

VRTnovinky

Z Ústí na státní hranici: trasování řešíme s obcemi

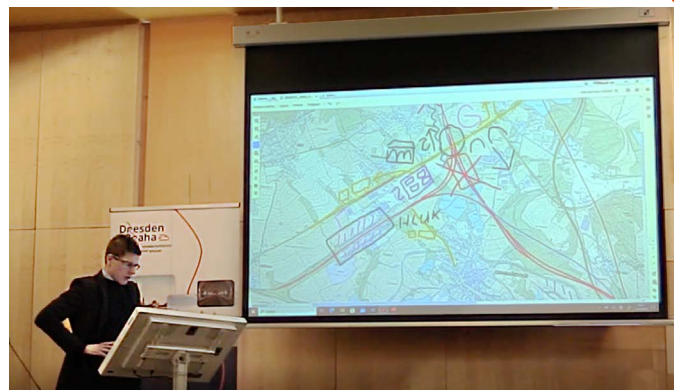
Ministr dopravy uložil Správě železnic, aby zřídila dvě pracovní skupiny s cílem dosáhnout do poloviny roku finálního trasování VRT z Ústí nad Labem na státní hranici a dohodnout se na rozsahu architektonické soutěže pro výstavbu terminálu v Ústí nad Labem.

První skupina, nazvaná „Traťový úsek“, se zabývá územím od nákupního centra Globus v katastru Trmic až ke státním hranicím. Tam má do začátku prázdnin nalézt, jak vyřešit připomínky k trasování VRT tak, aby byly přijatelné pro všechny strany.

Na jednání skupiny dorazili primátor Ústí nad Labem, zastupitelé a radní kraje, starostové a starostky jednotlivých obcí, zástupci Ředitelství silnic a dálnic, ministerstva dopravy a projektanta. Jednotlivé obce odprezentovaly připomínky k projektu a obavy, které by chtěly, aby Správa železnic zohlednila. Jejich požadavky se v reálném čase zakreslovaly do mapového podkladu řešeného území.

Druhá skupina se sešla k přípravě architektonické soutěže pro nové železniční nádraží

„Ústí nad Labem centrum“ a k vyjasnění dopravně-technického řešení v oblasti. Zástupci města Ústí nad Labem s podporou krajské zastupitelky podpořili vznik jednoho centrálního nádraží. Zopakovali, že město by preferovalo zahloubit VRT, ale chápe složitost takového řešení a je přístupné tomu, aby se dojednal oboustranně přijatelný kompromis, pokud nepoškodí oprávněné zájmy města. Architekt města doporučil, aby se uvažovala architektonická soutěž rozdělena na dílčí části, tedy zvlášť se soutěžila podoba mostu přes Labe a zvlášť nádraží. Podle jeho názoru by jedna souhrnná zakázka byla pro zúčastněné kanceláře velkou zátěží a mohla by omezit účast, a tím i konkurenci projek-



tů. I na této pracovní skupině se požadavky zakreslovaly v reálném čase do mapového podkladu řešeného území. Pracovní skupina se bude scházet pravidelně až do poloviny roku.

O dění kolem projektu můžete průběžně získávat informace v [Projektovém deníku](#).



Vysokorychlostní vlaky jsou méně hlučné než konvenční

Do debat o hluku dálnic či železnic se vždy promítají dva legitimní pohledy. Jeden se zaměřuje jen na ekologický aspekt: železnice je oproti dálnici energeticky, uhlíkově a prostorově úspornější. Ten druhý pohled zase bere v potaz jenom obavu z hluku. Na železničních tratích není trvalý provoz jako třeba na dálnicích. Hluk proto působí krátkodobě. Navíc provoz vysokorychlostních souprav je podstatně méně hlučný než dosavadní kon-

venční vlaky. Oba pohledy se nevyklučují. Proto společně s obcemi zahájíme debatu nad chystanou hlukovou studií, jak omezit hluk rychlodráhy v konkrétním místě, aby za žádných okolností nepřekročil rámec stanovený nařízením vlády ČR č. 433/2022 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Ta stanoví nejvýše přípustné limity hluku pro denní dobu (od 6.00 do 22.00) na 60 dB a v noční době (od 22.00 do 06.00) na 55 dB.

Zatížení hlukem od francouzských vlaků TGV v závislosti na profilu trati a přítomnosti akustické ochrany.



Ekvivalentní hladina akustického tlaku při průjezdu 100 vlaků/den. Zdroj: RFF / SNCF Réseau

Věděli jste, že...?

- Z energetického hlediska je železnice vysoce efektivní. Jde o mechanický jev: ocelová kola na ocelových kolejnicích mají velmi nízkou spotřebu energie, nízký valivý odpor a odvádějí méně tepla. Železniční doprava využívá energii v průměru třikrát efektivněji než silniční.
- Češi kombinují auta s vlakem. V posledním desetiletí totiž často jezdí autem na vlak, byť příměstský, a to přestože vlastní více automobilů než před deseti lety.
- Centralizované řízení pohybu vlaků omezuje zpoždění a zároveň zaručuje bezpečnost. Na druhou stranu chování motoristů není koordinováno, což vede k dopravním zácpám a nehodám.

Projekt „Dialog“ s lidmi podél trati je pokaždé inspirativní

V únoru se uskutečnily další díly Dialogu – setkávání představitelů Stavební správy vysokorychlostních tratí s veřejností. V Petrovích, kde trať povede pod povrchem, tedy Krušnohorským tunelem, se nejvíce diskutovalo o obavách ze ztráty pitné vody při ražení tunelu, o možných propadech povrchu i o odvozu



Dialog s občany v Petrovích

vyrubaného materiálu z tunelu. Pečlivě jsme vysvětlovali, že samotné stavbě tunelu bude předcházet další geologický průzkum. Podle něj zvolíme trasu i technologie při stavbě tunelu tak, aby ke ztrátě pitné vody nedošlo. Dialog v Chabařovicích ukázal, že největší emoce vyvolávají dva faktory: hluk (jak ze stavby, tak z provozu nové tratě) a odvoz rubaniny z blízkého Krušnohorského tunelu. Obavy

zdejších obyvatel jsou pochopitelné vzhledem k neblahým historickým zkušenostem s těžební činností, která významně ovlivňovala krajinu a životní podmínky. Ujišťovali jsme, že samotné železniční těleso a protihlukové stěny i zemní valy kolem něj projektujeme s vědomím vládou nařízených hlukových limitů. Ty nesmí být v jakýkoliv moment překročeny. Proto například také část zeminy a rubaniny vytěžené z tunelu zůstane na místě a poslouží opatřením k omezování hluku. Vysvětlili jsme, jak mohou občané vznášet otázky a lokální náměty k tématu hluku a prostupnosti krajiny – buď přímo, anebo prostřednictvím obce.



Atmosféra v Chabařovicích byla elektrizující

Dana Drábová: Požadujeme, aby VRT nenarušila bezpečnost jaderného úložiště

Jedna z alternativních tras VRT, kterou navrhla občanská iniciativa, by severozápadně od Litoměřic procházela v blízkosti úložiště jaderného odpadu Richard, či dokonce nad ním. Úložiště se nachází v podzemním komplexu bývalého vápencového dolu s názvem Richard II. a je provozováno od roku 1964. V případě, že by územím v okolí úložiště měla vést železnice, přichází ke slovu Státní úřad pro jadernou bezpečnost. Dana Drábová, předsedkyně úřadu, osvětluje, jaké průkazy o bezpečnosti provozu by v takovém případě její úřad vyžadoval od Správy jaderných úložišť. Vyjádření Dany Drábové, předsedkyně SÚJB, jsme zaznamenali na videu [na stránkách projektového webu](#).



Ing. Dana Drábová, Ph.D.



„Správa úložišť radioaktivních odpadů se zúčastnila několika jednání na Ministerstvu dopravy, která se týkala navrhované alternativní trasy vedoucí nedaleko úložiště Richard. Jasně jsme sdělili, že bezpečnost úložiště je pro nás nyní i v budoucnu naprostou prioritou, kterou musíme pro Českou republiku zajistit a pravidelně ji prokazovat. A právě bezpečnosti úložiště Richard musí být podřízeny jakékoliv činnosti, které by se ho mohly, byť i vzdáleně, týkat.“

Písemné prohlášení SÚRAO k alternativní trase vysokorychlostní železnice poskytla Mgr. Martina Bílá, tisková mluvčí úřadu.

Postřehy z historie vysokorychlostní železnice ve světě

- Zatímco na českých tratích se dosud přepravujeme v průměru 80 kilometrovou rychlostí, vlaky ve světě překonávají rekordy na hranici 400 km/h. První vysokorychlostní vlaky postavili v Japonsku a jezdily na trati mezi Tokiem a Ósakou již v roce 1964.
- Francouzský dvoupodlažní TGV Duplex může dosáhnout maximální rychlosti až 320 km/h. Souprava má kapacitu 545 cestujících. Konstrukce vlaku sestává hlavně z hliníku, díky čemuž je lehký a ekologický zároveň.
- Německý Intercity-Express (ICE) je vlakovou lodí Deutsche Bahn a v současnosti využívá více než 270 vlakových souprav s charakteristickým šedo-bílým nátěrem a červeným podélným pruhem. Může dosáhnout maximální rychlosti až 330 km/h.
- Španělské vysokorychlostní soupravy Alta Velocidad Española (AVE) provozuje společnost Renfe. Jezdí na tratích o délce 3100 km rychlostí až 350 km/h. Například cesta z Madridu do Barcelony jim trvá méně než tři hodiny.
- Nejvyšší provozní rychlost, které rychlovlaky dosud dosáhly, je 431 km/h a momentálně ji drží nejrychlejší vlak na světě vůbec, čínský Shanghai Maglev. Nepohybuje se po kolejkách, ale vznáší se na magnetickém polštáři. Vozí cestující z šanghajského letiště Pudong na 30 kilometrů vzdálenou stanicí metra Longyang Road.
- Indie oznámila, že do roku 2026 dostaví vysokorychlostní trať, první v Indii. Spojí Bombaj s Ahmadábádem ve státě Gudžarát.

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

