

Vysokorychlostní trať Ústecko logicky a efektivně (VRT-U-L-E)

Jsme občanská iniciativa usilující o efektivnost, participaci a transparentnost v procesu plánování Vysokorychlostní trati na území Ústeckého kraje. Podporujeme cíle obcí memoranda *Mezi tunely* a spolku *Rozvrтанá krajina*.

1. **Podporujeme výstavbu Vysokorychlostní trati (VRT) a kvalitnější napojení České republiky do TENT-T.** Vnímáme ji jako **zásadní rozvojový projekt pro Ústecký kraj** i celou **ČR**. Mezi nesporné přínosy patří zefektivnění dopravy v podobě zkrácení přepravních dob a redukce emisí díky přesunu silniční (nákladní i osobní) dopravy na železnici. Zároveň však musíme upozornit na **řadu zjevných nedostatků a negativ** spojených s dosavadním procesem plánování.
2. Aktuální **trasování Správy železnic (SŽ)** v úseku **RS4 nedostatečně minimalizuje nezbytná negativa** (hluk, vibrace, prašnost) a připouští zcela **zbytečná potenciální negativa** pro Ústecký kraj (fragmentace krajiny a narušení urbánních struktur) se **zásadním dopadem na město Ústí nad Labem**.

Značný nárůst nákladní dopravy v centrální části Ústí nad Labem i enormní rozloha vlakotvorby (technické údržby) v oblasti Západního nádraží **navždy omezí potřebný budoucí urbánní rozvoj**, zpřístupnění břehů řek Labe i Bíliny a **neumožní potenciální socioekonomický přínos těchto oblastí** (administrativní budovy, výzkumná centra, bydlení, parky, atp.).

Nízká kapacita Středoohorského tunelu místo uvolnění údolí řeky Labe **způsobí jeho nelogické přetížení**. Tato varianta zároveň **necitlivým způsobem zasáhne do krajiny Českého středohoří na Litoměřicku**.

3. Zmíněné negativní, až destruktivní dopady jsou způsobeny **dlouhodobě zanedbanou participací, absencí zásadních oborů** v procesu plánování (architektura, urbanismus) i **nerespektováním odborných stanovisek nezávislých posudků**. **SŽ nedostatečně odůvodnila** odmítnutí urbanisticky a ekologicky **výhodnějších levobřežních variant** (multikriteriálně hodnocených nezávislými studii) a účelově prosazuje ekonomicky i procesně nejjednodušší variantu **s nejvíce negativními dopady na dotčené obce a krajinu**. **Nedostatečná participace** neumožňuje efektivní kritiku, což způsobuje **absenci nestranného a oficiálního přezkumu**, čímž je celý proces **ohrožen vážným rizikem soudních sporů**.
4. Je potřebné **okamžité zapojení nezávislých odborníků do pracovních skupin, zpracování kvalitních nezávislých posudků a ztransparentnění celého procesu plánování pro laickou i odbornou veřejnost**.
5. **Nesouhlasíme s důvody uvedenými ve Studii proveditelnosti SŽ Nového železničního spojení Praha – Drážďany z 20. 12. 2020**, na jejímž základě Centrální komise Ministerstva dopravy (MD) odmítla levobřežní varianty. Z tohoto odůvodnění není patrné, na základě čeho se MD takto rozhodlo. **Proto by zastupitelstvo Ústeckého**

kraje mělo po MD vyžadovat relevantní posudky a odůvodnění tohoto zásadního kroku.

6. **Požadujeme začlenění levobřežních variant do procesu posuzování – z důvodu vyhnutí se zbytečným soudním sporům, které by prodloužily a ohrozily celý proces. Z odborných studií a posudků vyplývají zásadní pozitiva těchto variant pro celý Ústecký kraj.**
7. **Kvůli výše zmíněnému žádáme krajské zastupitele o odmítnutí 5. aktualizace Zásad územního rozvoje (5. aZÚR).**

Ústí nad Labem 5. května 2024

Neformální sdružení VRT-U-L-E (Vysokorychlostní trat' Ústecko logicky a efektivně)

Ing. arch. Pavel Černohouz
Ing. akad. arch. Michal Gabriel
Ing. Jitka Gazdová
Mgr. Zdeněk Mařík
Mgr. Jan Musil
Mgr. et. MgA. Štefan Pecko
Mgr. Edna Řeháková
Mgr.A. Ondřej Štědrý

Podporují:

Ing. arch. Adam Černohouz
Ing. arch. Michael Ďurišová
Ing. Jaroslav Ďuriš
Ing. arch. Luboš Hruška
Ing. arch. Andrea Hrušková
Ing. arch. Jiří Philippe Janda
Ing. arch. Petra Jandová
Ing. arch., Ing. Miroslav Klofáč
Ing. Miroslav Machota
Ing. arch. Václav Maňásko
Ing. Irina Markus
Ing. Petr Novák
Ing. arch. Pavel Plánička
Ing. Bruno Panenka
Ing. Jiří Ratzenbek
Ing. arch. Jakub Stránský
Ing. Jaroslav Talacko