

Vážení krajsí zastupitelé,

předkládáme Vám poslední známé varianty trasy VRT/NŽS, které by podle hejtmana v této podobě měly postoupit do aktualizace ZÚR Ústeckého kraje.

Jako zástupci dotčených obcí jsme doufali v duchu a smyslu založení pracovní skupiny k tomuto tématu v hledání lepšího řešení trasování a zohlednění zájmů všech stran. Skupina však v tomto ohledu nic konstruktivního nepřinesla - Správa železnic pouze přikreslila podvariantu „Zelenou“, která obchází obec Chodouny a naopak zasahuje nově do blízkosti Židovic a Černěvsí, v Hrobčích přesouvá estakádu z jedné strany obce na druhou, čímž situaci pro tuto obec významně zhoršuje.

I přes předložené a diskutované návrhy jiných řešení, např. ze strany zastupitele Ušáka a obcí Rozvrtné krajiny a materiál předložený Piráty k tématu a také protesty občanů Chlumecka nebyla projevena politická vůle ke změně trasy, tedy ani projektanti žádnou zásadní změnu trasování nepřinesli. Debata se omezila na technické dotazy a hlavně obhajobu řešení navržených SŽ. V zásadnějších technických otázkách i při dotazech na podrobnosti např. ohledně hluku, ovlivnění krajiny a sídel apod., se odpovědi omezily na odkaz k dalším fázím projektu a k platné legislativě.

Po důkladném prověření nám dostupných studií a informací tak musíme trvat na svém původním stanovisku, že lze projekt v rozumném čase a nákladech realizovat v původní trase platných ZÚR, a to včetně řešení napojení nákladní dopravy ze směru Kolín a napojení regionálních center podle původní myšlenky sítě TEN-T. U nových tras totiž hrozí překážky realizace v podobě blokování procesu, technicky neřešitelných pasáží, dvojího nového přemostění Labe, průchodu centrem Ústí nad Labem, kde je v přímém rozporu přání vizionářů s realitou a zjevně i vůlí obyvatel. Tento rozpor byl potvrzen i v rámci pracovní skupiny, zejména pak poměrně naivní představa podzemního průjezdu nákladních vlaků, přičemž byla zmíněna nutnost zpracování dalších studií v Centru Ústí nad Labem. Přes opakovaně uplatňované obavy a rozpory nebyla do dalšího procesu doporučena původní trasa VRT ani jako nulová pro porovnání, přestože se jedná o zásadní změnu dopravní koncepce velké části kraje. Projekt tak může být odsouzen k nekonečným průtahům a prodražování, protože předkládaná změna trasy vyvrací kontinuitu rozvoje území, což bude pro obce fatální stejně jako absolutní ztráta důvěry obyvatel v právní jistoty garantované státem. Uvádíme zde alespoň jeden konkrétní příklad - pro Hrobce a Křešice není předložena ani jedna varianta bez nenávratného poškození území a vlastních sídel, střet s místní částí Křešic Zahořany je bezprecedentní, přitom je zcela bagatelizován.

Další naší podstatnou výtkou byla nulová koordinace staveb železniční a silniční infrastruktury v rámci Ústeckého kraje přesto, že se týká stejného území, např. u Roudnice nad Labem s plánovaným západním obchvatem v oblasti Židovic, Černěvsí, Vědomic a Chodoun. Celkově musíme konstatovat, že jako obvykle zde stát/MD ČR/SŽ postupuje netransparentní českou salámovou metodou.

Pan hejtman se k trasování v rámci skupiny v podstatě nevyjadřoval, ještě v úvodu posledního jednání skupiny /teprve prvnímu prezenčnímu, ostatní předchozí probíhaly on-line s omezenou možností diskuse i prezentace/ prohlásil, že názor nemá a čeká, až bude mít dost informací. O dvě hodiny později ovšem práci skupiny pozastavil a rozhodl o pokračování v rámci aktualizace ZÚR, ovšem bez posouzení či vyhodnocení původní trasy, z pohledu malých obcí s nepřijatelnými trasami a na základě velmi rozporuplného zadání. Nikdo se také nezabýval přepracováním důležitých vstupních dat a přepravních prognóz po Covidu, bylo rozhodnuto politicky bez ohledu na krajinu, malé obce a jejich obyvatele, na drobné zemědělce a jejich pole a chmelnice, v nejlepší bonitě a pod závlahou.

Pro Vaši lepší orientaci jsme do přiložené mapy vkreslili původní i nové trasy, a

přestože to není ani nemůže být náplní naší práce naznačujeme schematicky řešení možného propojení nákladů v oblasti Mělníka a Štětí na trasu v ZÚR s možností zapojení např. přístavu v Mělníku. Znamenalo by to odlehčení od nákladů nejen labskému údolí, ale i ve Štětí, Hošťce, Polepech, Křešicích, Třebouticích a Litoměřicích, sídlech značně zatížených hlukem a prachem z dopravy již nyní. Doplněním vize je krátký tunel v oblasti Židovic a Hrobců, pro zmírnění zátěže těchto obcí.

Řešení nákladů je klíčové, přestaňme ho schovávat za VRT/NŽS a hledejme řešení, které nabídne obcím a městům skutečné ulehčení. Osobní doprava je realizovatelná propojením dnešních tratí na koridor VRT, kde v této souvislosti předkládáme k zamyšlení návrh na alternativní terminál Bohušovice pro napojení Litoměřic, Lovosic i Terezína jako velmi navštěvovaného pietního místa a NKP. Nejrychlejší evropské vlaky mohou bez omezení a zpomalování projet rychle od Berlína do Prahy, přitom místní často sobecké zájmy tak nebudou poškozovat fungování celku.