



Odmítněme pomalou a nemoderní VRT se zbytečně negativními dopady na celý kraj

**Nenechte na sebe tláčit, ponechte si čas tohle zásadní téma prozkoumat.
Zde jsou nepravdy, se kterými jste se možná setkali.**

“Malé obce bojkotují VRT, situaci příliš komplikují, měly by svůj postoj obhájit”

Ne – to SŽ, MD a pár dalších lidí se rozhodlo, že trasu povedou mimo ZÚR. V roce 2015. Nikomu o tom neřekli a nyní se diví, že to řešíme. To oni mají obhájit změnu. Ta ale byla udělaná politicky a v odborné diskuzi neobstojí.

“3 nové varianty na vašem stole vzešly z Pracovní skupiny ÚK”

Ne – členové skupiny navrhovaly a prosazovaly jiná řešení. Dvě (modrá a červená) z tras jsou ze Studie proveditelnosti, třetí (zelená) byla navzdory protestům starostů a dalších členů Pracovní skupiny prohlášena za preferovanou ve stejný den, kdy ji SŽ teprve představila. V zápětí byla Pracovní skupině pozastavena činnost. To vše jen pár hodin po návštěvě kraje ministrem Havlíčkem.

“Někudy to vést musí, je to celonárodní projekt a tyto trasy jsou výsledkem roků odborné práce”

Ústecký kraj je výjimečný – SŽ zde celou trasu chce vést mimo 20 let schválený koridor. Někudy VRT vést musí, ale když už ji stavíme, ať je kvalitní a splňuje svůj účel. V roce 2015 bylo v územně technické studii okolo 15 variant. Ve Studii proveditelnosti všechny zamítli, jen jednu (modrou) mírně upravili. Až v létě 2020 nakreslili variantu červenou a v létě 2021 zelenou. Tyto varianty neprošly “roku práce”. Oproti tomu trasa v ZÚR ve většině porovnáních vyšla mezi nejlepšími nebo jako nejlepší.

“VRT bez zastávky v centru ÚnL nepřinese vůbec nic Ústeckému kraji”

Ne – na původní ZÚR nebyla žádná zastávka v kraji, s tím nelze trasy samozřejmě porovnávat. V technických studiích existovala varianta se zastávkou u Milady – tedy u D8, na dosah Teplic (40 tis. obyvatel). Tato varianta byla ale v roce 2015 zcela zamítnuta, protože nesplňovala hlavní novou podmínku od Min. dopravy “mít zastávku v centru ÚnL.”

“Pokud nebude zastávka v centru Ústí, VRT nebude dávat smysl.”

Ne – propočty cestujících nejsou (a prý asi ani nebudou) aktualizované kvůli covidu, ačkoli ten zcela mění budoucnost práce na dálku a dojíždění. Propočty počítají s tím, že lidé nemusí dojíždět do centra ÚnL, zatímco k Miladě by museli. Neřeší automobilovou dostupnost centra ÚnL, ani to, že VRT nepojede do centra Prahy. Praha, Roudnice a další města nemají zastávku VRT v centru. Pokud by byla zastávka u Milady, nemusíme řešit tyto markantní změny. A VRT by byla rychlejší.

“Zastávka musí být v centru ÚnL, bude to skvělé, chceme podzemní nádraží”

Ne – ani v samotném městě neproběhly otevřené debaty s občany. Neví o riziku nového tunelu na Střekově, zavedení do centra další dopravy (nejen nákladní od Kolína, ale i všech aut z celého regionu). Dle Studie proveditelnosti má být nádraží nadzemní - podzemní je velmi riskantní při tragédii nebo záplavách. Chtějí místní všechny ty vlaky i na povrchu?

“VRT nahradí letadlovou dopravu, bude součástí významné evropské infrastruktury”

Mohla by, kdyby zájem části lidí v ÚnL a jejich prioritou mít zastávku přímo v centru, nebyla protlačovaná Ministerstvem dopravy na úkor VRT. Se zastávkou na ZÚR u Milady by mohl přímý, opravdu rychlý vlak, jet z Prahy do Drážďan za 44 minut. ÚnL s MD a SŽ se domluvili, že to ale není podstatné a hodina stačí, o přímém spojení neuvažují. Potřebujeme další normální trať?

“S obcemi komunikujeme”

Přes rok trvalo starostům, než zjistili, co a proč se děje. Komunikace? Možná, ale určitě ne dialog. Např. o Chlumecku říká, že je bezproblémové, dokud jsme Chlumeck na VRT neupozornili my, jim o změně v ZÚR neřekli. Ani vám na začátku neřekli, že změnu chtějí prosadit bez debaty s těmi, kterých se týká. A nyní neříkají, že trasa v ZÚR pomůže nejen kraji, ale zřejmě i samotnému Ústí.



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

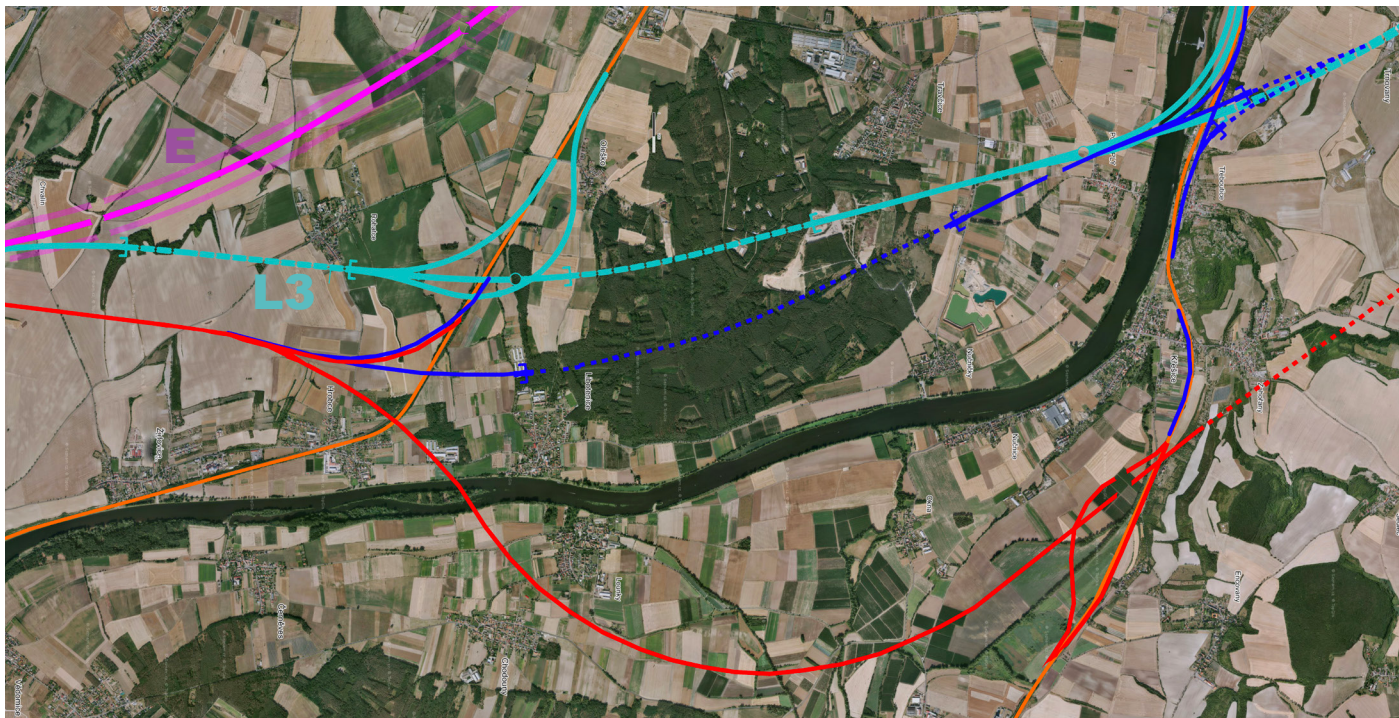
Termín: rok 2021

Úkoly pro územní plánování:

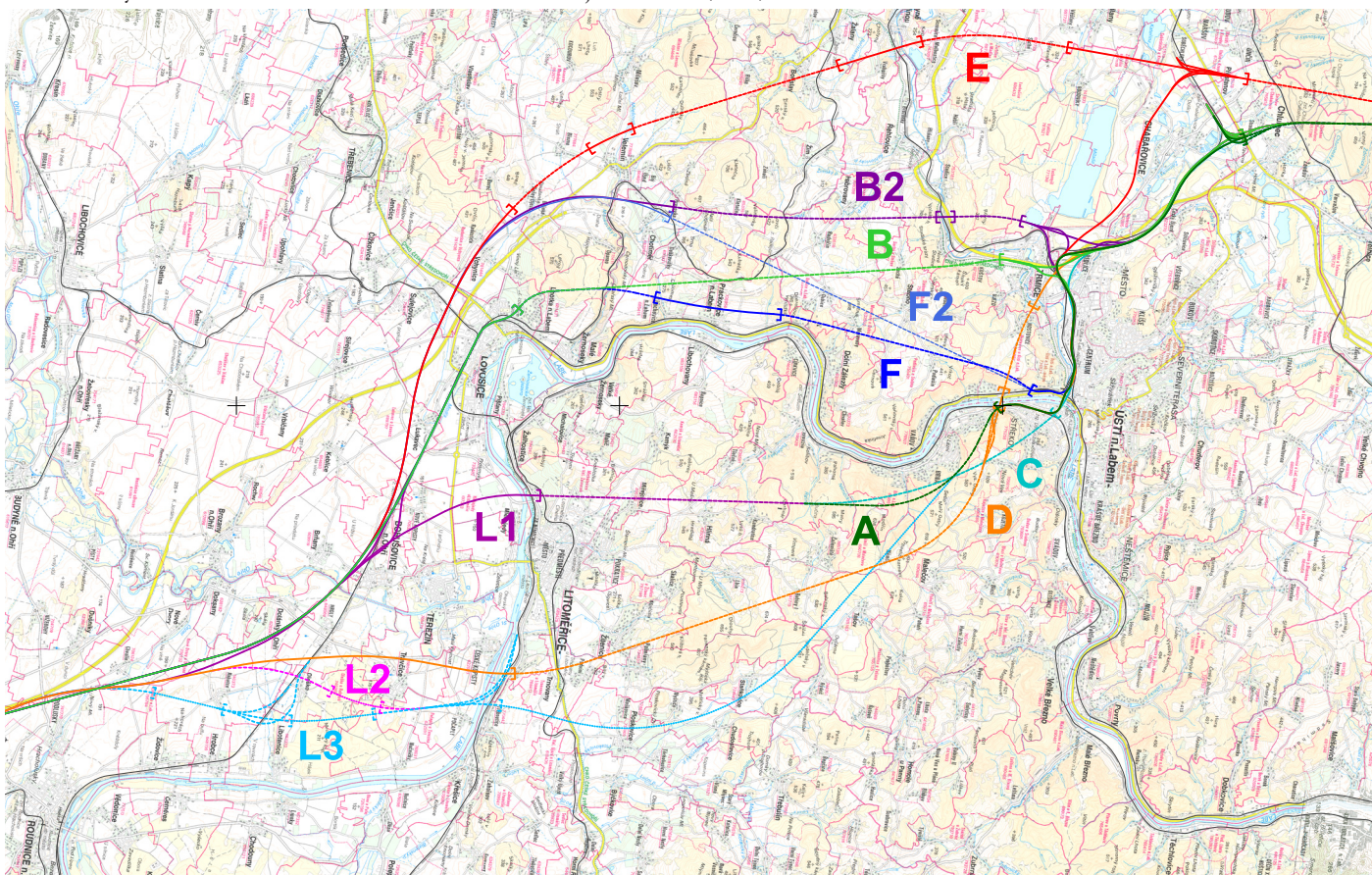
Na základě vybraných variant Ministerstvem dopravy vymezit koridor v úseku Praha–Lovosice/Litoměřice–Ústí nad Labem–hranice ČR/Německo (–Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu.

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, SŽ 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.