

VRTnovinky

Zastupitelstvo Ústeckého kraje schválilo trasu VRT

Zastupitelé Ústeckého kraje schválili 24. června 2024 návrhový koridor vysokorychlostní trati, tzv. zelenou variantu „Pod Bulfem“. Podle páté aktualizace Zásad územního rozvoje kraje povede trať Středohorským tunelem, přes Ústí nad Labem, kde vznikne nový přestupní terminál, a dále do Krušnohorského tunelu.



Pro nákladní dopravu jsme předtím na pracovních skupinách představili tzv. „nákladní bypass“, který ji odvede stranou města. Ten je už ale samostatnou stavbou. Na zpřesnění jeho technického řešení a vedení budeme se všemi dotčenými dále pracovat.

Jaký bude náš další postup jako investora? Především budeme v rámci schváleného koridoru o šířce 200 metrů projektovat přes-

né umístění kolejí. Přitom i nadále zůstaneme v kontaktu s dotčenými obcemi. Jednak s nimi povedeme dialog v obou pracovních skupinách, které se dobře osvědčily, a jednak budeme pokračovat v separátních setkáváních se starosty, obecními zastupitelstvy a také s občany. Od září pak vytvoříme ještě třetí pracovní skupinu „Podřipsko“, v níž budeme řešit konkrétní umístění kolejí v území od hranic Ústeckého kraje až po budoucí portál Středohorského tunelu.

Věděli jste, že...?

- Mezi Prahou a Ústím nad Labem se počítá až se čtyřmi vlaky za hodinu v každém směru.
- VRT jsou navrhovány tak, aby se co nejméně dotkly chráněných prvků v krajině, zejména migračních koridorů pro živočichy. Pokud se jim stavba nemůže vyhnout, navrhnou projektanti tzv. ekodukty, které umožní průchod zvířat krajinou. Pamatujeme samozřejmě také na lidi: projektujeme na řadě míst průchody či nadchody pro volný pohyb.

První vizualizace portálu Krušnohorského tunelu

Představit video tak, aby věrně odrazilo podobu trati a jejího okolí, vyžaduje velké množství dat. Proto si na video musíme vždy nějakou dobu od vyprojektování počkat. Nyní však již máme k dispozici první ze série videí o české části trati Praha–Dráždany. Jedná se o portál Krušnohorského tunelu a jeho možnou podobu po jeho zprovoznění. Další podobná videa budou následovat.

Video s vizualizací můžete zhlédnout na webové stránce [zde](#):



Nákladní obchvat pro Ústí nad Labem

V pracovních skupinách řešíme připomínky jednotlivých municipalit k vedení vysokorychlostní tratě. Jedním z požadavků, nad nímž jsme dlouho diskutovali, byl „nákladní bypass“, tedy obchvat Ústí nad Labem, který by odklonil nákladní vlaky z centra města. Prověřovali jsme několik variant, až jsme na jednání pracovní skupiny 10. června nakonec mohli ukázat variantu pracovně nazvanou „Tunel Dubice“. Je první technicky

realizovatelnou variantou, u níž budeme ještě dále prověřovat možnosti jejího vyústění v oblasti Trmic i Prackovic. Tunelem by projelo až 50 nákladních vlaků denně.

Tunel by odvedl nákladní dopravu z levobřežní tratě tak, aby zcela minula Ústí nad Labem. Samozřejmě s výjimkou nákladů, které budou mít ve městě svou cílovou stanici. Zbývá ještě vyřešit mnoho detailů, ale toto je cesta, která nám umožňuje postupovat dál v nalezení definitivní podoby bypassu.

Oslovujeme jednotlivé majitele pozemků podél VRT

Součástí přípravy VRT je i majetkoprávní vypořádání pozemků, které budou stavbou dotčeny. Protože majetkoprávní vypořádání bývá časově náročné, oslovili jsme majitele pozemků podél tratě, soukromé osoby i obce, v předstihu už nyní. Ačkoli ještě neprovádíme výkupy, požádali jsme je o vyplnění krátkého dotazníku ohledně budoucího majetkoprávního vypořádání. Adresáti našeho dopisu získali identifikační kód, který jim umožní detailní náhled na dotčené pozemky. Na odkazu www.pozemky-pro-vrt.cz naleznete i video popisující celý proces budoucího majetkoprávního vypořádání.

Jak se staví přeshraniční tunel na Brenneru

Starostové z dotčených českých obcí podél tratě Praha-Drážďany společně se svými protějšky ze Saska se sešli na odborné exkurzi u Brennerského úpatního tunelu.

Vyjeli jsme společně do Rakouska debatovat s kolegy z Rakouských drah a s odborníky ze Stavební společnosti Brennerského úpatního tunelu (BBT-SE). Pro regionální politiky i odborníky z Česka a Saska akci zorganizovalo Evropské seskupení pro územní spolupráci (ESÚS) ve spolupráci s Rakouskými drahami a saským ministerstvem hospodářství, práce a dopravy.

Cílem odborné exkurze bylo načerpat zkušenosti rakouských stavbařů z budování tamějšího přeshraničního tunelu a získané poznatky pak využít při projektování Krušnohorského tunelu mezi Českem a Německem.



Základní poselství, které si z Rakouska odvážíme zní jasně a pro nás není velkým překvapením: „Projednávejte všechny problémy v předstihu, seznamujte vedení obcí a veřejnost se všemi podmínkami a důsledky výstavby ještě před schvalovacími procesy“. To je právě to, co v těchto dnech děláme, když představujeme v Česku projekt VRT na setkání s veřejností a vypořádáváme připomínky obcí ve společných pracovních skupinách s účastí projektantů a zastupitelů obcí a kraje.

Starostové se velmi zajímali o zařízení stavenišť, deponii rubaniny, možnosti kompenzačních opatření, o následnou revitalizaci území i o bezpečnost provozu. Odborníky zase zajímaly bezpečnostní standardy u tunelových staveb, účinnost požární ochrany a systém, který by měl bránit nebezpečným situacím.

Studenti UJEP se učí plánovat na datech z VRT

Pro velký úspěch jsme si to zopakovali! V ústeckém infocentru vysokorychlostní tratě z Prahy do Drážďan jsme pro studenty územního plánování a regionální politiky Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem uspořádali už druhý ročník společných diskuzí.



Přednáška náměstkyně Pavla Hrušky ze Stavební správy VRT a následné diskuse tak nemohly být na jiné téma než právě územní plánování. A že bylo na co odpovídat! Moc děkujeme za návštěvu, byli jste skvělí. Takže zase za rok, anebo dřív?

Vysokorychlostní rychlíky pro regiony

Také v Česku se počítá s obsluhou regionů vysokorychlostními expresy s rychlostí 200 km/h. Budou využívat odboček z VRT na modernizované konvenční tratě, a dovezou tak cestující i do regionálních měst, které neleží přímo na VRT.

Tento systém dopravní obslužnosti je vyzkoušený třeba ve Velké Británii, v Německu i jinde. Například jednotky řady Javelin 395 provozuje společnost Southeastern na regionálních expresích z Londýna do aglomerace kolem Doveru. Po jejich zavedení se výrazně zastavilo vyklidňování tohoto regionu.



V Německu je v provozu rodina jednotek ICE 4, které na rozdíl od ICE 1, 2 a 3 mají rychlost omezenou na 250 km/h a slouží pro obsluhu regionů, které neleží přímo na VRT.

Soupravy ICE 4 existují v několika různých dlouhých variantách. V současné době také probíhají testy za účelem zvýšit jejich maximální rychlost až na 265 km/h.



Nový vlak ICE 4 je oproti původním vlakům ICE 1 energeticky úspornější. V přepočtu na jedno sedadlo až o dvacet procent. Jedním z důvodů je nižší hmotnost soupravy, která činí 670 tun, což je takřka o sto tun méně než u původních vlaků ICE 1. Úplnou novinkou je kompletní zrušení oddílového uspořádání, a tak všechny vozy, s výjimkou čtyř rodinných oddílů s prostorem pro kočárky, budou výhradně velkoprostorové.

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 © 2024

