

Výtah ze studie proveditelnosti se zřetelem na Ústecký kraj

Identifikační údaje

Název akce:	Studii proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany
Řešená lokalita:	Spojení Praha – Drážďany zahrnující napojení na stávající infrastrukturu na území Hlavního města Prahy, oblasti Roudnice nad Labem, Lovosic/Litoměřic, Ústí nad Labem a Chabařovic
Kraj:	Hlavní město Praha, Středočeský kraj, Ústecká kraj

Studie navazuje na předchozí zpracované studie a analýzy, zejména na:

- „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ z roku 2015,
- ÚTS „VRT Praha - Litoměřice“ z roku 2014,
- ÚTS „Nová trať Litoměřice - Ústí nad Labem - st. hranice SRN“ z roku 2015,
- ÚTS „Nová trať Kralupy nad Vltavou - Most“ z roku 2015
- „Inženýrsko-environmentální analýzu nového železničního spojení Lovosice - Drážďany na území ČR“ z roku 2015,
- Technicko-provozní studie - Technická řešení VRT, z roku 2017.

Studie byla členěna do dvou etap, přičemž v rámci Etapy I. bylo uloženo zodpovědět, zda má být vlaky vedenými po nové trati obslouženo Ústí nad Labem, zda má být změněn koridor VRT v ZÚR, tak, aby bylo Ústí nad Labem obslouženo, jakou traťovou rychlost je vhodné v dalším zpracování sledovat.

V rámci II. Etapy pak na základě předchozích studií, viz výše, a výsledku I. Etapy, bylo navrženo variantní trasování. Studie navrhla 2 varianty průchodu územím mezi Roudnicí nad Labem a Ústím nad Labem, které jsou určeny k dalšímu posouzení v rámci navazujícího územně plánovacího procesu aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Shrnutí I. Etapy studie

V rámci I. Etapy studie, která byla zaměřena na porovnání přínosů trasy vedoucí Ústím nad Labem a vedoucí mimo něj, byly porovnány zejména výsledné cestovní doby, celkového počtu přepravovaných osob, počtu přepravovaných osob převedených z individuální osobní dopravy, možnost převedení části nákladní dopravy z údolí Labe již od Litoměřic a další.

Ve variantě 1 - objížděné, tj. odpovídající trase v ZÚR, je možné dosáhnout času jízdy na trase Praha – Drážďany cca za 47 min, Praha – Ústí nad Labem cca 37 minut. Není však možno obsloužit Ústí nad Labem tak expresními vlaky jedoucími do Drážďan tak, aby současně zajížděly do Ústí nad Labem a dojezly do Drážďan v požadovaném čase pod 60 min. Ústí nad

Labem by bylo tedy nutno obsluhovat např. s přestupem v oblasti Chabařovic anebo pomalejšími vlaky jedoucími přes Lovosice. Není zde též možné převést část nákladní dopravy z údolí Labe ještě před Ústím nad Labem.

Varianta 2 trasy v I. Etapě s průjezdem Ústím nad Labem dosahuje času jízdy na trase Praha – Drážďany cca 51 min, Praha – Ústí nad Labem cca 25 minu a umožňuje zastavení expresních vlaků přímo v centru Ústí nad Labem. Vybudování Středohorského tunelu na pravém břehu Labe a křížení s tratí Mělník – Litoměřice - Ústí nad Labem umožní převedení části nákladní dopravy z údolí Labe již od Litoměřic. Dle dopravního modelu pak tato varianta počítá s větším počtem cestujících.

Relace	Bez projektu	Varianta 1	Varianta 2
Praha – Ústí nad Labem	1 :05	0 :37	0 :25
Praha – Drážďany	2 :00	0 :47	0 :51
Praha – Decín	1 :21	1 :05	1 :10
Praha – Teplice	1 :23	0 :53	0 :39
Praha – Roudnice nad Labem	0 :49	0 :23	0 :18
Praha – Litoměřice	1 :08*	0 :50*	0 :28
Praha – Lovosice	1 :01	0 :35	0 :36
Drážďany – Teplice	1 :30	0 :28	0 :29
Drážďany – Ústí nad Labem	0 :53	0 :29	0 :24

* není přímé spojení

Tabulka 4-1 Jízdní doby mezi důležitými zastávkami pro všechny varianty

Na základě těchto výsledků byl 26.2.2019 Centrální komisí Ministerstva dopravy schváleno pokračování ve studii proveditelnosti rozpracovávající variantu počítající s průjezdem Ústím nad Labem.

Shrnutí II. Etapy studie

Rozsah technického řešení je zaměřen na hlavní trasu Praha – Ústí nad Labem – Heidenau.

Invariantní vedení hlavní trasy:

- Líbeznice – sjezd Lovosice
- Ústí nad Labem centrum – hranice SRN

Variantní řešení výjezdu z Prahy:

- vedení výjezdu z Prahy-Vysočan Kbelským tunelem,
- vedení výjezdu z Prahy-Balabenky Střížkovským tunelem.

Variantní řešení v úseku Roudnic nad Labem – Litoměřice:

- vedení trasy přes Mrchový kopec,
- vedení trasy přes Holý vrch.

Popis trasy v Ústeckém kraji

Nová trať přichází do Ústeckého kraje v koridoru ze ZÚR a počítá s vybudováním terminálu na úrovni Roudnice nad Labem vedle dálnice. Následně se koridor územní rezervy v ZÚR odklání a ve studii jsou prověřovány 2 variantní řešení trasy mezi sjezdem na Lovosice a Ústím nad Labem.

Varianta trasy „Mrchový kopec“

Trasa vede od Roudnice nad Labem severním směrem. Z jednání na odboru životního prostředí ÚK vyplynul požadavek vést trať touto lokalitou regionálního biocentra v raženém tunele. V případě výběru této trasy je třeba vzít v úvahu dále geologickou stavbu oblasti a blízkou přítomnost zařízení armády české republiky. Dále tato trasa má vliv na pravý břeh Labe u Třeboutic, kde začíná Středohorský tunel a dochází ke komplikovanému kolejovému propojení se stávající tratí 072 a jejím výrazným ovlivněním v místě křížení.

Varianta trasy „Holý vrch“

Alternativní trasa byla navržena od ŽST Roudnice nad Labem VRT východním směrem, kde překonává Labe severozápadně od obce Hrobce po estakádě s mostem přes vodní tok a dále pokračuje po povrchu do prostoru odbočky Křešice. Trasa prochází okolo většího počtu sídel než trasa přes Mrchový kopec, je delší, ale nemá negativní vliv na trať 072 a nezasahuje ÚSES.

Obě varianty tras byly upraveny tak, aby v mezích technických možností návrhu VRT nezasahovaly do stávající zástavby a byly co možná nejšetrnější ke svému okolí.

Za odbočkou Křešice je trať navržena úpatním tunelem pod Českým středohořím.

Středohorský tunel přivádí trať do Ústí nad Labem. Ve stanici Ústí nad Labem–centrum je navrženo předávkové kolejiště. Ze stanice Ústí nad Labem do odbočky Dálnice bude modernizována stávající dvoukolejná trať pro potřeby nákladní dopravy a rozšířena pro potřeby osobních spojů.

V odbočce Dálnice dojde k úrovněvému propojení konvenční tratě 130 Ústí n/L – Teplice a novou trasou do Německa.

Od výhybny Stradov vede trať tunelem pod Krušnými horami až do Německa.

Hlavní body navrženého řešení

Z pohledu technického řešení se na základě předešlých studií jeví jako riskantní vedení trati na levém břehu Labe a západně od Litoměřic. Příkladem jsou technické problémy dálnice D8. Navržené trasování se vyhýbá významným poruchám, jejichž překonání je technicky a finančně neodhadnutelné.

Dalším významným bodem je možnost převedení až 50 souprav nákladních vlaků z údolí Labe od Litoměřic do Středohorského tunelu, které by ve variantě ze ZÚR nebylo možné.

Zásadní pro řešení varianty je možnost přímého napojení centra Ústí nad Labem na vysokorychlostní trať, které zajistí zastavování i expresních vlaků v ŽST Ústí nad Labem centrum a umožní na síť rychlých spojení napojit i další regionální centra, jako Litoměřice, Lovosice a Děčín při významném zkrácení jízdních dob a redukci kapacitních omezení v případě úvraťového provozu v Ústí nad Labem centrum.

Dopravní model ukazuje potenciál přepravy cestujících do a z Ústí ve směru na Prahu okolo 35 tisíc osob, ve směru na Teplice 12,5 tis. a ve směru na Drážďany 15 tis. osob. Těchto přepravních proudů by nebylo možno dosáhnout při napojení Ústí nad Labem přes Chabařovice, cestující by více využívali individuální automobilové dopravy, neboť úspora času a četnost spojů provozovatelných na takovém traťovém uspořádání by pro ně nebyla tak atraktivní. Kromě prodloužení jízdních dob by přibyla i nutnost přestupu na osobní vlaky v relaci Chabařovice – Ústí nad Labem, neboť při zajištění expresních spojů z VRT do centra města by nebylo možné dodržet systémovou jízdní dobu do Drážďan pod 60 minut.