

## Vysokorychlostní trať v Ústí nad Labem a nové hlavní nádraží s příklady

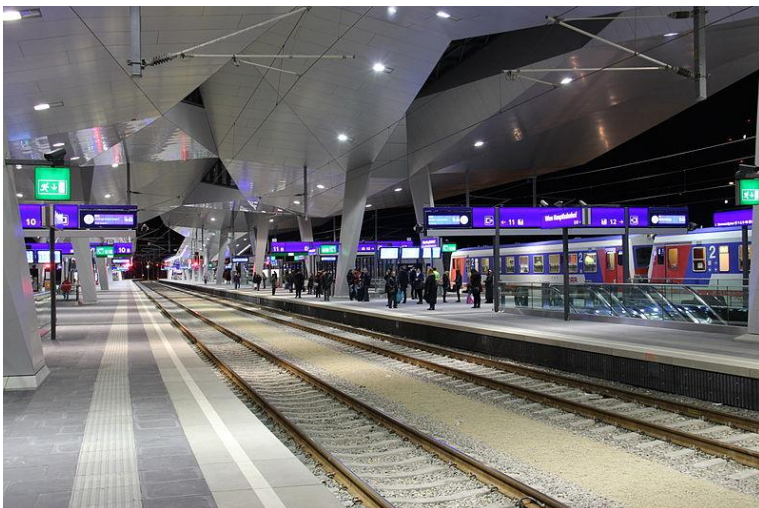
1. VRT je koncipována jako dopravní cesta a spojení, které jsou konkurenceschopné leteckému spojení na krátké vzdálenosti (do 500 km) a zároveň silniční dopravě nad 100 km, přičemž jde zejména o ekonomiku, rychlost a komfort. VRT vytváří v krajině nebo v zastavěném území vždy bariéru a negativní vlivy, proto je nutné vážit zejména povrchové úseky a nahrazovat je podzemním řešením či estakádami, je nutné uvažovat s životností trasy nejméně 200 let (Negrelli, Perner - příprava 1842, výstavba od 1845, používá se dodnes) a s tímto horizontem počítat náklady a výnosy. Je třeba vyhodnotit šetrnost průchodu územím a udržitelnost trasy v území, tj. nejen ekonomické přínosy, ale také dopady na území a na krajinu. **Zde vidíme neprůkaznost studie proveditelnosti.**

2. VRT obsluhuje centra měst – viz regionální centra Itálie, Francie, Švýcarska, Španělska, apod., stejně jako centrum města Ústí nad Labem. Vzdálenost krajských měst v ČR (Ústí nad Labem, Pardubice, Hradec Králové, Plzeň) od Prahy jsou pro VRT hraniční, právě přesto je nutné obsloužit centra těchto krajských měst a neprodlužovat dobu cesty. **Je žádoucí nevkládat na tyto vzdálenosti další odbočky nebo zastávky.**



**Wien, Rakousko – stav, zastávka ve městě**      **Brno – návrh, zastávka ve městě**

3. Zastávka VRT v Ústí nad Labem doplňuje železniční uzel třech úrovní – nadregionální, regionální a lokální a to v jednom místě – na Západním nádraží, lze říci, že výhodně, protože tzv. rozplet tratí z jednoho prostoru je vždy efektivnější, než propojovat několik bodů různých významových úrovní. Nabízí se ale ještě jiné řešení – **oddělit nákladovou a osobní dopravu do dvou samostatných center a tras, což by zajistilo nejen „zeštíhlení“ koridoru, ale také ochranu zastavěného území.**



**Wien – perony**

4. VRT uzel lze přímo obsluhovat hromadnou dopravou a doplnit jej dalšími funkcemi a činnostmi, žádoucími pro rozvoj centra města i pro chod železnice. Aby se zmenšila bariéra v území, je třeba uvažovat s rozdílnými úrovněmi tras, ke kterým má terén předpoklady – **ideální by bylo rozdělit dopravní proudy podle charakteru: místní a regionální v 0, trasa VRT +1, resp. -1.**



#### **Brno – návrh začlenění nového nádraží**

---

5. Přestavba Západního nádraží nezabírá krajinu a tím ani zemědělskou půdu, nevyžaduje nové dopravní připojení jako nákladovou externalitu, u zastávky kdekoli jinde (např. v Chabařovicích nebo v Chlumci) je třeba vytvořit nové dopravní stavby a technickou, dopravní a traťovou vybavenost (řízení, napojení do nadřazené el. sítě, záchranné složky, ostraha, provozní jednotky, apod.). Je otázkou, zda v budoucnu nebude tlak na další rozvoj přidáním CARGO služeb a terminálů, včetně nového napojení na silniční síť. **To opět vyžaduje další nároky na plochy krajiny, takové řešení není udržitelné. Přestavba Západního nádraží má dostatečný potenciál pro osobní i nákladovou dopravu.**



#### **Vilnius, Litva – návrh, zastávka ve městě**

---

6. Zastávka VRT mimo centrum (u Chabařovic, u Chlumce) nebude v souladu s prvním požadavkem – ekonomika, rychlost, komfort - prodlouží se doba dopravy a ztratí se ekonomická i dopravní výhodnost dalšími návaznostmi, zastávka bude nekomfortní kvůli přestupům.



#### **Rabat, Maroko – návrh – upravený návrh již stav, zastávka ve městě**

7. Efekt využití stávajícího kolejiště a brownfieldů, možnost kultivace prostoru navazujícího na centrum krajského města, přispěje k urbanistickému rozvoji dlouho opomíjenému prostoru města. Je možné opustit tzv. jižní větev a „zeštíhlet“ celkovou plochu kolejiště s tím, že se v budoucnu zapojí do struktury města (např. také řešení nádraží v Brně nebo přestavba železničního uzlu Ostrava).

**Přestavba železničního uzlu Ostrava vyhodnocuje části ploch železnice, které nejsou v budoucnosti žádoucí a lze je využít jinak (zejména jako stavební pozemky), takové řešení požadujeme po SŽ.**



#### **Bologna, Itálie – návrh, model, zastávka ve městě**

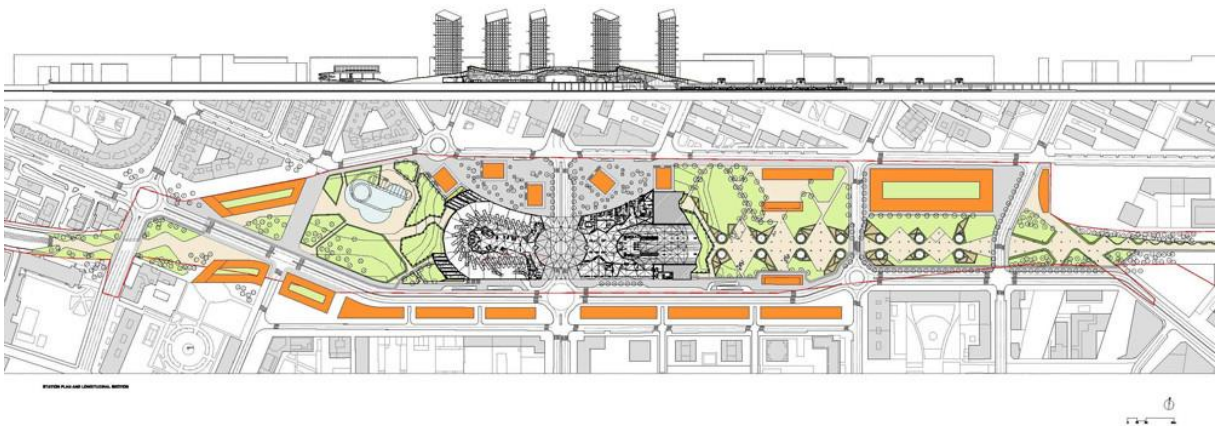
8. Efekt využití kolejiště Západního nádraží a rozvoj zázemí a služeb dopravy – prostor multimodálního uzlu – silnice, železnice, vodní tok, má potenciál absorbovat relativně mnoho investic, jak přímo souvisejících s VRT, tak navazujících, má přímé napojení na dálnici D8, Žižkovu ulici a napojení na centrum města (místní komunikace s využitím Tovární ulice jako severní městské třídy).

9. Trasování je možné i z prostoru levobřežního koridoru do prostoru Západního nádraží – taková varianta byla také prověřována (SUDOP Praha). Taková varianta zcela ochrání prostor Střekova a krajinný ráz CHKO podél Labe. Jsme pro maximální šetrné řešení a zachování hodnot území. **Ochrana hodnot území - zachování průhledů z prostoru nábřeží Střekova, zachování trasy železničního mostu, zachování nivelety železnice, zachování průhledů z prostoru Západního nádraží ve směru toku Labe a v neposlední řadě zachování struktury Střekova.**



### **Birmingham, Velká Británie – návrh, zastávka ve městě**

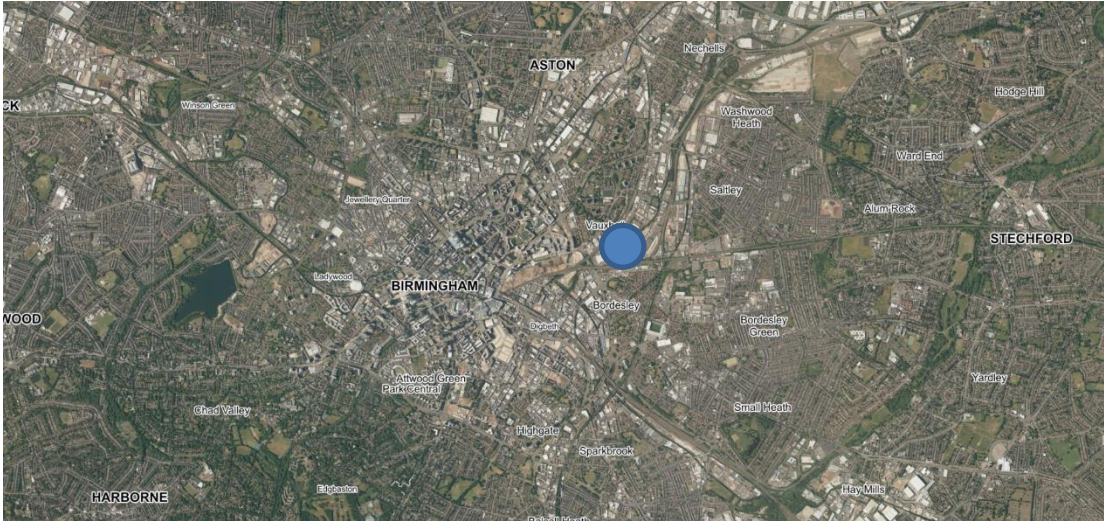
10. Pro umístění zastávky v Chabařovicích jsou nutné vysoké podmiňovací investice, dochází k dalším záborům krajiny a k nežádoucí fragmentaci území, vedoucí v budoucnu k další urbanizaci v krajině, což je v rozporu s cíli a úkoly územního plánování, deklarovaných v územní politice státu. Podobně je tomu i v případě navrženého řešení investorem. Investor dosud nedoložil celkovou koncepci prostoru železnice, včetně dokladu ochrany přírodních a civilizačních hodnot v narušených nebo dotčených územích, nedoložil žádné prostorové řešení. **V neposlední řadě bude pro koncepci zásadní koridor tzv. VRT v ZÚR, je třeba prověřit ve variantách a vyhodnotit, nikoliv se držet návrhu, jež nevyhovuje samosprávám na dané trase.**



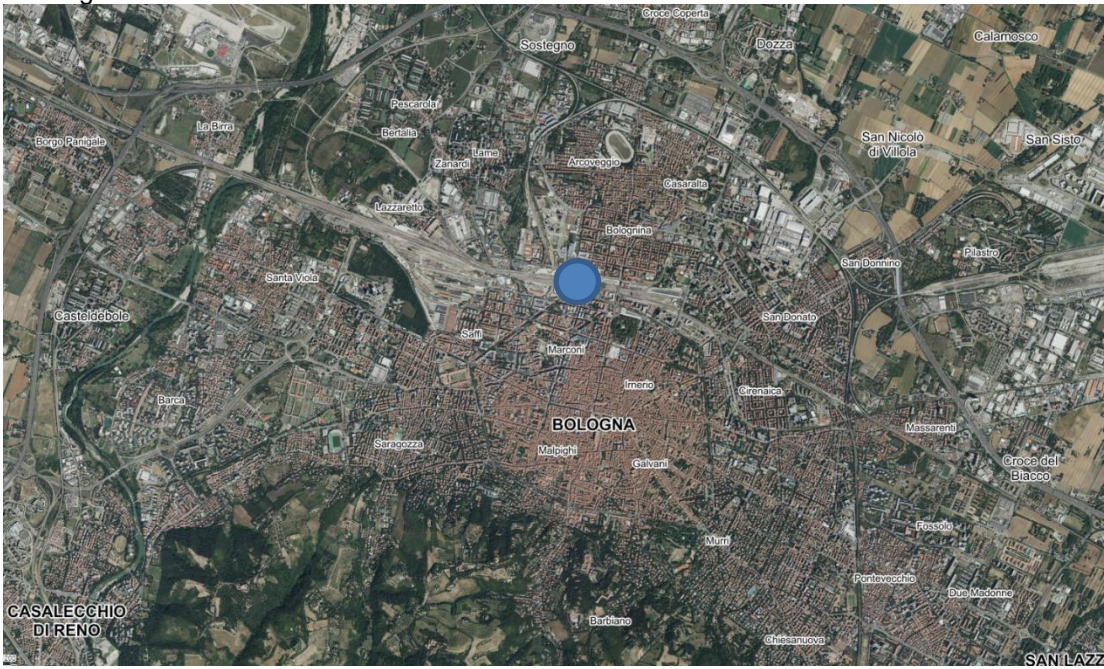
### **Logroño, Španělsko - návrh, ve výstavbě, zastávka ve městě**

11. Město Ústí nad Labem prověří širší prostor územní studií pracovně nazvanou „Pod Větruší“, jež bude sloužit pro další rozhodování samosprávy a jako podklad územního plánu města. Dále je třeba se přidat k dotčeným obcím na trase Ústeckého kraje a zpracovat jednotný názor na trasu ZÚR.

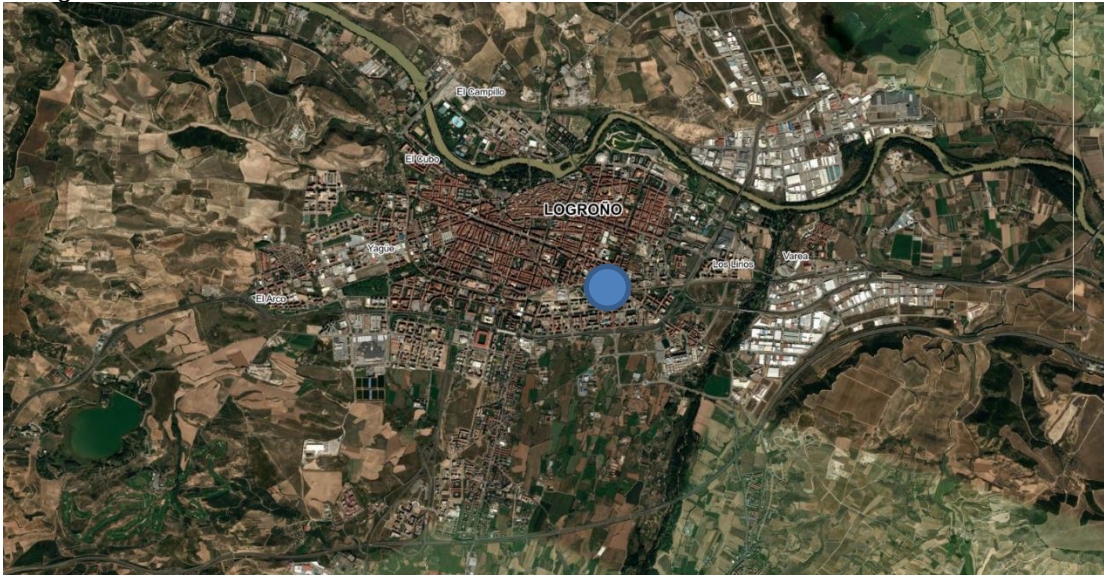
[Příklady umístění nového nádraží:](#)



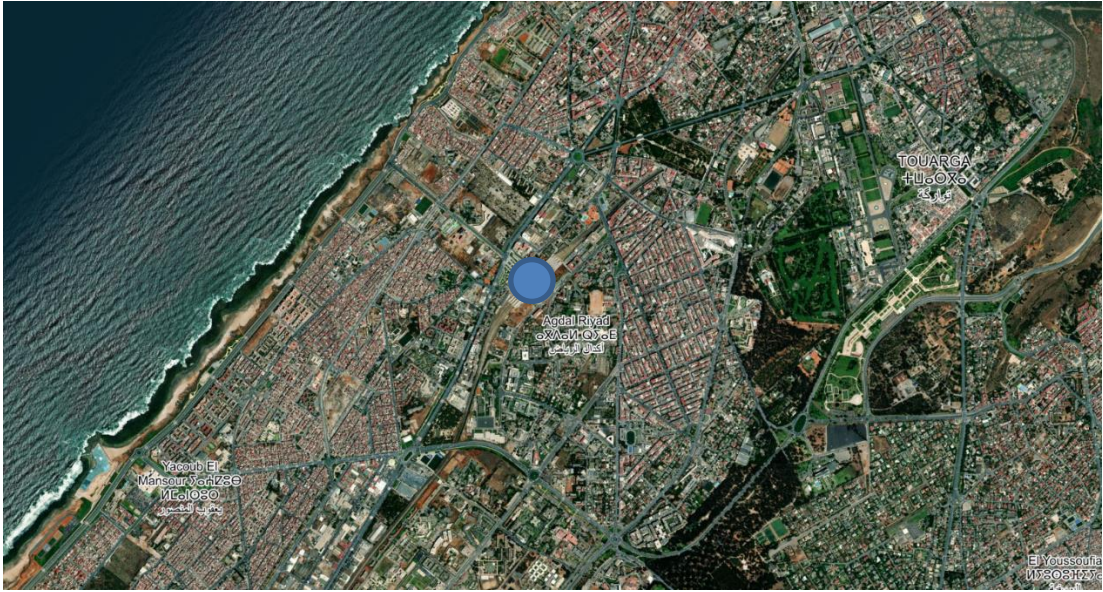
Birmingham



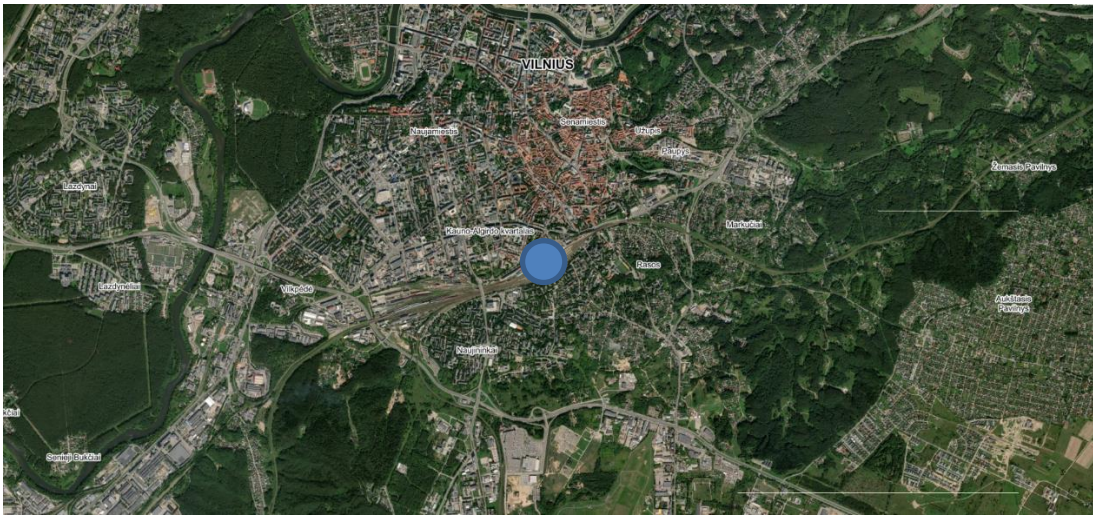
Bologna



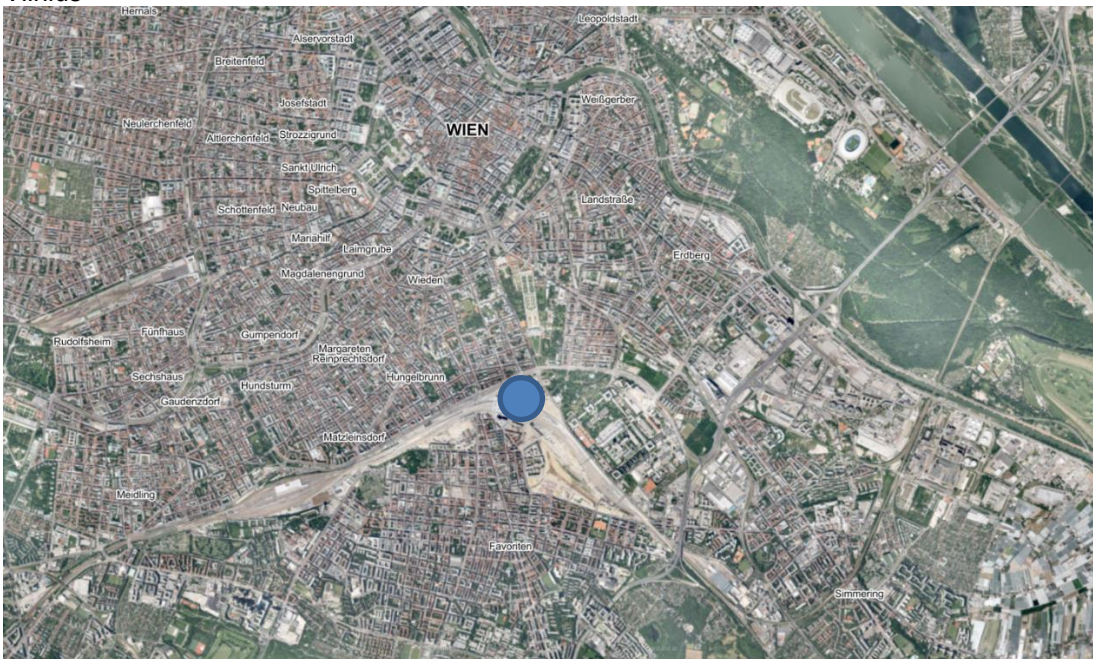
Logroño



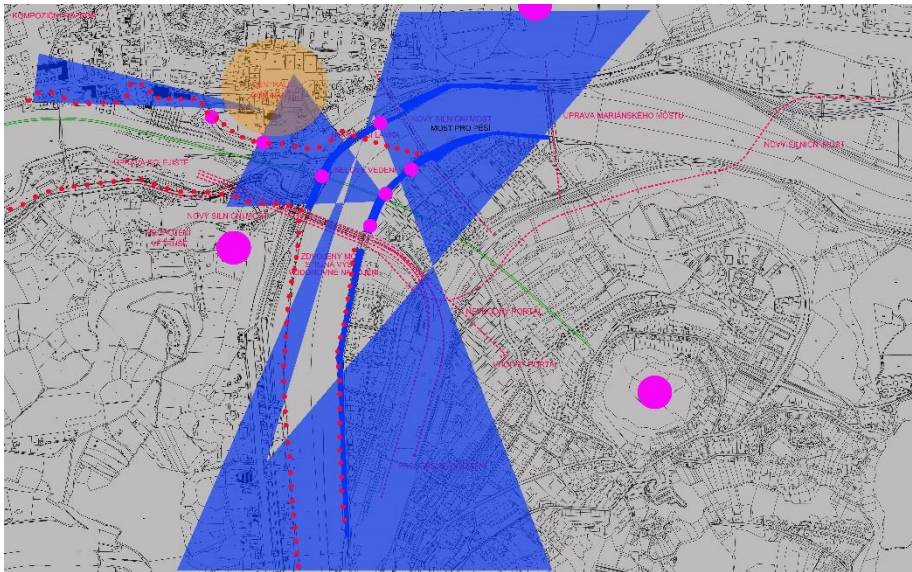
Rabat



Vilnius



Videň



Ochrana hodnot území Ústí nad Labem (schéma město Ústí nad Labem)

## Ústecké krajské zastupitelstvo

Na krajském úřadě se pod vedením hejtmána Ústeckého kraje Jana Schillera uskutečnilo 6. jednání pracovní skupiny ve věci vedení Vysokorychlostní trati (VRT) na území Ústeckého kraje.

Tisková zpráva ze dne 11. srpna 2022

V únoru letošního roku rozhodlo Zastupitelstvo Ústeckého kraje o pořízení aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen ZÚR ÚK), jejímž předmětem je vymezení koridoru pro vedení VRT. O pořízení aktualizace bylo rozhodnuto na základě návrhu Správy železnic, přičemž obsahem návrhu byly tři varianty vedení trasy VRT a požadavek na vypuštění původního koridoru územní rezervy ze ZÚR ÚK.

Ústeckému kraji byla následně poskytnuta alternativní trasa VRT Roudnice nad Labem – Ústí nad Labem, tzv. Varianta H. Tuto variantu nezpracovala a nepředložila Správa železnic a ani jako návrhatele aktualizace ZÚR ÚK neuvazuje o rozšíření svého návrhu o další variantu a to zejména s odkazem na studii proveditelnosti. Nicméně zaznívají názory, že s Variantou H by měl Ústecký kraj pracovat z vlastní iniciativy jako s další návrhovou variantou a to paralelně se třemi variantami předloženými Správou železnic.

Z uvedeného důvodu bylo svoláno 6. jednání pracovní skupiny VRT, na které byli mimo členů pracovní skupiny přizváni také zástupci obcí dotčených Variantou H a rovněž zpracovatel této alternativní varianty. Na jednání bylo představeno trasování Varianty H, konstatována její pozitiva i negativa. K předložené variantě se vyjádřil zástupce Ministerstva dopravy a Správy železnic a byl poskytnut i prostor pro vyjádření zúčastněných osob. Mimo jiné byl diskutován vliv na území s ohledem na konkrétní místní podmínky a rovněž objasněny možné postupy dle stavebního zákona. Na základě nesouhlasu zástupce města Litoměřice s vedením nové trati na „horní“ nádraží byla zpracovatelem přislíbena změna trasování spočívající v napojení pouze „dolního“ nádraží v Litoměřicích. Jednání ukončil hejtmán Jan Schiller s tím, že variantní trasa VRT, tj. Varianta H, bude předložena Zastupitelstvu Ústeckého kraje.

### **Proti je přes dvacet obcí, počítaly s původní trasou**

Zastupitelé Ústeckého kraje dnes po několikahodinové debatě souhlasili s návrhem na aktualizaci zásad územního rozvoje kvůli vymezení koridoru pro nové železniční spojení Praha – Drážďany. Návrh podala Správa železnic (SŽ), která předložila tři varianty trasy vysokorychlostní tratě. Pro pořízení aktualizace hlasovalo 29 zastupitelů, nikdo nebyl proti, 23 se jich zdrželo. K navrženým trasám se budou moci vyjadřovat obce při veřejném pojednání.

S výhradami vůči trati vystoupila dvacítko starostů, občanů a dalších zástupců obcí a iniciativ na Litoměřicku a zástupci Chlumce nedaleko Ústí nad Labem, který nesouhlasí se stavbou

krušnohorského tunelu. „Chceme se dostat k datům, abychom se mohli řádně rozhodnout. Nerozhodujeme dnes o konkrétní trati,“ zdůrazňoval opakovaně hejtman Jan Schiller (ANO). O konkrétní trase od hranice Středočeského a Ústeckého kraje přes Ústí nad Labem až po hranice s Německem by mohli zastupitelé hlasovat zhruba za dva roky.

## Ústecký podnikatel představil alternativní trasu rychlodráhy přes Ústecký kraj

**Stále není jasné, kudy budou rychlovlaky v kraji jezdit. Odpor proti nim je na více místech.**

Ústecký podnikatel Martin Hausenblas dnes představil krajským zastupitelům alternativní variantu trasy vysokorychlostní trati mezi Prahou a Drážďany přes Ústecký kraj. Samospráva posuzuje zatím tři varianty rychlodráhy, které předložila Správa železnic (SŽ). Železničáři chtějí zanesení nových tras do území kvůli tomu, že dosud platný koridor nepočítá s přímým napojením města Ústí nad Labem na rychlodráhu, která má zkrátit jízdu z Prahy do Ústí o polovinu, a to na 30 minut.

Ve výstavbě tratě se Hausenblas angažuje už delší dobu. „Jako náměstek Ústí nad Labem zodpovědný za dopravu jsem měl přístup k informacím o dráze a viděl jsem tři kolizní místa. Ekonomické benefity jsou jasné, ta rychlodráha nám obrovsky pomůže, teď je nutné hledat nejšetrnější řešení,“ řekl ČTK.

První problémové místo je podle něj na Litoměřicku, někteří starostové obcí a měst s navrženými variantami nesouhlasí, obávají se dopadu na životní prostředí. Ve studii, kterou zaplatil a předložil dnes ústecký podnikatel, vede rychlodráha k Bohušovicím nad Ohří, kde překoná nejkratší možnou variantou Labe a vstoupí do masivu Českého středohoří. Na dráhu se zároveň připojí Litoměřice a spojení bude i do Úštěka a do České Lípy.



V Ústí nad Labem Správa železnic navrhuje vést rychlodráhu v estakádě ve druhém patře ze čtvrti Střekov. „Tato varianta znamená velké bourání na Střekově a stavbu nádraží v centru, která potrvá deset let. Ve druhém patře budou jezdit nákladní vlaky, což představuje hluk. Navíc nelze napojit na rychlodráhu trať z Děčína, takže by kilometr od sebe stála dvě nádraží, mezi kterými by pendlovali lidé, což je podle mě nepřijatelné,“ uvedl Hausenblas.

### **Po levém břehu a pod zemí**

Ten navrhuje vést trať po levém břehu pod zemí. Do tunelu by zároveň ústily vlaky z Děčína. „Zklidnilo by se celé labské údolí, boursal by se jediný barák, který je v majetku železnic,“ řekl Hausenblas. Třetím místem, které je nutné vyřešit, je podle něj okolí Chlumce nedaleko Ústí nad Labem, jenž leží u plánovaného pětadvacetikilometrového tunelu přes Krušné hory.

Správa železnic požádala na základě výsledku studie proveditelnosti o změnu zásad územního rozvoje. Návrh Hausenblase dnes vyslechl ředitel odboru přípravy vysokorychlostních tratí Martin Švehlík. „Samozřejmě vnímáme, že vznikla alternativní trasa, která se snaží najít reakce na problémy v území, které se za dobu projednání variant našly, což je cesta za nás přínosná,“ řekl ČTK. Podle něj teď bude chtít SŽ získat návrh Hausenblase a okomentovat ho. „Správa železnic nebude nijak



*blokovat snahu kraje, pokud se kraj usnese na tom, že tato varianta je přínosná pro toto území,*“  
dodal.

Se stavbou rychlodráhy chtějí železničáři začít v roce 2027. Veřejně by se trať mohla projednávat v polovině ledna, kdy bude mít kraj výsledky posouzení tří variant SŽ. Plánovaná rychlostní trať má umožnit jízdu vlaků rychlostí až 350 kilometrů za hodinu. Náklady na stavbu na českém území se odhadují na 150 miliard korun. Správa železnic popisuje trať na svých stránkách.

K dalšímu doporučenému sledování jsou dvě trasy VRT:

- trasa levobřežní tzv. „Pod Větruší“ se subvariantou podzemní
- trasa Střekov (dle SŽ), avšak s nešetrným vedením zastavěným územím

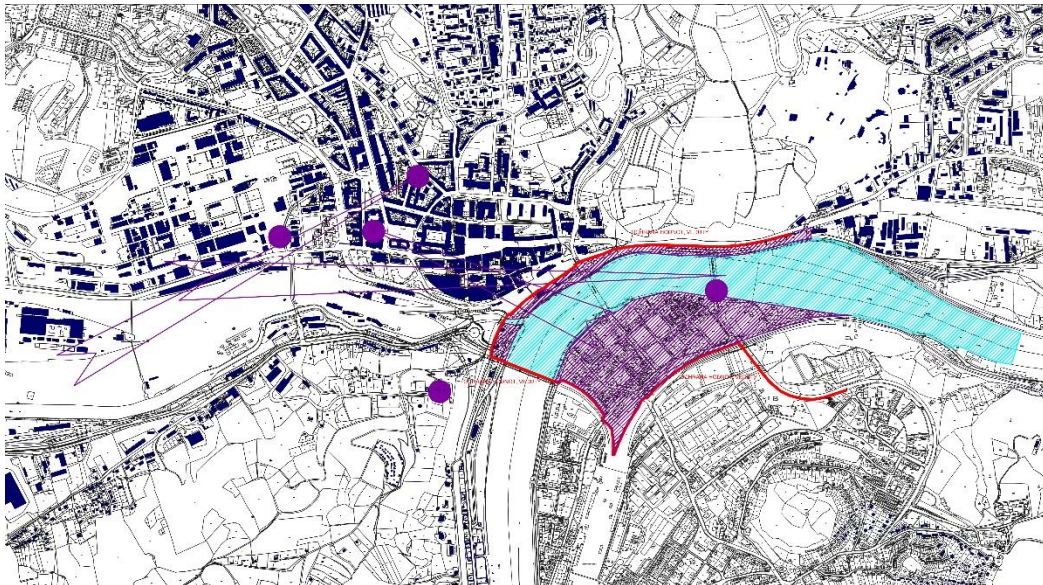


Schéma: žádoucí ochrana zastavěného území města – viz bod 9, (zdroj město Ústí nad Labem)



Studie využití prostoru Západního nádraží, 1996, L. Kotiš a spol. (zdroj město Ústí nad Labem)

Zapsal a uspořádal: Ing. arch. Vladimír Charvát, 09/2022