

POSOUZENÍ ÚZEMNÍCH HLEDISEK VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ (RYCHLÉHO ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ) V ÚSTECKÉM KRAJI - ČÁST II.

Zadavatel

Ústecký kraj, prostřednictvím
odboru územního plánování
a stavebního řádu,
Krajského úřadu Ústeckého kraje

Zpracovatel

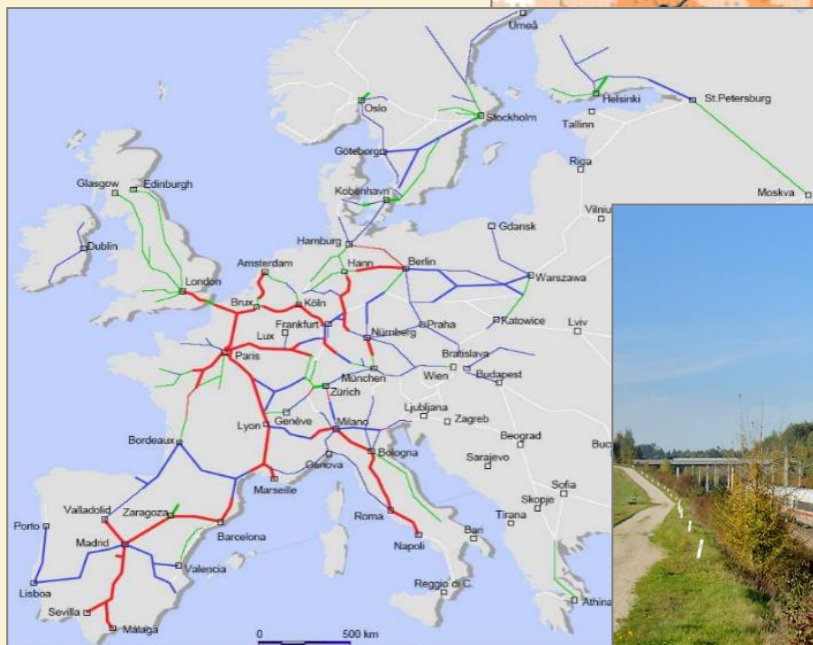
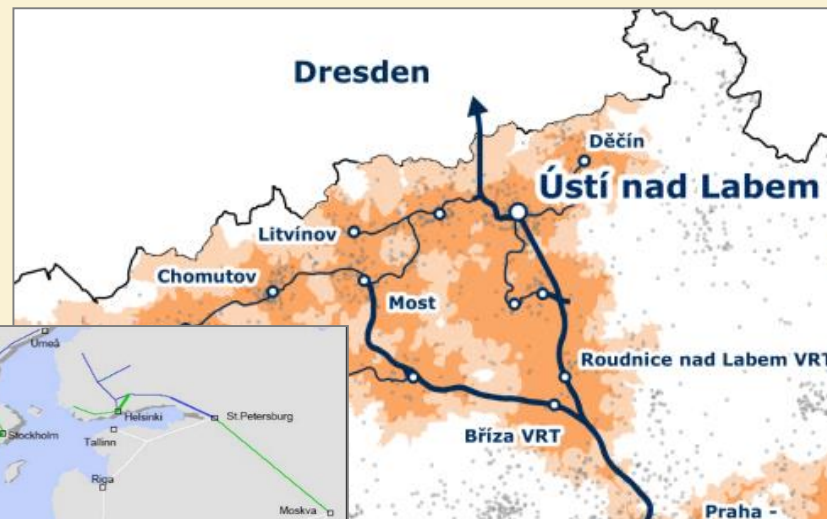
Atelier T-plan, s.r.o.
Sezimova 380/13,
Praha 4 - Nusle,
kontakty:
tel. 222 200 630,
mail: atelier@t-plan.cz

Jednatel společnosti

RNDr. Libor Krajiček

Zpracovatelský kolektiv

Ing. Marie Wichsová, Ph.D.
Ing. arch. Karel Beránek
Mgr. Alena Smrčková, Ph.D.
Bc. Petr Cejnar



Posouzení územních hledisek vysokorychlostní tratě (rychlého železničního spojení) v Ústeckém kraji – obsah

- ❑ Úvod, důvody a způsob zpracování „Posouzení“ (str. 3)
- ❑ Evropský kontext - stav a perspektiva tratí VRT (str. 4)
- ❑ Záměry výstavby sítě VRT - rychlého železničního spojení v ČR (str. 6)
- ❑ Hlediska ovlivňující řešení VRT v Ústeckém kraji (str. 7)
- ❑ Kritéria navrhování a posuzování variant VRT v Ústeckém kraji (str. 9)
- ❑ Přehled prověřovaných variant vedení VRT v Ústeckém kraji (str. 10)
- ❑ Varianty VRT posuzované z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území (str. 11)
 - Řešení VRT vymezené v úplném znění ZÚR Ústeckého kraje, popis a hodnocení (str. 12)
 - Varianta modrá - Mrchový kopec, popis a hodnocení (úsek roudnicko – litoměřický) (str. 14)
 - Varianta červená - Holý vrch, popis a hodnocení (úsek roudnicko – litoměřický) (str. 16)
 - Varianta zelená - Pod bulfem, popis a hodnocení (úsek roudnicko – litoměřický) (str. 18)
 - Shrnutí problémů a vlivů variant VRT v úseku roudnicko – litoměřickém (str. 20)
 - Zobrazení problémů a vlivů v roudnicko – litoměřickém úseku (str. 21)
 - Řešení VRT v úseku Středohorský tunel – Ústí nad Labem – Krušnohorský tunel, popis a hodnocení (str. 25)
 - Zobrazení problémů a vlivů v úseku Středohorský tunel - Ústí nad Labem - Krušnohorský tunel (str. 27)
- ❑ Závěry posouzení variant řešení VRT v Ústeckém kraji z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj (str. 31)
- ❑ Celkové shrnutí výsledků rámcového posouzení řešení a variant VRT v Ústeckém kraji z hlediska URÚ (str. 33)
- ❑ Časová osa dosavadního plánování VRT v ČR a v Ústeckém kraji (str. 34)
- ❑ Přehled podkladových materiálů (str. 35)
- ❑ Seznam použitých zkratk / Místo na poznámky a připomínky (str. 36)

Úvod - důvody a způsob zpracování „Posouzení územních hledisek vysokorychlostní tratě (rychlého železničního spojení) v Ústeckém kraji“

„Posouzení územních hledisek vysokorychlostní tratě (rychlého železničního spojení) v Ústeckém kraji“ (dále také jen „Posouzení“ a „VRT“), je zpracováno jako podklad pro jednání pracovní skupiny obcí dotčených záměrem výstavby VRT a případně pro další jednání s touto tematikou. Po technické stránce lze po malé úpravě „Posouzení“ použít i jako „PowerPointovou“ prezentaci.

Posouzení se skládá ze dvou částí. První část „Posouzení“ se zaměřuje na prověření odpovědí Správy železnic na dotazy Ústeckého kraje (dle předaného podkladu) k problematice plánovaného záměru VRT v Ústeckém kraji. Úkolem této druhé části „Posouzení“ je krátce informovat v obecné rovině o stavu a záměrech rozvoje sítě VRT v ČR a souhrnně, názorně informovat o konkrétních záměrech výstavby VRT v Ústeckém kraji.

Hlavní částí „Posouzení“ je prezentace jednotlivých sledovaných tras VRT na území Ústeckého kraje, vycházející z platné ÚPD kraje a z kritického zhodnocení předkládaných materiálů Správy železnic a dalších odborných projektových institucí. Metodou posouzení je uplatnění hledisek „udržitelného rozvoje území“ tj. rámcového vyhodnocení vlivu záměrů na pilíře udržitelného rozvoje - příznivé životní prostředí; soudržnost společenství obyvatel území; vybrané faktory žádoucího hospodářského rozvoje. V těchto souvislostech se „Posouzení“ zaměřuje také na to, aby v procesu hledání vhodných variant VRT pokud možno nebyla zbytečně narušována (například z důvodu nedorozumění) sociální soudržnost v ovlivněných územích kraje a v jednotlivých obcích dotčených případnou realizací VRT.

„Posouzení“ není zaměřeno na hledání dalších variant vedení VRT, ale jeho smyslem je zapojit se do zvažování přínosů a problémů dosavadních variant již zkoumaných v procesu přípravy. Rovněž nemůže být cílem tohoto „Posouzení“ navrhovat jednotlivá ochranná a kompenzační opatření v problematických částech variant tras VRT, která musí být řešena podrobně a odborně.

„Posouzení“ jen v minimální míře popisuje odborně technická hlediska, ale zaměřuje se více na stručné srozumitelné posouzení hledisek územních, urbanistických a sociálních. „Posouzení“ proto obsahuje převahu názorných grafických podkladů a schémat a jen stručné textové a tabulkové pasáže.

„Posouzení“ čerpalo z relevantních informačních zdrojů a dostupných podkladů, které poskytl zadavatel „Posouzení“ - Ústecký kraj, prostřednictvím odboru územního plánování a stavebního řádu, Krajského úřadu Ústeckého kraje, nebo zprostředkoval poskytnutí od Správy železnic a odborných projektových institucí a také z vlastních znalostí zpracovatele posouzení o dotčeném území.

Přehled hlavních využitých podkladových materiálů pro „Posouzení“ je spolu s časovou řadou jejich postupného vzniku uveden v závěru této práce.

Evropský kontext – stav a perspektiva tratí VRT

- Důvody vzniku dopravního systému a sítě VRT
- Historie a současnost vysokorychlostních tratí v Evropě a ČR
- Výhody a nevýhody vysokorychlostní železnice

Vysokorychlostní vlaky (rychlovlaky) vedené po vysokorychlostních tratích představují železnici 21. století. Na počátku této nové éry železnice bylo osvědčené rozhodnutí vlád před více než 40 lety ve státech jako je Japonsko nebo Francie, investovat jak do výstavby vhodného železničního svršku, tak do výzkumu a vývoje technologicky nových vlakových souprav. Užitečnost počáteční investice se potvrdila, neboť ve státech, které začaly budovat vysokorychlostní tratě, došlo k renesanci dálkové železniční dopravy. Železnice od té doby dobývají zpět své ztracené postavení, které ji v minulém století sebraly dálnice a letadla.

Vysokorychlostní trať (VRT) charakterizuje zejména její rychlostní limit, který je u nové tratě alespoň 250 km/h, u modernizace stávající tratě min. 200 km/h a bezpečnost, daná absolutním vyloučením úrovnových křížení. Nedochází tak ke kolizi s ostatními druhy dopravy. Prvními průkopníky vysokorychlostní železniční dopravy se stali již v šedesátých letech 20. století Japonci. V Evropě začali stavět vysokorychlostní tratě Francouzi a to ve standardním rozchodu, vysokorychlostní vlaky mohou tedy využívat i konvenční tratě a nejsou závislé pouze na vysokorychlostní síti. Jedním z posledních států, který začal budovat vysokorychlostní železniční síť je Čína, ta se však od roku 2002 postupně rozrostla na nejdelší vysokorychlostní železniční síť světa s téměř 24 000 km.

Podle údajů Mezinárodní železniční unie UIC bylo na celém světě k (r. 2018) v provozu téměř 37 000 km vysokorychlostních tratí (plus 16 000 km ve bylo výstavbě), z toho v Evropě bylo v provozu 8 300 km (plus 2 700 km bylo ve výstavbě).

Plány EU v oblasti dopravy shrnuje tzv. Bílá kniha z roku 2011. Cílem je do roku 2050 zkompletovat Evropskou síť vysokorychlostní železnice; do roku 2030 ztrojnásobit délku existující vysokorychlostní železniční sítě a udržet hustou železniční síť ve všech státech EU; do roku 2050 by měla většina cestujících na střední vzdálenosti používat železniční dopravu. Evropská dopravní síť TEN-T „core network“ (jádrová páteřní síť) by měla být do roku 2030 plně funkční.

Výhody a nevýhody vysokorychlostní železnice

Mezi nesporné výhody vysokorychlostních železnic patří zkrácení jízdní doby, příznivé vlivy na uspořádání sídelní struktury, minimální emise, nízká nehodovost, menší zábor půdy oproti stavbě dálnic a lepší možnost využití cestovního času vůči automobilové dopravě. Pro uplatnění jmenovaných výhod však existují podmínky, jako například dostatečná frekvence spojů, dostupná cena této dopravy, usměrnění vlivu VRT na stabilitu a rozvoj sídelní struktury (podpora využití potenciálu menších a vzdálenějších sídel).

Za nevýhody lze považovat vyšší pořizovací náklady na speciální vlakové soupravy, z hlediska zásahu do území vznik nové liniové bariéry v krajině, vlivy na vodní režim. Hluková zátěž provozu VRT není srovnatelná např. s dálnicemi tím, že hluk z provozu na železnici nemá setrvalý, ale intervalový charakter. Investiční náročnost realizace VRT je zhruba srovnatelná jako realizace dálnice (průměrná cena 1 km trati VRT pro rychlost 300 km/h), v případě modernizace stávající trati na VRT (pro rychlost 200 km/h) jsou náklady podstatně nižší.

Schéma stavu a záměrů rozvoje sítě VRT v Evropě



Záměry výstavby sítě VRT - rychlého železničního spojení v ČR

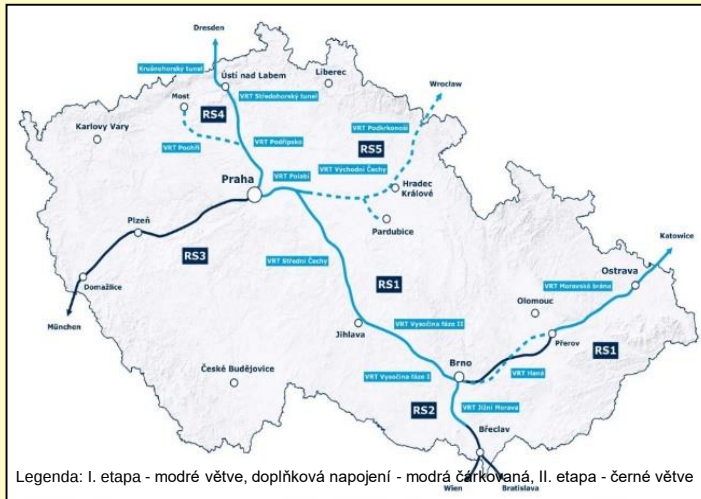
- Plánovaná síť VRT a jejich návaznosti
- Změna koncepce
- Účelnost plánovaných tratí VRT pro sídelní strukturu ČR

V ČR je nyní plánováno celkem cca 700 km (včetně modernizace na 200 km/h) VRT – vysoko rychlostních tratí, rychlých spojení. Část úseků VRT je již zanesena jako návrhy koridorů či územní rezervy koridorů v územní plánovací dokumentaci.

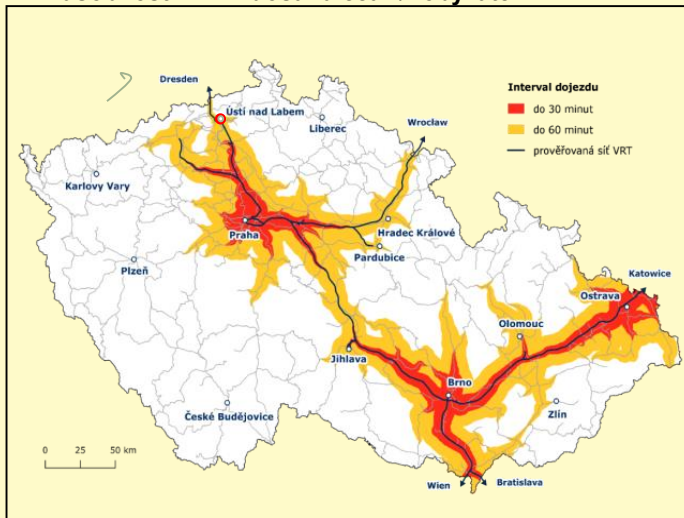
Aby tyto plány mohly být naplněny ČR je potřeba přijmout koncepci „Rozvoje vysokorychlostní železnice v ČR“ vyčlenit dlouhodobý investiční rámec a prosazovat české projekty VRT do dotačních programů EU.

V průběhu přípravy výstavby VRT došlo ke změnám koncepce řešení. Starší koncepci VRT (propojení pouze velkých měst a jejich aglomerací) nahradilo řešení které prospívá celému regionu. Na vnitrostátní i mezinárodní spojení VRT hlavního měst a některých krajských měst navazují konvenční tratě, jejichž kapacity se uvolňují ve prospěch posílení regionální osobní dopravy.

Plánované větve VRT v ČR

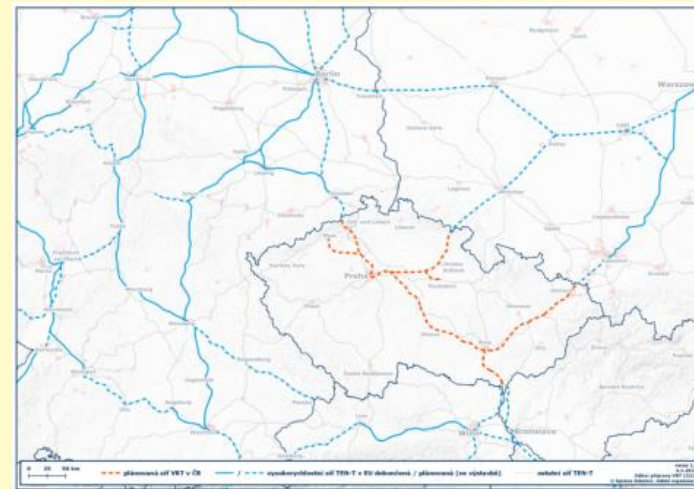


Působnost VRT v dosahu cca 1/2 obyvatel ČR



Předpokládá se že s realizovanou sítí VRT postupně dojde k rozproštění výhodnějších socioekonomických podmínek a potlačení přílišného centralistického vlivu hlavních a nejsilnějších měst (ověřeno zahraniční zkušeností).

Návaznosti větví VRT v ČR na VRT v okolních státech



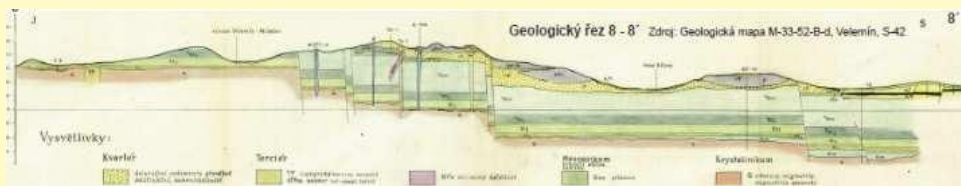
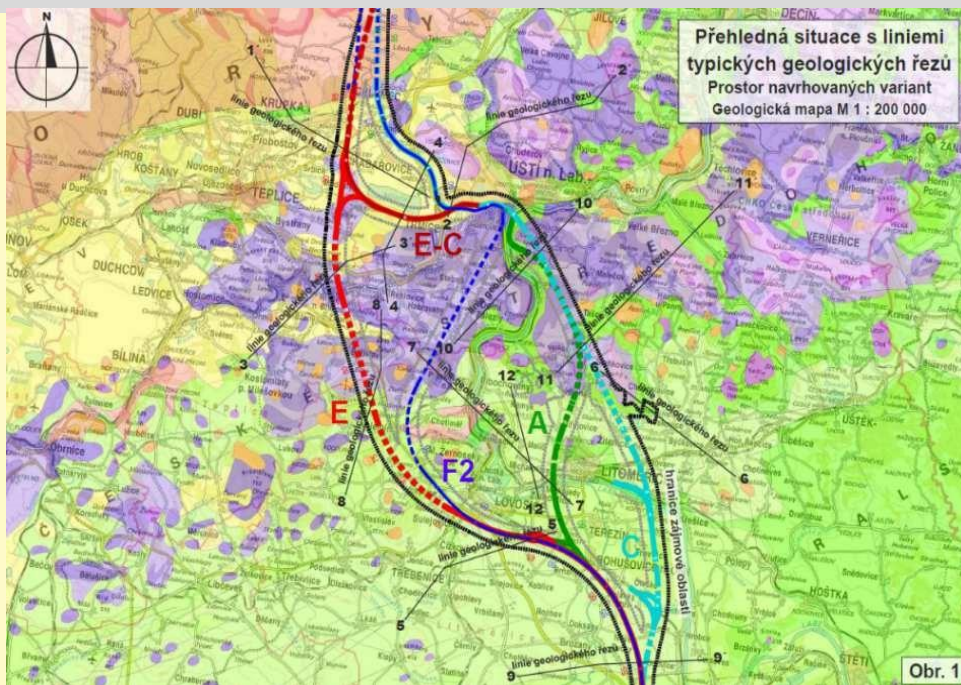
Okruh 1000 km dostupnosti VRT pro ČR



VRT je konkurence schopný dopravní systém vůči letecké dopravě do vzdálenosti 1000 km.

Hlediska ovlivňující řešení VRT v Ústeckém kraji I.

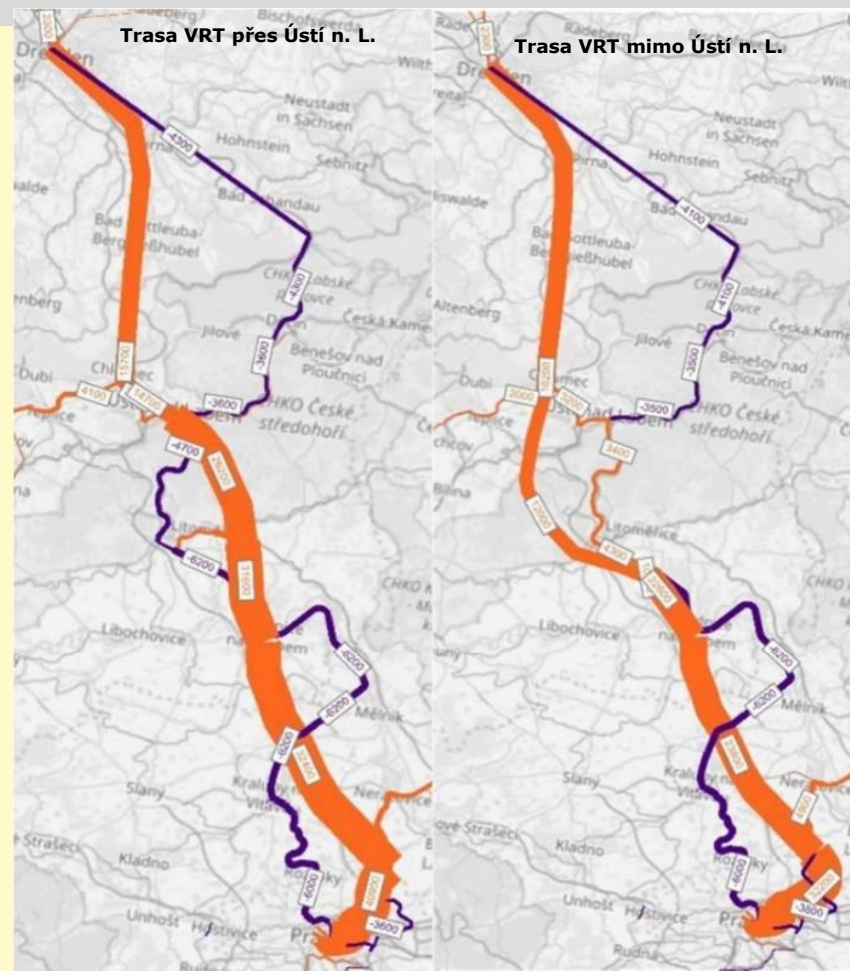
- Složitě geologické podmínky
- Význam přímého napojení Ústí nad Labem



Hlubší poznání vlastností území

V rámci přeshraniční spolupráce ESÚS – Evropská skupení pro územní spolupráci na projektu Nového železničního spojení Drážďany Praha byl vytvořen 3D model území, který je ve správě České geologické služby (ČGS). Model obsahuje území Krušných hor a Českého středohoří a zohledňuje veškeré dostupné archivní materiály. Z vyhodnocení tohoto modelu vyplývá preference vedení nové trati po pravém břehu Labe a to východně od Litoměřic, kde je stavba území příznivější a trať by se vyhnula problémům nebezpečí (tektonické poruchy, střídání prostředí, svahové sesuvy) známým například ze stavby dálnice D8.

Zdroj: Model ČGS v rámci ESÚS



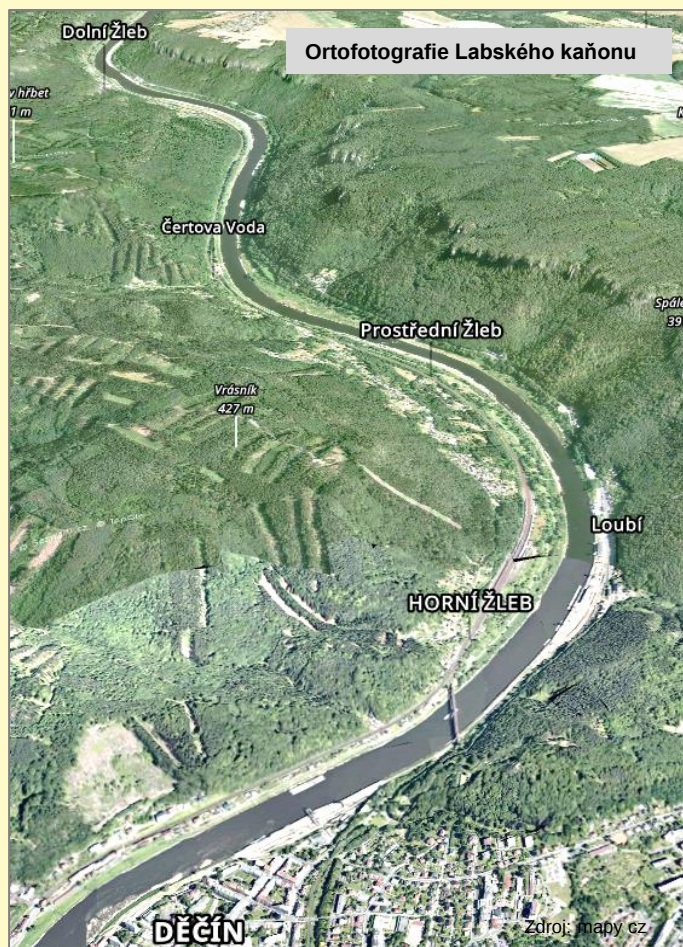
Přepravní prognóza - porovnání

Pro získání dostatečného počtu cestujících je klíčová dostupnost spoje a rychlost přepravy mezi zájmovými lokalitami. Napojení sídelního centra velikosti Ústí nad Labem přináší významný potenciál pro cestující. Naopak dojíždění z případného satelitního terminálu v Chabařovicích, přestupy a prodloužování cestovní doby, vede k úbytku cestujících nebo k preferenci jiného módu dopravy - většinou osobního automobilu.

Zdroj: Správa železnic 7

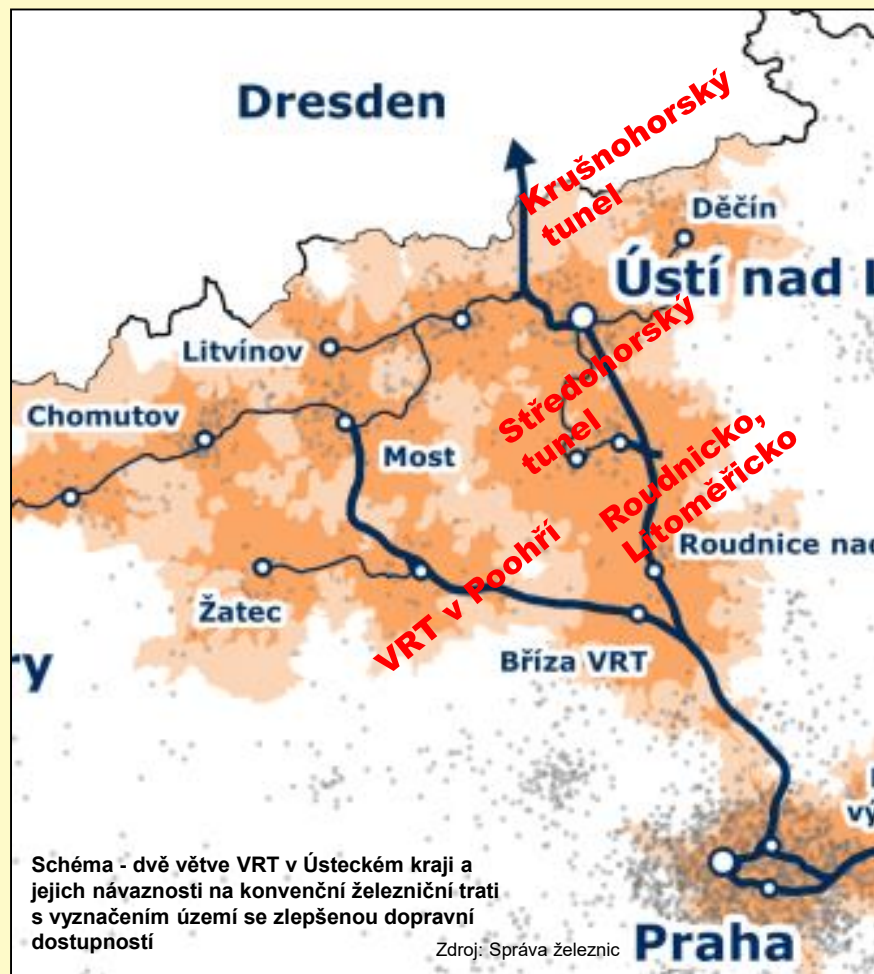
Hlediska ovlivňující řešení VRT v Ústeckém kraji II.

- Převedení části nákladní doprava na VRT
- Vliv tratí VRT na sídelní strukturu v Ústeckém kraji



Přetížení kapacity některých úseků železničních tratí

Některé úseky na železničních tratích, mj. č.090, č.072, č.098, jsou přetížené a nelze zvýšit jejich kapacitu. Důvodem je průjezd sídly (zejm. Litoměřice, Ústí nad Labem, Děčín) nebo geografické podmínky. Příkladem je trať velkého společenského a hospodářského významu č.098 Děčín – Dolní Žleb vedoucí do SRN. V údolí Labe, chráněném řadou opatření (CHKO, NATURA, MZCHÚ) nepřichází v úvahu napřimování či rozšiřování této kapacitně vyčerpané tratě. Převedení dopravní zátěže na plánovanou VRT je jediné možné řešení problému.



Vliv VRT na sídelní strukturu Ústeckého kraje

Starší koncepci VRT (propojení pouze velkých měst a jejich aglomerací) nahradilo řešení, které prospívá celému regionu. Na vnitrostátní i mezinárodní spojení VRT krajského města a doplňkové rychlé spojení do Mostu, navazující na několika místech konvenční trať zbavené velké části nákladní dopravy ve prospěch posílení regionální osobní dopravy. Dosah působení VRT na zkvalitnění dopravní dostupnosti většiny území Ústeckého kraje zobrazuje uvedené schéma.

Technická a územní kritéria uplatňovaná při navrhování a způsob posuzování variant VRT v Ústeckém kraji

- 1) Respektování nepřekročitelných technických parametrů VRT (směrové poloměry pro 250 km/hod. - min. $r = 3\,250$ m, pro 300 km/hod. - min. $r = 5\,400$ m; podélný sklon pro kombinovanou dopravu vč. nákladní (klesání – stoupání) = 8 promile, tj. na 1 km připadá 8 m, vyloučení nerealizovatelných komplikovaných řešení; respektování předpokládaného průměrného záboru území pro trasu VRT- šíře koridoru činí 20 – 30 m.
- 2) Vyloučení vedení VRT v území, která jsou neprostopná (zejm. nebezpečné/rizikové geologické podmínky - tektonické poruchy, nepřipustné střídání nevhodných geologických prostředí, bývalé těžební území - výsypky, poddolované území s kavernami, území narušovaná provozovanou těžbou aj.); ochrana zařízení nezbytných z hlediska obrany a bezpečnosti státu.
- 3) Ochrana zastavěných území obcí v kontaktu s VRT, rozvojových záměrů obcí, ochrana kvality obytného a rekreačního prostředí dotčených obcí (hledisko minimalizace demolice, ochrana proti hluku, zabránění či omezení vizuální zátěže způsobené trasou a zařízením VRT).
- 4) Respektování a zohlednění dalších územních limitů jako jsou ochrana vodních zdrojů, ložisek surovin, přírodních a krajinářských chráněných území a hodnot (zejm. CHKO, NATURA 2000, MZCHÚ), území starých ekologických zátěží – např. skládek nebezpečného odpadu, ochranná pásma NKP a dalších památek aj.
- 5) Požadavek na technické zajištění převedení velké části nákladní dopravy z tratí č.090 a zejm. č.072 (součásti evropské dopravní sítě pro nákladní dopravu TEN – T) na trasu VRT (Středohorský a Krušnohorský tunel), s cílem odlehčení Polabské trasy a již vyčerpané kapacity v Labském kaňonu, přínosem je uvolnění vhodných úseků konvenčních tratí pro posílení osobní regionální dopravy.
- 6) Požadavek na přímé napojení Ústí nad Labem (důvodem je dosažení potřebné dopravní účinnosti - dostatečného počtu cestujících); Stanice v Ústí nad Labem, která zapojuje VRT do železničního uzlu Ústí nad Labem bez nutnosti změny směru jízdy vlaku a umožňuje vybudování terminálu Ústí nad Labem v centru města s využitím a rozšířením občanského vybavení (ubytování, stravování, obchod, kultura).
- 7) Uplatnění trasy VRT v systému rychlých spojení s návaznou větví VRT v úseku Roudnice nad Labem – Most, s napojením na konvenční tratě č.130 a č.140, pro zlepšení dopravní obslužnosti urbanizovaných částí Ústeckého kraje v Podkrušnohoří v relaci Karlovy Vary - Chomutov – Most – Ústí nad Labem a Děčín.
- 8) Posuzování jednotlivých variant VRT z hlediska udržitelného rozvoje území (URÚ) pracuje s vlivy na tři „pilíře“ URÚ. Pilíř žádoucího hospodářského rozvoje – zahrnuje základní hlediska dopravní účinnosti, napojení Ústí nad Labem, propojení s pravobřežní železniční tratí č.072 a s dalšími konvenčními tratěmi, doplnkově hodnotí délku VRT, případně technickou náročnost. Pilíř soudržnosti obyvatel území – hodnotí zejména vliv variant na stávající obytná a rekreační území a rozvojové záměry dotčených obcí a jejich částí, vztah k historickému dědictví, vliv řešení na zvýšení kvality regionální osobní dopravy. Pilíř příznivého životního prostředí – zahrnuje zejm. vztah variant ke geologickému prostředí, ke zdrojům vody, k záplavovému území Q100, k hlediskům ochrany přírody a krajiny, případně k starší ekologické zátěži území.
- 9) Rámcové posouzení navrhovaných řešení a variant VRT z hlediska udržitelného rozvoje území (URÚ) používá tuto stupnici: (+) pozitivní či kladné hodnocení; (0) neutrální či podmíněné hodnocení; (-) negativní či záporné hodnocení; nepřekonatelné problémy či vylučující hodnocení.

LEGENDA

- TRASA 1 (varianta ZÚR)
- TRASA 2 (Mrchovský kopec)
- TRASA 3 (Holí vřch)
- TRASA 4 (Varianta B)
- TRASA 5 (Varianta L1(A))
- TRASA 6 (Varianta C)
- TRASA 7 (Varianta D)
- TRASA 8 (Varianta L3)
- TRASA 9 (Varianta L2)
- TRASA 10 (Varianta E)
- TRASA 11 (Varianta B2)
- TRASA 12 (Varianta F2)
- TRASA 13 (Varianta F)
- TRASA 14 (Varianta C)
- TRASA 15 (Varianta A)
- TRASA 16 (Varianta F2)
- TRASA 17 (alternativa Močidla)
- TRASA 18 (alternativa Terežín 2)

TRASA	STŘEDOPRAVNÍ	ODSTAVKY	Stavba	Stavba	Stavba
1	1 100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
2	1 100 000	100 000	100 000	100 000	100 000

Průběhové řešení
Prověřované varianty trasy VRT 2014 - 2020

Schéma všech postupem doby prověřovaných cca 20 variant řešení VRT v Ústeckém kraji, s vyznačením vybraných hlavních problémů průchodnosti územím.

Zdroj: Správa železnic

Posouzení územních hledisek VRT

Schéma shrnující vyhodnocení charakteristických svazků prověřovaných variant VRT z hlediska splnění hlavních cílů výstavby těchto tratí

na - levý břeh
 jení na pravobřežní trať
 ení nákladní dopravy do tunelu,
 ce v Ústí nad Labem

na - levý břeh
 jení na pravobřežní trať
 ení nákladní dopravy do tunelu,
 í v Ústí nad Labem

na - pravý břeh
 jení na pravobřežní trať
 ení nákladní dopravy do tunelu,
 í v Ústí nad Labem

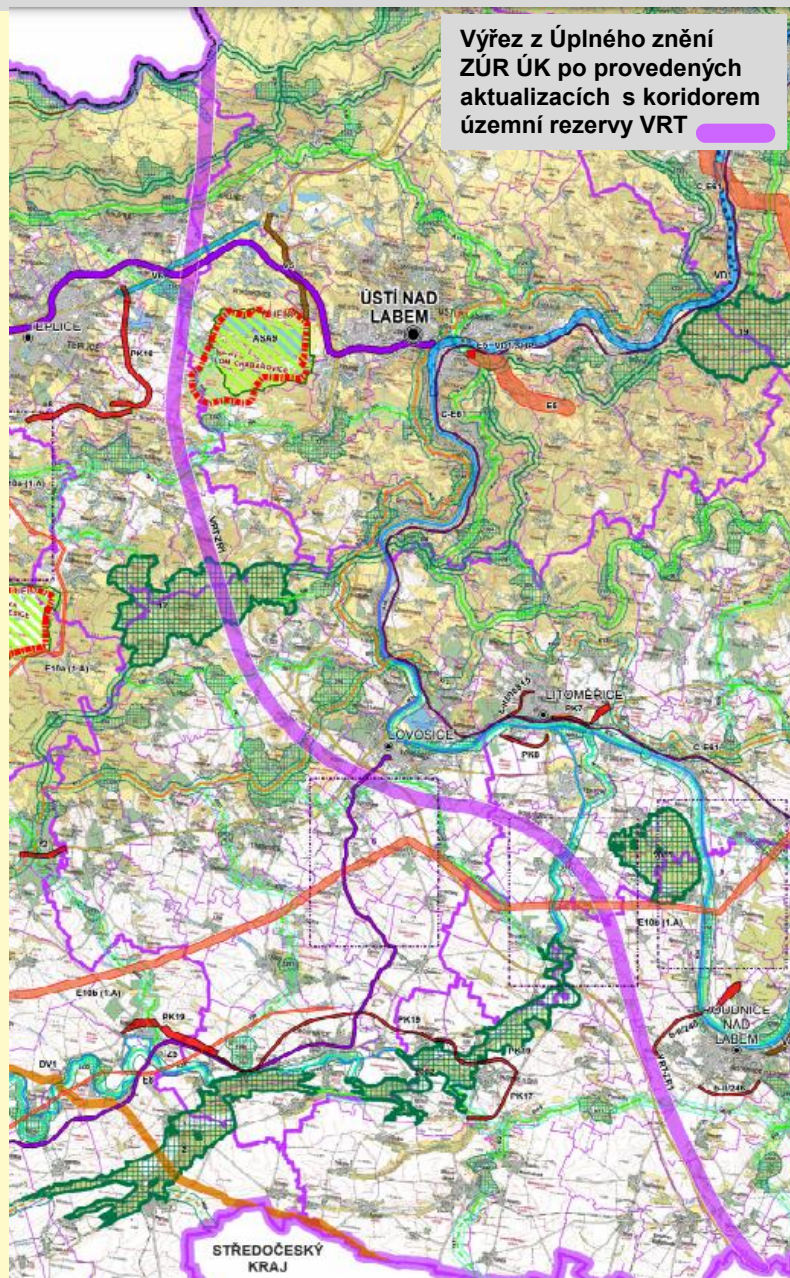
na - pravý břeh
 ním na pravobřežní trať
 ení nákladní dopravy do tunelu,
 í v Ústí nad Labem

Zdroj: Správa železnic

Návrhy řešení VRT v Ústeckém kraji, posuzované z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území

- První verze řešení VRT - územní rezerva zahrnutá do úplného znění ZÚR ÚK
- Varianty VRT dle studie proveditelnosti

Výřez z Úplného znění ZÚR ÚK po provedených aktualizacích s koridorem územní rezervy VRT



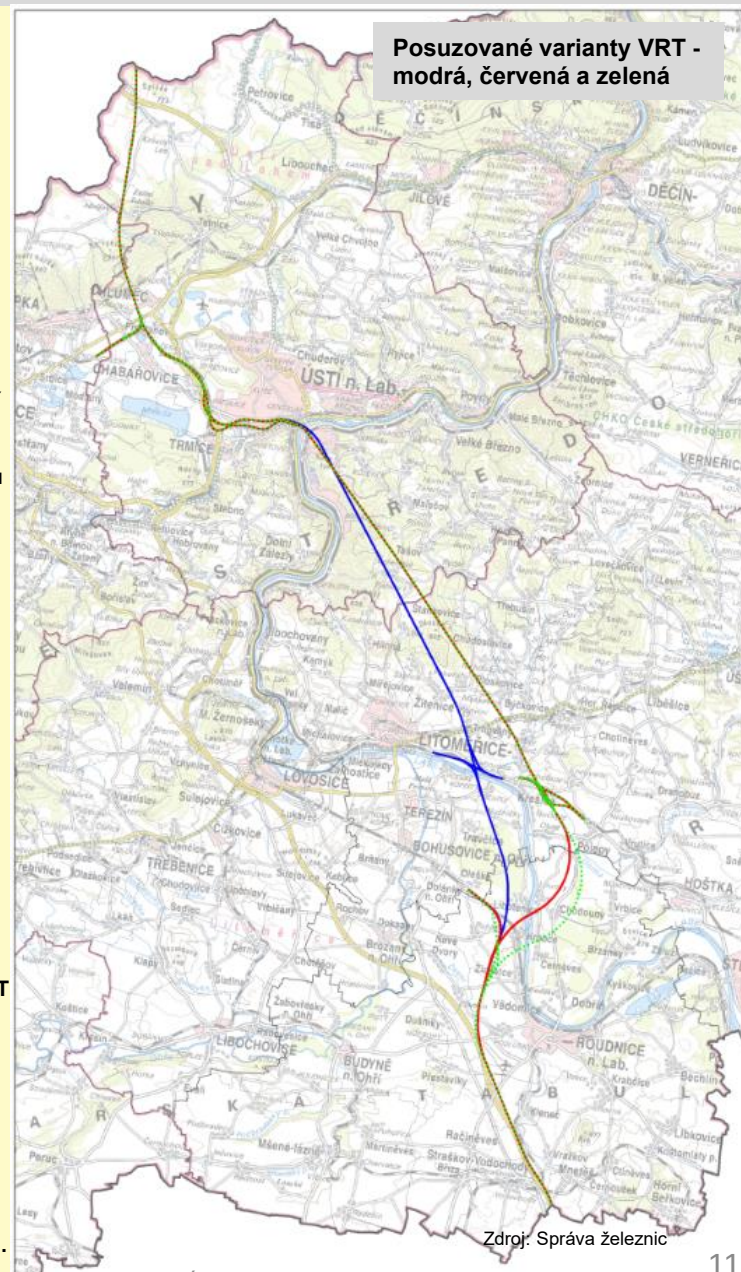
Vlevo: první vymezení koridoru VRT v ZÚR ÚK v r. 2011 jako územní rezervy. Toto řešení však již neodpovídá změněným požadavkům na cíle, které mají být výstavbou VRT dosaženy. Toto řešení VRT je nyní součástí úplného znění ZÚR ÚK a je z tohoto důvodu posuzováno z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území.

Vpravo: souhrnné zobrazení tří variant VRT vzešlých ze studie proveditelnosti (SP), připravovaných SŽ k dalšímu projednávání (modrá, červená, zelená). Tyto varianty respektují základní podmínky a cíle výstavby VRT: Dodržení základních technických a časových požadavků; Respekt k bezpečnostním hlediskům (geofaktorům); Umožnění převedení nákladní dopravy z konvenčních tratí do Středohorského a Krušnohorského tunelu; Přímé napojení Ústí nad Labem; Umožnění napojení tratí VRT na regionální osobní dopravu.

X X X

Všechny návrhy řešení VRT jsou dále rámcově vyhodnocovány z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území (VV URÚ). Podkladem k tomu je schématické vyznačení jejich dílčích územních vlivů, střetů s limity území, přínosů, pojmenování jejich zásadních problémů.

Posuzované varianty VRT - modrá, červená a zelená



Zdroj: Správa železnic

Řešení VRT vymezené v ZÚR Ústeckého kraje jako územní rezerva (2011) - popis a hodnocení

Popis vedení trasy: Toto řešení VRT bylo určeno pouze ke spojení nejvýznamnějších měst a jejich aglomerací Praha – Drážďany – Berlín.

Trasa (koridor) VRT vstupuje na území Ústeckého kraje v blízkosti hory Říp u obcí Mnetěš a Kleneč, dále je veden přes Bohušovice nad Ohří, protíná menší rekreační oblast při řece Ohří a oblast se zemědělskou a průmyslovou výrobou. Trasa VRT za Bohušovicemi n. O. se napojuje odbočkami v obou směrech na trať č.090 Praha – Ústí nad Labem a umožňuje technické napojení Lovosic. Trasa pokračuje přes Sulejovice a následně se dostává do středohorského tunelu.

V tunelovém úseku pokračuje trasa VRT až do Rtně nad Bílinou, kde vyjíždí zpět na povrch a překonává údolí Bíliny. Následně se trasa opět noří do tunelu, ze kterého vystupuje u Soběchlebu. V navazujícím úseku zasahuje obytnou oblast v Přestanově a vstupuje do Krušnohorského tunelu.

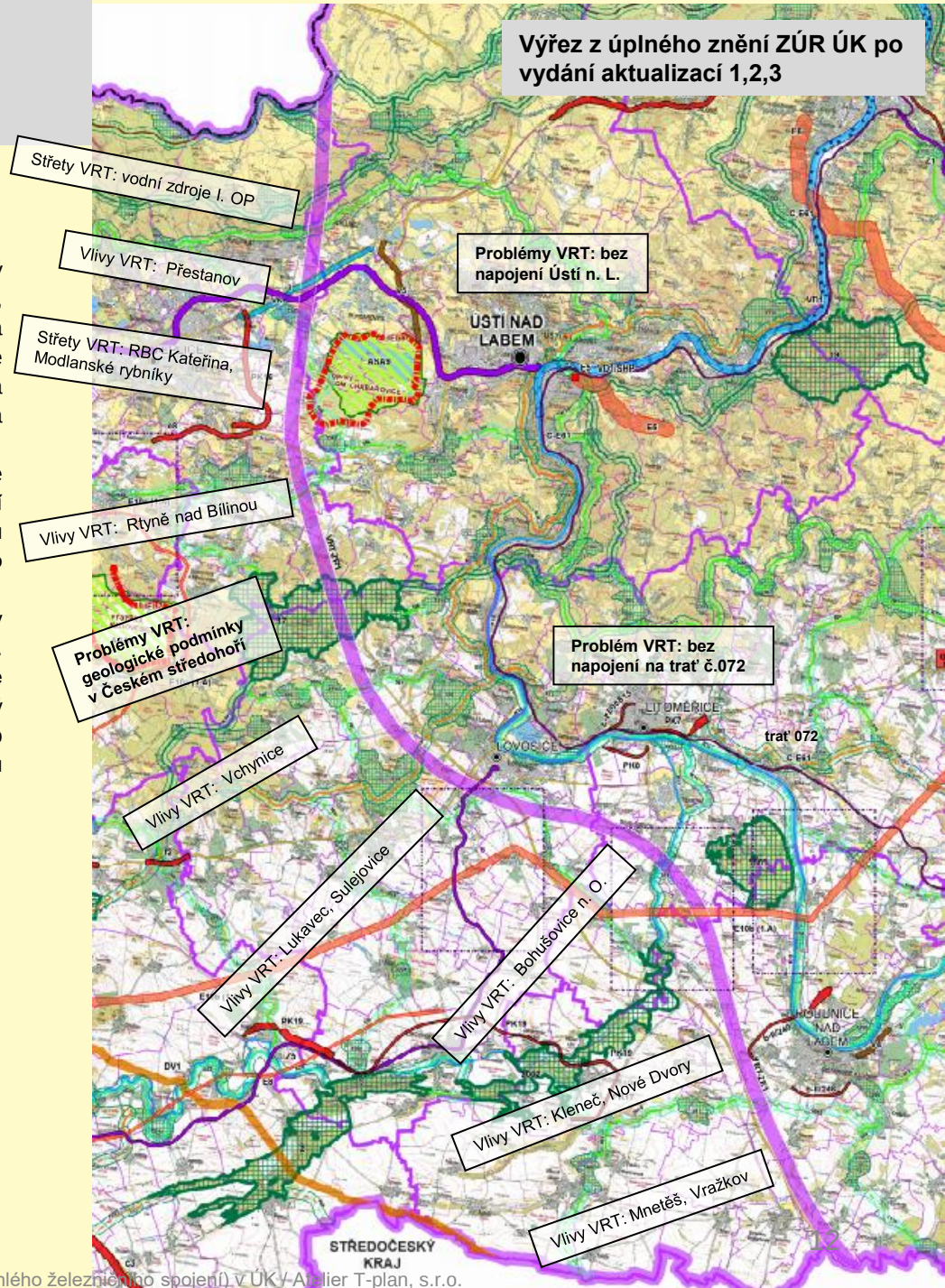
Tato koncepce VRT neřešila umístění přestupního terminálu v Chabařovicích s možností napojení Ústí nad Labem ani Teplic. Umožňovala pouze napojení na stávající konvenční trať pro mimořádné situace. Řešení nebyl ani nynější důležitý cíl záměru převést významný rozsah nákladní dopravy z trati č.072 Kolín – Děčín (součást TEN-T pro nákladní dopravu) na vysokorychlostní trať a uvolnit tak její přetíženou kapacitu v Polabí a v Labském kaňonu.

Detail prostoru nádraží Chabařovice a okolí

Z fotografie je zřejmé, že pokud by v případné modifikované verzi tohoto řešení VRT, byl uvažován terminál Chabařovice, bylo by nutno jej budovat od základu, vzhledem k tomu, že v dané lokalitě nejsou k dispozici žádná přiměřená obslužná zařízení pro cestující (ubytování, stravování, zdravotnictví, obchod, kultura). Také dojízdka z takového případného terminálu do Ústí nad Labem či Teplic by byla nevýhodná a znamenala podstatnou ztrátu času získaného rychlou dopravou VRT.

Posouzení územních hledisek VRT (rychlého železničního spojení) v ÚK / Atelier T-plan, s.r.o.

Výřez z úplného znění ZÚR ÚK po vydání aktualizací 1,2,3



Posouzení VRT v koridoru vymezeném jako územní rezerva v úplném znění ZÚR ÚK

- Přehledná tabulka charakteristik varianty
- Hodnocení varianty VRT z hlediska udržitelného rozvoje

Označení řešení VRT	Zdroj řešení varianty	Popis trasy	Územní a environmentální střety					Geologické aspekty	Splnění hlavních cílů					
			Jiné střety	Hydrologie a Hydrogeologie	Kulturní dědictví	Ochrana životního prostředí	Dotčené obce / jejich části		Střety se zastavěným územím	napojení Ústí n L.	napojení Lovosic	napojení Litoměřic	splnění syst. časů	převedení nákladní dopravy
Koridor územní rezervy VRT - úplné znění ZÚR ÚK	Trasa koridoru územní rezervy v úplném znění ZÚR ÚK po vydání 1., 2. a 3. aktualizace (původně ZÚR ÚK 2011)	Trasa VRT vedoucí jako koridor pro územní rezervu po levém břehu řeky Labe. Bez přímého napojení krajského města a bez napojení na pravobřežní trať č.072. <i>Případná modifikace řešení VRT s terminálem v Chabařovicích by byla dopravně málo účinná a pro cestující časově ztrátová.</i>		Střety s CHOPAV (chráněná oblast přírodní akumulace vody), s územím vodních zdrojů I. OP na úpatí Krušných hor		Střety s CHOPAV (chráněná oblast přírodní akumulace vody), s vodními zdroji I. OP na úpatí Krušných hor, s RBC Kateřina, Modlanské rybníky	Mnetěš, Vražkov, Dolánky nad Ohří Hrdly Bohušovice nad Ohří Brňany Lukavec Lovosice Sulejovice Vchynice Režný Újezd Březno Velemin Milešov Bilka Bořislav Žalany Vrahožily Sezemice Malhostice Suché Věštany Roudníky Soběchleby Maršov Přestanov Unčín	Střet se současnou zemědělskou a lehkou výrobou Bohušovická mlékárna Střet se současnou drobnou výrobou Dolánky nad Ohří Střet se současnou zemědělskou výrobou Sulejovice	Tunelování pod provozovanou dálnicí Portály tunelů v nestabilní oblasti s vulkanity vyžadující zabezpečení podzemními stěnami a s hloubkovou drenáží Tektonické poklesy a možné gravitační posuny v místech ražby tunelu Sesuv u paty Milešovky nad projektovaným tunelem	Pouze přes úvrat	ano	ne	ne	omezené
										Upraveno dle zdrojů		Správy železnic		

Vliv na hospodářský rozvoj: NEGATIVA - Zvýšené realizační náklady v úseku České středohoří; Geologické podmínky znamenají trvalé riziko poruch během provozu - nižší spolehlivost řešení; Snížení užitné hodnoty investice – varianta bez vazby na krajské město (případná modifikace řešení s terminálem v Chabařovicích: doplňková doba dojezdu do Ústí nad Labem, by znamenala menší zájem cestujících a menší přínos investice); Terminál Chabařovice by bylo nutno budovat od základu – není k dispozici vybavení pro cestující (ubytování, stravování, obchod, zdravotnictví, kultura); řešení nemá vazbu na nákladní dopravu na trati č.072 (neuvolní se přetížený polabský prostor a Labský kaňon pro regionální osobní dopravu).

Vliv na soudržnost obyvatel území: NEGATIVA - Významně dotčena je dotčena řada obcí a jejich částí, zejm. Bohušovice nad Ohří, Mnetěš, Vražkov, Kleneč, Sulejovice, Vchynice, Rtyně nad Bílinou, Přestanov - značné množství demolice; Nedojde k uvolnění trati 072 pro větší míru a komfort osobní regionální dopravy; Střety s menším rekreačním územím u Ohře; **POZITIVA** – dlouhodobě evidovaný záměr vedený jako územní rezerva v ZÚR ÚK je respektovaný v ÚPD obcí (nicméně s výhradami); Poznámka: Případnou modifikací řešení by vznikl terminál jako spojovací článek „aglomerace“ Ústí nad Labem a Teplice;

Vliv na životní prostředí: NEGATIVA - průchod CHOPAV Severočeská křída; Neúnosně rizikové geologické podmínky v Českém středohoří - nutné nadstandardní stabilizační zásahy nežádoucí v rámci CHKO České středohoří; Střet s regionálním biocentrem Kateřina, Modlanské rybníky; Střet s vodními zdroji I. OP na úpatí Krušných hor; Bez napojení VRT bude velký podíl nákladní dopravy ponechán na trati 072 - nedojde tak k odlehčení v Polabském prostoru a v sídlech jimiž prochází trať č. 072 (např. Litoměřice), ani v Labském kaňonu; V důsledku nenapojení Ústí n.l. zůstane větší podíl automobilové dopravy na dálnici a regionálních komunikacích;

Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“: Pilíř hospodářský: územní rezerva VRT nesplňuje aktuální cíle tohoto dopravního systému, není zajištěno napojení Ústí nad Labem, není zajištěno napojení na pravobřežní trať č.072 a není proto možné převedení nákladní dopravy z této trati na VRT (hodnocení -); Pilíř soudržnost obyvatel území: řešení vykazuje četné vlivy na dotčené obce a jejich místní části, za podmínky maximálně možného dořešení ochrany dotčených obcí před vlivy výstavby a provozu VRT (hodnocení 0); Pilíř životní prostředí: je negativně poznamenán rizikovým tunelovým úsekem přes České středohoří, zásahem do území vodních zdrojů I.OP a dalšími negativními vlivy (hodnocení -); **Celkové hodnocení: (- 0 -)**

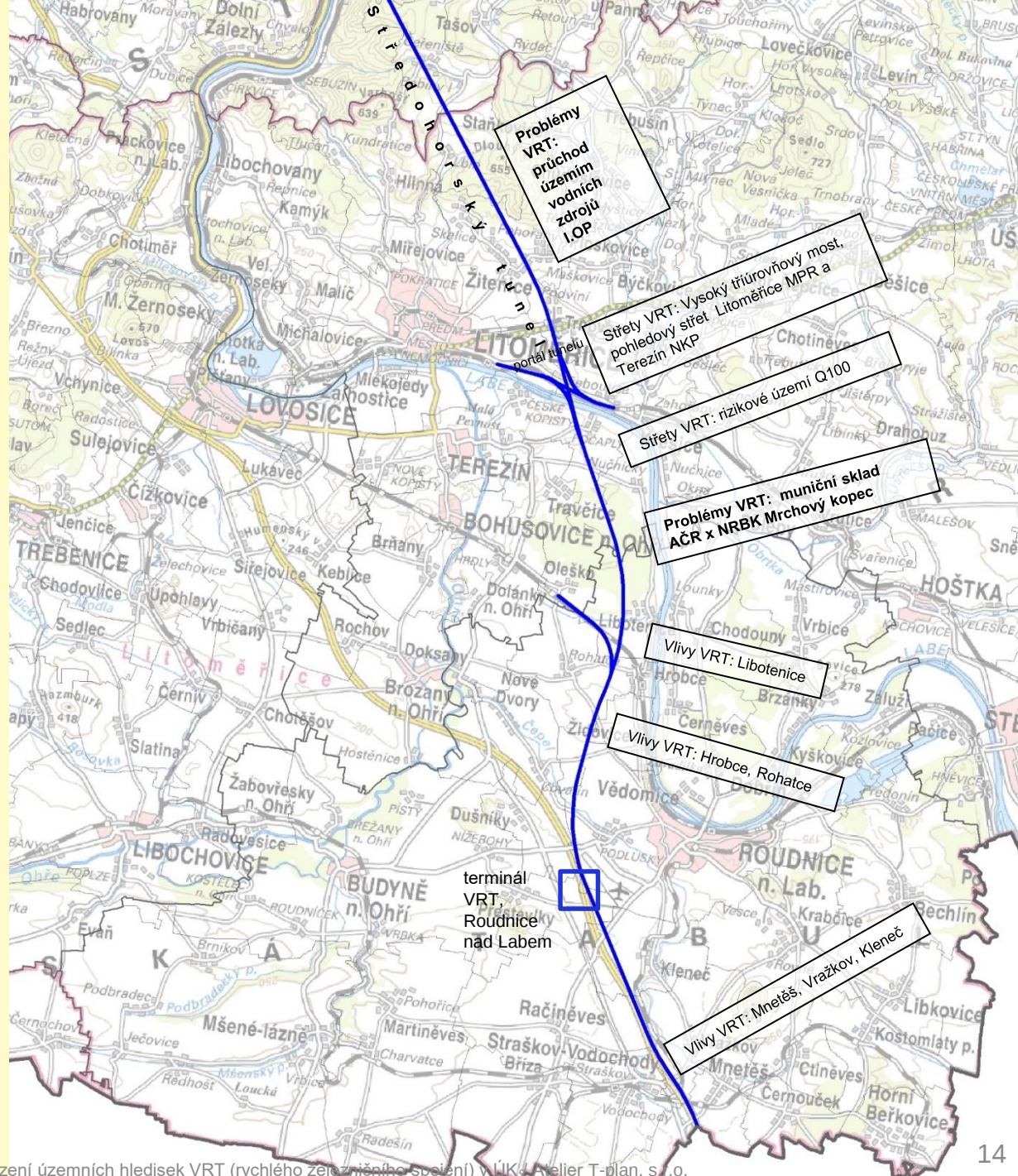
Úsek roudnicko - litoměřický, Modrá varianta VRT - Mrchový kopec

- schéma, popis a hodnocení

Popis vedení trasy:

Trasa (koridor) VRT vstupuje na území Ústeckého kraje v blízkosti hory Říp u obcí Mnetěš a Kleneč. Mostní estakádou překonává údolí potoka Čepel. Pro zajištění návaznosti na konvenční železniční trať je v Roudnici nad Labem zřízen dopravní terminál. Trasa VRT dále vede severním směrem, prochází obcí Hrobce mezi její místní částí Rohatce, estakádou překračuje zemědělské objekty na okraji obce Libotenice a pokračuje tunelem (nebo zářezem) přes Mrchový kopec a dále prochází mezi Terezínem a částí obce Počaply. Následně VRT mostem překračuje řeku Labe. U Třeboutic je navrhována složitá stavba tří úrovňového mostu v souvislosti s napojením trati č.072 Kolín – Děčín (TEN-T pro nákladní dopravu). Dále už trasa VRT vstupuje do cca 20 km dlouhého Středohorského tunelu směrem k Ústí nad Labem.

Významným problémovým místem modré varianty je zejména přechod Mrchového kopce – nadregionálního biocentra ÚSES. Požadavky kompetentních orgánů jsou v této záležitosti rozporné. Z hlediska ochrany přírody a krajiny je žádoucí překonat tento úsek raženým tunelem. Z hlediska bezpečnosti, vzhledem k blízkému zařízení muničního skladu armády ČR, je požadováno vést trať v otevřeném zářezu. Rizikové úseky této varianty VRT se vztahují také k vodnímu hospodářství – jednak k přechodu záplavového území Q100 v blízkosti soutoku Labe a Ohře a k průchodu územím vodních zdrojů I. OP na úpatí Českého středohoří.



Úsek roudnicko - litoměřický, Modrá varianta VRT - Mrchový kopec

- Přehledná tabulka charakteristik varianty
- Hodnocení varianty VRT z hlediska udržitelného rozvoje

Označení řešení VRT	Zdroj varianty VRT	Popis trasy	Územní a environmentální střety						Geologické aspekty	Splnění hlavních cílů				
			Jiné střety	Hydrologie a Hydrogeologie	Kulturní dědictví	Ochrana životního prostředí	Dotčené obce a jejich části	Střety se zastavěným územím		nápojení Ústí n L.	nápojení Lovosic	nápojení Litoměřic	splnění syst. časů	převedení nákladní dopravy
Modrá varianta - Mrchový kopec	Trasa posuzovaná ve Studii proveditelnosti	Varianta trasovaná přes Mrchový kopec. Varianta dotýkající se zejm. obcí a částí: Hrobce, Libotenice, Trnovany, Počaply (Terežín). Varianta se napojuje na trať č. 072 náročnou křižovatkou tzv. Labským křížem.	Střet s NRBC Mrchový kopec, v blízkosti je muniční sklad AČR, vedení tunelu pod průmyslovým areálem, střet s přístávací dráhou ultralehkých letadel Třeboutice	Střet se zdrojem vody v oblasti Mrchového kopce, Střet s vodojemem v oblasti Třeboutic, Střet s CHOPAV, průchod územím vodních zdrojů I. OP na úpatí Českého středohoří	Trasa VRT prochází v blízkosti Terežína MPR a NKP	Střet s regionálním biocentrem Mrchový kopec - střet je řešen tunelem nebo zářezem. Střet s CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vody)	Mneteš Vražkov Hrobce Libotenice Oleško Travčice Terežín-Počaply Křešice-Třeboutice Trnovany	Zemědělský provoz Libotenice - překonáván estakádou Střet s rekreačními plochami Třeboutice	Chráněná ložiska šterkopísků Litoměřicko Ložisko stavebních materiálů Hrobce/Travčice	ano	ano	ano	ano	ano
											Upraveno dle zdrojů Správy železnic			

Vliv na hospodářský rozvoj: POZITIVA: Základní hlediska dopravní účinnosti VRT jsou splněna (zejm. přímé napojení Ústí nad Labem, napojení pravobřežní železniční trati č.072); **NEGATIVA** – Komplikovaný průchod VRT v blízkosti zařízení AČR - muničního skladu Travčice;

Vliv na soudržnost obyvatel území: POZITIVA: Průchod územím s menší hustotou osídlení; **NEGATIVA:** Střet s rekreací na pravém břehu Labe u Třeboutic; Průchod VRT a návrh komplikovaného tříúrovňového železničního mostu u Třeboutic (tzv. Labský kříž) v blízkosti Terežína MPR a NKP; Značné množství vyvolaných demolic zejm. v Liboticích a Třebouticích;

Vliv na životní prostředí: NEGATIVA: Střet s CHOPAV Severočeská křída; Střet s nadregionálním biocentrem Mrchový kopec ÚSES (podmínka orgánů ochrany přírody: průchod raženým tunelem, AČR: naopak požaduje zářez); Průchod záplavovým územím Labe Q100 v rizikovém místě na soutoku Labe a Ohře; Přečhod Labe ve stísněném prostoru u Třeboutic s vysokým tříúrovňovým železničním mostem u Třeboutic – tzv. Labský kříž, nepříznivý vliv na krajinný ráz; Střety s územím vodních zdrojů I.OP na úpatí Českého středohoří.

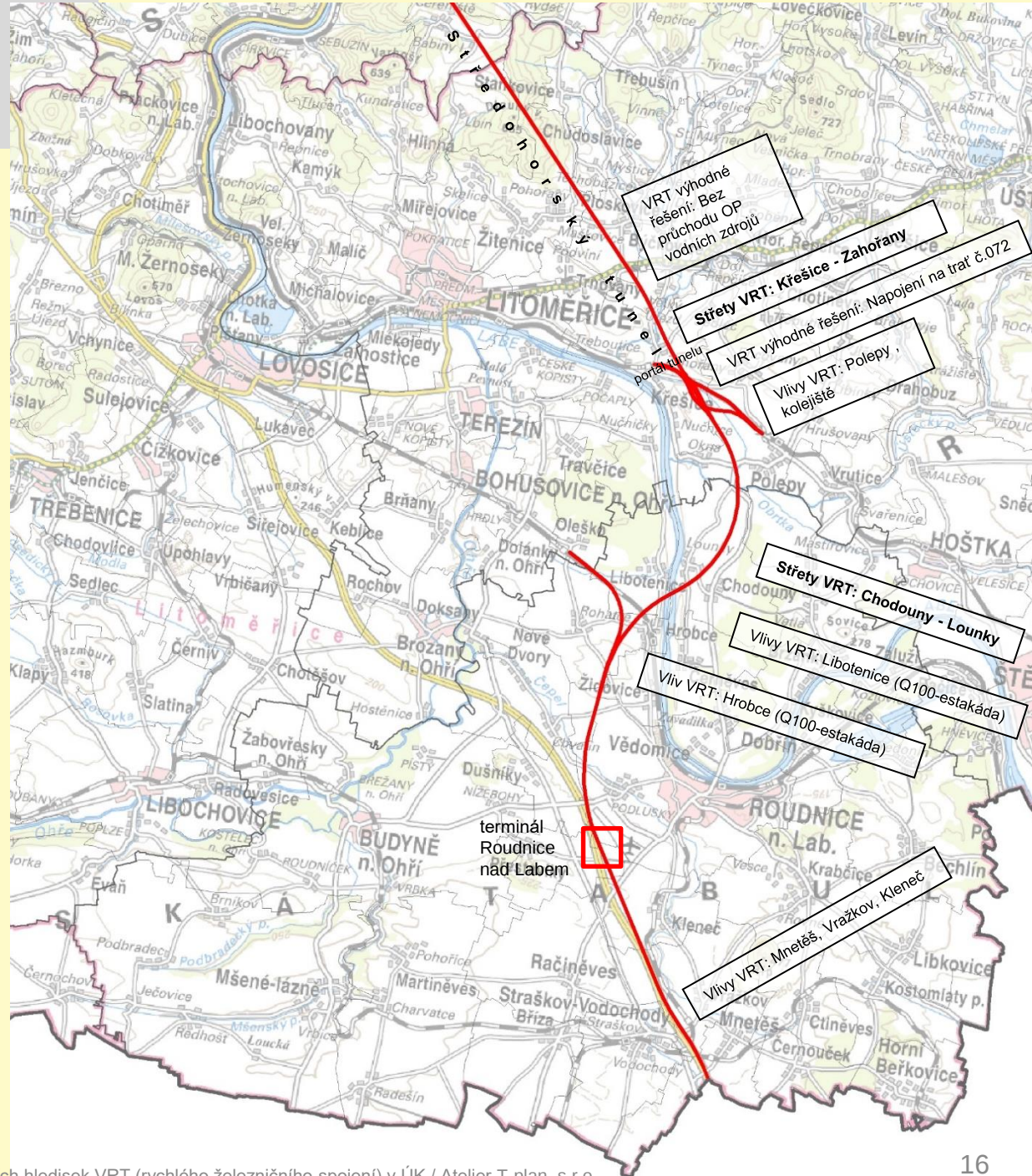
Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“: Pilíř hospodářský: Základní hlediska jsou splněna, nejistota v řešení a náročnosti tunelového úseku nebo otevřeného zářezu v prostoru Mrchový kopec (hodnocení 0); Pilíř soudržnost obyvatel území: Průchod územím s menší hustotou osídlení (hodnocení +); Pilíř životní prostředí: Rozpory v možnosti průchodu přes NRBC Mrchový kopec; Negativní vliv na krajinný ráz vykazuje tříúrovňový most přes Labe u Třeboutic; Střety s územím vodních zdrojů I.OP na úpatí Českého středohoří (hodnocení -); **Celkové hodnocení: (0 + -)**

- **schéma, popis a hodnocení**

Trasa (koridor) VRT vstupuje na území Ústeckého kraje v blízkosti hory Říp u obcí Mnetěš a Kleneč. Mostní estakádou překonává údolí potoka Čepel. Pro zajištění návaznosti na konvenční železniční trať je v Roudnici nad Labem zřízen dopravní terminál. Vedení trasy VRT směřuje od terminálu Roudnice nad Labem východním směrem, kde dochází k napojení na konvenční trať. V dalším úseku je navržen sjezd na stávající trať č.090 Praha – Lovosice – Děčín. VRT dále prochází severozápadně od obce Hrobce záplavovým územím Q100 po estakádě přes zemědělské objekty a mostem na pravý břeh Labe.

Na pravém břehu Labe červená varianta VRT pokračuje zúženým prostorem mezi obcí Chodouny a místní částí Lounky, tento koridor sdílí s koridorem VVN 400 kV. Po povrchu trasa pokračuje mezi obcí Polepy a místní částí Okny, do prostoru Křešic. Křešice trasa VRT obchází východně, kde je plánováno, v porovnání s tzv. Labským křížem, relativně jednodušší železniční křížení a napojení tratě č.072 Kolín – Děčín. Pod úbočím Holého vrchu trať prochází krátkým tunelem a za Křešicemi – část Zahořany je navržen portál Středohorského tunelu o délce cca 20 km směřujícího k Ústí nad Labem.

Varianta VRT Červená – Holý vrch prochází okolo většího počtu sídel než trasa Modrá, avšak nezasahuje do regionálních prvků ÚSES a není v kontaktu se zařízeními AČR Mrchový kopec. Vhodnějším způsobem řeší napojení VRT na konvenční železniční trať č.072.



Úsek roudnicko - litoměřický, Červená varianta - Holý vrch

- Přehledná tabulka charakteristik varianty
- Hodnocení varianty VRT z hlediska udržitelného rozvoje

Označení řešení VRT	Zdroj řešení varianty	Popis trasy	Územní a environmentální střety						Geologické aspekty	Splnění hlavních cílů				
			Jiné střety	Hydrologie a Hydrogeologie	Kulturní dědictví	Ochrana životního prostředí	Dotčené obce / jejich části	Střety se zastavěným územím		napojení Ústí n L.	napojení Lovosic	napojení Litoměřic	splnění syst. časů	převedení nákladní dopravy
Červená varianta - Holý vrch	Trasa posuzovaná ve Studii proveditelnosti	Varianta VRT obchází Mrchový kopec po pravém břehu řeky Labe, v obci Chodouny prochází úzkým hrdlem mezi částí Lounky, prochází obcí Polepy mezi její částí Okna a směřuje k obci Křešice k části Zahořany, kde trasa VRT vstupuje do Středohorského tunelu.	Střet s koridorem VVN Babylon	Střet s povodňovým územím na levém i pravém břehu řeky Labe mezi obcemi Hrobce, Chodouny a Polepy. Střet s CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vody)		Střet s CHOPAV (chráněná oblast přírodní akumulace vody), výhodné trasování VRT bez průchodu územím OP vodních zdrojů	Hrobce Libotenice Oleško Travčice Terezín - Počaply Křešice - Třeboutice Trnovany	Libotenice, Chodouny, Křešice - Zahořany	Chráněná ložiska štěrkopísků Litoměřicko	ano	ano	ano	ano	ano
										Upraveno dle zdrojů Správy železnic				

Vliv na hospodářský rozvoj: POZITIVA: Základní hlediska dopravní účinnosti jsou splněna (zejm. přímé napojení Ústí nad Labem, napojení pravobřežní železniční trati č.072); Jednodušší je křížení a napojení na trať č. 072 Kolín – Děčín; **NEGATIVA:** Delší trasa (oproti trase modré – Mrchový kopec).

Vliv na soudržnost obyvatel území: NEGATIVA: Průchod územím s vyšší hustotou osídlení – vyšší počet dotčených obcí a jejich částí (Chodouny - Lounky, Polepy, Okna, Křešice - Zahořany); Obec Křešice – část Zahořany, průchod východním okrajem (zvážit možnost rozšíření koridoru pro vedení trasy VRT odklonem od Zahořan západním směrem na pomezí PP Stráně u Velkého Újezdu).

Vliv na životní prostředí: POZITIVA: Varianta není ve střetu s územím OP vodních zdrojů; **NEGATIVA:** Střet s CHOPAV Severočeská křída; Průchod záplavovým územím Labe Q100 na levém i pravém břehu Labe.

Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“: Pilíř hospodářský: Splnění základních hledisek dopravní účinnosti; Ostatní hlediska bez významných negativních vlivů (hodnocení +); Pilíř soudržnost obyvatel území: Větší zátěž pro obce, průchod územím s větší hustotou osídlení, vlivy VRT zasaženo více sídel a výraznějším způsobem (hodnocení -); Pilíř životní prostředí: Negativa - nejsou vyhodnocena jako výrazně významná, jsou vyvážena pozitivy (hodnocení 0).

Celkové hodnocení: (+ - 0)

Úsek roudnicko - litoměřický, zelená varianta

- Pod bulfem (upravená červená varianta - Holý vrch)

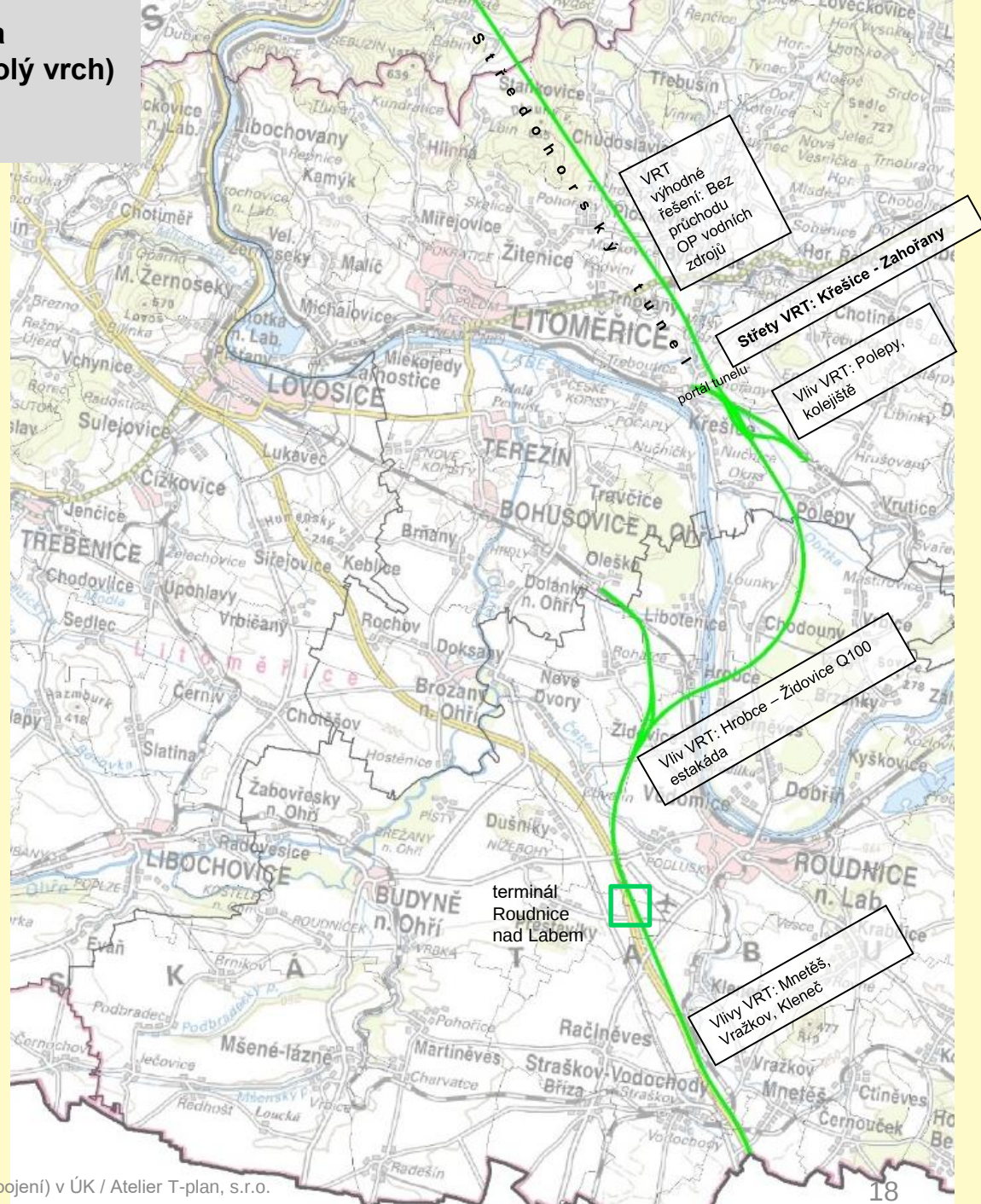
- schéma, popis a hodnocení

Popis vedení trasy:

Trasa (koridor) VRT vstupuje na území Ústeckého kraje v blízkosti hory Říp u obcí Mnetěš a Kleneč. Mostní estakádou překonává údolí potoka Čepel. Pro zajištění návaznosti na konvenční železniční trať je v Roudnici nad Labem zřízen dopravní terminál. Trasa za terminálem VRT Roudnice nad Labem se stáčí na východ směrem k obci Židovice. V těchto místech je navržen mimoúrovňový sjezd na stávající trať č.090 Praha – Lovosice – Děčín.

Varianta VRT dále prochází mezi obcemi Židovice a Hrobce a překonává mostní estakádou řeku Labe a její inundační území (délka estakády se předpokládá okolo 1,3 km). Dále trasa VRT opouští úzké hrdlo Chodouny – Lounky (Červená varianta) a vybočuje západně od obce Chodouny podél přílehlého lesa a stáčí se na západ k obci Polepy - Okna.

Východně od obce Polepy je trasa již shodná s Červenou variantou VRT - Holý vrch. Obec Křešice trasa VRT obchází východně, kde je plánováno, v porovnání s tzv. Labským křížem (Modrá varianta), relativně jednodušší železniční křížení a napojení tratě č.072 Kolín – Děčín. Pod úbočím Holého vrchu trať prochází krátkým tunelem a za Křešicemi – část Zahořany je navržen portál Středohorského tunelu o délce cca 20 km směřujícího k Ústí nad Labem.



Úsek roudnicko- litoměřický, zelená varianta - Pod bulfem (upravená Červená varianta – Holý vrch)

- Přehledná tabulka charakteristik varianty
- Hodnocení varianty VRT z hlediska udržitelného rozvoje

Označení řešení VRT	Zdroj řešení varianty	Popis trasy	Územní a environmentální střety						Geologické aspekty	Splnění hlavních cílů				
			Jiné střety	Hydrologie a hydrogeologie	Kulturní dědictví	Ochrana životního prostředí	Dotčené obce / jejich části	Předpokládané střety se zastavěným územím		napojení Ústí n L.	napojení Lovosic	napojení Litoměřic	splnění syst. časů	převedení nákladní dopravy
Zelená varianta - Pod bulfem	Varianta s upraveným průchodem prostorem Chodouny - Lounky	Varianta VRT je modifikací varianty Červené. Varianta se odklání od D8, prochází mezi Hrobce a Židovicemi na pravý břeh Labe, obchází obec Chodouny po JV, stáčí se na SZ a dále kopíruje Červenou variantu - tj. obchází obec Polepy a směřuje k obci Křešice - část Zahořany a vstupuje do Středohorského tunelu.		Střet s povodňovým územím Q100 na levém i pravém břehu Labe; Střet s CHOPAV (chráněná oblast přirozené akumulace vody), výhodné trasování varianty VRT bez průchodu územím OP vodních zdrojů		Střet s CHOPAV (chráněná oblast přírodní akumulace vody), výhodné trasování VRT bez průchodu územím OP vodních zdrojů	Mnetěš, Vražkov, Kleneč, Hrobce, Židovice, Libotenice, Chodouny, Polepy - Okna, Křešice - Zahořany	Libotenice, Chodouny, Křešice - Zahořany	Chráněná ložiska štěrkopísků Litoměřicko	ano	ano	ano	ano	ano
										Upraveno dle zdrojů Správy železnic				

Vliv na hospodářský rozvoj: POZITIVA: Základní hlediska dopravní účinnosti jsou splněna (zejm. přímé napojení Ústí nad Labem, napojení pravobřežní železniční trati č.072); Jednodušší je křížení a napojení VRT na železniční trať č.072; **NEGATIVA:** Mírné prodloužení trasy (oproti variantě Modré a variantě Červené).

Vliv na soudržnost obyvatel území: POZITIVA: Příznivá úprava trasy, odstraněním průchodu úzkým hrdlem v obci Chodouny a částí Lounky, řešeno východním obchvatem území; **NEGATIVA:** Vlivy na další dotčené obce a jejich části (mj. Křešice - Zahořany); Střet v Zahořanech – zvážit odklonění koridoru VRT západním směrem na pomezí PP Stráně u Velkého Újezdu.

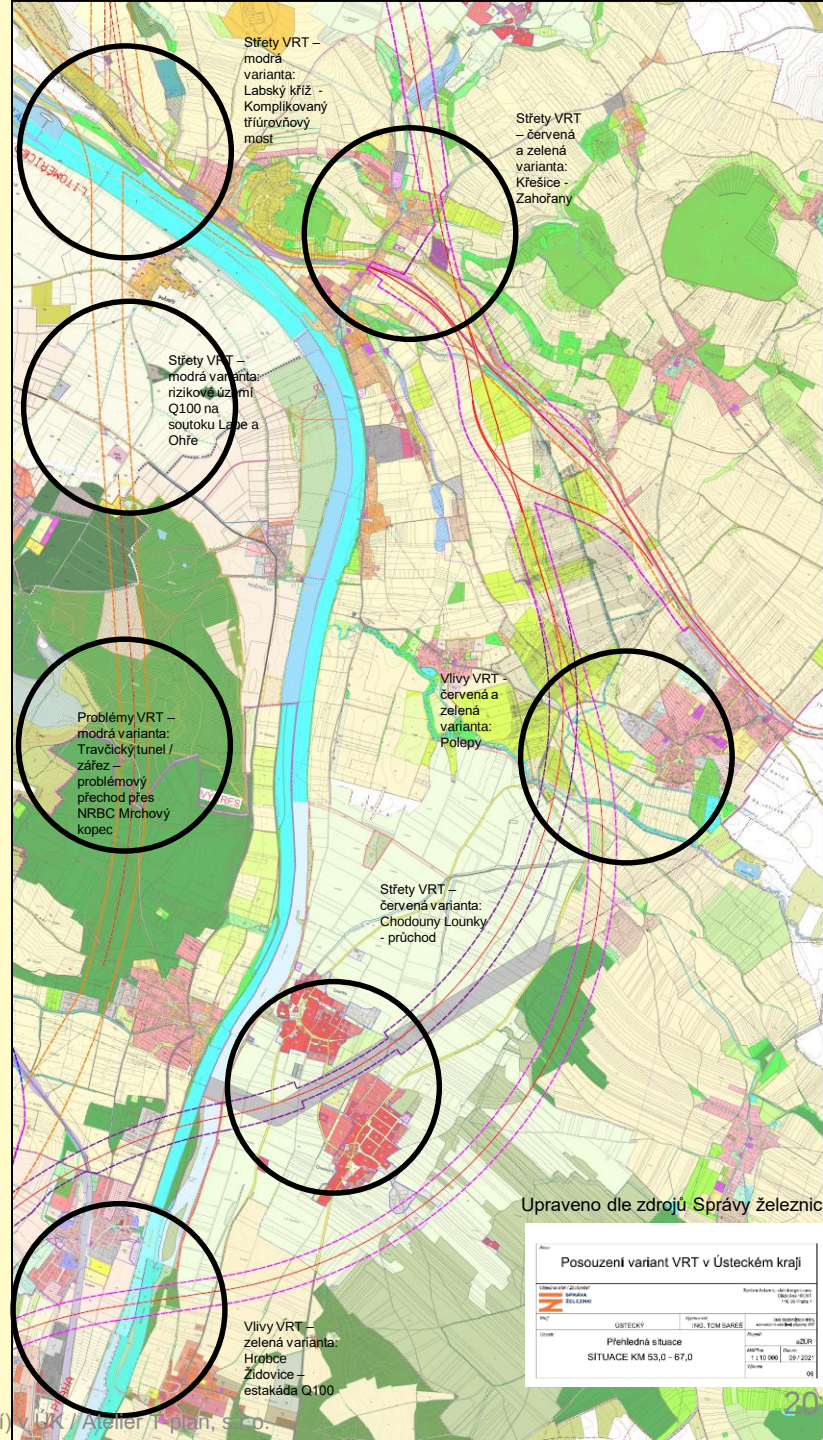
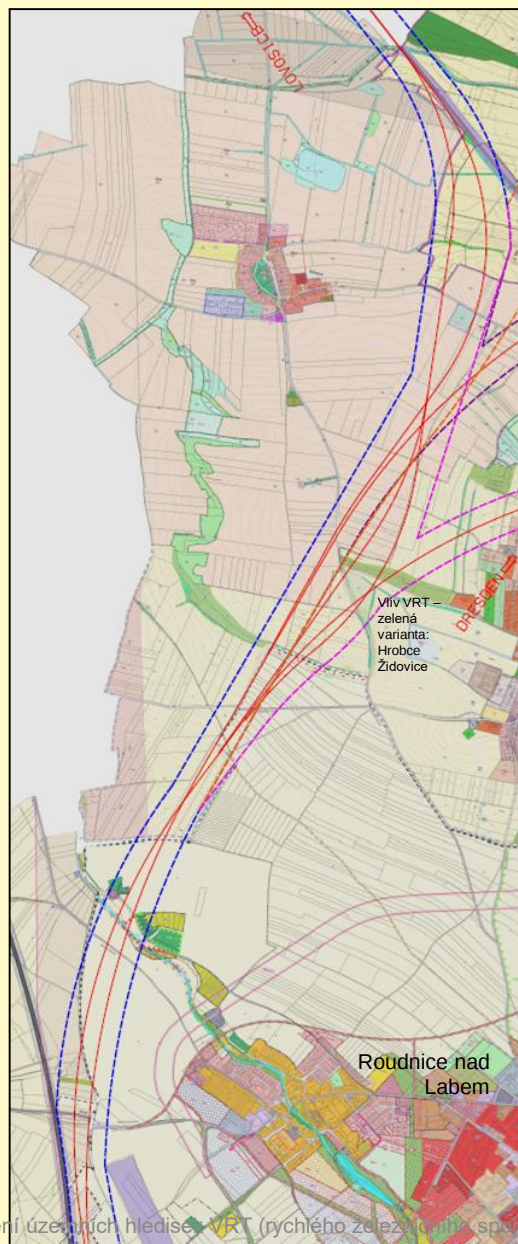
Vliv na životní prostředí: POZITIVA: Trasování VRT bez průchodu územím OP vodních zdrojů na úpatí Českého středohoří; **NEGATIVA:** Střet s CHOPAV Severočeská křída; Průchod záplavovým územím Q100 na levém i pravém břehu Labe.

Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“: Pilíř hospodářský: Splnění základních hledisek, nevýznamné prodloužení trasy, ostatní hlediska bez dalších negativních vlivů (hodnocení +); Pilíř soudržnost obyvatel území: Snížení zátěže pro obce (oproti Červené variantě – Holý vrch); Za předpokladu potlačení dalších negativních vlivů Křešice – Zahořany (hodnocení 0); Pilíř životní prostředí: Negativa - nejsou vyhodnocena jako výrazně významná, jsou vyvážena pozitivy (hodnocení 0);

Celkové hodnocení: (+ 0 0):

- **Sestava územních plánů dotčených obcí s vyznačením koridoru VRT dle variant**

- **Sestava územních plánů dotčených obcí s vyznačením koridoru VRT dle variant**



Zobrazení problémů a vlivů variant VRT v roudnicko - litoměřickém úseku

prostor Mrchový kopec

- Schéma průchodu VRT v problémovém místě,
Modrá varianta



Zobrazení problémů a vlivů variant VRT v roudnicko - litoměřickém úseku

prostor Chodouny - Lounky

- Schéma průchodu VRT v problémovém místě,
Červená varianta – Holý vrch





Zobrazení problémů a vlivů variant VRT v roudnicko - litoměřickém úseku

prostor Roudnice nad Labem

- Schéma průchodu VRT v blízkosti hory Říp
s vyznačením polohy a napojení terminálu Roudnice n. L.



Popis vedení trasy VRT v úseku Středohorský tunel - Ústí nad Labem – Krušnohorský tunel:

Trasa VRT vychází ze Středohorského tunelu (průchod CHKO České středohoří), překonává Labe na levý břeh řeky, v navazujícím prostoru Západního nádraží Ústí nad Labem je situován terminál VRT. Modrá varianta prochází tunelem pod Labem do částečně podzemního terminálu. Podzemní varianta terminálu je víceúrovňová. Na povrchu jsou odbavovány linky konvenčních vlaků, v části stanice umístěné pod povrchem budou zastavovat expresní linky přijíždějící po VRT a zároveň jím bude projíždět část nákladních vlaků.

Tunel Červené a Zelené varianty vystupuje na povrch před průmyslovým areálem, prochází jím, přechází Labe novým mostem a zapojuje se povrchově do terminálu VRT. Sklonové poměry těchto variant umožňují maximální využití Středohorského tunelu pro osobní i nákladní dopravu. Výstavbu terminálu je možno realizovat v jednom kroku a při stavbě úseku Středohorského tunelu realizovat most přes Labe napojující se na již realizované nádraží. Navrhovaný nový most bude přínosem pro kvalitu životního prostředí (snížení hlukové zátěže města) a také zlepši parametry splavnosti Labe pro lodní dopravu.

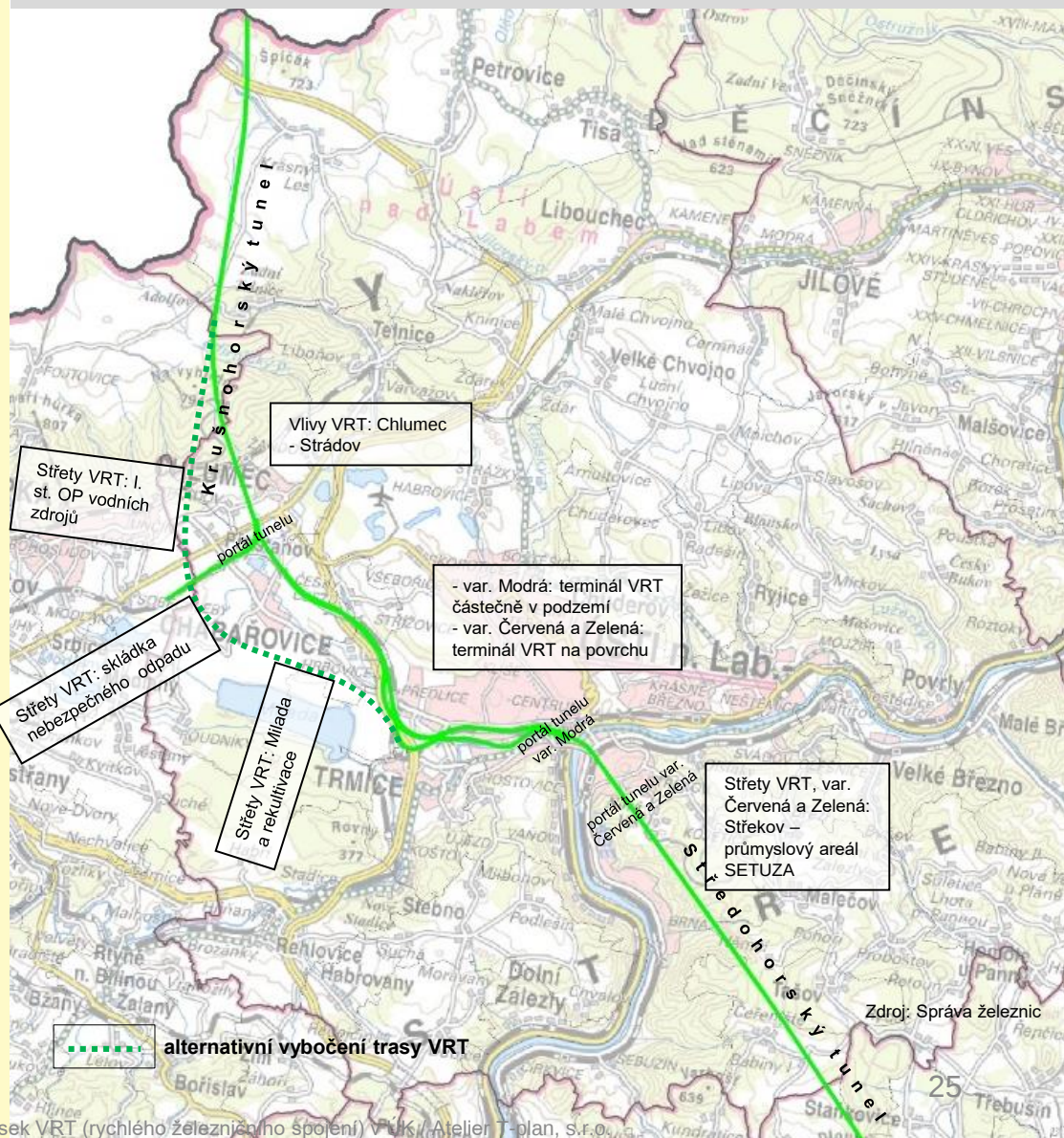
V dalším úseku až po státní hranice ČR/SRN pokračuje VRT ve stopě trati č.090, prochází územím Chabařovic a částečně Chlumce. Těsně před silnicí I/13 (tj. více než 500 m od nejbližší obytné nebo rekreační zástavby Chlumce a Stradova) je umístěn portál Krušnohorského tunelu (dvoukolejný, dvoutubusový, minimálně 26 km dlouhý), kterým se překonává celý masiv Krušných hor až na území SRN.

Krušnohorský tunel je připravován ve spolupráci s německým partnerem DB Netz AG. Předpokládán rychlost pro osobní vlaky je 200 km/hod, pro nákladní vlaky 120 km/hod. Převedením velkého podílu nákladní dopravy na trasu VRT dojde k odlehčení konvenční trati č.090, č.072, ke zklidnění provozu na průjezdech Ústím n. L., Děčínem, přílehlými sídlami a v Labském kaňonu. Uvolnění dopravní zátěže z uvedených tratí bude mít vliv na zvýšení kvality životního prostředí a umožní posílit na nich osobní regionální dopravu.

V úseku Ústí nad Labem – Chlumec bylo s negativním výsledkem zvažováno alternativní vybočení z trasy VRT (zobrazené ve schématu). Důvody - střet s rekultivovaným prostorem bývalého lomu Chabařovice a regionálně významným rekreačním územím vodní nádrže Milada, potenciální střet se starou ekologickou zátěží – skládkou nebezpečného odpadu Chabařovice, střety s OP vodního zdroje I. stupně na úpatí Krušných hor. Alternativní vybočení vedení VRT by v souběhu s tratí č.130 také znamenalo další fragmentaci krajiny dopravní infrastrukturou.

Řešení VRT v úseku Středohorský tunel - Ústí nad Labem - Krušnohorský tunel

- Varianty VRT podzemní povrchový terminál VRT
- Alternativní trasy vybočení kolem vodní nádrže Milada
- Schéma, popis a hodnocení



Řešení VRT v úseku Středohorský tunel - Ústí nad Labem - Krušnohorský tunel

- Přehledná tabulka charakteristik varianty
- Hodnocení varianty VRT z hlediska udržitelného rozvoje

Označení varianty	Zdroj varianty VRT	Popis trasy	Územní a environmentální střety						Geologické aspekty	Splnění hlavních cílů		
			Jiné střety	Hydrologie a Hydrogeologie	Kulturní dědictví	Ochrana životního prostředí	Dotčené obce a jejich části	Střety se zastavěným územím		nápojení Ústí n. L.	splnění syst. časů	převedení nákladní dopravy
úsek Ústí nad Labem - státní hranice ČR/SRN	všechny varianty VRT - Modrá, Červená i Zelená	Po překonání Českého středohoří VRT alternativně pokračuje tunelem do prostoru západního nádraží (podzemní terminál), nebo protne průmyslový areál a překoná Labe mostem (povrchový terminál). Ve stopě trati č. 090 dále prochází územím Chabařovic a Chlumce. Těsně před silnicí I/13 VRT vstupuje do Krušnohorského tunelu.	Alternativa povrchového terminálu: překonání záplavových území - Labe Střekov; VRT ve stopě trati č.090 prochází poddolovaným územím	Průchod VRT OP II. st. vodních zdrojů v prostoru Krušnohorského tunelu, průchod Krušnohorského tunelu OP vodní nádrže Talsperre Gottleuba (SRN).	Podpora pro zvýšení atraktivity centra Ústí nad Labem a postupnou konzolidaci navazujících čtvrtí města	Průchod tunelu CHOPAV Krušné hory, průchod tunelu pod územím NATURA 2000	Ústí nad Labem - Střekov, Trmice, Hrbovice, Český Újezd, Chabařovice, tunel na území Chlumec - Stradov	Ústí nad Labem - Střekov - střety se zastavěným územím na pravém břehu Labe (průmyslový areál)	VRT ve stopě trati č.090 prochází v blízkosti Chabařovic poddolovaným územím	ano	ano	ano
Upraveno dle zdrojů Správy železnic												

Vliv na hospodářský rozvoj: POZITIVA: Splnění základních podmínek dopravní účinnosti; Zvýšená atraktivita krajského města, lepší dopravní dostupnost Podkrušnohorské oblasti i Děčínska - zlepšení dopravní provázanosti vůči vnitrozemí ČR i vůči zahraničí; Rozvojový impulz pro centrální část Ústí n. L. a navazující čtvrti; Využití Západního nádraží pro rozvinutí záměrů VRT, vč. napojení konvenčních železničních tratí č.090, č.072 a č.130. **NEGATIVA:** Komplikovanost a nákladnost realizace terminálu v centrální části Ústí nad Labem (otevřená alternativnost podzemního nebo povrchového řešení terminálu).

Vliv na sociální soudržnost obyvatel území: POZITIVA: Povznesení periferních částí města Ústí nad Labem vlivem provozu VRT; Výhody zlepšené dopravní dostupnosti rozsáhlého republikového i zahraničního území pro velkou část Podkrušnohorského osídlení; **NEGATIVA:** realizační etapa VRT v centru Ústí nad Labem a v prostorech portálů Středohorského a Krušnohorského tunelu.

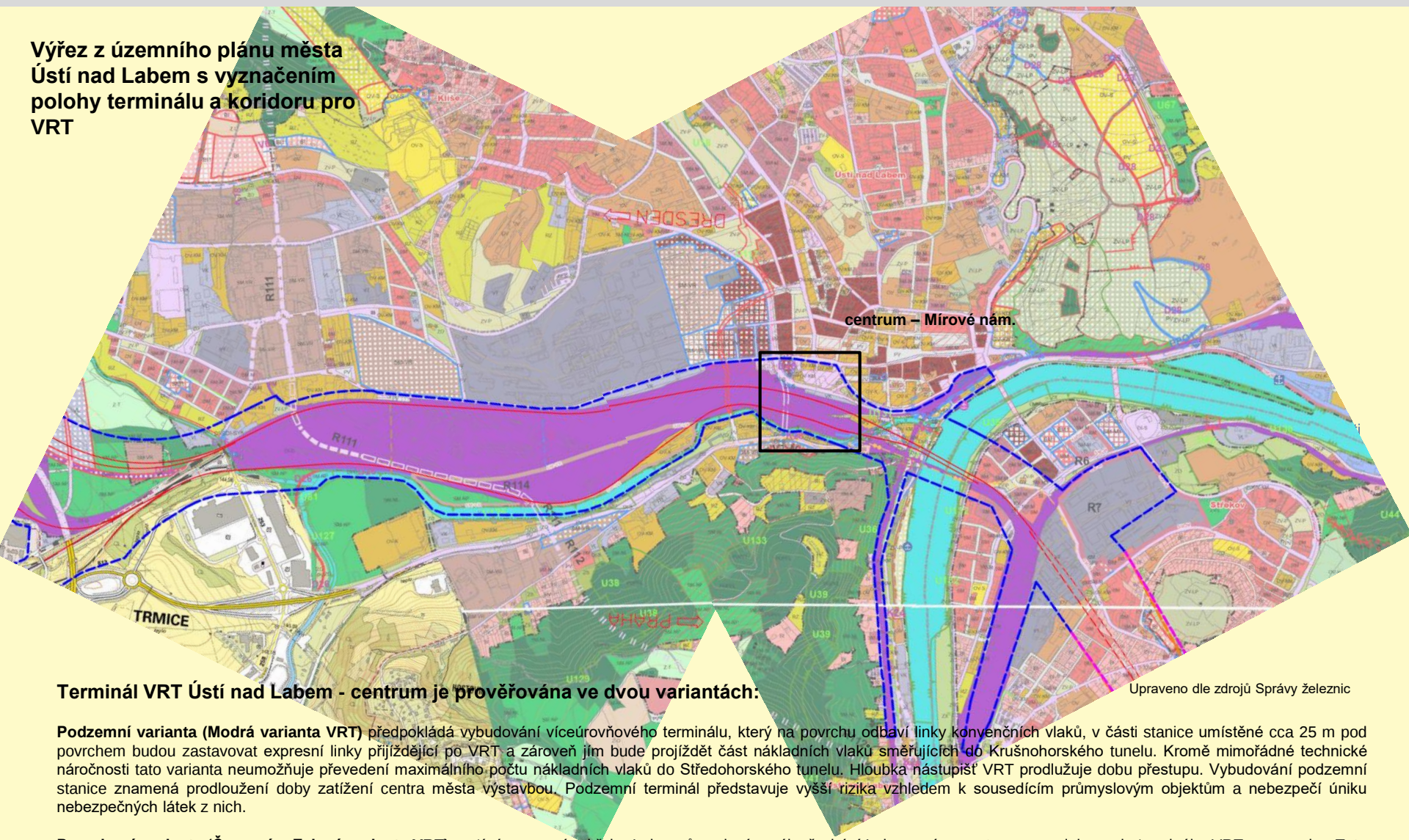
Vliv na životní prostředí: POZITIVA: Snížení dopravní zátěže nákladní dopravy na konvenčních tratích, mj. na č.090 Ústí n. L. – Děčín; Uvolnění těchto tratí pro regionální osobní dopravu; Předpokládané zploštění narůstající křivky automobilové dopravní zátěže na dálnici D8. **NEGATIVA:** Potenciální střet s CHOPAV Krušné hory; Průchod trasy VRT poddolovaným územím v prostoru Chabařovice a okolí.

Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“: Pilíř hospodářský: Splnění základních hledisek - posílení hospodářského významu Ústí nad Labem a dalších dotčených sídel v Podkrušnohoří – zkvalitněním jejich přepravních vztahů směrem do vnitrozemí i zahraničí; Uvolnění zátěže na konvenčních tratích (hodnocení: +); Pilíř soudržnost obyvatel území: Za podmínky dořešení ochrany dotčených obcí před vlivy výstavby a provozu VRT (hodnocení: 0); Pilíř životní prostředí: Převaha pozitivních vlivů nad méně významnými negativními vlivy (hodnocení +); **Celkové hodnocení: (+ 0 +)**

Zobrazení problémů a vlivů v úseku průchodu VRT Ústím nad Labem

- Ústí nad Labem centrum - terminál VRT v místě západního nádraží

Výřez z územního plánu města Ústí nad Labem s vyznačením polohy terminálu a koridoru pro VRT



Terminál VRT Ústí nad Labem - centrum je prověřována ve dvou variantách:

Upraveno dle zdrojů Správy železnic

Podzemní varianta (Modrá varianta VRT) předpokládá vybudování víceúrovňového terminálu, který na povrchu odbaví linky konvenčních vlaků, v části stanice umístěné cca 25 m pod povrchem budou zastavovat expresní linky přijíždějící po VRT a zároveň jim bude projíždět část nákladních vlaků směřujících do Krušnohorského tunelu. Kromě mimofádné technické náročnosti tato varianta neumožňuje převedení maximálního počtu nákladních vlaků do Středohorského tunelu. Hloubka nástupišť VRT prodloužuje dobu přestupu. Vybudování podzemní stanice znamená prodloužení doby zatížení centra města výstavbou. Podzemní terminál představuje vyšší rizika vzhledem k sousedícím průmyslovým objektům a nebezpečí úniku nebezpečných látek z nich.

Povrchová varianta (Červená a Zelená varianta VRT) protíná na pravém břehu Labe průmyslový areál, přechází Labe novým mostem a zapojuje se do terminálu VRT po povrchu. Tato varianta zasahuje do zastavěných částí Ústí nad Labem - Střekova, vyhýbá se však obytným částem města. Sklonové poměry této varianty umožňují maximální využití Středohorského tunelu pro osobní i nákladní dopravu. Navrhovaný nový most by byl přínosem pro kvalitu životního prostředí (snížení hlukové zátěže města) a také by zlepšil podmínky splavnosti Labe pro lodní dopravu.

Detail řešení VRT v úseku průchodu Ústím nad Labem

Schéma průchodu VRT centrem Ústí nad Labem
s vyznačením polohy terminálu



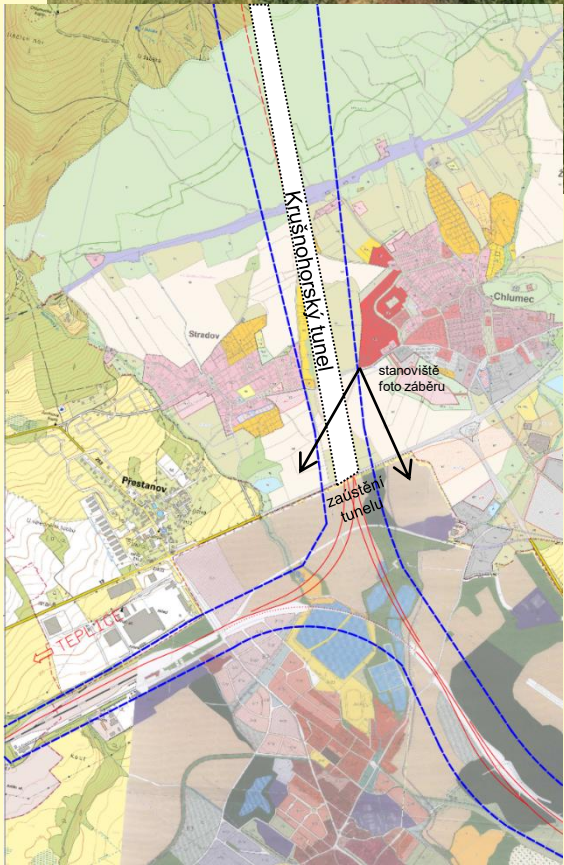
Průchod VRT prostorem Ústí nad Labem - Chabařovice - Chlumeck a zaústění VRT do Krušnohorského tunelu ve směru státní hranice ČR/SRN

Výřezy z územních plánů měst Ústí nad Labem, Chabařovice,
Chlumeck se zákresem koridoru pro VRT a s odbočením na
konvenční trať č.130

Upraveno dle zdrojů Správy železnic

Vyznačení polohy zaústění Krušnohorského tunelu v prostoru Chlumce (jižně od silnice I/13)

Celkový panoramatický pohled z JZ okraje Chlumce s vyznačením místa zaústění Krušnohorského tunelu cca 500 m do nejbližší zástavby



Zákres trasy VRT do soutisku územních plánů dotčených obcí Ústí nad Labem, Chabařovice, Chlumec

Detail místa zaústění Krušnohorského tunelu jižně od silnice I/13



Závěry posouzení řešení VRT v Ústeckém kraji z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území

• Všeobecné závěry posouzení

- ❑ Účelnost projektu VRT (rychlých železničních spojení) je potvrzená téměř padesátiletou evropskou praxí a pokračujícím rozšiřování sítě, dnes už mnoha tisíc km tratí VRT v Evropě a desítek tisíc km tratí VRT ve světě. ČR je v budování tratí VRT ve zpoždění, které se nesmí dále prohlubovat.
- ❑ Koncepce VRT se za desetiletí použití v praxi proměnila a paradoxní výhodou našeho zpoždění je, že můžeme připravovat pokročilejší koncept, spočívající v kombinaci osobní a nákladní dopravy, v důrazu na regionální využitelnost VRT jako součást rychlých spojení – kombinace VRT s konvenčními tratěmi (což odpovídá naší specifice, tj. menší země s hustou a rozdrobenou sídelní strukturou, rozmanitým krajinným uspořádáním).
- ❑ Dlouhý čas příprav a diskuzí vedl k lepšímu poznání možností realizace VRT v našem specifickém území (oceňované vlastnosti našeho území, jako jsou měřítko, pestrost a rychlé střídání prostředí, však současně znamenají komplikace pro liniové stavby. Prošetřování mnoha variant (cca 20) vedlo v Litoměřicko – roudnickém prostoru k přesunutí vedení VRT na pravý břeh Labe, zejm. z hlediska rizikových geofaktorů, potřeby napojitelnosti maxima dálkové nákladní dopravy na VRT (týká se zejm. trati č. 072 – součást TEN-T pro nákladní dopravu) a k potvrzení výhodnosti přímého napojení VRT na krajské město - Ústí nad Labem.
- ❑ Při posuzování tří sledovaných variant (Modrá, Červená, Zelená) z hlediska udržitelného rozvoje území (tj. posouzení vlivu na pilíře hospodářský rozvoj, soudržnost obyvatel území, příznivé životní prostředí) se jeví, že varianty jsou po stránce technicko-ekonomické realizovatelnosti a dopravní účinnosti přibližně rovnocenné. Rozdílnosti variant se týkají jejich vztahu k územním limitům – zejm. k ochraně přírody a krajiny, ochraně vodních zdrojů, ochraně kulturního dědictví. Zvláštní význam pro posouzení rozdílnosti těchto tří variant a pro další postup jejich projednávání má zejména ohled na co nejmenší zátěž dotčených obcí.
- ❑ Z této charakteristiky tří variant vybočuje řešení VRT zahrnuté jako územní rezerva do úplného znění ZÚR Ústeckého kraje po vydání aktualizací 1,2 a 3. Změnou koncepce VRT, ale i hlubším poznáním území dotčeného tímto záměrem, se stalo toto řešení problematické a přestalo splňovat dopravní i urbanistické cíle budování dopravního systému VRT (rizikové geologické poměry Českého středohoří, absence napojení Ústí nad Labem – stanoveno jako úkol územního plánování v nadřazené územně plánovací dokumentaci PÚR ČR, absence navázání na trať č. 072). Ani případná modifikace toho řešení se s uvedenými nedostatky nevyrovná.

Závěry posouzení řešení VRT v Ústeckém kraji z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území

- Rekapitulace závěrů posouzení jednotlivých řešení a variant VRT

Koridor územní rezervy VRT vymezený v úplném znění ZÚR Ústeckého kraje po vydání aktualizací.

- **Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“:** Pilíř hospodářský: územní rezerva VRT nesplňuje aktuální cíle tohoto dopravního systému, není zajištěno napojení Ústí nad Labem, není zajištěno napojení na pravobřežní trať č.072 a není proto možné převedení nákladní dopravy z této tratě na VRT (vylučující hodnocení); Pilíř soudržnost obyvatel území: řešení vykazuje četné vlivy na dotčené obce a jejich místní části, za podmínky maximálně možného dořešení ochrany dotčených obcí před vlivy výstavby a provozu VRT (hodnocení 0); Pilíř životní prostředí: je zásadně negativně poznamenán rizikovým tunelovým úsekem přes České středohoří, zásahem do území vodních zdrojů I.OP a dalšími negativními vlivy (hodnocení -); **Celkové hodnocení: (vylučující hodnocení 0 -)**

Varianty VRT vzešlé ze studie proveditelnosti, připravované k dalšímu projednávání.

V úseku roudnicko – litoměřickém po vstup do Středohorského tunelu

- **Modrá - Mrchový kopec**
- **Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“:** Pilíř hospodářský: Základní hlediska jsou splněna, nejistota v řešení a náročnosti tunelového úseku nebo otevřeného zářezu v prostoru Mrchový kopec (hodnocení 0); Pilíř soudržnost obyvatel území: Průchod územím s menší hustotou osídlení (hodnocení +); Pilíř životní prostředí: Rozpory v možnosti průchodu přes NRBC Mrchový kopec; Negativní vliv na krajinný ráz vykazuje tříúrovňový most přes Labe u Třeboutic; Střety s územím vodních zdrojů I.OP na úpatí Českého středohoří (hodnocení -). **Celkové hodnocení: (0 + -)**
- **Červená - Holý vrch**
- **Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“:** Pilíř hospodářský: Splnění základních hledisek dopravní účinnosti; Ostatní hlediska bez významných negativních vlivů (hodnocení +); Pilíř soudržnost obyvatel území: Větší zátěž pro obce, průchod územím s větší hustotou osídlení, vlivy VRT zasaženo více sídel a výraznějším způsobem (hodnocení -); Pilíř životní prostředí: Negativa - nejsou vyhodnocena jako výrazně významná, jsou vyvážena pozitivy (hodnocení 0). **Celkové hodnocení: (+ - 0)**
- **Zelená - Pod bulfem**
- **Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“:** Pilíř hospodářský: Splnění základních hledisek, nevýznamné prodloužení trasy, ostatní hlediska bez dalších negativních vlivů (hodnocení +); Pilíř soudržnost obyvatel území: Snížení zátěže pro obce (oproti Červené variantě – Holý vrch); Za předpokladu potlačení dalších negativních vlivů Křešice – Zahořany (hodnocení 0); Pilíř životní prostředí: Negativa - nejsou vyhodnocena jako výrazně významná, jsou vyvážena pozitivy (hodnocení 0). **Celkové hodnocení: (+ 0 0)**

V úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN

- **Invariantní řešení pro modrou, červenou i zelenou variantu**
- **Celkový vliv na „udržitelný rozvoj území“:** Pilíř hospodářský: Splnění základních hledisek - posílení hospodářského významu Ústí nad Labem a dalších dotčených sídel v Podkrušnohoří – zkvalitněním jejich přepravních vztahů směrem do vnitrozemí i zahraničí; Uvolnění zátěže na konvenčních tratích (hodnocení +); Pilíř soudržnost obyvatel území: Za podmínky dořešení ochrany dotčených obcí před vlivy výstavby a provozu VRT (hodnocení 0); Pilíř životní prostředí: Převaha pozitivních vlivů nad méně významnými negativními vlivy (hodnocení +). **Celkové hodnocení: (+ 0 +)**
- Alternativní vybočení z této trasy VRT v úseku Ústí nad Labem – Chlumec bylo vyhodnoceno s negativním výsledkem průchodnosti územím: střety – rekultivovaný prostor bývalého lomu Chabařovice; regionálně významný rekreační prostor s vodní nádrží Milada; další fragmentace území dopravní infrastrukturou; potenciální střet se starou ekologickou zátěží – skládkou nebezpečného odpadu Chabařovice; střety s územím OP vodních zdrojů I. stupě na úpatí Krušných hor.

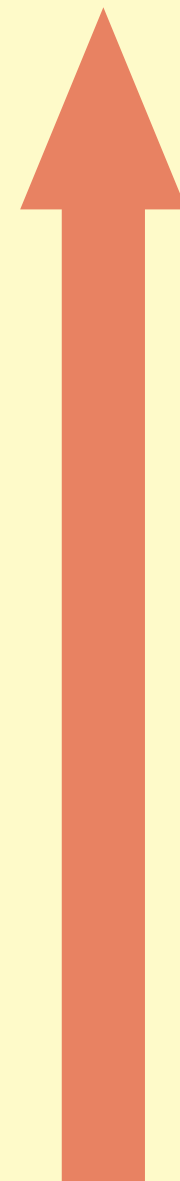
Legenda hodnocení: kladné - pozitivní (+); neutrální - nejednoznačné (0); záporné - negativní (-); vylučující hodnocení

Celkové shrnutí výsledků rámcového posouzení řešení a variant VRT v Ústeckém kraji z hlediska vlivu na udržitelný rozvoj území

- ☐ **Koridor územní rezervy VRT vymezený v úplném znění ZÚR Ústeckého kraje po vydání aktualizací, nesplňuje současný smysl a cíle které jsou na využití VRT kladeny a návrh se proto jeví jako překonaný. Ani případná modifikace řešení (tj. korekce trasy a lokalizace terminálu v Chabařovicích) toto hodnocení nemůže změnit.**
- ☐ **V úseku roudnicko – litoměřickém až po vstup do Středohorského tunelu se jeví jako nejméně vhodná varianta Červená – Holý vrch. Jako vhodnější jsou posouzeny varianty Modrá – Mrchový kopec a Zelená – Pod bulfem. Za předpokladu potlačení negativních vlivů průchodu VRT prostorem Křešice – Zahořany se z nich jeví jako průchodnější varianta Zelená – Pod bulfem.**
- ☐ **V úseku Ústí nad Labem – státní hranice ČR/SRN je invariantní řešení VRT (nebylo posuzováno rozdílné řešení podzemního nebo povrchového terminálu) rámcově posouzeno jako průchodné. Uvažované alternativní vybočení z této trasy VRT v úseku Ústí nad Labem – Chlumec bylo vyhodnoceno s negativním výsledkem pro závažné územní střety.**

Časová osa dosavadního plánování VRT v ČR a v Ústeckém kraji

☐ Vydána Politika územního rozvoje ČR ve znění poslední aktualizace (obsahující pokyny pro vedení VRT v ÚK)	6 / 2021
☐ Centrální komisí MD schválena „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“	2 / 2021
☐ Zpracována „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“	12 / 2020
☐ Vydán „Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR - změna konceptu“	11 / 2017
☐ Zadání "Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany"	8 / 2016
☐ Zpracována územně technická studie (ÚTS) „Nová trať Litoměřice - Ústí nad Labem - st. hranice SRN“	6 / 2015
☐ Zpracováno Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany - Praha" z roku 2015 „Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice - Drážďany na území ČR" z roku 2015	10 / 2015
☐ Zpracována územně technická studie (ÚTS) „VRT Praha - Litoměřice"	2014
☐ Trasa VRT Praha - Lovosice - Chabařovice zahrnuta jako územní rezerva do ZÚR ÚK	2011
☐ Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj	2010
☐ Studie "Prognóza přepravních proudů na VRT"	2009
☐ Trasa VRT (Praha) - Lovosice - Chabařovice zahrnuta jako územní rezerva do Územního plánu velkého územního celku Ústeckého kraje (ÚP VÚC ÚK)	2005
☐ "Koordinační studie VRT"	2004
☐ Studie pro MD "Koridory VRT v ČR1 2003-ÚP VUC"	1995
☐ Koncepční studie vysokorychlostních tratí v ČSFR	1991
☐ První úvahy o projektu VRT v ČSSR	70. léta min. století



Hlavní podkladové materiály

Název	Autor	Datum vydání / účinnost	Poznámka
Úplné znění ZÚR ÚK po vydání aktualizace 1,2. a 3. ZÚR ÚK	Haskoning DHV Czech Republic, spol. s r.o.	6.8. 2020	V ÚPD zahrnuta územní rezerva VRT vymezená v ZÚR ÚK v r. 2011
Územní plány dotčených obcí Ústeckého kraje	různí zpracovatelé ÚPD	různá data vydání ÚPD	Promítnutí variant trasy VRT do územních plánů obcí
Nové železniční spojení Praha – Drážďany; Vedení VRT v Ústeckém kraji, Podklady pro 4. jednání pracovní skupiny	Správa železnic;	13.7.2021	Stručný materiál – odpovědi na 5 základních otázek
Politika územního rozvoje ČR ve znění aktualizací 1,2,3,4	Ministerstvo místního rozvoje	30.6.2021	str. 46 odst. 83 a 83a Koridory vysokorychlostní dopravy; Úkoly pro územní plánování: Na základě vybraných variant MD vymezit koridor v úseku Praha – Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN (- Dresden) pro vysokorychlostní železniční dopravu
Nové železniční spojení Praha – Drážďany, Vedení VRT v Ústeckém kraji, Otázky a odpovědi vypořádané Správou železnic po první schůzce pracovní skupiny	Správa železnic;	10.5.2021	Odpovědi na otázky z 1. jednání pracovní skupiny podle dohody z 14.4. 2021
Nové železniční spojení Praha – Drážďany, Studie proveditelnosti	Správa železnic: Hruška, Balahura, Janoušek, Marek, Velebil	10.12.2020	Stručné shrnutí problematiky (cca 20 stran)
Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR	Ministerstvo dopravy	1.11.20217	Nový provozní koncept pro železniční novostavby stanovený Ministerstvem dopravy
SoD se zadáním "Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha -Drážďany"	Správa železnic;	srpen 2016	Podrobné zadání Studie proveditelnosti VRT RS4 Praha - Drážďany
Vyhodnocení projektu nového železničního spojení Drážďany - Praha" z roku 2015 „Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice - Drážďany na území ČR" z roku 2015	Správa železnic;	říjen 2015	Podrobnější posouzení vybraných variant z hledisek sídelních oblastí, životního prostředí a geofyzikálních aspektů
Územně technická studie (ÚTS) „Nová trať Litoměřice - Ústí nad Labem - st. hranice SRN"	Správa železnic;	červen 2015	Prověřování konceptu variantního vedení vysokorychlostní tratě v úseku Litoměřice - státní hranice
Územně technická studie (ÚTS) „VRT Praha - Litoměřice"	Správa železnic;	březen 2014	Prověřování konceptu variantního vedení vysokorychlostní tratě úseku Praha - Litoměřice
Porovnávací studie dvou variant vedení VRT Praha – Drážďany přes Ústecký kraj	PP10 – Ústecký kraj	prosinec 2010	Zpracovaná případová studie mezinárodního projektu South – North Axis (SoNorA) porovnávací 2 varianty vedení VRT Berlín – Drážďany – Praha přes území Ústeckého kraje a hodnotící potenciální dopady obou variant na region

Použité zkratky

AČR – armáda ČR
CHKO – chráněná krajinná oblast
CHOPAV – chráněná oblast přirozené akumulace vody
MD – ministerstvo dopravy ČR
MPR – městská památková rezervace
MZCHÚ – maloplošné zvláště chráněné území
NKP – národní kulturní památka
OP – ochranná pásma
PP – přírodní památka
PÚR ČR – politika územního rozvoje ČR
ÚSES – územní systém ekologické stability
NRBC – nadregionální biocentrum
SP – studie proveditelnosti
SŽ – Správa železnic, státní organizace (plní úlohu vlastníka, provozovatele, zajišťuje modernizaci a rozvoj železnic)
ÚPD – územně plánovací dokumentace
ÚP VÚC ÚK – územní plán velkého územního celku Ústeckého kraje
URÚ – udržitelný rozvoj území
VRT – vysokorychlostní trať
ZÚR ÚK – zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Místo na poznámky a připomínky
