 6/2015). Studie proveditelnosti v roce 2020 navrhla zcela nové trasy.