

**Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha**  
**závěrečné projednání studie proveditelnosti**

Obsah:

- MD souhrnné vyjádření čj. 42/2015-130-KR/4 z 22. 6. 2015;
- JASPERS souhrnné posouzení čj. SG/JASPERS/2015-685/PNR/so z 18. 6. 2015;
- SFDI stanovisko čj. 1769/SFDI/400105/6658/2015 z 17. 6. 2015;
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy doporučení výsledné varianty čj. 06008/15 z 19. 6. 2015;
- ROPID vyjádření čj. OPL/0311/15/Hs z 15. 6. 2015;
- SŽDC O6 doporučení výsledné varianty čj. 24580/2015-O6 z 17. 6. 2015;
- SŽDC O12 vyjádření čj. 26324/2015-SŽDC-O12 z 19. 6. 2015;
- SŽDC O13 doporučení výsledné varianty čj. 26272/2015-SŽDC-O13 z 18. 6. 2015;
- SŽDC O14 vyjádření čj. 26 018/2015-SŽDC-O14 z 17. 6. 2015;
- SŽDC O26 stanovisko čj. 25055/2015-SŽDC-O26 z 12. 6. 2015;
- SŽDC SSZ závěrečné stanovisko čj. 10 075/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk;
- záznam ze závěrečného projednání dne 22. 6. 2015.

Zpracovali SŽDC, s. o., Ing. Heinišová (O7) a Ing. Fridrich (SSZ) dne 21. 8. 2015



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

**Správa železniční dopravní cesty, s. o.**  
**Generální ředitelství**  
**Odbor investiční**  
**Dlážděná 1003/7**  
**110 00 Praha 1**  
**DS: uccchjm**

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
24580/2015-SŽDC-O7 /	42/2015-130-KR/4	Minář Luděk, Ing. / 225131623	22.6.2015
9.6.2015			

Věc: Souhrnné vyjádření k SP Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha

Vážená paní ředitelko,

v souvislosti s Vaší žádostí o vyjádření k SP Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha ze dne 9.6.2015 uvádíme následující:

Do studie nebyla zapracována naše připomínka týkající se požadavku na přípravu pro budoucí přechod na jednotný napájecí systém 25 kV 50 Hz. Požadujeme do textu v předmětné kapitole doplnit, že kabelizace musí být na tuto konverzi připravena a měly by tak být použity stíněné kabely. Požadujeme toto zapracovat i v dalším stupni projektové dokumentace.

S pozdravem

**Ing. Jindřich Kušnír**

ředitel

Odbor drážní a vodní dopravy

## Metodický pokyn

Autoři: Paul Riley, Michael Strohn

---

### Předmět: Souhrnné posouzení konečného návrhu Studie proveditelnosti

*„Trasa III. železničního tranzitního koridoru přes pražský železniční uzel“*

### Číslo jednací: 2012 125 CZ AMT RAL

Obdržené informace: konečný návrh Studie proveditelnosti „Trasa III. železničního tranzitního koridoru přes pražský železniční uzel“ z června 2015

Cílem projektu je modernizace dvou částí III. Národního železničního tranzitního koridoru, který je součástí transevropské dopravní sítě TEN-T, prioritní projekt 22, a AGC trati E 40, které jsou umístěny uvnitř železničního uzlu Praha.

První úsek zahrnuje velké železniční nádraží Praha-Smíchov (etapa I) a železnici směrem do stanice Praha – hlavní nádraží (ca. 4 km), včetně 114 let starého mostu přes Vltavu (etapa II). Tento úsek je blízko svého kapacitního limitu a slouží téměř výhradně pro osobní dopravu. Druhá část („jižní spojka“, ca. 11 km – etapa III) tvoří obchvat pro nákladní vlaky spojující (Radotín-)Velkou Chuchli přes Krč do nové stanice Zahradní Město v koridoru IV.

Pro obě části prezentuje studie různé technické a provozní varianty, včetně tříkolejné trati na mostě přes Vltavu, částečně dublující jižní spojku, nových zastávek Výtoň a Spořilov a vytvoření tangenciálních předměstských tratí. Studie zohledňuje plánované a probíhající projekty na přilehlých úsecích. Nicméně realizace navrhované nové trasy Praha -Beroun není v období posuzování této studie očekávána.

Následující připomínky se odkazují na konečnou aktualizaci Studie proveditelnosti „Trasa III. železničního tranzitního koridoru přes pražský železniční uzel“ z 06/2015.

### Souhrnné posouzení revidované Studie proveditelnosti

Podle názoru JASPERS, na základě souboru informací poskytnutých ve studii, představuje konečný návrh studie proveditelnosti solidní základ pro posun projektu do další vývojové fáze.

Studie poskytuje stabilizované a podle názoru JASPERS technicky a ekonomicky efektivní bezprostřední řešení pro etapu I - nádraží Smíchov, které naléhavě potřebuje modernizaci a prozíravě odráží ekonomické a přepravní podmínky a kritéria přijatelnosti tím, že preferuje rekonstrukci stávajícího železničního mostu přes Vltavu ve střednědobém termínu (etapa II). Etapa III je více méně nezávislá na předcházejících dvou etapách a v tomto smyslu k ní studie přistupuje. Výsledky studie pro etapu III lze podle názoru JASPERS považovat za orientační.

Z pohledu JASPERS je v další fázi pro vytvoření efektivního projektu nutné vzít v úvahu následující:

1. V další fázi přípravy projektu je nutné zohlednit další požadavky na studie proveditelnosti a analýzu nákladů a přínosů vyplývající z legislativy a metodiky platné pro nové období financování, včetně analýzy konkrétních rizik pro kvalitu a environmentálních rizik jednotlivých variant, a také analýzu /zohlednění potenciální odolnosti projektu, zvláště ke klimatickým změnám a adaptačním požadavkům. Analýza rizik a environmentální analýza budou prakticky užitečné při další analýze specifických řešení pro etapy II a III projektu a měly by být provedeny co nejdříve.
2. Základní parametry projektu (hlavně náklady, předpoklady použité při přípravě zadání) a rizika by měly být pečlivě monitorovány /řízeny po celou dobu procesu tvorby projektu tak, aby byla zajištěna stabilní realizovatelnost projektu.
3. Na základě projektových vstupů a výstupů vyvodil JASPERS následující závěry ohledně konkrétních aspektů projektu:
  - Plánovaná rekonstrukce stávajícího mostu (zachování jednokolejného provozu v průběhu stavby, pouze s velmi omezenou úplnou uzavírkou) by měla zajistit, že narušení železničního provozu bude pouze omezené, přičemž pražský systém MHD bude schopen se s takovým omezením pohodlně vyrovnat.
  - Prezentovaný návrh nové tangenciální trati S71 ze Smíchova přes Vršovice není dostatečně silný z hlediska míry využití. Toto by mělo být zohledněno při přípravě jakékoli dlouhodobé koncepce pro nový most přes Vltavu.
  - Výhody prodloužení tratí S65 a S6 ze Smíchova na hlavní nádraží se jeví jako velmi omezené, zvláště pak v případě S65 (velmi špatná úroveň využití mimo Smíchov) na úkor vynaložení vzácné kapacity na tento omezující úsek a severní zhlaví nádraží Smíchov. JASPERS prodloužení těchto tratí nedoporučuje.
  - Další posouzení jižní spojky by mělo být předmětem komplexní integrované studie všech plánovaných tangenciálních tras, avšak počáteční indikace pro účel této studie jsou pozitivní a dostatečné.

JASPERS poskytne podrobnější zprávu (Action Completion Note) s vyhodnocením Studie proveditelnosti v řádném termínu.

Odmítnutí odpovědnosti: Pomoc ze strany JASPERS je poskytována v dobré víře a s řádnou a náležitou péčí, s využitím zkušeností a obchodní praxe jejích partnerů - EIB a EBRD; nicméně příjemci potvrzují, že EIB ve své roli v rámci JASPERS nebude odpovědná za žádné ztráty ani škody vzniklé na základě rady poskytnuté JASPERS.

07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 2
Došl dne:	23. 06. 2015	příloh
Č. j.:		listů příloh
(1)		

093767/2015

Správa železniční dopravní cesty  
Generální ředitelství  
Ing. Heinišová  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

Váš dopis zn.  
24580/2015

Č. j. IPR  
06008/15

Vyřizuje/kancelář/linka  
Tittl/INFR/4578

Datum  
19 -06- 2015

**Věc: Doporučení výsledné varianty dle aktualizace studie proveditelnosti Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha.**

Žadatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC)  
Autor dokumentace: SUDOP Praha  
Datum dokumentace: 06/2015

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dále jen IPR Praha), se vyjadřuje předběžně k záměru jako účastník územního řízení jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. (1) stavebního zákona.

K zastupování jsme zmocnění zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013 – článek VI. bod 2.7.

Dne 11. 6. 2015 jsme obdrželi Vaši žádost o závěrečné doporučení varianty dle aktualizace studie proveditelnosti Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha.

IPR Praha v zastoupení hlavního města Prahy k Vaší žádosti vydává toto vyjádření:

**Doporučujeme sledovat variantu Střední 2.**

Z pohledu dalšího rozvoje systému městské a příměstské železnice je klíčové realizovat železniční zastávku Praha-Výtoň. Železniční zastávka Praha-Výtoň je velice důležitý bod, který dále zvyšuje potenciál městské a příměstské železnice s pozitivními dopady na snížení individuální automobilové dopravy. Jak studie proveditelnosti prokázala, zastávka Praha-Výtoň je celospolečensky přínosná a ekonomicky opodstatněná. Z těchto důvodů požadujeme doplnit tuto zastávku i do varianty Střední 1 tak, aby i tato varianta byla v souladu s územně plánovací dokumentací. Železniční zastávka má tak významné přínosy pro celkovou dopravu v Praze a management udržitelné mobility, že tyto přínosy vyváží i případné rizika spojené se snížením kapacity v přílehlém mezistaničním úseku.

Úloha tříkolejného železničního přemostění Vltavy mezi Výtoní je komplikovaná a dnes není na tuto problematiku jednotný názor. Zásah do tohoto prostoru bude vždy velice citlivé téma. Jako kompromisní řešení, pro odblokování dané situace souhlasíme s možností zachování dnešního dvojkolejného železničního mostu, za podmínky vybudování nové železniční zastávky Praha-Výtoň na jeho předpolí. Rekonstrukce stávajícího železničního mostu si z technologických důvodů

vyžádá výluky, podobně jako stavba zastávky. Vzhledem k důležitosti této trati požadujeme koordinaci obou staveb a stavbu zastávky i rekonstrukci mostu provést současně.

Variantu Střední 1, vzhledem ke kapacitě dvojkolejné tratě, která neumožňuje provozovat výhledové počty vlaků, nepovažujeme za konečné řešení a v dlouhodobém horizontu nadále požadujeme realizaci tříkolejného uspořádání.

V úseku Praha odbočka Tunel – Praha-Zahradní Město doporučujeme v souladu s výsledky studie proveditelnosti realizovat variantu Střední 2 s výstavbou nových železničních zastávek Praha-Kačerov (i pro tuto trať) a Praha-Spořilov. Konkrétní podobu těchto zastávek však nepovažujeme za konečnou a v dalších stupních dokumentace bychom rádi s projektantem na optimální podobě spolupracovali. Současný Strategický plán města předpokládá jako jeden ze základních pilířů veřejné dopravy fungující systém městské a příměstské železnice. Protože v této relaci dnes neexistuje jiné odpovídající spojení stejné kvality, je dle našeho názoru realizace nových zastávek a dvojkolejného uspořádání opodstatněná.

S pozdravem



**Ing. arch. Petr Hlaváček**  
ředitel

**IPR PRAHA**  
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2  
IČ : 70883858 – příspěvková organizace /6

Rozdělovník:

- 1/Adresát
- 2/IPR Praha – SŘ
- 3/IPR Praha – KPP 4
- 4/IPR Praha – spisovna + spis
- 5/IPR Praha – INFR Tittl – přílohy



Vaše značka: 24580/2015-SŽDC-07

Naše značka: OPL/0311/15/Hs

Vyřizuje: Ing. Haas / 575

Datum: 15.6.2015

**SŽDC, s.o.**
**Generální ředitelství**
**Odbor investiční**
**Dlážděna 1003/7**
**110 00 Praha 1**

092664/2015 07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace		Počet listů
Centrální úřad		1
Dat. čerst:	19. 06. 2015	Přílohy
Č.j.		1

**Věc: Vyjádření k dokumentaci: „Studie proveditelnosti zaústění III.TŽK do železničního uzlu Praha“ – doporučení výsledné varianty**

K předložené aktualizaci studie proveditelnosti doporučujeme následující výslednou variantu:

Navrhované varianty jsme prověřili z hlediska umožnění realizace výhledového rozsahu dopravy a splnění dalších výhledových záměrů (především v oblasti vyššího zpřístupnění železnice pro cestující a z hlediska zlepšení propojení železnice s ostatními systémy městské hromadné dopravy) v oblasti regionální (příměstské a městské) železniční dopravy. Kromě splnění výhledového rozsahu dopravy je pro objednatel regionální dopravy na území hl.m. Prahy a koordinátora integrovaného dopravního systému podstatná výstavba železniční zastávky Praha-Výtoň, která je z pohledu města vnímána jako budoucí velmi významný přestupní uzel, který zároveň zlepší dopravní obsluhu v docházkové vzdálenosti nové zastávky.

Z tohoto pohledu vyhovuje nejlépe (na obou dílčích úsecích) výhledovým záměrům v regionální železniční dopravě varianta **Střední 2**, byť je zapotřebí upozornit, že výhledový rozsah dopravy i v tomto případě splňují pouze dva z předložených modelových GVD (s využitím ETCS), přičemž i zde jsou avizovány určité možnosti nesplnění výhledového rozsahu dopravy. Proto se domníváme, že je zapotřebí i tuto variantu dopracovat v dalších stupních dokumentace tak, aby byl výhledový rozsah dopravy splněn beze zbytku (např. úpravou zabezpečovacího zařízení, kolejového řešení apod.). Blíže byly tyto nedostatky specifikovány v našem předchozím stanovisku OPL/0193/15/MV.

Pokud by se rozhodlo o etapizaci stavby s etapou v podobě varianty Střední 1 a vzhledem ke skutečnosti, že železniční zastávka Praha-Výtoň prokázala celospolečenský přínos a ekonomickou efektivitu, požadujeme doplnění této zastávky rovněž do varianty Střední 1 (ve všech zvažovaných podvariantách).

S pozdravem



Pavel Procházka

pověřený řízením organizace

**ROPID**  
Rytířská 10  
110 00 Praha 1  
(2)

Váš dopis zn.: 24580/2015-O7

Zde dne: 19.6.2015

Naše zn.: 24580/2015-O6

Vyřizuje: Ing. Mathé, Ing. Veliš  
Ing. Konopásek

Telefon: 9722 44702, 9722 44368

Mobil: 602 289 077

E-mail: mathe@szdc.cz, velis@szdc.cz  
konopasek@szdc.cz

Datum: 17. 6. 2015

SŽDC s.o.

Odbor investiční (O7)

**Věc: Zaústění III. TŽK do ŽUP – doporučení výsledné varianty**

Na základě závěrů ekonomického hodnocení, dopravní technologie a technického řešení doporučuje Odbor přípravy staveb (O6) SŽDC GR z hlediska základního koncepčního uspořádání sledovat pro úsek Praha-Smíchov – Praha hl. n. (SH) variantu **Střední 1** a pro úsek Praha-Vršovice seř. n. (čekací koleje) – Praha odb. Tunnel sledovat variantu **bez projektu**.

Ve Studii proveditelnosti hodnocená podvarianta Střed 1 SB s rekonstrukcí historické mostní konstrukce s použitím mostního provizoria na dobu 22 měsíců je dle našeho názoru značně investičně podhodnocena, vyžaduje dlouhodobé omezení provozu včetně 2x dvoutýdenního nickolejného provozu a uvažuje s omezenou životností konstrukce na dobu 30 let. Výlučné sledování této podvarianty považujeme pro další proces přípravy za rizikové.

V závěrečném vyhodnocení studie proveditelnosti její zpracovatel uvádí, že vhodným kompromisem by mohla být podvarianta **Střed 1-NZ**, tedy s novým dvukolejným mostem a novou zastávkou Praha-Výtoň. Dle názoru zpracovatele se jedná o variantu územně nejprůchodnější, která zároveň odstraňuje technické nedostatky stávajícího stavu a umožňuje případné zřízení značně využívané nové zastávky již ve variantě Střed 1. Při zavedení ETCS navíc tato varianta zajišťuje dostatečnou kapacitu. S tímto názorem se plně ztotožňujeme.

V případě postupu dle podvarianty Střed 1 N(Z) pak nezbytnou repasi původního souboru památkově chráněných mostních konstrukcí doporučujeme řešit mimo soubor staveb „Optimalizace traťového úseku Praha hl.n. – Praha Smíchov“, a to též s ohledem na její budoucí využití.

O realizaci zastávky Praha Výtoň, která vykazuje samostatně dostatečnou ekonomickou efektivnost, doporučujeme rozhodnout v dalším stupni dokumentace na základě odstranění rozporných názorů dotčených odborů MHMP a prokázání dostatečné kapacity traťového úseku.

Souhlasíme s předložením předmětné Studie proveditelnosti ke schválení.

  
**Ing. Petr Hofhanzl**  
ředitel odboru přípravy staveb





Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 26324/2015-SZDC-O12

Vyřizuje: Ing. Pavel Krýže, Ph.D.

Ing. Jaroslav Daněk

Telefon: 972 241 580

972 524 575

Mobil: 606 623 176

725 767 812

E-mail: kryze@szdc.cz

danek@szdc.cz

Datum: 19.6.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční (O7)

– Z D E –

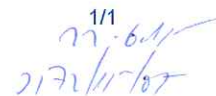
### „Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ vyjádření ke studii

K předložené studii „Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ má odbor základního řízení provozu (O12) níže uvedená doporučení:

V principech souhlasíme se závěry studie. S ohledem na výsledky ekonomického hodnocení doporučujeme nejprve realizovat variantu „Střední 1“. Jako cílové řešení doporučujeme v obou tratích (tj. Praha hl.n. – Praha-Smíchov a „Jižní spojka“) sledovat variantu „Střední 2“.

  
Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu



Váš dopis zn.: 24580/2015-SZDC-O7

Ze dne: 09. 06. 2015

Naše zn.: 26272/2015-SZDC-O13

Vyřizuje: Ing. Hartman, Ing. Laifr

Telefon: 972 244 462

Mobil: 607 007 972

E-mail: [Hartman@szdc.cz](mailto:Hartman@szdc.cz)

Datum: 18. 06. 2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Ing. Alena Heinišová

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

## „Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“, doporučení výsledné varianty

Byla předložena kompletní dokumentace studie proveditelnosti. K předloženým variantám výše uvedené studie Vám sdělujeme za SZDC O13 následující:

Stávající optika posuzování vhodnosti variant na pouhých 30 let, když rozhodujícím omezením je mostní objekt s životností 100 let, se nám jeví jako nešťastné. Pokud chceme vynaložit nemalé prostředky, je vhodnější je vynakládat s vidinou delšího časového horizontu. Z našeho hlediska upřednostňujeme tedy takové řešení, které bude vyhovovat po dalších 100 let bez nutnosti do něho principiálně zasahovat. Tedy prioritně požadujeme jakoukoli variantu se zastávkou Výtoň a tříkolejné řešení mostu přes Vltavu. Jako optimální se nám z tohoto hlediska jeví **varianta Střed 2 – varianta částečného odsunu**. Celospolečensky neodůvodnitelný požadavek na zachování konstrukce na stávajícím místě odmítáme.

Pokud se jedná o předkládané alternativy, lze s výhradami souhlasit s variantami **Střed 2**.

Upozorňujeme, že některé naše připomínky k dokumentaci z 8. 4. 2015 nebyly akceptovány a budou uplatňovány v dalších stupních dokumentace. Týká se to především některých řešení železničních stanic, která povedou ke zvýšeným nárokům na údržbu infrastruktury.

Závěrem poznamenáváme, že železniční infrastruktura vždy sloužila lidem, nikoli naopak. Most pod Vyšehradem morálně a hlavně fyzicky dosluhuje a měl by být nahrazen. Není problém vybudovat nový most splňující bezpečnostní, únosnostní a rychlostní parametry dle platných norem, který bude materiálem a tvaroslovím odpovídat starému mostu. Ale trvat na pietním zachování původních materiálů a plánů odsuzuje železnici do role správce skanzenu a odebírá ji možnost využívat nové technologie. Projektanti a stavitelé starého mostu pod Vyšehradem určitě odvedli dobrou a účtyhodnou práci, ale domníváme se, že naši úctu nejlépe projevíme, když jako jejich následníci vybudujeme most lépe odpovídající současným požadavkům železnice.



Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 24 580/2015-SŽDC-O7  
Zde dne: 09.06.2015  
Naše zn.: 26 018/2015-SŽDC-O14

Vyřizuje: Ing. Vojtěch Jelínek  
Telefon: 972 244 572  
Mobil: 725 501 661  
E-mail: Jelínek@szdc.cz

Datum: 17.06.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

**O7**

- zde -

### Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha Vyjádření O14 k doporučení varianty

Na základě vašeho dopisu čj. 24 580/2015-SŽDC-O7 zasíláme níže připojené vyjádření k žádosti o doporučení výsledné varianty Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha.

Z hlediska technického (resp. profesí v gesci O14) se jednotlivé varianty liší pouze z důvodu jejich rozdílného rozsahu a nikoli navrhovaných řešení. Náš odbor proto nemá objektivní důvod kteroukoli efektivní variantu upřednostnit a doporučit.

**Ing. Martin Krupička**  
ředitel odboru  
automatizace a elektrotechniky

1/1 19.6.11  
207/11-07



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

01/2  
12.6.2015

Váš dopis zn.: 24580/2015-SZDC-O7  
Ze dne: 09.06.2015  
Naše zn.: 25055/2015-SZDC-O26  
Vyřizuje: Ing. David Fuksa  
Telefon: +420 972 235 369  
Mobil: +420 725 919 470  
E-mail: fuksa@szdc.cz  
Datum: 12.06.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
O7 – odbor investiční  
Ing. Jarmila Ozimá

**Stanovisko O26 GŘ SZDC k Aktualizaci studie proveditelnosti Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, závěrečné doporučení varianty**

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie k Aktualizaci studie proveditelnosti Zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha (dále jen ASP) v podobě doporučení výsledné varianty.

I přes příznivější výsledky ekonomického hodnocení varianty Střední 1 **doporučujeme k další přípravě variantu Střední 2 (v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov i v úseku „Jižní spojky“)**, a to s odůvodněním uvedeným k doporučení varianty již ve stanovisku ze dne 7. 4. 2015, č. j. 15164/2015-O26.

S pozdravem

**Bc. Marek Binko**  
ředitel odboru strategie

11.6.15  
2015/15/07



Váš dopis zn.: 24580/2015-O7  
Ze dne: 9. 6. 2015  
Naše zn.: 10 075/2015-SZDC-SSZ-ÚT1-Frk  
Vyřizuje: Frdřich  
Telefon: 972 244 833  
Mobil: 602 269 052  
E-mail: Frdřich@szdc.cz  
Datum: 19. 6. 2015

SŽDC s. o.  
Odbor investiční  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

### Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha, závěrečné stanovisko

Vážená paní ředitelko,

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Stavební správa západ souhlasí s předložením aktualizace studie proveditelnosti na MD ke schválení v Centrální komisi MD. Vzhledem k dosavadnímu průběhu projednávání doporučujeme:

- v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov zahájit přípravu staveb v rozsahu varianty **střední 1**. Tato varianta plní cíle projektu a prokazuje ekonomickou efektivitu. Jako cílové řešení v dlouhodobém výhledu doporučujeme sledovat variantu střední 2 s tím, že před případným zahájením konkrétní projektové přípravy je nezbytné jak prokázání přínosnosti zetřikolejnění úseku přes Vltavu z pohledu kapacity dráhy, tak zejména nalezení shody mezi městem Praha, orgány památkové péče, orgány územního a urbanistického rozvoje, SŽDC a také veřejností na výrazném zásahu do dané lokality a jeho rámcové podobě. Pokud by se dostavba nového mostu do řešení střed 2 ukázala být ve střednědobém výhledu nereálnou, navrhovali bychom následně zvážit doplnění zastávky Praha-Výtoň ke stávající dvoukolejné trati;
- v úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunnel doporučujeme přípravu staveb prozatím nezahajovat do doby dořešení otázek týkajících se provozu městských tangenciálních linek ve vztahu k akceptovatelnosti financování příslušné infrastruktury z prostředků EU. Do té doby postupovat podle varianty **bez projektu**.

S pozdravem



Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.  
námětek ředitele pro techniku

### Kopie

SŽDC SSZ Ing. Jančíková (spis)

For.  
19.6.2015

## Záznam ze závěrečného jednání o studii proveditelnosti „Zaústění 3. TŽK do železničního uzlu Praha“

konaného dne 22. června 2015 na SŽDC, s. o., Dlážděná 1003/7, Praha. Přítomní dle přiložené prezenční listiny, zástupce JASPERS se omluvil.

Cílem bylo projednání závěrečných stanovisek MD, JASPERS, IPR Prahy, ROPIDu a složek SŽDC k uvedené studii proveditelnosti (SP), odevzdání 06/2015.

Ing. Heinišová (SŽDC O7) a Ing. Fridrich (SŽDC SSZ) v úvodu poděkovali za stanoviska. Do dne jednání byla doručena vyjádření od MD, JASPERS, IPR Prahy, ROPIDu, SŽDC O6, SŽDC O12, SŽDC O13, SŽDC O14, SŽDC O26 a SŽDC SSZ. Existuje shoda na cílovém stavu infrastruktury, jímž by měla být na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov varianta STŘED 2-SH a na trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunnel varianta STŘED 2-JS. Z některých stanovisek, zejména JASPERS, ale vyplývá, že v současné době nejsou tyto varianty na základě předložených podkladů obhajitelné. Z tohoto důvodu navrhuje SŽDC O7 a SŽDC SSZ ve shodě s doporučením JASPERS schválit v současné době pro úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov variantu STŘED 1-SH jako první etapu uvedeného cílového stavu. V úseku Praha-Zahradní Město – odb. Tunnel navrhují zatím postupovat podle varianty BP, dokud nebude zpracována studie městských tangenciálních linek, požadovaná JASPERS.

Výtoňský most je v SP vzhledem k jeho památkové ochraně zachován ve všech variantách (BP, STŘED 1-SH, STŘED 2-SH), přičemž prochází celkovou rekonstrukcí/opravou. Tento přístup respektuje výsledky projednání s IPR Prahy, OPP MHMP a NPÚ. Na závěrečném jednání byly řešeny tyto otázky:

- **nový most** namísto rekonstrukce stávajícího navrhuje sledovat SŽDC O6 a SŽDC O13. Vzhledem k uvedenému postoji orgánů památkové péče není nový most projednatelný, řešení v SP se nemění;
- Ing. Laifr (SŽDC O13) potvrdil, že vzhledem k nedodržení VMP v šířce 2,2 m na vnějších stranách kolejí by most po investiční rekonstrukci nebyl rekolaudovatelný, jeho sanace by tak musela být v **režimu oprav**. Ing. Vlasák (SUDOP PRAHA) poukázal na to, že uvedený požadavek je dán pouze Směrnicí GŘ SŽDC č. 16/2005, z níž lze povolit výjimku. V SP jsou náklady na rekonstrukci/opravu mostu v projektových variantách uvedeny na straně „investičních nákladů“, přičemž se nepředjímá režim hrazení takové akce (jmenovitá oprava nebo investice) – to bude nutné rozhodnout v další projektové přípravě. S tímto přístupem Ing. Mathé (SŽDC O6) souhlasí;
- Ing. Mathé považuje **náklady** na rekonstrukci/opravu mostu za nízké vzhledem k jeho památkové ochraně, věku a dosud neprovedenému podrobnému průzkumu. Ing. Vlasák uvedl, že cenu kalkuloval pro obnovu cca 30 % prvků mostu (zejména mostovky), protikorozní ochranu celého mostu a další práce, do nákladů je třeba přidat náklady na provizorní bárky, na nichž bude mostovka po dobu prací vysunuta. Bylo dohodnuto, že náklady na rekonstrukci/opravu mostu budou vzhledem k nejistotě stavu mostu před podrobným průzkumem zvýšeny, a to pro celé památkově chráněné přemostění (mosty na Výtoni i most přes Vltavu). Náklady nicméně ani po zvýšení nedosáhnou úrovně ceny nového dvoukolejného mostu. Tato změna nebude mít znatelný vliv na výsledky ekonomického hodnocení (u var. STŘED 1-SH dojde k mírnému zhoršení, u var. STŘED 2-SH naopak k mírnému zlepšení), protože tyto práce budou shodné ve var. BP i STŘED 1-SH.

MD ve svém stanovisku, předneseném Ing. Soukupem (MD O130), požaduje doplnit informaci o přípravě na přechod na napájecí systém 25 kV 50 Hz, projektant doplní. Ing. Macek (MD O190) uvedl, že pro sestavu GVD má více výhod varianta STŘED 2-SH s trojkolejným přemostěním Vltavy, kterou v případě technické realizovatelnosti objednatel dálkové dopravy podporuje, nicméně i variantu STŘED 1-SH s dvoukolejným mostem akceptují. Provoz linky R65 na letiště nebo R5 (MD R24 Praha – Rakovník) závisí na vyhodnocení a schválení SP železniční spojení Prahy, Letiště a Kladna.

Za ROPID uvedl Ing. Haas, že jako cílový stav nejlépe vyhovuje varianta STŘED 2-SH, ale možná je etapa STŘED 1-SH se zastávkou Praha-Výtoň. To podpořil také Ing. Tittl (IPR Praha), který zhodnotil, že otázku přemostění Vltavy nedokážeme nyní uzavřít. K tomu Ing. Fridrich uvedl, že varianta STŘED 1-SH se zastávkou v SP přímo obsažena není, ale je vyhodnocen kladný vliv realizace samotné zastávky na ekonomické výsledky a podle posouzení vlivu zastávky na kapacitu dráhy sníží zastávka počet vlaků v úseku Praha hl. n. / Praha-Vršovice

– Praha-Smíchov o 2 páry vlaků za hodinu. Realizace zastávky v dvoukolejném řešení je tedy možná, jde o rozhodnutí o preferenci lepší plošné obsluhy proti vyšší kapacitě. S ohledem na skutečnost, že SP bude muset být nejdéle do tří let aktualizována vzhledem k novým pravidlům pro stavby OPD2, navrhl Ing. Fridrich dořešit návrh zastávky (dopravní, urbanisticko-architektonický, ekonomický) v této budoucí aktualizaci a tento jeho návrh byl přijat.

Ing. Fuksa představil stanovisko SŽDC O26, doporučující jako cílový stav na obou řešených úsecích STŘED 2-SH a STŘED 2-JS, nicméně v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov je možné k němu dospět přes etapové řešení STŘED 1-SH.

Také Ing. Krýže, Ph.D. (SŽDC O12) souhlasí s cílovým stavem STŘED 2-SH a STŘED 2-JS s tím, že prozatím bude realizováno řešení STŘED 1-SH.

Vyjádření SŽDC O14, které prezentoval Ing. Jelínek, nepreferuje žádnou z projektových variant.

Doporučení SŽDC O6 okomentoval Ing. Mathé. O6 sleduje odblokování přípravy rekonstrukce trati v Nuselském údolí a ŽST Praha-Smíchov. Kvituje, že došlo ke shodě na etapovém postupu, kdy etapou je varianta STŘED 1-SH Praha hl. n. – Praha-Smíchov a BP na Jižní spojce. Rovněž kvituje, že zastávka Praha-Výtoň prokázala kladný výsledek ekonomické efektivity, takže zastávku doporučují sledovat. Trojkolejné přemostění Vltavy je časově vzdálené a jako lepší pro etapizaci postupu považují přemostění Vltavy novým dvoukolejným mostem. Rekonstrukcí původního mostu či výstavbou nového se bude třeba zabývat i v další přípravě, jak pokud jde o způsob financování, tak i vyrovnání se s památkovou ochranou. SŽDC O6 nicméně souhlasí s předložením SP v nynější podobě ke schválení.

Ing. Laifr za SŽDC O13 uvedl, že pokud je z důvodu projednatelnosti nutné postupovat k cílovému řešení STŘED 2-SH přes etapu STŘED 1-SH, je to přijatelný postup.

Souhrnné posouzení JASPERS uvádí, že studie poskytuje bezprostřední řešení pro I. etapu – rekonstrukci ŽST Praha-Smíchov, která naléhavě potřebuje modernizaci, a ve střednědobém horizontu pro rekonstrukci stávajícího železničního mostu přes Vltavu. Následné řešení s novým mostem (tj. STŘED 2-SH) považuje JASPERS za orientační. Dále uvádějí, že zatížení linek S71, S65 a S6 se zdá slabé a posouzení osobní dopravy na Jižní spojce by mělo být předmětem komplexní studie všech tangenciálních linek. Bude také nutné dopracovat dopady z nové evropské legislativy.

Ing. Heinišová shrnula závěry:

- 1. všichni hodnotitelé souhlasí s předložením studie proveditelnosti ke schválení na CK MD, přičemž SŽDC doporučí sledovat pro střednědobý výhled v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov variantu STŘED 1-SH (dvoukolejná s ponechaným obnoveným historickým mostem), v úseku Praha-Zahradní Město – odb. Tunel variantu BP. Jako cílový stav pak na obou tratích sledovat STŘED 2-SH a STŘED 2-JS.**  
Varianta STŘED 1-SH má nejvyšší hodnotu ENPV, vykazuje dostatečnou ekonomickou efektivitu a plní cíle projektu. Dále SŽDC při předložení SP doporučí dále se zabývat otázkou zastávky Praha-Výtoň i v etapovém dvoukolejném řešení s tím, že bude-li její realizace obecně přijatelná, sledovat její zahrnutí do projektu při aktualizaci SP.
- na základě připomínek budou v textech provedeny jen drobné úpravy, ekonomické hodnocení bude přepočítáno s ohledem na navýšení náklady na sanaci mostu přes Vltavu. Změna výsledků ekonomického hodnocení se však neočekává natolik výrazná, aby ovlivnila výběr výsledné varianty. Konečnou verzi předá projektant zadavateli tak, aby ji SŽDC O7 mohl předložit na MD spolu s posuzovacím protokolem do konce července. Další připomínky budou uvedeny v posuzovacím protokolu SP jako podmínka k prověření a zapracování v další projektové přípravě.

Zapsal Fridrich, 30. 6. 2015, úpravy Macek, Mathé, Němec do 7. 7. 2015



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1












## PREZENČNÍ LISTINA

Závěrečná porada ke  
Studii proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha

konaná dne 22. 6. 2015, GŘ SZDC, s. o.

Jméno	Organizace	Email / Telefon	Podpis
JAN LAIFR	SZDC OTH 073	LAIFR@SZDC.CZ 727 827 275	
Martin VLÁŠEK	SUDOP PRAHA a.s.	martin.vlasik@sudop.cz 603 281 815	
ANDREA PLISŤOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	andrea.plisťova@sudop.cz 267 094 478	
MARKÉTA ROZŮŽKOVÁ	SUDOP PRAHA a.s.	marketa.rozuzkova@sudop.cz 267 094 143	
Tomáš Němec	SUDOP PRAHA a.s.	tomas.nemec@sudop.cz 267 094 181	
Pavel KONOPÁSEK	SZDC GŘ OG	konopasek@szdc.cz 602 289 077	
PIROSLAV VEJŠ	SZDC GŘ OG	velis@szdc.cz 9722 44368	
PAVEL MATHE	SZDC OC	mathe@szdc.cz 602 61 12 19	
IVO VYKYDAL	SFDI	IVO.VYKYDAL@SFDI.CZ 602 765 392	



Vojtěch Schinel	SČDC 014	Jelinek@sčdc.cz	
		972 244 572	
TITTL LUKÁŠ	IPR PRAHA	TITTL-L@IPR.PRAHA.CZ	
VÍROSLAV VALENTA	ROPID	VALENTA@ROPID.CZ	
		234 704 564	
Václav KAAS	ROPID	kaas@ropid.cz	
		234 704 575	
VACLAV TACEK	TID 0190	VACLAV.TACEK@TID.CZ	
		225 731 560	
MICHAL KLISKÝ	MČR 0520	MICHAL.KLISKY@MČR.CZ	
		225 131 444	
Lukáš Soukup	TID 0130	lukas.soukup@mcr.cz	
		225 131 601	
Pavel KRÝŽE	SČDC 012	kryze@sčdc.cz	
		977 741 580	
David FURSA	SČDC 026	Fursov@sčdc.cz	
		725 919 970	
Karel Fridrich	SČDC 552	fridrich@sčdc.cz	
		602 269 052	
ALENA HEJNICOVÁ	SČDC 07	HEJNICOVA@SČDC.CZ	
		602 650 521	