

VRTnovinky

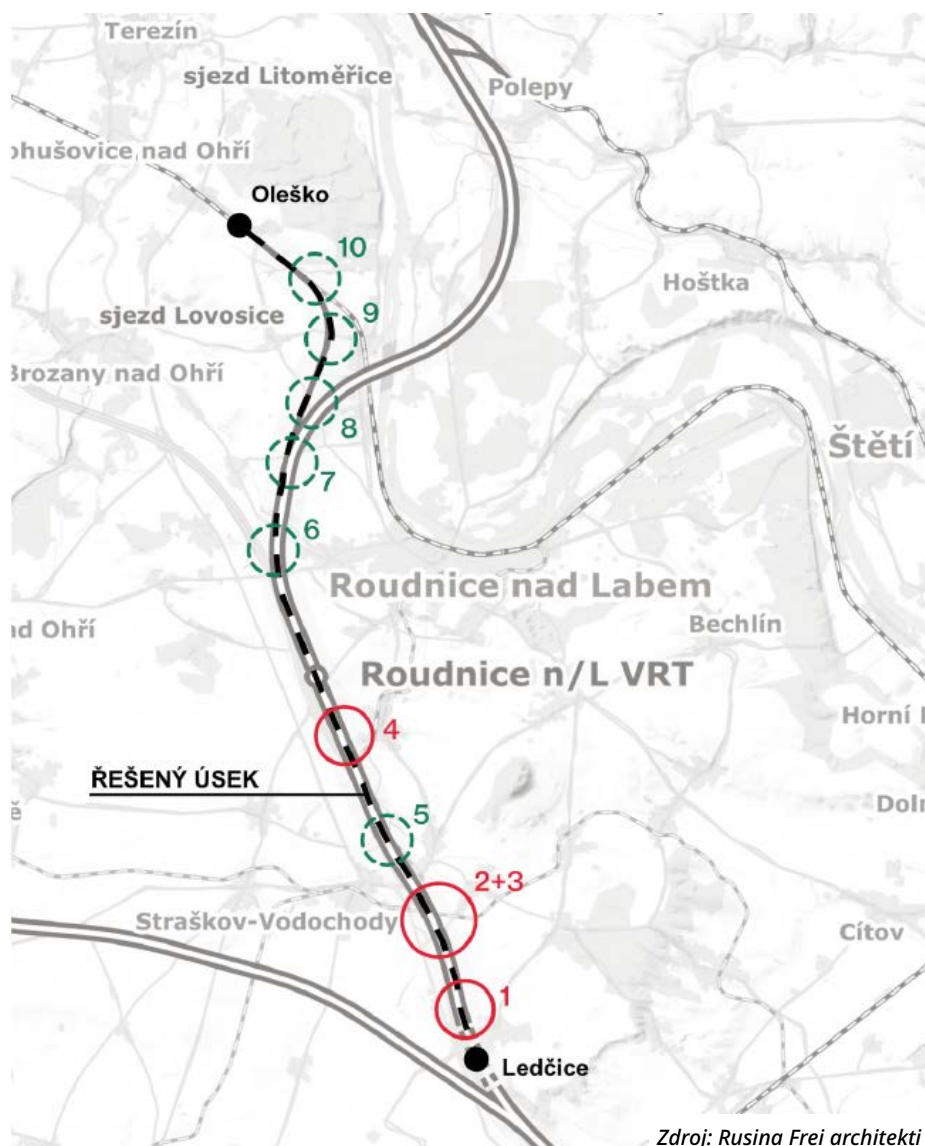
Dialog: Diskutujeme o konkrétní podobě trati

Projektování vysokorychlostní trati (VRT) se posouvá do fáze, kdy máme dostatek informací o technických detailech, což nám umožňuje začít konkrétněji jednat s obcemi o tom, jak bude trať zasazena do okolní krajiny.

Chceme slyšet vaše názory a návrhy k úpravám krajiny, kudy nová železnice povede. Již probíhá diskuze o úseku od ledčického tunelu po sjezd Oleško (označovaném jako Podřipsko I). Brzy se budeme věnovat i architektonicko-krajinářské studii území mezi sjezdem Lovosice a jižním portálem Středohorského tunelu (Podřipsko II). Letos také plánujeme studii pro území od Ústí nad Labem k portálu Krušnohorského tunelu, kterou zajistí Správa železnic. Středočeský kraj se rozhodl pro vlastní přístup a připraví územní studii pro část VRT v kraji, která zhodnotí možnosti kolem budoucí trati s ohledem na současnou dálnici, města a obce.

S obcemi v Ústeckém kraji řešíme různé názory na zábor půdy, aby to nebránilo jejich plánům. Obce mají různé představy o tom, jaká kompenzační opatření by pro ně byla přijatelná. Diskutujeme o tom, co bude realizovat Správa železnic a jaké podklady jsou potřeba pro rozvoj krajiny.

Jednotlivá setkání s obcemi pořádáme jednotlivě. Tam, kde je to vhodnější kvůli lepší provázanosti na větší územní celky, debatujeme ve větší skupině s několika obcemi najednou.



Zdroj: Rusina Frei architekti

Legenda k mapě

Zpracované lokality: 

- 1** Ledčice – ústí tunelu | 38,2–40,0 km | 28. díl
- 2 + 3** Mnetěš a Vražkov | 40,1–41,7 km | 29. díl
- 4** Kleneč | 43,3–45,0 km | 31. díl

Lokality vytipované pro zpracování: 

- 5** Přeložka potoka Čepel | 41,7–43,2 km | 30. díl
- 6** Podluský | 46,9–48,7 km | 34. díl
- 7** Chvalín | 0,8–2,6 km | 36. díl
- 8** Židovice | 0,8–2,6 km | 36. díl
- 9** Hrobce | 2,6–4,3 km | 38. díl
- 10** Libotenice | 4,3–5,7 km | 39. díl

V debatě s obcemi zpracováváme, jak nakládat s krajinou v Podřipsku

V lednu jsme v Roudnici seznámili zástupce obcí s prvními výstupy z architektonicko-krajinářské studie pro úsek VRT Podřipsko I. Studie je v této fázi stále otevřeným dokumentem. Její výsledná podoba vzniká právě teď – v konzultacích se všemi dotčenými obcemi, v jejichž blízkosti bude trať procházet.

Renomovaný ateliér Rusina Frei architekti společně s ateliérem PARTERO Jakuba Fingera v ní nabízejí širší pohled na způsob, jakým pracovat s krajinou při zasazování vysokorychlostní trati do území ohraničené-

prozatím zhruba deset míst, která bychom rádi zpracovali podrobně. Pokud v obcích zjistíte, že byste potřebovali zpracovat ještě nějakou další situaci nebo jiné problematické místo, rádi ho doplníme.”

Během prezentace se účastníci vrátili k otázce, jak velké území by studie měla zpracovávat. Zazněly návrhy, aby bylo území rozšířeno za hranice Ústeckého kraje a vymezeno řekami – na západě Ohří u Bohušovic, na východě Labem u Židovic a Hrobců a směrem na jih Vltavou. Pavel Hruška, náměstek SSVRT, přislíbil, že se poradí se svým týmem

Někteří účastníci prezentace poukazovali na to, že deset lokalit, které architekti předběžně vytypovali pro zpracování, je nedostatečný počet, a požadovali, aby studie řešila celý průběh tratě tam, kde nevede v tunelu. To je například podle Kateřiny Hlaváčové, starostky Hrobců, důležité jak pro její obec, tak pro sousední Židovice. I proto je studie stále ještě otevřeným dokumentem a Správa železnic již organizuje individuální schůzky s obcemi o těch úsecích tratě, které k nim přiléhají. „Očekáváme, že ze schůzek vzejdou doplnění do zadání celé studie a požadavky, které má studie zohlednit. Teprve po těchto debatách



Zdroj: Rusina Frei architekti

ho výjezdem z Ledčického tunelu na jedné straně a sjezdem na Oleško na straně druhé. Architekt Frei přitom ujistil přítomné, že jeho ateliér pečlivě prošel všechny připomínky a náměty, které občané i municipality zanesli do GIS portálu, a pracuje s nimi.

„Náš návrh možných řešení směřuje k tomu, abychom po vybudování vysokorychlostní železnice krajinu upravili tak, aby byla dostatečně pestrá a zajímavá. Například bychom ji rádi doplnili o cestní síť, aby trať nevytvářela v krajině neprostupnou bariéru. Chtěli bychom umožnit prostup i v místech, kudy se dnes nedá dostat,” řekl na prezentaci architekt Martin Frei a dodává: „Vytypovali jsme

a přinese zpětnou vazbu, zda a jakým způsobem by připomínku k rozšíření architektonicko-krajinářské studie bylo možné zohlednit. Připomněl však, že zadáním Správy železnic bylo zpracovat architektonicko-krajinářskou studii pro úseky VRT v Ústeckém kraji. Jde o alternativu k běžícímu zadávání územní studie ve Středočeském kraji, který se vydal trochu odlišnou cestou. „Tím, že bychom do naší studie přidávali další katastry, duplicitně bychom překrývali uvažovanou územní studii Středočechů,” uvedl Pavel Hruška a pokračuje: „Přijde nám proto logické navázat hranici studie na nějakou oddělovací stavbu, v tomto případě na tunel v Ledčicích.”

se znovu společně sejdeme se všemi obcemi k závěrečným připomínkám k architektonicko-krajinářské studii,” reagoval Pavel Hruška.

Návrhy z architektonicko-krajinářské studie pro úsek VRT Podřipsko I budou zpracovávány do budoucí dokumentace EIA, konkrétně do složky „Hodnocení vlivu na krajinný ráz“. Projektanti Metroprojektu se následně postarají o jejich promítnutí do projektu tratě. Právě o realizaci závěrů studie se zástupci obcí zajímali nejvíce. Starostka Kateřina Hlaváčová shrnula své obavy do otázky: „Jak to tedy bude v případě, když někdo v rámci EIA vyhodnotí, že je potřeba zmírnit hluk?

Budou ty krajinné úpravy udělány tak, jak je navrhne studie, anebo nám řeknete, že trať je 600 metrů od vesnice, a proto to není potřeba realizovat?”

Pavel Hruška reagoval slovy: „To, že Správa železnic má při výstavbě vysokorychlostní trati dodržovat limity či eliminovat nějaké vlivy, to je součást technického řešení. V případě omezení hluku máme k dispozici valy, protihlukové stěny, vedení trati v zářezu a podobně. Na část technickou pak navazuje část druhá – kompenzační. Tím, že Správa železnic staví novou infrastrukturu, ubírá nějakou

hodnotu území, ta je identifikována a Správa železnic ji musí kompenzovat. Dám příklad. Protihlukovým valem mohou vzniknout dvě opatření. Eliminační, protože bude snižovat hladinu hluku, a zároveň kompenzační, protože na něm budou vysázeny například stromy, které na cestě musely být káceny. Co všechno a v jakém rozsahu bude vyžadováno jako kompenzační opatření, to právě určuje projektant a zpracovatel EIA. Dokumentaci EIA, která tyto vlivy stavby vyhodnocuje a navrhuje za ně kompenzace, to má na starosti zde přítomný architekt Petr Hofman z Metroprojektu. Ale abych se držel praktického



Zdroj: Rusina Frei architekti



Zdroj: Rusina Frei architekti

příkladu. Proč není vysázení stromů podle vysokorychlostní trati eliminačním opatřením? Eliminace musí fungovat od začátku existence vysokorychlostní trati, takže Správa železnic nemůže čekat třeba deset let, než se všechna vegetační patra do sebe zapojí a výsadba začne tlumit hluk. Právě proto eliminační opatření budou vždy v zásadě stavebního charakteru. Architektonicko-krajinářská studie proto bude identifikovat kompenzační opatření a další možný rozvoj krajiny. Přitom rozvoj krajiny je možné řešit dalšími nástroji, o jejich výsledném rozsahu budeme mluvit jednotlivě s projektantem.”

Soud zamítl žaloby Chlumce a Hrobce proti rozhodnutí Ústeckého kraje

Ústecký krajský soud zamítl žalobu města Chlumec a obce Hrobce na výběr trasy vysokorychlostní trati z Prahy do Drážďan. Obce v žalobě žádaly zrušit rozhodnutí krajských zastupitelů o aktualizaci zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, které bylo přijato loni v červnu.

Hrobce i Chlumec argumentovaly podobně: jejich zástupci hovořili o obavách a vlivech

nové trati nejen na obyvatele, ale také na životní prostředí a krajinu. Současně argumentovali tím, že výběr trasy byl jen takzvaně naoko.

Krajský soud rozhodl jako první o žalobě Chlumce, kterou zamítl. Podle odůvodnění se krajský úřad před schválením aktualizace zásad územního rozvoje dostatečně vypořádal se vznesenými připomínkami. Podle soudu bude dopad chystaného tunelu na město

Chlumec a jeho místní část minimální. Starostka Chlumce Veronika Srnková uvedla, že město podá proti rozhodnutí soudu kasační stížnost.

Pokud jde o žalobu obce Hrobce, soud jejím požadavkům nevyhověl. Podle předsedy správního senátu Martina Jakuba Bruse odpovídají krajské zásady územního rozvoje politice celostátního rozvoje.

Kde získám další informace?

Pokud máte jakékoli další dotazy k vysokorychlostním tratím obecně nebo k přípravě VRT Drážďany – Praha, neváhejte nám napsat na vrt@spravazeleznic.cz. Další informace se dozvíte také na webových stránkách www.dresden-praha.eu, případně můžete navštívit infocentrum v Ústí nad Labem.

Autor: Stavební správa vysokorychlostních tratí © 2025

