

**Západočeská univerzita v Plzni**  
**Fakulta filozofická**

**Diplomová práce**

**Vize vysokorychlostních tratí v ČR: analýza záměru  
výstavby Krušnohorského tunelu**  
**Bc. Matěj Šlesinger**

Plzeň 2023

**Západočeská univerzita v Plzni**

**Fakulta filozofická**

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

**Studijní program Politologie**

**Studijní obor Politologie**

**Diplomová práce**

**Vize vysokorychlostních tratí v ČR: analýza záměru  
výstavby Krušnohorského tunelu**

**Bc. Matěj Šlesinger**

*Vedoucí práce:*

PhDr. Ondřej Stulík, Ph.D.

Katedra politologie a mezinárodních vztahů

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2023

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil jen uvedených pramenů a literatury.

*Plzeň, duben 2023*

.....

Bc. Matěj Šlesinger

## **Poděkování**

Opravdu jsem nečekal, že najdu upřímný zájem v dopravě a dopravní politice – za to vděčím především vedoucímu této práce. Doktor Stulík mi byl nesmírně nápomocen a vždy vyšel vstříc všem dotazům a prosbám. Srdečně si vážím jeho pomoci i veškeré společně absolvované výuky. Děkuji, pane doktore.

Děkuji také svým rodičům, bez jejichž podpory a důvěry bych nikdy nemohl studovat na vysoké škole.

# Obsah

<b>Úvod</b>	<b>6</b>
<b>1 Úvod do tématu vysokorychlostní železnice</b>	<b>10</b>
1.1 Vývoj vysokorychlostní železnice v Evropě	11
<b>2 Vysokorychlostní železnice v kontextu současné dopravy</b>	<b>13</b>
2.1 Vysokorychlostní tratě jako investiční příležitost	14
2.2 Vysokorychlostní železnice a životní prostředí	16
<b>3 Vize a rámec dopravních politik Evropské unie</b>	<b>17</b>
3.1 Vývoj evropských dopravních politik	18
3.2 Transevropská dopravní síť (TEN-T)	22
3.3 Současná politika Evropské unie v železniční dopravě	23
<b>4 Vize vysokorychlostních tratí v České republice</b>	<b>26</b>
4.1 Vývoj koncepce českých vysokorychlostních tratí v čase	26
4.2 Vize pohledem programových vládních prohlášení	29
4.3 Vize v kontextu dopravních politik České republiky	30
4.4 Financování vysokorychlostních tratí v České republice	32
4.5 Doba realizace - možnost urychlení plánovacího procesu	34
4.6 Současná vize vysokorychlostních tratí v České republice	36
<b>5 Analýza záměru Krušnohorského tunelu</b>	<b>38</b>
5.1 Město Chlumec proti Krušnohorskému tunelu	38
5.2 Nástin kontextu problému	39
5.3 Role města Ústí nad Labem a Ústeckého kraje	42
5.4 Vymezení a definice problému	44
5.5 Analýza aktérů	48
5.6 Analýza moci, vlivu a zájmu	57
5.7 Vztahy mezi jednotlivými aktéry	61
5.8 Interpretace problému perspektivou klíčových aktérů	62
5.9 Návrh variant řešení problému	66
<b>Závěr</b>	<b>69</b>
<b>Seznam použité literatury a pramenů</b>	<b>73</b>
<b>Resumé</b>	<b>83</b>

## Úvod

Určité představy a vize o modernizaci československé železnice jako druhu dopravy se začínají objevovat již v 70. letech minulého století, kdy se rýsují první plány a sny o vysokorychlostní železnici na území tehdejšího Československa. Rozvoj moderních technologií na železnici, především těch bezpečnostních, a fenomén ve formě japonského Šinkansenu spustil značný převrat na železnici a ve vnímání toho jakou rychlostí je vlastně možné se po ní přepravovat. Do Evropy rychlou železnici přinesl úspěšný projekt TGV ve Francii následovaný dalšími evropskými státy jako je Itálie, Německo či Španělsko. Debata o realizaci rychlé železnice na našem území se znovu otevírá až se studií *Územně technické podklady – Koridory VRT v ČR* (Marec 2003), která však příliš nerezonovala politickými kruhy a debaty o vysokorychlostních tratích na čas utichají. Konkrétnější obrysy však přináší až vstup do Evropské unie a specifická evropská vize vybudování základní sítě evropských vysokorychlostních tratí do roku 2050<sup>1</sup>. V rámci politiky transevropské dopravní sítě, tzv. TENT-T, se počítá právě se zapojením vysokorychlostních železnic, které vedle silniční sítě, mezinárodních letišť a vodních cest mají zajistit nezbytnou dopravní infrastrukturu pro fungování vnitřního trhu Evropské unie a dosažení žádoucího stavu konkurenceschopnosti. Po několik let trvajících debat na Ministerstvu dopravy, a kdy bylo téma diskutováno spíše jen v odborných kruzích, přichází Česká republika konečně s vlastní koncepcí vysokorychlostních tratí a to ve formě *Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR* (Ministerstvo dopravy 2017).

Tato koncepce rychlé infrastruktury zavádí pojem Rychlá spojení (RS), která by měla kromě nově vystavěných vysokorychlostních tratí zahrnovat i modernizované konvenční tratě s odpovídajícími rychlostními parametry. V rámci systému Rychlého spojení se počítá s pěti směry, ke kterým by měly přibýt tři nové vysokorychlostní trati a tím docílit kýžené dopravní obslužnosti velké

---

1 Evropská komise (2011). BÍLÁ KNIHA Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, str. 9.

části obyvatel České republiky (více ke konkrétním parametrům a tratím v kapitole Vize vysokorychlostních tratí v České republice). Do role hlavního promotéra celé vize a hlavního realizátora koncepce byla postavena Správa železnic. To ovšem není jediný aktér s vizí vysokorychlostní železniční dopravy v České republice. Silnou podporu výstavby vysokorychlostních tratí a modernizace pro rychlostní spojení lze nalézt také u současné vlády, která ve svém programovém prohlášení téma zařadila mezi jednu z priorit svého vládního období<sup>2</sup>. Vláda Petra Fialy však v podstatě jen navazuje na vytyčené cíle předchozích vlád, jež vysokorychlostní tratě rovněž stavěly do popředí svých priorit, například Ministerstvo dopravy pracuje s touto koncepcí od roku 2011, tedy shodně se schválením Bílé knihy Evropskou komisí.

V případě konceptu Rychlého spojení v České republice, která se nachází teprve v přípravných fázích, se realizace potýká na místních úrovních s odporem tamních obyvatel a samospráv. Správa železnic, jakožto hlavní aktér v realizaci konceptu, sice vynakládá značné úsilí v obhajobě svých plánovaných záměrů, to ovšem leckde nestačí. Konkrétně problémové části plánované vysokorychlostní trati Praha – Drážďany a odporu místních obyvatel s výstavbou Krušnohorského tunelu se právě bude věnovat značná část této diplomové práce.

Práce tedy ve své první polovině nejprve nastíní vývoj vysokorychlostní železnice na evropském kontinentu, následně představí vysokorychlostní tratě v kontextu dopravních politik a popíše, jakým způsobem tento druh dopravy implementovala Evropská unie do svých dopravních a železničních politik. Poté bude detailně představena vize vysokorychlostních tratí v České republice, tedy jaké konkrétní plány jsou v současnosti nejbližší k realizaci a jakým způsobem se vůbec koncepce a pojetí vysokorychlostních tratí v České republice vyvíjelo. Takové představení umožní přejít k již konkrétní plánované trati, specificky k vysokorychlostní trati Praha – Drážďany, tzv. RS4. Konkrétně bude pozornost věnována tunelové části této trasy – Krušnohorskému tunelu, jenž má v úseku Ústí nad Labem – státní hranice Spolková republika Německa překonat v délce

---

<sup>2</sup> Vláda ČR (2022). *Programové prohlášení vlády České republiky*.

26 kilometrů pod zemí hranici obou států. Proti tomuto záměru se v nedávné době zvedla vlna nevole mezi obyvateli blízkého města Chlumeck, kteří výstavbu ve svém sousedství odmítají. Pomocí petice aktivizovaní občané vyjádřili jednoznačný nesouhlas s plánovaným vedením trati a roli hlavního odpůrce posléze přebralo samotné město Chlumeck, které nadále pokračuje ve snaze o zvrácení záměru vybudovat Krušnohorský tunel na svém území.

Samotným cílem diplomové práce je v tomto střetu identifikovat a definovat problém s následným návrhem jeho možných řešení. Pro dosažení avizovaného cíle by mělo vést zodpovězení následujících výzkumných otázek: jací aktéři hrají ve sporu klíčovou roli; jaký je vliv, moc a zájem těchto aktérů na sporu; jaké narativy a interpretace problému převažují u klíčových aktérů? K úspěšnému zodpovězení výzkumných otázek a následnému naplnění cíle práce budou využity především metody blízké analýze veřejných politik. Za pomoci obsahové analýzy veřejně politických dokumentů bude nejprve představena koncepce vysokorychlostních tratí v České republice a její klíčové charakteristiky. Následně za využití analýzy aktérů by práce měla zodpovědět výzkumnou otázku klíčových aktérů, tedy detekovat jejich vlastnosti ve smyslu moci, vlivu a zájmu. Zároveň se u klíčových aktérů identifikují převažující narativy, a to, jakým způsobem problém vnímají jejich vlastní perspektivou. Takto provedeny všechny fáze analýzy následně povedou k reflektování celého problému a především k návrhu možných variant řešení definovaného problému.

Pro obor politologie je tato práce relevantní především svou veřejně politickou povahou, respektive tím, že řeší konkrétní problematiku vysokorychlostních tratí, které se řadí s dalšími druhy dopravy a s nimi spojenými infrastrukturními projekty mezi témata dopravní politiky. Přičemž právě dopravní politika je jedním z respektovaných podoborů veřejných politik. Zároveň se práce ve své druhé polovině zabývá tématem vyloženě politologickým, a to mocí. Nejen při analýze aktérů je moc jedna ze zkoumaných dimenzí, ale také jako jedno ze základních kritérií při posuzování samotných variant řešení problému. Navíc lze nalézt v tomto pojetí politologie určitou praktickou povahu, kterou veřejné



politiky a především analýza konkrétního problému a z ní plynoucí varianty řešení mohou oboru poskytnout.

Jak již bylo zmíněno výše, téma diplomové práce pokrývá především oblasti veřejných politik, literatury tedy bude využito převážně z řad veřejně politických dokumentů, díky kterým by mělo být možné vizi analyzovat a následně celistvěji konceptualizovat. Konkrétně budou využity politické dokumenty strategického typu, jimiž jsou například *Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR, Koncepce veřejné dopravy 2020—2025 s výhledem do roku 2030* a *Základní síť vysokorychlostních tratí v České republice* od Ministerstva dopravy či *Politika územního rozvoje České republiky* z dílny Ministerstva pro místní rozvoj. Zároveň se práce bude opírat o odbornou literaturu, s jejíž pomocí se zasadí vysokorychlostní tratě do širšího konceptu veřejné dopravy. Uvedme alespoň například *The development of High speed rail innovation and tradition (Walrave 1993)*, *Delusions of success: Costs and demand of high-speed rail in Italy and Spain* (Beria a kol. 2018) nebo *Impacts of high-speed rail on airlines, airports and regional economies: A survey of recent research* (Zhang a kol. 2019). Zároveň při samotné analýze a využití výzkumných metod práce bude stavět na dílech, jako jsou *Tools for Policy Impact A Handbook for Researchers* (Start – Hovland 2004) či *Theories of the Policy Process* (Sabatier – Weible 2018).

## 1 Úvod do tématu vysokorychlostní železnice

Vysokorychlostní železnice bývá prezentována jako vysoce inovativní, jako něco, co proměnilo možnosti veřejnosti dostupného dopravního prostředku. Je ovšem podstatné zmínit, že za vznik nevděčí pouze nějaké specifické revoluční inovaci. Naopak, spíše než revoluční vynález se jedná o evoluci, souvislý proces odvážných pokusů a snah o překonávání rychlostních rekordů. Jeden z výrazných evolučních procesů lze sledovat ve Francii v 50. letech minulého století, kde postupně docházelo ke zvyšování rychlosti stálých spojů a především k rozsáhlé elektrifikaci tratí (Walrave 1993: 375), které procházely značnou přestavbou a modernizací po šrámech z druhé světové války.

Ovšem mezi první železnice vybudované výlučně pro vysokorychlostní železniční dopravu se řadí japonský Šinkansen. Spoj mezi městy Tokyo a Osaka byl oficiálně spuštěn již v roce 1964 a trasu 515 kilometrů pravidelně překonával za 3 hodiny a 10 minut, v současnosti se dokonce čas jízdy dostává pod 2 hodiny a 30 minut (Brasor – Tsubuku 2014). Tento spoj lze rozhodně označit za přelomový, jelikož jako první odstartoval převrat na komerční železnici a to především tím, jakou rychlostí je možné přepravovat cestující na denní bázi. Obdivuhodným zkrácením času dojezdu a na svou dobu neobvyklým designem Šinkansen inspiroval zbytek světa. Především v západní Evropě úspěchy japonského rychlíku rezonovaly nejsilněji.

Ještě než se však práce pustí do popisu samotného vývoje vysokorychlostních tratí v Evropě, hned úvodem je ideální definovat, co to vlastně vysokorychlostní tratě jsou. I přes snahu Evropské unie o vytvoření jednotného železničního prostoru, o kterém více později, definice se stále mohou v jednotlivých státech lišit. Například v České republice je v současnosti dle zákona o dráhách (Zákon č. 266/1994 Sb.: § 3a) každá dráha vybavená pro rychlost nad 200 km/h považována za vysokorychlostní železniční dopravu. Ostatní dráhy jsou považovány za dopravu konvenčního železničního typu. Evropská unie v definici vysokorychlostní železnice a její infrastruktury je o něco konkrétnější –

samotnou infrastrukturu dělí na tratě již speciálně vystavěné pro vlaky s rychlostí 250 km/h a vyšší, na modernizované konvenční tratě nově upravené pro rychlost alespoň 200 km/h a na tratě se zvláštními vlastnostmi, kvůli kterým musí být rychlost jízdy upravena podle jednotlivých případů (Rada Evropské unie 1996). Samotné vlaky, zaručující bezpečnou a nepřerušovanou jízdu, poté musí být schopny na zvláště vybudovaných tratích dosáhnout rychlosti nejméně 250 km/h, za vhodných okolností však ideálně rychlosti vyšší než 300 km/h (ibidem). Takto variabilní definice infrastruktury vysokorychlostních tratí ponechává Evropské unii určitou možnost konceptualizovat jednotný železniční prostor do tzv. transevropské dopravní sítě (TEN-T) a koridorů, o tom však více níže.

### **1.1 Vývoj vysokorychlostní železnice v Evropě**

V kontextu především západní Evropy se v současnosti vysokorychlostní železnice řadí mezi relativně rozšířený druh dopravy. Nebylo tomu však vždy, na konci minulého století se tento druh veřejné dopravy rozšířil ze dvou do více než deseti evropských států. Historicky první vysokorychlostní trať na evropské půdě – mezi Florencií a Římem – byla částečně otevřena již v roce 1977. Ovšem průkopníkem, a především inspirací na evropském kontinentu, se stala až 430 kilometrů dlouhá trať TGV mezi městy Paříž a Lyon s potenciálem obsloužit až 40 % populace Francie. Trať byla otevřena již v letech 1981 a zprovozněna po celé své délce v roce 1983 (Scordamaglia 2015). Především francouzský rozvoj vysokorychlostní železnice vedl ke vzbuzení celoevropskému zájmu o tento druh dopravy. Po vzoru Francie, jež pokračovala v budování rychlých spojení dále na sever i jih země, začaly vznikat národní projekty vysokorychlostní železnice v Německu a Španělsku.

Německo při budování prvních rychlých spojení zvolilo dnes již tradiční postup kombinace výstavby nových vysokorychlostních tratí a přizpůsobení starších konvenčních tratí. Prvním takovým spojením se stalo InterCity Express (ICE) mezi městy Hannover a Würzburg v roce 1991. Ve Španělsku se podařilo

zprovoznit první vysokorychlostní trať mezi Madridem a Sevilou o rok později, 471 kilometrů dlouhé trati se dokonce povedlo zkrátit čas dojezdu o dvě třetiny – z šesti a půl hodin na dvě a půl hodiny (Scordamaglia 2015). V současnosti již jsou vysokorychlostní tratě provozovány, i když s odlišnými rychlostmi, v dalších členských státech Evropské unie. V rozdílných provedeních jsou vysokorychlostní železniční spojení cestujícím k dispozici v Belgii, Dánsku, Finsku, Nizozemsku, Polsku, Portugalsku, Švédsku či Rakousku.

Nejdelší sítě vysokorychlostních tratí disponuje v současnosti Španělsko, kde se díky plánovaným investicím již blíží k hranici délky čtyř tisíc kilometrů těchto tratí (Augusteijn 2022). Následováno je Francií, ve které se cestující mohou těšit z necelých tří tisíc kilometrů dlouhé sítě rychlých spojení a s třetí nejbohatší délkou vysokorychlostních železnic se pyšní v Německu s necelými dvěma tisíci (Statista 2022). Dohromady se v současnosti na území Evropské unie nachází kolem 13 tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí (UIC 2022). V kontextu plánovaných investic a silné podpory ze strany Evropské unie lze očekávat, že tato čísla spíše porostou a do výčtu bude možné v budoucnu již zařadit i další členské státy.

Úspěch technického provedení a ekonomické výnosnosti první trasy francouzské TGV vzbudil široký zájem o vysokorychlostní vlaky v Evropě, nejen mezi odborníky ale především i mezi politiky a veřejností (Walrave 2011: 390). V duchu myšlenky evropské integrace se paralelně rodila idea transevropské dopravní sítě, jejíž součástí by měla být právě i celoevropská síť vysokorychlostní železnice. O specifických dopravních politikách Evropské unie pojednává následující kapitola, již nyní ale lze prozradit, že obliba železniční dopravy stále roste. Navíc v kontextu cílů institucí unie se očekává významný rozvoj vysokorychlostních tratí v Evropě, ovšem za podmínky, že se podaří prosadit myšlenku i ve členských státech a jejich vlády budou úspěšné při realizaci obtížných infrastrukturních projektů.

## 2 Vysokorychlostní železnice v kontextu současné dopravy

Ještě předtím, než se práce pustí do popisu konkrétních politik a toho jakým způsobem se vyvíjely v čase, je potřeba vyjasnit samotnou pozici vysokorychlostní železnice v současné dopravě. Po úspěšném rozvoji infrastruktury pro provoz tohoto druhu dopravy v západní Evropě, ale také například v Číně, se rychlá železnice stává relevantním konkurentem ostatním druhům dopravy. Individuální automobilová doprava je logicky podmíněna vlastním dopravním prostředkem, popřípadě využitím sdíleného. Letecká doprava je naopak v současnosti pod tlakem pro její nepříliš šetrné dopady na životní prostředí (Ritchie 2020), ale i také pro mnohdy nepříjemné kontroly či zdoluhavé vyčkávání v letištních halách. Vysokorychlostní železnice samozřejmě nemůže konkurovat individuální automobilové dopravě v její flexibilitě, ani letadlům v jejich rychlosti – na druhou stranu může poskytnout jiné výhody.

V souvislosti s vysokorychlostní železnicí se zmiňuje především její nízkoemisní charakter (srovnání emisí u jednotlivých druhů dopravy viz Masterson 2022), ale také dřímající potenciál ve formě regionálního rozvoje (Monzón a kol. 2013). Zároveň se však jedná o velmi nákladné infrastrukturní projekty, pro které je potřeba vynaložit ze státních rozpočtů či evropských fondů značné finanční prostředky. Evropská unie ovšem v aktuálních strategiích preferuje vysokorychlostní železnici jako budoucnost veřejné mezevropské dopravy, zmiňme například aktuální *Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu*<sup>3</sup> Evropské komise a její cíl vytlačit leteckou dopravu z trhu na vzdálenosti do 500 kilometrů v následujících letech (více viz kapitola o evropských dopravních politikách). Srovnáním s leteckou dopravou, popřípadě dopady realizace vysokorychlostních tratí na letecký trh, se zabývá i řada studií (například Jiménez – Betancor 2012, Zhang a kol. 2019), kterým se bude věnovat samostatný odstavec. Tato kapitola tedy rozebere zmiňované potenciální přínosy vysokorychlostní železnice pro životní prostředí a regionální rozvoj, ale také se

---

<sup>3</sup> Evropská komise (2020). *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Rada, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů*, „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, /COM/2020/789.

zaměří na problematiku financování a možné problémy, které nemusí být na první pohled zcela patrné.

## **2.1 Vysokorychlostní tratě jako investiční příležitost**

Výstavba infrastrukturních projektů o velikosti typu vysokorychlostních tratí, pokud se nejedná o pouhou modernizaci stávajících tratí, si žádá ohromné investice. Tyto náklady navíc často bývají záměrně podhodnocovány a na druhou stranu poptávka po výstavbě zase nadhodnocována (Beria a kol. 2018: 63). Například projekty v Itálii již s tímto problémem počítaly a náklady se naopak předem uváděly ve vyšších hodnotách (ibidem). Částka blíží se realitě, dle průměrných cen za kilometr postavených vysokorychlostních tratí v minulosti, se pohybuje v Evropě okolo 16,5 milionu eur za kilometr (Geerts 2023). Tyto náklady se však liší dle geografických podmínek jednotlivých států a specifických parametrů u konkrétních tratí. Souběžně s trendem rostoucích cen a s inflační vlnou, v roce 2023 prozatím stále pokračující, lze částku předpokládat ve finální podobě vyšší.

Studie zabývající se návratností těchto tratí ovšem hovoří o určitém investičním potenciálu. Například vysokorychlostní trať mezi Madridem a Barcelonou je schopna ušetřit státnímu rozpočtu až 325 milionů eur oproti stavu před zprovozněním (Scordamaglia 2015). O něco ambicióznější studie potenciálu dokončení sítě vysokorychlostních tratí v rámci evropské TEN-T hovoří sice o nutnosti chybějící investice 550 miliard eur, návratnost této investice se ovšem má pohybovat kolem 750 miliard eur, navíc rozprostřených po celé společnosti a zemích Evropské unie (EY 2023). Investice v astronomických částkách by se tedy podle těchto studií státům i Evropské unii měly vyplatit, navíc pokud chce unie naplnit své cíle o dobudování TEN-T, podobné investice pro to budou nezbytné.

Mimo dopady investic se v kontextu vysokorychlostních tratí často mluví také o jejich vlivu na rozvoj regionů. Již Evropské společenství se zmiňovalo o společné dopravní síti, jako o cestě k evropské integraci a kohezi, i když se tedy pohybujeme v oblasti dopravy, lze stále sledovat značné politické dopady. Vybraná studie (Goldman – Wessel 2020) na příkladu napojení východoevropských států na síť TEN-T ukazuje, jaký může mít pozitivní vliv na růst HDP v jednotkách NUTS 3 — takový růst se může pohybovat v 0,5 až 2 procentních bodech. Narativ o potřebě transevropské sítě k rozvoji periferních regionů a sídel tedy nelze úplně vyvrátit, možná naopak. Další výzkumy ovšem upozorňují na fakt, že napojení specifických obcí a měst na trasu vysokorychlostní železnice je součástí politického boje (Moyano – Dobruszkes 2017). Navíc existují rozdílné přístupy k budování a trasování podobných tratí: snaha o co nejpřímější propojení velkých sídel, nebo naopak napojení menších sídelních oblastí (Monzón a kol. 2013), která jsou jinak postižena slabou dopravní obslužností. Pokud se přistoupí k variantě co nejrychlejšího spojení velkých měst, lze hovořit o tzv. tunelovém efektu (Moyano – Dobruszkes 2017: 538), kdy z rychlého spojení profitují pouze velká města a okolní sídla spíše trpí externalitami a nesou jejich náklady. Logicky tedy vzniká zmíněný politický souboj – zástupci menších obcí bojují za zastávku železnice i ve své obci. Takový fenomén se ale v určitých případech může týkat pouze prvotních fází realizace vysokorychlostních tratí, kdy se nově otevírané trati soustředí především na obsluhu páteřních relací a v dalších fázích rozvoje již infrastruktura směřuje i do menších regionů (Seidenglanz a kol. 2018: 63). Pokud by se tedy počet kilometrů vysokorychlostních tratí v Evropské unii měl podle současných vizí do roku 2050 ztrojnásobit<sup>4</sup>, je možné očekávat v tomto rozmezí pomalý tempem dopravní obslužnost i menších sídel.

V českých reáliích je tento fenomén v současnosti zřetelně viditelný například na plánovaném rameni Rychlého spojení Praha — Drážďany a urputné snaze města

---

<sup>4</sup> Evropská komise (2020). Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Rada, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“, /COM/2020/789.

Litoměřice za napojení na trasu vysokorychlostní trati (Zdopravy.cz 2023). Obdobný boj ovšem jen přidává do komplexity plánování tras, kdy na jedné straně jsou obce doslova volající o zahrnutí do plánované trasy, na straně druhé obce sepisující referenda proti výstavbě tratě v jejich blízkosti (viz konkrétní analýza v další části práce).

## **2.2 Vysokorychlostní železnice a životní prostředí**

Možnost proměnit investici v úspěšnou, ze které bude těžit většina evropské společnosti, byla naznačena výše, ještě větší důraz je však ve spojitosti s vysokorychlostní železnicí kladen na snížení dopadu dopravy na životní prostředí. Sektor dopravy je totiž posledním odvětvím v Evropské unii, ve kterém se nedaří snižovat emise (Masterson 2022). Z celkových emisí CO<sub>2</sub>, jako vedlejšího produktu dopravy, se pouze z 0,6 % podílí železniční doprava, v porovnání s téměř 13 % z letecké dopravy a 72 % z dopravy silniční (Scordamaglia 2015). Individuální automobilové dopravě může vysokorychlostní železnice konkurovat jen velmi obtížně, největším konkurentem a soupeřem se tedy stává doprava letecká. Takto se snaží i Evropská unie formulovat své cíle dopravních politik, kdy v aktuálních strategiích by se měla v budoucnu o cestující na střední vzdálenosti, tedy do 500 kilometrů, starat převážně vysokorychlostní železnice (viz kapitola o dopravních politikách Evropské unie). Jiménez a Betancor (2012) zjistili, že zprovoznění vysokorychlostních tratí ve Španělsku vedlo ke snížení letecké dopravy až o 17 %. Letecká doprava je opravdu sektorem, na který má vysokorychlostní železnice největší vliv. Přilákat a přetáhnout nové cestující na palubu vysokorychlostních vlaků se zatím ovšem daří především z konvenční železnice (Zhang a kol. 2019). Pokud by tedy měla být vysokorychlostní železnice převratným spasitelem celého dopravního sektoru a jeho nechtěných vedlejších produktů ve formě znečištění ovzduší, je potřeba přilákat cestující především z dopravy letecké a silniční.



Optimistická čísla znečištění plynoucí z vysokorychlostní železnice jsou patrná, ovšem ostatní dopady na životní prostředí jsou stále nepříjemnou skutečností. Jako všechny ostatní liniové stavby, koridory a tratě se také podílejí na produkci negativních externalit. Především ve formě záboru půdy, vzniku nových bariér pro volně žijící zvěř, narušení původního rázu krajiny či konstantního hluku (Campos – De Rus 2009: 25). Silnice jakožto další typ liniových staveb ovšem mají vlastnosti podobné, vypouštěné emise již jsou ale u silniční dopavy razantně vyšší. Proto i přes zmíněné nedostatky, lze stále považovat vysokorychlostní tratě za spíše ekologičtější druh dopavy z ostatních dostupných možností. Co se ovšem ukázalo jako klíčová příležitost pro oddechnutí životnímu prostředí od emisí produkovaných dopravou je přivedení cestujících na vysokorychlostní železnice, či jen železnici obecně, z ostatních druhů dopavy. Žádoucí je především úbytek cestujících v letecké a individuální automobilové dopravě, který by potenciálně mohla pojmout železnice. Pro takový efekt je ovšem nutné cestování železnicí učinit co nejvíce atraktivní a vysokorychlostní železnice se může právě takovým lákadlem v budoucnu stát.

### **3 Vize a rámec dopravních politik Evropské unie**

Před tím, než se práce zaměří na vizi vysokorychlostních tratí v České republice a na analýzu konkrétního problému, je třeba uvést a představit oblast dopravních politik z perspektivy Evropské unie. Ta je totiž pro realizaci české vize klíčová a určitým způsobem podmiňující, jak bude ukázáno v následujících řádcích. V sektorech jako je železniční doprava hraje celounijní politika klíčovou roli, v podstatě určuje směr, jímž se doprava v Evropě vydá do budoucna. Pokud navíc vezmeme v potaz vliv evropského spolufinancování na realizaci vysokorychlostních koridorů, nejen v České republice, nelze si vlastně představit jedno bez druhého.

Oblast dopavy je klíčovou součástí snah o evropskou integraci, specificky je to jeden z nástrojů při dosahování jednotného vnitřního trhu. Doprava jako nástroj

slouží především při naplňování základních svobod Evropské unie, a to volného pohybu osob, zboží a služeb. Sektor dopravy se navíc podílí na 5 % z celkového HDP Evropské unie a jako zaměstnavatel tvoří přes 10 milionů pracovních míst (European Commission 2020). Následující část představí skrze klíčové veřejně politické dokumenty postupný vývoj dopravních politik Evropského hospodářského společenství až po současnou Evropskou unii. Po obecném vymezení rámce evropských dopravních politik bude představena role vysokorychlostní železnice, jakým způsobem zapadá do kontextu dopravních politik Evropské unie a jaké cíle či představy jsou s ní spjaté.

### **3.1 Vývoj evropských dopravních politik**

Nezbytnost společné dopravní politiky byla vyzdvižena již v Římských smlouvách, které daly vzniknout budoucí evropské integraci. Dopravní politika se tak stala jednou z prvních společných politik vznikajícího Evropského hospodářského společenství, skrze efektivní dopravní systémy mělo být docíleno především ekonomické integrace Společenství (Pernice 2022). Hlavními hybateli podoby dopravní infrastruktury ovšem nadále zůstaly jen národní státy. Žádné evropské infrastrukturní projekty či konkrétní plány období od Římských smluv až po 90. léta nepřineslo, společná dopravní politika tedy zůstala opravdu spíše pouhou zmínkou při snaze o dosahování ekonomické integrace Společenství.

Rozvířit vody a rozhýbat evropskou dopravní politiku se podařilo teprve poté, co Evropský parlament podal na Evropskou radu žalobu pro nečinnost v této oblasti. Soudní dvůr Evropské unie v roce 1985 uložil Evropské radě povinnost jednat, za počátky opravdu společné dopravní politiky lze tedy označit až rozhodnutí soudu<sup>5</sup>, které otevřelo cesty k přijetí společných právních předpisů, a následující období.

---

<sup>5</sup> Rozsudek Soudního dvora ze dne 22. května 1985 Evropský parlament proti Radě Evropských společenství. Věc 13/83.

Po rozhodnutí soudu lze sledovat rodící se konkrétní podobu evropských dopravních politik. Největší podíl ovšem nese *Smlouva o Evropské unii*<sup>6</sup>, známá též jako Maastrichtská smlouva, podepsaná na počátku roku 1992 a schválená členskými státy o rok později. Smlouva přinesla kromě významného přetvoření Společenství v Evropskou unii také ucelenou a již konkrétní podobu společné dopravní politiky. Především koncept transevropské dopravní sítě (více viz níže), ucelený plán dopravní infrastruktury a nástroje jeho financování. Pokud rozhodnutí soudu bylo výše označeno za počátky, Finger (2015: 5) jde dále a označuje schválení smlouvy jako bod zlomu pro společnou dopravní politiku Evropské unie. Ve stejném roce Evropská komise jde v oblasti dopravy dále a přijímá Bílou knihu o budoucím rozvoji společné dopravní politiky<sup>7</sup>, kde mimo jiné vyzývá k otevírání dopravního trhu, rozvoji zmíněné transevropské dopravní sítě a především již začíná pracovat s modelem udržitelné mobility.

Období 90. let přineslo vedle zmíněné institucionalizace dopravní politiky rovněž konkrétnější podobu záměru rozvoje mezinárodní vysokorychlostní železniční sítě (Pomykała – Engelhardt 2022: 3). Vize vysokorychlostních tratí jako nástroje pro udržitelné propojení evropského kontinentu se rychle šíří a získává na oblibě. Na počátku roku 1991 Komise evropských společenství zadává v Bruselu k vypracování plán na rozvoj evropské vysokorychlostní železnice (ibidem: 2). V roce 1992 na konferenci EURAILSPEED 92 předkládá Mezinárodní železniční unie dlouhodobý plán na konstrukci vysokorychlostní železniční sítě napříč evropským kontinentem (Walrave 1993), plán, jenž částečně inspiroval v té době se rodící koncept transevropské dopravní sítě. Především ve finální podobě infrastruktury sítě lze vidět jasnou předlohu pro budoucí podobu sítě: tři druhy tratí, jenž se dělí na nově vystavěné s maximální rychlostí 350 km/h, modernizované tratě s rychlostí až do 200 km/h a návazné konvenční tratě (ibidem).

---

<sup>6</sup> Treaty on European Union (1992/C 191/01).

<sup>7</sup> European Commission (1992). *Communication from the Commission - The future development of the common transport policy - A global to the construction of a Community framework for sustainable mobility*, /COM/92/494/.

Na tyto podněty reaguje v roce 1996 Evropský parlament a Rada Evropské unie ve společném *Rozhodnutí o hlavních směrech transevropské sítě*<sup>8</sup>, kde je mimo jiné již předkládána mapa plánované sítě a 14 projektů, z nichž 5 zahrnovalo, buď úplně, nebo alespoň z části, vysokorychlostní železnici jako součást dopravního systému. Jednalo se především o tratě napříč Německem, spoj mezi Bruselem a Londýnem, a napojení jižní a východní části evropského kontinentu. Rozhodnutí totiž už v té době počítá s budoucím napojením států střední a východní Evropy do transevropské sítě. Podstatnou část rozhodnutí a navrhovaných projektů již navíc silně ovlivňuje integrace environmentální otázky do dopravních politik. V dokumentu se explicitně zmiňuje nezbytnost přihlížet při rozvoji sítě a realizaci jednotlivých projektů k ochraně životního prostředí podle směrnice 85/337/EHS<sup>9</sup>.

Dalšími podstatnými veřejně politickými dokumenty pro oblast dopravy a budoucnost vysokorychlostních tratí jsou bílé knihy Evropské komise z let 2001 a 2011. V chronologickém pořadí první dokument s názvem *Evropská dopravní politika do roku 2010: čas rozhodnout*<sup>10</sup> počítá s rozšířením Evropské unie o další státy na východ a bere v potaz potenciální hrozbu nárůstu dopravy, zejména předpokládané zácpy v silniční dopravě a přetížení letecké dopravy. Vysokorychlostní železnice je zde zmiňována jako potřebná alternativa k letecké dopravě, zatím ovšem spíše v pragmatickém smyslu, jako určité ulevení letecké dopravě. Na druhou stranu komise uznává, že výstavba nové infrastruktury pro takový druh dopravy nepokročila podle vytyčených cílů v roce 1996. Jednou z překážek je lokální odpor proti výstavbě, s podobným problémem pracuje i tato diplomová práce, a nejednotný postup při plánování projektů, jenž je ponechán národním státům. I přes tyto nedostatky je zdůrazněna potřeba pokračující

---

<sup>8</sup> Evropský parlament (1996). *Rozhodnutí Evropské parlamentu a Rady č. 1692/96/ES ze dne 23. července 1996 o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě.*

<sup>9</sup> Rada EHS (1985). *Směrnice Rady 85/337/EHS ze dne 27. června 1985 o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí.*

<sup>10</sup> European Commission (2001). *White Paper - European transport policy for 2010: time to decide*, /COM/2001/0370.

finanční podpory a především modernizace starších tratí pro účely provozu vysokorychlostních spojů.

Druhý zmíněný dokument, bílá kniha Evropské komise z roku 2011<sup>11</sup>, je již o něco konkrétnější, především v otázce snižování emisí a v prostředcích pro dosažení těchto cílů. Evropská komise doporučuje snižovat neustále rostoucí emise z dopravy v období 1990 až 2050 přinejmenším o 60 %. Mezi deseti vytyčenými cíli k dosažení kýženého snížení emisí je mimo jiné ztrojnásobení stávající infrastruktury vysokorychlostní železniční sítě do roku 2030, a do roku 2050 by se tato plánovaná síť měla dokončit. Explicitně k bezodkladnému dokončení se zmiňuje vysokorychlostní trať Praha – Drážďany. Takto rozšířená síť rychlé dopravy má navíc za cíl do roku 2050 přepravovat většinu cestujících na střední vzdálenosti a vytlačit leteckou dopravu.

Aktuálním dokumentem udávající směr a vizi dopravní politiky Evropské unie v současnosti je *Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu* Evropské komise<sup>12</sup>. V otázce emisí vyprodukovaných dopravou je již značně přísnější: takové emise by se měly do roku 2050 snížit již o 90 % (oproti stavu v roce 1990). Jedním z prostředků jak toho dosáhnout má být opět železniční doprava, především železnice vysokorychlostní, jejíž provoz se má do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit oproti stavu v roce 2020. Vysokorychlostní železnice ovšem nemá pokrývat pouze cesty na střední vzdálenosti, ale již má za cíl obsloužit i vzdálenosti kratší než na 500 kilometrů. Evropská komise k dosažení tohoto cíle bude opětovně usilovat o dokončení sítě TEN-T, včetně rychlých spojení, a to do roku 2030.

---

<sup>11</sup> Evropská komise (2011). *Bílá kniha "Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje"*, /COM/2011/0144.

<sup>12</sup> Evropská komise (2020). *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Rada, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“*, /COM/2020/789.

### 3.2 Transevropská dopravní síť (TEN-T)

Již několikrát v této práci zmiňovaný a pro dopravní politiku Evropské unie důležitý koncept. Transevropská dopravní síť je součástí klíčové infrastrukturní sítě a pomáhá především vnitřnímu trhu Evropské unie v dosahování svobody pohybu zboží a osob. Jedná se o infrastrukturní síť silniční, železniční, letecké a vodní dopravy, jenž má unii vzájemně propojit všemi těmito druhy dopravy. TEN-T je součástí širšího konceptu infrastruktury, kam se řadí mezi telekomunikační a energetické evropské sítě. Evropská komise iniciovala první akční plány<sup>13</sup> na rozvoj transevropských sítí již v roce 1990. Plány rámovaly síť v tradici dosahování svobody pohybu osob a zboží, rovněž již zahrnovaly několik existujících a plánovaných vysokorychlostní tratí. Zásadní dokumenty formující vizi sítě do dalších let již byly zmíněny výše - viz *Rozhodnutí o hlavních směrech Společenství pro rozvoj transevropské dopravní sítě a Maastrichtská smlouva*. Koncept klíčové dopravní sítě se samozřejmě dočkal několika přepracování a předefinování, především po rozšíření Evropské unie v letech 2004 a 2007 o další státy. Jednalo se spíše o přidání tras a koridorů východním směrem obsluhující nové členské státy, než o jakoukoliv koncepční změnu.

Pro současnou podobu transevropské dopravní sítě je klíčovým dokumentem Nařízení Evropského parlamentu a Rady z roku 2013<sup>14</sup>, jenž ruší předešlé rozhodnutí týkající se TEN-T. Nařízení především představuje nový nástroj financování konceptu - Nástroj pro propojení Evropy (CEF) řízeným přímo Evropskou komisí. Tento nástroj se řadí mezi již zaběhnuté možnosti financování z Evropských strukturálních fondů, konkrétně Evropský fond pro regionální rozvoj a Fond soudržnosti. Kromě toho bylo z rozmanité sítě vyčleněno devět hlavních koridorů s vlastním koordinátorem, které mají usnadnit koordinaci a shromažďování prostředků pro jejich budování. Vysokorychlostní trať je součástí

---

<sup>13</sup> European Commission (1990). *Trans-european transport network, TEN-T priority axes and projects 2005*.

<sup>14</sup> Evropský parlament (2013). *Nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě, o změně nařízení (EU) 2021/1153 a nařízení (EU) č. 913/2010 a o zrušení nařízení (EU) č. 1315/2013*.

sedmi z těchto koridorů, přes české území prochází jmenovitě Rýnsko-dunajský a Balticko-adriatický koridor. Plánované vysokorychlostní tratě v České republice se podařilo po vyjednávání zpětně zařadit do těchto koridorů<sup>15</sup> v revizi předešlého dokumentu v roce 2021.

Zmíněná revize původního konceptu s sebou přinesla další rozčlenění transevropské sítě a to na hlavní síť, jež má být dokončena v roce 2030, rozšířenou síť dokončenou o deset let později a síť globální, která je plánovaná v kompletní podobě na rok 2050. České vysokorychlostní tratě jsou zařazeny do sítě hlavní a rozšířené, což umožňuje spolufinancování výstavby ze zmíněných evropských fondů. Části českých plánovaných rychlých tras jsou ovšem v tomto případě očekávané k dokončení do roku 2030. Evropské spolufinancování tedy vyvíjí určitý tlak na včasné dokončení plánovaných projektů. Druhá část diplomové práce rozebere potenciální problém ve výstavbě na trati Praha – Drážďany, je tedy otázkou zda se České republice podaří projekty dokončit včas.

Časovou tíseň je možné sledovat i na postoji Evropské unie, která si pravidelně ve svých reflexích vyčítá nedostatečný postup v rozvoji transevropské sítě v kontrastu s vytyčenými cíli. Účelem revize z roku 2021 a rozdělení do více podkategorií sítí je nejspíše možnost, jak se vyhnout budoucí kritice za neplnění cílů. Tlak na dokončení alespoň hlavní sítě je ovšem značný a v současnosti umocněný Zelenou dohodou a závazkem Evropské unie stát se do roku 2050 klimaticky neutrální.

### **3.3 Současná politika Evropské unie v železniční dopravě**

Pokud by se snahy Evropské unie o společnou dopravní politiku, konkrétně v železniční dopravě, měly shrnout či charakterizovat, lze nalézt několik příznačných oblastí. V kontextu snah o snižování emisí CO<sub>2</sub> na evropském

---

<sup>15</sup> Správa železnic (2021). Vysokorychlostní tratě v České republice budou součástí hlavní sítě TEN-T, dostupné online na <https://www.spravazeleznic.cz/-/vysokorychlostni-trate-v-ceske-republice-budou-soucasti-hlavni-site-ten-t.>

kontinentu ve všech odvětvích, doprava stále zůstává jediným sektorem, ve kterém naopak emise meziročně stoupají (Masterson 2022). Pro dopravní politiku a všechny druhy dopravy jsou tedy v současnosti klíčové snahy o snížení emisí z tohoto posledního „špinavého“ sektoru. Pokud se tedy opravdu chce Evropská unie stát klimaticky neutrální do roku 2050 v souladu se *Zelenou dohodou pro Evropu*<sup>16</sup>, před celou unií a členskými státy stojí výzva především v oblasti dopravy. Jedním z několikrát zmiňovaných prostředků k překonání této výzvy má být právě konkurenceschopná a udržitelná železnice, ideálně železnice vysokorychlostní.

V oblasti železniční dopravy ovšem stojí před Evropskou unií další dlouholeté překážky, především ve snaze o jednotný evropský železniční prostor, díky kterému by byla železnice ve výrazně silnějším postavení oproti ostatním druhům dopravy. Již přes tři dekády Evropská unie za tímto účelem usiluje o liberalizaci železničního trhu, dosažení interoperability a rozvoje silné železniční infrastruktury (Evropská komise n. d. a). Rozvoj silné infrastruktury může působit jako vyprázdněný a abstraktní cíl. Jak je ovšem patrné z předchozího historického výčtu, jedná se o dlouhotrvající snahu a cíl daný již od vzniku Evropského hospodářského společenství. Nejviditelněji a v konkrétní formě je tato snaha zachytitelná v plánech sítě TEN-T, o tom ale více níže.

Jedním z dlouhodobých cílů je snaha liberalizovat železniční trh v Evropě a přiblížit se tak jednotnému železničnímu prostoru. Proces liberalizace železnice však probíhá spíše pomalejším tempem, především v porovnání se sektorem letecké dopravy, jenž lze označit za nejvíce liberalizovaným odvětvím v evropské dopravě (Finger 2015: 7). Toho se snaží Evropská unie docílit prozatím čtyřmi legislativními předpisy, tzv. železničními balíčky vydanými v rozmezí let 2001 až 2016. Tyto balíčky postupně otevřely trh soukromým subjektům nejprve v železniční nákladní dopravě a posléze i dopravě osobní (Evropská komise n. d.

---

<sup>16</sup> Evropská komise (2019). *Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Rada, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, „Zelená dohoda pro Evropu“*, /COM/2019/640.



b). Národní dopravci, jenž si leckde užívaly výsadního postavení se tak ocitly v ohrožení.

První z železničních balíčků se zaměřil na liberalizaci mezinárodní nákladní dopravy a na vytvoření jednotného evropského systému bezpečnosti. Následující balíček se soustředil na zlepšení interoperability železničních sítí a na zavedení systému evropského řízení železniční dopravy (ERTMS) – o obou konceptech ještě podrobněji níže. V pořadí třetí balíček se zaměřil na zvýšení práv cestujících a na celoevropskou certifikaci strojvedoucích. Poslední, čtvrtý balíček, který byl přijat v roce 2016, se zaměřuje na dokončení jednotného železničního prostoru a harmonizaci bezpečnostních pravidel (ibidem).

Klíčovou součástí liberalizace železničního trhu je tzv. unbundling, subjekty poskytující služby dopravce nesmí zároveň spravovat infrastrukturu a tím si udržovat určitou monopolní pozici (United Nations 2017). Typickým příkladem je rozdělení Českých drah na samostatný subjekt dopravce a nově vzniklou státní organizaci Správa železniční dopravní cesty (dnes jen Správa železnic) v roce 2003.

Ve snaze o jednotný železniční prostor Evropská unie logicky naráží na roztržštěnou železniční infrastrukturu členských států a samostatné vnitrostátní systémy. Národní infrastruktura se často liší odlišnými vlakovými zabezpečovacími systémy a rozdílnou hustotou infrastrukturní sítě. Nástrojem vedoucím k sjednocení evropského železničního prostoru je tzv. interoperabilita, neboli možnost s jedním drážním vozidlem plynule projet železnicí z jednoho členského státu do dalšího (Guido 2022). Podmínky pro interoperabilitu železničního systému stanovuje aktuální *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797*<sup>17</sup>. Podmínkami technické harmonizace se musí podřídit veškeré plánované projekty, nová, ale i modernizovaná železniční infrastruktura napříč členskými státy.

---

<sup>17</sup> Evropský parlament (2016). *Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 ze dne 11. května 2016 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii (přepřacované znění)*.

Pro jednotný evropský železniční prostor je navíc klíčové zabezpečení provozu. Bezpečnosti na sjednocených tratích má být docíleno evropským systémem řízení železniční dopravy (ERTMS) a především jeho součástí - evropským vlakovým zabezpečovacím systémem (ETCS). Ten postupem času nahradí rozdílné a především již zastaralé národní zabezpečovací systémy a umožní tak plynulý provoz bez ohledu na překonání státních hranic. Jedná se tedy o jeden z podstatných mezikroků v dosahování zmíněné interoperability v jednotném železničním prostoru.

Evropské unii, a Komisi především, ovšem chybí jakékoliv právní nástroje, které by umožnily urychlit či vůbec iniciovat výstavbu vysokorychlostních tratí. Možnost vytvoření jednotného železničního prostoru je rozhodně ulehčení a jedna z možných cest, jak rozproudit zájem o rozvoj takového typu železnice. Jediným nástrojem, který může opravdu podnítit zájem a konečnou realizaci vysokorychlostní infrastruktury, zůstává spoluúčast na financování – Evropské strukturální fondy (ESI) a Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Jak ovšem zmiňuje výzkum analytické společnosti EY (2023), bez navýšení investičních prostředků se Evropská unie nedočká kýženého navýšení přepravených cestujících vysokorychlostními vlaky. Navíc bez razantního navýšení finanční podpory nelze ani očekávat dokončení vytyčených cílů pro TEN-T koridory v letech 2030 (European Court of Auditors 2018).

## **4 Vize vysokorychlostních tratí v České republice**

### **4.1 Vývoj koncepce českých vysokorychlostních tratí v čase**

Po nastínění evropské myšlenky celistvé dopravní sítě se diplomová práce zaměří na území České republiky, respektive v historickém výčtu ještě na území Československa. Transevropská síť, jenž má být jedním z nástrojů, nejen k propojení Evropy, ale také k prohloubení evropské integrace a rozvoje zanedbaných regionů, je jedním z hnacích motorů vize vysokorychlostních tratí v

České republice. Myšlenka razantní proměny železnice na našem území se však rodí mnohem dříve, než ještě bylo vůbec možné uvažovat o zapojení se do jakékoliv podoby Evropského společenství.

Prvotní úvahy o posunutí železnice na vyšší rychlostní úroveň se objevují již v 70. letech minulého století v Československu. Tyto myšlenky jsou motivovány především nedostatečnou kapacitou tehdejších tratí využívaných nákladní dopravou. V 80. letech se již postupuje ke zpracování několika koncepčních materiálů, které řeší potenciální propojení největších sídel Československa a možné napojení na sousední státy. Na podnět federální vlády na počátku roku 1989, který stanovuje základní směrnice o koncepci pro vysokorychlostní trať v ČSFR, byla vypracována koncepční studie státním podnikem SUDOP a orientačně stanoveno zahájení výstavby na druhou polovinu 90. let (SUDOP 1990). Turbulentní politické změny na přelomu 80. a 90. let, souběžně s poklesem výkonnosti a poptávce po nákladní železniční dopravě (Ministerstvo dopravy 2017: 18), rodící se vize debaty opět utlumily.

Po ustálení otřesů a již určité transformaci ekonomiky v polovině 90. let se téma vysokorychlostní železnice vrací zpět do odborných a politických kruhů. V této době se již navíc jasně projeví úspěchy vysokorychlostní železnice v zahraničí, především ve Francii, Německu a již částečně také ve Španělsku. Na tuzemské politické scéně se rovněž stává tématem možný vstup České republiky do Evropské unie, ve které, jak již bylo naznačeno výše, se právě rodí plán společné dopravní sítě jako ideálního nástroje ke sjednocování kontinentu. Transevropská dopravní síť se začíná hojně diskutovat především na unijní úrovni a v rámci železničních asociací, pro dopravní politiky jakéhokoliv evropského státu je to nepřehlédnutelné téma.

Debata se tedy znovu otevírá na našem území studií *Územně technické podklady – Koridory VRT v ČR* (Marec 2003). Dokumentace byla opět vypracována společností SUDOP Praha a rovněž následně odsouhlasena Ministerstvem dopravy a tehdejším Ministerstvem hospodářství. Výsledky vedly k zajištění

územní ochrany tras koridorů v územních plánech. Studie navrhla ideální trasy z hlediska rentability a definovala základní technické parametry rychlé železnice. Navržená koncepce byla inspirována úspěšnými modely z Francie a Německa a vycházela především z potřeby spojit klíčová hospodářská a kulturní centra České republiky a napojit je na střední Evropu. Navrhovaná řešení ovšem ne zcela odpovídala požadavkům a potřebám plošně i populačně málo rozsáhlé České republiky, dosavadní plánování spíše zohledňovalo snahu o srovnání technických parametrů a dopravní nabídky, než geografii a morfologii České republiky (Ministerstvo dopravy 2017: 18). Taková podoba navrhovaných řešení tedy spíše jen kopírovala zkušenosti ze zmíněných států s bohatou zkušeností provozu. Kýženou změnu konceptualizace celé vize nepřinesla ani aktualizace studie z roku 2003, která spíše jen znovu sloužila pro potřeby územního plánování (ibidem).

Změna ve vizi vysokorychlostních tratí přichází až v následujících letech, při revizi dosavadního konceptu je již upuštěno čistě od pojmu vysokorychlostních tratí a začíná se používat termín tzv. Rychlá spojení (Ministerstvo dopravy 2017: 18). Termín totiž pragmaticky nabízí možnost zakomponovat dohromady do systému stávající konvenční tratě, samozřejmě s potřebou modernizace, a novostavby vyloženě vysokorychlostních tratí, které budou systémem spíše doplňovat. Termín se začíná používat už jako zaběhnutý Ministerstvem dopravy v roce 2011, které do sítě Rychlých spojení opravdu zahrnuje kromě vysokorychlostních úseků také konvenční tratě s rychlostí pouze do 200 km/h (Vysokorychlostni-zeleznice.cz n. d.). Koncept rychlé železnice již tedy nelze chápat pouze jako plány k vybudování nákladné infrastruktury, ale spíše jako cíl k dosažení kýžené obстойné dopravní obslužnosti.

Základy současné vize lze sledovat ve strategickém dokumentu Ministerstva dopravy, potažmo vlády, pro oblast dopravy – *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050* (Ministerstvo dopravy 2013). Dokument již pracuje se zmíněným konceptem Rychlých spojení, kromě jeho definice však žádné konkrétnější obrysy nepřináší. Vysokorychlostní železnice je sice zmíněna

v hlavních zásadách rozvoje železniční infrastruktury, stále se ale pouze vyzývá k zahájení příprav projektu. Součástí dlouhodobé vize dopravy v České republice je napojení sítě vysokorychlostních železničních tratí na síť evropskou, a to nejpozději do roku 2050. Podstatný je ovšem impuls k rozpracování strategických dokumentů a technické dokumentace pro přípravu výstavby sítě Rychlých spojení (ibidem: 81). V následujících letech opravdu vychází řada studií a další klíčové dokumenty, jenž konečně představí konkrétní koncepci a návrhy, čemuž se bude věnovat následující kapitola.

#### **4.2 Vize pohledem programových vládních prohlášení**

Pro doplnění kontextu vývoje vize vysokorychlostních tratí může být také přínosné představit pohled vládních činitelů skrze programová prohlášení vlády. Jednak je na tom možné nastínit, jakým způsobem se vyvíjela samotná vize a především jak se k ní stavěli vládní představitelé – co vysokorychlostní železnice podle nich pro dopravu představuje a jakou má plnit funkci. Prohlášení ve vládních programech v podstatě kopírují vývoj vize v již zmíněných dokumentech a veřejné debatě. Až do roku 2018 se v podstatě dokola objevují zmínky o potřebě urychlit přípravy pro výstavbu vysokorychlostní železnice – například v programovém prohlášení vlády Mirka Topolánka (Vláda ČR 2007) se sice explicitně zmiňují vysokorychlostní tratě (ibidem: 7), pouze ale v souvislosti s nutností urychlením příprav a napojením na evropskou železniční síť. Mírná změna přichází v prohlášení vlády Andreje Babiše (Vláda ČR 2018), kdy již existovaly klíčové koncepční dokumenty a vláda tedy mohla slíbit ukotvení konkrétních tras v územních plánech krajů a pokročení v projektové přípravě (ibidem: 18). To, zda a jak se povedlo slibům dostát, bude možné posoudit v následujících částech práce, především v analýze realizace Krušnohorského tunelu, kde místní občané v současnosti bojují proti změně Zásad územního rozvoje kraje.

V programovém prohlášení současné vlády sice zatím není možné posoudit plnění slibů, ale poskytuje možnost ilustrovat posun k současné vizi vysokorychlostní železnice. Současná vláda již nemluví o nutnosti urychlení příprav, ale výstavba rychlé železnice se již stala její prioritou v oblasti dopravy (Vláda ČR 2023: 41). Vysokorychlostní tratě navíc, shodně s politikou Evropské unie, mají být jeden z nástrojů, jak pokročit v boji o ochranu ovzduší a životního prostředí (ibidem: 49). V současnosti může tedy vláda určitým způsobem těžit z předchozího koncepčního vývoje. Především již lze mluvit o vizi, která nabrala konkrétní obrysy a určila specifické tratě, nehledě na programová prohlášení předchozích vlád.

### **4.3 Vize v kontextu dopravních politik České republiky**

Pro strategický rámec dopravních politik České republiky neznamena realizace Rychlého spojení pouze napojení na transevropskou a vysokorychlostní dopravní síť. Obdobný infrastrukturní projekt, jenž je z hlediska realizace velmi náročný a zároveň může zatížit státní rozpočet na mnoho let, se samozřejmě plánuje s vidinou potenciálních přínosů a dalších možností. Následující řádky nastíní, jak tedy vlastně vysokorychlostní železnice zapadá do současné strategie dopravní politiky České republiky a jaké jsou nejčastější argumenty pro realizaci této koncepce.

V kontextu současné evropské politiky je samozřejmě nejdůležitější snaha o ochranu životního prostředí. Jak bylo zmíněno výše, doprava je posledním sektorem v Evropě, jemuž stále stoupá počet vypuštěných emisí oxidu uhličitého do ovzduší. Výstavba vysokorychlostních tratí je tedy součástí široké snahy o naplnění strategického cíle udržitelné mobility, který byl vytyčen ve strategickém dokumentu *Dopravní politika České republiky 2021 – 2027* (Ministerstvo dopravy 2020: 22). Budování, popřípadě rozšiřování sítě vysokorychlostní železnice, je i v souladu s tím, co bylo řečeno výše ohledně charakteristik tohoto druhu dopravy – tedy jeden z nejšetrnějších v porovnání s ostatními druhy

dopravy k životnímu prostředí, především s ohledem na negativní externality v podobě oxidu uhličitého.

Navíc lze sledovat patrný trend ve zvyšování podílu železniční dopravy na celkovém objemu přepravených cestujících a zároveň mírného poklesu u denní individuální automobilové dopravy (ibidem: 56). Je tedy nutné jednak navyšovat a posilovat kapacitu železniční dopravy, ale také učinit železniční dopravu více atraktivní i pro samotné cestující, kteří zatím tento druh dopravy nepreferují. Pokud se ale má, dle cílů Evropské unie, stát železniční doprava klíčovým druhem dopravy od kratších až po střední vzdálenosti, je nutné přebnat postupně cestující nejen z kratších mezevropských letů, ale rovněž nalákat cestující z individuální automobilové dopravy.

Realizace rychlé železnice, podle *Programu o rozvoji rychlých železničních spojení v ČR*, v sobě navíc nese určitý potenciál. Ze široka pojatá Rychlá spojení nabízí možnost dosažení ekonomických a sociálních přínosů, zvýšení konkurenceschopnosti tuzemských regionů, ale i České republiky jako celku. Dále také možnost profitovat z realizace i v odvětvích jako je školství, věda či výzkum a dokonce usnadnit příliv investic do high-tech technologií (Ministerstvo dopravy 2017: 78). To o jak moc optimistické výhledy se jedná, lze zatím posuzovat těžko, minimálně ale je možné interpretovat narativ o výstavbě vysokorychlostní železnice jako něco, co má mít pozitivní a širokosáhlý dopad na prosperitu celého státu a tuzemské společnosti. Proti takovému narativu veřejného zájmu se jen obtížně může argumentovat občanům zasaženým výstavbou tratí – “hrstka místních” proti zbytku celé země.

Samotná síť Rychlého spojení má obsloužit až 75 % obyvatel České republiky, všechna krajská města by se měla stát dostupná z Prahy maximálně do dvou hodin. Přísliby přínosů u jednotlivých tratí už jsou samozřejmě konkrétnější a hmatatelnějšího charakteru. Například nová vysokorychlostní železnice mezi Prahou a Brnem má podle předpokladu přilákat až 60 tisíc cestujících denně a to především zkrácením cesty ze současných tří hodin na přibližně 50 minut. Na

cestě z Prahy do Ostravy by cestující mohli nově strávit pouze hodinu a půl (Správa železnic 2023b). Kromě ekonomické návratnosti tedy realizace této trati slibuje vysoký komfort v podobě značného zkrácení času cesty. I to se může stát jedním z faktorů při pokusu o vábení nových cestujících na železnici z konkurenčních druhů dopravy.

Za to plánovaná rychlostní trať Praha – Drážďany sice také láká na snížení trvání cesty na necelou hodinu – do Ústí nad Labem dokonce pouhou půlhodinu, navíc ale má umožnit napojení na západoevropskou vysokorychlostní železniční síť. Má rovněž přispět k ekonomickému rozvoji severních Čech a místním obyvatelům rozšířit možnosti pracovních a studijních příležitostí (Správa železnic 2023c). Plánovaná trať směrem na sever Čech tedy staví svůj přínos na celkovém ekonomickém rozvoji Ústeckého kraje, ale i ekonomických a životních příležitostí tamních obyvatel. Příležitost kratší cesty do centra České republiky ovšem bude podmíněna cenou jízdného, která bude hrát klíčovou roli v dostupnosti.

#### **4.4 Financování vysokorychlostních tratí v České republice**

Pro realizaci vysokorychlostních tratí je samozřejmý předpoklad vysokých investičních nákladů, a to především u novostaveb tratí. V předchozích kapitolách již bylo zmíněno, že zprůměrovaná cena na 1 kilometr výstavby nové vysokorychlostní trati může činit až 16,5 milionu eur. Cena se ovšem může ve finální podobě lišit v závislosti na terénu a obtížné průchodnosti územím, průměrná cena na kilometr ze světových zkušeností výstavby není tedy odpovídající hodnotou pro český kontext. Částky navíc nabývají téměř každoročně rozdílných rozměrů, je tedy obtížné reálně vyčíslit náklady, především pokud se realizace stále nachází ve fázi příprav a plánování. Opomenout se nesmí ani další významná částka, kterou i po samotné realizaci činí každoroční nutná údržba všech tratí.



Je tedy patrné, že obdobné částky mohou být pro státní rozpočet ohromnou zátěží. Vzhledem k prioritnímu přístupu Evropské unie k vybudování sítě vysokorychlostní železnice je možné spolufinancovat část z evropských fondů. Již zmíněný a nově zřízený Nástroj pro propojení Evropy (CEF) je vedle dalších evropských strukturálních fondů jednou z dalších možností financování. Primárním zdrojem financí při realizaci obdobných infrastrukturních projektů je Státní fond dopravní infrastruktury, skrze který jsou na dopravní investice alokovány finance ze státního rozpočtu.

Poslední odhadnutá finanční částka potřebná na přípravu a samotnou realizaci systému Rychlého spojení mezi roky 2025 až 2050 má v celkové výši činit 800 miliard Kč (Ministerstvo dopravy 2022b). Celý proces přípravy se ovšem kontinuálně vyvíjí, je tedy možné, že se částka bude v čase měnit v závislosti na změnách konkrétních plánů, ale i na vývoji cen materiálu a prací. Na finální částku mohou mít rovněž vliv vynucené změny plynoucí z veřejných projednání, kdy například jeden z krajů odmítá zavést vedení trasy do vlastních Zásad územního rozvoje. Takový případ by si vynutil nové nákladné projektování, prodloužení doby samotné realizace a následně vynuceně navýšené náklady.

Pro rok 2023 je připraveno ze Státního fondu dopravní infrastruktury na veškeré projektové a přípravné práce v souvislosti s Rychlým spojením 1,256 miliard Kč a prostřednictvím spolufinancování z Nástroje pro propojení Evropy 26,790 milionů Kč (ibidem). Vynaložené prostředky jsou navíc každoročně očekávány ve stoupajícím trendu. Ministerstvo dopravy předpokládá možnost alokovat ze zmíněných zdrojů na železnici v rozmezí let 2022 až 2027 přibližně 360 miliard Kč (ibidem). Tato částka ovšem zahrnuje veškeré náklady na železnici, tedy pravidelnou údržbu, provozuschopnost a modernizaci konvenčních tratí. Pokud je do roku 2050 pro realizaci konceptu Rychlého spojení potřeba sehnat finance ve výši 800 miliard Kč, je potřeba se poohlédnout i po jiných zdrojích a možnostech financování.

Podle optimistického výhledu Ministerstva dopravy (2022b) by bylo možné očekávat z evropských fondů pokrytí celého projektu z 10 %. Proto jednak studie, ale i současný ministr dopravy Martin Kupka, mluví o alternativní možnosti financování, především formou PPP — Public Private Partnership (Česká televize 2022). Tato forma financování by umožnila vstup soukromých investorů do financování jednotlivých projektů, nebo konkrétních úseků tratí, a stát by tyto původní investiční vstupy následně splácel. Tento druh financování je již využíván při výstavbě a následné údržbě dálnice D4 v úseku Háje — Mirovice, jelikož současná vláda považuje projekt za úspěšný (Bartošová 2022), je tedy pravděpodobné, že cestu PPP může zvolit i při hledání financí na výstavbu alespoň jednotlivých částí projektu Rychlého spojení. V současti se ovšem stále jedná o interní diskuze v rámci ministerstva a není možné předbíhat.

#### **4.5 Doba realizace - možnost urychlení plánovacího procesu**

Proměnit vizi v realizaci a následné provozování vysokorychlostních tratí se skutečně jeví jako dlouhodobý projekt. Jak je zřejmé z výčtu historického vývoje koncepce, kdy z počátečních letmých úvah v minulém století dostává vize jasnější koncepci až kolem roku 2014, a navíc přesně danou podobu získává až v roce 2017. Samo ministerstvo dopravy uvádí, že na základě zkušeností ze zahraničí, kde realizace podobných projektů trvá od zahájení příprav až po dokončení obvykle 15 až 20 let (Ministerstvo dopravy 2017: 11), lze obdobný vývoj očekávat i v případě České republiky. Se zařazením do hlavních a rozšířených sítí TEN-T, o které Česká republika velmi stála (Správa železnic 2021), ovšem kromě finančních zdrojů přichází také nutnost dokončit vybrané části tratí do roku 2030, respektive 2040 v rozšířené části sítě. Maximální prioritu nyní tedy získávají úseky Lovosice — Praha — Světlá nad Sázavou (ibidem), jenž napojením na hlavní síť vysokorychlostních tratí v rámci TEN-T a podmíněné financováním z evropských fondů, musí být dokončeny do roku 2030. Pragmaticky tedy do hlavní části transevropské sítě byly prosazovány

pouze části a úseky tratí, u kterých Správa železnic věří v jejich včasnou realizaci.

Ministerstvo dopravy v současnosti hledá způsoby, jak by přípravu a následnou realizaci vysokorychlostních tratí mohlo urychlit. Resort došel k závěru, že není potřeba samostatného zákona o vysokorychlostních tratích, jenž by urychlil jejich výstavbu, ale hodlá se spíše zaměřit na zanesení možného zrychlení příprav do již stávajících zákonných předpisů (Ministerstvo dopravy 2022b). Analýza stavu a specifických zákonů, které by mohly proces urychlit a především zjednodušit, zatím však stále probíhá. Ministerstvo společně se Správou železnic prozatím identifikovalo tři oblasti povolování dopravních staveb, u kterých by určitá legislativní úprava mohla následně urychlit celý proces až po samotnou realizaci. Jedná se o oblast územního plánování, definování nejzazšího momentu pro zahájení nákupu potřebných pozemků a využití myšlenky motivačního charakteru (ibidem).

První oblast navrhuje resort urychlit zajištěním územně-plánovacího dokumentu, v němž by byly zaneseny záměry vysokorychlostních tratí ve větší podrobnosti, než v jaké podobě jsou prozatím zaneseny ve zmíněné *Politice územního rozvoje České republiky* (ibidem). Samo ministerstvo tento krok považuje za velmi omezený a nepřikládá mu větší váhu — vytvoření dalšího, možná i zbytečného dokumentu, se nejeví jako krok vedoucí k urychlení procesu příprav až následné k realizaci. Spíše by se opět možná zpřesnily fáze plánovací, ovšem k žádoucímu výsledku dřívější realizace by nejspíše nový dokument nevedl.

K podobným závěrům dochází zatím ministerstvo i v oblasti vykupování pozemků, které by bylo ideální vykupovat již po získání kladného stanoviska EIA, jenž posuzuje vliv staveb na životní prostředí (ibidem). To ovšem vylučuje možnost následně jakkoliv podstatně změnit schválené trasování a nese to s sebou riziko zbytečného výkupu pozemků. Resort naopak vkládá naděje do tzv. plánovacích smluv, které umožňují investora stavby společně s obcí či dotčenou osobou zavázat k vzájemné součinnosti při realizaci záměru. Závazek může

fungovat jako určitý motivační faktor pro obce, kterým za udělení příslušného povolení k realizaci stavby jsou následně přislíbeny kompenzace na míru ve specifické podobě dané obci (ibidem). Možnost plánovacích smluv již právně zakotvena je, ovšem vyžaduje souhlas všech dotčených vlastníků v daném území a pro reálné využití nástroje to může být velmi limitující.

#### **4.6 Současná vize vysokorychlostních tratí v České republice**

Po historickém vývoji lze nyní konečně přistoupit k současné vizi vysokorychlostní železnice. Již bylo zmíněno výše, že klíčovým konceptem jsou tzv. Rychlá spojení skládající se z novostaveb vysokorychlostních tratí, ale i modernizovaných konvenčních tratí. Určité pragmatické rozšíření definice umožní mluvit v kontextu České republiky o rychlé železnici, aniž by byla potřeba veškerou infrastrukturu nově budovat. Výstavbu vysokorychlostních tratí je ovšem třeba chápat jako až druhou fázi rozvoje českého železničního systému, primárním cílem je stále modernizace stávajících konvenčních tratí (Ilík — Pomykala 2018: 2). I to může být jedna z cest, jak se vyvarovat zmíněnému tunelovému efektu, kdy se vysokorychlostní tratě stanou spíše určitou nadstavbou v železniční infrastruktuře a hustá síť konvenční železnice zajistí dopravní obslužnosti i menším sídelním oblastem. V následujících odstavcích bude představena současná vize, konkrétní plánované tratě a především jakým způsobem má být tato koncepce překlopena do finální výstavby a zprovoznění. Pozornost bude navíc zaměřena v závěru části na problematiku financování a schopnosti dodržet daný časový harmonogram – oblasti, které logicky pálí infrastrukturní projekt obdobného rozměru.

Klíčovým dokumentem určujícím koncepci Rychlého spojení, a tedy i vysokorychlostních tratí, je *Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR* z roku 2017. Dokument nejprve sloužil jakožto podkladový dokument určený pro rozhodnutí vlády, zda a za jakých podmínek by Česká republika mohla začít s výstavbou vysokorychlostní železnice. V dokumentu je tedy rozpracován

koncept Rychlého spojení a především jsou identifikovány směry ramen jednotlivých tratí. Vláda následně ve svém usnesení (Vláda ČR 2017) program schvaluje a stává se z něj výchozí strategický dokument pro veškerou budoucí problematiku řešení rychlých železničních spojení. Usnesení vlády navíc ukládá ministroví dopravy, aby prostřednictvím Správy železnic byly zahájeny potřebné úkony k přípravě realizace novostaveb vysokorychlostních tratí. Od té doby tedy zajišťuje veškeré přípravy a následnou realizaci státní organizace Správa železnic za dohledu a kontroly Ministerstva dopravy.

V koncepčním, později strategickém dokumentu, jsou identifikovány, v souladu s evropskou politikou transevropských sítí TEN-T, následující směry rozvoje systému Rychlých spojení: Praha – Drážďany a Praha – Brno – Vídeň (Bratislava), jakožto hlavní směry napojující Českou republiku na evropskou síť vysokorychlostní železnice; Brno – Ostrava – Katowice, kde má být kladen důraz na úsek mezi Brnem a Přerovem, poskytující navíc nákladní a dostupnou příměstskou dopravu; Praha – Plzeň – Domažlice – Bavorsko, zde se má z větší části jednat o tratě konvenční s vyššími rychlostními parametry; Praha – Wrocław, jejíž potenciál ale podle analýzy není zatím dostatečně prověřen a ukázal se spíše jako nejméně perspektivní (Ministerstvo dopravy 2017: 79).

V reakci na pět identifikovaných směrů rychlého spojení reaguje Správa železnic s přípravnými plány na výstavbu vysokorychlostních tratí, jedná se o VRT Praha – Brno – Ostrava, VRT Brno – Rakvice, VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, VRT (Praha –) Louny – Most a VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław (Správa železnic 2023a). Tratě jsou seřazeny postupně, dle prioritního přístupu v jejich realizaci. V současnosti je tedy nejvíce úsilí vynaloženo k přípravě tratí ve směru z Prahy do Brna – Ostravy a směrem ke státní hranici s Německem přes Ústí nad Labem.

V současnosti jsou již Centrální komisí Ministerstva dopravy schváleny studie proveditelnosti pro trasu Praha – Drážďany, Praha – Brno – Břeclav a Brno – Přerov – Ostrava. Přípravy na jednotlivých tratích tedy po souhlasném stanovisku

mohly pokročit do dalších z přípravných fází, se začátkem stavby v úseku Praha – Poříčany se počítá na rok 2025 a mělo by se jednat o jednu z prvních stavebních prací, první část tratí má být zprovozněna již v roce 2030. Podle studií mají mít největší ekonomický přínos právě vysokorychlostní tratě do Brna a Ostravy (Ministerstvo dopravy 2022a), s čímž souvisí jejich prioritizace v harmonogramu příprav Správy železnic.

Zmíněné hlavní trasy jsou rovněž vymezeny v rámci Politiky územního rozvoje jako hlavní koridory vysokorychlostní dopravy s cílem zajistit ochranu územních rezerv pro rozvojový záměr (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR 2021: 44). Plánované koridory ovšem musí být zaneseny i do dalších územně plánovacích dokumentů, aby bylo možné záměr realizovat. Pro zanesení do územních plánů jsou podstatné Zásady územního rozvoje jednotlivých krajů, u kterých se často může jednat o místo politického střetu, jak více naznačí pozdější část práce.

## **5 Analýza záměru Krušnohorského tunelu**

### **5.1 Město Chlumeck proti Krušnohorskému tunelu**

V předchozí části práce byla představena vysokorychlostní železnice jako jeden ze současných druhů dopravy, uvedena do kontextu českých a evropských dopravních politik a především byl vykreslen koncept Rychlého spojení v České republice. V této části se práce zaměří na proces proměny vize ve finální realizaci a především na to, jakým způsobem taková proměna zasahuje obce a občany žijící na trase plánované trati. Konkrétně bude pozornost věnována tunelové části trasy RS4 Praha – Drážďany, jenž má v úseku Ústí nad Labem – státní hranice Spolková republika Německo překonat v délce 26 kilometrů pod zemí hranici obou států. Proti tzv. Krušnohorskému tunelu v jeho současně plánované variantě se zvedla vlna nevole mezi obyvateli blízkého města Chlumeck, kteří výstavbu ve svém sousedství odmítají. Pomocí petice aktivizovaní občané vyjádřili

jednoznačný nesouhlas s plánovaným vedením trati a roli hlavního odpůrce posléze přebralo samotné město Chlumeck.

Následující kapitoly se zaměří na tento střet rozdílných zájmů s cílem identifikovat a následně definovat problém. V dalším kroku budou popsáni klíčoví aktéři pro identifikovaný spor, u nichž se poté za pomoci analýzy aktérů detekují jejich charakteristiky ve smyslu moci, vlivu a zájmu ve věci sporu. Zároveň se u klíčových aktérů identifikují převažující narativy, a to, jakým způsobem problém vnímají. Tento krok by měl jednak vést k podstatnému doplnění kontextu a současně pomoci v závěrečné fázi výzkumu při navrhování variant řešení. Zjištění plynoucí ze všech částí provedené analýzy budou následně reflektována vůči původně definovanému problému a společně s tím se v závěru práce představí možné varianty řešení střetu zájmů. Veškeré tyto kroky a závěry provedeného výzkumu by měly vést k zodpovězení dílčích otázek: jací aktéři hrají ve sporu klíčovou roli; jaký je vliv, moc a zájem těchto aktérů na sporu; jaké narativy a interpretace problému převažují u klíčových aktérů? Skrze odpovědi na tyto dílčí otázky by práce především měla dojít k naplnění svého cíle – tedy identifikovat a definovat problém s následným návrhem jeho možných řešení.

## **5.2 Nástin kontextu problému**

Připravovaná vysokorychlostní trať z Prahy do Ústí nad Labem, a dále do Drážďan, má propojit Českou republiku, její krajská města, zlepšit dopravní obslužnost severních Čech a především umožnit dopravní napojení na země západní Evropy (Správa železnic 2023c). V rámci koncepce Rychlého spojení se jedná o vytyčený hlavní mezistátní směr zajišťující spojení mezi Prahou a Berlínem, respektive Porúřím, ze kterého má Česká republika možnost napojit se na síť vysokorychlostních železnic v rámci sítě TEN-T (Ministerstvo dopravy 2017: 38 – 39). Tento směr plánované trati bývá v koncepci označován také jako RS4 (ibidem). Vypracováním koncepce Rychlého spojení a určitou změnou

filozofie v plánování vysokorychlostních tratí v České republice došlo ke změně vedení zamýšlené trati. V rámci strategie *Rozvoje rychlých železničních spojení v ČR* (Ministerstvo dopravy 2017) má zamýšlená rychlá železnice za úkol kromě napojení na železnici mezinárodního významu také zajistit klíčovou obsluhu regionu a napojení na síť konvenční železnice (ibidem: 38). Jedná se tedy o podstatný obrat v pojetí vysokorychlostní železnice, kdy v současné podobě má sloužit i významným dílem v zajištění dopravní obslužnosti samotných regionů, lze tedy sledovat určitou snahu předcházet tunelovému efektu, který naopak zvýhodňuje pouze regionální centra a zbytek regionu tímto spojením spíše trpí (Moyano – Dobruszkes 2017: 538). Takovým koncepčním pojetím ovšem vzniká, nejspíše nezamýšlený, důsledek ve formě přesunu Krušnohorského tunelu, klíčového bodu novostavby vysokorychlostní trati, a především důsledek pro dotčené obyvatele přílehlé obce Chlumec.

Postupný vývoj koncepce vysokorychlostních tratí v Rychlá spojení ovšem neodpovídá vývoji územních plánů, kdy byl v roce 2011 zaveden koridor do Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje na základě studií z roku 2005, zcela opomíjející terminály pro osobní dopravu (Ústecký kraj n. d.). Touto krajskou územně plánovací dokumentací se poté řídily samotné obce v kraji a přizpůsobily tomu jednotlivé kroky v jejich územním plánování. Původní varianta vedení vysokorychlostní trati zcela míjela území města Ústí nad Labem a především počítala s vybudováním portálu Krušnohorského tunelu mezi obcí Přestanov a Unčínem, městskou částí Krupky v okrese Teplice (Krajský úřad Ústeckého kraje 2023). Taková podoba vedení koridoru je stále platná ve všech územních plánech, jelikož stále nedošlo ke změně Zásad územního rozvoje kraje. V současnosti Správou železnic zamýšlená varianta již ovšem počítá se zastávkou v centru města Ústí nad Labem<sup>18</sup>, čemuž se přizpůsobilo vedení zbytku trasy směrem ke státní hranici. Portál Krušnohorského tunelu je již v aktuálních záměrech zamýšlen na katastrálním území pěti tisícového města Chlumec, kde by

---

<sup>18</sup> Dlouhý, H. (2021). Rychlá trať z Prahy přes Ústí do Drážďan se rýsuje. Plány jsou o krok dál. *Ústecký deník*, ([https://ustecky.denik.cz/zpravy\\_region/vysokorychlostni-trat-praha-usti-drazdany.html](https://ustecky.denik.cz/zpravy_region/vysokorychlostni-trat-praha-usti-drazdany.html), 22. 3. 2023).



měl procházet mezi jeho městskými částmi Chlumecká a Stradov v blízkosti silnice I/13 (Hruška 2020).

Jelikož se jedná o velmi podstatný bod, jenž určuje další směřování k analyzovanému problému, je potřeba podrobněji popsat proces vedoucí k současně navrhované variantě trati. Klíčová proměna celé koncepce vysokorychlostních tratí již byla nastíněna výše, důležitou roli ovšem sehrála studie proveditelnosti pro železniční spojení Praha – Drážďany, kterou původně rozpracovala společnost CEDOP a následně jí v druhé etapě dokončila sama Správa železnic. Studie členěna do dvou etap, kdy v rámci první etapy bylo cílem přezkoumat, zda obsloužit železniční zastávkou Ústí nad Labem, a zda kvůli tomu změnit vedení celého koridoru, na obě zkoumané otázky odpověděla kladně (Hruška 2020). Na základě výsledků studie Ministerstvo dopravy v roce 2018 již nadále nedoporučuje Správě železnic sledovat varianty, které nezajistí přímou obsluhu Ústí nad Labem a Litoměřic vysokorychlostní tratí (ibidem: 5). V rámci druhé etapy studie tedy byla vypracována nová varianta řešení vedení trasy, jednak umožňující napojení obou měst, ale také přemístění portálu Krušnohorského tunelu. Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy v roce 2020 a přípravy této varianty vedení trasy mohly pokročit do další přípravné fáze (Ministerstvo dopravy 2022a). Se změnou záměru řešení trasy již počítá i Ministerstvo pro místní rozvoj, které v aktualizované verzi dokumentu *Politika územního rozvoje České republiky* (Ministerstvo pro místní rozvoj 2021), jenž je nadřazen ostatní územně plánovací dokumentaci, zmiňuje nutnost prověření možnosti připojení Ústí nad Labem se zastávkou do koridoru pro vysokorychlostní železniční dálkovou dopravu (ibidem: 46). Nová varianta vedení trasy se tak stává pro prověřenou Správu železnic prioritním řešením potom, co získala posvěcení od Centrální komise Ministerstva dopravy a navíc se doporučení vést trasu přes Ústí nad Labem dostává do klíčového státního územního plánu.

### 5.3 Role města Ústí nad Labem a Ústeckého kraje

Velmi zajímavé je v tomto kontextu sledovat rozdílné přístupy a role dvou aktérů – města Ústí nad Labem a Ústeckého kraje. V případě statutárního města Ústí nad Labem je zřetelný zájem o napojení na plánovanou vysokorychlostní trať, kdy byla například iniciována petice místním spolkem Společně požadující právě železniční zastávku ve městě (E-petice.cz 2021). V zájmu vysokorychlostní železnice v Ústí nad Labem vystupoval ve veřejném prostoru několik let i tehdejší náměstek primátora Martin Hausenblas, jenž formuloval požadavek přivedení rychlé železnice do města jako nutný krok pro jeho budoucí rozvoj (Vanžura 2021). Samotné městské zastupitelstvo již v roce 2014 jednomyslně schválilo záměr vybudovat železniční zastávku vysokorychlostní trati ve městě a uložilo primátorovi města za úkol jednat ve věci dále se Správou železnic (Zastupitelstvo města Ústí nad Labem 2014: 74), lze tedy sledovat zřetelný a kontinuální zájem na vysokorychlostní trati procházející městem. Postupem času, kdy již byl zřejmý záměr státu a Správy železnic Ústí nad Labem zahrnout do plánovaného koridoru v souladu s novou koncepcí Rychlého spojení, se městské zastupitelstvo v roce 2022 staví souhlasně k již konkrétnímu záměru umístění přestupního terminálu ve městě. Na jeho přesném umístění ovšem nepanuje shoda a zastupitelstvo ukládá Radě města sestavit pracovní skupinu, jež by měla najít shodu napříč odbornou veřejností, politiky a přinést řešení v podobě kompromisního umístění (Zastupitelstvo města Ústí nad Labem 2022: 13 – 14). O rok později je již město značně umírněnější ve svém postoji, kdy je předložena varianta vedení trasy k aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, k jejíž podobě Rada města vznáší celkem 10 námitek (Rada města Ústí nad Labem 2023: 41). Jako problémové město spatřuje záměr vést přes jeho území i dopravu nákladní a hlavní výtku míří především na plán Správy železnic vést koridor přes území města, na kterém je dle již podepsaného memoranda plánovaná výstavba průmyslové zóny (Ustecko24.cz 2023).

V případě Ústeckého kraje se jedná o odlišný přístup a především o zcela rozdílnou roli v celé záležitosti. Krajské zastupitelstvo hraje totiž klíčovou roli v

podobě rozhodnutí o celé záležitosti, kdy bez jeho rozhodnutí aktualizovat Zásady územního rozvoje kraje a zanést trasu do územně plánovací dokumentace trasy, nebude možné získat pro plánovaný záměr stavební rozhodnutí. V současnosti ovšem platný koridor pro vysokorychlostní trať do Drážďan neodráží aktuální záměr o napojení města Ústí nad Labem, ale spíše zrcadlí původní koncepci vedení co nejrychlejšího a nejprímějšího spojení rychlé železnice z Prahy do Drážďan, připomínající tzv. pozemní letadlo<sup>19</sup>. V Zásadách územního rozvoje kraje je tak stále zakreslen koridor v duchu původní koncepce z roku 2011. Schválením aktuální studie proveditelnosti Ministerstvem dopravy v roce 2020 se ovšem pohnuly ledy a na kraj, respektive na jeho územně plánovací dokumentaci, začínají vyvíjet tlak aktéři zastupující různé zájmy. V průběhu roku 2021 proběhlo několik jednání mezi Ústeckým krajem, Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a Správou železnic, na kterých kraj stále požadoval využít již zanesenou variantu koridoru (Ústecký kraj 2022). Ovšem ani tato varianta není bezkonfliktní a spousta dotčených obcí s návrhem zásadně nesouhlasí (ibidem) – koridor je navíc prozatím veden jako územní rezerva, je tedy nutná jeho aktualizace a zpřesnění trasování, po kterém by se území zabrané koridorem zúžilo. Správa železnic po tlaku a nesouhlasném stanovisku ze strany Ústeckého kraje přichází s další, již třetí variantou řešení nového vedení trati, přičemž ani jedna z nich opět nenachází jasného zastání mezi krajskými zastupiteli a obcemi (ibidem).

V roce 2022 dochází k posunu celé záležitosti, kdy je na krajském zastupitelstvu zpočátku roku rozhodnuto, že dojde k pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje kraje v zrychleném řízení a to do konce roku 2023 (Zastupitelstvo Ústeckého kraje 2022). Dosud se tedy na zastupitelstvu nerozhodovalo o žádné konkrétní variantě, pouze se zrychleným řízením umožnilo vstoupit veřejnosti do celé debaty možností připomínkování jednotlivých variant vedení trasy. Nutno

---

<sup>19</sup> Svoboda, P. (2016). Rychlá železnice má smysl jen tehdy, když obslouží i regiony. *Silnice železnice*, (<http://old.silnice-zeleznice.cz/clanek/rychla-zeleznice-ma-smysl-jen-tehdy-kdyz-obslouzi-i-regiony/>, 24. 3. 20223). Michal Babič ze společnosti Mott Macdonald, jenž se podílela na Česko-saské studii proveditelnosti a ekonomické návratnosti rychlého spojení Praha – Drážďany, nazývá předchozí koncepci v rozhovoru právě "pozemním letadlem": propojení největších center v mezinárodním pojetí.

podotknout, že tři varianty předložené Správou železnic krajskému zastupitelstvu počítají s portálem Krušnohorského tunelu v sousedství města Chlumeck, tedy mezi jeho městskými částmi u silnice I/13<sup>20</sup> – varianty totiž řeší především vedení trasy z Prahy do Ústí nad Labem. Umístění portálu je Správou železnic argumentováno nemožností vést trasu v původním záměru z důvodu podzemního požáru sloje a nestabilního podloží, proto současné záměry počítají s Krušnohorským tunelem pouze u obce Chlumeck (Správa železnic 2021: 12 – 14). O přesném umístění portálu, tedy zda bude vybudován před, nebo za silnicí I/13, se teprve rozhodne v následující přípravné fázi. Přípravy Krušnohorského tunelu ve spolupráci Správy železnic s německým DB Netz jsou navíc v pokročilém stádiu plánování, kdy obě společnosti již společně vybrali projektanta, jenž má vypracovat dokumenty pro územní rozhodnutí (Ministerstvo dopravy 2021). Zástupci Správy železnic se dokonce ke Krušnohorskému tunelu vyjadřují jako k invariantní části trasy, na jehož přípravu nemá názor Ústeckého kraje či obcí a případná změna trasování žádný vliv (Sůra 2021), vybudování portálu je tedy prioritou, na kterou poté může kompromisně dohodnutá varianta vedení zbytku trasy navazovat. Takový přístup k realizaci Krušnohorského tunelu, jako vysoce prioritní části trasy, nestaví Chlumeck a jeho obyvatele do jednoduché situace při snaze o změně záměru.

#### **5.4 Vymezení a definice problému**

Po širším pohledu na problematiku vedení trati v Ústeckém kraji se konečně dostává pozornost k samotnému městu Chlumeck a plánovanému portálu Krušnohorského tunelu, jehož případná výstavba se města a jeho obyvatel bezprostředně dotýká. Kapitola popisuje podrobněji, jakým způsobem obyvatelé obce a samotné město reagovalo na zjištění záměru umístit portál v sousedství obce, i přes nesoulad s platným obecním i krajským územním plánem, a poté

---

<sup>20</sup> Mapa s variantami předložená zastupitelům Ústeckého kraje dostupná online zde: [https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1764365](https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1764365).

přesně definuje problém, s nímž se bude práce až do svého samotného závěru potýkat.

Se změnou celé koncepce zamýšlených vysokorychlostních tratí v České republice, jak byla popsána výše, došlo v důsledku i ke změně vedení plánované trasy Praha – Drážďany. Změna byla stvrzena studií proveditelnosti, která přichází s novým návrhem na umístění portálu Krušnohorského tunelu v katastrálním území města Chlumec. Studie byla schválena v roce 2020 Centrální komisí Ministerstva dopravy, do známosti veřejnosti se ovšem dostává až na počátku roku 2021. Na takové zjištění reagují občané Chlumce vlnou nevole, která se promítne především do vzniku spolku *Fórum občanů Chlumecka*, jemuž se podařilo zahájit veřejnou diskuzi o plánovaném záměru a především iniciovat petici. Petice nesouhlasí s výstavbou Krušnohorského tunelu na katastrálním území Chlumce a žádá Správu železnic, Ministerstvo dopravy, Ministerstvo životního prostředí, Ministerstvo pro místní rozvoj, Zastupitelstvo Ústeckého kraje, krajský úřad Ústeckého kraje a Zastupitelstvo města Chlumec o změnu plánované trasy<sup>21</sup>. V rámci necelých dvou měsíců se podařilo nasbírat přes 1500 podpisů a petici následně odeslat všem příslušným a zmíněným institucím, s důrazem na krajské zastupitelstvo, které má ve věci aktuálně rozhodnout.

Na občanskou aktivizaci brzy reaguje samotné město Chlumec, když Rada města nechává zřídit pracovní skupinu, která má plánovanou vysokorychlostní trať řešit (Rada města Chlumec 2021: 5). O měsíc později Zastupitelstvo města ve svém usnesení (Zastupitelstvo města Chlumec 2021: 2) nesouhlasí s plánovanou výstavbou tunelu a trvá na zachování stávajícího vytyčení koridoru. V tomto období lze zřetelně sledovat, jakým způsobem postupně agendu boje proti tunelu přebírá od spolku vedení města, které zpočátku spíše zaspalo. Až aktivní spolek v podstatě donutil město konat a zastat nesouhlasný postoj. Město Chlumec ještě ve stejném měsíci uzavře smlouvu s právní společností Frank Bold Advokáti ve věci zastupování města, jeho obyvatelstva a území. Součástí smlouvy je navíc

---

<sup>21</sup> Petice v plném znění i s dopisem zastupitelům Ústeckého kraje dostupná online zde: [https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/7\\_ZUK\\_2021-06-21/pdf/7\\_ZUK\\_MAT\\_09\\_4\\_priloha\\_1.pdf](https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/7_ZUK_2021-06-21/pdf/7_ZUK_MAT_09_4_priloha_1.pdf).

třístranné memorandum o spolupráci mezi městem, advokátní společností a spolkem (Město Chlumec 2021).

V následujících měsících proběhnou různá jednání mezi Chlumcem a řadou aktérů. Například se podaří městu získat dopisem<sup>22</sup>, ve kterém vyjadřuje starosta města obavy a nesouhlas se záměrem, pozornost samotné vlády, jejíž tehdejší předseda Andrej Babiš, ministr dopravy Karel Havlíček a generální ředitel Správy železnic následně město navštíví<sup>23</sup>. Všichni zúčastnění přislíbí projednání všech diskutovaných variant s důrazem na požadavky města a obyvatel Chlumce. V roce 2022 dokonce proběhne opětovné jednání mezi městem a Správou železnic, ta na jednání odmítá požadavky města neumísťovat portál Krušnohorského tunelu v jeho blízkosti s odůvodněním již vypsané zakázky na přípravu projektové dokumentace<sup>24</sup>. Projektanta dokumentace pro územní rozhodnutí, jak bylo zmíněno na konci předchozí kapitoly, vybrala Správa železnic ve spolupráci s německým DB Netz a jakékoliv změny by mohly způsobit prodloužení přípravných fází.

Mimo dvoustranná jednání a veřejná projednání záměru Správy železnic s dotčenými obyvateli obce se v roce 2022 konaly komunální volby. Téma Krušnohorského tunelu rezonovalo i právě v rámci kampaně před volbami, ve kterých vítězné uskupení Šance pro Chlumec z vysokorychlostní trati v Chlumci udělalo jedno z hlavních témat (Šance pro Chlumec 2022a). V rámci kampaně uskupení označuje tehdejšího starostu za viníka současného kritického stavu, když neinformoval obyvatele o záměru včas a nevněsł žádnou výtku proti, i když byl seznámen s podobou nové trasy ještě před schválením studie proveditelnosti (Šance pro Chlumec 2022a). Zvolené téma rezonovalo celou obcí, což dokazuje úspěch uskupení ve volbách a především to, že přední příčky

---

<sup>22</sup> Dopis adresovaný na Úřad vlády a příslušná ministerstva ve věci Krušnohorského tunelu je v celém znění přístupný online zde: [https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=16530](https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=16530).

<sup>23</sup> Na twitterovém účtu Andreje Babiše se po návštěvě objeví několik fotografií z návštěvy a zároveň je zdůrazněna potřeba "porovnat aktuální variantu s původní". Dostupné online zde: <https://twitter.com/AndrejBabis/status/1436278461832781825>.

<sup>24</sup> Vyjádření tehdejšího starosty města Romana Zettlitzera k průběhu jednání dostupné online zde: [https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=17453](https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=17453).

na kandidátce obsadili členové spolku Fórum občanů Chlumecka (Šance pro Chlumeck 2022b), jenž stál za iniciovanou peticí. Starostkou obce se tak stala Veronika Srnková, zakládající členka spolku a jedna z původních odpůrkyně Krušnohorského tunelu v obci, a vedení obce si určilo boj se záměrem jako jednu ze svých priorit.

Po ustanovení nového vedení obce byla zřízena Komise rady města pro VRT a životní prostředí, které předsedá právě starostka obce (Komise pro VRT a životní prostředí 2022). Na prvním zasedání této komise byl jako hlavní úkol pro současné vedení obce sledovat plánovanou 5. aktualizaci Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje ve snaze o zabránění výstavbě Krušnohorského tunelu (ibidem). Zároveň i nově ustavené zastupitelstvo obce vydává své nesouhlasné stanovisko se záměrem výstavby vysokorychlostní trati přes katastrální území Chlumce (Zastupitelstvo města Chlumeck 2022). Nesouhlasné stanovisko vydává zastupitelstvo ovšem i v souvislosti se zveřejněním návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (Krajský úřad Ústeckého kraje 2023), který předkládá tři varianty vedení koridoru, přičemž všechny varianty řešení koridoru umisťují portál Krušnohorského tunelu na katastrální území obce Chlumeck<sup>25</sup>. Veřejné projednání návrhu proběhlo dne 24. ledna 2023, na které obec s občany zvolila strategii nesouhlasného připomínkování návrhu, koncept občanské připomínky dokonce přichystalo pro všechny zájemce samotné město ve spolupráci se společností Frank Bold Advokáti (Město Chlumeck 2023). V současnosti se veškeré námítky a připomínky krajským úřadem zpracovávají, vzhledem k tomu, že námítky vůči návrhu 5. aktualizace nevznesla pouze samotná obec Chlumeck – ale například i město Ústí nad Labem, je možné očekávat nutnost vypracování nového návrhu a stále určitou šanci na úspěch pro požadavky chlumeckých občanů.

Pro město Chlumeck je tedy problémem záměr Správy železnic (a DB Netz) vybudovat portál Krušnohorského tunelu, v rámci vysokorychlostní trati do

---

<sup>25</sup> Návrh variant vedení koridoru zveřejněný Krajským úřadem Ústeckého kraje dostupný online zde: <https://uschovna.kr-ustecky.cz/index.php/s/4arS9dSFzpJzCsX>.

Drážďan, na katastrálním území obce, a to navzdory platnému územnímu plánu obce a Zásadám územního rozvoje Ústeckého kraje. Ústecký kraj nahlíží takto definovaný problém spíše perspektivou své územně plánovací dokumentace, tedy záměr není v souladu se Zásadami územního rozvoje kraje, proces k napravení je ovšem již rozběhnutý. Pro iniciátora záměru Správu železnic je problematické především v takto definovaném problému nesouhlas města Chlumce, který může zbrzdit časový harmonogram příprav a samotné realizace. V rámci Zastupitelstva Ústeckého kraje, na kterém nutně dojde k rozhodnutí o trase vedení koridoru, se ovšem Chlumeck stává jedním z mnoha nespokojených aktérů.

## **5.5 Analýza aktérů**

Po tom, co práce nastínila kontext a především definovala samotný problém, je možné přistoupit k analýze aktérů. V této kapitole tedy budou identifikováni všichni aktéři ve zkoumaném problému, následně z nich budou vybráni aktéři klíčoví. Jelikož předchozí kapitola podrobně popsala dosavadní vývoj problému do současného stavu, bude možné mezi jednotlivými identifikovanými aktéry určit vztahy. Pokud práce závěrem této analýzy chce přinést specifická potenciální řešení problému, bude rovněž nutné analyzovat u vybraných aktérů jejich moc, vliv a zájem na zkoumaném problému. Až poté by práce měla disponovat dostatečným objemem informací k přistoupení do své závěrečné fáze.

Analýza aktérů může sloužit jako jeden z přístupů či nástrojů, kterým lze získat a prohloubit určité znalosti o aktérech (Brugha – Varvasovszky 2000: 338), ale zároveň také může pomoci při identifikování všech aktérů, jenž jsou zainteresovaní ve zkoumaném problému (Start – Hovland 2004: 26) – v případě této analýzy též označování jako klíčoví aktéři. Mezi aktéry je možné řadit jakékoliv organizace, uskupení, oddělení, instituce, osoby, zájmové skupiny či jakkoliv zainteresované strany na zkoumaném problému (ibidem). V následujícím kroku tedy budou do podrobného výčtu zařazeni všichni takoví aktéři ze zkoumaného problému a uvedena jejich stručná charakteristika. Pro



podrobnější charakterizaci aktérů se často užívá posouzení moci, vlivu a zájmu (Veselý 2007: 228 – 229), v práci budou použity rovněž tyto dimenze. Je ovšem vhodné ještě poznamenat, že analýza aktérů je do značné míry nástrojem kreativním a subjektivním (Veselý 2007: 230), její výsledky, především u hodnocení charakteristik jednotlivých aktérů ve formě moci, vlivu a zájmu se tak mohou odrážet z načerpaných znalostí autora této práce. Jelikož je práce záměrně strukturovaná nejprve vymezením problému s nastíněním jeho kontextu a až následnou analýzou aktérů, i samotný čtenář by měl disponovat alespoň základním objemem znalostí o dané problematice. Zároveň by to mělo umožnit přezkoumatelnost závěrů práce a především jejího postupu při případném využití pro další výzkum.

Níže tedy následuje výčet všech dotčených a jakýmkoliv způsobem zapojených aktérů do zkoumaného problému: záměru výstavby Krušnohorského tunelu na katastrálním území města Chlumec i přes prozatímní nesoulad s jeho územním plánem. Jednotliví aktéři jsou ve výčtu charakterizováni v kontextu řešeného problému a práce se již zamýšlí nad jejich rolí, zda je pro řešení klíčová, nebo se jedná spíše jen o sekundárního aktéra.

- *Fórum občanů Chlumecka* – Místní spolek, jenž vznikl za účelem zahájení diskuze a informování obyvatel Chlumce ohledně záměru výstavby Krušnohorského tunelu. Veřejnou debatu se spolku podařilo zahájit a rovněž iniciovat petici proti plánovanému záměru, na které se shromáždilo přes 1500 podpisů. Před komunálními volbami v roce 2022 se část členů spolku sjednotilo pod kandidujícím uskupením Šance pro Chlumec. Toto uskupení ve volbách společně s tématem odporu proti vysokorychlostní trati v obci uspělo a získalo post starostky. Téma i nadále rezonuje místní politikou, kde si vedení obce vzalo zastavení příprav Krušnohorského tunelu na území obce za jednu z priorit – byla zřízena speciální komise rady města, zabývající se životním prostředím a vysokorychlostní tratí.

Právě po komunálních volbách a určitém přechodu spolku do politiky již není Fórum občanů Chlumecka tím hlavním tahounem, klíčovým aktérem ovšem zůstává. Nelze upřít spolku zásluhy z prvotní fáze problému, tedy otevření debaty a především iniciování petice, zároveň spolek a jeho členové i nadále figurují při jednáních, jak se Správou železnic, tak i se specializovanou společností Frank Bold Advokáti, jenž město a jeho občany zastupuje.

- *Město Chlumec* – Město v okrese Ústí nad Labem, na jehož katastrálním území je vymezen záměr vybudovat portál Krušnohorského tunelu v rámci rychlého železničního spojení Praha – Drážďany. Zpočátku město spíše zaspalo, když se hlavním nositelem odporu vůči Krušnohorskému tunelu stal místní spolek Fórum občanů Chlumecka. Brzy na to ovšem město zareagovalo, jak zřízením komise rady města a nesouhlasným stanoviskem městského zastupitelstva, tak ale také uzavřením smlouvy s advokátní společností. Město začalo aktivně vystupovat proti záměru umístit portál tunelu na území obce a požadovalo zachovat již vytyčený koridor. Ještě tedy pod vedením tehdejšího starosty Romana Zettlitzera nakonec přebralo město vedoucí roli v hájení zájmu města a občanů odmítajících výstavbu tunelu na jeho katastrálním území. Po komunálních volbách a změnou ve vedení města se tato proměna rolí pouze utvrdila a město tak nadále zůstává hlavním aktérem v roli odpůrce, ale také klíčovým aktérem pro tuto analýzu.
- *Frank Bold Advokáti* – Advokátní kancelář, jenž je součástí nevládní neziskové organizace právníků Frank Bold Society, známá za své aktivity v ochraně práv občanů a životního prostředí. Frank Bold Advokáti uzavřela smlouvu s městem Chlumec a zároveň i se spolkem Fórum občanů Chlumecka podepsali memorandum o společné spolupráci.

Společnost se zavázala poskytovat právní služby ve věci vedení nového železničního spojení Praha – Drážďany a s tím související ochranu obyvatelstva a území města Chlumec. Spolupráce pokračuje nadále i s novým vedením města, které zástupci Frank Bold dochází pravidelně informovat radní města na Komisi rady města pro VRT a životní prostředí. Nejedná se o vyloženě klíčového aktéra, i když jeho role v možném řešení problému rozhodně není zanedbatelná – společnost může pomoci jednak expertízou a zkušenostmi ovládnout mediální prostor či narativ, zároveň navázat kontakty s ostatními vlivnými aktéry a poskytnout své právní služby při vyjednávání.

- *Senátor Martin Krsek* – Při návštěvě Chlumce se nově zvolený senátor za obvod č. 31 – Ústí nad Labem, pod který město spadá, setkal s novým vedením města. Ve zprávě, kterou ze své návštěvy zveřejnil, zdůraznil především téma vysokorychlostní trati, které je stále primárním tématem pro celé město a jeho vedení. Senátor zmiňuje, jako řada dalších aktérů, nutnost prověřit důkladně všechny navržené varianty, přičemž ovšem otevírá debatu ohledně kompenzací v případě, že k realizaci Krušnohorského tunelu na katastrálním území obce opravdu dojde (Martin Krsek, senátor 2022). Klíčovým aktérem pro zkoumaný problém senátor Martin Krsek rozhodně není, může ovšem působit jako určitý zprostředkovatel kontaktu a komunikace mezi obcí a senátem, popřípadě Parlamentem České republiky.
- *Koridor D8* – Sdružení obcí a spolku Koridor D8 slouží jako určitá platforma pro koordinovanou spolupráci pro obce a spolky dotčené výstavbou dálnice D8 (Sdružení obcí a spolků Koridor D8 2023). Aktivita spolku ovšem nekončí pouze u dálnice D8, ale sdružuje i obce vyjadřující obavy a nesouhlas s plánovanou realizací vysokorychlostní tratí. V rámci

těchto dotčených obcí vzniklo memorandum, požadující tvorbu krajinných plánů pro jednotlivé trasy plánované rychlé železnice v Ústeckém kraji. Signatáři memoranda, mezi kterými je i Fórum občanů Chlumecka, věří, že krajinné plány by dokázaly budoucí liniovou stavbu definovat v rámci komplexního rozvoje krajiny a jednotlivých samospráv lépe, než navrhované aktualizace Zásad územního rozvoje kraje, tedy bez přehlížení potřeb dílčích obcí (Koridor D8). Pro město Chlumeck znamená takové spojení s dalšími aktéry s obdobnými problémy potenciálně větší vliv při vyjednávání svých požadavků. Spolek Koridor D8 ovšem pro zkoumaný problém výstavby Krušnohorského tunelu je spíše okrajovým aktérem, který, jako například senátor Martin Krsek výše, může přinést pouze určité komunikační vazby.

- *Ústecký kraj (Zastupitelstvo Ústeckého kraje)* – Vyšší územně samosprávný celek, na jehož území leží město Chlumeck a především se zde nachází zkoumaný problém – záměr výstavby Krušnohorského tunelu. Ústecký kraj, respektive jeho zastupitelstvo, se pro řešení problému nachází v klíčové pozici. Pro získání stavebního povolení pro záměr je potřeba provést aktualizaci Zásad územního rozvoje kraje, což je hlavní územně plánovací dokumentace kraje, kterou se musí následně řídit územní plány jednotlivých obcí. Na žádost Správy železnic již bylo rozhodnuto o pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje kraje, v současnosti ovšem zatím probíhá vyhodnocení připomínek k navrženým variantám vedení koridoru. Zastupitelstvo kraje, které má pravomoc rozhodnout o pořízení aktualizace a jeho následné podobě, se tak stává pro zkoumaný problém a jeho možné řešení jedním z hlavních aktérů.
- *Ústí nad Labem* – Centrum Ústeckého kraje a statutární město s vlastním zájmem o zastávku v rámci plánované vysokorychlostní trati Praha –

Drážďany. Jak však bylo popsáno výše, jasný je zatím pouze zájem města o železniční zastávku v rámci plánované trasy. Nepanuje ale zatím shoda na jejím přesném umístění a na současně navrhované varianty v aktualizaci Zásad územního rozvoje kraje zaslalo vedení města úřadu Ústeckého kraje 10 nesouhlasných námitek. Kvůli aktérovi sice vznikl zkoumaný problém, nelze ale z toho vinit vyloženě město Ústí nad Labem, které pouze projevilo zájem a souhlas s koncepcí z vyšší institucionální úrovně. Pro zkoumaný problém se nejedná o klíčového aktéra, jelikož jeho nesouhlas s podobou vedení trati se týká pouze umístění železniční zastávky, sama Správa železnic mluví o Krušnohorském tunelu jako o invariantní části trasy, na kterou již nemají změny ostatních částí trasy vliv (Sůra 2021). Pro město Chlumec ve snaze o zabránění výstavby Krušnohorského tunelu ovšem může Ústí nad Labem figurovat jako určitý typ spojence ve vyvíjení tlaku na Ústecký kraj a jeho zastupitelstvo, i když v porovnání s obcemi sdruženými ve spolku Koridor D8 neřeší statutární město obdobný problém.

- *Správa železnic* – Státní organizace plnící funkci vlastníka a provozovatele dráhy na území České republiky. Usnesením vlády z roku 2017 bylo uloženo ministru dopravy zahájit prostřednictvím Správy železnic přípravu vysokorychlostních tratí v souladu s konceptem Rychlých spojení (Vláda ČR 2017) – v rámci příprav vysokorychlostních tratí na území České republiky se tedy jedná o primárního aktéra v celém procesu, od příprav po investice až k finální realizaci. Správa železnic rovněž sama dopracovala studii proveditelnosti, která umisťuje Krušnohorský tunel na katastrální území města Chlumec. V následujících letech a z vyjádření zástupců organizace je zřejmé, že za umístěním na území obce Chlumec si Správa železnic nadále stojí, označuje to jako nejjedleálnější variantu (Správa železnic 2021: 12–14). Přípravy Krušnohorského tunelu ve spolupráci Správy železnic s německým DB

Netz jsou navíc v pokročilém stádiu plánování, kdy obě společnosti již společně vybraly projektanta, jenž má vypracovat dokumenty pro územní rozhodnutí (Ministerstvo dopravy 2021). Pro zkoumaný problém tedy Správa železnic hraje roli klíčového aktéra, který jednak navrhuje varianty vedení trasy – umisťuje Krušnohorský tunel na katastrální území obce Chlumeck, ale také zároveň zažádal o pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje, jejímž změnám by se Chlumeck musel podřídít.

- *Ministerstvo dopravy* – Ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy; instituce odpovídá za tvorbu státní politiky v sektoru dopravy. Do oblasti vysokorychlostních politik vstupuje vydáním *Programu rozvoje rychlých železničních spojení v ČR*, klíčovým dokumentem stanovující koncepci vysokorychlostních tratí v České republice – tzv. Rychlá spojení. V již zmíněném usnesení vlády z roku 2017 (Vláda ČR 2017) je ministerstvo pověřeno dohlížet na přípravu a realizaci konceptu, která je svěřena Správě železnic, jenž se zodpovídá právě Ministerstvu dopravy. Do zkoumaného problému vstoupilo nepřímo změnou koncepce, v níž je preferované pojetí vysokorychlostní železnice jako navýšení dopravní obslužnosti regionů, tedy podmínkou zahrnout na trati i Ústí nad Labem. Jelikož ale konkrétní návrhy jsou již v rukou Správy železnic, Ministerstvo dopravy ve výstavbě Krušnohorského tunelu na území města Chlumeck nevystupuje jako klíčový aktér. Samozřejmě je klíčovým aktérem, hned vedle Správy železnic, v celém procesu přípravy a realizace Rychlého spojení, za konkrétní návrhy vedení tratí ale nezodpovídá, i když si ponechává určitý vliv ve formě schvalování jednotlivých studií proveditelnosti. Zároveň může resort ovlivnit chod Správy železnic specifickou personální politikou, například výměnou generálního ředitele je možné docílit změny ideového pojetí organizace. Na návrh ministra dopravy totiž vláda jmenuje členy správní rady Správy železnic, která následně jmenuje a odvolává generálního ředitele organizace.

- *Ministerstvo pro místní rozvoj* – Rovněž se jedná o ústřední orgán státní správy, ovšem ve věcech regionální politiky a dalších vymezených úsecích správy. Pro kontext zkoumaného problému je podstatná role ministerstva v územním plánování – klíčovým územně plánovacím dokumentem je v tomto případě *Politika územního rozvoje České republiky* (Ministerstvo pro místní rozvoj 2021), ve kterém resort zmiňuje nutnost prověření možnosti připojení Ústí nad Labem se zastávkou pro vysokorychlostní železniční dálkovou dopravu (ibidem: 46). Tento dokument je v nadřazené pozici v hierarchii územních plánů a tedy Zásady územního rozvoje krajů se mu následně s územními plány obcí musí podřídít. V součinnosti s Ministerstvem dopravy má dle usnesení vlády (Vláda ČR 2017) za úkol zajistit územní ochranu pro připravovanou infrastrukturu Rychlého spojení. *Politika územního rozvoje České republiky* ovšem nespécifikuje konkrétně vedení koridoru Ústeckým krajem, který musí specifikovat až Zásady územního rozvoje kraje, na umístění Krušnohorského tunelu tedy tento aktér nemá v podstatě vliv. V dopise města Chlumce adresovaným vládě a příslušným ministrům, se obrací starosta obce právě na tehdejší ministryni pro místní rozvoj s žádostí o podrobné prověření všech dostupných variant<sup>26</sup>. Jelikož návrhy veškerých variant jsou v gesci Správy železnice, popřípadě schvalování jejich studií v rukou Ministerstva dopravy, ve zkoumaném případě Krušnohorského tunelu se nejedná o klíčového aktéra, jenž by mohl svým zásahem problém jakkoliv ovlivnit.
- *Vláda České republiky* – Vrcholný orgán výkonné moci v České republice, jenž řídí a kontroluje činnost jednotlivých ministerstev. Ve

---

<sup>26</sup> Dopis adresovaný starostou města Chlumec na Úřad vlády a příslušná ministerstva ve věci Krušnohorského tunelu je v celém znění dostupný online zde: [https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=16530](https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=16530).

svém zde již několikrát zmiňovaném usnesení z roku 2017 jednak schvaluje *Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice* a tím celou koncepci vysokorychlostní tratí, ale také ukládá povinnosti v její realizaci Ministerstvu dopravy, respektive Správě železnic (Vláda ČR 2017). Zároveň v tomto usnesení žádá hejtmany a primátory statutárních měst respektovat při plánování vlastní dopravy záměr rozvoje Rychlých spojení v územně plánovací dokumentaci (ibidem). Město Chlumeck ve svém dopise, kromě dvou ministrů, oslovilo také předsedu vlády, kterého rovněž žádalo o podrobné prověření všech dostupných variant plánovaného vedení koridoru. Bývalý předseda vlády Andrej Babiš dokonce obec osobně navštívil s generálním ředitelem Správy železnic a zdůraznil potřebu důkladně projednat všechny možné varianty s ohledem na město Chlumeck<sup>27</sup>, což byla ovšem poslední komunikace na úrovni Chlumeck a vláda. Samotná vláda ve věci záměru výstavby Krušnohorského tunelu má spíše zájem na realizaci celé vysokorychlostní trati Praha – Drážďany, než na jednotlivých dílčích částech. Pro možné řešení zkoumaného problému se nebude brát role vlády jako klíčová, kdy vláda spíše deleguje moc ve věci na Ministerstvo dopravy, respektive Správu železnic.

Výčtem a charakterizací všech dotčených a zapojených aktérů bylo možné detekovat, jací aktéři jsou právě ti klíčoví pro zkoumaný problém. Klíčovými aktéry vymezující se proti výstavbě Krušnohorského tunelu jsou tedy spolek Fórum občanů Chlumecka, jenž spustil veřejnou debatu a záměr v podstatě označil za problém, a město Chlumeck, které se postupně stalo hlavním nositelem odporu v celé věci. Na druhé straně zájmu stojí Správa železnic, jejíž vlastní záměr umístit Krušnohorský tunel na katastrální území Chlumecka vlastně dává vzniknout samotnému problému. Posledním podstatným aktérem analyzovaného

---

<sup>27</sup> Andrej Babiš na svém twitterovém účtu po návštěvě sdílí několik fotek z akce a zároveň zdůrazňuje potřebu “porovnat aktuální variantu s původní”. Dostupné online zde: <https://twitter.com/AndrejBabis/status/1436278461832781825>.



problému je Ústecký kraj, respektive jeho zastupitelstvo, na které se v současnosti upíná veškerá pozornost a naděje chlumeckých obyvatel. Následující kapitola se již zaměří u jednotlivých aktérů na jejich moc, vliv a zájem na záměru výstavby Krušnohorského tunelu na území Chlumce. Klíčoví aktéři budou následně z perspektivy těchto tří dimenzí rozebrány více dopodrobna.

## **5.6 Analýza moci, vlivu a zájmu**

V této části analýzy aktérů budou přiřazeny hodnoty zkoumaných dimenzí všem aktérům – tedy jejich moc, vliv a zájem. Aktérům budou přiřazeny hodnoty jednotlivých dimenzí od nejnižší po nejvyšší, přičemž nejnižší možná hodnota je 0 a nejvyšší 3. Dimenze zájmu v tomto případě znamená to, do jaké míry je daný aktér zainteresován na samotném problému (Veselý 2009: 229), neboli jakou důležitost jeho vyřešení či naopak nevyřešení může přikládat. Aktéři, kteří mohou být ovlivněni důsledky problému nejvíce, mohou být očekáváni jako ti s nejvyšší mírou zájmu (ibidem). Další charakteristika – dimenze moci – určuje, jak moc může aktér svým konáním problém vyřešit (ibidem), ve veřejné politice je toto konání jednotlivých aktérů vyhraněno kompetencemi a pravomocemi, jež jim umožňují či přikazují zákony. Poslední zkoumanou kategorií, vlivem, se rozumí možnost ovlivnit podobu či řešení problému. Tato kategorie se liší od moci spíše v určité možnosti ovlivnit ostatní aktéry či jejich rozhodnutí, než mocí v samotném řešení problému. Důležitý je také vliv na ovládnutí narativu, nebo určitá role whistleblowera, při vyzdvihování tématu ve veřejné debatě.

Do tabulky níže byli zařazeni všichni zmínění aktéři z předchozího výčtu, nejen ti klíčoví. Je to z toho důvodu, že v kontextu zkoumaného problému nelze vypustit aktéra s nízkou, tedy nulovou hodnotou u jakékoliv kategorie. Nulová hodnota v sobě také nese určitý význam, například při určování strategie dalšího postupu, nebo při navrhování variant řešení. Zároveň při zahrnutí všech aktérů lze lépe vysvětlit rozdíl mezi klíčovými a sekundárními aktéry, a za jakého důvodu jsou takto roztrženi.

	Moc	Vliv	Zájem
Fórum občanů Chlumecka	0	0/1	3
Město Chlumeck	1	1/2	3
Ústecký kraj	3	2	0/1
Ústí nad Labem	1	1	0
Správa železnic	3	3	3
Ministerstvo dopravy	2	2	0/1
Ministerstvo pro místní rozvoj	1	1	0/1
Vláda České republiky	1	1	0/1
Frank Bold Advokáti	0	1	2
Koridor D8	0	0/1	1
Senátor Martin Krsek	0	0/1	0/1

*Zdroj: vypracováno autorem práce*

První v pořadí detekovanou vlastností u aktérů byla dimenze moci. Aktéři s největší možnou mocí jsou v tomto případě Ústecký kraj a Správa železnic. Ústecký kraj, respektive jeho zastupitelstvo, drží v rukou moc rozhodnout o 5. aktualizaci Zásada územního rozvoje, kterému se bude muset následně město Chlumeck ve svém územním plánu podřídít. Zastupitelstvo Ústeckého kraje má v brzké budoucnosti rozhodovat o třech navržených variantách nového vedení koridoru vysokorychlostní trati, v současnosti krajský úřad vyhodnocuje připomínky a námítky, které jsou právě jedinou možností dotčeného města, jak se k celé věci postavit – to řadí město Chlumeck mezi aktéry s nízkou mocí, ovšem na rozdíl od Fóra občanů Chlumecka má alespoň nějaký nástroj moci. Správa

železnic je z druhé strany v roli aktéra, jenž požádal o pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje kraje a rovněž navrhoval varianty vymezení koridoru. Pokud by Správa železnic nerozhodla o umístění Krušnohorského tunelu na katastrální území obce Chlumeck, problém by nevznikl, popřípadě by byl vyřešen ve prospěch obce. Aktérem s o hodnotu menší mocí ve věci záměru výstavby tohoto tunelu je Ministerstvo dopravy. Ústřední orgán státní správy ve věcech dopravy sice posuzuje a schvaluje studie proveditelnosti a jednotlivé návrhy vedení tras, konkrétní podobu, návrhy a vyjednávání s dotčenými obcemi má však v rukou Správa železnic. Vláda České republiky si v tomto případě ponechává moc alespoň s hodnotou 1, rozhodování o konkrétních tratích ovšem přísluší pověřeným ministerstvům, v tomto případě Ministerstvu dopravy. V případě územní plánovací dokumentace přísluší Ministerstvu pro místní rozvoj sice určitá moc skrze dokument *Politika územního rozvoje České republiky*, ten ovšem definuje územní plán pouze v obecné rovině a neřeší konkrétní umístění plánovaného tunelu.

Další sledovanou dimenzí je vliv na zkoumaný problém a jeho případné řešení. I přesto, že město Chlumeck je aktérem s největším zájmem na zablokování výstavby Krušnohorského tunelu, jeho skutečný vliv na změnu situace je spíše menší – v tabulce označen hodnotou 1/2. Město Chlumeck sice může podávat námitky na současný návrh 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, zároveň může problém medializovat či se obracet na aktéry s vyšší mírou moci, tím jsou ovšem jeho možnosti vyčerpány. Na rozdíl od Fóra občanů Chlumecka, který sice celý problém vynesl na povrch, proto hodnota 0/1, má ale hlas města Chlumce, především v úředních dopisech a prohlášeních zastupitelstva či rady města, větší váhu. Další aktéři s o něco vyšší hodnotou vlivu jsou Ústecký kraj a Ministerstvo dopravy, s hodnotou vlivu 2. Pokud by Ústecký kraj, respektive jeho zastupitelstvo začalo výrazně vystupovat proti záměru umístění Krušnohorského tunelu, Správa železnic by byla nucena hledat jiné varianty, pro které by byly zastupitelé ochotni hlasovat. Takové hlasy se ovšem neozývají, proto je také zájem Ústeckého kraje označen hodnotou 0/1. V

podobné situaci se nachází možnosti vlivu Ministerstva dopravy, pokud by to shledalo problém v umístění tunelu na území Chlumce již před schválením studie proveditelnosti, Správa železnic by byla nucena hledat jiné řešení pro umístění Krušnohorského tunelu. Taková situace ovšem nenastala a je krajně nepravděpodobné, že by nastala v budoucnu. Aktérem s největším potenciálním vlivem ovlivnit problém a jeho řešení je Správa železnic, jakožto iniciátor a strůjce celé záležitosti. Pokud by Správa železnic přistoupila na požadavky města Chlumce tunel umístit v původním záměru, popřípadě zadat novou studii s cílem najít jinou variantu řešení, mohla by okamžitě celý problém vyřešit. Z dosavadních vyjádření a zájmu Správy železnic to ovšem vypadá, že zájem pro hledání jiné varianty umístění Krušnohorského tunelu v této chvíli není.

Mezi aktéry s nejvyšším zájmem o vyřešení problému se logicky řadí Fórum občanů Chlumecka a město Chlumeck, tedy aktéři s nejvyšší přiřazenou hodnotou. Jak bylo zmíněno výše, u aktérů, kterých se výstavba Krušnohorského tunelu dotýká nejvíce, lze očekávat nejvyšší zájem na vyřešení celé záležitosti. Jako dalšího aktéra s vyšším zájmem, tedy hodnotou 2, lze detekovat společnost Frank Bold Advokáti. Právnícká společnost se zavázala smlouvou a memorandem městu Chlumeck a místnímu spolku, v níž se zavázala poskytovat právní služby ve věci ochrany města, jeho obyvatel a území, její zájem ovšem není na nejvyšší hodnotě jako u těchto klíčových aktérů. Rozdíl je především v bezprostředním dopadu v případě realizace Krušnohorského tunelu na město a občany, Frank Bold Advokáti nijak výrazně takové dopady ve svém každodenním životě pravděpodobně nemůžou pocítit. Spolek Koridor D8 není vázán poskytováním žádných služeb, spíše se jen snaží prosadit zájem všech sdružených obcí a spolků. Město Chlumeck se tedy v tomto případě stává jen jedním z mnoha, kde navíc v rámci spolku v případě záměru výstavby Krušnohorského tunelu je společně s Fórem občanů Chlumecka jediným aktérem s konkrétním zájmem zamezení výstavby tunelu – proto tedy hodnota zájmu 1. Podstatná je také hodnota zájmu u dalšího klíčového aktéra, tedy Správy železnic. Státní organizace má sice nejvyšší zájem na realizaci celé trati, a to v co nejkratší době,

ale také i na tomto konkrétním úseku. Krušnohorský tunel je jednak klíčový pro překonání státní hranice pod zemí, ale především invariantnost umístění tunelu prezentována Správou železnic znamená pro tohoto aktéra maximální zájem na vyřešení zkoumaného problému. Jakékoliv přezkoumávání možnosti vést trasu jinudy (či překonání Krušných hor jiným způsobem) povede pouze k prodloužení termínu realizace a zprovoznění trati. Vedle města Chlumeck se tedy řadí Správa železnic na stejnou maximální hodnotu zájmu – 3, i když se samotný obsah zájmu naprosto liší.

### **5.7 Vztahy mezi jednotlivými aktéry**

Na základě předchozího zjištění, ale také díky analýze a identifikaci problému, lze pro potřebné doplnění kontextu nyní popsat vztahy mezi klíčovými aktéry. Vztahová síť může být potřebná nejen pro kontext zkoumaného problému, ale také při hledání vhodné strategie postupu, či snaze najít varianty řešení problému. Tato kratší kapitola tedy popisuje jakým směrem a na jaké aktéry by se město Chlumeck, popřípadě ve spolupráci s místním spolkem Fórum občanů Chlumecka, mělo zaměřit.

Město Chlumeck, jenž nesouhlasí se záměrem výstavby Krušnohorského tunelu na jeho území, by mělo při své snaze zamezit tomuto záměru zacílit na vhodné aktéry. Fórum občanů Chlumecka, poté co předalo hlavní roli v odporu na město, již může sloužit městu pouze jako určitý dřímající mobilizační potenciál. Dokazuje to úspěšná petice, které se v relativně krátkém čase podařilo nasbírat přes 1500 podpisů. Navíc po komunálních volbách konaných v roce 2022 přebrala část členů spolku pozice ve vedení obce. Klíčovým cílem tlaku těchto dvou aktérů by tedy stále měla zůstat Správa železnic, i přes její prozatím slabou reakci na již několikrát vznesené požadavky. Jedná se o strůjce celého problému, je tedy nutné neustávat v komunikaci směrem k tomuto aktéru.

Velmi aktuálním aktérem, na nějž by město Chlumeck mělo cílit za současného stavu problému je Ústecký kraj a krajské zastupitelstvo. Vzhledem k probíhajícímu procesu aktualizace Zásad územního rozvoje kraje drží krajsí zastupitelé v rukou moc v podobě budoucího hlasování o přijetí či nepřijetí navrhovaných variant vedení tras. Město samo přiznává v lokálním tisku, že ve spolupráci s najatou společností Frank Bold Advokáti je jejich současnou strategií vytvoření tlaku na krajské zastupitele a ministra dopravy (Zettlitzer 2021: 6). Ministr dopravy se rovněž jeví jako ideálně zvolený cíl, především pokud se vezmou v potaz hodnoty a odůvodnění z předchozí analýzy - moc a vliv na vyřešení problému s vyšší hodnotou 2.

Dalšími aktéry, na které je vhodné zaměřit pozornost, jsou obce sdružené ve spolku Koridor D8, popřípadě spolek samotný. Zde je již nutné nastavit jinou strategii, než tu nátlakovou. Spolek a obce mohou fungovat jako spojenci, navíc pokud se podaří medializovat záměr Krušnohorského tunelu na území města Chlumeck, pro sdružené obce to znamená další problém na plánované trase a v součtu již několik nesouhlasných hlasů z dotčených obcí. Navíc skrze tyto obce, nebo i například skrze samotné Ústí nad Labem, lze lépe vyvinout tlak na krajské zastupitele, než jako samotná obec s pěti tisíci obyvateli. Hledání spojenců se jeví v tomto případě jako strategie, se kterou nemůže město ve snaze zvrátit záměr výstavby tunelu na jeho území nic ztratit.

## **5.8 Interpretace problému perspektivou klíčových aktérů**

Na základě dosavadních informací a výsledků analýzy lze usuzovat, že ve vyloženém střetu se ocitli dva klíčoví aktéři – město Chlumeck a Správa železnic. Územím města má procházet v podzemí plánovaný Krušnohorský tunel, jenž je součástí Správou železnic plánované vysokorychlostní trati. V počátku analýzy byl identifikován jako problém samotný záměr výstavby Krušnohorského tunelu, a to navzdory územnímu plánu obce. To, jakým způsobem se k problému tito dva aktéři staví a jak ho interpretují, může pomoci k lepšímu pochopení problému a k

navržení vhodných variant řešení. Někteří autoři z oblasti analýz veřejných politik pracují s tzv. analýzou narativů, kdy za účelem většího porozumění samotného politického procesu zmiňují potřebu porozumět jednotlivým narativům a jejich rolím ve tvorbě a implementaci politik (Shanahana a kol. 2018: 217 – 218). Narativem se v politice rozumí určité vyprávění využívající postavy, zápletku a morální soudy, které mají za cíl hodnotit jednotlivé navrhované politiky ve smyslu policies (Stone 2002). Tato kapitola představí nejprve, jakým způsobem se město Chlumec a Správa železnic doposud stavělo k identifikovanému problému, a následně se pokusí vykreslit dva proti sobě stojící narativy.

Občané Chlumce podepsaní pod peticí vnímají záměr výstavby Krušnohorského tunelu na území obce jako negativní zásah do tamní krajiny, do kvality jejich životů i do hodnoty jejich nemovitostí. Označují i samotný proces výstavby jako něco, co zásadně změní jejich "(...) klidný způsob života k horšímu, stejně jako historický i environmentální ráz krajiny. (...)"<sup>28</sup>. Iniciátorům petice vadí i neinformovanost občanů města se záměrem, když se dozvídají o záměru až s publikováním studie proveditelnosti. V dopise zastupitelům Ústeckého kraje, ve kterém Fórum občanů Chlumecka žádá o projednání celé záležitosti na základě úspěšné petice, zaznívají další argumenty proti záměru. Potenciální zničení historické krajiny a přírody Podkrušnohoří prý odporuje morálnímu kreditu. Obyvatelé se obávají především dlouhotrvající výstavby a z ní plynoucího hluku, prašnosti, ale i přítomnosti významného počtu pracujících síly (Fórum občanů Chlumecka 2021). V dopise adresovaném vládě město Chlumec specifikuje své obavy z dlouhotrvající výstavby, když tvrdí, že předpokládaná doba ražby tubusů tunelu má být 10 let, navíc se město obává skladování vytěženého materiálu a vzniku logistického centra se stovkami dělníků na území obce (Město Chlumec 2021).

---

<sup>28</sup> Petice v plném znění i s dopisem zastupitelům Ústeckého kraje dostupná online zde: [https://formulare.kr-ustecky.cz/materialy/7\\_ZUK\\_2021-06-1/pdf/7\\_ZUK\\_MAT\\_09\\_4\\_priloha\\_1.pdf](https://formulare.kr-ustecky.cz/materialy/7_ZUK_2021-06-1/pdf/7_ZUK_MAT_09_4_priloha_1.pdf).

Zastupitelstvo města, ve svém nesouhlasném usnesení z roku 2021 s výstavbou na území města, trvá na zachování stávajícího vytyčení koridoru (Zastupitelstvo města Chlumec 2021: 2) a argumentuje tím, že záměr neodpovídá územnímu plánu obce ani kraje. Na to ovšem reaguje současná snaha o pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje kraje. Zde je podstatné zmínit, že by se tím vlastně přesunuly zmiňované negativní následky zpět na obec Přestanov a její obyvatele. Město Chlumec dokonce tvrdí, že nezpochybňuje stavbu vysokorychlostní trati jako takovou a uznává její důležitou roli v mezinárodní dopravní infrastruktuře, jen nesouhlasí se záměrem vést trasu v současné podobě přes jeho území (VRT Chlumcem n. d.). Takový přístup je běžně označován akronymem NIMBY (not in my back yard) a charakterizuje lokální odpor vůči plánované výstavbě určité infrastruktury. Označení NIMBY v sobě nese většinou negativní nálepkou až dokonce sobeckých odmítačů (Hermansson 2007), ale používá se také pro označení bez pejorativního významu – čistě politického střetu zájmu spojeného s něčím, o co občané obecně mají zájem, jen ne v blízkosti jejich bydliště (O'Hare – Audikana 2017: 324). Na druhou stranu je potřeba také uvést, že obec Přestanov již s koridorem pro vysokorychlostní trať ve svém územním plánu počítá, nelze tedy brát požadavek Chlumce na vedení trati v původním záměru čistě jako NIMBY fenomén a jeho obyvatelé jako "sobecké odmítače".

Pohledem aktéra z druhé strany zájmu, Správy železnic, záměr výstavby Krušnohorského tunelu, respektive nesoulad současného záměru s územně plánovací dokumentací, rovněž potřebuje vyřešit. Správa železnic ovšem problém a jeho potřebné řešení staví do naprosto rozdílné roviny. Nesoulad s územně plánovací dokumentací má být co nejdříve vyřešen aktualizací Zásad rozvoje územního rozvoje Ústeckého kraje a následnou úpravou územního plánu dotčených obcí. Původní variantu vedení trasy a umístění portálu tunelu na území obce Přestanov již podle Správy železnic a jimi předložených studií není možné z důvodu nestabilního podloží a podzemního požáru sloje v původně zamýšlených místech vedení trasy (Správa železnic 2021: 12 – 14). Ve spolupráci s DB Netz



byl již navíc vybrán projektant, jenž má vypracovat dokumenty potřebné pro územní rozhodnutí (Ministerstvo dopravy 2021), přípravy jsou tedy v pokročilém stádiu příprav. Správa železnic přistupuje k výstavbě Krušnohorského tunelu jako k invariantní části trasy, na kterou by případné změny plynoucí z nesouhlasu s doposud navrženými variantami neměly mít žádný vliv (Sůra 2021).

Správa železnic se v současnosti snaží vyvrátit obavy obyvatel Chlumce ohledně hluku a dlouhotrvající výstavby. Zástupci investora na jednáních s obyvateli obce tvrdí, že stavba by v tomto případě měla trvat pouze dva roky a posléze se veškeré stavební práce přesunou do podzemí (Švehlík 2022), nemělo by se tedy jednat o 10 let, jak se obyvatelé a město obávají. Zároveň v současných plánech má být portál tunelu umístěn před silnicí I/13 a tím ochránit obytnou zástavbu u části Stradov a celou obec před obávaným hlukem či prašností ze staveniště, ale také i před následným provozem vlaků (ibidem).

Další podstatnou částí argumentace realizátora stavby je její význam pro dopravní obslužnost, nejen regionu, ale i České republiky a okolních států. Rychlé spojení RS4 Praha – Drážďany má mít mezinárodní význam, a po zprovoznění všech vysokorychlostních tratí by měla být všechna krajská města dostupná z Prahy do dvou hodin, zároveň by se dostupnost tohoto druhu dopravy měla týkat minimálně 75 % obyvatel celé České republiky (ibidem). V argumentaci navíc nelze vynechat roli vysokorychlostních tratí ve snaze o naplnění strategického cíle udržitelné mobility, který byl vytyčen ve strategickém dokumentu *Dopravní politika České republiky 2021 – 2027* (Ministerstvo dopravy 2020: 22) a vlastně i roli v celé evropské dopravní politice. Ministerstvo dopravy v koncepci Rychlého spojení dokonce mluví o možnosti profitovat z realizace i v odvětvích jako je školství, věda či výzkum a usnadnit příliv investic do high-tech technologií (Ministerstvo dopravy 2017: 78).

Ve stručném shrnutí tedy lze postavit proti sobě dva hlavní narativy: Správa železnic jako realizátor dopravního projektu s veřejným zájmem zvýšení dopravní obslužnosti regionů a naplnění cílů dopravních politik státu a Evropské

unie, který se snaží zablokovat místní obyvatelé svým odporem. Na druhé straně místní obyvatelé Chlumce, kterým se nelíbí, že realizace vysokorychlostní trati, kterou samu o sobě podporují, se má nacházet na území jejich obce bez předchozích konzultací a proti platnému územnímu plánu obce. Taková zjištění staví jednak město Chlumec a jeho obyvatele do nelehké vyjednávací situace, kdy se ocitají proti záměru v podstatě izolování a snadno napadnutelní jako tzv. NIMBY odmítači. Zároveň pro tuto analýzu jsou zjištění potřeba promítnout do následujících variant řešení problému.

## **5.9 Návrh variant řešení problému**

Po kompletně provedené analýze zkoumaného problému a nastínění jeho kontextu z více úhlů pohledu je nyní konečně možné přistoupit k návrhu samotných variant řešení. V průběhu jednotlivých částí provedené analýzy vyplynuly určité možnosti řešení problému, navíc s pojmenováním narativů u dvou klíčových aktérů – města Chlumec a Správy železnic – se lépe projevily jejich možnosti a potenciální realizovatelnost. Jelikož se identifikovaný problém nachází stále v procesu jednání, tedy dochází ke snaze o pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje Správou železnic, je možné, že se určitá možnost řešení v budoucnu ještě objeví. V současnosti ovšem tato práce navrhuje dvě varianty řešení s jednotlivými možnostmi, které jsou specifikovány v následujících řádcích.

A) Změnit územně plánovací dokumentaci kraje a obce a Krušnohorský tunel vystavět v současně navrhované podobě.

- A1) Zároveň se změnou územně plánovací dokumentace získat od Správy železnic pro obec Chlumeck příslib maximálně možného zmírnění či zabránění vzniku negativních externalit výstavby a provozu trati.
- A2) Ještě před změnou územního plánu obce připravit za město Chlumeck, ve spolupráci s obyvateli a společností Frank Bold Advokáti, jasně formulovaný požadavek finanční kompenzace na snížení dopadu stavby a následného provozu trati.
- A3) Kombinace obou předchozích subvariant – finanční kompenzace obci společně s příslibem maximálně možného zmírnění či zabránění vzniku negativních externalit výstavby a provozu trati.

B) Odmítnutí výstavby Krušnohorského tunelu v plánované podobě, respektive neschválení krajským zastupitelstvem současně navrhované varianty 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje.

Vzhledem k současnému stavu, kdy stále probíhá proces pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje a finální rozhodnutí závisí na vůli krajských zastupitelů, nelze předjímat budoucí vývoj. Výše navrhované varianty ovšem operují se všemi možnostmi východiska - přijetí návrhu aktualizace či odmítnutí v současně předložené podobě. V případě odmítnutí a následným přepracováním návrhu vedení koridoru trasy ovšem spíše nelze očekávat výrazné změny umístění Krušnohorského tunelu. Správa železnic se již několikrát v této věci vyjádřila a současně navrhovanou podobu umístění portálu a vedení tunelu považuje za invariantní, tj. bez existence jiné možnosti. Zároveň, jak je patrné z předchozí analýzy, Chlumeck, místní spolek a občané vystupují ve věci odporu výstavby Krušnohorského tunelu na území obce jako osamocený aktér. Nelze tedy očekávat ani výrazný nátlak v tomto specifickém sporu na Zastupitelstvo Ústeckého kraje a Správu železnic od dalších aktérů. Naopak existuje možnost ovládnutí narativu Správou železnic, jenž může označit odmítající obec a její

občany za tzv. NIMBY (not in my back yard) a zesílit tlak na určitou diskreditaci relevance zájmu zmíněných aktérů za použití důrazu na veřejný zájem všech občanů ČR.

Pokud se tedy vezmou v potaz zjištění a argumenty zmíněné výše, je možné za nejvíce průchozí variantu v současnosti označit variantu A3: vzhledem k invariantnosti umístění Krušnohorského tunelu bude potřeba vyhovět obci kombinací finanční kompenzace společně s příslibem maximální součinnosti při procesu výstavby se zhotovitelem projektu a Správou železnic při následném provozu trati (v rámci ujištění o minimálním dopadu externalit na obec). Je ovšem možné, že dojde ke zvratu zamítnutím navrhované podoby 5. aktualizace Zásad územního rozvoje kraje zastupiteli, tedy varianta B, a Chlumecko bude moct společně s ostatními nespokojenými obcemi nadále vyvíjet tlak a předcházet osamocené pozici a nálepce NIMBY, která by pouze znehodnocovala jeho vyjednávací pozici, což by mohlo následně pro obec v nejhorším scénáři vyústit až ve variantu A – výstavba Krušnohorského tunelu bez žádných vyjednaných kompenzací či ujištění pro obec a její občany.

## Závěr

Práce si vytyčila za cíl v rámci vybraného střetu na plánované vysokorychlostní trase Praha – Drážďany identifikovat a definovat problém s následným návrhem variant jeho možných řešení. Problém byl identifikován a definován jako záměr Správy železnic vybudovat portál Krušnohorského tunelu v rámci vysokorychlostní trati do Drážďan na katastrálním území obce Chlumec, a to navzdory platnému územnímu plánu obce a Zásadám územního rozvoje Ústeckého kraje. Cíle práce bylo dosaženo především za pomoci analýzy aktérů, kterou byly zodpovězené dílčí výzkumné otázky: jací aktéři hrají ve sporu klíčovou roli; jaký je vliv, moc a zájem těchto aktérů na spor; jaké narativy a interpretace problému převažují u klíčových aktérů? Nelze opomenout ovšem ani samotný nástin kontextu, nejen konkrétní trati, ale i konceptu vysokorychlostních tratí v České republice, Evropské unii a postavení tohoto druhu dopravy v současných dopravních politikách.

Úspěch technického provedení a ekonomické výnosnosti francouzského TGV, ale také například realizace rychlé železnice ve Španělsku vzbudily široký zájem o vysokorychlostní vlaky v Evropě i mezi politiky. V duchu myšlenky evropské integrace se paralelně rodila idea transevropské dopravní sítě, jejíž nedílnou součástí se stala právě i celoevropská síť vysokorychlostní železnice. V současnosti se na území Evropské unie již nachází dohromady kolem 13 tisíc kilometrů vysokorychlostních tratí (UIC 2022). V kontextu plánovaných investic a silné podpory ze strany Evropské unie lze očekávat, že tato čísla dále porostou. Především s cílem Evropské unie snížit veškeré emise vyprodukované dopravou do roku 2050 o 90 % má být jedním z prostředků jak toho dosáhnout železniční doprava, především železnice vysokorychlostní, jejíž provoz se má do roku 2030 zdvojnásobit a do roku 2050 ztrojnásobit oproti stavu v roce 2020. V současných plánech Evropské unie má vysokorychlostní železnice za úkol do roku 2050 obsloužit i vzdálenosti kratší než na 500 kilometrů, a tím se stát rovnocenným konkurentem letecké dopravy a nalákat cestující z ostatních druhů dopravy, právě z letecké a individuální automobilové dopravy.

Konceptualizace konkrétních plánů se dočkala také Česká republika, především po vstupu do Evropské unie, kde byla vysokorychlostní doprava stálým tématem a hlavně součástí konceptu transevropské dopravní sítě. Základy současné vize lze sledovat již ve strategickém dokumentu Ministerstva dopravy a to v *Dopravní politice ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*, ve kterém se již pracuje s konceptem Rychlého spojení. Klíčovým dokumentem určující koncepci Rychlého spojení, a tedy i vysokorychlostních tratí, je *Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR z roku 2017*. Dokument identifikuje v souladu s evropskou politikou transevropských sítí pět hlavních směrů rozvoje systému Rychlých spojení. Správa železnic, jakožto realizací pověřený aktér, reaguje s přípravnými plány na výstavbu konkrétních vysokorychlostních tratí. Konkrétně se jedná se o VRT Praha – Brno – Ostrava, VRT Brno – Rakvice, VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany, VRT (Praha –) Louny – Most a VRT Praha – Hradec Králové – Wrocław. V současnosti je nejvíce úsilí vynaloženo k přípravě tratí ve směru z Prahy do Brna – Ostravy a směrem ke státní hranici s Německem přes Ústí nad Labem.

Jelikož koncepce prošla v průběhu let značnou proměnou, mělo to také za následek nucené změny ve vymezení koridorů v územně plánovací dokumentaci. Nově má již zamýšlená rychlá železnice za úkol kromě napojení na železnici mezinárodního významu také zajistit klíčovou obsluhu regionů a napojení na síť konvenční železnice. Opouští se tak původní koncept tzv. pozemního letadla, ve kterém bylo preferováno pouze přímé spojení velkých sídel. Pro diplomovou práci se stal ústředním tématem záměr změny vedení trasy vysokorychlostní železnice směrem na Drážďany, když se součástí trasy nově měla stát zastávka v Ústí nad Labem. Tímto záměrem ovšem vzniká, nejspíše nezamýšlený, důsledek ve formě přesunu Krušnohorského tunelu, a především důsledek pro dotčené obyvatele přilehlé obce Chlumeck.

Prostřednictvím analýzy aktérů byli detekováni dva klíčoví aktéři – město Chlumeck a Správa železnic. Územím města má procházet v podzemí plánovaný Krušnohorský tunel, jenž je součástí Správou železnic plánované

vysokorychlostní trati. Ovšem aktéři s největší mocí jsou v tomto případě Ústecký kraj a Správa železnic. Ústecký kraj, respektive jeho zastupitelstvo, drží v rukou moc rozhodnout o 5. aktualizaci Zásada územního rozvoje, kterému se bude muset následně město Chlumeck ve svém územním plánu podřídit. Zastupitelstvo Ústeckého kraje má v brzké budoucnosti rozhodovat o třech navržených variantách nového vedení koridoru vysokorychlostní trati. Správa železnic je na druhé straně v roli aktéra, jenž požádal o pořízení 5. aktualizace Zásad územního rozvoje a rovněž varianty navrhoval. Jako aktéři s nejvyšším zájmem o vyřešení problému byli určeni spolek Fórum občanů Chlumecka a město Chlumeck, výstavba Krušnohorského tunelu se obou dotýká nejvíce s důsledky na jejich každodenní život.

Proti sobě v rámci analýzy narativů stanuly dva hlavní narativy: Správa železnic jako realizátor dopravního projektu s veřejným zájmem zvýšení dopravní obslužnosti regionů a naplnění cílů dopravních politik státu a Evropské unie, který se snaží zablokovat místní obyvatelé svým odporem. Na druhé straně místní obyvatelé Chlumce, kterým se nelíbí, že realizace vysokorychlostní trati, kterou samu o sobě podporují, se má nacházet na území jejich obce bez předchozích konzultací a proti platnému územnímu plánu obce. To staví město Chlumeck a jeho obyvatele do nelehké vyjednávací situace, kdy se ocitají v boji proti záměru v podstatě izolování a snadno napadnutelní jako tzv. NIMBY odmítači.

Vzhledem k současnému stavu, kdy stále probíhá proces tvorby 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje, byly předloženy varianty, které operují s možností neschválení navrhované varianty aktualizace krajským zastupitelstvem, a tedy prozatímním odmítnutím výstavby Krušnohorského tunelu, a s variantou schválení této aktualizace. V tomto případě by došlo ke změně územně plánovací dokumentace kraje i obce a ve výstavbě tunelu Správě železnic by nic nebránilo. Při takové možnosti navrhuje práce další specifické možnosti této varianty, přičemž varianta A3 – kombinace finanční kompenzace společně s příslibem maximální součinnosti při procesu výstavby se zhotovitelem

projektu a Správou železnic při následném provozu trati – se jeví jako nejvíce průchozí a uspokojující dotčenou obec a její obyvatelé. Především v situaci, kdy Správa železnic současně navrhované umístění Krušnohorského tunelu označuje za invariantní řešení, tedy bez jakékoliv jiné možnosti umístění tunelu. Se změnou územně plánovací dokumentace by byl problém v podstatě vyřešen, i když v zájmu Správy železnic. Pro město Chlumeck by to znamenalo nutnost připravit ve spolupráci se společností Frank Bold Advokáti jasně formulovaný požadavek na kompenzace a následnou součinnost při procesu výstavby Krušnohorského tunelu se Správou železnic a jeho zhotovitelem.

Zároveň práce v průběhu potvrdila svou relevantnost pro obor politologie. Kromě již v úvodu zmíněných charakteristik veřejných politik, jako je jejich praktické využití v praxi, mohou být důkazem popsání varianty řešení problému v odstavci výše. Také se v rámci samotné analýzy ukázala klíčová role moci – jednoho z hlavních předmětů studia samotné politologie – při určování klíčových aktérů a následného hledání vhodných variant řešení problému. Kromě toho je ovšem práce taktéž aktuální z hlediska řešení tématu vysokorychlostních tratí, které jsou jedním z hlavních druhů dopravy v dopravním mixu ve snaze o snížení dopravy vyprodukovaných emisí na evropském kontinentu, kde právě doprava stále zůstává sektorem s každoročně rostoucím objemem vypuštěných emisí.

Jak bylo zmíněno v předchozích odstavcích, problém je v současnosti stále v určitém procesu řešení, kdy se Správa železnic pokouší napravit nesoulad záměru se současně platnou územně plánovací dokumentací. Problém by tedy bylo vhodné přezkoumat buď po nějakém podstatném zvratu, nebo po jeho případném vyřešení, ať už v neprospěch jednoho z klíčových aktérů, a provést ex-post analýzu problému. Pro případné další výzkumy tohoto problému lze využít zde provedenou analýzu, ať už pro doplnění důležitého kontextu, nebo například výsledky analýzy aktérů pro srovnání s postupným vývojem, kdy se mohl například nějaký z aktérů vyprofilovat do zcela odlišné role, nebo prosadit svůj zájem i přes nízkou hodnotu moci a vlivu.



## Seznam použité literatury a pramenů

Augusteijn, N. (2022). Spain's high-speed rail network to hit 4,000 kilometres this year. *RailTech.com*, (<https://www.railtech.com/infrastructure/2022/04/25/spains-high-speed-rail-network-to-hit-4000-kilometres-this-year/>, 20. 2. 2023).

Bartošová, J. (2022). Jak vláda hodnotí PPP projekty? Stavba D4 obstála, otevírá se tak prostor pro vstup soukromého sektoru na D35. *Ekonomický deník*, (<https://ekonomickydenik.cz/jak-vlada-hodnoti-ppp-projekty-stavba-d4-obstala-otevira-se-tak-prostor-pro-vstup-soukromeho-sektoru-na-d35/>, 2. 3. 2023).

Beria, P. a kol. (2018). Delusions of success: Costs and demand of high-speed rail in Italy and Spain. *Transport Policy*, vol. 68, s. 63–79.

Brasor, P. – Tsubuku, M. (2020). How the Shinkansen bullet train made Tokyo into the monster it is today. *The Guardian* (<https://www.theguardian.com/cities/2014/sep/30/-sp-shinkansen-bullet-train-tokyo-rail-japan-50-years>, 20. 2. 2023).

Brugha, R. – Varvasovszky, Z. (2000). Stakeholder analysis: a review. *Health Policy and Planning*, vol. 15(3), s. 239–246.

Campos, J., H. – De Rus, G. (2009). Some stylized facts about high-speed rail: A review of HSR experiences around the world. *Transport Policy*, vol. 16(1), s. 19–28.

Česká televize (2022). Vysokorychlostní trať je nyní finanční pohádka, míní Havlíček. Podle Kupky bude třeba využít různé nástroje. *ČT24*, (<https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/3500422-vysokorychlostni-trat-je-nyni-financni-pohadka-mini-havlicek-podle-kupky-bude>, 2. 3. 2023).

E-petice.cz (2021). *Za vysokorychlostní trať přes Ústí nad Labem - západ*, (<https://e-petice.cz/petitions/za-vysokorychlostni-trat-pres-usti-nad-labem-zapad.html>, 24. 3. 2023).

European Commission (2020). *The transport and mobility sector*. ([https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs\\_20\\_2350](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/fs_20_2350))

European Court of Auditors (2018). *A European high-speed rail network: not a reality but an ineffective patchwork*, (<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/en/#chapter0>, 23. 2. 2023).

Evropská komise (n. d. a). *Transport modes: Rail*. ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail\\_cs](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail_cs), 23. 2. 2023).

Evropská komise (n. d. b). *Railway packages*. ([https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages\\_cs](https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages_cs), 23. 2. 2023).

EY (2023). *Smart and affordable rail services in the EU: a socio-economic and environmental study for High-Speed in 2030 and 2050*, (<https://rail-research.europa.eu/publications/smart-and-affordable-rail-services-in-the-eu-a-socio-economic-and-environmental-study-for-high-speed-in-2030-and-2050/>, 23. 2. 2023).

Finger, M. (2015). EU Transport Policy. *Transport information in the EU*.

Fórum občanů Chlumecka (2021). *Žádost o projednání záležitosti v oblasti samostatné působnosti Zastupitelstva ÚK*, ([https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/7\\_ZUK\\_2021-06-21/pdf/7\\_ZUK\\_MAT\\_09\\_4\\_priloha\\_1.pdf](https://formulare.kr-ustecky.cz/materialyzukver/7_ZUK_2021-06-21/pdf/7_ZUK_MAT_09_4_priloha_1.pdf), 25. 3. 2023).

Geerts, E. (2023). From patchwork to true European high-speed rail network: the costs and benefits. *Railtech.com*, (<https://www.railtech.com/infrastructure/2023/01/25/from-patchwork-to-true-european-high-speed-rail-network-the-costs-and-benefits/>, 24. 2. 2023).

Goldmann, K. – Wessel, J., R. (2020). TEN-T corridors – Stairway to heaven or highway to hell? *Transportation Research Part A-Policy and Practice*, vol. 137, s. 240–258.

- Guido, P. (2022). Interoperability: The key to increasing competitiveness of railways. *Global Railway Review*, (<https://www.globalrailwayreview.com/article/131979/interoperability-the-key-to-increasing-competitiveness-of-railways/>, 24. 2. 2023).
- Hruška, P. (2020). Studie proveditelnosti, Nové železniční spojení Praha - Drážďany. *Správa železnic*, (<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/ygfxDim1siuv78a?path=%2FA.%20Textov%C3%A1%20%C4%8D%C3%A1st#pdfviewer>, 22. 3. 2023).
- Ilík, J. – Pomykala, A. (2018). Rapid services – the Czech high-speed rail project for Central Europe. *MATEC Web of Conferences*.
- Jiménez, J. – Betancor, O. (2012). When trains go faster than planes: the strategic reaction of airlines in Spain. *Transport Policy*, vol. 23, s. 34–41.
- Komise pro VRT a životní prostředí (2022). *Zápis z jednání Komise pro VRT a životního prostředí ze dne 29.11.2022*, ([https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=18373](https://www.mesto-chlumec.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=18373), 25. 3. 2023).
- Koridor D8 (2022). [Strany memoranda (<https://vrtczech.cz/>) vyjadřují...] In: *Facebook* [online]. 5. 3. 2022, (<https://www.facebook.com/koridorD8/posts/pfbid02xjC826TcxLQQVctvwqXAd8KL1pjJ8CMphAMqPCy4Z2xHUZuEiNTGvsuvW7btmAo51>, 28. 3. 2023).
- Krajský úřad Ústeckého kraje (2023). *Oznámení o zveřejnění návrhu 5. aktualizace Zásad územního rozvoje Ústeckého kraje (5aZÚR ÚK) a vyhodnocení vlivů 5aZÚR ÚK na udržitelný rozvoj území (VV URÚ) pořizované zkráceným postupem*.
- Krajský úřad Ústeckého kraje (2023). *Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje. Výkres ploch a koridorů*, [https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1773667](https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1773667), 23. 3. 2023).

Marec, P. (2003). Návrh vysokorychlostní tras v ČR a jejich územní ochrana. *Odborné semináře Czech Raildays 2003*, ([https://www.czech-raildays.cz/2003/seminare/vrt\\_11.pdf](https://www.czech-raildays.cz/2003/seminare/vrt_11.pdf), 28. 2. 2023).

Martin Krsek, senátor (2022). [„Bitvu o Chlumec" jsem slíbil svěst..] In: *Facebook* [online]. 30. 11. 2022, (<https://www.facebook.com/echtkrsek/posts/pfbid0363ao2tzvSSc3PYAuakxmGVbZwDSm6hEsK5S4gdiHghT64bkFM74mKHXsQjofN44Ql>, 28. 3. 2023).

Masterson, V. (2022). The European Union has cut greenhouse gas emissions in every sector - except this one. *World Economic Forum*, (<https://www.weforum.org/agenda/2022/09/eu-greenhouse-gas-emissions-transport>, 24. 2. 2023).

Město Chlumec (2021). *Krušnohorský tunel - Vysokorychlostní žel. trať Praha-Drážďany*, ([https://www.mestochlumec.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=16530](https://www.mestochlumec.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=16530), 25. 3. 2023).

Město Chlumec (2021). *Smlouva ohledně VRT*, (<https://www.mestochlumec.cz/smlouva-ohledne-vrt/d-16506>, 25. 3. 2023).

Město Chlumec (2023). [Veřejné projednání ohledně VRT] In: *Facebook* [online]. 19. 1. 2023, (<https://www.facebook.com/mestochlumec267/posts/pfbid026UbXmwa5WEM6aPGq9JVeeHHmLxk4Z5drS1tq3viYUL1MSWqH4Ftdx7gLwfDZrBCEl>, 25. 3. 2023).

Ministerstvo dopravy (2013). *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*.

Ministerstvo dopravy (2017). *Program rozvoje rychlých železničních spojení v ČR*.

Ministerstvo dopravy (2021). *Správa železnic a DB Netz vybraly projektanta Krušnohorského tunelu*, (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Sprava-zeleznic-a-DB-Netz-vybraly-projektanta-Krus>, 24. 3. 2023).

Ministerstvo dopravy (2022a). *VRT do Brna a Ostravy jsou ekonomicky obhajitelnou investicí, ukázaly studie.* (<https://www.mdcr.cz/Media/Media-atiskove-zpravy/VRT-do-Brna-a-Ostravy-jsou-ekonomicky-obhajitelnou>, 1. 3. 2023).

Ministerstvo dopravy (2022b). *Rychlá spojení vč. vysokorychlostních tratí – aktuální stav a výhled.*

Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2021). *Politika územního rozvoje České republiky.*

Monzón, A., Ortega, E., – López, E. (2013). Efficiency and spatial equity impacts of high-speed rail extensions in urban areas. *Cities*, vol. 30, s. 18–30.

Moyano, A., – Dobruszkes, F. (2017). Mind the services! High-speed rail cities bypassed by high-speed trains. *Case Studies on Transport Policy*, vol. 5(4), s. 537–548.

O’Hare, M. – Audikana, A. (2017). NIMBY reactions to HSR: Conflicts over the proposed right of way. In: Henríquez, B, – Deakin, E., *High-Speed Rail and Sustainability*, s. 323–327.

Pernice, D. (2022). Společná dopravní politika: obecné zásady. *Evropský parlament*, (<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/123/spolecna-dopravni-politika-obecne-zasady>, 21. 2. 2023).

Pomykała, A., – Engelhardt, J. (2022). Concepts of construction of high-speed rail in Poland in context to the European high-speed rail networks. *Socio-Economic Planning Sciences*, vol. 85, s. 1–19.

Rada Evropské unie (1996). *Směrnice Rady 96/48/ES, ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému.*

Rada Evropské unie (1996). *Směrnice Rady 96/48/ES ze dne 23. července 1996 o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému.*

Rada města Chlumeč (2021). *Usnesení z 65. schůze Rady města Chlumeč – volební období 2018 - 2022 konané dne 14.04.2021*, ([https://www.mesto-chlumeč.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=16360](https://www.mesto-chlumeč.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=16360), 25. 3. 2023).

Rada města Ústí nad Labem (2023). *Zápis z 8. jednání Rady města Ústí nad Labem, dne 30. 1. 2023*.

Ritchie, H. (2020). Climate change and flying: what share of global CO2 emissions come from aviation?. *Our World In Data*, (<https://ourworldindata.org/co2-emissions-from-aviation>, 16. 3. 2023).

Šance pro Chlumeč (2022a). *Jak Chlumeč zaspal*, (<https://www.sanceprochlumeč.cz/jak-chlumeč-zaspal>, 26. 3. 2023).

Šance pro chlumeč (2022b). *Kandidáti*, (<https://www.sanceprochlumeč.cz/kandidati>, 26. 3. 2023).

Scordamaglia, D. (2015). High-speed rail in the EU. *European Parliamentary Research Service*.

Seidenglanz, D. a kol. (2018). Dopravní trh a železnice v Evropě - vývoj a současný stav. In: Kvizda, M. a kol., *Železnice a evropská dopravní politika - ideje, strategie, nástroje a jejich aplikace*, s. 48–70.

Shanahana a kol. (2018). The Narrative Policy Framework. In: Weible, C., M., — Sabatier, P., A., *Theories of The Policy Process*, s. 217–265.

Správa železnic (2021). Nové železniční spojení Drážďany - Praha. *Podklady pro 4. jednání pracovní skupiny*, ([https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1764370](https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1764370), 23. 3. 2023).

Správa železnic (2021). *Vysokorychlostní tratě v České republice budou součástí hlavní sítě TEN-T*. (<https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/143549042/tiskov%C3%A1+zpr%C3%A1va+ke+sta%C5%BEen%C3%AD.pdf/06783782-9187-44f0-9d86-287654395037>, 3. 3. 2023).

- Správa železnic (2023a). *Vysokorychlostní železnice v ČR*. (<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/co-je-vrt/vrt-v-cr>, 1. 3. 2023).
- Správa železnic (2023b). *VRT Praha – Brno – Ostrava a Brno – Břeclav*. (<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/praha-brno-ostrava-a-brno-breclav>, 2. 3. 2023).
- Správa železnic (2023c). *VRT Praha – Ústí nad Labem – Drážďany*. (<https://www.spravazeleznic.cz/vrt/praha-usti-nad-labem-drazdany>, 2. 3. 2023).
- Start, D. – Hovland, I. (2004). *Tools for Policy Impact A Handbook for Researchers*. (London: Overseas Development Institute).
- Statista (2022). Total length of the high-speed railway lines in use in selected European countries in 2020. *Statista Research Department*, (<https://www.statista.com/statistics/451818/length-of-high-speed-railway-lines-in-use-in-europe-by-country/>, 21. 2. 2023).
- Stone, D. (2002). *Policy Paradox: The Art of Political Decision Making*. (New York: W.W. Norton.)
- SUDOP (1990). *Koncepční studie vysokorychlostních tratí v ČSFR*. (<https://datashare.spravazeleznic.cz/index.php/s/wbkBKDucUQaUck9?path=%2FKoncep%C4%8Dn%C3%AD%20studie%20vysokorychlostn%C3%ADch%20trat%C3%AD%20v%20C4%8CSFR%201989-1991>, 28. 2. 2023).
- Sůra, J. (2021). Komplikace pro vysokorychlostní trať do Drážďan. Ústecký kraj chce jinou trasu. *Zdopravy.cz*, (<https://zdopravy.cz/komplikace-pro-vysokorychlostni-trat-do-drazdan-ustecky-kraj-chce-jinou-trasu-74417/>, 25. 3. 2023).
- Švehlík, M. a kol. (2022) Příprava vysokorychlostních tratí. *Správa železnic*, (<https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/129561401/Prezentace+CHLUMEC%2C+duben+2022/b0e515d1-ca9e-4223-9c01-116439c0d6f8>, 29. 3. 2023).

UIC (2022). Atlas High-Speed Rail 2022. *International union of railways*, (<https://uic.org/IMG/pdf/uic-atlas-high-speed-2022.pdf>, 23. 2. 2023).

United Nations (2017). *Railway reform in the ECE region*, ([https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2018-Railway\\_Reform\\_in\\_the\\_ECE\\_Region.pdf](https://unece.org/sites/default/files/2020-12/2018-Railway_Reform_in_the_ECE_Region.pdf), 24. 2. 2023).

Ustecko24.cz (2023). *ÚSTÍ N. L.: Město má 10 námitek ke stavbě vysokorychlostní železnice*, (<https://www.ustecko24.cz/2023/02/02/usti-n-l-mesto-ma-10-namitek-ke-stavbe-vysokorychlostni-zeleznice/>, 24. 3. 2023).

Ústecký kraj (2022). *Informace o pracovní skupině VRT a hodnocení odpovědí Správy železnic Atelierem T-Plan*. (<https://www.kr-ustecky.cz/informace-o-pracovni-skupine-vrt-a-hodnoceni-odpovedi-spravy-zeleznic-atelierem-t-plan/d-1764366>, 25. 3. 2023).

Ústecký kraj (n. d.). *Vysokorychlostní trať (VRT)*, (<https://www.kr-ustecky.cz/vysokorychlostni-trat-vrt/ds-100769>, 23. 3. 2023).

Vanžura, A. (2021). I samotný tunel pod horami je smysluplný, říká Martin Hausenblas k nové trati. *Litoměřický deník*, ([https://litomericky.denik.cz/zpravy\\_region/tunel-vrt-trat-rozhovor-hausenblas-20210506.html](https://litomericky.denik.cz/zpravy_region/tunel-vrt-trat-rozhovor-hausenblas-20210506.html), 24. 3. 2023).

Veselý, A. (2007). Analýza a vymezení problému. In: Veselý A. – Nekola, M., *Analýza a tvorba veřejných politik: přístupy, metody a praxe* (Praha: SLON), s. 191 – 234.

Vláda ČR (2007). *Programové prohlášení vlády České republiky*. ([https://www.vlada.cz/assets/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1993-2010-cr/mirek-topolanek-2/Programove-prohlaseni-vlady\\_1.pdf](https://www.vlada.cz/assets/clenove-vlady/historie-minulych-vlad/prehled-vlad-cr/1993-2010-cr/mirek-topolanek-2/Programove-prohlaseni-vlady_1.pdf), 1. 3. 2023).

Vláda ČR (2017). *USNESENÍ VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY ze dne 22. května 2017 č. 389 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice*.



Vláda ČR (2018). *Programové prohlášení vlády České republiky*. (<https://www.vlada.cz/assets/jednani-vlady/programove-prohlaseni/Programove-prohlaseni-vlady-cerven-2018.pdf>, 1. 3. 2023).

Vláda ČR (2023). *Programové prohlášení vlády České republiky*. (<https://www.vlada.cz/assets/jednani-vlady/programove-prohlaseni/Aktualizovane-Programove-prohlaseni-vlady-.pdf>, 1. 3. 2023).

VRT Chlumcem (n. d.). *Co je Krušnohorský tunel a proč jej v našem městě nechceme*, (<https://www.vrtchlumcem.cz/>, 30. 3. 2023).

Vysokorychlostni-zeleznice.cz (n. d.). *VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE V ČR*, (<https://www.vysokorychlostni-zeleznice.cz/vysokorychlostni-zeleznice-v-cr/> 28. 2. 2023).

Walrave, M. (1993). The development of High speed rail innovation and tradition. Prospects for the Future. *Rivista Internazionale di Scienze Sociali*, vol. 101, s. 375–397.

Zákon č. 266/1994 Sb.: § 3, o dráhách.

Zastupitelstvo města Chlumeck (2021). *Usnesení z 16. zasedání Zastupitelstva města Chlumeck – volební období 2018 - 2022 konaného dne 05.05.2021*, ([https://www.mesto-chlumeck.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=16471](https://www.mesto-chlumeck.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=16471), 25. 3. 2023).

Zastupitelstvo města Chlumeck (2022). *Usnesení z 2. zasedání Zastupitelstva města Chlumeck – volební období 2022 - 2026 konaného dne 15.12.2022*, ([https://www.mesto-chlumeck.cz/assets/File.ashx?id\\_org=5179&id\\_dokumenty=18296](https://www.mesto-chlumeck.cz/assets/File.ashx?id_org=5179&id_dokumenty=18296), 25. 3. 2023).

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem (2014). *Zápis z 2. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem konaného dne 16. 12. 2014*.

Zastupitelstvo města Ústí nad Labem (2022). *Zápis z 3. zasedání Zastupitelstva města Ústí nad Labem, dne 19. 12. 2022*.

Zastupitelstvo Ústeckého kraje (2022). *Usnesení z 13. zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje*, ([https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id\\_org=450018&id\\_dokumenty=1765309](https://www.kr-ustecky.cz/assets/File.ashx?id_org=450018&id_dokumenty=1765309), 25. 3. 2023).

Zdopravy.cz (2023). *Litoměřice mají zájem o napojení na rychlodráhu, alternativní trasu odmítají*. (<https://zdopravy.cz/litomerice-maji-zajem-o-napojeni-na-rychlodrahu-alternativni-trasu-odmitaji-140361/>, 24. 2. 2023).

Zettlitzer, R. (2021). Město pozvalo premiéra na jednání ke Krušnohorskému tunelu. *Chlumecký zpravodaj*, 189/2021.

Zhang, A., Wan, Y., & Yang, H. (2019). Impacts of high-speed rail on airlines, airports and regional economies: A survey of recent research. *Transport Policy*, vol. 81, s. 1–19.

## **Resumé**

The thesis focuses on the concept of high-speed railways in the Czech Republic. This concept has been transformed in the last decade not only by the conceptual approach to high-speed rail as a source of transport services for regions and their connection to the capital city of Prague. At the same time, the concept was given a clear framework and a specific concept in 2017, which the Správa železnic could follow up from the position of the developer of the entire project. As the concept has evolved significantly over the years, this has also resulted in forced changes in the delineation of particular corridors in the regional planning documentation. The central theme of the thesis is the intention to change the route of the high-speed railway towards Dresden, as the route was newly to include a stop in Ústí nad Labem. However, this plan has the consequence of moving the Krušnohorský tunel and, above all, the consequence for the affected inhabitants of the nearby municipality of Chlumec. In this conflict of two different interests - on the one hand, the Správa železnic, as the implementer of a transport project with a public interest in increasing transport services to the regions and meeting the objectives of the transport policies of the state and the European Union, and on the other hand, local residents with concerns about the loss of a peaceful life. The problem is analyzed in the thesis with the help of the tools and methods of public policies analysis, a sub-discipline of political science, and then options for solutions are proposed to solve the problem.