V Chodounech, dne 25. 1. 2021

Vážení členové Zastupitelstva Ústeckého kraje.

Jako starostové obcí jsme byli dne 12. 1. 2021 seznámeni s nově navrženým trasováním vysokorychlostní trati Praha - Drážďany (VRT) a se zpracovanou Studií proveditelnosti, schválenou Ministerstvem dopravy (Centrální komisí) v prosinci 2020. V důsledku této údajně české změny původní evropské koncepce VRT a propojení této rychlostní trasy s regionální obsluhou a také napojením nákladní dopravy však vznikají těžko realizovatelná až neřešitelná zauzlení mnoha kolejí, která zaberou nejhodnotnější ornou půdu v ČR a navždy rozdělí nejen krajinu, ale zejména dlouhodobě budované funkční sídelní struktury. Předloženy jsou dvě varianty („modrá" a „červená") - viz přiložená mapa. Sama studie však již na více místech textu konstatuje obtížnou realizovatelnost modré varianty, evidentně je tedy preferována a podrobněji rozpracována varianta červená.

V návrhu **jsou likvidovány části obcí** včetně některých domů, nebo jsou minimálně odsouzeny k trvalému poškození sousedstvím nové rychlostní trati v řádu metrů a desítek metrů od existující zástavby. Mluvíme o rychlostech min. 250 km/h a frekvenci vlaků cca **150** denně. Z přepravní prognózy vyplývá počet **70** nákladních vlaků mezi Litoměřicemi a Ústím nad Labem v r. 2020 a v r. 2046 pak **103** vlaků mimo tunel a dalších **50** vlaků tunelem. Naší krajinou denně projede budoucích 150 vlaků, a to jsou jen ty nákladní. Kde je tedy proklamované dopravní odlehčení labskému údolí?

Původní napojení hlavní trasy přes Lovosice s využitím stávajícího dopravního uzlu je logické, odpovídá prověřeným Zásadám územního rozvoje Ústeckého kraje. Dokáže lépe propojit různé druhy dopravy včetně lodní a obsloužit regionální města. Zároveň se jeví jako levnější, s omezením dopadů na lidi a kulturní krajinu. Pokud si zástupci Ústí nad Labem přejí zatížit střed města, budiž, na venkově takto postupovat nelze a zátěž městského typu je nepřípustná. Po nepovedené realizaci dálnice D8 je geologická situace sice strašákem, změna trasy ale musí být podložena podrobným geologickým průzkumem, který prozatím nebyl proveden. V případě odůvodněné modifikace trasy Středohořím by se měla trasa vracet k Lovosicím a zejména se přimknout k existující dálnici jako stávajícímu koridoru v území tak, jak bylo původně plánováno. K tomu je třeba vyřešit dobré propojení Lovosic a Litoměřic, které je nevyhovující a je stejně plánováno. Naopak oblast kolem Křešic a dále k východu je podle našich konzultací na ČGS geologicky méně stabilní a je zde řada sesuvných území, dokonce přesně v místě plánovaného zaústění nových tunelových portálů.

Přehuštěné území s hustou mozaikou vesnic, komunikací a vodotečí je zatíženo již dnes na hraně dopravní zátěže, kdy se v nejužším místě stísněné řekou Labe všechny trasy potkávají. Do této sítě je v podstatě technicky nemožné začlenit novou trasu, má-li splnit změněné funkce podle nových zadání.

Opakovaně tedy musíme konstatovat nekoncepčnost a nekomplexnost postupu při navrhování. Zejména pak fatální důsledky navržených variant tras pro naše obce. Navržené trasy ignorují lidská sídla, krajinu i vodní toky.
Prozatím nikdo přesvědčivě neodůvodnil, proč dochází ke změně trasování a po léta platná trasa je zcela opuštěna. Žádáme důrazně návrat k původní koncepci a tím k dlouhodobé právní a majetkové jistotě v území a ke kultivovanému plánování v rámci zásad trvale

udržitelného rozvoje života v krajině, což je základním smyslem územního plánování.

Dosavadní postup nahrává spekulacím, zda skutečné důvody nejsou jiné, například otevření těžby dalších ložisek štěrkopísku v labské kotlině. Těžaři se řídí zákony byznysu a dále zatěžují obyvatele krajiny hlukem a prachem.

Zbrklé plánování posledních měsíců vede ke ztrátě důvěry ve vlastní vládu a její rozhodnutí. Vyvolá vlnu odporu a obrovské náklady na změny územních plánů a majetkový chaos. Kdo tyto změny a újmy obcím a lidem uhradí?

Nařízení EP a Rady č. 1315/2013, jako výchozí materiál, ukládá vhodné napojení nových i rekonstruovaných spojení v logických uzlech, včetně například vnitrostátní lodní dopravy, zároveň podle čl. 28 ukládá postupovat nediskriminačním způsobem a ctít právo v členských zemích.

Jako starostové vnímáme dosavadní postup jako **značně diskriminační**, kdy s námi jedná pouze manažer a projektant se SŽ a v podstatě nám oznamují, jak trasa povede a jaké bude mít technické dopady u nás. Takto se to zkrátka nedělá, stát není firma a obce nejsou její zaměstnanci.

Požadujeme tedy opakovaně respektovat původní dlouhodobě sledovanou a v území zakotvenou trasu, v případně nutných změn pak důsledné multikriteriální prověření a porovnání v souladu s požadavky Stavebního zákona s odůvodněním, proč původní trasa není vhodná. Výše uvedené budeme požadovat i v případě pořizování změny ZÚR Ústeckého kraje.

Za dotčené obce jejich starostové.

Obec Trnovany
starostka obce Bc. Martina Čechová

Obec Křešice
starosta obce Michal Mančal

OBEC ŽITENICE
POHOŘANSKÁ 118
411 41 ŽITENICE
IČ: 00264725 DIČ: CZ00264725

Obec Žitenice
starostka obce Bc. Hana Pawlíková

OBEC HROBCE
411 83 Hrobce 14
IČ: 00 263 664

Obec Hrobce
starostka obce Ing. Kateřina Hlaváčová

Obec Chodouny
starostka obce Marie Cimrová

Obec Židovice
starosta obce Ing. Miloslav Krejný

OBEC POLEPY
Polepy 112
411 47 Polepy
IČ: 00264202
tel.: +420 416 787 135
e-mail: info@obec-polepy.cz

Obec Polepy
starosta obce Zbyněk Hodys

Obec Travčice
starosta obce Pavel Štros

Rozdělovník:

- Zastupitelé Ústeckého kraje