

VRTnovinky

Upravili jsme plány na průchod VRT katastrem Ústí nad Labem

Na další schůzce pracovní skupiny Architektonická soutěž jsme představili úpravy trasování vysokorychlostní železnice v katastru Ústí nad Labem.

Úpravy vycházejí vstříc připomínkám a přáním vzešlých z debat v této pracovní skupině. Jsme rádi, že se ve skupině postupně sblíží názory na průchod vysokorychlostní železnice krajským městem. Všichni společně intenzivně pracujeme na tom, abychom vzájemně přijatelného, proveditelného kompromisu dosáhli, pokud možno ještě před jednáním krajského zastupitelstva o aktualizaci zásad územního rozvoje (aZÚR). „Dále prověřujeme nové varianty, jak trasu Ústím nad Labem vést. Na některé požadavky z různých důvodů přistoupit nelze, ale v některých ohledech jsme na připomínky přistoupili. Shrnul bych je do čtyř okruhů,“



řekl Pavel Hruška, náměstek pro přípravu vysokorychlostních tratí v oblasti sever.

Pracovní skupiny nadále probírají i další úseky trasování VRT v kraji a snaží se na nich zohlednit připomínky a požadavky obecních, městských a krajských zastupitelů. O definitivní podobě trasy rozhodne ministerstvo dopravy.

Zohledněné připomínky města

Zaprvé by mělo dojít k posunutí portálu Středohorského tunelu do oblasti Setuzy.

Zadruhé, namísto dvou dvoukolejných mostů přes Labe má vzniknout jeden čtyřkolejný s průběžným štěrkovým ložem. U něj může vzniknout i nová lávka pro pěší a cyklisty. Stávající most mezi Střekovem a západním nádražím tak už pro železniční dopravu nebude potřeba a Správa železnic ho může nabídnout městu k využití.

Zatřetí, změnou projde i uspořádání budoucího centrálního nádraží. Mohlo by být dvoupatrové: ve spodním patře by se odbavovaly hlavně regionální vlaky, nově by byla umožněna i úvrat' vlaků mezi Lovosicemi a Děčínem. Z horního patra nádraží by pak odjížděly dálkové vlaky.

Začtvrté, úprava profilu tratě umožní podle přání města větší využití prostoru kolem řeky Bíliny jako lineárního parku s cyklostezkou směrem k jezeru Milada.

Zevrubná debata v Ústí nad Labem

Na pozvání primátora statutárního města Ústí nad Labem jsme se 11. dubna zúčastnili setkání a diskuze o podobě průjezdu vysokorychlostní železnice Ústím. Kromě představitelů města, kanceláře architekta města, zástupců krajského úřadu se diskuzi účastnili i občané z Ústí a okolí.



Setkání s představiteli města a občany

Na úvod prezentovala svůj pohled kancelář architekta města. Následně Správa železnic ukázala posuny v projektu, ke kterým došlo ve vzájemném dialogu s městem. Poté zástupci krajského úřadu představili plánovaný rozsah objednané veřejné železniční dopravy na příštích 25 let, včetně dopadů na regionální rozvoj.

Následovala diskuze, kde se každý mohl zeptat úplně na vše, co ho v souvislosti s výstavbou vysokorychlostní trati přes město zajímá. Zazněla tak celá řada názorů na to, kudy by bylo vhodné trasu vést, dotazy na kompenzační opatření proti hluku, vibracím a také na intenzitu dopravy. Na všechny dotazy byly podány podrobné odpovědi.

Jaká varianta bude nejhodnější, bude jasné na konci června letošního roku, až skončí svou činnost obě pracovní skupiny, které ustanovil pro řešení vedení trati od Ústí po státní hranici ministr dopravy.

Věděli jste, že...?

- Každá infrastruktura, i VRT, prochází několikrát posouzením vlivu na životní prostředí. Nejprve při zpracování studie proveditelnosti, kdy dochází k výběru vhodné trasy. Potom při aktualizaci zásad územního rozvoje kraje (ZÚR) a závěrem se při zpracování podrobného technického návrhu provádí posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA).
- VRT musí být s ohledem na bezpečnost provozu oplocena a nesmí mít žádná úroňová křížení. Navrhované trasy obsahují nadchody i podchody, jejichž umístění konzultujeme s místními samosprávami.

K čemu jsou dobrá rychlá spojení na české dráze

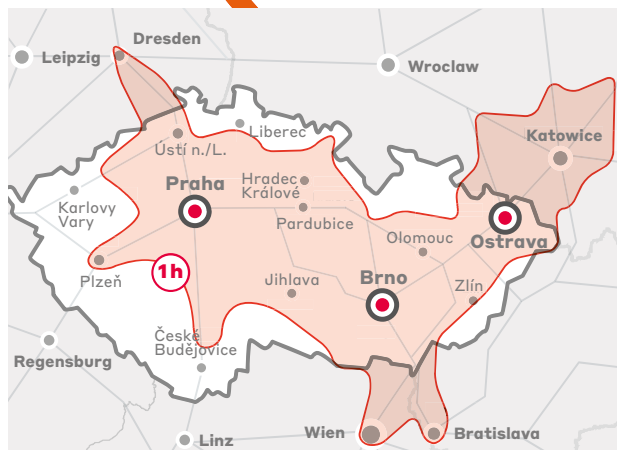
Nové vysokorychlostní tratě mohou na první pohled vypadat pouze jako prostředek ke zlepšení železniční dopravy mezi největšími městy Česka. My je však nestavíme jen proto, abychom unikli přídomku železniční skanzen Evropy.

Máme od vlády důležitější úkol – přispět k posílení dynamiky ekonomického rozvoje regionů. Dramatickým zkrácením dojezdových časů ztratí geografická vzdálenost z metropolí do regionů pro většinu obyvatel na významu při jejich rozhodování, kde žít a kde pracovat. Dálniční síť toto v takové míře nedokáže ani z hlediska rychlostí, ani z hlediska záboru krajiny. Nemluvě o tom, že elektromobilitu dnes v nejvyšší možné míře představuje právě železnice.

Čistě z dopravního pohledu se otevírá nebyvalá příležitost překreslit českou železniční síť, jež se od konce 19. století měnila jen minimálně a která urgentně potřebuje kapacitně posílit. Bez nové infrastruktury nám dnešní zahlcená konvenční síť nedovolí ani nasadit více vlaků, ani zrychlit, ani zlepšit spolehlivost. Zmenšit zpoždění za současného stavu věcí by paradoxně znamenalo ubrat počet spojů nebo zpomalit rychlost. Avšak teprve vysoká rychlost

a spolehlivost, kdy přerušení dopravy nepřesáhne jednu minutu na tisíc vlakových kilometrů, způsobí, že regiony se z pohledu cestovatele a investorů přiblíží k sobě navzájem a také k velkým centrům „gravitace osídlení“, jakými jsou Praha, Brno nebo Ostrava.

Už od počátku 21. století se lidé začali z těchto českých velkoměst stěhovat do jejich bezprostředního okolí za klidnějším bydlením. Širším cílem projektu VRT je, aby se rychlou dopravní dostupností staly celé regionální oblasti ještě atraktivnějšími pro investory a aby se mnohem rovnoměrněji rozdělovalo ekonomické bohatství. Není důvod nevěřit, že i v Česku dojde k podobnému vývoji jako v evropských zemích kde je rozvinutá síť VRT. Lidé se tam začali vracet z velkoměst do regionů, aniž by přišli o výhody života ve vzdálené metropoli. Tam mohou každý den snadno a rychle dojíždět. Regiony se přestaly vyliďňovat.

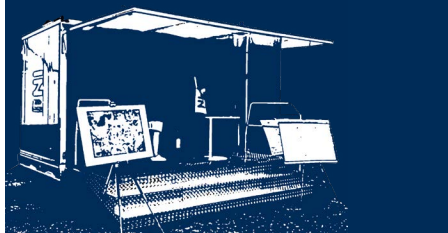


Dostupnost největších měst Prahy, Brna nebo Ostravy z regionů do jedné hodiny s využitím vysokorychlostních a dalších rychlých tratí. Jedná se o zjednodušené vyjádření dostupnosti vycházející z dojezdových časů do hlavních regionálních center.

„Projekt vysokorychlostních tratí začne měnit preference lidí, kde budou chtít žít. Kapacitně posílí existující železniční síť a jejím propojením na konvenční regionální tratě a autobusové linky vznikne efektivní dopravní systém. Ten pomůže zajistit budoucí dynamický rozvoj celého území našeho státu,“ říká Ing. Jakub Bazgier, ředitel Stavební správy VRT.

Akce v květnu

- 27. května od 17.00 – setkání týmu Stavební správy VRT s veřejností v Libeznici.
- 31. května ve 12.00 hodin dorazí naše mobilní infocentrum VRTmobil do Štětí.



Od počátku dubna je opět v provozu naše mobilní informační centrum, tzv. VRTmobil. Rádi přijedeme za vámi – mailujte nám svá pozvání sem: vrt@ssvrt.cz.

Designéři z Česka navrhli modernizace rychlovlaku ICE

Zcela novou podobu dali interiéru německých rychlovlaků ICE 3neo čeští designéři z firmy Siemens Mobility Engineering.



Český tým řešil interiéry oddílů pro děti, pro kola, služebního a odpočinkového oddílu pro personál. „Navrhovali jsme podobu stolků, zavazadlových a úložných prostor, vnitřního obložení, stropů či prosklených zástěn. Pracovali jsme také na nové integraci informač-

ního systému do vozidla,“ říká Roman Prell, vedoucí týmu. Pod jeho vedením tým provedl rozsáhlou inovaci sedadel, která teď nabízejí lepší možnosti nastavení a větší pohodlí. Nový harmonický vzhled interiéru teď podtrhují moderní materiály, jako jsou dřevěné dekorativní akcenty a čalounění z prémiové 85% vlny: v 1. třídě jsou sedadla laděna do teplých šedých tónů, ve 2. třídě převládají modré odstíny a palubní restauraci dominuje vínová červec. Cestujícím jsou k dispozici integrované držáky na tablety u každého opěradla. Původní řada ICE 3neo je v provozu s cestujícími od prosince 2022

mezi Dortmundem, Kolínem nad Rýnem a Frankfurtem nad Mohanem a také po nové vysokorychlostní trati Wendlingen–Ulm až do Mnichova. Novinky českého týmu budou dodávány v nových 73 vlacích, které budou vyrobeny do roku 2028.

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

