

Z Á P I S***z jednání k variantě vysokorychlostní tratě na území Ústeckého kraje zajišťované panem Martinem Hausenblasem za účasti zástupců Ústeckého kraje a dotčených měst a obcí, které se uskutečnilo 17.8.2023 na Ministerstvu dopravy***

Jednání zahájil ministr dopravy Mgr. Martin Kupka. Úvodem sdělil, že jednání svolal za účelem vyjasnění dalších možností případného využití varianty VRT na území Ústeckého kraje zajišťované panem Martinem Hausenblasem (dále též „Předkládaná varianta“), a to zejména s ohledem na stanoviska měst a obcí dotčených Předkládanou variantou z hlediska průchodu jejich katastrů. Zároveň upozornil na úskalí v některých částech Předkládané varianty, která mohou být nakonec limitující. Jedná se především o další jednání s Českou geologickou službou a s předsedkyní Státního úřadu pro jadernou bezpečnost, paní Ing. Danou Drábovou, Ph.D., ve vazbě na možné ovlivnění úložiště radioaktivních odpadů Richard. Dále uvedl, že by z důvodu priority stavby vysokorychlostní tratě rád vyjasnil možnosti dalšího projednání Předkládané varianty v časovém horizontu do konce září 2023 i s ohledem na to, že se nyní projednává Aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (dále jen „AZÚR ÚK“) s variantami předloženými Správou železnic, státní organizace.

V dalším bloku jednání hovořil pan Martin Hausenblas, který uvedl důvody, proč zajistil zpracování více variant VRT na území Ústeckého kraje na vlastní náklady prostřednictvím soukromé společnosti PRO CEDOP s.r.o. Z jeho slov vyplynulo, že pokud by se našel nějaký skutečně neřešitelný problém, bude on sám iniciovat ukončení prověřování jím hledané varianty. Pan Hausenblas následně účastníkům jednání popsal aktuálně Předkládanou variantu, a to ve směru od severu (od státní hranice CZ/SRN) k jihu (k městu Bohušovice nad Ohří). Zároveň v tomto kontextu sdělil, že dne 16.8.2023 proběhlo jednání s obcemi, na kterém uplatnily následující požadavky k jím Předkládané variantě:

Chlumec	vyústění tunelu musí být co nejdále od obydlených částí,
-	nechce odbočku z tunelu do Chabařovic
-	obavy ze změny vodního režimu u raženého tunelu
Chabařovice	připouští existenci nákladového nádraží vpravo od dálnice D8
Trmice	obavy z hluku kontejnerové dopravy z nové stanice Hrbovice jelikož nebyly hned od počátku součástí všech jednání, nebyly všechny jejich požadavky zohledněny
Ústí nad Labem	předložená varianta má umístěné nádraží v odlišné poloze, lépe tak navazuje na autobusové linky, město požaduje: redukci nákladní železniční dopravy uvolnění ploch u řeky Bíliny souběžné budování obou tunelů najednou (Krušnohorský i Středohořský) řešení příměstské dopravy a doplnění úpravy napojení dalších žel. tratí
Litoměřice	negativní stanovisko k Předkládané variantě připouští napojení pouze na Litoměřice - město, s možností umístění zastavení ve stanici Litoměřice - horní nádraží město zásadně nesouhlasilo významná kolize s úložištěm radioaktivních odpadů v dole Richard
Terezín	požadavek na řešení cyklostezek a dalších problematických prostupů

Bohušovice nad Ohří navrhují upravit sjezd z trasy VRT na stávající trať, požadují možnost zastavování na místním nádraží
upozornění na krajinné plánování a ekologické plánování

Pan ministr poté upozornil na potřebnost realizace sítě VRT jako nového důležitého segmentu dopravní sítě, kterou ČR opravdu potřebuje pro další rozvoj a postavit se musí. V této souvislosti rovněž sdělil, že by se města a obce ležící na trasách variant VRT, které do projednávání AZÚR ÚK předložila Správa železnic, státní organizace, neměly příliš upínat k variantě předkládané panem Hausenblasem, jako k variantě, která je spasí a bude východiskem ze současné situace.

Pan ředitel Stavební správy VRT Správy železnic, státní organizace, Ing. Jakub Bazgier, doplnil informaci o AZÚR ÚK: V současné době jsou již varianty VRT předloženy Správou železnic, státní organizací, dohodnuty s dotčenými orgány a nyní se čeká na stanovisko MŽP. Následně bude již AZÚR ÚK předložena ke schválení zastupitelům Ústeckého kraje.

Za jednotlivé samosprávy nejprve dostal slovo zástupce hejtmana Ústeckého kraje Mgr. Bc. Tomáš Rieger, který sdělil, že co se týká kraje, probíhá v rámci AZÚR ÚK prověřování tří variant na žádost Správy železnic, státní organizace, a jen na ní bude záležet, jestli následně ještě přidá do projednání i variantu zajištěnou panem Hausenblasem. Zároveň ocenil, že pan ministr dopravy uspořádal takovéto jednání i se zástupci obcí.

Následně pak uplatnili svá vyjádření k variantě představené panem Hausenblasem přítomné zástupkyně a zástupci dotčených měst a obcí, a to opět v pořadí od severu k jihu:

Chlumec, starostka JUDr. Veronika Srnková

- *Předkládaná varianta je nejvíce šetrná k obyvatelům,*
- *odpadá odbočka na Chabařovice i kontejnerové překladiště,*
- *došlo k odsunu portálu Krušnohorského tunelu směrem k Českému Újezdu,*
- *uvítala by posun průběhu tunelu směrem k Žandovu (a tedy hlouběji pod úroveň terénu),*
- *připouští i přesun nákladového nádraží (pův. Hrbovice)*

Pan ministr dopravy k tomuto sdělení doplnil, že se musí najít řešení i pro nákladní dopravu, která bude Krušnohorský tunel rovněž využívat, což přispěje k lepší ekonomické efektivitě této tratě VRT (tunel není plánován jen pro osobní dopravu).

Petrovice, starostka Zuzana Hůlová,

- *souhlasí se všemi variantami (na území obce jsou v tunelu).*

Telnice, starosta Ing. Jan Doubrava

- *obava o lanovku do Skiareálu (Předkládaná varianta je navržena blíže k lanovce)*

Chabařovice, starostka Mgr. Alena Vaněčková,

- *z pohledu obce se našel společný konsensus*
- *vítá přesun nákladového nádraží*
- *souhlasíme s Předkládanou variantou.*

Pan ministr dopravy doplnil, že průchod oblastí nákladového nádraží u Hrbovic v Předkládané variantě vyhodnotila Česká geologická služba jako nepříznivý.

Přestanov, starostka Mgr. Miroslava Bechyňová

- *Předkládaná varianta se jeví jako nejšetrnější.*

Ústí nad Labem, primátor PhDr. Ing. Petr Nedvědický

- Předkládaná varianta plně odpovídá požadavkům města

Trmice, starostka Mgr. Jana Oubrechtová,

- nelíbí se jí nový návrh přecladiště v oblasti Hrbovic, zejména výjezd k již dnes přetíženým okružním křižovatkám ve směru k dálnici

Dolní Zálezly, starostka Ing. Magda Pejšová, MPA

- požaduje posun trati v návrhu Předkládané varianty mimo zastavěné území, doporučuje křížení s Labem více na západ či sever od obce
- obava ze sesuvného území v obci, Chvalovský kopec je velkým zdrojem pitné vody

Libochovany, starosta Ing. Vlastimil Vrbenský

- dotázal se na smysl štoly vedoucí kolmo na směr tunelu VRT ve směru k Labi
- dle projektanta bude využita na vyvážení výkopku při ražbě tunelu a následně za provozu jako úniková štola + přístup pro zásah IZS

Litoměřice, zastupitel města pro územní plán PhDr. Filip Hrbek

- město Litoměřice vyjádřilo jasný a zásadní nesouhlas s Předkládanou variantou, navzdory tomu je Předkládaná varianta překvapivě i nadále prosazována
- v Předkládané variantě je počítáno pouze s úložištěm radioaktivních odpadů Richard II
- úložiště Richard I ale není v Předkládané variantě vůbec zobrazeno, přitom zasahuje blíže k Předkládané variantě, než Richard II
- v daném území v blízkosti výše uvedených úložišť se nachází oblast vápenců – průchod tunelu je tedy navržen touto propustnou horninou
- zároveň se v daném území blízko sebe nevhodně umísťují dva prvky kritické infrastruktury (úložiště radioaktivních odpadů + trasa VRT)
- navíc se jedná o jediné úložiště radioaktivních odpadů v ČR, které lze rozšiřovat
- ve směru do Německa bude výstavbou VRT odstraněno úzké hrdlo železniční dopravy v prostoru Děčína – nové úzké hrdlo však vznikne mezi žst. Litoměřice dolní nádraží, zastávkou Litoměřice-město a portálem Středohořského tunelu – nedostatek prostoru pro odpovídající rozšíření kolejiště mezi silnicí a ramenem řeky Labe
- poděkoval za opuštění návrhu trati přes žst. Litoměřice horní nádraží, které je uprostřed zastavby
- upozornil, že v Předkládané variantě došlo k posunu trati západním směrem do vrchu Radobýl, kde je sesuvné území
- upozornil rovněž na velký rozdíl nivelety navržené trati na nově navrhovaném mostě přes Labe vůči terénu – cca 20 m (odpovídá výšce sedmipodlažního domu)
- Předkládaná varianta tedy obsahuje mnoho problémů – stěžejní je střet s úložištěm radioaktivních odpadů – proto město Litoměřice Předkládanou variantou odmítá

Pan ministr dopravy v reakci na vyjádření města Litoměřice upozornil, že zatím není k dispozici souhlasné stanovisko Státního úřadu pro jadernou bezpečnost k Předkládané variantě, které bude vydáno až po získání odborného stanoviska České geologické služby k této variantě.

Mlékojedy, starostka Tereza Vokálová,

- Předkládaná varianta je pro obec novinkou
- upozornila na záplavové území, kvalitní zemědělskou půdu
- obava ze staveništní dopravy – zejm. neúnosné stávající komunikace

Pan Hausenblas v reakci na to upozornil, že VRT bude umístěna na estakádě, nikoliv na valu.

Terezín, starosta René Tomášek,

- *vyjádřil nesouhlas s Předkládanou variantou – je v blízkosti obytných domů (vč. nové zástavby)*
- *Terezín je městskou památkovou rezervací s omezenou jednotnou stavební výškou budov – zde je pohledová kolize s vysokou estakádou.*

V reakci na to vystoupil Ing. arch Vávra – zkušený projektant územně plánovacích dokumentací v dotčeném území. Uvedl, že stavba VRT v Předkládané variantě pana Hausenblase je příliš dominantní v širokém rovinatém území a její vedení velmi změní krajinný ráz u památkově chráněných měst Litoměřice a Terezín. Přemostění jsou v extrémních výškách a území bude velmi esteticky zasaženo. Doporučil vrátit se do trasy dle platných ZÚR Ústeckého kraje v územní rezervě.

V této souvislosti pan ministr dopravy upozornil, že VRT musí mít efektivní napojení na město Ústí nad Labem, které ve variantě dle platných ZÚR chybí. VRT bude sloužit nejen tranzitu, ale především obyvatelům ČR. Musí tedy vedle napojení na Evropu sloužit také pro vnitrostátní dopravu. Současně musí být VRT provázána i se systémem stávajících konvenčních železničních tratí. Bez napojení na Ústí nad Labem by byla VRT v daném segmentu neobhajitelná. Současně připustil, že nelze vyhovět všem a vždy se najde obec nebo občané, kterým některá varianta bude vadit.

Bohušovice nad Ohří, starostka Kamila Čvančarová,

- *vyjádřila obavu ze ztráty stávajícího výhodného spojení, kdy v obci zastavují rychlíky, které se nově přesunou na VRT.*

Brňany, starosta František Hybš,

- *vyjádřil obavu z těžby štěrku.*

Dolánky nad Ohří, starostka Eva Črtnáctá,

- *nesouhlasí s Předkládanou variantou. Obava z přerušení dopravních vazeb, zejm. ze ztráty silničního spojení na Litoměřice a Ústí nad Labem.*

Pan ministr dopravy k tomu uvedl, že by nemělo dojít k úplnému přerušení stávajících vazeb mezi obcemi

Hrobce, starostka Ing. Kateřina Hlaváčková

- *souhlasí s Předkládanou variantou, u které je větší shoda s územním plánem, než u variant navržených Správou železnic, státní organizací.*

Roudnice nad Labem, starosta Ing. František Padělek, –

- *z hlediska jednotlivých variant se na území města nic nemění – trasa je u všech shodná*
- *změní se však dopravní poměry – důležitá bude nová výpadovka k terminálu VRT*
- *požaduje rovněž silniční obchvat města vč. nového mostu přes Labe (akce Ústeckého kraje)*

V návazné diskuzi se pan Hausenblas ještě dotázal na přímé napojení VRT Praha – Drážďany na Letiště Václava Havla Praha. Pan ministr dopravy vysvětlil, že letiště bude napojeno prostřednictvím odbočky z trati Praha – Kladno s tím, že z Negrelliho viaduktu budou pomocí spojky vlaky od letiště zaústěny přímo do podzemní stanice v prostoru žst. Praha hlavní nádraží s možností centrálního přestupu na vlaky rychlých spojení.

Závěr:

Pan ministr dopravy zdůraznil, že VRT patří mezi stěžejní priority České republiky. Do konce září 2023 proto musí být jasné, zda je varianta předložená panem Hausenblasem akceptovatelná k dalšímu projednávání v rámci AZÚR ÚK. Důležitým podkladem bude stanovisko Státního úřadu pro jadernou bezpečnost z hlediska průchodnosti prostorem úložiště radioaktivního odpadu, které bude vydáno až na základě odborného stanoviska České geologické služby vydaného přímo k variantě předložené nyní panem Hausenblasem.