

# **Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha - Drážďany**

**Rešerše archivních prací environmentálního  
posouzení a územních střetů**

**RNDr. Přemysl Marek**

**10. prosince 2020**

# Obsah

Úvod .....	4
1 Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní napojení Praha – Most – Karlovy Vary – Cheb, strategická studie, Kalčík J. et al., 6/ .....	5
2 Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní napojení Praha – Most – Karlovy Vary – Cheb, koncepční studie, Vyhodnocení průchodnosti variant VRT (T- plan, 6/2010) .....	6
3 Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice, průvodní zpráva, IKP, 11/2013 .....	7
3.1 Základní varianty trasy VRT .....	7
3.1.1 Navržené základní varianty trasy VRT.....	7
3.2 Alternativy trasy VRT.....	7
3.2.1 Navržené alternativy trasy VRT.....	7
4 Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice, část D - Průchodnost území (technická zpráva (IKP/NDCON, 11/2013) .....	9
4.1 Shrnutí průchodnosti z hlediska životního prostředí .....	9
5 Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice, geologická rešerše, IKP, 11/2013.....	11
6 Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území – vyhodnocení koncepce a souhrnná zpráva, SUDOP/AF CityPlan, 5/2015 .....	12
6.1 RS4 Praha – Ústí nad Labem .....	12
6.2 Celkové hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí.....	13
7 Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN, Územně technická studie, souhrnná zpráva, SUDOP, 6/2015.....	15
7.1 Vyhodnocení územních a environmentálních střetů.....	15
8 Inženýrsko-environmentální analýza nového žel. spojení Lovosice - Drážďany na území ČR, .....	17
8.1 Místa nejvýznamnějších střetů se sídleními útvary .....	18
8.2 Přehled nejvýznamnějších střetů v oblasti životního prostředí.....	18
9 Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany, 7. dílčí plnění, souhrnná zpráva, CEDOP/EGIS, 01/2019 .....	19
10 SP nového železničního spojení Praha – Drážďany - Posouzení vlivu na životní prostředí, vlivu klimatických změn a územní průchodnost, CEDOP, 01/2020 .....	21
Celkové shrnutí a závěr.....	22



# Úvod

V následujícím je uveden přehled vyhledávacích a územně technických studií, které byly pořízeny v souvislosti s vyhledáním vhodného koridoru Praha – Drážďany. Důraz této rešerše je kladen na územní střety a průchodnost záměru ve vztahu k životnímu prostředí. Přehled pořízení těchto studií je řazen chronologicky.

# 1 Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní napojení Praha – Most – Karlovy Vary – Cheb, strategická studie, Kalčík J. et al., 6/

Účelem studie bylo zajistit napojení Ústeckého a Karlovarského kraje na páteří železniční síť České republiky a nejdůležitější směry evropských dopravních koridorů.

Trasa spojení Ústí nad Labem – Drážďany byla upřesněna podle trasy na německé straně Krušných hor. Upřesnění trasování nové trati na českém území vycházelo ze záměru německé strany. V kritickém úseku se jednalo o novostavbu a navazující síť měla být modernizována na rychlost 200 km/h.

V konečné verzi bylo uvažováno s trasami:

Vu - vysokorychlostní napojení Praha - Ústí, východní varianta

Zu - vysokorychlostní napojení Praha - Ústí, západní varianta



Obr. 1 Situace navrhovaných tras

Vyhodnocení průchodnosti těchto variant VRT bylo zpracováno firmou T-plan.

## 2 Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní napojení Praha – Most – Karlovy Vary – Cheb, koncepční studie, Vyhodnocení průchodnosti variant VRT (T-plan, 6/2010)

Vyhodnocení průchodnosti území pro vysokorychlostní trať Praha – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN bylo provedeno pro navrhované variantní koridory na území Středočeského a Ústeckého kraje. Koridor VRT na území kraje Praha není předmětem tohoto vyhodnocení.

Vyhodnocení průchodnosti navrhovaných variantních koridorů bylo zaměřeno na základní identifikaci vlivů a potenciálních střetů těchto liniových staveb s limity využití území, hodnotami a složkami ochrany životního prostředí s cílem vymezit koridor s minimalizací negativních dopadů na danou složku ochrany.

Vyhodnocení bylo provedeno pro plošně vymezené variantní koridory a pro osově vymezené variantní trasy z hlediska vlivů na horninové prostředí, přírodu a krajinu, půdu, vodu, sídla a památky.

**Tab. 1 Preference variant dle střetů se složkami životního prostředí**

	Plošně vymezené koridory	Osově vymezené trasy
Horninové prostředí	Z	Z
Příroda a krajina	V	V
Půda	V	Z
Voda	Z	Z
Sídla a památky	Z	Z

### **Závěr**

Z výsledků podrobnějšího environmentálního vyhodnocení průchodnosti území pro variantní trasy a koridory VRT v úseku (Praha) – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN včetně rychlostního spojení (Praha -) Most vycházela jako příznivější varianta Z – západní, tj. ve spojení Praha – (Podbradec) – Ústí nad Labem – hranice ČR/SRN s navazujícím rychlostním spojením v úseku VRT (Podbradec) – Most.

# 3 Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice, průvodní zpráva, IKP, 11/2013

Hlavním cílem studie byla urychlená územní stabilizace trasy VRT v celé své délce předmětného úseku. Základním požadavkem při návrhu trasy bylo v maximální možné míře vycházet z platných Zásad územního rozvoje krajů, tzn. respektovat vymezený koridor pro novou VRT Praha - Dresden. Zaústění nové trasy vysokorychlostní tratě Praha – Ústí nad Labem – Dresden do železničního uzlu Praha je uvažováno v prostoru Balabenky.

## 3.1 Základní varianty trasy VRT

V rámci územně technické studie byly v řešeném úseku nové VRT zpracovány 3 základní varianty (Varianta 1, 2 a 3), které se lišily navrženými parametry GPK v závislosti na maximální návrhové rychlosti vysokorychlostních vlaků - HS RST dle TSI.

### 3.1.1 Navržené základní varianty trasy VRT

- Varianta 1 – V=350 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h,
- Varianta 2 – V=300 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h,
- Varianta 3 – V=250 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h

## 3.2 Alternativy trasy VRT

Na základě závěrů vyhodnocení průchodnosti území byly navrženy alternativy vedení trasy, jejichž cílem bylo odstranit definované střety se složkami životního prostředí a s územně plánovacími dokumentacemi.

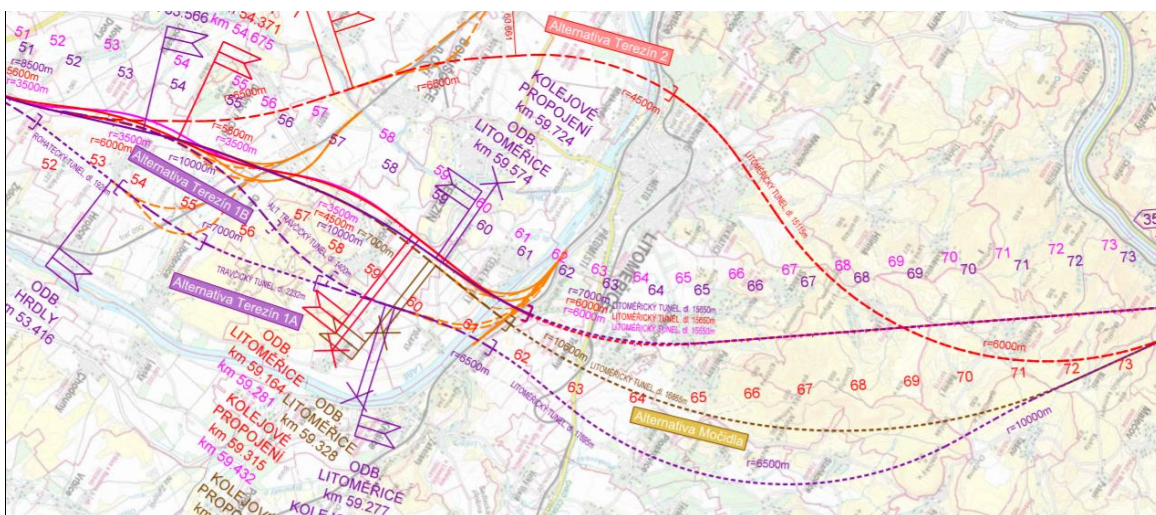
### 3.2.1 Navržené alternativy trasy VRT

- Alternativa Terezín 1A – V=350 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h,
- Alternativa Terezín 1B – V=300 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h,
- Alternativa Terezín 2 – V=350/300 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h, Alternativa Močidla – V=350 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h,
- Alternativa Špičák – V=350/300/250 km/h, pomalejší vlaky V=200 km/h, resp. V=160 km/h.





Obr. 2 Navržené trasy VRT v úseku Praha - Litoměřice



Obr. 3 Navržené trasy VRT v úseku Praha – Litoměřice (detail)

#### LEGENDA:

- Varianta 1 (V=350 km/h)
- Varianta 2 (V=300 km/h)
- Varianta 3 (V=250 km/h)
- Alternativa Terežín 1A (V=350 km/h)
- Alternativa Terežín 1B (V=300 km/h)
- Alternativa Terežín 2 (V=350/300 km/h)
- Alternativa Močidla (V=350 km/h)
- Odb. Líbeznice - Kralupy n. V. (napojení letiště Vodochody)
- Odbočky z VRT na stávající tratě
- Nová trať směr Most - výhled
- Trať v tunelu



## 4 Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice, část D - Průchodnost území (technická zpráva (IKP/NDCON, 11/2013))

### 4.1 Shrnutí průchodnosti z hlediska životního prostředí

Identifikované kritické střety základních variant, z důvodu kterých vydaly dotčené orgány negativní vyjádření, jsou následující:

- zóna OP NKP hory Říp,
- OP NKP Malá pevnost s Národním hřbitovem a souborem nemovitých kulturních památek v historickém jádru města Terezín,
- OP VZ I. stupně Močidla,
- OP VZ II. stupně Močidla,
- CHKO České Středohoří (I. a II. zóna).

Zásadním střetem pro všechny varianty a alternativy je střet s 2. zónou OP NKP hory Říp. V tomto úseku je trasa v souladu s územní rezervou vymezenou v Zásadách územního rozvoje Ústeckého kraje. Koridor je umístěn východně podél dálnice D8. Územní rezerva je plocha nebo koridor vymezený s cílem prověřit možnosti budoucího využití. Dotčený orgán Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor kultury a památkové péče, uvedl, že v 2. zóně OP NKP hory Říp není přípustné zásadně měnit vzhled krajiny. Alternativa pro řešení střetu s 2. zónou NKP hory Říp není v této studii sledována.

Všechny varianty jsou ve střetu s OP NKP Malá pevnost s Národním hřbitovem a souborem nemovitých kulturních památek v historickém jádru města Terezín. Tato národní kulturní památka je navrhovaná k zápisu na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Vedení trasy v OP NKP v Terezíně bylo dotčeným orgánem kategoricky zamítnuto.

Všechny navržené varianty jsou dále ve střetu s OP vodního zdroje I. a II. stupně Močidla. Nutno posoudit podrobně v návazné územně technické studii úseku Litoměřice – Ústí nad Labem.

Z důvodu výše uvedených střetů byly navrženy alternativy Terezín 1A, Terezín 1B a Terezín 2. Alternativy nezasahují do OP NKP v Terezíně a dále se vyhýbají střetu s OP vodního zdroje I. a II. stupně Močidla-Skalice-Pohořany. Dle SČVK jsou z hlediska OP vodního zdroje Močidla bezproblémové obě alternativní trasy. Jako nejvhodnější je nejvýchodnější vedení trasy - alternativa Terezín 1A a Terezín 1B.

Alternativy Terezín 1A a Terezín 1B, v důsledku změny trasy v oblasti NKP v Terezíně, mají nové zásadní střety se složkami životního prostředí. Alternativa Terezín 1A je ve střetu s nadregionálním biocentrem Mrchový kopec a Evropsky významnou lokalitou Písčiny u Oleška. Alternativa Terezín 1B je ve střetu s nadregionálním biocentrem Mrchový kopec, EVL tato alternativa nezasahuje. Agentura přírody a ochrany žádá o zamezení křížení trasy VRT s biocentry. Alternativa Terezín 2 je ve střetu s přírodní památkou Babinské louky a přírodní rezervací Slunečná stráň.

Střetu s I. a II. zónou CHKO České středohoří se v případě splnění požadavku zaústění trasy VRT do Ústí nad Labem nelze vyhnout. I. a II. zóna CHKO je zasažena ve všech variantách a alternativách. Alternativy Terezín 1A a Terezín 1B v porovnání s alternativou Terezín 2 snižují délku střetu s I. zónou CHKO. Dle vyjádření Správy CHKO, konečné umístění záměru v CHKO je možné buď s respektováním zákazů na území CHKO anebo až na základě výjimek dle § 43

zákona ze zákazů dle zákona č. 114/1992 Sb. (zejména § 26 odst. 2 a § 26 odst.3 písm. a) zákona). Je zcela nepochybné, že v důsledku stavební činnosti nastane např. nevratné poškození půdního povrchu, změna vodního režimu, terénní úpravy značného rozsahu. Průchodnost CHKO České středohoří musí být dále podrobněji projednáno.

### **Závěr**

Z výsledků posouzení průchodnosti území vyplývá, že nejnižší míru neprůchodnosti ze všech variant a alternativ vykazují alternativy Terezín 1A a 1B, které jsou však ve střetu nadregionálním biocentrem Mrchový kopec, resp. Evropsky významnou lokalitou Píščiny u Oleška.

## 5 Územně technická studie VRT Praha – Litoměřice, geologická rešerše, IKP, 11/2013

Studie popisuje střet základních a alternativních tras s evidovanými chráněnými ložiskovými územími (CHLÚ), těženými ložisky a dobývacími prostory. Průchodnost variant těmito střety je podmíněně možná.

- Staničení základní varianty VRT v km cca 23 - CHLÚ Čenkov (evidenční číslo 0283000) – ložisko stavebního kamene.
- Staničení základní varianty VRT v km cca 31,5 - ložisko nevyhrazených nerostů Dušníky nad Vltavou – písky, štěrkopísky (ev. č. 52782200), zároveň CHLÚ Křivousy (ev.č. 00290000) štěrkopísky.
- Staničení základní varianty VRT v km cca 47 - ložisko nevyhrazených nerostů – štěrků a štěrkopísků „Podluský - Roudnice“ (ev.č. 3088800).
- Staničení základní varianty VRT v km cca 53 - ložisko cementářských surovin - slínovce, vápence „Rohatce“ (ev.č. 3204500). Je prakticky totožné s CHLÚ Rohatce pro těžbu jílu (ev.č. 20450000).
- Staničení základní varianty VRT v km cca 60–61. Chráněné ložiskové území Počaply ev. č. 00190000 – štěrkopísky a výhradní plocha ložiska ev. č. 3001900 Travčice-Počaply.
- Staničení alternativní trasy Terežín 1 – v = 350 km/h v km cca 52,0–54,0. Ložisko cementářských surovin - slínovce, vápence „Rohatce“ (ev.č. 3204500). Ložisko dosud netěženo. Je prakticky totožné s CHLÚ Rohatce pro těžbu jílu (ev.č. 20450000).
- Staničení alternativní trasy Terežín 1, spojená trasa v = 300 km/h i v = 350 km/h v km 58,0–60,50. Chráněné ložiskové území Počaply ev. č. 00190000 – štěrkopísky a výhradní plochou ložiska ev. č. 3001900 Travčice-Počaply, které je v současnosti povrchově těžené. Dále současnou povrchovou těžbou štěrkopísků ev. č. 5233800 na ložisku Nučnický – Travčický les.
- Staničení alternativní trasy Terežín 2 (Bohušovice) v km 58,560. Chráněné ložiskové území Bohušovice nad Ohří. ID: 16350000 – štěrkopísky

## 6 Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území – vyhodnocení koncepce a souhrnná zpráva, SUDOP/AF CityPlan, 5/2015

Studie hodnotila vliv jednotlivých variant tras RS1 (směr Brno), RS4 (směr Ústí nad Labem) a RS5 (směr Hradec Králové) v Praze a metropolitním regionu na životní prostředí. Studie v každém uvažovaném směru hodnotila více variant, které většinou převzala z dříve zpracovaných dokumentací. Studie v každém uvažovaném směru porovnávala hodnocené varianty zejména z pohledu vlivu na životní prostředí, technických a dopravně technologických parametrů a investičních nákladů.

Studie na základě dříve studijně prověřených variant územních stop zaústění tras RS1, RS4 a RS5 do ŽUP vyhodnotila jejich vliv na životní prostředí a na evropsky významné lokality (EVL) a ptačí oblasti na území hl. m. Prahy a v přilehlém pražském metropolitním regionu v rámci Středočeského kraje.

Vzhledem k zaměření této rešerše na koridor RS4 Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, nejsou ostatní koridory uváděny.

### 6.1 RS4 Praha – Ústí nad Labem

Varianta V1 - HB, alternativní trasa z koncepce VRT2003

Varianta V2 - zečtyřkolejnění tratě 011

Varianta V3 - trasa podél D11 (koncepce VRT2003)

Varianta V4 - trasa dle ZÚR Středočeského kraje

Varianta V5a - nově navržená trasa (alternativa k trasám V3 a V4)

Varianta V5b - nově navržená trasa (alternativa k trasám V3 a V4)

Varianta V6 - nově navržená trasa (alternativa k trase V1)

Některé z variant východního směru přicházejí do střetu s EVL Blatov a Xaverovský háj. Negativní vlivy se liší v závislosti na konkrétní trase a technologii výstavby. V případě provedení tunelu hloubením by měly varianty V3, V4 a V5 významně negativní vliv. Také varianta V2 vedená severně od stávajícího koridoru by měla významně negativní vliv na předměty ochrany a celistvost EVL. Varianty východního směru rovněž zasahují do několika maloplošných chráněných území. Jsou to PP Počernický rybník (V1 – V6), PP Xaverovský háj (V5), PR Klánovický les (V2 – V5), PR Cyrilov (V2). Všechny varianty kolidují s přírodními parky Smetanka a Klánovice – Čihadla a rovněž zasahují do nadregionálního biocentra Vidrholec. Varianty V1 a V6 se střetávají s nadregionálním biokoridorem K66, varianty V3, V4 a V5 s NRBK K67. V dotčeném území je řada významných krajinných prvků ze zákona a 3 VKP registrované: mokřad Běchovického potoka (V2), křídový výchoz Na vrchách (V3, V4) a zamokřená louka u Golfu (V2).

Z hlediska vlivů na ochranu vod dochází v řešeném území východního směru k významnému negativnímu střetu s ochrannými pásmy vodních zdrojů Jirny – Horoušany (V3, V4, V5) a OPVZ Květnice (V1, V6). Zdroj vody Jirny – Horoušany je od roku 2009 mimo provoz. V obci Květnice se jedná o OPVZ I. Stupně, je proto nutné upravit trasování koridoru tak, aby se danému OPVZ vyhnulo.

Koridory tras východního směru přicházejí do střetu s dobývacími prostory Nehvizdy (V3, V4, V5), Vyšehořovice – Kamenná Panna (V3) a s chráněným ložiskovým územím Vyšehořovice (V3, V4, V5). Rovněž zasahují do ložisek nerostných surovin Vyšehořovice – východ (V3, V4, V5) a Vyšehořovice – Kamenná panna (V3, v4, V5). V řešeném území se nevyskytují poddolovaná území.

Varianty východní trasy vedou skrze oblasti krajinného rázu Říčansko a Čelákovicko a zasahují do jejich přírodních, kulturně – historických a estetických znaků a hodnot. Nejmenší negativní vliv z hlediska krajinného rázu představuje varianta V2. Součástí dokumentu je podrobné hodnocení vlivu na krajinný ráz v přírodním parku Klánovice – Čihadla. Varianta V2 se jeví nejpříznivěji rovněž z hlediska fragmentace krajiny a rizika vzniku intekoridorového efektu.

Trasy kolidují s tichými oblastmi Rokytka (V1, V6) a Klánovický les (V2, V3 a V4). Na základě provedených výpočtů bez protihlukových opatření je zřejmé, že z hlediska celkového počtu nadlimitně ovlivněných chráněných staveb vychází nejpříznivěji trasa V6. U této trasy bylo na základě provedených analýz zjištěno celkem 273 chráněných staveb ovlivněných nad hygienickým limitem hluku z provozu rychlých spojení. U trasy V3 je to celkem 571 chráněných staveb, u trasy V5a celkem 304 chráněných staveb a u trasy V5b celkem 302 chráněných staveb.

Z hlediska vlivu na kulturní a historické hodnoty území přichází varianta V2 do střetu s kulturní památkou železniční most v Úvalech. Národní kulturní památky se v řešeném území nevyskytují.

## 6.2 Celkové hodnocení z hlediska vlivů na životní prostředí

Tab. 2 Souhrn bodového hodnocení variant V1 až V6

	V1	V2	V3	V4	V5a	V5b	V6
OCHRANA PŘÍRODY	21	28	28	28	28	26	21
OCHRANA VOD	34	32	32	30	32	32	33
HORNINOVÉ PROSTŘEDÍ A PŘÍRODNÍ ZDROJE	9	9	15	15	15	15	9
VLIV NA PŮDNÍ PROSTŘEDÍ	11	11	14	14	12	12	11
VLIV NA ZPF	5	4	5	5	5	5	5
VLIV NA PUPFL	4	5	4	4	4	4	4
OVZDUŠÍ	3	3	3	3	3	3	3
OBYVATELSTVO	4	4	4	4	4	4	4
HMOTNÝ MAJETEK	3	3	4	4	4	4	3
KULTURNÍ A HISTORICKÉ HODNOTY ÚZEMÍ	3	4	3	3	3	3	3
<b>Celkem</b>	<b>97</b>	<b>103</b>	<b>112</b>	<b>110</b>	<b>110</b>	<b>108</b>	<b>96</b>

### Poznámka

Jde o nepřímou závislost ve prospěch kvality ŽP a bezpečnosti podle zásady „čím vyšší, tím horší!“ (počet bodů odpovídá standardnímu školnímu známkování: 1 = nejlepší hodnocení).

### **Závěr**

Vyhodnocení koncepce neuvádí nejvhodnější variantu z hlediska životního prostředí. Na základě bodového hodnocení však lze jako nejvhodnější označit varianty V6 a V1. Studie však celkově doporučuje jako základní variantu je trasu V5a (povrchová), alternativní doporučená varianta trasa V3.



## 7 Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. hranice SRN, Územně technická studie, souhrnná zpráva, SUDOP, 6/2015

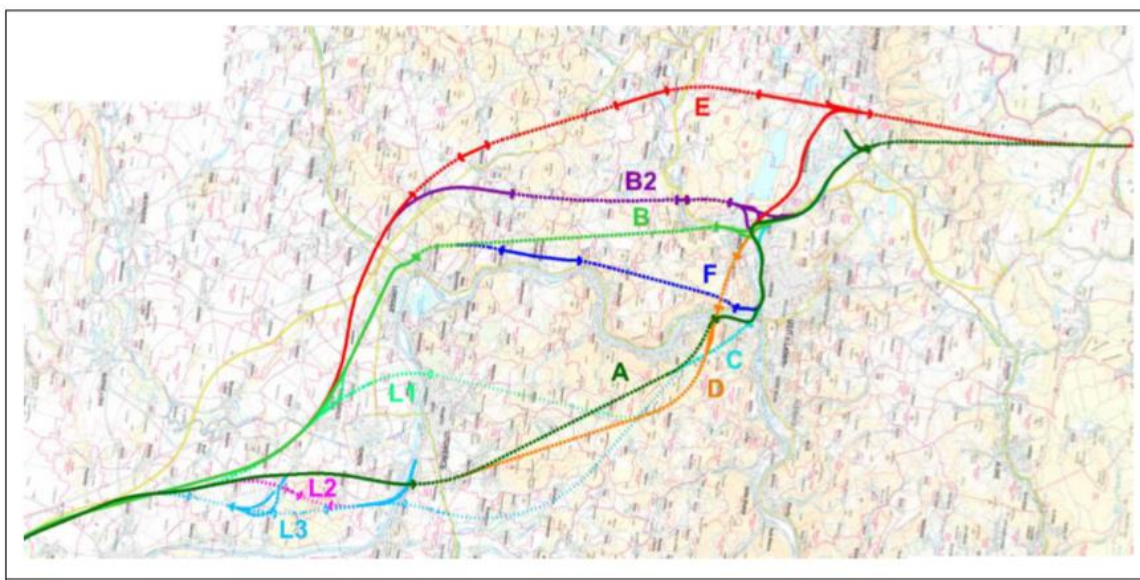
Příloha A.4 – Vyhodnocení územních a environmentálních dopadů

Příloha A.3 – Geologická rešerše

Předmětem územně technické studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. Hranice SRN“ bylo prověření technické realizovatelnosti a územní průchodnosti nové tratě ve variantách včetně jejich zhodnocení. Studie obsahuje územně technický návrh posuzovaných tras a vyhodnocení z hlediska dopadů na životní prostředí a územní průchodnost a má sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizaci územně plánovací dokumentace s cílem zúžení rezervovaného koridoru.

Výchozím místem žst. Roudnice nad Labem VRT, jejíž poloha je převzata z ÚTS VRT Praha – Litoměřice. Na severní straně je styčným místem přechod státní hranice pod obcemi Krásný Les (CZ) – Breitenau (SRN). Součástí řešené oblasti je železniční uzel Ústí nad Labem včetně zapojení všech zaústěných tratí.

Posuzovány byly následující základní koncepční varianty: varianta A, B, B2, C, D, E a F. Jejich situace je zřejmá z následující situace.



Obr. 4 Situace koncepčních variant

### 7.1 Vyhodnocení územních a environmentálních střetů

Pro výsledné porovnání variant byl zvolen následující metodický postup. Pro jednotlivé sledované jevy bylo sestaveno pořadí variant od nejlepší (1 bod) po nejhorší (4 body). Pokud byly vlivy srovnatelné, byly ohodnoceny stejným pořadím, tedy stejným množstvím bodů. Následně byly body sečteny v jednotlivých kategoriích (ochrana přírody, kulturní a historické hodnoty, horninové prostředí, ochrana vody, ZPF a PUPFL) a nakonec byl proveden celkový součet hodnot z jednotlivých kategorií, přičemž varianta s nejnižším počtem bodů se jeví z hlediska vlivů na životní prostředí, obyvatelstvo a kulturní památky jako nejpříjemnější.

**Tab. 3 Porovnání variant z hlediska životního prostředí**

Položka	A	C	E	E-C	F2
Ochrana přírody	16	15	19	13	13
Kulturní a historické hodnoty	6	6	2	2	5
Horninové prostředí	12	17	12	9	7
Ochrana vod	11	9	4	4	9
Vliv na zábor ZPF a PUPFL	4	5	5	3	6
<b>CELKEM</b>	<b>49</b>	<b>52</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>40</b>

**Výsledkem je toto pořadí variant:**

1. Varianta E-C
2. Varianta F2
3. Varianta E
4. Varianta A
5. Varianta C

Obecně jsou zásahy do území maximálně omezeny, neboť podstatná část tras je vedena v tunelových úsecích, čímž v zásadě nedojde ke styku s cennými přírodními prvky.

V několika variantách jsou vedeny trasy dle mapového podkladu přímo pod, nebo v těsné blízkosti vodních zdrojů. V této fázi projektu se dá dle jejich umístění konstatovat, že se bude převážně jednat o hlubinné vrty. Tunelová trasa by mohla negativně ovlivnit vydatnost a kvalitu těchto zdrojů. Tyto střety jsou vnímány jako velmi závažné.

Největší střety se zastavěným územím jsou u varianty C, která povrchovým úsekem prochází místní částí Střekov v Ústí nad Labem, což by představovalo demolice v převážně bytové zástavbě.

**Závěr**

Územně technická studie „Nová trať Litoměřice – Ústí nad Labem – st. Hranice SRN“ navrhla trasy v předmětném úseku ve variantách včetně modifikací zaústění do stávající železniční sítě. Lze konstatovat, že dotčené území je tak exponované (ať už z hlediska ochrany životního prostředí nebo z pohledu využití území), že zcela bezkolizní trasu prakticky nelze navrhnout. Nejmenší střety vykazuje kombinovaná varianta E-C, nejvíce střetů má pak varianta C.

## 8 Inženýrsko-environmentální analýza nového žel. spojení Lovosice - Drážďany na území ČR,

Aktivita 2: Posouzení upřednostňovaných koridorů, SUDOP, 10/2015

Aktivita 5: Hodnocení vlivu nové trati na životní prostředí, SUDOP, 10/2015

Hlavním podkladem pro zpracování analýzy byla územně technická studie „Nová trať Litoměřice - Ústí nad Labem - st. hr. SRN“ zpracovaná spol. SUDOP PRAHA a.s. v roce 2015 jako Aktivita 4.

Územně technická studie navrhuje a technicky prověřuje několik variant vedení trasy nové trati mezi Lovosicemi a státní hranicí se SRN jako součást celkového návrhu nové vysokorychlostní železniční trati Praha – Ústí nad Labem – Drážďany.

Z celkového počtu osmi variant (a podvariant v dílčích částech trasy) doporučuje k dalšímu sledování 4 varianty, které lze dle vedení mezi Lovosice/Litoměřicemi a Ústím nad Labem rozdělit do dvou skupin:

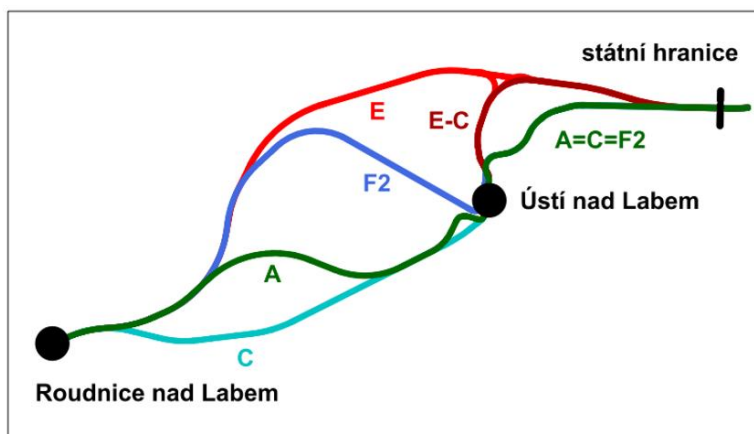
průchod Českým středohořím po pravé straně Labe

- varianta A
- varianta C

průchod Českým středohořím po levé straně Labe

- varianta F2
- varianta E

Tyto čtyři varianty se staly vstupem pro „Posouzení upřednostňovaných koridorů“.



Obr. 5 Varianty železničního spojení Lovosice - Drážďany

**Posuzovány byly koridory z hlediska:**

- sídelních útvarů (zastavěná a zastavitelná území, plochy pro zástavbu s rozdílným způsobem využití, kulturní a historické hodnoty území, vliv na obyvatelstvo a lidské zdraví),

- střetů se složkami životního prostředí (Natura 2000, ÚSES, zvláště chráněná území, přírodní parky, flóra, fauna, krajina a krajinný ráz, půdní fond, povrchové a podzemní vody, CHOPAV, surovinové a přírodní zdroje)
- geotechnických aspektů (poddolovaná území, místa svahových deformací, ložiska nerostných surovin, kontaminovaná území a hydrogeologické jevy)

#### **Zkoumané jevy byly rozděleny do tří kategorií „míry rizika“:**

- Kategorie I - velmi vysoké riziko, nesnadné řešení střetu, obtížné technické řešení
- Kategorie II - vysoké riziko problému, ale střet je řešitelný úpravou či přizpůsobením technického řešení
- Kategorie III - nízké riziko problému, ale střet je snadno řešitelný úpravou technického řešení

### **8.1 Místa nejvýznamnějších střetů se sídleními útvary**

- Městská památková rezervace Litoměřice var. A; I. kat.
- Městská památková rezervace Terežín var. A, C; I. kat.
- Východní vstup do Ústí nad Labem, nový dopravní terminál var. A, C; I. kat.
- Průmyslový areál SETUZA var. C; I. kat.
- Ochranné pásmo hradu Střekov var. A; II. kat.
- Oblast jezera Milada var. E-C; II. kat.

### **8.2 Přehled nejvýznamnějších střetů v oblasti životního prostředí**

Počet křížení se složkami ŽP uvádí následující tabulka.

**Tab. 4 Přehled nejvýznamnějších střetů v oblasti životního prostředí**

trasa	Počet křížení s EVL a PO	ÚSES	ZCHÚ	Památné stromy	Přírodní parky	OPVZ	CHOPAV	Záplavové území	Celkem
Trasa A	5	14	2	1	2	4	2	7	37
Trasa C	3	17	4	0	1	4	2	7	38
Trasa E	5	14	2	0	2	2	2	5	32
Trasa F2	3	14	2	0	2	4	2	7	34

### **Místa nejvýznamnějších střetů z pohledu geotechniky**

- Chráněná ložiska v oblasti Roudnice n/L / Lovosice / Litoměřice var. A, C, F3, E; II.-III. kat.
- Průchod Český středohořím var. A, C, F2, E; II. kat.
- Sesuvné území jižně od jezera Milada var. E, ostatní varianty při využití trasy E-C; I. kat.
- Vstup do krušnohorského tunelu var. A, C, F2, E; I. kat

### **Ostatní zjištěné střety**

- Vojenský objekt AČR (muniční sklad) Travčice var. C; I. kat.
- Přistávací plocha letiště ultralehkých letadel Třeboutice var. C; II. kat.

### **Závěr**

Dotčené území je tak exponované (ať už z hlediska ochrany životního prostředí nebo z pohledu využití území), že zcela bezkolizní trasu prakticky nelze navrhnout.

Při současné znalosti vedení koridorů lze konstatovat, že jednotlivé varianty jsou si relativně rovnocenné. Vzhledem k celkovému počtu střetů se složkami životního prostředí je možné konstatovat, že nejvýhodnější je trasa E.

### **Celkově studie doporučila k dalšími sledování:**

- V úseku Praha – Lovosice/Litoměřice varianty A, C

### **Poznámka:**

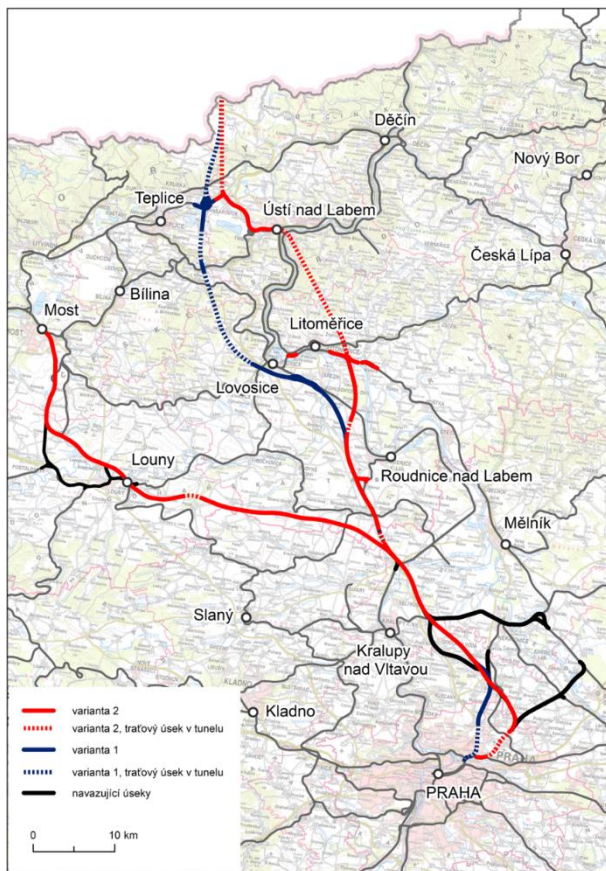
Varianta A může být problematická s ohledem na průchod okolím městských památkových rezervací; varianta C může být problematická s ohledem na průchod okolo muničního skladu AČR.

- V úseku Lovosice/Litoměřice – Ústí nad Labem varianta A
- V úseku Ústí nad Labem – hranice se SRN varianta F2

## **9 Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha - Drážďany, 7. dílčí plnění, souhrnná zpráva, CEDOP/EGIS, 01/2019**

Uvedená studie, která zpracovává a posuzuje variant 1 a 2 v úseku Praha – státní hranice SRN, se odvolává převážně na vyhodnocení rámcových variant z hlediska územní průchodnosti, resp. životního prostředí na studii „Inženýrsko-environmentální analýza nového železničního spojení Lovosice – Drážďany na území ČR“ (SUDOP Praha, 2015).

Varianta E v této studii odpovídá variantě 1 ve studii proveditelnosti. Varianta 2 ve studii proveditelnosti přibližně odpovídá kombinace variant C (jižně od Ústí nad Labem) a F2 (severně od Ústí nad Labem) v podkladové studii. Varianta A podkladové studie rámcově odpovídá subvariantě 3 varianty 2 studie proveditelnosti (překročení Labe západně od Litoměřic). Z uvedené studie cituje závěry uvedené v kapitole 5. Následující obrázek udává situaci variant 1 a 2.



**Obr. 6 Situace variant 1 a 2**

Varianta E (resp. Varianta 1 této SP) vedená západně od Labe mezi nejvýznamnějšími střety téměř nefiguruje, preference var. F2 v oblasti jezera Milada je však zásadní a prakticky znemožňuje napojení Ústí nad Labem přímo z koridoru VRT. V rámci var. 1 je tak město napojeno propojením tratí jižně od Lovosic. V rámci návrhu variant 2 SP byla výchozí trasa C upravena v prostoru Travčice, čímž se dále vzdaluje od MPR Litoměřice. V Ústí nad Labem bylo nově vyřešeno zaústění do železničního uzlu prodloužením Litoměřického tunelu až na západní břeh Labe. Těmito kroky byla eliminována velká část významných problematických lokalit, hodnocených v podkladové studii (SUDOP, 2015).



# 10 SP nového železničního spojení Praha – Drážďany - Posouzení vlivu na životní prostředí, vlivu klimatických změn a územní průchodnost, CEDOP, 01/2020

Analýza životního prostředí zjistila a orientačně popsala střety s chráněnými přírodními i kulturními subjekty a dále uvedla jednotlivé aspekty vlivu na okolí během výstavby i provozu tratě.

Tabulka 5: Souhrnná tabulka střetů

**Tab. 5 Souhrnná tabulka střetů**

Typ střetu	Počet střetů na hlavní trase
NATURA 2000 - Ptačí oblast	1
NATURA 2000 - Evropsky významná lokalita	4
CHKO	1
Národní přírodní památka	1
Přírodní rezervace	2
Přírodní památka	3
Významný krajinný prvek	4
Nadregionální biokoridor	4
Nadregionální biocentrum	4
Regionální biokoridor	1
Regionální biocentrum	-
Vlivy na pozemky určené k plnění funkce lesa	1
Ochranná pásma podzemních zdrojů vody, léčivých vod, povrchových zdrojů vody a nádrží	12
Kulturní památky	1

Studie konstatuje, že trasování VRT a jejich větví se vyhýbá územím s nejpřísněji střeženou přírodní i památkovou ochranou. Nejvíce chráněné lokality (České středohoří, Krušné hory) protíná v tunelu, kde je však největším rizikem zásahy do pramenišť a zdrojů podzemních vod.

Závěrem studie proveditelnosti uvádí, že hledisko životního prostředí a územní průchodnosti není pro volbu rámcové varianty 1, resp. varianty 2 v této studii proveditelnosti rozhodující, a je možné upřednostnit výběr dle jiných parametrů. Zejména hlediska ekonomického hodnocení a plnění cílů projektu.

S tímto hodnocením však investor nemůže souhlasit a předkládá vlastní verzi studie proveditelnosti, která střety se složkami životního prostředí minimalizuje.

## Celkové shrnutí a závěr

Správa železnic více než 10 let intenzivně pracuje na identifikaci vhodných koridorů pro vysokorychlostní trati v úseku mezi Prahou a Drážďany. Primárním zaměřením těchto studií je identifikace územních střetů a zejména ochrany veřejného zdraví a složek životního prostředí. V průběhu zpracování a posuzování různých variant koridorů dochází ke zpřesňování jejich polohy tak, aby realizace trati byla proveditelná v souladu s technickými normami a legislativou a byla přijatelná pro veřejnost a orgány státní správy. Rozdíly mezi jednotlivými variantami nejsou zásadní a jsou dány mimo jiné také rozsahem zpracování jednotlivými dodavateli.

Celkově lze konstatovat, že dotčené území je tak exponované (ať už z hlediska ochrany životního prostředí nebo z pohledu využití území), že zcela bezkolizní trasu prakticky nelze navrhnout a střety a jejich významnost lze pouze minimalizovat. Předmětná rešerše dokladuje dosavadní postup výběru vhodných tras právě s cílem minimalizace střetů s prvky jednotlivých složek životního prostředí.

Podrobné posouzení schválených variant koridorů z hlediska životního prostředí včetně porovnání s nulovou variantou a posouzení přeshraničních vlivů, příp. kumulativních vlivů koncepce bude posouzeno v procesu SEA.

Pro posouzení přeshraničních vlivů koncepce není v současné době dostatek podkladů. Jedná se zejména o posouzení vlivů Krušnohorského tunelu na podzemní vody a zejména na ochranná pásma vodních zdrojů v této oblasti.

**Správa železnic, státní organizace**  
**Název organizační jednotky**  
**Dlážděná 1003/7**  
**110 00 Praha 1**

**© 2020**

Datum tisku  
2020-12-100