



**Atelier T-plan, s.r.o. Sezimova 380/13 140 00 Praha 4 - Nusle**

# **Posouzení územních hledisek vysokorychlostní tratě (rychlého železničního spojení) v Ústeckém kraji**

## **ČÁST I.**

**Prověření odpovědí Správy železnic  
na dotazy Ústeckého kraje z hlediska relevantnosti zdrojů  
a věcné správnosti a korektnosti informací**

**říjen 2021**

## 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](mailto:atelier@t-plan.cz)

## Jednatel společnosti

RNDr. Libor Krajíček

## Zpracovatelský kolektiv

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

## Základní informace

Na základě Smlouvy o dílo č. 21//SML 2826-SoD/UPS mezi Atelierem T-plan, s.r.o a Ústeckým krajem je předmětem zpracování této dokumentace "Posouzení územních hledisek vysokorychlostní tratě (rychlého železničního spojení) v Ústeckém kraji". Dokumentace je zpracována ve dvou částech.

**Část I.** - obsahuje prověření odpovědí Správy železnic na dotazy Ústeckého kraje dle předaného podkladu pod názvem "**Nové železniční spojení Drážďany – Praha**, vedení VRT v Ústeckém kraji; Podklady pro 4. jednání pracovní skupiny (Správa železnic, 13.7.2021). Prověření se týká následujících okruhů:

- relevantnost zdrojů
- věcná správnost a korektnost informací

Součástí je i zhodnocení důvodů vedení VRT v nové trase oproti vymezení územní rezervy pro umístění VRT v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje, včetně přínosů pro Ústecký kraj.

**Část II.** - obsahuje konkrétní posouzení jednotlivých tras VRT na území Ústeckého kraje, včetně jejich vyhodnocení z hlediska vlivů na pilíře udržitelného rozvoje dotčeného území.

## **Obsah části I.**

|                                                                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Důvody pro řešení trasy VRT na území Ústeckého kraje mimo koridor rezervy, převzatý v roce 2011 do ZÚR                                     | 1  |
| 2. Závěry prověření levobřežního trasování VRT se zastávkou v Ústí nad Labem                                                                  | 4  |
| 3. Zdůvodnění změny koncepce z osobní dopravy na smíšenou (osobní + nákladní)                                                                 | 8  |
| 4. Rozbor trasy v úseku Ústí nad Labem/st. hranice – posouzení, zda je možné využít trasu z inženýrsko-environmentální analýzy (varianta E–C) | 9  |
| 5. Údaje o Krušnohorském tunelu – trasování, umístění portálu, časové a technické údaje o výstavbě                                            | 11 |

## **PŘÍLOHA:**

|                                                                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Nové železniční spojení Praha – Drážďany; Vedení v VRT v Ústeckém kraji<br>Podklady pro 4. jednání pracovní skupiny (Správa železnic, s.p. 13.7.2021) | 13 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## 1. Důvody pro řešení trasy VRT na území Ústeckého kraje mimo koridor rezervy, převzatý v roce 2011 do ZÚR

Relevantnost zdrojů: uvedený odkaz zpřesněn

- "Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR" (MD ČR) – upřesněn odkaz: str.71 část Rizika související s procesem územního plánování.

Věcná správnost a korektnost: ano

- Uváděné informace vycházejí z analýz a studií, zpracovávaných postupně od r. 2003 po současnost. Představují stručný souhrn dosud získaných poznatků a aktuálních výsledků vyplývajících z postupně se vyvíjejícího názoru na přepravní funkci, obslužnost sídelních center i polohu VRT v transevropské i vnitrostátní železniční síti. Uváděné informace jsou korektní.

### Zhodnocení důvodů vedení VRT v nové trase oproti vymezení územní rezervy pro umístění VRT:

ZÚR ÚK v roce 2011 vymezily koridor pro umístění VRT Praha – hranice ČR/SRN na základě návrhů první studie z r. 2005 jako územní rezervu. Územní rezervu definuje stavební zákon v §36 bodě (1): „...Zásady územního rozvoje mohou vymezit plochu nebo koridor a stanovit jejich využití, jehož potřebu a plošné nároky je nutno prověřit (dále jen „územní rezerva“). V územní rezervě jsou zakázány změny v území [§ 2 odst. 1 písm. a)], které by mohly stanovené využití podstatně ztížit nebo znemožnit....“

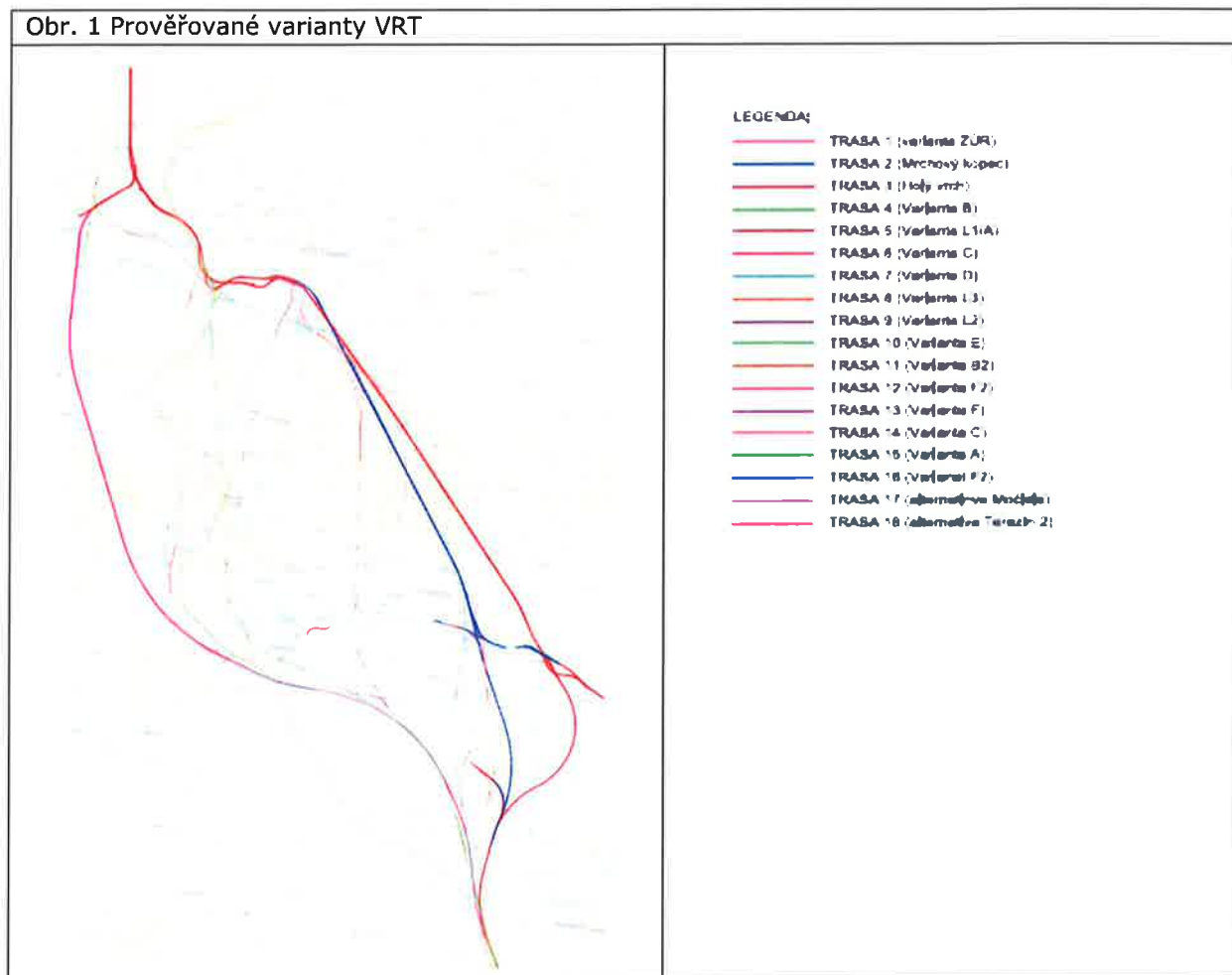
V části Odůvodnění VRT se v ZÚR ÚK vydaných v r. 2011 uvádí: „Koridor vysokorychlostní tratě (Dresden -) hranice SRN/ČR - Praha, dále s větví Brno - hranice ČR/Rakousko, s návazností na balkánsko - jadranská ramena a na severojižní osu Vídeň - Ostrava - Katowice - Varšava je součástí IV. TEMMK a sítě TEN-T, na území ÚK součástí rozvojové osy OS-2. ZÚR ÚK sledují jeho územní ochranu pro možnou výhledovou průchodnost územím ČR a Ústeckého kraje. Vymezená územní rezerva koridoru (s předpokládanou **přechodovou stanicí na území Ústeckého kraje**) zajišťuje, že dosavadní využití území nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo podstatně ztížil prověřované budoucí využití. V současné době MD ČR pořizuje studii, která podrobněji prověřuje komplexní problematiku sítě vysokorychlostních tratí v ČR včetně prověřování reálnosti a účelnosti územní ochrany, způsobu využití vysokorychlostní dopravy a její koordinace s dalšími dotčenými státy. Aktuální výsledky studie budou zapracovány do aktualizace ZÚR ÚK. Šířka koridoru 600 m je v ZÚR ÚK stanovena na základě odborného posouzení a podle dohody s kompetentními orgány.“

Z citace ZÚR ÚK, vydaných v r. 2011, vyplývá, že v této původní koncepci z r. 2005 nebylo uvažováno s žádným terminálem pro osobní dopravu, který by řešil regulérní přestup na konvenční trať a navazující napojení krajského města Ústí nad Labem pro osobní dopravu. Tato koncepce předpokládala v prostoru Chabařovic pouze přechodovou stanici, která by umožnila v mimořádných situacích odklon a napojení na konvenční trať.

Oproti původní koncepci nejrychlejšího spojení velkých sídelních aglomerací Praha – Drážďany – Berlín pro osobní dopravu, které zcela míjelo Ústí nad Labem, se v navazujících studiích a hodnoceních postupně vyvíjel odborný názor na celkovou koncepci rozvoje dopravního kolejového systému a obsluhy sídelních center ve spojení Praha - Drážďany. V navazujících studiích byly následně prověřovány variantní trasy VRT s umístěním terminálu, který by umožňoval napojení na konvenční trať a krajské město Ústí nad Labem. V této souvislosti byly studijně prověřovány varianty VRT a polohy terminálu v prostoru Chabařovic (modifikace trasy ZÚR ÚK – modifikovaná var. E), Trmic (var. B, B2) a Ústí nad Labem (var. F, F2) – viz obr. 1

V levobřežním prostoru bylo v minulosti postupně prověřováno 6 variant. Z prověřovaných šesti variant tři byly vedeny mimo Ústí nad Labem a to prostorem západně Chabařovic a prostorem Trmice, zbývající tři směřovaly přes Ústí nad Labem – viz obr. 1.

Obr. 1 Prověřované varianty VRT



Zdroj: SŽ, 2021

**Vedení VRT modifikovaná var. E dle ZÚR s terminálem v prostoru Chabařovic** a variantní trasy konvenční trati napojující Ústí nad Labem byly prověřeny a vyhodnoceny jako zcela nevhodné. Kromě nevhodných inženýrsko geologického podmínek pro průchod trasy VRT včetně ochranných pásem zdrojů pitné vody I. stupně a další, je z hlediska urbanistického tímto koridorem negativně ovlivněn dotčený rozvojový rekreační prostor jezera Milada. To již v současné době po ukončení vodní rekultivace představuje pro Ústecko a Teplicko významnou oblast pro rozvoj rekreace a vodních sportů. V blízkosti jezera by tak přibýly další dopravní liniové stavby včetně kolejového terminálu s rozsáhlými nároky na další plochy dopravní infrastruktury, související vybavenosti a doprovodných služeb, které by prostorově zcela sevřely tuto klidovou oblast a poškodily její stávající a výhledově sledovanou rekreační funkci. Poloha terminálu v takto odlehle pozici by vyžadovala napojení Ústí nad Labem navazující tratí s nezbytnými přestupy. Dostupnost krajského města ve směru od Prahy a od Berlína a Drážďan by se tak výrazně znevýhodnila.

**Vedení VRT s terminálem v poloze Trmice** je vůči krajskému městu příznivější v tom, že má výrazně kratší napojovací rameno oproti Chabařovicím, avšak i v této poloze nezbytné přestupy značně prodlužují cestovní dobu a znamenají tak mnohem nižší komfort pro cestující. Využitelnost VRT pro Ústí nad Labem a jeho spádovou oblast v systému rychlých spojení, prioritně pro každodenní dojíždku do Prahy a opačně, nemá ani v této variantě potřebnou přepravní atraktivitu přímého spojení krajského města s hlavním městem Prahou. To zásadně znevýhodňuje

využitelnost VRT v systému rychlých spojení. Kromě toho v tomto sociálně oslabeném periferním prostoru zcela chybí vhodná kolejová infrastruktura, potřebná sociální úroveň, vybavenost a zázemí, jež moderní terminál vyžaduje.

**Vedení VRT s terminálem Ústí nad Labem, centrum** v místě stávajícího nádraží Ústí nad Labem-západ. V transevropské větvi VRT Praha – Drážďany – Berlín se nabízí přímé propojení krajského města Ústí nad Labem s hlavním městem Prahou, v opačném směru s Drážďany a Berlínem. Ústí nad Labem je přirozený dopravní uzel v doteku s centrem města, do kterého směřují 4 železniční tratě s ideálním předpokladem přímé návaznosti na systém rychlých spojení a VRT (ideální časová dostupnost pro využití železnice v osobní dopravě). Stávající plochy nádraží Ústí nad Labem západ mají velmi vhodné podmínky a předpoklady pro možné umístění terminálu pro osobní dopravu i umístění odděleného nákladového předávacího nádraží (manipulace pouze s naloženými kontejnerovými vlaky, tj. bez nakládky a vykládky). Přímou polohou krajského města v rámci transevropského i vnitrostátního systému dává městu Ústí nad Labem velkou šanci a zásadní předpoklady pro jeho ekonomický a sociální rozvoj a posílení výhledové stability města i celého regionu.

Z přepravních analýz a prognóz, zpracovaných v rámci „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“ vyplývá, že z celkového počtu cestujících nastupujících v Praze, pouze cca 26% překračuje hranice ČR/SRN a pokračuje směrem na Drážďany. Zbývající část svoji cestu končí v krajském městě Ústí nad Labem. To jednoznačně podporuje variantu průchodu VRT Ústí nad Labem a využití prostoru stávajícího nádraží Ústí nad Labem – západ v doteku s centrem města a přímým přestupem na zaústěné konvenční tratě bez nutnosti navazujících tratí mezi terminálem a krajským městem tak, jak vyžadují varianty VRT vedené přes Chabařovice či Trmice.

Zásadním pro rozhodování o poloze vedení VRT je postupně uplatňovaná strategie, která směřuje k přímé obsluze jak velkých evropských sídelních center a aglomerací, tak i významných regionálních center a aglomerací v rámci ČR. Tato koncepce tzv. rychlých spojení je založená na kompatibilitě a možné kombinaci vysokorychlostních a konvenčních tratí s cílem převedení významné části dopravy (včetně nákladní) z dnes přetížených traťových úseků konvenčních tratí na dílčí úseky vysokorychlostních tratí. Tímto se současně řeší potřebné zvýšení kapacity i snížení cestovní doby na hlavních spojeních v síti konvenčních tratí a současně ekonomická rentabilita ekonomicky náročných linií nových VRT.

Historicky se ukazuje, že provozování prvních železničních tratí vedlo k výraznému rozvoji těch měst, které byly přímo napojeny na železnici. To se týkalo zprvu především nákladní dopravy, později i dopravy osobní. Souvislost je zde na místě, neboť v nové koncepci VRT ve větvi Praha - Drážďany je v úseku Litoměřice/Lovosice - Drážďany v trase rychlého spojení navržen provoz smíšený, tj. osobní i nákladní. Ústí nad Labem má v této koncepci vysoké předpoklady stát se významným přepravním uzlem pro osobní i nákladní dopravu a sídelním centrem s vysokou atraktivitou jak pro samotné krajské město, tak celý Ústecko - teplický region. To může kromě jiného přinést i nové pracovní příležitosti, i výrazný socioekonomický rozvoj a výhledovou stabilitu města a celé spádové oblasti.

## 2. Závěry prověření levobřežního trasování VRT se zastávkou v Ústí nad Labem

Relevantnost zdrojů: zdroje nejsou uvedeny  
Věcná správnost a korektnost informací: ano

### Doplňující informace:

Všechny tři levobřežní varianty vedené přes Ústí nad Labem se jižně od Ústí nad Labem napojují do stopy stávající tratě č. 090 Praha – Ústí nad Labem – Děčín – hranice ČR/SRN, vyžadující zásadní rozšíření pro společné vedení obou tratí do žst. Ústí nad Labem. Územní a technické podmínky toho úseku jsou značně nepříznivé a představují zásadní hrdlo:

- dvojkolejná trať vedená po úbočí labského kaňonu s povrchově nestabilní horninou – podmínky zásadního rozšíření koridoru pro železnici;
- obytná zástavba podél tratě - realizace tratě podmíněna demolicí objektů;
- prostorově omezené podmínky - souběžně vedená silnice I. třídy, konvenční železniční trať a vodní tok Labe (Labská vodní cesta).

Kromě přímého napojení Ústí nad Labem je rozhodující pro výběr varianty sledovaná koncepce rychlých spojení MD (kombinace VRT a konvenčních tratí), kdy v trase VRT v úseku Litoměřice – Drážďany je navrhováno vedení smíšené dopravy, tj. osobní i nákladní. To je podmíněno takovou polohou VRT, aby bylo reálné napojení pravobřežní tratě č. 072 Kolín – Všetaty – Litoměřice – Děčín – hranice ČR/SRN (součást koridoru TEN-T pro nákladní dopravu) na trasu VRT a uvolnění stávající přetížené pravobřežní tratě a Labského kaňonu pro regionální dopravu.

Varianty VRT vedené v levobřežní poloze reálně neumožňují vhodné a bezkolizní napojení tratě č. 072 na VRT. Nová propojovací trať s novým přemostěním Labe by procházela obtížně v kolizi se silně urbanizovaným územím Litoměřice – Lovosice – Terežín. Tím se ztrácí zásadní výhoda maximální využitelnosti VRT pro napojení tratě č. 072 ve směru od Kolína s cílem odklonu nákladní dopravy z údolí Labe, převedení transevropského koridoru nákladní dopravy v co nejdelším úseku do trasy VRT a minimalizovat tak negativní dopady z provozu na stávající pravobřežní trati č. 072 Labského kaňonu na dotčená sídla, krajinu, životní prostředí a veřejné zdraví.

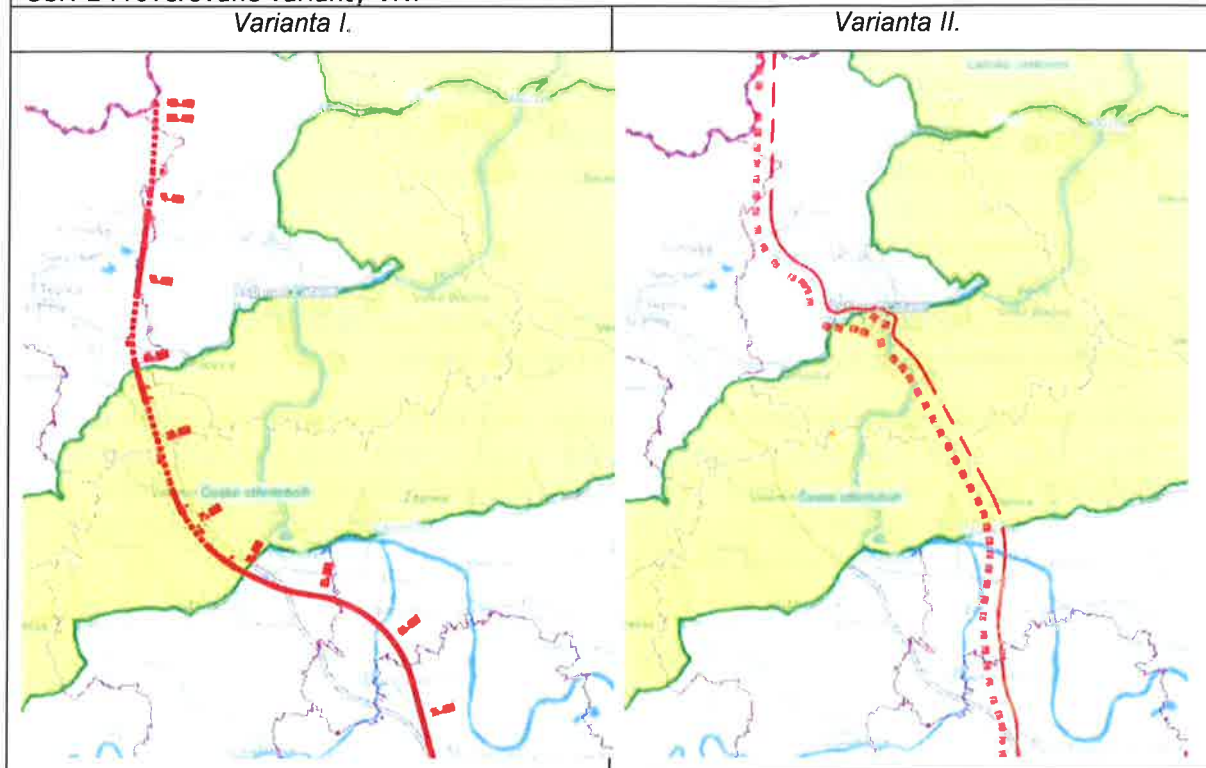
*Přehled klíčových dokumentací a podkladů variantních návrhů VRT Praha - Drážďany*

- a) „**Porovnávací studie dvou variant vedení vysokorychlostní železniční trati Praha – Drážďany vedoucí přes Ústecký kraj**“ (City Plan, spol. s r.o., 12/2010) - projekt SoNorA (South North Axis)

*Cíle porovnávací studie (pořizovaná Ústeckým krajem):*

*Porovnání varianty I - vedení vysokorychlostní tratě Praha – Drážďany (se zastávkou ve výhybně Chabařovice - křížení s tratí č. 130) a nové varianty II, jejíž trasa je zapojena přímo do města Ústí nad Labem v místě odpovídajícím přibližně dnešnímu nádraží Ústí nad Labem – západ.*

Obr. 2 Prověřované varianty VRT



Zdroj: [https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1661903](https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1661903)

#### Kritéria hodnocení:

- možnost obsluhy Ústí nad Labem ve směru do Prahy,
- možnost obsluhy Ústí nad Labem ve směru do Německa,
- obsluha Ústí nad Labem další dálkovou dopravou,
- možnost realizace přestupních vazeb v Ústí nad Labem mezi jednotlivými směry stávajících tratí navzájem i mezi stávajícími tratěmi a VRT,
- možnost napojení aglomerace Most-Chomutov ve směru do Prahy a konkurenceschopnost tohoto spojení s ostatními druhy dopravy,
- možnost napojení aglomerace Most-Chomutov ve směru do SRN
- možnost využití VRT pro realizaci rychlého spojení v rámci Ústeckého kraje,
- zhodnocení výhodnosti variant ve vztahu k životnímu prostředí,
- celkové porovnání přínosů a nákladů realizace obou variant pro město Ústí nad Labem i Ústecký kraj.

#### Závěry:

Vedení trasy VRT ve variantě II, tj. přes nádraží Ústí nad Labem -západ je pro Ústecký kraj i pro město Ústí nad Labem výhodnější. Přesto je budoucí řešení této varianty důležité prověřit s ohledem na urbanistické dopady a omezení hluku, zejména pro případ, že by po této trati VRT byly vedeny také nákladní vlaky. Ústecký kraj by měl preferovat takovou variantu, která bude mít nejvyšší přínos pro obyvatele kraje. Z hlediska potřeb Ústeckého kraje je výhodnější varianta II.

b) „**Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN**“ (územně technická studie, SUDOP PRAHA, 06/2015)

Cíle územně technické studie v souladu se zadáním:

- Přímé napojení krajského města Ústí nad Labem na novou trať
- Umožnění rychlé dálkové osobní železniční dopravy v relacích:
  - Praha – Ústí nad Labem
  - Praha – Dresden – Berlín/Frankfurt
  - Ústí nad Labem – Dresden
- Zkapacitnění a zrychlení spojnice Ústí nad Labem – Dresden pro tranzitní nákladní dopravu
- Dorešení základní koncepce železničního uzlu Ústí nad Labem

Na rozdíl od dosud sledovaného koridoru VRT (prakticky z roku 1995), který vede zcela mimo Ústí nad Labem, bylo nově požadováno zadáním ověřit trasy vedené přes centrální nádraží krajského města. Místo pro nový terminál železniční i ostatní veřejné dopravy bylo vybráno v lokalitě dnešní železniční stanice Ústí nad Labem západ. Tento prostor umožňuje oboustranné napojení nové tratě bez zásadních zásahů do městské zástavby.

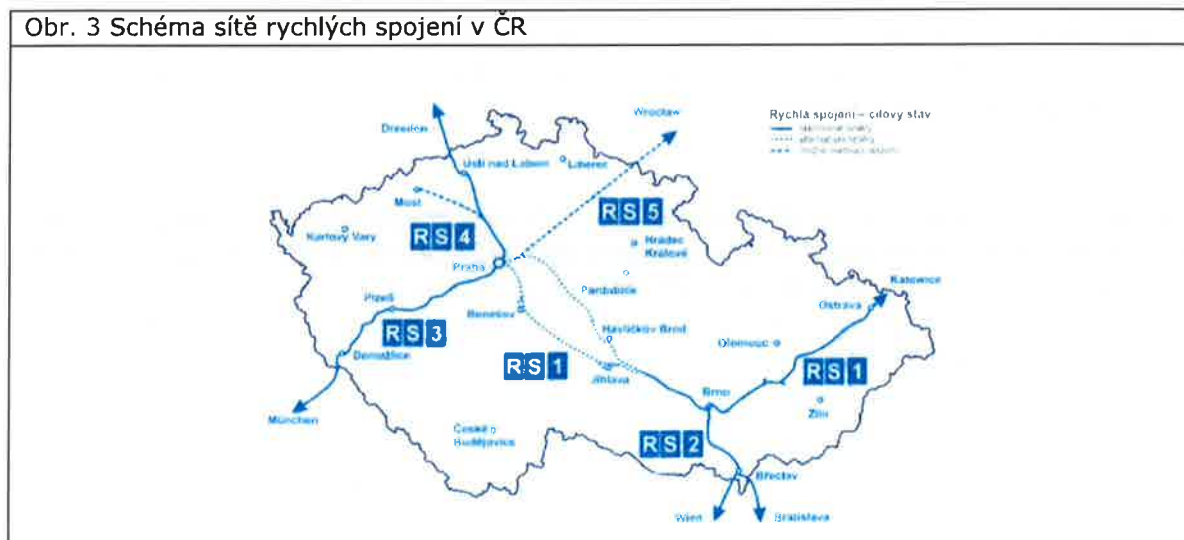
Závěry:

S ohledem na výsledky hodnocení jednotlivých variant, stupeň znalosti technických detailů a očekávání kladených na jednotlivé varianty zpracovatel doporučil k dalšímu detailnímu dopracování tři trasy, přičemž jednou z klíčových podmínek je průjezdnost železničního uzlu Ústí nad Labem pro osobní i nákladní dopravu. Po prověření různých možností napojení města bylo **jako nejvhodnější zvoleno umístění nového dopravního terminálu do žst. Ústí nad Labem západ**. Jádro stanice (osobní část s nástupišti) je ve všech variantách koncipováno shodně, liší se zaústěním tratí a rozsahem dalších železničních zařízení. Rozsáhlé železniční plochy v jihozápadní části této stanice lze z pohledu železnice postrádat a může tak být vytvořen předpoklad pro další rozvoj města s důrazem na možné využití pro logistické a výrobní účely.

c) **Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR (MD ČR, 2017)**

Dokument, **schválený Usnesením vlády ČR ze dne 22. května 2017 č. 289**, je základním koncepčním podkladem MD ČR pro rozhodnutí vlády ČR o tom, zda a za jakých podmínek se má ČR vydat směrem k přípravě, následné výstavbě a provozu uceleného systému rychlé železnice (VRT v kombinaci s konvenčními tratěmi).

Obr. 3 Schéma sítě rychlých spojení v ČR



Zdroj: Program rozvoje rychlých spojení v ČR (MD ČR, 2017)

*Závěry:*

*U trasy rychlých spojení RS4; VRT Praha – Ústí nad Labem – Dresden se pro další posuzování koncepčního hlediska předpokládá vycházet z parametrů, které jsou zpracovány v územně technických studiích. Přechod státní hranice je koncipován tunelem na rychlost 200 km/hod. pro smíšený provoz osobní i nákladní dopravy, který je do železničního uzlu Ústí nad Labem zaústěn od západu, do žst. Ústí nad Labem, západ. Do této stanice se také přemístí hlavní terminál osobní dopravy. Dále má být trať vedena v nové samostatné stopě se zapojením do železničního uzlu Praha od severu.*

**d) „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“ (CEDOP, EGIS, 01/2019)**

*Cílem studie je návrh konceptu rychlých spojení pro uspokojování budoucí vnitrostátní i přeshraniční přepravní poptávky mezi Prahou – Ústím nad Labem a Drážďany pro segment osobní i nákladní dopravy. Studie řeší varianty:*

- Varianta 0: bez projektu*
- Varianta 1: VRT v trase ZÚR (mimo Ústí nad Labem)*
- Varianta 2: VRT v nové trati Drážďany – Praha vedená přes Ústí nad Labem v souladu s doporučením „Inženýrsko-environmentální analýzy nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR“.*

*Závěry:*

*Na základě komplexního vyhodnocení studie doporučuje k dalšímu k dopracovávání subvariant pro koncepční var. 2, vedenou přes Ústí nad Labem. Do celkového systému současně doporučuje zahrnout i doplňkovou trasu VRT ve směru na Most.*

**e) „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“, II. etapa (SŽ, s.o. 2020)**

*Etapa II. navazuje na výsledky etapy 2019. Rozpracovává pravobřežní varianty VRT – var. „Mrchový kopec“ a var. „Holý vrch“ s napojením konvenční tratě č. 072 v prostoru Polep (Labský kříž), s průchodem železničním uzlem Ústí nad Labem – centrum (terminál pro osobní dopravu a nákladového nádraží s předávacím obvodem). Trať v úseku Litoměřice – Drážďany je navrhována pro smíšený provoz osobní a nákladní dopravy. V navazující části studie je v úseku Litoměřicko – roudnickém z důvodu minimalizace vlivů na osídlení prověřena a vymezena varianta „Pod bulfem“. Podrobněji viz II. část tohoto dokumentu.*

**f) „Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“; schválení centrální komisí MD (02/2021)**

*„Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany“ byla projednána v Centrální komisi MD dne 22. září 2020 a následně dne 22. prosince 2020 schválena s následujícími závěry (Poznámka: pouze výtah související s vedením trasy VRT přes Ústí nad Labem):*

- Pro další přípravu CK MD preferuje v invariantních úsecích postup dle technického řešení trasy Praha-Balabenka – Střížkovský tunel – Roudnice n. Labem VRT – sjezd Lovosice a trasy Ústí nad Labem centrum – státní hranice CZ/SRN.*

*Schválením studie proveditelnosti Centrální komisí MD se příprava VRT v rameni rychlého spojení RS4 Praha – Ústí nad Labem - SRN dostává do fáze územní přípravy.*

g) **Aktualizace č. 4 Politiky územního rozvoje České republiky** schválená Usnesením vlády ČR ze dne 12. července 2021 č. 618)

*Koridory vysokorychlostní dopravy*

(83a) **ŽD1**

Vymezení:

*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 dálkovou 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.*

### **3. Zdůvodnění změny koncepce z osobní dopravy na smíšenou (osobní + nákladní)**

*Relevantnost zdrojů:* ano

*Věcná správnost a korektnost informací:* ano

#### **Doplňující informace:**

Původní koncepce VRT z r. 2003 v přeshraničním úseku pod Krušnými horami zcela nevyklučovala smíšený provoz osobních a nákladních vlaků. Prostorové parametry však byly navrhovány prioritně pro osobní dopravu, pro nákladní dopravu pouze v omezené tonáži vlakové soupravy do 1300 t. Max. podélný sklon trasy pro provoz nákladní dopravy je 8 promile, pro osobní dopravu max. 35 promile. Tyto parametry tak neumožňovaly převedení zásadních objemů nákladní dopravy z Labského kaňonu do trasy VRT. Koncepce smíšené dopravy v přeshraničním úseku pod Krušnými horami byla v navazujících studiích dále prověřována a jednoznačně deklarována v dokumentu MD, tj. „Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR v r. 2017“ – viz předchozí část: doplňující informace k otázce 2.

V navazujících studiích proveditelnosti je již řešeno vedení trasy VRT v takových parametrech podélného sklonu, které umožňují vedení nákladní dopravy v úseku Litoměřice – Ústí nad Labem – Drážďany s max. tonáží jednoho vlaku do 2200 t (tj. např. uhlí, cisterny apod.). Vlaky s tonáží nad 2200 t nebudou využívat Podkrušnohorský tunel a v přeshraničním úseku budou i nadále vedeny po stávajících konvenčních tratích společně s regionální dopravou údolím Labe. Intenzita nákladní dopravy s touto tonáží však představuje pouze jednotky procent z celkového objemu mezinárodní nákladní dopravy v této přeshraniční relaci.

V bilancích vývoje nákladní dopravy a prognózách výhledových přepravních vztahů výsledky zpracovaných studií uvádí, že Krušnohorským tunelem projede obousměrně celkem 200 vlaků/den, z toho 150 nákladních a 50 osobních. V současné době Labským kaňonem severně od Děčína projíždí obousměrně celkem 164 vlaků/den.

#### 4. Rozbor trasy v úseku Ústí nad Labem/st. hranice – posouzení, zda je možné využít trasu z inženýrsko-environmentální analýzy (varianta E–C)

Relevantnost zdrojů:

chybí citace zdrojů

- „Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice -Drážďany na území ČR“, studie (gen. projektant SUDOP Praha, a.s., 2015)

Věcná správnost a korektnost informací:

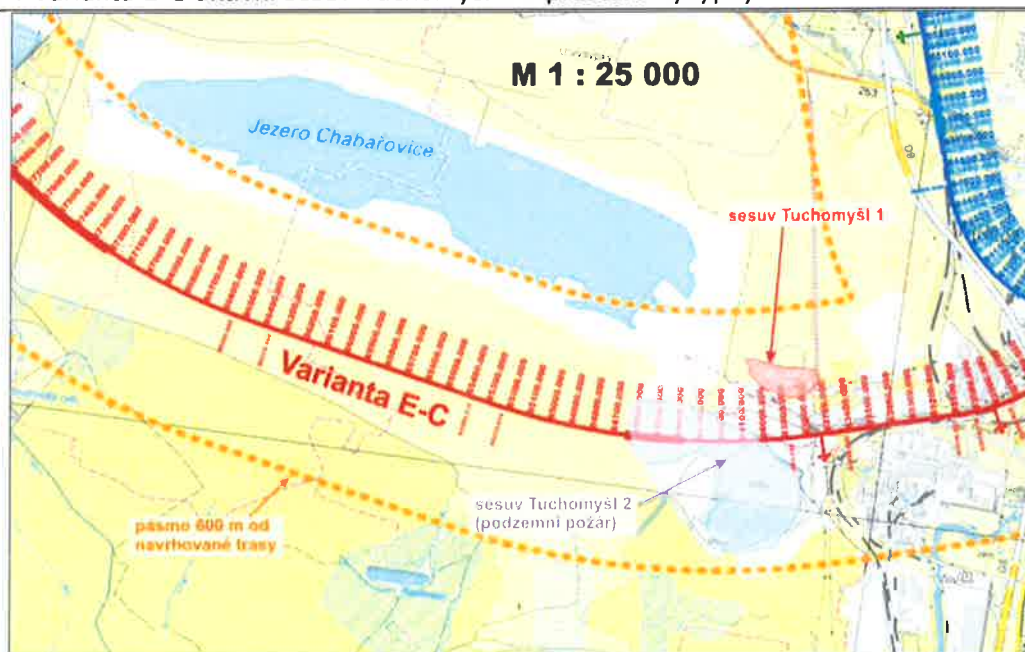
ano

#### Doplňující informace:

Geologické poměry prostorů dotčených variantami nové trati VRT v úseku Litoměřice - Ústí nad Labem - hranice ČR/SRN (varianty navrhované územně technickou studií z r. 2015) byly v zájmovém území příslušné varianty v šíři 600 m zpracovány na základě archivních průzkumných prací dostupných v archivu České geologické služby, z dostupných geologických map (1:50 000 a 1:25 000) a z registrů a databází. To ve své podrobnosti a korektnosti metodicky odpovídá stupni přípravy a předprojektové dokumentace tohoto záměru (studie).

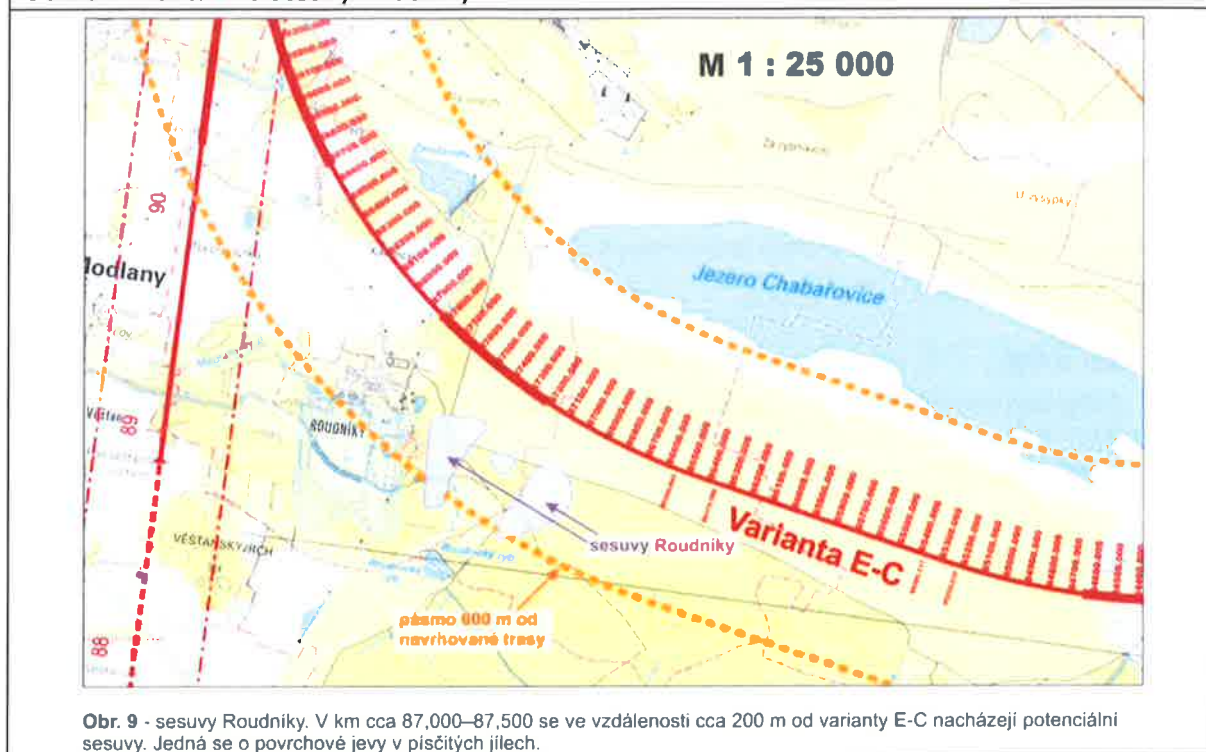
Kromě základních variant VRT navrhovaných v územně technické studii VRT z r. 2015, byla v prostoru Chabařovické pánve a jezera Milada posouzena i kolejová propojka var. E-C. Tato oblast v minulosti prošla důlní činností, budováním výsypky a následnou rekultivací s jezerem Milada.

Obr. 4 Varianta E-C aktivní sesuv Tuchomyšl 1 v prostoru výsypky



Obr. 8 - Aktivní sesuv Tuchomyšl 1 v prostoru výsypky. Nachází se cca 150 m severně od varianty E-C. Rozměr 400x400 m. Rozdíl výšek 3–5 m. Sklon svahu 30°. Vytlačování podloží. Silně zviněný terén. V km 84,000–84,600 prochází navrhovaná varianta E-C sesuvným územím Tuchomyšl 2. Pod terénem je částečně vytěžená hnědouhelná sloj hlubinnou těžbou a zároveň je zde zeslabené nadloží povrchovou těžbou spraše. V roce 1922 zde vznikl rozsáhlý podzemní požár, který hoří dodnes. Požár způsobuje propadání pudy a to zase vyvolává sesuvné pohyby na svazích těchto poklesu.

Obr. 5 Varianta E-C sesuvy Roudníky



Území dotčené var. E-C je nestabilní z hlediska povrchových změn vlivem konsolidace výsypkového jílovitého materiálu a je postiženo svahovými nestabilitami na svazích výsypkových těles. Trasa rovněž protíná plochu výhradního ložiska Chabařovice a Modlany. Opatření na stabilizaci dotčeného území a možné vedení trasy prostorem Chabařovicka by bylo neúměrně nákladné. Kromě jiného je i zásadně nepříznivý dotek trasy s jezerem Milada a jeho zázemím, které je z hlediska regionálního významu určeno pro rozvoj rekreace a vodních sportů.

## 5. Údaje o Krušňohorském tunelu – trasování, umístění portálu, časové a technické údaje o výstavbě

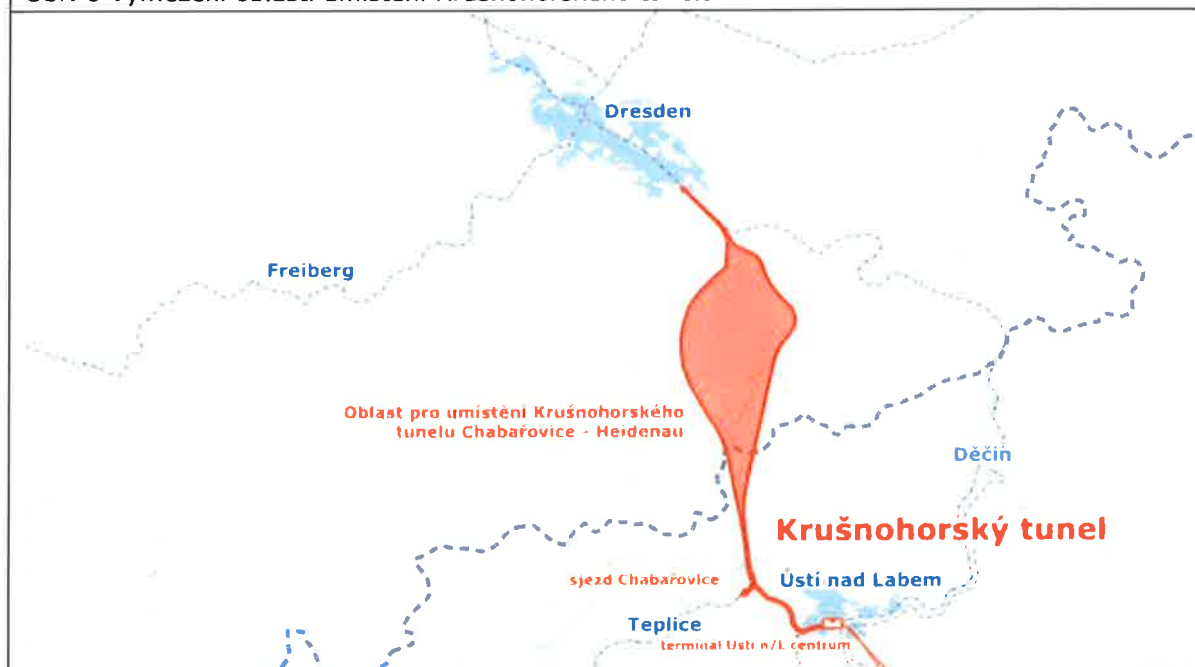
Relevantnost zdrojů: zdroje nejsou uvedeny

Věcná správnost a korektnost informací: ano

### Doplňující informace:

Pro konkrétnější představu o vedení vysokorychlostní tratě v přeshraničním úseku Drážďany – Ústí nad Labem (- Praha) je uveden odkaz na internetovou prezentaci, která vychází z výsledků územně technické studie z roku 2015. Je nutno upozornit, že od té doby prověřování variant VRT a jejich vedení prošlo dalším zpřesňováním, avšak zásadní koncepce včetně polohy a uspořádání Krušňohorského tunelu zůstává bez zásadních změn – viz obr. 6 a internetová prezentace: <https://www.youtube.com/watch?v=J8Mb9PYLDbU>

Obr. 6 Vymezení oblasti umístění Krušňohorského tunelu

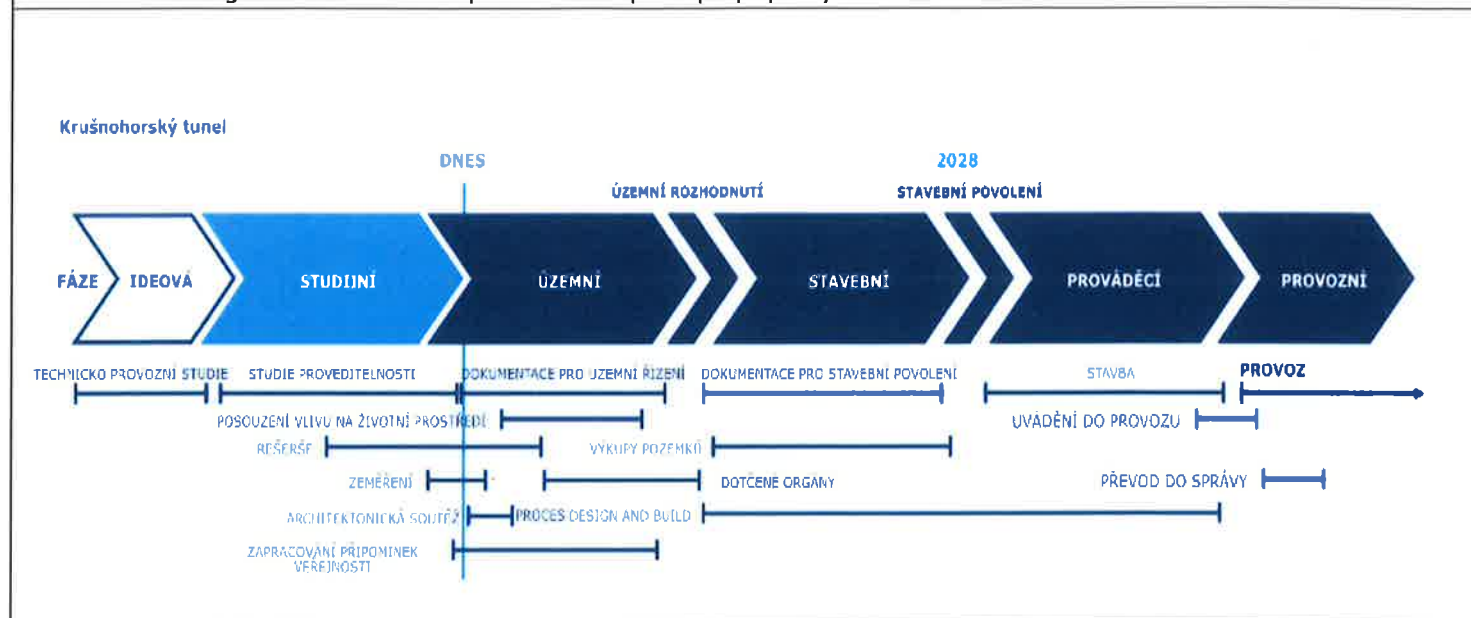


Zdroj: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/krusnohorsky-tunel>

Portál na vjezdu VRT do Krušňohorského tunelu ve směru na Drážďany je dle aktuálního návrhu studie proveditelnosti umístěn jižně od silnice I/13 tak, aby na průchodu mezi obcemi Chlumecká a Strádov byla trasa VRT již zahloubená. Toto řešení v urbanizovaném území z hlediska krajinářského umožní eliminovat další fragmentaci krajiny dopravní stavbou, z hlediska pohledového pak přispívá k minimalizaci nežádoucí linie. Z hlediska potenciální hlukové zátěže poloha portálu cca 500 m od okraje první zástavby nejbližších sídel pak snižuje riziko narušení kvality životního prostředí a veřejného zdraví v této osídlené oblasti.

Harmonogram současného a plánovaného postupu přípravy Krušňohorského tunelu Správy železnic v úzké spolupráci s německým partnerem DB Netz AG pro nejbližší období znázorňuje obr. 7.

Obr. 7 Harmonogram současného a plánovaného postupu přípravy Krušnohorského tunelu



Zdroj: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/krusnohorsky-tunel>

**PŘÍLOHA**



# **Nové železniční spojení Drážďany – Praha**

**Vedení VRT v Ústeckém kraji**

**Podklady pro 4. jednání pracovní skupiny**

---

13.7.2021

## Obsah

|                                                                                                                                                        |    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Úvod .....                                                                                                                                             | 2  |
| Souhrn požadavků na zpracování a doložení podkladů pro 4. jednání pracovní skupiny:<br>.....                                                           | 3  |
| 1. Důvody pro řešení trasy VRT na území Ústeckého kraje mimo koridor rezervy<br>převzatý v roce 2011 do ZÚR .....                                      | 3  |
| 2. Závěry prověření levobřežního trasování VRT se zastávkou v Ústí nad Labem .....                                                                     | 6  |
| 3. Zdůvodnění změny koncepce z osobní dopravy na smíšenou (osobní + nákladní) .                                                                        | 8  |
| 4. Rozbor trasy v úseku Ústí nad Labem/st. hranice – posouzení, zda je možné využít<br>trasu z inženýrsko-environmentální analýzy (varianta E-C) ..... | 10 |
| 5. Údaje o Krušnohorském tunelu – trasování, umístění portálu, časové a technické<br>údaje o výstavě .....                                             | 14 |
| Příložené dokumenty .....                                                                                                                              | 15 |

## Úvod

Tento materiál je zpracován Správou železnic jako podklad pro 4. jednání pracovní skupiny Ústeckého kraje.

## Souhrn požadavků na zpracování a doložení podkladů pro 4. jednání pracovní skupiny:

### 1. Důvody pro řešení trasy VRT na území Ústeckého kraje mimo koridor rezervy převzatý v roce 2011 do ZÚR

Základní východisko pro hledání nového řešení vysokorychlostních tratí v ČR je popsáno v Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR. Mimo jiné je zde též popsán postup, jak má investor (Správa železnic) postupovat při aktualizacích Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů v závislosti na výsledcích zpracovávaných a schvalovaných studií proveditelnosti.

*„Koridory pro VRT jsou vymezeny a územně chráněny v platné PÚR ČR i ve všech ZÚR dotčených krajů a povinně převzaty resp. přebírány do ÚP dotčených obcí. Koridory jsou vymezeny a územně chráněny pro trasy podle původní studie VRT z r. 1999, resp. aktualizované v r. 2003. Koncepčně zcela nové návrhy tras, prověřované studiemi podle zadání SŽDC z uplynulých let nebyly zatím řádně projednány a schváleny a nemohou být proto do ZÚR krajů a následně ÚP obcí bez dalšího uplatňovány. Pokud budou v rámci studií proveditelnosti shledány nově prověřované trasy jako výrazně vhodnější než trasy dosud územně chráněné, bude nezbytné, aby MD po jejich projednání a schválení iniciovalo aktualizaci PÚR ČR. Ve vazbě na tuto aktualizaci bude následně nutné aktualizovat také ZÚR dotčených krajů s klíčovým rizikem možného úspěšného soudního přezkumu ZÚR u nově vymezovaných koridorů návrhových tras. V souladu se stavebním zákonem jsou obce následně povinny v souladu s PÚR ČR a ZÚR pořídit změny územních plánů. Rizika se mohou vyskytnout i v případě tras schválených v ZÚR, např. při průchodu chráněnými územími se zvláštními specifiky v případě evropsky významných lokalit a lokalit s ochrannou vodních zdrojů. Není-li připravovaný záměr v ZÚR, nelze vydat územní rozhodnutí. Nesoulad záměru/stavby s územně plánovací dokumentací je rozhodujícím rizikem přípravy VRT.“ (Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, [Ministerstvo dopravy ČR - Strategie \(mdcr.cz\)](#), str. 76)*

V Ústeckém kraji byly ve strategické fázi projektu na základě předešlých studií, analýz a studie proveditelnosti nalezeny vhodnější trasy. Tyto reflektují potřebu generovat přínosy nejen z hlediska mezinárodního, tj. provoz vysokorychlostních spojení na ose Berlín – Vídeň, ale též maximalizovat přínosy pro jednotlivé regiony, kterými vysokorychlostní trať prochází.

Dlouhodobá snaha o hledání regionálních přínosů pro jednotlivé kraje se po jejich identifikaci postupně propisuje do strategických dokumentů a to na vládní úrovni. 4. aktualizací Politiky územního rozvoje, schválenou vládou 12.7.2021, se upravuje původní znění a zadává se úkol vymezit trasu pro VRT RS4 a to z Prahy přes Lovosice/Litoměřice, Ústí nad Labem na hranice se SRN.

*„(83a) ŽD1 Vymezení: 8 Viz §36 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb., v platném znění 52 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 dálkovou 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. [Podklady pro 4. aktualizaci PÚR \(mdcr.cz\)](#)*

Vzhledem k výše uvedenému postupovala a postupuje Správa Železnic v souladu se strategickými záměry vlády ČR. Krokem následujícím po schválení studie proveditelnosti je přistoupení k aktualizaci Zásad územního rozvoje v Ústeckém kraji, která je legislativně přímo určeným nástrojem pro strategické posouzení záměru takového rozsahu na rozvoj Ústeckého kraje a posoudí jej z pohledu všech sledovaných veličin, jako jsou životní prostředí, udržitelný rozvoj, ekonomičnost, strategické cíle atd. V rámci tohoto procesu se budou vyjadřovat všechny dotčené strany od úrovně široké veřejnosti po úroveň ministerstev.

Jednotlivé identifikované přínosy nového vedení trati vyplývají z předkládaných studií a analýz a zahrnují požadavky dotčených stran. Zpracování takových rozborů a jejich vyhodnocení je komplexní úlohou a nedá se zjednodušujícím popisem vymezit jeden zásadní důvod, proč je předkládané řešení trasování vedeno mimo koridor ZÚR. Jedná se o průběžné vyhodnocování přínosů, negativ a příležitostí a rizik, které dají dohromady návrh výsledného řešení, který však musí ve svém výsledku vždy projít řádným územně-plánovacím posouzením v rámci aktualizace ZÚR. Zásadními, ne jedinými důvody pro hledání nové trasy jsou:

- Zkrácení jízdní doby na mezinárodní i národní úrovni zbudováním vysokorychlostní železniční infrastruktury. Vzhledem k jasnému trendu zavádění ekologické dopravy je prioritou EU potažmo jejích členských států redukovat vnitrostátní resp. vnitrozemský letecký provoz a nahradit jej konkurenceschopnými ekologičtějšímými způsoby cestování. Přínosy z vysokorychlostních tratí přitom nesloží jen mezinárodnímu segmentu, ale zásadně přispějí i k mobilitě mezi regiony ČR.
- Obsluhuje co největší množství obyvatel železniční dopravou zbudováním sítě Rychlých spojení. Toho je možné v Ústeckém kraji dosáhnout právě napojením regionálních center- Roudnice nad Labem, Lovosic, Litoměřic, Ústí nad Labem, Teplic atd. podle jejich specifických vlastností z hlediska dopravní infrastruktury a v souladu s hlavními přepravními proudy, které se zohledňují při tvorbě linkového vedení.
- Zvýšení kapacity železničních tratí vybudováním nové infrastruktury. Současná páteří železniční infrastruktura je na hranici své kapacity a nedokáže pokrýt poptávku na provoz vlaků osobního i nákladního segmentu. Z tohoto důvodu je třeba vybudovat novou kapacitu stavbou nových tratí. Vysokorychlostní trať v sobě nesou dvě výhody v jedné stavbě – vybuduje se nová kapacitní trať, která

uleví stávající infrastruktury a dokáže tím uspokojit požadavek na nárůst příměstské a regionální dopravy a zároveň přináší novou složku dopravního systému – vysokorychlostní železniční síť, která zkracuje celkovou jízdní dobu mezi regionálními centry. Kompatibilita s konvenčními tratěmi pak umožňuje přepravovat cestující jednou soupravou po vysokorychlostní, tak i konvenční trati a zamezuje tak ztrátám času cestujících na přestupech a zmenšuje plochy potřebné pro budování takových přestupných stanic. V úsecích, kde není identifikováno plné využití nové trati osobní dopravou je možné volnou kapacitu využít pro provoz nákladní dopravy a opět tak uvolnit kapacity na konvenčních tratích ať již pro potřeby zvýšení jejich spolehlivosti, či pokrytí poptávky na provoz osobní a nákladní dopravy.

- Minimalizace negativních vlivů na okolní území. To je zajištěno hledáním takového trasování, které zároveň splní potřebné technické požadavky na novou trať, tak bude umísitelné vzhledem ke všem zájmům ochrany, v jejichž blízkosti se nová trať nachází.
- Minimalizace technických rizik nalezením optimálního vedení trasy. Toto zohledňuje jak rizika při výstavbě, tak i provozu a údržbě trati. Geologicky nestabilní prostředí, technicky složitá řešení náročná na výstavbu a údržbu představují riziko snížení spolehlivosti trati, zvýšení nákladů na provoz a snížení celkové životnosti stavby.

## 2. Závěry prověření levobřežního trasování VRT se zastávkou v Ústí nad Labem

Levobřežní varianty trasování VRT RS4 byly prověřovány v územně technických studiích během strategické fáze projektu. Revize prověřování tohoto konceptu byla provedena na popud pracovní skupiny s následujícím shrnutím:

Za levobřežní varianty lze považovat ty, které vedou ve větší míře na západ od řeky Labe. Z územních studií se jednalo o varianty:

- **Varianta E**, jež vycházela z trasy koridoru územní rezervy ZÚR. Varianta E vedla ve velké míře v koridoru ZÚR s výjimkou propojky do Ústí nad Labem a polohou Krušnohorského tunelu. Tato varianta napojovala Ústí nad Labem pomocí propojky E-C vedoucí přes území s velmi nepříznivými geotechnickými vlastnostmi. Konkrétněji je tato propojka řešena v samostatném dotazu. Trasa E nenapojovala město Litoměřice a neřešila problém s kapacitou nákladní dopravy tratí 072 a 090. Ústí nad Labem bylo napojeno přes úvrať. Tato varianta se z výše uvedených důvodů dále neprověřovala ve studii proveditelnosti.
- **Varianta B**, jež neprocházela přímo Ústím nad Labem, ale Trmicemi. Ústí bylo opět napojeno pouze přes úvrať. Tato varianta nenapojovala Litoměřice, neřešila kapacitní problém, procházela geologicky nestabilním územím poblíž Prackovic a vyžadovala značné demolice v Trmicích a Lovosicích.
- **Varianta B2**, je upravená varianta varianty B. Tato varianta obdobná negativa jako varianta předešlá a stejně jako varianta B nebyla dále rozpracovávána.
- **Varianta F**, je varianta trasování vedená přes Lovosice podobně jako varianta B. U této varianty jsou navrženy dva tunely pro překonání českého středohoří. Ústecký portál je umístěn stejně, jako u varianty F2 a umožňuje průjezd Ústím nad Labem. Opět je vedena geologicky složitým územím a neřeší problém kapacity nákladní dopravy.
- **Varianta F2**, nabízí oproti variantě B2 průjezd skrz Ústí nad Labem. Trasa opět neřeší kapacitní problém nákladové dopravy, prochází geologicky složitým územím a také se střetává ve větší míře se zastavěným územím.
- **Upravená varianta F2**, Upravená varianta F2. V rezervě VRT koridoru je vedena až k obci Vchynice, kde je nebezpečně trasována v úzkém prostoru mezi dálnicí a zastavěným územím. Pro nákladní dopravu je tato varianta dle územních studií nepoužitelná. Varianta nebyla po IEA 2015 dále uvažována.

Levobřežní varianty byly dále prověřovány na žádost členů pracovní skupiny. Bylo zjištěno, že levobřežní varianty jsou nevýhodné zejména z důvodu nemožnosti napojení tratě 072 na Středohorský tunel/tunely (dle posuzované varianty), dále z důvodu, že geologické poměry na levém břehu jsou složitější a rizikovější, než na břehu pravém. U

těchto variant nelze napojit město Litoměřice tak, aby linkové vlaky pokračovaly bezúvratově do Ústí nad Labem.

Z pohledu linkového vedení je velmi důležité napojování železničních uzlů bezúvratově, aby nedocházelo k prodlužování cestovní doby změnou směru jízdy vlaku. Koncepční přístup budující přestupní vazby mezi jednotlivými linkami v přirozených dopravních uzlech, jako je Ústí nad Labem, umožňuje jak snížení cestovní doby správným zapojením cestovních směrů, tak i snižuje rozsah ploch potřebných pro vybudování takových uzlových bodů a zvyšuje kapacitu nové trati. Z tohoto důvodu je velice důležité vybudovat průjezdné řešení terminálu Ústí nad Labem a to v centru města, kam je situována veškerá současná infrastruktura, nikoliv na jeho okraj.

Žádná z levobřežních variant, tedy ani ta shodující se s trasou v ZÚR, nemá vymezen návrhový koridor a strategické posouzení z hlediska SEA a aZÚR by vyžadovaly všechny varianty, stejně jako varianty na pravém břehu Labe.

### 3. Zdůvodnění změny koncepce z osobní dopravy na smíšenou (osobní + nákladní)

Kromě výše zmíněných důvodů odkazujících se na vyčerpanou kapacitu stávajících tratí a využití volné kapacity trati nové má změna oporu též v již zmiňovaném Programu rozvoje Rychlých železničních spojení:

*„V rámci koncepčního řešení vysokorychlostních tratí se jedná o hlavní mezistátní směr pro zajištění spojení mezi Prahou a Berlínem resp. Prahou a Porúřím, resp. o směr, kterým má ČR možnost napojit se na systém provozovaných či plánovaných VRT*

*v západní Evropě. Role této VRT získá na ještě větším významu v okamžiku, kdy bude dokončena páteřní VRT Praha – Brno s novým výjezdem z Brna do Vranovic. V rámci přípravy byly zpracovány územně-technické studie včetně úzké spolupráce při zpracování se saskou stranou. V rámci další přípravy bylo pro VRT Praha - Dresden založeno Evropské seskupení pro územní spolupráci s cílem snazšího řešení mezinárodní spolupráce při navazující přípravě. Pro další posuzování koncepčního hlediska se předpokládá vycházet z parametrů, které jsou předpokládány v územně-technických studiích. Přechod státní hranice je koncipován tunelem na rychlost 200 km/h pro smíšený provoz osobní i nákladní dopravy, který je do železničního uzlu Ústí nad Labem zaústěn od západu, do ŽST Ústí nad Labem západ. Převedením nákladní dopravy do nové trati vedené krušnohorským úpatním tunelem zároveň dojde k výraznému snížení zatížení údolí Labe negativními vlivy nákladní dopravy při současném zvýšení její efektivity.*

*Z hlediska kvalitativních parametrů bude navržen provoz nákladních vlaků s potřebnými kvalitativními parametry z hlediska charakteru nákladů, tedy zejména kombinované dopravy a přeprav pro automobilový průmysl, bez provozu nebezpečných nákladů, sypkých hmot a podobných charakterů nákladů s možnými vlivy na trať. Do stanice Ústí nad Labem západ se také přemístí hlavní terminál osobní dopravy. Dále má být trať vedena v nové samostatné stopě se zapojením do železničního uzlu Praha od severu.*

*Proveditelnost a ekonomická efektivita realizace novostavby této trati bude prověřena formou studie proveditelnosti. Při zpracování studie proveditelnosti bude nutné zajištění úzké spolupráce mezi Českou republikou a Spolkovou republikou Německo, která bude nutná pro zajištění odpovídajícího řešení na obou stranách hranice.“* Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR: [Ministerstvo dopravy ČR - Strategie \(mdcr.cz\)](http://mdcr.cz), str. 40a 41

Vývoj tohoto konceptu a jeho popis je obsažen též ve Studii proveditelnosti:

*„Studie byla členěna do dvou etap, přičemž v rámci Etapy I. bylo uloženo zodpovědět, zda má být vlaky vedenými po nové trati obslouženo Ústí nad Labem, zda má být změněn koridor VRT v ZÚR, tak, aby bylo Ústí nad Labem obslouženo, jakou traťovou rychlost je vhodné v dalším zpracování sledovat.“* Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, A. Textová část, A\_00 Průvodní zpráva, str. 5

*„Předmětem studie je prověření proveditelnosti vybudování nové tratě Praha – Drážďany. Úsek Drážďany – Ústí nad Labem je na základě dosud zpracovaných studií předpokládáno dimenzovat pro smíšený provoz s traťovou rychlostí 200 km/h (s možností budoucího zvýšení na 230 km/h)...“* str. 7

Z přepravní prognózy pak jednoznačně vyplývá potenciál z provozovaných počtů vlaků:

**Tab. 6 Průměrné současné denní počty nákladních vlaků**

**Průměrné denní počty nákladních vlaků v roce 2020**

|                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|
| Lovosice - Ústí n. L.                           | 64 |
| Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel | 70 |
| Ústí n. L. - Děčín - Drážďany                   | 74 |

**Tab. 14 Vývoj počtu nákladních vlaků s projektem**

| Počet vlaků v úseku za den s projektem          | Rok | 2020 | 2035 | 2039 | 2046 | 2050 | 2055 |
|-------------------------------------------------|-----|------|------|------|------|------|------|
| Lovosice - Ústí n. L.                           |     | 64   | 86   | 87   | 93   | 95   | 99   |
| Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel |     | 70   | 135  | 139  | 103  | 103  | 103  |
| Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem   |     | 0    | 0    | 0    | 50   | 50   | 50   |
| Ústí n. L. - Děčín - Drážďany                   |     | 74   | 141  | 7    | 11   | 13   | 16   |
| Ústí n. L. - Stradov - Drážďany                 |     | 0    | 0    | 138  | 150  | 150  | 150  |

**Tab. 15 Vývoj počtu nákladních vlaků bez projektu**

| Počet vlaků v úseku za den bez projektu         | Rok | 2020 | 2035 - 2055 |
|-------------------------------------------------|-----|------|-------------|
| Lovosice - Ústí n. L.                           |     | 64   | 86          |
| Litoměřice - Ústí n. L. mimo Středohorský tunel |     | 70   | 135         |
| Litoměřice - Ústí n. L. Středohorským tunelem   |     | 0    | 0           |
| Ústí n. L. - Děčín - Drážďany                   |     | 74   | 141         |
| Ústí n. L. - Stradov - Drážďany                 |     | 0    | 0           |

Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany, A. Textová část,  
A\_02\_Přepravní prognóza

Tratě 090 a 072 v současné době dosahují své dopravní kapacity. Převedení dopravy z jedné na druhou, jak bylo navrhováno v rámci skupiny pro variantní zapojení nákladní dopravy v úseku Štětí – Roudnice nad Labem – VRT, tak neřeší zásadní problém jejich vyčerpané kapacity. Objem nákladní dopravy neustále roste a na základě dostupných modelů MD do budoucna nelze předpokládat, že by se měl tento trend obrátit. Nákladní doprava, kterou se kapacitně nepodaří převést na železnici tak zůstane na silnicích.

Koncept větve VRT RS4 Praha - Drážďany řeší tento problém převedením části nákladní dopravy do úseků Středohorského a Krušnohorského tunelu. Splní se tím zároveň dva cíle projektu – nákladní doprava zůstane na železnici a kapacita tunelů bude využita na maximum.

Alternativním řešením kapacitního problému nákladní dopravy v Ústeckém kraji může být jen projekt nové železniční nákladní trati.

#### 4. Rozbor trasy v úseku Ústí nad Labem/st. hranice – posouzení, zda je možné využít trasu z inženýrsko-environmentální analýzy (varianta E–C)

Přikládáme shrnutí problematiky varianty E-C ze zpracovaných studií.

Trasa E-C prochází několika oblastmi s mimořádně nepříznivými geotechnickými vlastnostmi:

- km. 84 – 85 Aktivní sesuv Tuchomyšl, výsypka, hořící podzemní sloj způsobující propadání půdy. (viz. obrázek níže).

##### Detailnější popis hořící sloje:

Pod terénem je částečně vytěžená hnědouhelná sloj hlubinnou těžbou a zároveň je zde zeslabené nadloží povrchovou těžbou spraše. V roce 1922 zde vznikl rozsáhlý podzemní požár, který hoří dodnes. Požár způsobuje propadání půdy a to zase vyvolává sesuvné pohyby na svazích těchto poklesů.

Celý tento prostor je značně poddolovaný hlubinnou těžbou již od počátku 17. stol., naposledy pak dolem Prokop Holý v Tuchomyšli. To se projevovalo zvrásněním povrchu a způsobovalo znehodnocování zemědělské půdy. Podzemní požár v chodbách dolu P. Holý poblíž Otovického dvora způsobil propadliny takového rozsahu, že zemědělská půda nemohla být od roku 1962 obdělávána. Důlní požár měl být likvidován v roce 1964 povrchovou vodou z Modlanského potoka, která byla přiváděna do vytvořených rýh v místech, kde bylo nadloží uhelné sloje narušeno trhlinami. Ty umožnily výron kouře a důlních plynů na povrch. Vlivem suchého roku však bylo koryto Modlanského potoka téměř bez vody, a tak se záměr minul účinkem. Místo výronu teplých plynů bylo v zimním období porostlé bujnou vegetací.

##### Teoretický popis možného technického řešení:

Průchod nad slojí by musel být odcloněn - na obou stranách trati by se musela udělat podzemní stěna z jílových suspenzí, hluboká 50–60 m (?), kterým vysoké teploty nevadí - max. dojde k porcelanizaci tohoto materiálu. Prostor mezi stěnami by byl uhašen injektážními vrty, kterými by se do podzemí vháněla směs vody a rašeliny. Samotná trať by pak byla vedena na hlubinných základech (betonových pilotách) vetknutých do pevného křídového podloží (slínovce, jílovce). Na pilotách betonová mostní pole - taková estakáda na povrchu dlouhá cca 600 m.

- **km 85 – 87,5** Trasa vede po vrcholu závěrného svahu lomu. Lom byl zatopen (jezero Milada), nicméně dlouhodobě probíhají procesy dissipace (rozptylu) pórových napětí po odlehčení lomem, saturace pórovitosti vodou a tedy dlouhodobě probíhá proces snižování stability tohoto svahu. Nelze vyloučit (považujeme to za velmi pravděpodobné), že v nadcházejících letech poklesne stabilita svahu pod kritickou mez a dojde v této oblasti k sesuvu závěrného svahu. Stabilitu lze zvýšit stavebními opatřeními, ale vlastní proces dlouhodobého zhoršování stability nelze zvrátit. Je možno posunout trasu dále do jezera. V geologické mapě jsou identifikovány zeminy „navážka, halda, výsypka, odval“ až k silnici Bystřany – Řehlovice a tyto svahy jsou rovněž blízko mezi stability. Pokud se umělým zásahem zvýší (například hloubkovou drenáží), je předpoklad, že zůstanou

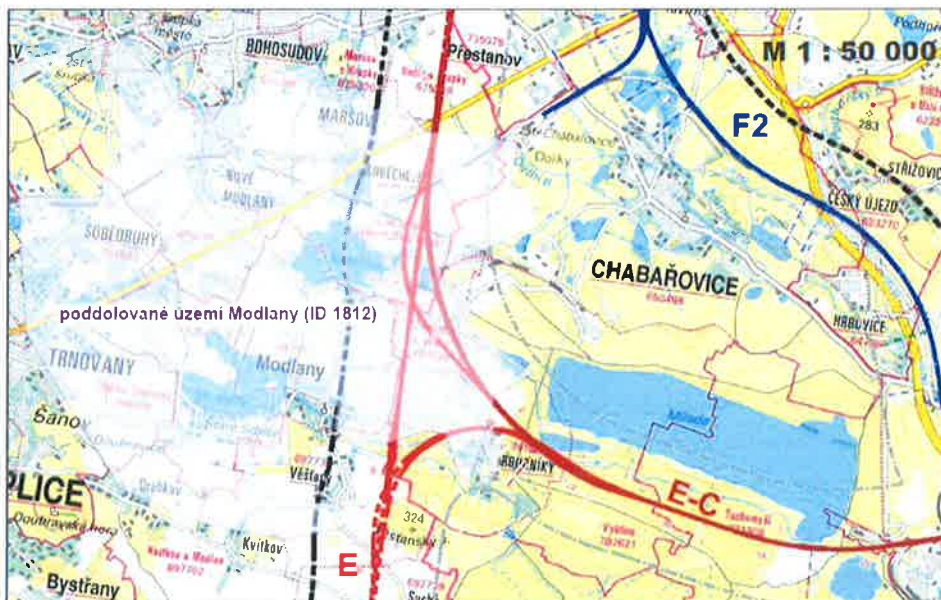
stabilní. Takový zásah je ovšem poměrně finančně nákladný a bude vyžadovat detailní průzkum, monitoring a výpočty stability.

- **km 84 – 90.5 „Poddolované území Chabařovice“, které plynule přechází do „poddolovaného území Modlany“ (viz. obrázek níže). Toto poddolování se zvláště v km 88.0 – 90.5 promítá do podmáčení území, které je neúnosné a s plochami volně stojící vody. Většina trasy zde vede na estakádách (87,140 – 87,740 a 88.700 – 89.880) což je správné řešení z hlediska neúnosného podloží, neřeší ale riziko poddolování. V dalších etapách průzkumu (pokud bude tato trasa vybrána) musí být vyřešena prognóza sedání od poddolování a pro každý mostní pilíř musí být zvýšený objem průzkumných sond z hlediska počtu i hloubky, aby se vyloučila možnost prosednutí do nezabezpečeného starého důlního díla.**

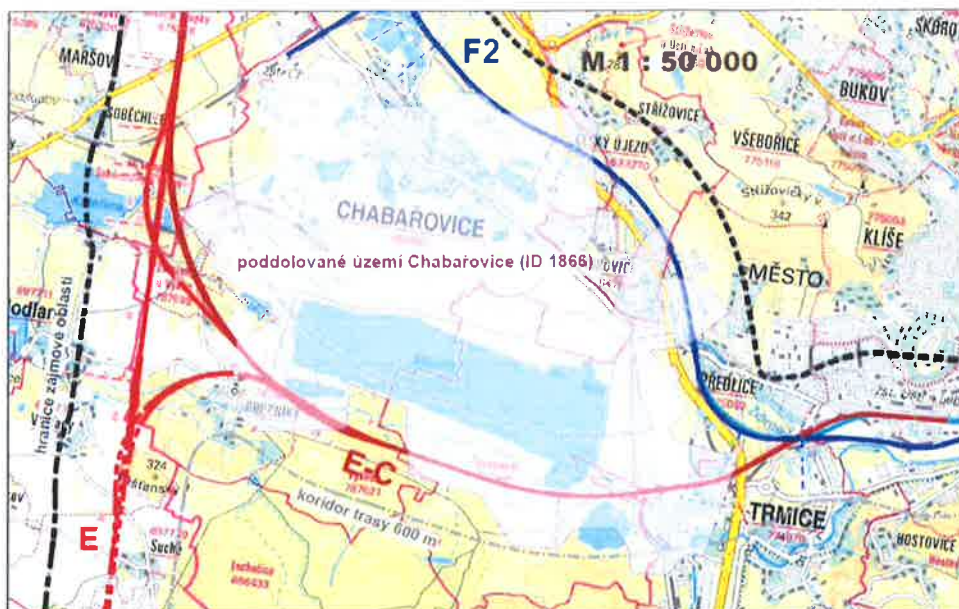
Varianta E - C je ve střetu s poddolovaným územím většího rozsahu u obce Trmice (zásah 50 ha), kde je vedena po povrchu. Dále severně od obce Chlumec s poddolovaným územím menšího rozsahu, kde je trasa vedena v tunelu. U Chabařovic je koridor i osa koridoru varianty E - C ve střetu s poddolovaným územím většího rozsahu (zásah 48 ha) a u Modlan s dalším poddolovaným územím většího rozsahu Modlany (zásah 140 ha).

Na poddolovaných územích lze zřizovat stavby jen po provedení speciálního geologického průzkumu, který určí souhrn technických opatření nutných pro zakládání staveb v těchto oblastech. V praxi to zpravidla znamená provedení speciálního báňsko-geologického průzkumu, který přesně vymezí nebezpečná místa.

Trasa E resp. E-C je tedy vedena v délce 10,9 km těmito poddolovanými oblastmi:



Obr. 15 - poddolované území Modlany (ID ČGS 1812). Rozsáhlá oblast po těžbě hnědého uhlí. Reliéf krajiny je zcela přetvořen. V tomto prostoru se vyskytují jak stará zasypaná důlní díla, tak přeskupené nadložní zeminy v podobě výsypek. Navrhovaná varianta E protíná tuto poddolovanou oblast v délce 3,3 km v km cca 89,300–92,600.



Obr. 16 - poddolované území Chabařovice (ID ČGS 1866). Rozsáhlá oblast po těžbě hnědého uhlí. Reliéf krajiny je zcela přetvořen. V tomto prostoru se vyskytují jak stará zasypaná důlní díla, tak přeskupené nadložní zeminy v podobě výsypek, dále propady a následné sesuvy. Navrhovaná varianta E-C protíná tuto poddolovanou oblast v délce 7,8 km v km cca 82,700–90,300.

### Chráněné ložiskové území

U obce Modlany je trasa vedena po povrchu středem CHLÚ Chabařovice (zásah 70 ha), u Krupky je trasa vedena po povrchu východním okrajem CHLÚ Modlany (zásah 61 ha) a u Chabařovic je trasa vedena jižním okrajem CHLÚ Chabařovice II. po povrchu (zásah 92 ha). U těchto CHLÚ se předpokládá významné omezení a tedy lze klasifikovat přímý trvalý vliv.

Varianta E - C se dostává do střetu s CHLÚ, ten je limitem území, který je dle platné legislativy nutné plně respektovat, proto je nezbytné upravit koridor tak, aby do daných lokalit nezasahoval. Pokud není možné odklonit trasu, je nutné jednat o možnosti odpisu ložiska anebo zrušení/změny rozsahu vyhlášených CHLÚ s jejich Správcí, či jinak koordinovat těžbu s výstavbou trasy.

### Ložisko nerostných surovin

Varianta E - C je vedena po povrchu všemi ložisky nerostných surovin, které jsou uvedené v tab. níže. Ložisky Chabařovice – lom (zásah 153 ha) a Modlany – hlubina (zásah 64 ha) je trasa vedena po povrchu přes ložisko. Ovlivnění těchto ložisek lze z hlediska rozsahu a vedení tratí hodnotit jako významně negativní. Z tohoto důvodu i charakteru staveb lze vliv klasifikovat jako přímý a trvalý.

Ve výhradních ložiscích, která se nacházejí v dotčeném území, je výskyt vyhrazených nerostů v množství a jakosti, která umožňují důvodně očekávat jeho nahromadění, a z tohoto důvodu u těchto výhradních ložisek převažuje veřejný zájem nad jejich zachováním oproti např. ložiskům nevýhradním. Ložisko nerostných surovin je limit území, který je dle platné legislativy nutné plně respektovat, obdobně jako CHLÚ, proto je nutné upravit koridor tak, aby do daných lokalit nezasahoval. Pokud není možné odklonit trasu, je nutné jednat o možnosti odpisu ložiska anebo zrušení/změny rozsahu vyhlášených ložisek s jejich Správcí, či jinak koordinovat těžbu s výstavbou trasy.

### Staré důlní dílo

Varianta E-C přichází do střetu dle údajů Geofondu České geologické služby se starým důlním dílem, které je uvedené v tabulce níže. Varianta je zde vedena po povrchu a bude tak představovat přímý vliv na toto staré důlní dílo. Je nutné provést inženýrsko-geologický průzkum a posoudit, zda je možné provádět stavební práce v místě výskytu starého důlního díla, popř. určit technická opatření, aby bylo možné stavbu realizovat.

| Klíč | Lokalita                              | Lokalita          | Surovina   | Rok oznámení | Vedení trasy |
|------|---------------------------------------|-------------------|------------|--------------|--------------|
| 2666 | Větrná jáma<br>č. 3 dolu<br>Austria I | Zalužany u Vyklic | Uhlí hnědé | 2012         | Po povrchu   |

*Shrnutí prvního argumentu: Trasa E-C je vedena geologicky nestabilní oblastí téměř v celé své trase. U liniové stavby typu VRT je kladen důraz na rovinnost kolejí a stabilitu podloží. Toto podloží je pro trasování nevhodné. V případě, že bude toto trasování dále preferováno nelze zaručit jeho konečnou technickou realizovatelnost, odhadnout finanční náročnost či zaručit jeho spolehlivost. Z pohledu založení stavby je zde mnoho závažných rizik po celou dobu životního cyklu (průzkumy, realizace, provoz, údržba/sanace, likvidace). Je zde také vysoké riziko, že úsek bude v průběhu realizace vyžadovat další a další finanční náklady na řešení problémů zjištěných během stavby či během provozu.*

*Pokud by byl úsek E-C jediným pojítkem mezi Ústím nad Labem a Krušnohorským tunelem, dojde v případě jeho selhání k omezení dopravy na celé větvi Praha – Drážďany.*

Během strategické fáze, kdy se trasování nové VRT větve Praha - Drážďany prověřovalo územními studiemi, byla trasa E-C opakovaně odmítána dotčenými orgány, a to jak Magistrátem města Ústí nad Labem, tak Trmicemi, Chabařovicemi.

*„Nápojení nové trati do Ústí nad Labem je preferováno. Přítomní zástupci samospráv se shodli v doporučení realizovat trať ve variantě F2 (obecně v již existujícím dopravním koridoru) a to zejména s ohledem na kolizi nové trati ve var. E-C s rozvojovými záměry okolí nového jezera Milada.“*

Ze stanovisek vyplývá, že varianta E-C nebyla pro dotčené přijatelná. Jako argumenty DOSS byly uvedeny fragmentace krajiny, zásah do rekultivovaného prostoru určeného a také geologická nestabilita oblasti.

Varianta E-C má negativní dopad na propustnost trati a tím i na kvalitu provozu. V této variantě je uvažován delší úsek se smíšeným provozem osobní i nákladní dopravy.

Oblast mezi Modlany a jezerem Milada bude v případě realizace propojky E-C značně fragmentována. Příkladem může být městská část Roudníky, která by byla v těsné blízkosti propojky E-C. Realizace zmíněné či jiných tras by ovlivňovala jiné obce a města a pouze by problém přítomnosti VRT přesunula na jiné území. Pro příklad uvádíme, že realizace trasy ZÚR by byla městská část Roudníky obklopena VRT tratí ze tří stran. Městská část Roudníky byla historicky zatížena důlní činností v blízkém povrchovém dole Chabařovice a jako jedna z mála nebyla přesídlena a nezanikla.

Dále je propojka E-C vedena v rekultivovaném území, toto území by bylo také fragmentované železniční dopravou a to osobní i nákladní. Z pohledu územního plánování je tedy jednoznačná preference posilování stávajících dopravních svazků – Dálnice D8 a stávající železniční trať ÚnL – Teplice tak, aby nedocházelo k další fragmentaci krajiny.

## **5. Údaje o Krušnohorském tunelu – trasování, umístění portálu, časové a technické údaje o výstavě**

Součástí plánované vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan je Krušnohorský tunel o celkové délce nejméně 26 km. Tunel bude na českém (cca 11,7 km) a německém území. Předpokládaná rychlost v Krušnohorském tunelu pro osobní vlaky je 200 km/h a pro nákladní vlaky 120 km/h. Bude se jednat o 2 jednokolejné tunely. Hloubka uložení tunelu se bude lišit dle místních podmínek, předpoklad největší hloubky tunelu je do 600 m.

Krušnohorský tunel je připravován v úzké spolupráci s německým partnerem DB Netz AG. Výsledkem spolupráce vzešel předpoklad umístění portálu tunelu na české straně u města Chlumec – místní části Stradov.

Předpoklad zahájení stavby tunelu je v roce 2028-s možností uvedení do provozu zhruba v roce 2039.

Technické údaje o stavbě:

- dvojice jednokolejných tunelů délky min 26 km
- vybavení ETCS
- střídavá trakce
- návrhové rychlosti 200 km/h

Podrobnější parametry jsou předmětem technického návrhu, který probíhá společně v rámci zpracování dokumentace pro územní řízení, jejíž zpracování předpokládáme v letech 2021-2024.

V rámci stavby budou přijata všechna příslušná opatření k zajištění zachování provozu křížené infrastruktury a jejich vypořádání (dálnice, silnice, místní komunikace, sítě atd.). Vybudovaná infrastruktura bude splňovat platné legislativní požadavky na ochranu obyvatel před nepříznivými účinky hluku a vibrací a všech ostatních sledovaných veličin.

Ze zkušeností z obdobných staveb železničních tunelů v zahraničí je zřejmé, že doba výstavby portálů (např. v otevřeném zářezu) zdaleka nemusí zastihovat celé období ražby/výstavby traťových částí železničních tunelů. Tj. například při teoretické době výstavby tunelu 10 let, může hlavní stavební činnost v oblasti portálů probíhat pouze v nižších jednotkách let a po zbývající dobu portál slouží pouze jako „vstup do podzemní části stavby“. Cílem investora (Správy železnic) je minimalizace doby, po kterou se projevuje stavební ruch v zastavěných oblastech, avšak konkrétní návrh postupu výstavby bude zpracován až v příslušné f

**Příložené dokumenty:**

- a. 1. etapa SP NŽS Praha – Drážďany
- b. Geologické podklady
- c. Dokument schvalující PS NŽS Praha – Drážďany

**Správa železnic, státní organizace**

**Odbor přípravy VRT, Oddělení přípravy RS 4 a RS 5Dlážděná 1003/7**

**110 00 Praha 1**

**[spravazeleznic.cz](https://spravazeleznic.cz)**

