

O26 Odbor strategie

č. j.: 3813/2017-SŽDC-O26

## POSUZOVACÍ PROTOKOL

### Územně technické studie

#### „VRT Benešov – Brno“

## 1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Územně technická studie (ÚTS)

Název akce: VRT Benešov – Brno

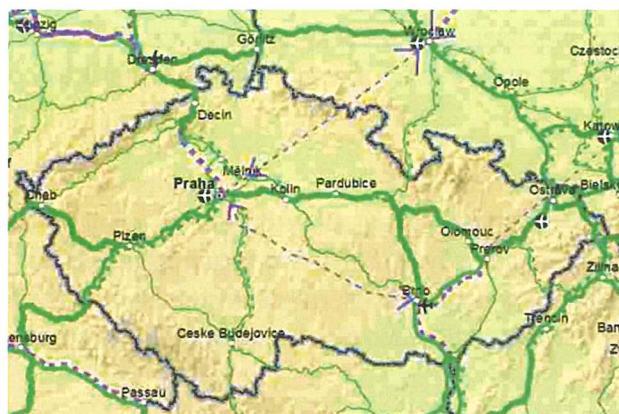
Rok zpracování: 2014

Řešená lokalita: Benešovsko, Jihlavsko, Brněnsko

Kraj: Středočeský, Vysočina, Jihomoravský

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, Česká republika

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 – Žižkov



## 2. Účel dokumentace

### 2.1 Úvod

Potřeba posílit naši konkurenceschopnost a zajistit do budoucna kvalitní dopravní spojení občanům ČR vedla Ministerstvo dopravy při diskusích s Evropskou komisí k zařazení nových tratí pro rychlou dálkovou dopravu do návrhu revidovaných TEN-T. Pod vlivem nové evropské dopravní politiky i v návaznosti na vývoj v sousedních zemích v současnosti probíhá aktualizace koncepce, která je vedena v komplexním duchu a kromě řešení otázek spojených s infrastrukturou zahrnuje také provozní aspekty celého budoucího systému. Tento komplexní přístup se odráží v nově používaném označení „Rychlá spojení (RS)“, tj. systému nových vysokorychlostních i konvenčních tratí propojených se stávající modernizovanou železniční sítí.

Jednoznačnou prioritou z vnitrostátního hlediska mezi novostavbami zaujímá úsek Praha – Brno, který je jádrovým úsekem nejen pro samotnou ČR, ale pro celou střední Evropu. Jeho realizace zásadním způsobem přispěje ke zlepšení většiny dálkových relací ve vnitrostátní i mezinárodní železniční dopravě. Pro pokračování přípravy Rychlých spojení je nezbytná územní stabilizace trasy v jednotlivých úsecích. Zároveň je nutné v rámci možností zohlednit tento záměr v bezprostředně navazujících projektech modernizace železniční infrastruktury na území České republiky.

Z pohledu celého záměru vysokorychlostního spojení Praha – Brno existují dvě možné koncepční varianty řešení:

- Vedení vysokorychlostní tratě přes Český Brod a Havlíčkův Brod, zaústěné do železničního uzlu Praha v souběhu s tratí 011 (žst. Praha-Běchovice).
- Vedení vysokorychlostní tratě přes Benešov a Jihlavu, zaústěné do železničního uzlu Praha v souběhu s tratí 221 (žst. Praha-Zahradní Město).

První z uvedených variant je v současné době zakotvena jako rezerva v Zásadách územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje a Kraje Vysočina.

Detailní prověření druhé z variant prostřednictvím územně technických studií VRT Praha – Benešov a VRT Benešov – Brno je především z následujících důvodů:

- Využití společného vedení pro relaci Praha – Brno a Praha – České Budějovice s cílem maximálního využití vysokorychlostní tratě.
- Souběh nové liniové stavby s již existující dopravní tepnou – dálnicí D1.
- Možná obsluha krajského města Jihlava (průjezdými vlaky Praha – Brno).
- Eliminace kapacitního omezení v úseku Praha-Běchovice – Praha hl. n.
- Odstranění úvratí v žst. Praha hl. n. pro relaci Berlin – Praha – Wien.

## **2.2 Vymezení řešeného území**

Trasa VRT Benešov – Brno prochází dvěma úseky se zcela rozdílnou charakteristikou k přístupu návrhu trasy, což vyplývá i z průběžného projednávání s dotčenými Krajskými úřady a místními samosprávami.

### Úsek Benešov - Jihlava

Úsek Benešov – Jihlava (včetně) je oblastí, kde dosud žádná trasa nové tratě navrhována nebyla a místní občané i samosprávy hodnotí možnost vložení trasy do území velmi kriticky. V rámci hledání trasy bylo rozpracováno 14 variant, trasovaných severně i jižně od Humpolce (původní varianty H4, V7 a 12 nových variant N1 až N12). Na základě projednání a analýzy kolizních míst vznikly výsledné dokládávané varianty N13 až N16, ke kterým byla dále dodatečně dopracována varianta N17 (se sníženými návrhovými parametry).

### Úsek Jihlava - Brno

Oproti tomu úsek Jihlava (mimo) – Brno je víceméně stabilizovaný (s výjimkou napojení do železničního uzlu Jihlava a do železničního uzlu Brno, kde stále existuje variantní napojení tratě díky prověřovaným polohám hlavního nádraží). Trasa vychází ze stávajícího koridoru, který je obsažen v dotčených zásadách územního rozvoje jako územní rezerva. Dílčí úpravy trasy byly provedeny na základě projednání s dotčenými městy a obcemi, a to jako reakce na lokální kolizní místa v území. Ze strany měst a obcí bylo kladně hodnoceno zúžení vyhrazeného koridoru (na základě zpřesnění technického řešení) tak, aby byl dotčen co nejužší pás území.

## 2.3 Cíle dokumentace

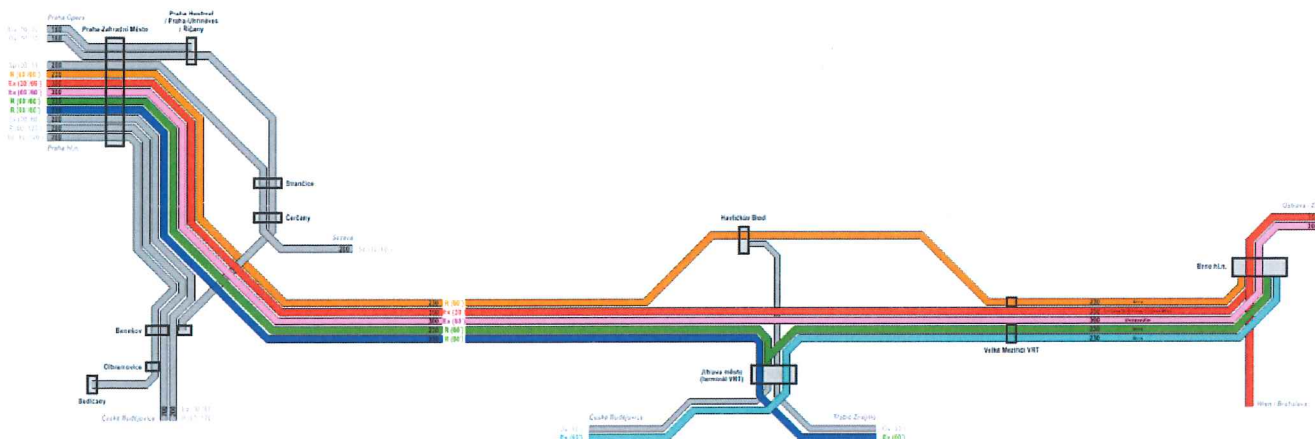
Základním posláním dokumentace „VRT Benešov – Brno“ je tedy:

- Návrh VRT Benešov – Brno jakožto invariantní trasy, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem jejího zapracování do územně plánovací dokumentace (ÚPD).
- Prověření variant územního vedení trasy a nalezení optimálního řešení trasy v území (s respektováním stávajícího koridoru v ZÚR, pokud je to možné).
- Popis kolizních míst vůči ÚPD.
- Zúžení koridoru vymezeného v ZÚR pro vysokorychlostní trať.
- Podklad pro další plánování a rozhodování.

Dokumentace ÚTS VRT Benešov – Brno bude sloužit jako podklad pro následnou studii proveditelnosti.

Hlavními cíli projektu jsou v souladu se zadáním:

- Návrh trasy VRT Benešov – Brno včetně prověření variant.
- Zpřesnění trasy s cílem zúžení koridoru pro ZÚR na 300 (resp. 200) m.
- Definice cílové podoby železničního uzlu Jihlava včetně napojení na VRT od Prahy i od Brna.
- Řešení napojení uzlu Havlíčkův Brod.
- Napojení VRT do železničního uzlu Brno.
- Návrh nového železničního propojení měst Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod.



Obr. Schéma linkového vedení, varianta N13, nižší scénář

## 3. Obsah dokumentace

### 3.1 Základní rozdělení dokumentace

Zpracovaná dokumentace územně technické studie je rozdělena na následující části:

#### A – Textová část

##### A.1 Průvodní zpráva

##### A.2 Technická zpráva

##### A.3 Geologická rešerše

##### A.4 Územní průchodnost a životní prostředí



A.5 Provozní řešení

A.6 Investiční náročnost

## B – Výkresová část

B.1 Souhrnná situace

B.2.1 Přehledná situace variant, Benešov - Jihlava

B.2.2 Přehledná situace variant, Jihlava – Brno

B.3. Situace variant

B.4 Podélné profily variant

## C - Návazné spojení Pelhřimov - Havlíčkův Brod

C.1 Průvodní komentář

C.2 Celková situace

C.3.1 Přehledná situace

C.4.1 Podélný profil úseku

## **3.2 Popis variant**

V návrhu územně technické studie VRT Benešov – Brno je k dalšímu sledování navrženo 5 tras průchodu územím severozápadní části kraje Vysočina, přičemž každá z těchto tras má odlišné zásahy do území a částečně i návrhové parametry.

### Varianta N13

Varianta N13 představuje základní vedení trasy severně od Vlašimi a severní částí kraje Vysočina těsně kolem Havlíčkova Brodu. Oblast Havlíčkovobrodská je napojena na VRT ve směru na Prahu díky přímému propojení žst. Havlíčkův Brod – žst. Březinka (na vysokorychlostní trati). Oblast Jihlavy prochází po severním okraji severně od dálnice D1, umožňuje úvratově průjezdné napojení uzlu Jihlava (smyčka odb. Bedřichov – žst. Jihlava město – žst. Jihlava hl.n. – odb. Bedřichov). V úseku Jihlava – Brno je trasována s maximálním respektováním stávající územní rezervy v ZÚR a s přihlédnutím k souběhu s koridorem dálnice D1. Ve variantě N13 jsou dodrženy základní návrhové parametry (traťová rychlost 350 km/h, maximální sklon tratě 20,0 ‰).

### Varianta N14

Trasa VRT ve variantě N14 je vedena jižně od Vlašimi a jižně od Humpolce (jižně od Vystrkova). Oblast Jihlavy prochází po severním okraji v souběhu s dálnicí D1, umožňuje úvratově průjezdné napojení uzlu Jihlava. V úseku Jihlava – Brno je shodná s variantou N13. Tato trasa nabízí možnost realizace odbočky ve směru od Prahy do prostoru města Humpolec a využití modernizované tratě 237 Humpolec – Havlíčkův Brod pro napojení oblasti Humpolecka, Havlíčkovobrodská a Žďáru nad Sázavou. Ve variantě N14 jsou dodrženy základní návrhové parametry (traťová rychlost 350 km/h, maximální sklon tratě 20,0 ‰).

### Varianta N15

Varianta N15 vychází z varianty N13, v západní části Vysočiny je trasována oblast jižně od Lipnice nad Sázavou, poměrně daleko od Humpolce i Havlíčkova Brodu. Oblast Jihlavy prochází po severním okraji v souběhu s dálnicí D1, umožňuje úvratově průjezdné napojení uzlu Jihlava. V úseku Jihlava – Brno je shodná s variantou N13. Ve variantě N15 jsou dodrženy základní návrhové parametry (traťová rychlost 350 km/h, maximální sklon tratě 20,0 ‰).

### Varianta N16

Trasa VRT ve variantě N16 je vedena jižně od Vlašimi (shodně s variantou N14) a v oblasti dále jižně od Humpolce (severně od Vystrkova). Oblastí Jihlavy prochází po západním a severním okraji, umožňuje průjezdné napojení uzlu Jihlava. V úseku Jihlava – Brno je shodná s variantou N13. Tato trasa nabízí možnost realizace odbočky ve směru od Prahy do prostoru města Humpolec a využití modernizované tratě 237 Humpolec – Havlíčkův Brod pro napojení oblasti Humpolecka, Havlíčkobrodská a Žďáru nad Sázavou. Ve variantě N16 jsou dodrženy základní návrhové parametry (traťová rychlost 350 km/h, maximální sklon tratě 20,0 ‰).

### Varianta N17

Varianta N17 byla zpracována dodatečně jako průkaz průchodu regionem Vysočina v souběhu s dálnicí D1 (tzn. v koridoru do 300 m od dálnice). Trasa N17 vychází z varianty N13. Trasa N17 nabízí přímou obsluhu oblasti Humpolecka prostřednictvím železniční stanice na hlavní trati. Díky těsnému souběhu s dálnicí D1 má snížené návrhové parametry (traťová rychlost klesá z 350 km/h až na 200 km/h, maximální sklon tratě je 33,0 ‰).

### Varianty napojení železničních uzlů

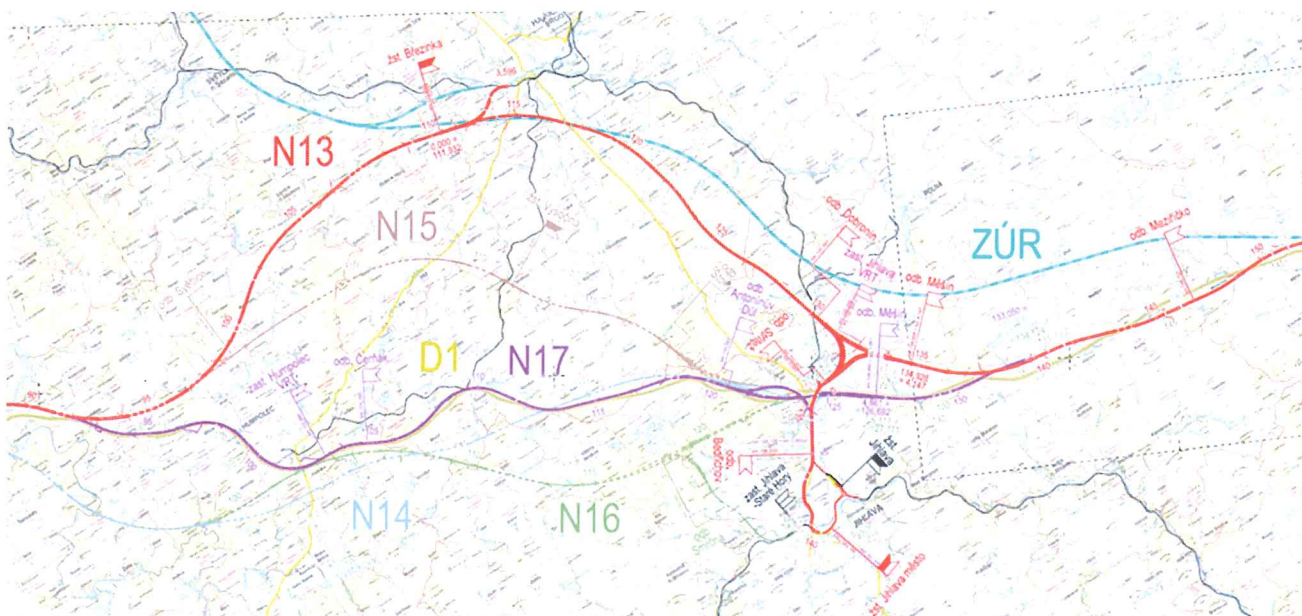
**Železniční uzel Jihlava** je uvažován v maximální míře jako invariantní (a to ve vztahu k potřebným plochám). Jako základní řešení je sledován terminál žst. Jihlava město, který nabízí potenciál rozvojové plochy v blízkosti centra města a ploch pro návaznou dopravu, veřejnou i individuální. Ve variantách N13, N14, N15 a N17 je přímo napojen ze severu (od odb. Bedřichov, v souběhu se silnicí I/38) s možností průjezdu zpět na VRT přes žst. Jihlava hl.n. (úvratově průjezdné uspořádání). Na rozdíl od předchozích je varianta N16 koncipována jako částečně průjezdná, napojená do žst. Jihlava město od západu v souběhu s tratí od Veselí nad Lužnicí.

**Železniční uzel Brno** je možné napojit ve dvou stopách, severní a jižní. Toto napojení je vyvoláno rozdílným konceptem umístění centrální železniční stanice ve variantě „odsunuté“ (jižní napojení) a „stávající“ (severní napojení) hlavního nádraží. Ačkoliv je v této dokumentaci napojení řešeno a dokládáno pro obě varianty, důležité rozhodnutí bude potřeba učinit v souvislosti s aktualizací Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje. Jedním z rozhodujících faktorů bude územní průchodnost.

Var.	Relace	Délka [km]	Jízdní doba [min]				
			VRJ (350)	VRJ (300)	Ex/R680 (230)	Ex/R680 (230) J	R (200) 380+385t
N13	Praha hl.n. - Brno hl.n.	214,626	58,8	62,8	75,9	94,0	108,3
	Brno hl.n. - Praha hl.n.		58,8	63,3	77,1	95,1	108,6
N14	Praha hl.n. - Brno hl.n.	208,474	57,3	61,5	74,8	90,8	100,6
	Brno hl.n. - Praha hl.n.		57,7	61,8	75,5	91,7	101,7
N15	Praha hl.n. - Brno hl.n.	209,168	57,5	61,8	74,6	90,6	100,8
	Brno hl.n. - Praha hl.n.		57,7	62,0	75,6	91,8	103,0
N16	Praha hl.n. - Brno hl.n.	208,901	57,1	61,7	74,3	88,3	98,6
	Brno hl.n. - Praha hl.n.		57,9	62,2	75,8	89,9	99,6
N17	Praha hl.n. - Brno hl.n.	206,639	60,6	63,8	75,1	91,3	107,8
	Brno hl.n. - Praha hl.n.		61,3	64,2	76,7	92,8	108,5

Tab. Souhrn cestovních dob





Obr. Přehledná situace variant

Studie také řeší Návazné spojení Pelhřimov – Havlíčkův Brod. Hlavním cílem této části dokumentace je technický průkaz možností realizace návazného železničního spojení Pelhřimov – Humpolec – Havlíčkův Brod jako tangenciálního napaječe hlavní trasy VRT Praha – Brno. V souladu se zadáním byl zpracován technický průkaz realizace nového kolejového propojení měst Havlíčkův Brod, Humpolec a Pelhřimov v návaznosti na vysokorychlostní trať Praha – Brno. Pozitivní dopravní efekt tohoto nového kolejového propojení je u variant VRT N14 a N16, u nichž je navrženo napojení ve směru na Prahu. Napojení na Brno je pak možné přes Havlíčkův Brod a dále po stávající trati 250 s napojením na VRT v žst. Velké Meziříčí VRT.

Samotná trasa nového propojení měst Havlíčkův Brod, Humpolec a Pelhřimov má dvě charakterově odlišné části. Úsek Humpolec – Havlíčkův Brod je navržen jako modernizace stávající tratě 237, s předpokládaným provozem 1 páru vlaků R a 1 páru vlaků Os ve špičkové hodině. V úseku Humpolec – Pelhřimov je uvažován provoz 1 páru vlaků Os ve špičkové hodině. Provoz nákladní dopravy se předpokládá pouze mezi Havlíčkovým Brodem a Humpolcem. Rozhodnutí o další přípravě (nebo upuštění od tohoto záměru) musí být provedeno na základě ekonomického posouzení v rámci studie proveditelnosti tratí VRT. Tato dokumentace je pro takové posouzení odpovídajícím podkladem.

#### 4. Vyhodnocení navrženého řešení

V přípravné fázi každého projektu je potřeba prokázat jeho potřebnost (dopravní a společenskou), průchodnost (územní a environmentální) a proveditelnost (ekonomickou). Tato územně technická studie je zaměřena na zodpovězení základních otázek z hlediska průchodnosti v území. Z pohledu potřebnosti bude výhledově nutné navrhovaná řešení sítě Rychlých spojení posoudit formou studií proveditelnosti na jednotlivá ramena RS včetně ověření přepravních očekávání dopravním modelem. Vysokorychlostní trať je v úseku Benešov – Brno navrhována v celé délce jako dvoukolejná, elektrifikovaná střídavou napájecí soustavou 25 kV. Ve sledovaných variantách N13 až N16 je základní návrhová traťová rychlost stanovena na 350 km/h, z čehož se odvíjí minimální poloměr oblouku 6100 m. Maximální navrhovaný sklon v ucelených úsecích je 20 ‰ (lokálně v krátkých rampách až 25 ‰). Ve variantě N17 jsou návrhové parametry sníženy z důvodu souběhu s koridorem dálnice D1. Návrhová rychlost je snížena až na 200 km/h (čemuž odpovídá minimální poloměr 1950 m) a maximální sklon je zvýšen do 35 ‰. Trať bude ve všech variantách vybavena moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením minimálně standardu ETCS/GSM-R.

Z hlediska územní průchodnosti variantních koridorů VRT Benešov – Brno ve vztahu k urbanisticko-krajinářským podmínkám a minimalizaci potenciálních střetů s plochami s rozdílným způsobem využití vymezených v územních plánech dotčených obcí se jako nejprůchodnější ukazují kombinace následujících variant dle dílčích úseků: N14 (I. úsek) + N14 (II. úsek) + N13 Brno, jih (III. úsek).

Při upřednostnění kritéria urbanisticko – krajinářského lze ve II. úseku doporučit jako průchodnější variantu N17, která má však snížené návrhové parametry, které zřejmě nevyhovují plně požadavkům kladeným na tuto trať (což musí ověřit studie proveditelnosti) a je také nutné další řešení střetů s komerčně industriální zónou Humpolec.

Z pohledu kolizí tras s plochami a koridory ochrany životního prostředí lze konstatovat, že v oblasti variantního vedení tras v blízkosti města Vlašim je vhodnější trasa N13. Průchod západní částí kraje Vysočina představuje ve všech variantách určitá kolizní místa (vodní nádrž a tok Želivka prakticky nelze v této trase obejít), za nejméně kolizní lze označit varianty N15 a N17.

Přes západní část kraje Vysočina je navrženo 5 územně (i parametrově) rozdílných tras. Tento úsek je nejexponovanější z celé trasy Praha – Brno. Z pohledu zásahů do chráněných ploch životního prostředí jsou ohleduplnější varianty N15 až N17, zásah do ploch intenzivně využívaných lidskou činností je menší ve variantách N16 (a dále N14 a N17). Varianta N16 však vykazuje zásadní střet v průchodu kolem města Humpolce (průmyslová zóna).

Z pohledu zaústění do železničního uzlu Brno lze konstatovat, že trasa tzv. jižního zaústění (uvažovaná ve variantě N13 až N17 jako základní) je šetrnější jak z pohledu zásahu do území, do ploch s ochrannou životního prostředí, tak i z pohledu investičního. Rozhodující však je rozhodnutí o umístění hlavního nádraží v rámci železničního uzlu Brno. Základní trasa (jižní) platí pro odsunutou polohu hlavního nádraží, alternativní (severní) stopa umožňuje vybudování podzemní stanice pod prostorem stávajícího hlavního nádraží.

Lze konstatovat, že pouze z pohledu průchodnosti a provozních ukazatelů nelze jednoznačně vybrat jednu z variant. Rozhodující tedy bude další projednávání v rámci územně plánovací činnosti na straně jedné a výsledky ekonomické efektivity, vyjadřující poměr přínosů a nákladů, na straně druhé. Tato územně technická studie je podkladem pro navazující studii proveditelnosti, která detailněji určí sledovaný provozní koncept, dopravní využití celého záměru (včetně přepravní prognózy) a v návaznosti pak ekonomické hodnocení posuzovaných variant včetně napojení do stávající železniční sítě.

## 5. Stanoviska k závěrečnému odevzdání

V průběhu projekčních prací byly dílčí výsledky územně technické studie projednávány v pracovní rovině za účasti zástupců zadavatele, Správy železniční dopravní cesty, státní organizace, a zástupců Ministerstva dopravy České republiky. Kromě pracovních porad bylo uspořádáno několik informačních setkání se zástupci Krajského úřadu kraje Vysočina, zástupců místních samospráv a odborné veřejnosti. Na těchto jednáních prezentovali zástupci MD ČR, SŽDC a týmu zpracovatele důvody a cíle územně technické studie a její dílčí výsledky.

V souvislosti s ÚTS VRT Benešov – Brno je třeba uvést skutečnost, že Ministerstvo životního prostředí jako odvolací správní úřad přezkoumalo rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje a dne 15. 7. 2015 rozhodlo, že napadené rozhodnutí se potvrzuje. Toto rozhodnutí tak mění ochranná pásma vodárenské nádrže Švihov na Želivce podle § 30 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách a změně některých zákonů (vodní zákon) a to nepříznivě k možnému budoucímu vedení VRT.

Ze stanovisek k závěrečnému odevzdání neplynou zásadní požadavky, které by bránily schválení této studie. Stanoviskům je však třeba věnovat vysokou pozornost při zpracování návazných dokumentací. Všechna došlá stanoviska k závěrečnému odevzdání jsou v příloze tohoto dokumentu.



## 6. Závěr

### 6.1 Souhrn

Územně technická studie VRT Benešov – Brno navrhla trasy v předmětném úseku ve variantách včetně modifikací zaústění do stávající železniční sítě. Lze konstatovat, že dotčené území je tak exponované (ať už z hlediska ochrany životního prostředí nebo z pohledu využití území), že zcela bezkolizní trasu prakticky nelze navrhnout. Původně navrhované varianty H4 a V7 byly v průběhu prací a projednání vyhodnoceny jako nepřijatelné, proto bylo prověřováno dalších 12 variant. Jejich dodatečnými úpravami bylo posléze formulováno 5 sledovaných variant (N13 až 17). Zatímco varianty N13 až N16 respektují základní návrhové parametry (návrhová rychlost 350 km/h, maximální podélný sklon do 20 ‰), varianta N17 má tyto parametry snížené z důvodu těsného souběhu s dálnicí D1 v oblasti Vysočiny. Lze konstatovat, že žádná z variant není jednoznačně nejlepší ze všech hledisek, navíc úsekově se ukazatele průchodnosti i přínosnosti variant liší.

Pro jednotlivé varianty návrhu technického řešení byl zpracován orientační propočet investiční náročnosti v konstantní cenové úrovni roku 2014. Celkově lze konstatovat, že orientační investiční náročnost trasy VRT Praha – Brno přes Benešovsko se pohybuje v řádu 158,9 až 166,1 mld. Kč (bez spojky Benešov – Dobříčkov, bez centrálního nádraží v železničním uzlu Brno a bez návazného spojení Pelhřimov – Havlíčkův Brod).

### 6.2 Doporučení

Studie navrhla komplexní řešení včetně více alternativ řešení v některých dílčích oblastech. Závěrečné zhodnocení tras a doporučení konkrétních koridorů v jednotlivých směrech bylo provedeno. Předložená územně-technická studie odpovídá základním požadavkům SŽDC a může sloužit jako podklad pro další koncepční a strategické dokumenty. **Vzhledem k tomu, že zadavatel studie a zpracovatel Posuzovacího protokolu k předmětným záměrům je jedna a tatáž osoba, je třeba Posuzovací protokol považovat současně za Schvalovací protokol.**

Na základě výše uvedeného se doporučuje:

- **Studii schválit jako podklad pro zpracování návazných dokumentací potřebných pro další přípravu výstavby jednotlivých tratí konceptu Rychlých spojení, zejména studii proveditelnosti vysokorychlostí tratě Praha – Brno – Břeclav.**

Zpracovatel:

V Praze dne 20. 1. 2017

Ing. Martin Švehlík

Studii schvaluji – neschvaluji

V Praze dne 23.1.2017



**Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.**  
ředitel odboru strategie

Přílohy:

Stanoviska ke konečnému odevzdání územně technické studie „VRT Benešov – Brno“





Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 28765/2015-SZDC-O26

Ze dne: 29. 6. 2015

Naše zn.: 28765/2015-SZDC-O6

Vyřizuje: Ing. Konopásek; Ing. Zeman

Telefon: 602 289 077; 972 246 430

E-mail: konopasek@szdc.cz

zemana@szdc.cz

Datum: 20. 7. 2015

**SZDC**

**Odbor strategie (O26)**

### Územně technická studie „VRT Benešov - Brno“ – 11/2014

K předložené územně technické studii VRT Benešov – Brno předkládáme následující připomínky:

Ztotožňujeme se se závěry územně technické studie „VRT Benešov – Brno“, kdy je s ohledem na její územní průchodnost nutné vybrat takovou vhodnou variantu, která bude územně průchodná ve vztahu k urbanisticko – krajinářským podmínkám a současně bude minimalizovat potenciální střety s plochami s rozdílným způsobem využití vymezených v územních plánech dotčených obcí. Navržené varianty, které jsou vedeny přes evropsky významné lokality (EVL), jsou z pohledu územní průchodnosti velmi obtížně projednatelné.

**Doporučujeme sledovat kombinaci vedení trasy VRT a to v úseku Benešov – Studené variantu N14, v úseku Studené – Rybné variantu N14 (v případě vyřešení střetu s industriální zónou Humpolec doporučujeme sledovat v II. úseku příznivější variantu N17) a ve třetím úseku Rybné – Brno variantu N13.**

Obecná připomínka:

Upozorňujeme, že varianta s jižním napojením do železničního uzlu Brno vytváří nutnost negativních úvratňových jízd v případě pokračování ve směru z Brna do Břeclavi, respektive vytváří při trasování vlaků po trati VRT z Prahy do Brna s pokračováním dále po IV. panevropském železničním koridoru Dresden – Praha – Bratislava/Wien – Budapest – Arad úvratňové jízdy. Doporučujeme dopracovat ÚTS o zaústění VRT do železničního uzlu Brno od severu bez předjímáním umístění budoucí žst. Brno hl. n.

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

## Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

V Praze dne: 10.8.2015  
Spisová značka: SZ 095017/2015/KUSK REG/Ma  
Č.j.: 109074/2015/KUSK  
Vyřizuje: Macholdová / 257 280 432

**Správa železniční dopravní cesty, státní  
organizace,  
Dlážděna 1003/7  
110 00 Praha 1**

### Vyjádření k územně technické studii VRT Benešov -Brno

Obdrželi jsme od Vás žádost o vyjádření k územně technické studii „VRT Benešov - Brno“. Cílem studie bylo navrhnout a prověřit zcela novou trasu vysokorychlostní trati (VRT). Nově navržené trasy VRT jsou zcela mimo území vymezeného v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje jako územní rezerva. Z nově schválené Politiky územního rozvoje ČR, však vyplývá úkol pro Ministerstvo dopravy hledat vhodné spojení Praha-Brno.

Z hlediska pořizovatelů Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR SK) Vám sdělujeme, že se nejsme orgánem, který by měl zkoumat a posuzovat vhodnost nebo výhodnost jednotlivých variant. Měli bychom prosazovat umístění nového koridoru zhruba do směru územní rezervy ze schválených Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Můžeme však konstatovat, že ve studii nebyla prokázána potřeba právě tohoto koridoru (s ohledem na mezinárodní zapojení). Důvody budou předmětem i budoucího soudního přezkumu. Zároveň studie prokázala v několika variantách střety s lokalitami NATURA 2000, které se bude nutno řešit. Kompenzační opatřená studie však nenavrhl.

Pokud bude Ministerstvo dopravy navrhnout úpravu koridoru nebo nové trasování, je třeba žádost vybavit řádným odůvodněním a vyhodnocením s obsáhlým zdůvodněním proč právě tato trasa je oproti stávající vymezené rezervě v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje lepší. Uvést konkrétní důvody např. ve vztahu k zastavěnému území, ochraně přírody záborům ZPF a LPF a zdůvodnit a navrhnout řešení střetů s NATUROU2000. Jedná se jednoznačně o nový záměr se kterým obce (v jakákoli variantě) nepočítají. Bylo by vhodné seznámit obce s předstihem se záměrem MD zvláště pokud dochází ke konfliktu se zastavěným územím nebo plochami navrženými k zástavbě. Dále je nutné řádně zvážit, zda nová vybraná trasa bude stabilizovaná v ZÚR na delší dobu než do další aktualizace. Zcela nové záměry jsou v území vždy složité prosazovány. Předpokládáme, že požadavek vznese MD při Aktualizaci Zásad územního rozvoje Středočeského kraje a proto je vhodné se s některými střety v území zabývat podrobněji.

Hana Macholdová  
odborný referent

### Obdrží:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, státní organizace, IDDS: uccchjm  
sídlo: Dlážděná č.p. 1003/7, 110 00 Praha 1-Nové Město





# Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR DOPRAVY

18057/2015 026

Správa železniční dopravní cesty, s.o.	1
Dod. dne: 10. 08. 2015	1
Č.j.: 33660/15	1

Váš dopis zn. / Ze dne: 28765/2015 – SŽDC-O26

Číslo jednací: 094879/2015/KUSK

Spisová značka: SZ\_107787/2014/KUSK/5

Vyřizuje / Linka: Ing. Patrik Macho / 1701

Značka: DOP/MAC

Praha 31. 7. 2015

Bc. Marek Binko

ředitel odboru strategie

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

## Vyjádření k územně technické studii „VRT Benešov – Brno“

Vážený pane řediteli,

Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje obdržel dne 10. července 2015 Vaši žádost o vyjádření k územně technické studii „VRT Benešov - Brno“.

Z hlediska objednávky regionální drážní osobní dopravy nemáme ke studii žádných připomínek, protože dle kapitoly 6 Provozní řešení neobsahuje návrh této tratě mezi Benešovem a Brnem žádnou regionální železniční dopravu, která by byla v objednávce regionálního objednatele.

S pozdravem

  
Mgr. Lukáš Kopřiva  
vedoucí Odboru dopravy

KRAJSKÝ ÚŘAD  
STŘEDOČESKÉHO KRAJE  
Odbor dopravy  
150 21 Praha 5, Zborovská 11



KRAJSKÝ ÚŘAD KRAJE VYSOČINA  
Odbor životního prostředí a zemědělství  
Žižkova 57, 587 33 Jihlava, Česká republika  
Pracoviště: Seifertova 24, Jihlava

Správa železniční a dopravní cesty, s.o.  
Dlážděná 1003/7  
110 00 PRAHA 1

(obdrží prostřednictvím datové schránky)

Váš dopis značky/ze dne  
28765/2015-SŽDC-O26  
7. 7. 2015

Číslo jednací  
KUJI 47800/2015  
OZPZ 76/2015 Fr

Vyřizuje/telefon  
Michal Fryš/564 602 504

V Jihlavě dne  
27. 7. 2015

„ Vrt Benešov – Brno „

#### Sdělení k územně technické studii

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „KrÚ, OŽPZ“), obdržel dne 9. 7. 2015 od společnosti Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IČO 709 94 234, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, výše uvedenou žádost, včetně dokumentace, obsahující průvodní zprávu, souhrnnou technickou zprávu a další části (včetně mapových podkladů), kde jsou též identifikovány potenciální střety ve vztahu k ochraně životního prostředí spolu s hodnocením územní průchodnosti. V podání je uvedeno, že v návrhu územně technické studie VRT Benešov – Brno je k dalšímu sledování navrženo 5 tras průchodu územím severozápadní části Kraje Vysočina.

K předložené dokumentaci – územně technické studii sděluje KrÚ, OŽPZ následující :

**1) Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, v platném znění (dále jen „zákon o ochraně ZPF“):**

V případě, že dojde k dotčení pozemků, náležejících do zemědělského půdního fondu, může jít o podklad k:

1. aktualizaci Zásad územního rozvoje
2. aktualizaci územních plánů jednotlivých dotčených obcí
3. návrhu trasy celostátních drah
4. návrhu odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu

Vliv navržené stavby na složku životního prostředí - na pozemky, náležející do zemědělského půdního fondu - nebyl v předložené žádosti vyhodnocen.

1. Pokud má jít o podklad k aktualizaci ZÚR, je příslušným orgánem k udělení souhlasu dle § 5 odst. 2 zákona o ochraně ZPF (na základě předložení vyhodnocení předpokládaných vlivů umístění koridoru na ZPF dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 13/1994 Sb.) dle § 17 písmene a) zákona o ochraně ZPF Ministerstvo životního prostředí.
2. V případě, že má jít o podklad k aktualizaci územních plánů obcí v Kraji Vysočina (s výjimkou obce, kde je sídlo kraje - tam je kompetence dána MŽP), je příslušným orgánem k udělení souhlasu dle § 5 odst. 2 zákona o ochraně ZPF (na základě předložení vyhodnocení předpokládaných vlivů ÚPD na ZPF dle přílohy č. 3 k vyhlášce č. 13/1994 Sb.) KrÚ, OŽPZ.
3. K návrhu tras nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí se podle § 7 odst. 4 zákona o ochraně ZPF vždy vyjádří orgán ochrany zemědělského půdního fondu, přičemž ve svém vyjádření navrhne opatření k zajištění ochrany zemědělského půdního fondu; vyjádření je předběžnou informací podle správního řádu k podmínkám pro vydání souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu. Vzhledem k dotčení území více krajů je příslušným orgánem podle § 17 písmene c) zákona o ochraně ZPF Ministerstvo životního prostředí. Podle § 7 odst. 3) zákona o ochraně ZPF stavebník tras nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí, je povinen **navrhnout umístění stavby tak, aby z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů došlo k co nejmenším ztrátám zemědělského půdního fondu a zároveň vyhodnotit důsledky navrhovaného řešení na tento fond.**
4. Odnětí zemědělské půdy ze zemědělského půdního fondu pro nezemědělské využití podléhá souhlasu dle § 9 odst. 8 zákona o ochraně ZPF. Žádost včetně vyhodnocení dle § 9 odst. 6 zákona o ochraně ZPF a přílohy č. 5 (u trvalého odnětí), případně přílohy č. 7 (u dočasného odnětí) k vyhlášce č. 13/1994 Sb. se podává u pověřeného úřadu obce s rozšířenou působností (§ 18 odst. 1) zákona o ochraně ZPF), v jehož správním obvodu se nachází největší část zemědělské půdy, která má být ze ZPF odňata. Ten, v souladu s § 18 odst. 1 zákona o ochraně ZPF žádost posoudí a není-li příslušný k jejímu vyřízení (odnětí půdy ze ZPF do 1 hektaru dle § 15 písmene j) zákona o ochraně ZPF), se svým stanoviskem ji předá krajskému úřadu. Obdobně postupuje krajský úřad (odnětí půdy od 1 do 10 hektarů dle 17a písmene e) zákona o ochraně ZPF), je-li k vyřízení příslušné Ministerstvo životního prostředí (odnětí půdy od 10 hektarů dle § 17 písmene d) zákona o ochraně ZPF). Nachází-li se zemědělská půda na území národního parku, žádost o vydání souhlasu s odnětím se podává u správy národního parku.

## **2) Sdělení z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění:**

U navrhovaných tras se předpokládá dotčení s těmito zájmy ochrany přírody:

- 1) V obecné ochraně přírody a krajiny především dotčení mimolesní zeleně (potřeba povolení příslušného obecního úřadu), dotčení významných krajinných prvků – vodní toky, údolní nivy, les, rybníky (potřeba závazné stanovisko příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností), dotčení krajinného rázu (potřeba závazné stanovisko obecního úřadu obce s rozšířenou působností), dotčení územního systému ekologické stability.
- 2) Ve zvláštní ochraně přírody především dotčení maloplošných zvláště chráněných území (výjimku vydává krajský úřad) a dotčení biotopů zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů (výjimku vydává krajský úřad).



3) V soustavě NATURA 2000 půjde v Kraji Vysočina o dotčení Evropsky významných lokalit, je třeba stanovisko vylučující významný vliv na Evropsky významnou lokalitu (vydává krajský úřad), není-li vliv vyloučen řeší se dále v procesu EIA. K dotčení evropsky významných lokalit nevyhlášených jako zvláště chráněné území je též třeba výjimka (vydává krajský úřad).

Obecně lze z pohledu ochrany přírody a krajiny za optimální považovat tu variantu, kde křížení (především s územně vymezenými) zájmy ochrany přírody bude co nejméně, popřípadě kde takové křížení bude mít co nejmenší dopad na předměty ochrany.

### **3) Sdělení z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění (EIA)**

Záměr naplňuje dikci bodu 9.1, kategorie I (novostavby železničních drah delší 1 km) a bude předmětem posuzování dle § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 100/2001 Sb. Příslušným úřadem zajišťujícím posuzování bude Ministerstvo životního prostředí.

Předmětem posuzování dle výše uvedeného bude i železniční trat mezi Humpolcem a Pelhřimovem, která je v předložené dokumentaci také řešena.

### **4) Sdělení z hlediska zákona č. 44/1988 Sb., horní zákon, v platném znění**

Variantní trasa N13 je v km 159,300 – 160,00 navržena v chráněném ložiskovém území Lavičky u Velkého Meziříčí (živcová surovina). V části A 3 – geologická rešerše je uvedeno, že s MŽP bude nutné projednat změnu rozsahu vymezeného chráněného ložiskového území.

Pokud ke změně hranic chráněného ložiskového území ve vztahu k navržené trase nedojde, bude v souvislosti s řízením o umístění stavby nutné projednat možnost zde umístit stavbu VRT s obvodním báňským úřadem (§ 19 odst. 1 horního zákona).

### **5) Sdělení z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., v platném znění**

Krajský úřad uplatňuje stanoviska k zásadám územního rozvoje a k územním plánům obcí s rozšířenou působností. Do působnosti krajského úřadu patří i vyjadřovat se podle ustanovení § 18 vodního zákona ke stavbám, pokud rozhodujícím způsobem ovlivňují nakládání s vodami, ochranu vod, ochranu proti povodním a pokud si to vyhradí.

Stanoviska k územním plánům obcí vydává obecní úřad obce s rozšířenou působností.

Navrhovanými trasami dojde k dotčení zájmů chráněných vodních zákonem, zejména k dotčení území, která jsou chráněna jako ochranná pásma vodních zdrojů podzemních nebo povrchových vod (ustanovení § 30 vodního zákona) a záplavová území (ustanovení § 66 vodního zákona) a k dotčení (křížení) významných i drobných vodních toků případně vodních nádrží v území. K části A.4 územně technické studie VRT Benešov – Brno kapitola 2.6.5 Dotčená záplavová území uvádíme, že některá záplavová území jsou stanovena nově (viz tabulka).

tok	ČHP	Úsek (o. km)		Délka úseku	Správce toku	Délka TÚ	Q <sub>n</sub>	Stanovení záplavového území	
		od	do					VH orgán	stanoveno
Blažejovický potok	1-09-02-092	1,6	13,6	12,0	PV		100	KÚ Kraje Vysočina	20. 6. 2014
Martinický potok	1-09-02-088	2,445	30,111	27,666	PV		100	KÚ Kraje Vysočina	10. 9. 2009
Želivka	1-09-02-073	39,4	93,3	53,9	PV		100	KÚ Kraje Vysočina	23. 7. 2007
Jankovský potok	1-09-02-022	0	21,865	21,865	PV		100	KÚ Kraje Vysočina	3. 3. 2008
Jihlava	4-16-01-001	51,477	58,813	7,336	PM		100	KÚ Kraje Vysočina	3. 1. 2006
Jihlava	4-16-01-001	86,5	154,915	68,415	PM		100	KÚ Kraje Vysočina	26. 1. 2005
Jihlava	4-16-01-001	154,915	185,85	30,935	PM		100	KÚ Kraje Vysočina	24. 2. 2006
Šlapanka	1-09-01-048	0	39,9	39,9	PV		100	KÚ Kraje Vysočina	2. 9. 2008
Balinka	4-16-02-026	0	29,312	29,312	PM		100	KÚ Kraje Vysočina	8. 10. 2009
Oslava	4-16-02-001	11,4	96,4	85,0	PM		100	KÚ Kraje Vysočina	18. 6. 2004

Vysvětlivky: PV- Povodí Vltavy, státní podnik, PM – Povodí Moravy, s. p.

U navržené trasy ve variantě N13 je nutné respektovat morfologicky a hydrologicky vhodnou plochu pro akumulaci povrchových vod (LAPV) Klanečná na vodním toku Úsobský potok (č.h.p. 1-09-01-082), která je pod č. 43 součástí Generelu území chráněných pro akumulaci povrchových vod, porýženého podle § 28a vodního zákona Ministerstvem zemědělství v dohodě s Ministerstvem životního prostředí.

Z hlediska zájmů chráněných vodním zákonem lze za optimální považovat takovou variantu, kde dojde k co nejmenšímu dopadu na vodní hospodářství.

## 6) Sdělení z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích v platném znění

Krajský úřad je podle § 48a odst. 2 písm. d) lesního zákona orgánem státní správy lesů kompetentním vyjadřovat se k návrhům tras celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součástí v územní působnosti kraje. Krajský úřad v této fázi studie upozorňuje především na dodržování § 14 odst. 1 lesního zákona, kde je uvedeno, že zpracovatelé dokumentací staveb jsou povinni dbát zachování lesa a řídit se přitom ustanoveními tohoto zákona. Jsou povinni navrhnout a zdůvodnit taková řešení, která jsou z hlediska zachování lesa, ochrany životního prostředí a ostatních celospolečenských zájmů nejvhodnější; přitom jsou povinni provést vyhodnocení předpokládaných důsledků navrhovaného řešení, způsob následné rekultivace a uspořádání území po dokončení stavby.

Ve smyslu uvedeného je třeba provést podrobné odborné posouzení dopadu jednotlivých variant na lesy, zejména z pohledu rozsahu dotčení, kategorizace dotčených lesů, míry jejich poškození a ohrožení tímto záměrem. Předložená studie informuje pouze o odhadovaném množství dotčených parcel a velikostí záborů PUPFL bez ohledu na jednotlivé varianty řešení vysokorychlostní trati.



Krajský úřad dále upozorňuje na ustanovení § 49 odst. 3 písm. e) lesního zákona, které stanovuje, že ministerstvo zemědělství, jako ústřední orgán státní správy lesů se vyjadřuje k návrhům tras celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součástí.

otisk úředního razítka

Ing. Eva Horná  
vedoucí odboru životního prostředí a zemědělství



**MĚSTO BENEŠOV**  
**Masarykovo náměstí 100**  
**256 01 Benešov**

tel: 317 754 111  
fax: 317 754 199  
e-mail: mubene@benesov-city.cz  
epodatelna@benesov-city.cz

ČÍSLO JEDNACÍ: 46623-40/2015  
SPIS. ZNAČKA:  
VYŘIZUJE: Ing. Tichovský Roman  
TELEFON: 317 723 686  
E-MAIL: [tichovsky@benesovcity.cz](mailto:tichovsky@benesovcity.cz)  
DATUM: 05.08.2015

**Správa železniční dopravní cesty**  
státní organizace  
Ing. Martin Švehlík  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## **ŽÁDOST O VYJÁDŘENÍ K ÚZEMNĚ TECHNICKÉ STUDII VRT BENEŠOV – BRNO**

Na základě předložené technické studie Vám sděluji po projednání na Odboru výstavby a územního plánování Vám sděluji, že platnému územnímu plánu odpovídá umístění VRT ve variantě N13.

S pozdravem

Ing. Tichovský Roman  
místostarosta města

**MĚSTO BENEŠOV**  
**Masarykovo náměstí 100**  
**256 27 BENEŠOV (12)**

026

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl: dne:	11. 08. 2015	1
Č. j.:	33 788/15	příloh
(1)		listů příloh

11859F/2x15