

O26 Odbor strategie

č. j.: 3815/2017-SŽDC-O26

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Územně technické studie

„VRT Praha – Havlíčkův Brod“

1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Územně technická studie (ÚTS)

Název akce: VRT Praha – Havlíčkův Brod

Rok zpracování: 2016

Řešená lokalita: Praha a metropolitní region, Havlíčkobrodsko, Jihlavsko

Kraj: Praha, Středočeský, Vysočina, Jihomoravský

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

Zhotovitel: Sdružení SP+MOTT_VRT Praha – Havlíčkův Brod



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.

Prioritu mezi novostavbami vysokorychlostních tratí (dále jen VRT) zaujímá spojení Praha – Brno, které je jádrovým úsekem nejen pro samotnou ČR, ale pro celou střední Evropu. Jeho realizace zásadním způsobem přispěje ke zlepšení většiny dálkových relací vedených po našich kolejích, ať se jedná o spoje jedoucí z Berlína do Vídně či Budapešti, z Prahy do Ostravy, z Mnichova do Warszawy či jen z Prahy do Kraje Vysočina. Rameno Praha – Brno tak lze považovat za základ vzniku vysoce konkurenceschopné železnice v ČR. Jde o spojení dvou největších měst v České republice s velkým přepravním potenciálem.

Pro pokračování přípravy realizace nové železniční spojnice Prahy a Brna je nezbytná územní stabilizace trasy. Tato stabilizace může proběhnout na základě vyhodnocení jednotlivých variant vedení trasy ve studii proveditelnosti. V ní však mohou být hodnoceny pouze varianty, které jsou vypracovány v odpovídající podrobnosti. Cílem této studie je tak dopracovat trasu vedenou v souladu se Zásadami územního rozvoje (dále ZÚR) Středočeského kraje a kraje Vysočina, tj. trasu ve směru Praha – Havlíčkův Brod. Tato trasa byla rozpracována v „Koordinační studii VRT 2003“ (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2004) jako varianta K a HB. Cílem studie je dopracovat tuto stopu do podrobnosti odpovídající zpracovaným územně technickým studiím „VRT Praha – Benešov“ a „VRT Benešov – Brno“. ZÚR kraje Vysočina vymezují koridor územní rezervy pro prověření budoucího umístění stavby vysokorychlostní trati v šířce 600 m popř. užším dle zpřesnění v územních plánech obcí. ZÚR Středočeského kraje zpřesňují koridory pro VRT Praha – Brno na území Středočeského kraje jako návrhový koridor pro veřejně prospěšnou stavbu D202 v úseku Praha – Poříčany. Koridor VRT Praha – Brno je dále v úseku Poříčany – hranice kraje sledován v ZÚR Středočeského kraje jako územní rezerva zúžená v oblasti Svojsic.

Zejména s ohledem na odlišný stupeň prověření zaústění VRT do železničního uzlu Praha je toto zaústění řešeno v samostatné dokumentaci „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ (SUDOP PRAHA a.s., AF-CityPlan s.r.o., 2015), na kterou tato studie navazuje. Samostatnou dokumentací je řešen také uzel Brno, včetně zaústění VRT ze směru Praha. Součástí této studie však jsou také všechna propojení se stávající železniční sítí v oblasti Poříčan a Havlíčkova Brodu, stejně jako případné návrhy stanic pro vlaky nižších segmentů v navržených lokalitách.

Kromě primárně zadaného úseku Praha – Havlíčkův Brod je ve studii řešeno rovněž napojení do železničního uzlu Jihlava a vyústění tratě dále ve směru na Brno. Zároveň jsou do studie zahrnuty i návrhy na dílčí změny v dalších úsecích relace Praha – Brno jako reakce na projednání předchozích studií nebo s ohledem na vývoj v území.

2.2 Vymezení řešeného území

Trasy VRT ve spojení Praha – Brno – Wien/Bratislava a Praha – Dresden jsou v Politice územního rozvoje České republiky 2008 (dále pouze PÚR ČR 2008) sledovány jako součást koridoru vysokorychlostní dopravy VR1 (Dresden–) hranice SRN/ČR – Praha, (Nürnberg–) hranice SRN/ČR – Plzeň – Praha, Praha – Brno – hranice ČR/Rakousko, resp. SR (– Wien, Bratislava), Brno – Ostrava – hranice ČR/Polsko (– Katowice). Důvodem vymezení je chránit na území ČR navržené koridory vysokorychlostní dopravy v návaznosti na obdobné koridory především v SRN a případně v Rakousku.

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 Středočeského kraje a Kraje Vysočina.

Původní zadání územně technické studie předpokládalo řešení tras vysokorychlostní tratě v úseku Praha – Havlíčkův Brod v oblasti stávajícího koridoru územní rezervy dle Zásad územního rozvoje dotčených krajů. V průběhu zpracování však došlo k úpravě rozsahu řešeného území i rozšíření spektra variant. Proto jsou původně zadané varianty dále nazvány jako „hlavní“ a nově doplňované v průběhu zpracování jako „doplňující“.

Řešené území tedy není omezeno jen na úsek VRT Praha – Havlíčkův Brod, ale přiměřeně je zpracována i oblast železničního uzlu Jihlava, jehož řešení může být pro některé varianty mírně odlišné. Vzhledem k tomu, že dochází k přesahu řešení od Prahy až za Jihlavu a vzhledem k tomu, že jsou k dispozici i návrhy trasy vysokorychlostní tratě v úseku Jihlava – Brno, jsou některé souvislosti řešení v celkovém kontextu VRT Praha – Brno.

2.3 Cíle dokumentace

Základními cíli dokumentace ÚTS VRT Praha – Havlíčkův Brod jsou:

- návrh VRT Praha – Havlíčkův Brod jakožto invariantní trasy, co možná nejvíce v souladu se ZÚR Středočeského kraje a kraje Vysočina a územními limity,
- definice řešení napojení uzlu Havlíčkův Brod na VRT směr Praha a Brno,
- definice řešení napojení na odůvodněné trasy VRT Praha – Brno navržené v dokumentaci ÚTS: „VRT Benešov – Brno“ (SUDOP PRAHA a.s., 2014) a studií „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ (SUDOP PRAHA a.s., AF-CityPlan s.r.o., 2015),
- identifikaci kolizních/problémových míst.

Navržená trasa by měla splňovat:

maximální průchodnost území, a to jak z pohledu životního prostředí, vlivu na kulturní památky, vlivu na zastavěné a zastavitelné území a vlivu na zdroje nerostných surovin a lokality jejich těžby.

Součástí studie je:

- návrh řešení v problémových místech,
- zpřesnění trasy s cílem zúžení koridoru pro ZÚR na 300 m (v odůvodněných případech i méně) a pro územní plány obcí (dále ÚPn) s přesností na přímo dotčené pozemky doložení návazností na zpracované studie „Dopracování variant řešení ŽU Brno“, „VRT Benešov - Brno“, a „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ včetně dohody o invariantních bodech na rozhraní úseků, zpracovávaných v různých dokumentacích (pro možnost výběru některé z variant bez ovlivnění navazujícího úseku),
- dopravní schéma dotčené části železniční sítě.

Z hlediska návrhových parametrů hlavní trasy:

- Návrhová rychlost 300 km/h a 350 km/h, v odůvodněných případech bude v rámci zpracování projednáno snížení návrhových parametrů (např. 250 km/h), maximální podélný sklon 20 ‰, v případě krátkých ramp maximálně 35 ‰.

Z hlediska zapojení žst. Havlíčkův Brod:

- nová trať je vedena mimo žst. Havlíčkův Brod, s napojením (sjezdem) do žst. Havlíčkův Brod ze směru od Prahy podle „Koordinační studie VRT 2003 (IKP Consulting Engineers, s.r.o., 2004)“,
- nová trať je vedena mimo žst. Havlíčkův Brod, ale s oboustranným napojením (tj. sjezdy ze směru od Prahy i Brna) do žst. Havlíčkův Brod.

3. Obsah dokumentace

3.1 Základní rozdělení dokumentace

Zpracovaná dokumentace územně technické studie je rozdělena na následující části:

A - Textová část

A1 Průvodní zpráva

A.2 Technické a provozní řešení

A.3 Geologická rešerše

A.4 Územní průchodnost a životní prostředí

B - Výkresová část

B.2 Přehledné situace - životní prostředí

B.3 Situace

B.4 Situace (ortofotomapa) - pouze v elektronické podobě

B.5 Podélné profily

B.6 Situace dopraven

B.7 Geologická rešerše

B.8 Územní průchodnost variantních tras VRT

B.9 Schematické přílohy

C - Řešení navazujících úseků

C.1 Propojení variant N13 a HB2e

C.2 Úprava trasy v oblasti Lesní Hluboké

C.3 Trasy Benešov - Havlíčkův Brod (HB3a, HB3b)

C.4 Trasa Benešov - Jihlava (N18)

C.5 Úprava tras v oblasti v. n. Švihov

3.2 Popis variant

Vysokorychlostní trať je v úseku Praha – Havlíčkův Brod (resp. Velké Meziříčí, Brno) navrhována v celé délce jako dvoukolejná, elektrifikovaná střídavou napájecí soustavou 25 kV. Ve sledovaných variantách je návrhová traťová rychlost stanovena na 350 km/h, z čehož se odvíjí minimální poloměr oblouku $R=6100$ m. Maximální navrhovaný sklon v ucelených úsecích je 20 ‰ (lokálně v krátkých rampách až 25 ‰). Trať bude ve všech variantách vybavena moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením minimálně standardu ETCS/GSM-R.

Zapojení do konvenční sítě a traťová kolejová propojení jsou navržena na nižší rychlost (s ohledem na nižší rychlost vlaků), a to dle místních podmínek na 100 až 200 km/h.

Návrh trasy je konstruován tak, aby maximálně respektoval hodnoty v území, a to nejen z hlediska životního prostředí, ale i z hlediska využitelnosti ploch pro lidskou činnost. Přesto lze konstatovat, že zcela bezkolizní trasu již nelze do tak exponovaného území vložit. Vysokorychlostní trať bude v území vždy určitým rušivým prvkem, ať už z hlediska hluku, bariéry v území či narušení původních přírodních ploch i obdělávané půdy.

Hlavní samostatné trasy vycházejí na straně železničního uzlu Praha ze žst. Praha-Běchovice (km 12,092). Nicméně přesto jsou navrženy i úpravy v předchozím úseku, a to Praha-Libeň – Praha-Běchovice (přístavba 4. traťové koleje) a mimoúrovňový přesmyk pro nákladní dopravu – spojka Jahodnice.

Dvě z řešených tras (HB2f a HB2g) vycházejí na straně železničního uzlu Praha ze žst. Praha-Zahradní Město. To je dáno maximální snahou o přímé zprůjezdění Prahy hlavního nádraží v relaci Dresden – Praha – Brno a snahou o úsporu kapacity v oblasti Praha hl.n. – Praha-Běchovice.

Oblast nejzávažnější kolize s plochami ochrany životního prostředí severně od žst. Praha-Běchovice je řešena v několika variantách. Dále je koridor VRT navržen v zásadě pouze ve dvou stopách – HB1 (původní trasa dle ZÚR) a HB2a (upravená trasa). Jako alternativní je však prověřen i koridor podél budoucí trasy D12, eventuálně zcela mimo přes Benešov oblastí kolem vodní nádrže Švihov.

Více navrhovaných variant řešení je rovněž severně od krajského města Jihlava, a to HB1 (koridor dle ZÚR), HB2a (trasa N13 z předchozí dokumentace) a nově navržená trasa HB2e, která umožňuje větší souběh s dálnicí D1 severně od Jihlavy.

Navržená trasa je napojena do konvenční železniční sítě v následujících místech:

železniční uzel Praha (žst. Praha-Běchovice / Praha-Zahradní Město),

- trať 011 (traťová spojka výh. Vykáň / Tuchoraz – odb. Tatce),
- trať 231 (traťová spojka výh. Babice – žst. Havlíčkův Brod),
- trať 225 (traťové spojky z odb. Dobronín a odb. Měšín do žst. Jihlava hl.n. a žst. Jihlava město).

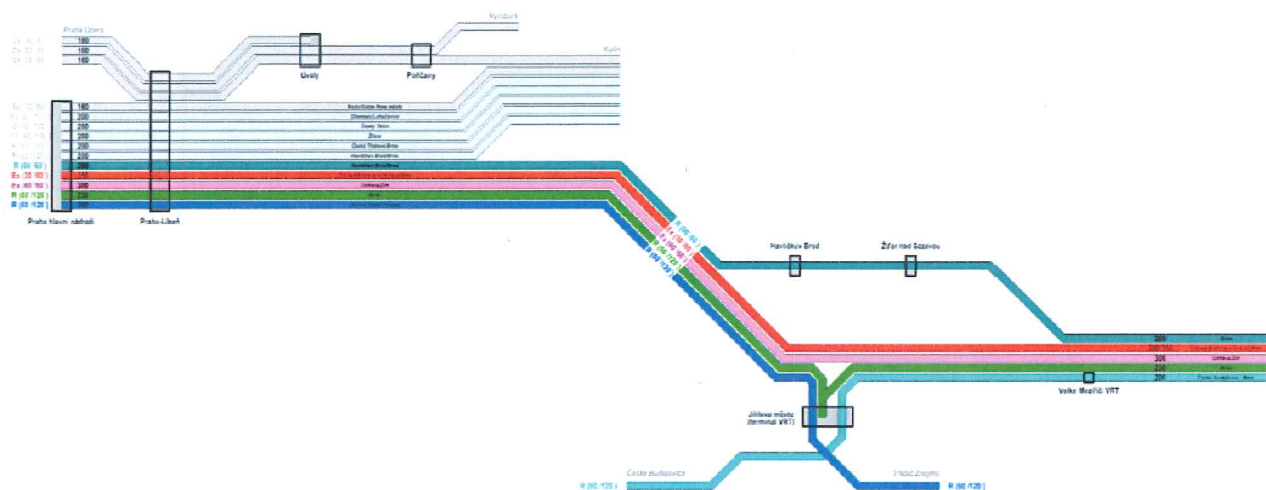
Na navrhované vysokorychlostní trati se předpokládá rozmístění několika dopravních různých účelů a rozsahu. V první řadě jsou to železniční stanice (výhybny), umožňující předjíždění vlaků, případně i nástup a výstup cestujících (dopravní terminály) anebo napojení areálu údržby. Dále jsou to odbočky do konvenční železniční sítě a kolejová propojení.

Souhrnné zhodnocení variant			HB2a	HB2b	HB2c	HB2f	HB3a
Úsek Praha - Havlíčkův Brod							
Délka úseku	včetně sjezdů	km	130,754	130,754	130,924	120,621	126,869
Návrhová rychlost		km/h	350	350	350	350	350
Maximální sklon		‰	20	20	20	20	20
Souběh koridoru ZÚR		km	104,385	104,385	107,804	53,724	30,171
Souběh s dálnicí	stav	km	10,000	10,000	10,000	0,000	0,000
	výhled	km	10,000	10,000	10,000	10,250	0,000
Počet tunelů		ks	16	15	14	15	37
Délka tunelů		m	6658	8064	10300	12102	49311
Počet velkých mostů		ks	42	42	42	47	47
Délka velkých mostů		m	9507	9507	9507	7261	11487,5
Zemní práce (mimo tunely)	násypy	m ³	4 005 034	3 988 537	3 996 294	4 044 664	7 094 962
	zářezy	m ³	14 470 590	14 357 632	14 279 377	15 725 725	26 455 762
Počet stanic		ks	6	6	6	5	4
Počet kolejových propojení		ks	3	3	3	2	4
Počet sjezdů		ks	4	4	4	4	6
Územní průchodnost			242,58	242,58	239,73	276,46	---
Kolize s plochami ŽP	NATURA2000	ks	1	1	1	0	1
		km	0,190	0,190	0,770	0,000	0,055
	ZCHÚ, PP, PR, VKP	ks	2	2	2	1	8
		km	0,540	0,540	1,120	0,260	6,486
	Dálkový migrační koridor	ks	6	6	6	5	5
	OPVZ	ks	1,000	1,000	1,000	1,000	2,000
		km	4,1	4,1	4,1	0,1	1,28
Investiční náročnost		mil.Kč	55 363,0	56 685,6	58 512,9	57 576,6	108 967,1
- Územní průchodnost: součet stupně závažnosti střetu (známka 1 až 5) x rozloha [ha]							

Tab. Souhrnný přehled parametrů variant v úseku Praha – Havlíčkův Brod

Souhrnné zhodnocení variant			HB2a	HB2e	N13
Úsek Havlíčkův Brod - Jihlava - Měřín			do km 141,0		Měřín - Brno
Délka úseku		km	48,599	52,021	70,400
Návrhová rychlost		km/h	350	350	350
Maximální sklon		‰	20	20	20
Souběh koridoru ZÚR		km	7,680	2,055	59,400
Souběh s dálnicí	stav	km	4,050	11,430	35,000
	výhled	km	4,050	11,430	35,000
Počet tunelů		ks	4	5	11
Délka tunelů		m	2850	4100	10845
Počet velkých mostů		ks	15	31	22
Délka velkých mostů		m	1997	4458	8258,6
Zemní práce (mimo tunely)	násypy	m3	1 911 434	5 424 061	3 922 736
	zářezy	m3	6 632 034	4 615 192	8 791 987
Počet stanic		ks	2	3	1
Počet kolejových propojení		ks	3	2	4
Počet sjezdů		ks	3	2	2
Územní průchodnost			225,56	287,47	267,00
Kolize s plochami ŽP	NATURA2000	ks	2	0	0
		km	0,320	0,000	0,000
	ZCHÚ, PP, PR, VKP	ks	0	0	0
		km	0,000	0,000	0,000
	Dálkový migrační koridor	ks	1	2	5
	OPVZ	ks	0,000	0,000	3,000
		km	0	0	16,09
Investiční náročnost		mil.Kč	20 544,3	24 207,8	44 862,5
- Územní průchodnost: stupeň závažnosti střetu (známka 1 až 5) x rozloha [ha]					- Bez nájezdu Křižanov
- Varianta HB2a bez nájezdu Havlíčkův Brod směr Brno					

Tab. Souhrnný přehled parametrů variant v úseku Havlíčkův Brod – Brno



Obr. Návrh linkového vedení, nižší scénář

Na základě dohody s Ministerstvem dopravy bylo třeba dopracovat územně technickou studii VRT Praha – Havlíčkův Brod. Důvodem byla především nutnost dalšího prověření průchodu VRT Praha – Brno přes vodní nádrž Švihov na Želivce a dále požadavek Krajského úřadu kraje Vysočina na rozšíření řešené oblasti, který vzešel z projednání dílčích výstupů studie. Kromě posunu konce řešeného úseku od oblasti Havlíčkova Brodu až k Velkému Meziříčí vyplynula z navazujících jednání i potřeba doplnění dalších úprav celé trasy VRT Praha – Brno.

4. Vyhodnocení navrženého řešení

Pro jednotlivé varianty byl zpracován přehled základních parametrů a ukazatelů. Dále byl zpracován odhad investičních nákladů. Na navrhované vysokorychlostní trati se předpokládá také rozmístění několika dopraven různého účelu a rozsahu. V první řadě jsou to železniční stanice (výhybny), umožňující předjíždění vlaků, případně i nástup a výstup cestujících (dopravní terminály) nebo napojení areálu údržby. Dále jsou to odbočky do konvenční železniční sítě a kolejová propojení.

Na základě výsledků urbanistického a krajinářského hodnocení územní průchodnosti koridorů VRT a hodnocení podmínek průchodnosti ve vztahu k územně plánovací dokumentaci dotčených obcí jsou v následující tabulce dle dílčích úseků 1 (Praha – Havlíčkův Brod) a 2 (Havlíčkův Brod – Velké Meziříčí) ve spojení Praha – Havlíčkův Brod – Velké Meziříčí uvedeny varianty, které lze na základě hodnocených hledisek charakterizovat jako příznivější. Zatímco v úseku Praha – Havlíčkův Brod nejsou mezi variantami výraznější rozdíly, kromě variant vedených na území hl. města Prahy, tak v úseku 2 Havlíčkův Brod – Velké Meziříčí nejsou všechny tři varianty ve svých výsledcích považovány za rovnocenné a to především z toho důvodu, že varianta HB1 je zásadně zkrácená o chybějící napojení trasy VRT na město Jihlavu. Z toho důvodu je v každém kritériu hodnocení současně označena jako nejpříznivější ta varianta, která podmínku kolejového napojení Jihlavy splňuje.

Kritéria hodnocení		Nejpříznivější hodnocená varianta dle jednotlivých úseků a kritérií hodnocení	
		Úsek 1 (Praha – Havlíčkův Brod)	Úsek 2 (Havlíčkův Brod – velké Meziříčí)
1. Urbanistické a krajinářské hodnocení		HB2a, na území Prahy: HB2a, HB2b	HB2e (za podmínky úpravy vymezení trasy (nebo změny technického provedení) v sektoru H (08), v místě regionálního biocentra, resp. celého úseku procházejícího lesem (např. těsnějším souběhem se silnicí I/38 nebo návrhem delších tunelových úseků).
2. Hodnocení územní průchodnosti koridorů VRT ve vztahu k územně plánovací dokumentaci dotčených obcí			
Míra závažnosti potenciálního střetu koridoru VRT s plochou s rozdílným způsobem využití	Podmínky pro umístění stavby v ploše dotčené koridorem VRT⁴ - míra závažnosti		
Vysoce závažný střet	Dotčené zastavěné území - 1	HB1	N13 <i>HB1 – za předpokladu absence napojení Jihlavy</i>
Závažný střet s plochou s rozdílným způsobem využití – plocha	Dotčená plocha nezastavitelná - 2	HB2a	N13 <i>HB1 – za předpokladu absence napojení Jihlavy</i>

Tab. Souhrnný přehled variant, které lze na základě hodnocených kritérií územní průchodnosti charakterizovat jako nejpříznivější

Kritéria hodnocení		Nejpříznivěji hodnocená varianta dle jednotlivých úseků a kritérií hodnocení	
		Úsek 1 (Praha – Havlíčkův Brod)	Úsek 2 (Havlíčkův Brod – velké Meziříčí)
zastavitelná (navrhovaná)	Dotčená plocha zastavitelná za specifických podmínek - 3	HB1	HB2e <i>HB1 – za předpokladu absence napojení Jihlavy</i>
	Potenciálně závažný střet s plochou s rozdílným způsobem využití - plocha územní rezervy	HB1, HB2a (shodně)	HB2e, N13 (shodně) <i>HB1 – za předpokladu absence napojení Jihlavy</i>
	Dotčená plocha výhledově nezastavitelná - 4		
	Dotčená plocha výhledově zastavitelná za specifických podmínek - 5	HB1, HB2a, HB2f + HB2a (shodně)	HB2e, N13 (shodně) HB1 - za předpokladu absence napojení Jihlavy
Varianta doporučená jako příznivější z hlediska komplexního hodnocení územní průchodnosti:		HB2a	HB2e (za podmínky úpravy trasy, resp. celého úseku procházejícího lesem - regionálním biocentrem v sektoru H (08) – Jihlava a zázemí s cílem minimalizace zásahů) následně N13

Tab. Souhrnný přehled variant, které lze na základě hodnocených kritérií územní průchodnosti charakterizovat jako nejpříznivější

Z hlediska územní průchodnosti variantních koridorů VRT Praha – Havlíčkův Brod – Velké Meziříčí ve vztahu k urbanistickým a krajinářským podmínkám a minimalizaci potenciálních střetů s plochami s rozdílným způsobem využití vymezených v územních plánech dotčených obcí se jako nejpříznivější ukazuje kombinace následujících variant dle dílčích úseků:

Úsek 1: Praha – Havlíčkův Brod: **HB2a** (na území Prahy s možnou var. HB2b – koordinace s rozpracovaným návrhem Metropolitního plánu).

Úsek 2: Havlíčkův Brod – Velké Meziříčí: **HB2e** (za podmínky minimalizace zásahu do regionálního biocentra v sektoru H – Jihlava a zázemí).

5. Stanoviska k závěrečnému odevzdání

V rámci prací na studii docházelo na základě připomínek k jejím dílčím odevzdáním průběžně k úpravě trasy tak, aby se maximálně přizpůsobila dotčenému území a aby negativní dopady do regionu byly co nejnižší. Skutečností však je, že návrhem VRT dotčené území je tak exponované (ať už z hlediska ochrany životního prostředí nebo z pohledu jeho využití lidskou činností), že naprosto bezkolizní trasu prakticky nelze navrhnout. Ze stanovisek neplynou zásadní požadavky, které by bránily schválení této studie. Stanoviskům je však třeba věnovat vysokou pozornost při zpracování návazných dokumentací. Všechna došlá stanoviska jsou v příloze tohoto dokumentu.

6. Závěr

6.1 Souhrn

Územně technická studie VRT Praha – Havlíčkův Brod 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. Cílem této územně technické studie není primárně hledat a navrhovat nové trasy, ale především dořešit kolizní místa u dosud sledovaného koridoru.

Výchozí jsou dvě základní varianty – trasa HB1 (odpovídající dosud sledovanému koridoru dle Zásad územního rozvoje jednotlivých krajů) a trasa HB2a (nově vzniklá na základě úpravy trasy HB1 v místě lokálních kolizí). Trasa HB2a tak de facto nahrazuje původní trasu HB1 nejen z pohledu řešení lokálních územních kolizí, ale především z pohledu vhodnějšího přímého napojení železničního uzlu Jihlava.

Jako alternativy v nejexponovanějších úsecích byly zpracovány další varianty napojení do železničních uzlů (varianty HB2b, HB2c, HB2d, HB2e, HB2f, HB2g). Součástí studie je i řešení vybraných návazných úseků mimo hlavní zadanou trasu (HB3a, HB3b, N18). Základní doporučenou variantou je trasa HB2a, zapojená do železničního uzlu Praha v souběhu s dálnicí D11 do žst. Praha-Běchovice, s úpravou vedení trasy severně od Jihlavy ve stopě HB2e. Jako alternativní trasa pro zaústění do železničního uzlu Praha v jižním koridoru přes žst. Praha-Zahradní Město je navržena trasa HB2f, která je však použitelná lépe pro přímý směr do Brna než pro etapové napojení VRT do stávající tratě 011 v oblasti Poříčany a možnosti jejího využití pro další směry a z hlediska kontinuity územně plánovacího procesu je možné ji považovat za problematickou. Důvodem je fakt, že již v minulosti byla v této stopě varianta vedení VRT prověřována, ale ve schváleném územním plánu hl. m. Prahy nebyla již tato varianta dále sledována a dosavadní vývoj urbanizace s ní proto nepočítá. Pro provozně výhodnější alternativní trasu VRT Praha – Havlíčkův Brod – Brno zaústěnou do železničního uzlu Praha v jižním koridoru přes žst. Praha-Zahradní Město tak bude zřejmě nutné najít jiné stavebně i územně vyhovující řešení. Výsledný výběr trasy však musí být potvrzen i z dalších hledisek formou studie proveditelnosti.

Závěrem lze zároveň konstatovat, že trasa VRT Praha – Brno přes Poříčany a Havlíčkův Brod má nižší investiční náročnost, než trasa přes Benešov.

Varianta (celá trasa)	Orientační investiční náročnost
HB2a + N13	121 666,8 mil. Kč
HB2b / HB2a / HB2e + N13	127 049,5 mil. Kč
N1B + HB3a (nová trasa přes Benešov)	181 318,7 mil. Kč
N1B + N13 (původní trasa přes Benešov)	159 136,2 mil. Kč

Tab. Souhrn propočtené investiční náročnosti pro trasu VRT Praha – Brno

Celkově lze konstatovat, že orientační investiční náročnost trasy VRT Praha – Brno přes Benešovsko se pohybuje v řádu cca 160 mld. Kč (bez centrálního nádraží v železničním uzlu Brno a bez návazného spojení Pelhřimov – Havlíčkův Brod), zatímco v trase přes Poříčany a Havlíčkův Brod řádově 120 až 130 mld. Kč. To je dáno zejména nižším počtem umělých staveb (mostů a tunelů) díky příhodnějšímu terénu, a zároveň i menším počtem významných lokálních kolizí.

K dalšímu výraznějšímu prodražení trasy přes Benešovsko může dojít ve snaze o vhodnější průchod oblastí kolem vodní nádrže Švihov. Ministerstvo životního prostředí jako odvolací správní úřad totiž přezkoumalo rozhodnutí Krajského úřadu Středočeského kraje a 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.

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 vysokorychlostní trati 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 Praha – Havlíčkův Brod“



Ministerstvo dopravy

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

23p

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl dne:	23. 06. 2016	1
C. j.:	24034/16	příloh
(1)		listů příloh

095/80/2016

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

Váš dopis značky / ze dne
25134/2016-SZDC-O26 /
8.6.2016

Naše značka
82/2016-130-KR/4

Vyřizuje / linka
Minář Luděk, Ing. / 225131623

Praha
22.6.2016

Věc: Souhrnné stanovisko ke konceptu ÚTS VRT Praha - Havlíčkův Brod

Vážený pane řediteli,


na základě Vaší žádosti o vyjádření k územně technické studii „VRT Praha – Havlíčkův Brod“ Vám tímto zasíláme k předmětnému dokumentu připomínky Ministerstva dopravy.

- 1) Odbor infrastruktury a územního plánu preferuje trasu původně značenou jako HB, v konceptu nové studie označenou jako V5a. Trasa HB je vyznačena v platných ZÚR Kraje Vysočina a po dořešení návaznosti na Havlíčkův Brod a zejména na Jihlavu, předpokládáme úspěšné uplatnění dílčích změn v příští aktualizaci ZÚR.
- 2) Odbor infrastruktury a územního plánu pokládá neprojednanou trasu Praha – Benešov – Brno, zejména v úseku Benešov – Jihlava, z hlediska územní průchodnosti za těžko projednatelnou jak na území Středočeského kraje, tak na území Kraje Vysočina.
- 3) Hlavním účelem dopracování nově předložených variant bylo prověřit možnosti alternativního trasování varianty HB, která by umožnila zapojení do ŽUP z jihu. Odbor strategie je názoru, že v tomto ohledu v odevzdaném plnění výrazně absentuje podvarianta, která by umožnila propojení z tunelu dle varianty HB2f do trasy územně stabilizované v ZÚR. Odbor strategie požaduje dopracování této podvarianty, či jiné podvarianty, která by se do koridoru ZÚR připojovala výrazně blíže ku Praze.
- 4) Textová část A1, kap. 2.3, str. 15: Výčet předpokládaných realizací do roku 2025 a do roku 2025 (vč. obrázků 2.4 a 2.6 s uvažovaným rozsahem železniční sítě) nereflexuje aktuální stav přípravy projektů a uvažované parametry tratí.
- 5) Textová část A2, kap. 5.3, str. 92: Ze závěrů dopravně-technologického posouzení vyplývá kapacitní nedostatečnost ve stanici Praha – hlavní nádraží při realizaci VRT se stanoveným rozsahem dopravy. V navazující studii proveditelnosti musí být důkladně posouzeno dopravně-technologické řešení pro přepravní prognózou podložený rozsah dopravy ve smyslu požadavku na zřízení nové kapacity v rámci železničního uzlu Praha.



- 6) Textová část A2, str. 33, tabulka 3.1: Porovnání kritéria viditelnosti návěstidel v tunelu nelze považovat v případě vysokorychlostní trati za zcela relevantní vzhledem k předpokladu provozu na VRT dle ETCS. Žádáme o zdůvodnění tohoto kritéria při porovnání jednokolejných a dvoukolejných tunelů včetně zdůvodnění posouzení tohoto kritéria.
- 7) Textová část A2, kap. 3.4: Při návrhu napájení VRT doporučuji využití zkušeností ze souběžně zpracovávané studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 – 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“.
- 8) Grafická část, graf průběhu rychlosti: V některých grafech průběhu rychlosti chybí řešení provozu vysokorychlostními jednotkami s maximální rychlostí 300 km/h pro celou trať, požadujeme doplnit.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír 
ředitel
Odbor drážní a vodní dopravy

101391/2016

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Česko/Infrastruktura		Počet listů
Dne: 07. 07. 2016		3
Č. j.: 2843 G/2016		1

026

SŽDC, státní organizace
Ing. Martin Švehlík
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis zn.	Č. j. IPR	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
25134/2016-026	6297/16	Ing. Lukáš Tittl /INFR/4578	30-06-2016

Věc: Vyjádření ke konceptu územně technické studie „VRT Praha – Havlíčkův Brod“

Žadatel: SŽDC, s.o., Mgr. Ing. Radek Čech, Ph. D.
Autor dokumentace: SUDOP Praha a.s.
Datum dokumentace: 06/2016

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

Dne 13. 6. 2016 jsme od Vás obdrželi žádost o vyjádření ke konceptu územně technické studie „VRT Praha – Havlíčkův Brod“, jejímž cílem je nalézt vhodnou trasu VRT v úseku Praha – Havlíčkův Brod.

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

Územně technická studie „VRT Praha – Havlíčkův Brod“ se zabývá nalezením optimální trasy VRT Praha – Havlíčkův Brod jakožto invariantní trasy, která dále pokračuje směr Brno. Tato výsledná trasa může být dále relevantně porovnána s již prověřenou variantou VRT Praha – Brno přes Benešov.

Rychlá spojení (RS), jejichž páteří je RS1 Praha – Brno, napojují Českou republiku a Prahu na síť vysokorychlostních tratí Evropy, což může působit jako významný stimul v ekonomice metropolitního regionu. Tento systém však neplní pouze funkci spojení Prahy s Evropou, ale také spojení Prahy rychlou, šetrnou a konkurenceschopnou železniční dopravou s ostatními jádrovými oblastmi České republiky. Segregace dálkové a regionální železniční dopravy v pražské aglomeraci pomocí nových vysokorychlostních tratí umožní rovněž kapacitní odlehčení stávajících přetížených radiálních tratí, což povede k dalšímu rozvoji obou těchto systémů. Železniční doprava na území hlavního města Prahy je důležitým pilířem udržitelné mobility, jakožto konceptu moderní dopravy opírající se o významné dokumenty Evropské unie a České republiky. Proto je realizace systému RS hlavním městem Prahou podporována a chápána jako

významná příležitost zvýšení potenciálu železniční dopravy.

**s předloženým konceptem územně technické studie
souhlasíme
za předpokladu splnění následujících připomínek a doporučení:**

V souladu s naším předchozím vyjádřením č. j. IPR 12703/15, vyjádřením č. j. IPR 1959/16 a v souladu se studií „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ (dále jen studie RS zapojených do ŽUP), z roku 2015, jako nejvhodnější variantu pro vstup VRT do Prahy od východu považujeme variantu HB2a. Tato varianta byla zhodnocena jako nejméně problematická z hlediska střetů v území a lze ji akceptovat za podmínky, že bude v rámci další projektové přípravy vyloučen významně negativní vliv na EVL Blatov a Xaverovský háj. Varianty HB2d a HB2f považujeme z hlediska kontinuity územně plánovacího procesu za problematické, až neprůchodné. Důvodem je fakt, že již v minulosti byla v části těchto stop varianta vedení VRT prověřována, ale ve schváleném ÚP hl. m. Prahy v roce 1999 nebyla již dále sledována a dosavadní vývoj urbanizace na území hl. m. Prahy i Středočeského kraje s ní proto nepočítal.

Varianta HB2f na rozdíl od varianty HB2d ani nebyla prověřena ve studii RS zapojených do ŽUP, přestože tato studie komplexně prověřila území v Praze z pohledu územní průchodnosti a navrhla variantní možnosti zaústění VRT od východu, které dále posoudila. Dle našeho názoru doplňování dalších tras do území, snižuje věrohodnost studie RS zapojených do ŽUP a celkově komplikuje relevantnost a objektivnost výsledné vybrané varianty. Slučování koridorů liniových staveb a zamezování fragmentace krajiny je v obecné rovině správné a souhlasíme s ní, v tomto případě však kumulativní a synergické jevy souběhu VRT a silnice 1/12 zatěžují území tak, že je dle našeho názoru tato varianta v předloženém návrhu neprojednatelná. Navíc ostatní varianty jsou v souběhu s dálnicí D11, to znamená, že ani v těchto případech nedochází k nežádoucí fragmentaci krajiny. Samotná realizace silnice 1/12 je už tak problematická a vyžádá si opatření na snížení dopadu negativních vlivů na území. V tunelové části trasy by ve variantě hloubeného tunelu mohly nastat komplikace v úseku jižně od nádrže Slatina, kde hrozí negativní ovlivnění podzemních vod u přítoků do Slatiny (hlavně Hostavického potoka). Vzhledem k tomu, že část trasy je navržena velmi blízko urbanizovanému území, ve kterém se nikdy s vedením VRT nepočítalo, není povrchové vedení trasy v exponovaných úsecích (například kolem Koloděj) žádoucí. Touto variantou nesmí dojít k ovlivnění povodňového průtoku Slatinského a Říčanského potoka a vodního toku Rokytky. Na základě výše uvedených připomínek doporučujeme variantu HB2f neuvádět jako záložní variantu pro východní zaústění VRT do ŽUP.

Ostatní střety VRT se stávajícími i navrhovanými sítěmi technické infrastruktury jsou řešitelné, ve vyšších stupních dokumentace je nutno navrhovanou stavbu VRT s dotčenými vedení TI koordinovat.

V územně technické studii je dále řešena problematika propustnosti mezistaničního úseku Praha-Běchovice – Praha-Libeň, kde v souladu s platnou územně plánovací dokumentací je v tomto úseku navržena 4. kolej. S tímto návrhem souhlasíme. Dále je ve studii řešena problematika zvýšení kapacity pro odjezdy nákladních vlaků z nákladní skupiny žst. Praha-Libeň ve dvou variantách – pomocí „spojky Lísková“ nebo pomocí „spojky Jahodnice“. Variantu „spojka Lísková“ v souladu s naším předchozím vyjádřením č. j. IPR 1959/16 považujeme za územně

obtížně projednatelnou a doporučujeme ji dále nesledovat.

Vzhledem ke konfiguraci železničního uzlu Praha, jeho budoucímu rozvoji a výhledovému počtu vlaků na jednotlivých železničních tratích považujeme za výhodnější vysokorychlostní trať Praha – Brno trasovat jižní variantou přes Benešov se zaústěním do Prahy v budoucí žst. Praha-Zahradní Město. Proto žádáme tuto páteřní vysokorychlostní trať trasovat v trase přes Benešov. V územně plánovací dokumentaci však východní vstup nové trati do ŽUP ve variantě HB2a nepovažujeme za nepotřebný a dále by měl být sledován především jako vstup pro vysokorychlostní trať ve směru Hradec Králové/Pardubice respektive Polsko.

S pozdravem

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



Ing. arch. Petr Hlaváček
ředitel

Rozdělovník:

- 1/ Adresát
- 2/ IPR – RED/KRD
- 3/ IPR – KPP 2 - Riegrová
- 4/ IPR – INFR/KDI -Tittl + CD ponecháno
- 5/ IPR – spisovna + spis

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

Datovou schránkou

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

Váš dopis značky/ze dne	Číslo jednací KUJI 47872/2016 OZPZ 30/2016 Vac/44	Vyřizuje/telefon Dana Vacková 564 602 508	V Jihlavě dne 21. 6. 2016
-------------------------	---	---	------------------------------

Vyjádření k územně technické studii „VRT Praha – Havlíčkův Brod“

Na Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství byla dne 13. 6. 2016 opakovaně doručena žádost Správy železniční dopravní cesty, s. o., o vyjádření ke studii „VRT Praha – Havlíčkův Brod“.

Krajský úřad Kraje Vysočina, odbor životního prostředí a zemědělství dává dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny následující vyjádření:

Pořád platí naše vyjádření ze dne 2. 3. 2016, č. j. KUJI 17789/2016 OZPZ 30/2016 Vac/5, včetně požadavku na doplnění stále místy chybějících zákresů střetů se zájmy ochrany přírody a krajiny (dálkových migračních koridorů – např. u Věžničky ap., územního systému ekologické stability např. u Lipiny ap., evropsky významné lokality, např. Šlapanka a Zlatý potok ap. – viz již zmíněné vyjádření ze dne 2. 3. 2016).

Mgr. Dana Vacková, v. r.
úředník odboru životního prostředí a zemědělství

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

Váš dopis ze dne
8. 6. 2016

číslo jednací
MMJ/ÚÚP/1563/2016
JID:107888/2016/MMJ

vyřizuje / telefon
Z. Dvořák / 567 167 489

Jihlava
29. 6. 2016

Vyjádření ke konceptu územně technické studie „VRT Praha – Havlíčkův Brod“

Na základě Vaší žádosti (vaše zn. 25134/2016 – SŽDC- O26) o vyjádření k dokumentaci výše uvedené stavby, sdělujeme, že respektujeme, že všechny navržené trasy jsou z našeho pohledu přijatelné. Vzhledem k omezení rozvoje v okolí plánované tratě bychom ale přivítali, aby o vyřazení dále nesledovaných tras bylo rozhodnuto co nejdříve. Stejně tak je nadále územně limitující trasa VRT sledovaná v Zásadách územního rozvoje Kraje Vysočina. Tato trasa je také mezi sledovanými trasami navrhovanými územně technickou studií. Uvítali bychom proto urychlené rozhodnutí o definitivní sledované variantě a následnou aktualizaci územně plánovací dokumentace (ZÚR Kraje Vysočina) se zanesením konkrétní trasy VRT bez blokace území, kterého se trasa VRT nedotkne.

elektronicky podepsáno

Ing. arch. Tomáš Lakomý, v r.
vedoucí úřadu územního plánování

otisk razítka

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR REGIONÁLNÍHO ROZVOJE

V Praze dne: 22. 6. 2016

Spisová značka: SZ 159085/2015/KUSK REG/Vi

Č.j.: 091075/2016/KUSK

Vyřizuje: RNDr. Vitner / 257 280 412

viz rozdělovník

Žádost o vyjádření ke konceptu územně technické studie „VRT Praha – Havlíčkův Brod

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor regionálního rozvoje, obdržel dne 13. 6. 2016 Vaše podání ve věci vyjádření k rozpracované územně technické studii VRT Praha - Havlíčkův Brod.

K tomu sdělujeme, že nadále platí naše dřívější vyjádření č.j. 004614/2016/KUSK ze dne 12. 1. 2016.

S pozdravem

RNDr. Václav Vitner
odborný referent

Obdrží:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, IDDS: uccchjm

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1-Nové Město

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Dne:	20.07.2016	Správa železniční dopravní
Číslo jednací:	086500/2016/KUSK	cesty, s.p.
Spisová značka:	SZ_086500/2016/KUSK	Dlážděná 1003/7
Vyřizuje / Linka:	Bc. Hana Křížová / 510	110 00 Praha 1
Značka:	OŽP/HK	

Vyjádření k územně technické studii „VRT Praha – Havlíčkův Brod“.

Předmětem záměru je navrhovaná trasa vysokorychlostní tratě Praha – Havlíčkův Brod. Součástí předložené studie je napojení do železničního uzlu Jihlava a vyústění tratě dále ve směru na Brno. Jako reakce na předchozí projednání a s ohledem na vývoj v území jsou ve studii uvedeny i návrhy na dílčí změny v dalších úsecích relace Praha – Brno.

V rámci územně technické studie je trasa navržena ve dvou základních variantách (HB1, HB2a). Dále jsou navržena alternativní řešení vybraných úseků (HB2b, HB2c, HB2d, HB2e, propojení N13 do HB2e) a doplňující varianty (HB2f, HB3a, HB3b, N18, propojení N13 do HB2e).

Cílem dokumentace je

- Navrhnout VRT Praha – Havlíčkův Brod jakožto invariantní trasy, co možná nejvíce v souladu se ZÚR Středočeského kraje a kraje Vysočina a územními limity;
- Definovat řešení napojení uzlu Havlíčkův Brod na VRT směr Praha a Brno;
- Definovat řešení napojení na odůvodněné trasy VRT Praha – Brno navržené v dokumentaci ÚTS: „VRT Benešov – Brno“ (SUDOP PRAHA, a.s., 2014) a studií „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“ (SUDOP PRAHA, a.s., AF-CityPlan, s.r.o., 2015);
- Identifikovat kolizní/problémová místa.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen Krajský úřad), jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 77a zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon) k předložené koncepci sděluje, že z hlediska zájmů sledovaných na úseku ochrany přírody a krajiny (zejména zvláště chráněná území kategorie přírodní památka a přírodní rezervace, zvláště chráněné druhy rostlin a živočichů, regionální územní systémy ekologické stability) **má následující připomínky:**

- Vzhledem k velkému rozsahu plánované akce je pravděpodobné, že se výstavba dotkne některých zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, Krajský úřad proto doporučuje pořídit biologický průzkum a v případě kolize se zvláště chráněnými druhy požádat v předstihu dle § 56 citovaného zákona o výjimku ze zákazu u zvláště chráněných druhů

rostlin a živočichů vydanou příslušným orgánem ochrany přírody, tedy Krajským úřadem Středočeského kraje.

Krajský úřad dále podle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. sděluje, že **lze vyloučit významný vliv** dané koncepce samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí stanovených příslušnými nařízeními vlády.

Plánovaná trasa VRT Praha – Havlíčkův Brod procházejí na území Středočeského kraje mimo součásti soustavy Natura 2000 – evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Samotné umístění záměru mimo EVL nebo PO nemusí zaručovat eliminaci významného vlivu na jejich předměty ochrany a celistvost, proto Krajský úřad požaduje, aby záměry realizované na základě této koncepce byly posuzovány z hlediska vlivu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti samostatně.

Z hlediska zákona č.100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí

Uvedený záměr lze ve všech variantách zařadit podle přílohy č. 1 citovaného zákona do kategorie I jako záměr k bodu 9.1 „*Novostavby železničních drah delších 1 km*“. Záměr bude podléhat zjišťovacímu řízení podle § 6 a 7 citovaného zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Ministerstvo životního prostředí ČR.

V případě důvodných pochybností, zda uvedený záměr podléhá posouzení vlivů na životní prostředí, je, podle § 23 zákona, rozhodující vyjádření MŽP, odboru posuzování vlivů na životní prostředí a IPPC (*adresa: Vršovická 65, 100 10 Praha 10*).

Ing. Josef Keřka, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v z. Ing. Hana Švingrová

vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí

Váš dopis zn.: 25134/2016-SZDC-O26

Ze dne: 8. 6. 2016

Naše zn.: 25134/2016-SZDC-O6

Vyřizuje: Ing. Konopásek, Ing. Veliš, Ing. Fridrich

Telefon: 602 289 077; 972 244 368; 972 244 833

E-mail: konopasek@szdc.cz ; velis@szdc.cz

fridrich@szdc.cz

Datum: 22. 6. 2016

Obor strategie

na vědomí:

Stavební správa západ

Územně technická studie „VRT Praha – Havlíčkův Brod“

K předloženému dílčímu plnění UTS uvádíme následující připomínky:

Dokumentace ve verzi 05.2016 neodpovídá závěrům porady z 5. 4. 2016 v těchto bodech:

1. Bylo dohodnuto, že "spojka Lísková nebude dokladována ve výkresové části, bude pouze uvedena v textové zprávě (...)" Text A.2 kap. 5.1.5 byl upraven, ale výkresy B.3.0 a B.4.0 nikoliv. Opětovně žádáme vypuštění spojky Lísková z výkresové části.
2. Bylo dohodnuto, že "bude doplněno (...) napojení nové tratě Praha - Benešov do varianty HB2f". To není provedeno, ve výkresu B.3.7.1 a B.4.7.1 odbočení trati směr Otice - Benešov chybí - žádáme o doplnění.

Kromě toho považujeme za potřebné doplnit:

1. Do situací koordinační zakreslující souvisejících silničních staveb, v oblasti východní části Prahy zejména dálnice D0 stavba 511 (vč. MÚK se Štěrboholskou radiálou) a silnice I/12 z důvodu souběhu a tedy negativního kumulativního působení na území, resp. naopak sdružení zásahů do společného koridoru.
2. Do situací čtyřkolejného úseku Praha-Libeň - Praha-Běchovice nový obvod dráhy (hranici trvalého záboru) pro její možné uplatnění do územního plánu.

Upozorňujeme, že propustnost **severního zhlaví ŽST Praha hl. n. a propustnost dopravních kolejí u nástupišť č. II a III v ŽST Praha-Libeň** se pohybuje nad mezními hodnotami současné Směrnice UIC. Takový rozsah dopravy je při dané struktuře provozu (mix dálkové a příměstské dopravy) s ohledem na očekávatelné dopady do kvality zcela nerealizovatelný. **Požadujeme, aby při tvorbě grafikonů byla aspoň přibližně akceptována (již tak dosti vysoká) limitní hodnota stupně obsazení u kolejí max. 0,7, u zhlaví max. hodnota 0,8.**

Výše uvedené stanovisko je společným vyjádřením za O6 a SSZ.


Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb