

Vysokorychlostní trať přispěje k rozvoji severních Čech

18.12.2024 - | PROTEXT

S tím, jak probíhal letošní rok z hlediska přípravy výstavby vysokorychlostní trati RS 4 Praha - Drážďany vás na Prezentačním dni Shrnutí roku 2024 a výhled na 2025 na RS 4 podrobněji seznámí ten nejpovolanější, a to Ing. Pavel Hruška, náměstek Stavební správy vysokorychlostních tratí, úsek přípravy oblasti sever. Přenos z Informačního centra na ústeckém hlavním nádraží sledujte od 15:30 nebo ze záznamu:

RS 4 VRT přispěje k rozvoji regionu

Jak jsme již zmínili, tak trať je významná nejen z mezinárodního pohledu, ale má i důležitým způsobem přispět k ekonomickému rozvoji regionů, kterých se dotýká. Cestující mezi Prahou a Ústím nad Labem stráví ve vlaku méně než půl hodiny, což obyvatelům otevře dveře k novým pracovním i studijním příležitostem, aniž by byli nuceni opouštět rodná města a obce. Doplněním hlavního ramene o odbočnou větev do Mostu se výrazného zlepšení dopravní obslužnosti dočká nejen západní část Ústeckého kraje, ale i Karlovarský kraj. Pro tento úsek začneme již brzy připravovat samostatnou studii proveditelnosti.

Krušnohorský tunel jako součást koridoru „Via Vindobona“, význam pro Evropu

Název „Via Vindobona“ vychází z historické spojnice mezi Berlínem, Prahou a Vídní a přináší ambici zajistit moderní, rychlou a ekologickou železniční přepravu mezi těmito městy. Krušnohorský tunel s plánovanou délkou více než 30 kilometrů bude procházet Krušnými horami, které tvoří hranici mezi Českou republikou a Německem. Bude patřit k nejdelším železničním tunelům v Evropě a jeho význam spočívá ve zlepšení přepravní kapacity a spolehlivosti a zkrácení doby cestování zejména mezi severem a jihem střední Evropy. Očekává se, že po jeho dokončení bude možné výrazně zkrátit cestovní dobu mezi Berlínem, Prahou a Vídní na přibližně 4 hodiny. Bude navíc mít přínos nejen pro osobní, ale i pro nákladní dopravu.

Terminály vysokorychlostní železnice v Roudnici nad Labem a Ústí nad Labem

Na vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan se počítá se dvěma novými terminály, které budou hrát klíčovou roli při přestupu mezi dálkovými a regionálními vlaky i mezi ostatními prostředky veřejné a individuální dopravy. Terminál Roudnice nad Labem VRT významně zvýší dostupnost rychlé dopravy i pro obyvatele okolních měst a obcí. Terminál Ústí nad Labem centrum pak vyrostе v lokalitě mezi stávajícím nádražím Ústí nad Labem západ a Labem.

Cestující se svezou rychlostí až 320 km/h

VRT Praha - Ústí nad Labem - Drážďany se má skládat z technicky i provozně rozdílných částí. Úsek Praha - sjezd Litoměřice bude sloužit pouze pro osobní dopravu a cestující se na ní budou moci svést expresy rychlostí až 320 km/h. Zbývající úseky budou využity osobními i nákladními vlaky. Součástí trasy budou rovněž dva tunely: ve Středohorském tunelu je plánována maximální rychlost 250 km/h, v již uváděném Krušnohorském tunelu pak 200 km/h.

Současný stav přípravy RS 4 VRT Praha - Ústí nad Labem - Drážďany

Klíčová aktualizace zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, jejíž součástí bylo i stanovisko k

Posouzení vlivů koncepce na životní prostředí (SEA), je velkou událostí v přípravě trati, která proběhla v červnu 2024. Umožňuje nám provést další kroky v rámci přípravy VRT. Důležitá aktualizace ZÚR proběhla i ve středočeském kraji. Ministerstvo životního prostředí vydalo stanovisko SEA pro pražský úsek RS4.

První úsek nové trati, VRT Podřipsko, začneme stavět do konce dvacátých let, Krušnohorský tunel začneme stavět v letech třicátých. Tunel, jako nejnáročnější stavba celé trasy se bude budovat cca 10 let.

Jakým způsobem se VRT financují

V současné době je projektování vysokorychlostních tratí hrazeno jak ze státního rozpočtu, tak skrze evropské fondy, konkrétně CEF, tedy Connecting Europe Facility. Přes ten je financována i vysokorychlostní trať z Prahy do Drážďan ve výši 50 %.

Dialog

V rámci přípravy vedeme intenzivní spolupráci jak se starosty, tak s občany jejich měst a obcí. Přípomínky vzešlé z pracovních jednání nebo setkání z veřejností vždy vyhodnocujeme, a pokud je to možné, i zapracováváme do projektu.

Pracovní skupiny v Ústeckém kraji

V Ústeckém kraji byly založeny pracovní skupiny, jejichž jsme součástí a ve kterých máme za sebou téměř rok intenzivní práce. Řešila se v nich např. nová podoba nádraží Ústí nad Labem centrum, vedení Krušnohorského tunelu a linky vlaků v Ústeckém kraji.

Vznikla i další pracovní **skupina pro VRT Podřipsko II a VRT Středohorský tunel** která se zabývá vedením trati mezi Roudnicí nad Labem a Ústím nad Labem.

Kromě klasických setkání s veřejností a zástupci samospráv se snažíme využívat i nové možnosti komunikace, jako jsou například **mapové portály**, ve kterých mohou lidé pokládat své dotazy, náměty nebo připomínky k již vyprojektovaným částem tratí. Mapový portál jsme využili právě letos na části plánované trati, na úseku VRT Podřipsko (odborně RS 4 VRT Praha-Balabenka – sjezd Lovosice). Na ní jsme dostali 1141 připomínek. Přestože došlo k tomu, že poprvé během našeho využívání mapových portálů k přijímání a vypořádávání připomínek byly 2/3 z nich zadány automatickým softwarem pravděpodobně i za použití „umělé inteligence“ a jen 1/3 podána reálnými občany, my nyní řešíme a odpovídáme na všechny. Odpovědi na mapovém portálu postupně zveřejňujeme.

Využíváme i tzv. **pocitovou mapu**, která slouží jako jeden z podkladů na začátku projektování, do které lidé pomocí jednoduchého elektronického dotazníku vyplňují, která místa ve svém okolí považují za hodnotná a naopak. Tuto mapu jsme vyzkoušeli např. v Praze a právě teď díky ní probíhá sběr podnětů a dat od občanů v severních Čechách, na úseku Roudnice nad Labem– Ústí nad Labem.

Dále v rámci dialogu se všemi občany pořádáme i online vysílané **Prezentační dny v informačním centru Ústí**, a to každou třetí středu v měsíci od 15.30.

Stejně tak vyjíždíme na akce a na různá místa i naším **VRTmobilem**, ve kterém jsou vždy k dispozici naši kolegové, kteří předávají informace a odpovídají na dotazy. Samozřejmostí jsou pak aktuální informace na našem webu a sociálních sítích. Společně s německými kolegy jsme spustili informační web **Dresden-Praha.eu**.

Jaký je náš pracovní výhled na rok 2025?

Dokumentace EIA budeme řešit pro úseky Ústí nad Labem – Krušnohorský tunel i Podřipsko. Připravujeme a provedeme i vyhlášení **arch. soutěže na přestavbu nádraží v Ústí nad Labem**. Důležitým očekávaným milníkem pro celou trať bude uzavření **mezistátní smlouvy** s Německem, která nám v budoucnu umožní při odlišných předpisech a typech řízení společně schválit, postavit a provozovat Krušnohorský tunel.

V rámci úseku **Ústí nad Labem - hranice SRN** již byly zahájeny práce v terénu na ověřovacím inženýrsko-geologickém průzkumu variantních řešení. Geologické práce budou v roce 2025 pokračovat, neboť navíc započne první velký geologický průzkum na území Česka speciálně připravený pro Krušnohorský tunel. Hloubka nejdelších vrtů bude až 500 m.

Intenzivně také budeme pokračovat v přípravě dokumentací staveb úseků **Podřipsko a Středohorský tunel**, zejména pak dokumentace pro posouzení vlivů záměru na životní prostředí (EIA).

<https://www.ceskenoviny.cz/tiskove/zpravy/zive-vysokorychlostni-trat-prispeje-k-rozvoji-severnich-cech/2609554>