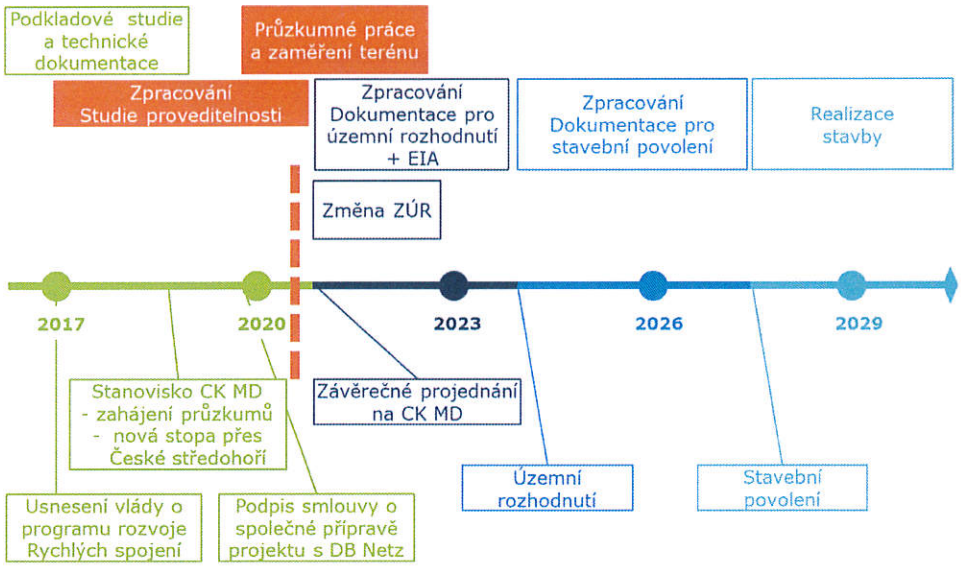
AKTUÁLNÍ INFORMACE
PILOTNÍ ÚSEK VRT PRAHA – LOVOSICE / LITOMĚŘICE

AKTUÁLNÍ INFORMACE O PROJEKTU

Projekt se nachází ve fázi studie proveditelnosti. Po výběru varianty přes Ústí nad Labem byly dále rozpracovány lokální alternativy vedení trasy s cílem minimalizovat dopady na zastavěná území a přírodně cenné lokality. Takovým příkladem je např. území mezi Litoměřicemi a Roudnicí nad Labem. Aktuálně probíhají setkání se zástupci obcí, které mohou být potenciálně dotčené stavbou nové trati.

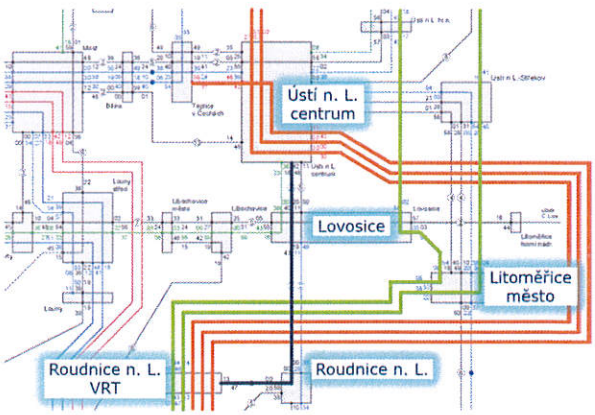


Správa železnic předpokládá předložit studii proveditelnosti v polovině roku 2020 ke schválení a výběru výsledné varianty Centrální komisi Ministerstva dopravy. Tímto krokem bude z lokálních alternativ vybráno vedení trasy nového železničního spojení, které bude nejvýhodnější z hlediska ekonomického, společenského a ekologického a toto řešení bude dále vstupem pro aktualizaci zásad územního rozvoje a rozpracováno v Dokumentaci pro územní rozhodnutí.

KONCEPCE PROVOZU

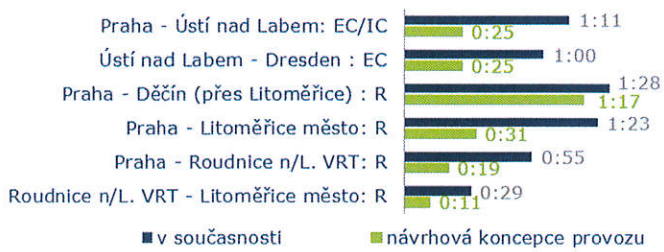
Připravovaná VRT je součástí koncepce Rychlých železničních spojení. Bude tedy využívána jak vlaky dálkovými expresními tak i vlaky, které využijí VRT jen na části své trasy a dále obsluhují region po stávajících tratích. Současně dojde k optimalizaci osobních vlaků tak, aby byly vytvořeny optimální přestupní vazby.

- Oranžová linie: Dálkové vlaky, které úsekem Praha – Litoměřice projíždí bez zastavení
- Zelená linie: Rychlé regionální vlaky, které obsluhují nový terminál Roudnice nad Labem VRT a z Litoměřic dále pokračují po stávajících tratích
- Základní interval linek je jedna hodina



ZLEPŠENÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI REGIONU

Nové železniční spojení výrazně urychlí cestování, jelikož zkrátí vzdálenost nejen v mezinárodní dálkové dopravě, ale také mezi regiony České republiky. Zároveň nabídne atraktivní dobu jízdy mezi městy, která jsou dnes odkázána na silniční dopravu.



PRŮBĚH PŘÍPRAVY – DRUHY DOKUMENTACÍ

Na základě dokončené I. etapy Studie proveditelnosti umožnila Centrální komise Ministerstva dopravy vydáním výjimky zahájení průzkumných prací a terénních mapování, které jsou využívány již při pořizování Studie proveditelnosti, ale poslouží zároveň jako podklad pro zpracování Dokumentace pro územní rozhodnutí a Dokumentace EIA.

Studie proveditelnosti	•Schválení Ministerstvem dopravy •Variantní zpracování, jedno výsledné řešení •Podklad **Aktualizace zásad územního rozvoje**
Dokumentace EIA	•Stanovisko vydává Ministerstvo životního prostředí •Posouzení vlivů záměru na životní prostředí •Komplexní posouzení, návrh x varianty
Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby	•Rozhodnutí o umístění stavby, vydává Krajský úřad •Podrobnost pro umístění na pozemek •Posouzení souladu se stanoviskem EIA
Projektová dokumentace	•Stavební povolení, vydávají stavební úřady •Podrobnost pro posouzení technického řešení •Posouzení souladu se stanoviskem EIA

PŘIPRAVUJEME ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACI

Podkladem pro aktualizaci zásad územního rozvoje je Studie proveditelnosti. Aktualizace Zásad územního rozvoje krajů budou probíhat dle zákona a účastníci (obce, dotčené orgány státní správy a vlastníci pozemků) se k ní budou moci samozřejmě vyjádřit.

Rozhodnutí o umístění stavby - vydává Krajský úřad na základě provedeného Územního řízení, ve kterém se stavba umisťuje na stavební pozemky. Teprve na základě tohoto rozhodnutí je Správa železnic oprávněna zahájit výkup pozemků pro stavbu potřebných.

Posouzení dopadů záměru na životní prostředí a obyvatele (EIA) vydává Ministerstvo životního prostředí. Pro potřeby zpracování dokumentace jsou pořizována mapování a průzkumy (geodetické zaměření, geologický, přírodovědný a hydrogeologický průzkum, aj.).

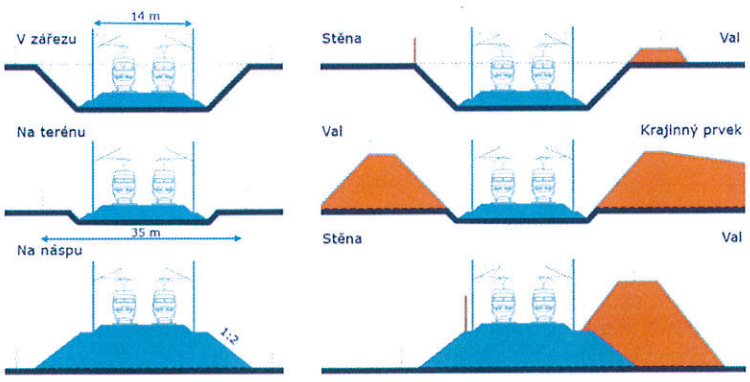
Středočeský kraj: Aktualizace zásad územního rozvoje po svém projednání a schválení zakotví výsledný zpřesněný koridor v územně plánovacích dokumentacích. V tento okamžik mohou obce pořizovat aktualizace vlastních územních plánů.

Ústecký kraj: Aktualizace zásad územního rozvoje po svém projednání a schválení zakotví návrhový koridor do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a zároveň uvolní plochy až 600 m široké územní rezervy vyplývající z dřívějšího předpokládaného vedení trasy. V tento okamžik mohou obce pořizovat aktualizace vlastních územních plánů.

ŠETRNĚ K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ

Moderní vysokorychlostní vlaky jsou navrženy tak, aby jejich provoz byl co nejtišší. Pro snížení hlukové zátěže je také důležitý návrh trasy. Například vedením v zářezech, doplněním zelení, protihlukovými valy nebo zdmi, které jsou zakomponovány do krajiny, případně absorbéry hluku v kolejišti, nebo vedením v tunelu.

Průměrná spotřeba CO_2 na jednoho cestujícího je 8krát nižší oproti automobilu a 11krát nižší oproti letadlu.



Správa železnic, státní organizace
Data platná k červnu 2020
Kontakt: vrt@spravazeleznic.cz