

Odbor strategie

č.j.: 13329/2015-O26

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Územně technická studie

VRT Brno - Vranovice

1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Územně technická studie (ÚTS)

Název akce: VRT Brno - Vranovice

Rok zpracování: 2014

Řešená lokalita: Modřice – Vranovice – Popice

Kraj: Jihomoravský

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

Zhotovitel: SUDOP Brno spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno, Česká republika

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 navrhovaném označení „Rychlá spojení (RS)“



Na základě návrhu nové podoby sítě TEN-T v ČR je plánována síť rychlých spojení, jejíž součástí je i rameno RS 2: Brno – Wien/Bratislava.

Na základě NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013 ze dne 11. prosince 2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě je spojnice **Brno – Břeclav zařazena do hlavní sítě TEN-T**, v kategorii „**Železnice určené k modernizaci na vysokorychlostní železnice**“. Pro splnění tohoto nařízení je třeba modernizovat tuto trať na vysokorychlostní do r. 2030.

Jednoznačnou prioritou mezi novostavbami vysokorychlostních tratí (VRT) v ČR 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 Varšavy či jen z Prahy do Znojma, Jihlavy, Třebíče aj. nebo z Brna

do Českých Budějovic apod. Rameno Praha – Brno tak můžeme považovat za základ vzniku vysoce konkurenceschopné železnice v ČR.

Tím bude (mimo jiné) v celé oblasti jižní Moravy vyvoláno navýšení poptávky po přepravě železniční dopravou. Je třeba zajistit připravenost páteřní infrastruktury pro další navýšení počtu spojů na stávajících linkách, popř. zavedení nových přímých spojů. Úsek Brno – Vranovice je jedním z těch, kde je na modernizované trase I. TŽK vlivem většího počtu zastávek vlaků příměstské dopravy s krátkými intervaly a současného provozování vlaků nákladní a především dálkové dopravy **nedostatečná kapacita dráhy**. Na jedné straně je tak omezena možnost nabídky dalších spojů příměstské osobní dopravy nebo vlaků dálkové dopravy, opominout však nelze také problémy způsobené nemožností plně vyhovět všem požadavkům na konkrétní minutové polohy vlaků jednotlivých segmentů. Tento problém dále prohlubuje existující resp. plánované úrovně křížení směrů v Horních Heršpicích a Hrušovanech u Brna. Prosté **doplnění kolejí ve stopě stávající trati přitom není reálné** z důvodu urbanizace dotčeného území.

Pro pokračování přípravy je nezbytná územní stabilizace nové trasy, která uvolní kapacitu na stávající trati pro příměstské popř. nákladní vlaky. Ani zde však nelze vyloučit případné kolize s jinou plánovanou výstavbou v hustě urbanizovaném okolí krajského města. Cílem studie je všechny kolize identifikovat a navrhnout trasu všeobecně přijatelnou, která zároveň umožní maximálně snížit nadbytečný rozsah územní ochrany pro železnici. Dalším významným podnětem pro zadání této studie je potřeba řešení zaústění nové tratě do železničního uzlu Brno. V roce 2015 se očekává zahájení prací na Studii proveditelnosti (SP) železničního uzlu Brno, která stanoví koncepci modernizace železničního uzlu Brno (ŽUB). Tato ÚTS je jedním z důležitých technických podkladů pro připravovanou SP.

2.2 Cíle dokumentace

Základním cílem této studie je navrhnout vedení nové tratě v úseku Modřice – Vranovice/Popice (coby zárodek budoucí VRT) jako invariantní trasu, včetně řešení provizorního zaústění do stávajícího traťového úseku Brno-Horní Heršpice – Modřice. Součástí studie je:

- vyhodnocení předchozích dokumentací,
- revize a zpřesnění trasy, již dříve uplatněné do Zásad územního rozvoje (ZÚR) tak, aby výsledná trasa byla všeobecně přijatelná,
- zpřesnění trasy s cílem zúžení koridoru pro ZÚR a pro územní plány obcí,
- návrh řešení plné segregace dálkové dopravy v úseku Modřice – Vranovice od zastávkových příměstských vlaků; souběh tras segmentů nákladní dopravy resp. vlaků Sp je možný s dálkovými i regionálními vlaky,
- napojení na ŽUB s adekvátní traťovou rychlostí,
- rezerva pro mimoúrovňovou odbočku ze směru Brno ve směru Pohořelice, resp. Znojmo / Mikulov, v prostoru Hrušovany u Brna (přímý směr variantně do Pohořelice nebo do Vranovic),
- zaústění do stávající trati ve dvou koncepčních variantách:
 - jižně od žst. Vranovice, dle ZÚR,
 - severně od žst. Vranovice.

3. Obsah dokumentace

3.1 Popis navrženého řešení

Z hlediska členění trasy do variant je třeba trasu rozdělit na dva úseky: od Modřic po k.ú. Unkovice a od Unkovic dále na jih.

V úseku Modřice – Unkovice základní varianta A odpovídá zákresu v ZÚR zrušených soudním rozhodnutím. Od žst. Modřice se trasa odklání vpravo, překračuje estakádou komunikaci R52, prochází přímo přes stávající logistický areál a tunelem délky 1800 m pokračuje poměrně mělce pod zástavbou rodinných domků. Dále opět překračuje komunikaci R52 a dostává se do volného terénu. Územními limity v další části trasy jsou tak pouze dobývací prostory nerostných surovin (štěrkopísek). I když je výše uvedená trasa zakreslena v územních plánech od r. 1995, v současnosti by prosazování této trasy bylo obtížně průchozí. Proto byla v rámci této studie prověřována možnost alternativního vedení trasy podél stávající silnice R52: Varianta B. Lze konstatovat, že průchod podél komunikace R52 je z hlediska technického (směrové a sklonové poměry) řešitelný. Poněkud nižší návrhová rychlost (235 km/h místo 250 km/h v základní variantě) není vzhledem k rozjezdové a brzdící křivce na závadu.

Od oblasti Unkovic směrem k jihu se řešení rozděluje do tří variant, které jsou odlišné jak po stránce trasování, tak po stránce řešení dopravních bodů:

- **Varianta J:** zapojení jižně od Vranovic do mezistaničního úseku Vranovice – Šakvice ve směrovém uspořádání odbočkou Popice. Odb. Popice bude řešena tak, že umožňuje obě varianty výhledového pokračování VRT na jih, jak případnou modernizaci koridoru v úseku odb. Popice – Břeclav na rychlost 200 km/h, tak od odb. Popice dále na jih novou samostatnou VRT.
- **Varianta S16:** zapojení severně od Vranovic před brněnské zhlaví přímo do traťových kolejí ve směrovém uspořádání tak, aby nemusela být řešena změna stávajícího kolejového uspořádání žst. Vranovice. Zaústění tratě je uvažováno na rychlost 160 km/h. Výhledové pokračování VRT na jih bude řešeno novou samostatnou VRT od odb. Unkovic.
- **Varianta S20:** zapojení severně od Vranovic do brněnského zhlaví ve směrovém uspořádání při modernizaci žst. Vranovice, ve které bude zvýšena rychlost na 200 km/h.

Součástí všech variant je návrh výhybny Unkovic. Tato výhybna je technicky navržena tak, aby měla funkci jak výhybny na trati, tak i odbočky z navržené trati pro případnou novou trať směr Znojmo či Mikulov. Jak

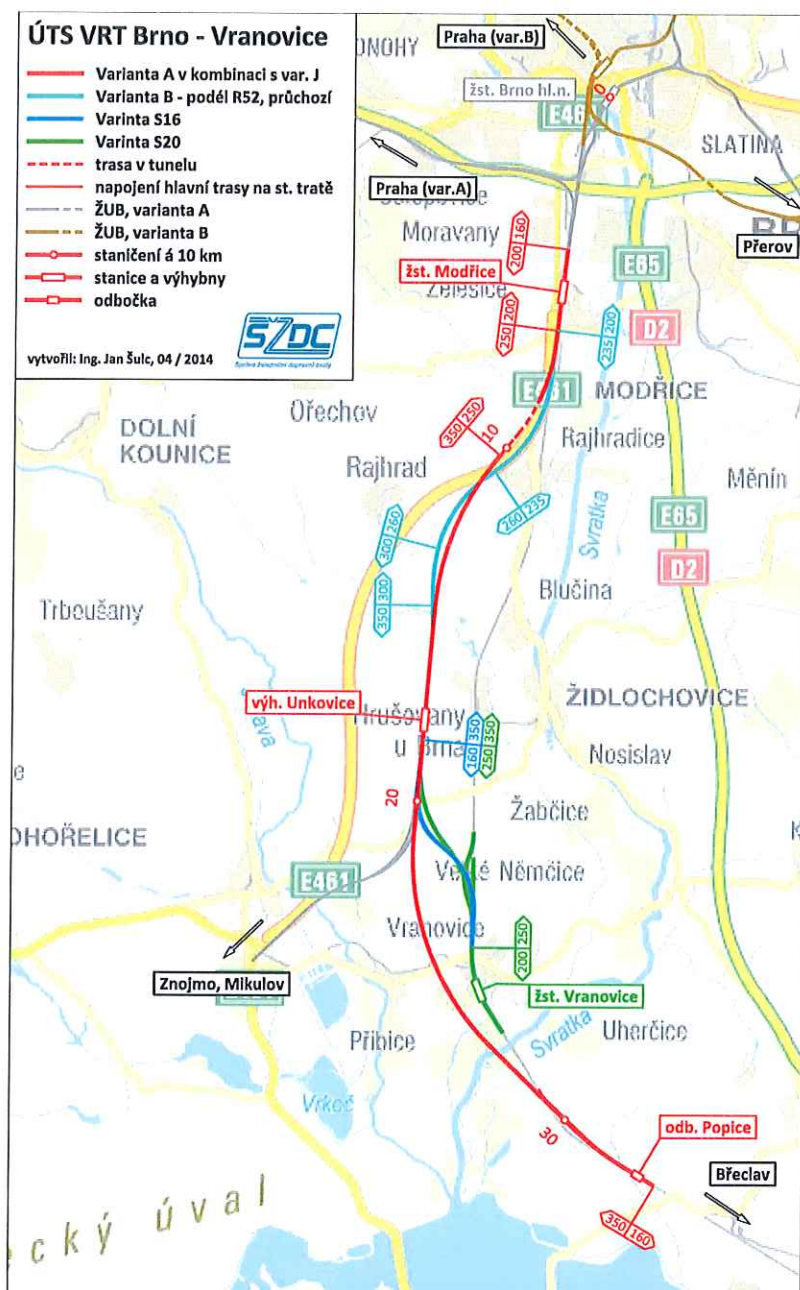
opodstatněnost existence výhybny, tak i existence odbočné tratě není předmětem této ÚTS. Opodstatněnost těchto investic bude možná až na základě návazných dokumentací, zejména studie proveditelnosti. Výhybna Unkovic není započítána do investičních nákladů (započítáno je pouze kolejové propojení).

U varianty S16 je výh. Unkovic navíc navržena tak, aby z ní v přímém směru mohla výhledově pokračovat VRT směrem ke st. hranici. U varianty S20 toto pokračování VRT navrženo není.

3.2 Členění dokumentace

Zpracovaná dokumentace územně technické studie je rozdělena na následující části:

- A – Průvodní zpráva
- B – Technická část
- C – Výkresová část
- D – Náklady



4. Vyhodnocení navrženého řešení

4.1 Vyhodnocení z hlediska potřeby

Potřeba realizace novostavby nové tratě v úseku Brno – Vranovice je dána zejména dvěma hlavními důvody: **NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) č. 1315/2013**, které ukládá ČR modernizovat tuto trať na vysokorychlostní do r. 2030 a potřebou **zvýšení kapacity** v tomto úseku pro rozvoj příměstské dopravy. Mezi další přínosy patří **zvýšení rychlosti** jak dálkové dopravy, tak i příměstské dopravy (která díky segregaci dálkové dopravy nebude muset být zdržována předjížděním).

Vzhledem k tomu, že rozšíření stávající dvoukolejné tratě o další dvě koleje je nemožné z důvodů zástavby těsně podél tratě a modernizace stávající tratě na rychlost min. 200 km/h neřeší problém kapacity, naopak jí ještě více snižuje, je **jediným řešením výstavba nové souběžné tratě**.

Návrhové parametry odpovídají vysokorychlostním standardům v Evropě. Je sice reálné, že v první etapě provozu nebudou plně využity a provozní rychlost bude nižší (200 až 230 km/h), zejména s ohledem na možnosti vlakových souprav, nicméně v cílovém stavu, při dostavbě VRT směrem ke st. hranici, se počítá s již plným vysokorychlostním provozem. Vyšší návrhová rychlost až 350 km/h navíc vyvolává v tomto úseku téměř shodnou investiční náročnost jako případná návrhová rychlost snížená.

Přestože je dostatečné zvýšení kapacity prokázáno ve všech navržených variantách, nejlepších výsledků, jak z hlediska úspory jízdních dob samotných vlaků Ex, tak z hlediska celkových cestovních dob všech vlaků na trase Břeclav – Brno, je dosaženo u **varianty J**. Varianta J je výhodná i z hlediska nejasné koncepce pokračování RS2 směrem na jih, jelikož jako jediná z těchto variant nevylučuje žádnou budoucí variantu. **Ve variantě J dochází k úplné segregaci segmentů Ex a R od segmentů Os a nákladních vlaků** v největší míře a k prolínání rychlých vlaků s vlaky Os dochází pouze v krátkém úseku Šakvice – Odb. Popice.

4.2 Vyhodnocení z hlediska průchodnosti

Z hlediska průchodnosti územím lze konstatovat, že při upřesnění trasy bylo dosaženo minimalizace střetů se stávající zástavbou. Nejvýznamnějším střetem je v základní variantě A v úseku Modřice – Unkovice průchod přes plochy bydlení stávající a plochy pro průmyslovou výrobu – stávající. I přes územní ochranu koridoru VRT v ZÚR v něm došlo k povolování staveb. Proto byla prověřena i další alternativní možnost: varianta B, podél silnice R52, která vykazuje příznivější hodnocení z hlediska střetů. Její nevýhodou je, že vede po okraji vymezeného koridoru v ÚP Modřice a částečně mimo koridor vymezený v ÚP Rajhrad. I přes tyto nevýhody varianta B vykazuje mnohem vyšší průchodnost než varianta A. **Varianta B je proto doporučena pro další sledování.**

Z hlediska dopadů na životní prostředí je nejvýznamnějším střetem **ve variantě J průchod přes Evropsky významnou lokalitu (EVL) – Vranovický a Plačkův les** (lužní les v prostoru mezi řekami Svatkou a Šatavou). Trasu J nelze navrhnout, vzhledem ke kolmému křížení s EVL, mimo tuto EVL. V další stupni přípravy je proto nezbytné soustředit se na možnost průchodnosti trasy přes tuto EVL (např. návrhem estakády v celé délce střetu, apod.). Varianty S16 a S20 tento střet nemají, vzhledem ke své jiné koncepci napojení na stávající trať před žst. Vranovice, nicméně tuto EVL dále protíná i stávající trať jižně od Vranovic.

Z pohledu životního prostředí je průchodnost varianty J vysoce riziková.

4.3 Vyhodnocení z hlediska proveditelnosti

Cílem studie není vyhodnocovat proveditelnost v plném rozsahu, studie však přináší podklad pro budoucí studii proveditelnosti. V tomto stupni dokumentace lze proto porovnávat pouze předpokládané investiční náklady.

Přehled investičních nákladů pro kombinace variant v mil. Kč:

		Varianty zapojení u Vranovic na st. trať		
		J – Jižně od Vranovic	S16 – Severně od Vranovic na rychlost 160 km/h	S20 - Severně od Vranovic na rychlost 200 km/h
Varianty průchodu jižně od Modřic	A – v koridoru VRT	15 440	10 047	10 944
	B – podél R52	15 271	9 878	10 775

Z pohledu investičních nákladů je nejlevnější varianta S16 v kombinaci s variantou B.

5. Stanoviska k závěrečnému odevzdání

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 k závěrečnému odevzdání jsou v příloze tohoto dokumentu.

6. Závěr

6.1 Souhrn

ÚTS navrhla vedení nové vysokorychlostní tratě Brno – Vranovice. Důvody pro existenci nové tratě jsou zejména dva. Prvním je závazek ČR vůči EU, kdy stávající trať Brno – Břeclav, jakožto součást hlavní sítě TEN-T, je Nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 určena k modernizaci na vysokorychlostní. Stávající trať však není možné takto modernizovat ve stávající stopě, a to jak z technických, tak zejména územních důvodů. Druhým podstatným důvodem je nedostatečná kapacita stávající trati v úseku Brno – Vranovice, která brání požadovanému rozvoji příměstské dopravy. V neposlední řadě dojde výstavbou nové tratě ke zrychlení jak dálkové osobní dopravy, tak i příměstské dopravy.

Návrh nové tratě vychází z dříve zpracovaných dokumentací a ctí dříve územně chráněný koridor v ZÚR. Návrh nové tratě začíná v mezistaničním úseku Brno-Horní Heršpice – Modřice v návaznosti na stavbu modernizace železničního uzlu Brno (návrh je vůči variantám uzlu Brno invariantní). Návrh nové tratě končí u Vranovic napojením na stávající trať. ÚTS navrhla 3 varianty tohoto napojení. Variantu J, která se napojuje jižně od Vranovic u zast. Popice a dvě varianty S16 a S20, které se napojují severně od Vranovic s návrhovou rychlostí napojení 160 a 200 km/h.

Z pohledu strategického a potřebnosti je nejvýhodnější varianta J. Ta nabízí největší kapacitu a nejkratší jízdní doby. Tato varianta zároveň umožní výhledovou dostavbu VRT směr Břeclav, tak i pouze modernizaci návazné stávající tratě na rychlost 200 km/h. Tato varianta je však investičně nejnáročnější a vykazuje střet s Evropsky významnou lokalitou Vranovický a Plačkův les. Tento střet nebyl v ÚTS řádně vyřešen a projednán. Je zde riziko, že při dalším prověřování této varianty nebude nalezeno přijatelné řešení tohoto střetu a varianta J pak bude nepřijatelná.

Varianty S16 a S20 jsou z pohledu potřebnosti kapacity také akceptovatelné. Varianta S16 umožní budoucí pokračování VRT z výh. Unkovice. Varianta S20 je navržena tak, že neuvažuje s pokračováním VRT z výh. Unkovice, ale uvažuje s modernizací stávající tratě Vranovice – Břeclav na rychlost 200 km/h. Návrh varianty S20 zahrnuje i přestavbu žst. Vranovice pro zvýšení rychlosti na 200 km/h.

Při prověřování územní průchodnosti trasy v koridoru dle dříve platných ZÚR (v ÚTS označená jako varianta A) byly zjištěny zásadní střety tohoto koridoru se zástavbou v okolí Modřic. Jedná se jak o průmyslové (skladové) objekty, tak i obytnou výstavbu. Bylo proto navrženo nové vedení trasy v této oblasti, a to v těsném souběhu s R52. Tato stopa, označovaná jako varianta B, nemá střety s obytnou zástavbou a je z tohoto pohledu přijatelná. Varianta B má nižší návrhovou rychlost než varianta A, nicméně s ohledem na nedaleké snížení rychlosti v žst. Modřice toto nemá zásadní vliv na jízdní doby. V neposlední řadě je varianta B méně investičně náročná. Je proto doporučená pro další sledování.

Studie navrhla odbočku, navazující na výhybnu Unkovice, která umožní případné budoucí vedení nové tratě směr Znojmo či Mikulov. Opodstatněnost existence výhybny i odbočky Unkovice musí prověřit návazné dokumentace.

6.2 Doporučení

Cílem studie bylo zejména zpřesnění (zúžení) koridoru VRT pro potřeby územně plánovacích dokumentací, identifikace a návrh řešení střetů původní trasy a variantní návrh ukončení trasy u Vranovic. Z výsledků studie plynou závěry, které jednoznačně doporučují úpravu trasy v oblasti Modřic a tuto upravenou trasu (varianta B) dále sledovat.

Variantní posouzení návrhu ukončení trasy není jednoznačné. Z hlediska potřebnosti je **nejvýhodnější varianta J**, ta má však vysoké riziko neprůchodnosti (střet s EVL). Varianty S16 a S20 jsou z dopravně-technologického hlediska také přijatelné. U varianty S20 však není umožněno výhledové pokračování VRT směr Břeclav a je tak v rozporu s plánem na výstavbu VRT Brno – Břeclav v celé délce.

Z pohledu plnění základních cílů, tj. zvýšení kapacity úseku Brno – Vranovice a modernizace součásti hlavní sítě TEN-T na vysokorychlostní plní cíl varianty J a S20, obě v kombinaci s modernizací stávající tratě Vranovice – Břeclav na rychlost 200 km/h. Varianta S16 tyto cíle také plní, ale pouze v případě dostavby VRT v celé délce Brno – Břeclav.

Pro rozhodnutí o výběru varianty je nezbytné zpracovat studii proveditelnosti na celý úsek Brno – st. hranice, ve které bude mimo jiné nutné zohlednit jak aspekty zahraničních rozvojových plánů (existence návazných VRT v Rakousku a na Slovensku), tak prověření průchodnosti varianty J přes EVL Vranovický a Plačkův les, případně jiné vedení VRT od Vranovic směr Rakousko, např. okolo Mikulova.

Vzhledem k výše uvedenému se doporučuje použít tuto studii jako podklad pro zpřesnění koridoru nové tratě v územně plánovacích dokumentacích, a to od km 4,3 (počátek řešení severně od Modřic) do km 18,5 (poslední invariantní bod trasy) dle varianty B, tj. v souběhu s R52.

Předložená Územně technická studie VRT Brno – Vranovice odpovídá základním požadavkům SŽDC a může sloužit jako podklad pro další koncepční a strategické dokumenty. **Vzhledem k tomu, že zadavatel ÚTS a zpracovatel Posuzovacího protokolu k předmětné stavbě je jedna a tatáž osoba, je třeba Posuzovací protokol považovat současně za Schvalovací protokol.** Studie se doporučuje přijmout jako podklad pro:

- zpřesnění vymezení koridoru VRT v územně plánovacích dokumentacích v km 4,3 až km 18,5 dle varianty B,
- zpracování připravované Studie proveditelnosti modernizace železničního uzlu Brno,
- zpracování návazné studie proveditelnosti,
- pro další projektovou přípravu Rychlých spojení.

Na základě výše uvedeného se doporučuje:

1. ÚTS schválit jako podklad pro zpracování návazných dokumentací v přípravě Rychlých spojení.
2. Použít výstupy z ÚTS ke zpřesnění vymezení koridoru VRT v územně plánovacích dokumentacích.
3. Pro stabilizaci variantního úseku je nezbytné zpracovat studii proveditelnosti, pro kterou bude tato ÚTS sloužit jako výchozí podklad.

Zpracovatel:

V Praze dne 27. 3. 2015

Ing. Jan Šulc

Studii schvaluji – neschvaluji

V Praze dne 27. 3. 2015



Bc. Marek Binko

ředitel Odboru strategie

Přílohy:

Stanoviska ke konečnému odevzdání ÚTS



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

VÁŠ DOPIS ZN:

ZE DNE:

NAŠE ZN:

VYŘIZUJE: Zadina Josef Ing.

TEL.: 724 932 360

FAX: 585 754 276

E-MAIL: ZadinaJ@szdc.cz

DATUM: Olomouc/19.08.2014

Správa železniční dopravní cesty,

státní organizace

Generální ředitelství

Ing. Jan Šulc

Dlážděná 1003 / 7

110 00 PRAHA 1

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH:

POČ. LISTŮ PŘ.:

Věc: Vyjádření k Územně technickým studiím „VRT Bohumín – Přerov“, „VRT Brno - Vranovice“ a „VRT Benešov - Brno“

K Vámi zasláným územně technickým studiím „VRT Bohumín – Přerov“, „VRT Brno - Vranovice“ a „VRT Benešov - Brno“ nemá Stavební správa východ žádné připomínky.

Dr. Ing. Václav John
ředitel organizační jednotky
Stavební správa východ

136069/2014 026

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došl: dne:	15. 09. 2014	U příloh
Č. j.:	40 113/14	Přílohy přilož
(2)		

Vážený pan
Bc. Marek Binko
SŽDC, s.o., Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Váš dopis značka / ze dne

Naše značka

Vyřizuje / linka
 Ing. Novák / +420 543 426 653

Brno
 11. 9. 2014

Vyjádření k územně technické studii „VRT Brno – Vranovice“

Vážený pane řediteli,

na základě Vaší žádosti Vám k předané dokumentaci územně technické studie „VRT Brno – Vranovice“ sdělujeme:

Mj. z důvodu současných kapacitních problémů v úseku Brno - Vranovice podporujeme shodně s Jihomoravským krajem urychlenou přípravu předmětné stavby. Požadavek Jihomoravského kraje na brzké řešení nedostatečné výlukové kapacity současné tratě v omezujícím úseku Modřice – Hrušovany u Brna (alespoň prospojovalání obou traťových kolejí v prostoru bývalé stanice Rajhrad) tím není dotčen. V kapitole kapacitních výpočtů proto považujeme za žádoucí zmínit:

- problematiku výluk v omezujícím úseku Modřice – Hrušovany u Brna: v denní době zde lze výluky konat jen při nahrazení části osobních vlaků náhradní autobusovou dopravou a to vč. sobot a nedělí. Ev. konání výluk v denní době pracovních dnů znamená rozsáhlou náhradní autobusovou dopravu a s tím spojenou degradaci regionální dopravy.

- skokový nárůst zpoždění regionálních vlaků při operativním přesunutí předjíždění regionálních vlaků vlaky EC v omezujícím úseku Modřice – Hrušovany u Brna o stanici zpět.

- naléhavost řešení situace v omezujícím úseku Modřice – Hrušovany u Brna dříve než v okamžiku, kdy nevyhoví teoretický výpočet propustnosti (dlouhodobý horizont).

Z pohledu KORDIS JMK se jako jednoznačně nejvýhodnější jeví varianta J. V této variantě dojde k segregaci dálkové a regionální dopravy téměř v celém úseku Brno – Šakvice, kde výhledově předpokládáme provozování husté příměstské dopravy. U ostatních variant dochází k prolínání dálkové a regionální dopravy v podstatně delším úseku, což považujeme za nežádoucí.

Při návrhu úprav stanice Modřice žádáme sledovat prodloužení podchodu na stranu stanice odlehlou od výpravní budovy z důvodu pějšího propojení s tramvajovou tratí.

Záměr vedení vlaků relací Brno – Znojmo a Brno – Mikulov by měl být podložen zadáním příslušné studie: novostavba tratě odb. Unkovice – odbočná stanice (odbočka) na trati 246. Tato studie by mj. řešila i vhodná vozidla pro tyto linky – viz parametry použitých vozidel (část B, tab. 17). Na základě našich současných poznatků se lze domnívat, že pro vlaky relací Brno – Znojmo a Brno –

Mikulov budou s ohledem na intenzitu přepravního proudu vhodnější (dvou-, třídlíné) jednotky a s ohledem na kapacitu dopravní cesty bude vhodné vedení těchto vlaků v úseku Brno – odbočná stanice na trati 246 jako dvouskupinových.

S pozdravem



Ing. Jiří Horský

ředitel společnosti



Na vědomí:
KrÚ JMK, odbor dopravy
Žerotínovo náměstí 3/5
601 82 Brno

 10.9.2014



JIHOMORAVSKÝ KRAJ

Krajský úřad Jihomoravského kraje

Odbor rozvoje dopravy

Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 30374/2014-O26
Ze dne: 10.07.2014
Č. j.: JMK 84153/2014
Sp. zn.:
Vyřizuje: Franek
Telefon: 541 651 314
Počet listů: 1
Počet příloh/listů: -
Datum: 01.09.2014

SŽDC
Odbor strategie

ÚT studie VRT Brno - Vranovice, vyjádření

Vážení,

předali jste nám dokumentaci uvedené zakázky s žádostí o vyjádření. Naše připomínky se vztahují zejména k předloženému celkovému řešení úseku. Případné podrobnější vyjádření k dopravní technologii vydá Kordis JMK.

Pro variantu S16 se odůvodňuje navržení $v = 350$ km/h pokračováním VRT směr jih na tuto rychlost (B 2.6). Ovšem zároveň se spekuluje o možnosti vedení VRT směr Vídeň neproověřenou "znojemskou" tratí (B 2.5). Ta však je v úseku uváděném ve studii navržena na $v = 200$ km/h (C 3.3), což znamená, že by $v = 350$ km/h ve studii prověřovaném úseku Brno - Vranovice mělo v konečném stavu využití jen pro část HST ve směru Bratislava. Spekulací o vedení VRT nesledovanou stopou Znojmo/Mikulov by nemělo docházet k oslabování přínosů studovaného úseku.

Při návrhu úprav stanice Modřice je třeba sledovat řešení s prodloužením podchodu na opačnou stranu stanice - viz návrh územního plánu na pěší propojení s tramvajovou tratí.

Jedním ze závěrů studie by mělo být doporučení zpracování ÚTS nové tratě Unkovice - Znojmo/Mikulov.

I z důvodů stávajících kapacitních problémů v úseku Brno - Vranovice podporuje JMK urychlenou přípravu studovaného úseku. Požadavek JMK na rychlé řešení (zejm. výlukové) kapacity stávající tratě v prostoru bývalé stanice Rajhrad tím však není nikterak dotčen.

S pozdravem

otisk razítka

Ing. Rostislav Snovický v.r.
vedoucí odboru

Za věcnou správnost: Ing. Michal Franek v.r.
ved. odd. rozvoje dopravy

Na vědomí:

- Kordis JMK
- KrÚ JMK OUPŠŘ

IČ
708 88 337

DIČ
CZ70888337

Telefon
541 651 111

Fax
541 651 209

E-mail
posta@kr-jihomoravsky.cz

Internet
www.kr-jihomoravsky.cz

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor územního plánování a stavebního řádu

Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

Váš dopis zn.: 30374/2014-O26
Ze dne: 10.07.2014
Č. j.: JMK 82796/2014
Sp. zn.: S-JMK 82796/2014
Vyřizuje: Ing. Svobodová
Telefon: 541 651 330
Počet listů: 1
Počet příloh/listů: 0/0
Datum: 26.08.2014

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 PRAHA 1

Vyjádření k územně technické studii „VRT Brno - Vranovice“

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu (dále OÚPSŘ), obdržel dne 11.07.2014 žádost Správy železniční dopravní cesty o vyjádření k územně technické studii „VRT Brno - Vranovice“.

K předložené žádosti OÚPSŘ sděluje následující:

Krajský úřad v souladu s ustanovením § 7 odst. 1 písm. a) zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů pořizuje Zásady územního rozvoje Jihomoravského kraje. V současné době projektant zpracovává Návrh ZÚR JMK, ve kterém bude koridor pro VRT vymezen dle požadavků ministerstva dopravy.

Jihomoravský kraj nemá v současné době platnou územně plánovací dokumentaci, která by koordinovala veřejné i soukromé záměry nadmístního významu na území kraje a ze které by mohly pro daný záměr vyplynout případné požadavky.

Upozorňujeme, že ve výkresové části nejsou správně vymezeny zastavitelné plochy na k. ú. Rajhrad. Dle změny č. 1 Územního plánu sídelního útvaru Rajhrad schválené dne 25.11.2002 je v prostoru západně od města mezi rychlostní silnicí R52 a silnicí III/39513 až po konec katastrálního území vymezena návrhová plocha výroby a technické infrastruktury, která ve výkresové části územně technické studie není zakreslena.

S pozdravem

otisk razítka

Ing. arch. Eva Hamrlová
vedoucí odboru

IČ
708 88 337

DIČ
CZ70888337

Telefon
541 651 111

Fax
541 651 369

E-mail
posta@kr-jihomoravsky.cz

Internet
www.kr-jihomoravsky.cz

KRAJSKÝ ÚŘAD JIHOMORAVSKÉHO KRAJE

Odbor životního prostředí

Žerotínovo náměstí 3/5, 601 82 Brno

124409/1014 06
28.08.2014
37559
106

→ 026 40

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Č. j.: JMK 82 801/2014

Sp. zn.: S-JMK 82 801/2014/OŽP

Vyřizuje: Vodičková

Telefon: 541 65 1584

Datum: 22.8.2014

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA

„VRT Brno - Vranovice“, okres Brno-venkov – vyjádření

Krajský úřad Jihomoravského kraje obdržel dne 11. 7. 2014 Vaši žádost o vyjádření k dokumentaci „VRT Brno - Vranovice“ okres Brno-venkov, projektová dokumentace: SUDOP Brno spol. s r.o., Kounicova 26, 611 36 Brno.

Stručná charakteristika záměru: Cílem předložené studie je zpřesnit a stabilizovat v území trasu nové vysokorychlostní železniční tratě v úseku Brno-Vranovice. Jedná se o návrh vedení dalších traťových kolejí v úseku Brno – Vranovice jako invariantní trasu, včetně provizorního zaústění do stávajícího kolejiště železničního uzlu Brno. Z hlediska zaústění do stávající trati Brno Břeclav poblíž Vranovic byly zkoumány tři varianty zapojení. Investorem záměru je Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 10003/7, 110 00 Praha.

Odbor životního prostředí Krajského úřadu Jihomoravského kraje prověřil uvedenou dokumentaci v rámci přenesené působnosti a v rozsahu své věcné příslušnosti s tímto závěrem:

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Dotčeným věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem k vydání vyjádření podle ustanovení § 18 vodního zákona je vodoprávní úřad obce s rozšířenou působností v místě požadované činnosti nebo stavby.

Upozorňujeme, že část řešeného území se nachází v záplavovém území. Pro stavby umístěné v záplavovém území je třeba vodoprávního souhlasu dle § 17 odst. 1 písm. c) vodního zákona, dotčeným věcně a místně příslušným vodoprávním úřadem. Dále navržená trasa prochází několika ochrannými pásmy vodních zdrojů.

(Ing. Blažková, kl. 2692)

Z hlediska zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Má-li být výstavbou tras nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí dotčen ZPF mimo současně zastavěné území obce, zpracovávají se dle ust. § 7 odst. 2 vyhlášky č. 13/1994 Sb., návrhy tras těchto staveb v technicky řešitelných územních alternativách s cílem nalézt řešení, které bude z hlediska ochrany ZPF a ostatních zákonem chráněných obecných zájmů nejvýhodnější.

Návrh tras nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí, který se zpracovává v etapě před zpracováním zadání těchto staveb, musí být ve smyslu ust. § 7 odst. 3 zákona projednán s orgány ochrany zemědělského půdního fondu a opatřen jejich souhlasem.

Pokud trasa nepřesahuje správní obvod obce s rozšířenou působností, uděluje souhlas podle § 7 odst. 3 obecní úřad obce s rozšířenou působností, v případě, že jej přesahuje, uděluje souhlas krajský úřad.

V případě, kdy dotčený zemědělský půdní fond leží ve správním obvodu dvou nebo více orgánů ochrany ZPF jednoho stupně, je k řízení ve věci příslušný ten orgán ochrany ZPF, v jehož správním obvodu leží největší část dotčených pozemků. Kompetentním orgánem ve věci udělení souhlasu podle § 7 odst. 3 k návrhům tras nadzemních a podzemních vedení, pozemních komunikací, celostátních drah a vodních cest a jejich součástí, které se nacházejí na území dvou a více krajů, je ve smyslu ust. § 17 písmene c) Ministerstvo životního prostředí.

(Ing. Mikulášek, kl. 2637)

Z hlediska zákona č. 289/1995 Sb., o lesích ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Krajský úřad Jihomoravského kraje, odbor životního prostředí není dotčeným orgánem státní správy, kterým by byl pouze v případě, pokud by byly dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) v rozsahu větším než 1 ha. V případě menšího dotčení PUPFL a pozemků ve vzdálenosti do 50 m od okraje lesa je nutno požádat o vyjádření podle § 14 odst. 2 lesního zákona příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností, odbor životního prostředí.

Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

K možnosti existence vlivu záměru VRT varianty S16 a S20 na lokality soustavy Natura 2000 vydává KrÚ JMK, odbor životního prostředí jako orgán ochrany přírody, příslušný na základě ustanovení § 77a odstavce 4 písmeno n) zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů, stanovisko podle § 45i odstavce 1) téhož zákona v tom smyslu, že hodnocený záměr nemůže mít významný vliv na žádnou evropsky významnou lokalitu nebo ptačí oblast. Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený záměr svou lokalizací zcela mimo území prvků soustavy Natura 2000 a svou věcnou povahou nemá potenciál způsobit přímé, nepřímé či sekundární vlivy na jejich celistvost a příznivý stav předmětů ochrany.

K možnosti existence vlivu záměru VRT varianty J na lokality soustavy Natura 2000 vydává KrÚ JMK, odbor životního prostředí, jako orgán ochrany přírody, příslušný na základě ustanovení § 77a odstavce 4 písmeno n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, stanovisko podle § 45i odstavce 1 téhož zákona v tom smyslu, že **pro hodnocený záměr nelze vyloučit významný vliv na evropsky významnou lokalitu CZ0620084 Vranovický a Plačkův les vymezenou dle přílohy nařízení vlády č. 318/2013 Sb. Vzhledem k výše uvedenému závěru musí být hodnocený záměr předmětem posouzení důsledků své realizace na dané území soustavy Natura 2000 podle ustanovení § 45h a 45i téhož zákona, které vychází z článku 6 odstavce 3 a 4 směrnice Rady 92/43/EHS.**

Výše uvedený závěr orgánu ochrany přírody vychází z úvahy, že hodnocený záměr svou lokalizací přímo na území EVL **Vranovický a Plačkův les** a svou věcnou povahou má vysoký potenciál nepříznivě ovlivnit stav předmětů ochrany. Předmětem ochrany uvedené EVL jsou typy přírodních stanovišť, a to 3150 Přirozené eutrofní vodní nádrže s vegetací typu Magnopotamion nebo Hydrocharition, 91E0* Smíšené jasanovo – olšové lužní lesy temperátní a boreální Evropy (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae), 91F0 Smíšené lužní lesy s dubem letním (Quercus robur), jilmem vazem (Ulmus laevis), j. habrolistým (U. minor), jasanem ztepilým (Fraxinus excelsior) nebo

j. úzkolistým (*F. angustifolia*) podél velkých řek atlanské a středoevropské provincie (*Ulmenion minoris*). Vzhledem k předpokládanému rozsahu území dotčeného záměrem při případné realizaci VRT je vysoce pravděpodobné, že některé ze jmenovaných biotopů budou zničeny či poškozeny. Přitom je nutno brát v úvahu také otázku kontinuity jejich existence (tzn., že biotopy dnes méně cenné mohou mít potenciál během svého vývoje nabývat na hodnotě) a vzájemné provázanosti jejich jednotlivých prvků, která může být realizací záměru významně omezena.

Vzhledem k charakteru komplexního záměru (všechny varianty) a místa jeho realizace považuje orgán ochrany přírody za nezbytné provedení biologického hodnocení ve smyslu ust. § 67 zákona o ochraně přírody, jehož výsledkem by mělo být vyloučení nebo identifikace škodlivých zásahů do přirozeného vývoje zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů, které je možné uskutečnit jen s výjimkou z jejich ochranných podmínek podle ust. § 56 zákona o ochraně přírody.

Dále zdejší orgán ochrany přírody konstatuje, že záměrem mohou být postiženy zvláště chráněné druhy, pro které železniční koridor představuje migrační překážku. Dle materiálu poskytovaného v rámci územně analytických podkladů AOPK „Migrační koridory pro velké savce v České republice“ je celý komplex Vranovického a Plačkova lesa vymezen jako migrační koridor. Za dotčené druhy lze kromě savců označit také obojživelníky a ptáky. Z tohoto důvodu požadujeme na celý záměr také vypracování podrobné migrační studie zaměřené na rizika pro výše uvedené skupiny živočichů. Jejím výstupem by mělo být posouzení stávající situace, vytipování rizikových míst a případně návrh vhodných technických opatření.

(Ing. Marek Krchňavý, kl. 4320)

Z hlediska zákona č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, ve znění pozdějších předpisů:

Uvedený záměr se dotýká zájmů chráněných zákonem o ochraně ovzduší a jeho prováděcími právními předpisy, v platném znění. Podle ust. § 11 odst. 3 b) zákona o ochraně ovzduší je kompetentním orgánem ochrany ovzduší, v případě stacionárních zdrojů neuvedených v příloze č. 2 k tomuto zákonu, místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obce v místě požadované činnosti nebo stavby.

Ke zvýšení objemu emisí do ovzduší dojde přechodně v období výstavby podél trati, podél přístupových komunikací a v okolí zařízení stavenišť, tento vliv je pouze lokální a časově omezený. Vlastní uvažovaná doprava po VRT bude vedena v závislé trakci, provoz bude zajišťován elektrickými jednotkami. Kvality ovzduší v okolí budoucí železniční tratě se nezmění.

Upozorňujeme na skutečnost, že výstavba záměru musí být v souladu s platnou legislativou na úseku ochrany ovzduší, zejména ve věci minimalizace vnášených emisí ze stavebních strojů a stavebních činností (snižování prašnosti klopením, koordinací prací, optimalizací dopravy aj.).

(Ing. Helán, kl. 2626)

Z hlediska zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Podle ust. § 79 odst. 4 písm. b) zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o odpadech“), je k vyjádření kompetentní místně příslušný obecní úřad obce s rozšířenou působností obce s rozšířenou působností v místě požadované činnosti nebo stavby.

Upozorňujeme, že nakládání s odpady musí být v souladu s platnou legislativou na úseku odpadového hospodářství, zejména ve věci upřednostnění využití odpadů (recyklace, regenerace) před jejich odstraněním (uložením na skládku), a v souladu s Plánem odpadového hospodářství Jihomoravského kraje (jeho závazná část byla vydána vyhláškou Jihomoravského kraje č. 309/2004). V tomto smyslu je nutno v dalším stupni projektové dokumentace dopracovat část týkající se nakládání s odpady vznikajícími při realizaci akce.

(Ing. Ettlová, kl. 2620)

Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Stavba vysokorychlostní trati bude předmětem procesu posuzování vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

(Mgr. Richterová, kl. 2684)

Z hlediska zákona č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci ve znění pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Záměr nepodléhá povolení řízení dle přílohy č.1 zákona č.76/2002 Sb., o integrované prevenci.

Z hlediska zákona č. 59/2006 Sb., o prevenci závažných havárií způsobených vybranými nebezpečnými chemickými látkami nebo chemickými přípravky a o změně zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 320/2002 Sb., o změně a zrušení některých zákonů v souvislosti s ukončením činnosti okresních úřadů, ve znění pozdějších předpisů, (zákon o prevenci závažných havárií), a prováděcích předpisů k tomuto zákonu:

Předmětný záměr investora nespadá do režimu zákona.

Z hlediska zákonů č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství, č. 61/1988 Sb., o hornické činnosti, výbušninách a o státní báňské správě, č. 62/1988 Sb., o geologických pracích a o Českém geologickém úřadu ve zněních pozdějších předpisů a prováděcích předpisů k těmto zákonům:

V případě, že stavba bude zasahovat do chráněného ložiskového území nebo dobývacího prostoru, bude třeba vyžádat si závazné stanovisko Krajského úřadu Jihomoravského kraje k umístění stavby v CHLÚ ve smyslu § 19 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon) ve znění pozdějších předpisů.

(Mgr. Richterová, kl. 2684)

Toto vyjádření není rozhodnutím ve smyslu zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení a nelze se proti němu odvolat. Nenahrazuje rozhodnutí, souhlasy a jiná správní opatření vydávaná ostatními správními úřady na úseku životního prostředí.

Krajský úřad Jihomoravského kraje
odbor životního prostředí
Žerotínovo nám. 3/5, 601 82 Brno


Ing. Jiří Hájek

pověřen vedením odboru životního prostředí

Přílohy: Projektová dokumentace

IČ	DIČ	Telefon	Fax	E-mail	Internet
708 88 337	CZ70888337	541 65 1111	541 65 1579	vodickova.hana@kr-jihomoravsky.cz	www.kr-jihomoravsky.cz



Ministerstvo dopravy

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

**Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace**

GŘ – Odbor strategie

Dlážděná 1003/7

110 01 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne
/

Naše značka
534/2014-910-UPR/8-Ma

Vyřizuje / linka
Marec, Peter, Ing. /225 131 436

Praha
4.9.2014

Věc: VRT/RS - územně technické studie

Ministerstvo dopravy obdrželo územně technické studie (dále ÚTS), kterými je prověřována územní průchodnost plánovaných tras železničních tratí vysokých rychlostí s cílem jejich upřesnění a stabilizace v území.

K vyjádření byly zaslány a Odboru infrastruktury a ÚP ke zpracování souhrnného vyjádření předány:

- ÚTS „VRT Praha – Litoměřice“ dopisem čj. 31035/2014-O26,
- ÚTS „VRT Praha – Benešov“ dopisem čj. 30393/2014-O26,
- ÚTS „VRT Benešov – Brno“, dílčí plnění Jihlava (mimo) – Brno dopisem čj. 31017/2014,
- ÚTS „VRT Brno – Vranovice“ dopisem čj. 30374/2014-O26,
- ÚTS „VRT Bohumín – Přerov“ dopisem čj. 28864/2014-O26.

Na základě dohody odvětvových odborů MD k předloženým ÚTS, doplněným prezentací ze dne 21. srpna 2014 sdělujeme:

Obecně je negativním průvodním znakem studií absence koncepčního řešení vysokorychlostních tratí v ČR. Studie proto ve svých závěrech nemohou doporučovat konkrétní návrhy a nabízejí různá alternativní řešení – není dořešeno pokračování trati ve směru na Ústí nad Labem, není dořešen průchod kolem Benešova a odbočení ve směru na Jihlavu, vzhledem k chybějícímu úseku Benešov – Jihlava nelze stabilizovat dopravní obsluhu Jihlavy, není dořešena poloha brněnského nádraží a s tím související vstup trasy VRT do ŽUB, není vyjasněno pokračování VRT ve směru na Slovensko a Rakousko, není rovněž vyjasněno pokračování trasy VRT do Polska. V otázce návaznosti nových tras VRT na infrastrukturu sousedních zemí panuje obecně značná nejistota. Vzhledem k těmto nedostatkům jsou předložené ÚTS hodnoceny jako podpůrné pracovní podklady pro studii příležitostí, která se bude celkovou koncepcí VRT/RS zabývat.

Za zcela zásadní proto považujeme, aby k využití návrhů, obsažených ve zpracovaných ÚTS, pro účely zásadních změn v zásadách územního rozvoje či v územních plánech došlo teprve tehdy, až bude zpracována a schválena studie příležitostí a pro jednotlivá ramena RS budou schváleny studie proveditelnosti. Za akceptovatelnou výjimku z tohoto požadavku považujeme využití ÚTS v situaci, kdy dnes definované územní rezervy prokazatelně zbytečně blokují rozvoj

některých obcí. V takových případech považujeme za možné využít ÚTS pro zúžení či jiné omezení šířky chráněného koridoru v konkrétní oblasti.

Všeobecně všechny zpracované ÚTS pracují s provozním konceptem, který nebyl v žádném případě prověřen dopravním modelem a nemusí tak odrážet výhledovou poptávku z hlediska přepravních proudů. Pro budoucí projednatelnost tratí VRT v procesech SEA/EIA bude přitom rozsah provozu základním omezujícím kritériem. Před přistoupením k procesu změn územních rezerv v ZÚR na návrhové plochy VPS proto bude nutné stanovit ve studii příležitosti, potažmo ve studiích proveditelnosti, počty spojů v takovém rozsahu, aby bylo možné získat rozhodnutí potřebná k realizaci stavby, tedy aby záměr nenarazil na limity životního prostředí.

S ohledem na obsah ÚTS považujeme dále za zcela zásadní, aby v nejbližší době (v úvodní fázi zpracování studie příležitostí resp. nejpozději v úvodní části zpracování technicko-provozní studie) došlo k vyjasnění možností, za kterých lze využívat tratě VRT konkrétními vozidly. V mnoha ÚTS je navrhováno využití nových tratí VRT i spoji/linkami, které mají charakter dnešních rychlíků či spěšných vlaků a z jednotlivých odboček pokračují po konvenčních tratích. Je třeba definovat nejnižší standardy, jaké může mít vozidlový park provozovaný na jednotlivých kategoriích tratí VRT dle TSI, a to mimo jiné s ohledem na v ÚTS jednotně zvolenou osovou vzdálenost kolejí.

Za účelem maximalizace využití VRT jednotlivými spoji/linkami je ve všech ÚTS zapracováno množství odboček z VRT, které značně zvyšují náklady stavby. Mimo navyšování nákladů dochází v souvislosti s vkládáním odboček k potřebě definovat vždy přímý úsek VRT v dostatečné délce, což následně pro dodržení návrhových parametrů v navazujícím úseku vyvolá potřebu opuštění definovaného koridoru dosud sledované platné územní rezervy. Pokud by se v navazujících pracích dospělo k poznání, že navrhovaný sjezd je nadbytečný, nebylo by v mnoha případech třeba měnit plochu územní rezervy.

I. ÚTS Praha – Litoměřice

- a. Části ÚTS věnující se zhodnocení průchodnosti VRT daným koridorem, včetně vyhodnocení střetů s chráněnými složkami území a prvotní geologické rešerše považujeme za odborně zpracované v rozsahu adekvátním současnému stavu poznání a rozpracovanosti záměru. Rozsah a obsah považujeme za dostatečný pro potřeby budoucího zpřesňování vedení trasy v území a zajištění/zpřesnění územní ochrany tohoto záměru. Toto samozřejmě platí za předpokladu, že výsledky ÚTS a upozornění na rizika budou při dalších pracích zohledněny a respektovány – týká se zejména vysokých rizik v úseku odb. Hrdly – jižní portál Litoměřického tunelu, kde se kumulace jednotlivých omezení průchodnosti základních i alternativních variant ukazuje jako značně vysoká.

Vzhledem k nesouhlasu MŽP s vedením VRT (koridor dosud vymezený v ZÚR HMP a z uvedených důvodů v aktualizaci č.1 ZÚR HMP vymezený jako územní rezerva) přes EVL Letiště Letňany bylo nutno prověřit možnost jiného výjezdu z Prahy. Řešení tohoto konfliktu však znamená vymezit nový koridor pro VRT v Praze (navržen koridor územní rezervy v aktualizaci č.1 ZÚR HMP), v ZÚR Středočeského kraje a následujících obcích Středočeského kraje až po obec Líbeznice. V případě, že bude definitivně vyloučena možnost vedení trasy VRT v původním koridoru (tunel pod EVL Letiště Letňany), bude nutné dořešit a projednat nově vzniklé střety v území vyplývající z návrhu nového koridoru. Dotčené obce dlouhodobě umisťovaly svá rozvojová území dle dosud platné krajské ÚPD (ZÚR) a lze předpokládat problém s průchodností nové trasy včetně nově navrhovaných odboček.

- b. Jedním z primárních cílů zadané studie bylo upřesnění koridoru definovaného v ZÚR. Dle Nařízení 1315/2013 je úsek novostavby této VRT zanesen na území ČR z Prahy pouze do

Ústí nad Labem s pokračováním na území SRN jako konvenční trať – nebylo dosaženo dohody se SRN na zahrnutí příhraničního úseku VRT do TEN-T. Pokračování mezi Ústím nad Labem a státní hranicí není dosud v politice TEN-T definováno. ZÚR Ústeckého kraje zároveň mají vymezenou územní rezervu pro VRT směrem do Drážďan na levém břehu, přes CHKO České Středohoří mimo Ústí nad Labem. Z uvedeného důvodu považujeme za možné budoucí využití této studie pouze pro zpřesnění vymezení koridoru VRT v úseku odb. Sluncová – odb. Hrdly. Další pokračování směrem na pravý břeh Labe v tuto chvíli nemá oporu v platných koncepčních dokumentech a do doby přijetí případné změny těchto koncepčních dokumentů nelze pokračování VRT do Drážďan po pravém břehu Labe předjímat. V této souvislosti je třeba upravit i text průvodní zprávy v kapitole 1.1 resp. 1.2. a ostatních částech dokumentace, neboť uváděné informace o pokračování na pravý břeh Labe se nezakládají na platných koncepčních dokumentech. Považujeme za nutné na toto objektivně upozornit. Stejně tak nelze do doby zpracování studie příležitosti a studie proveditelnosti předjímat využitelnost navrhovaných odboček z VRT a nelze je tedy ani do této doby uplatňovat při pořizování aktualizací ZÚR či při změnách územních plánů dotčených obcí.

- c. Zaústění VRT do ŽUP je provedeno v celkem 5 variantách technického řešení, přičemž zcela zásadním faktorem, který determinuje uspořádání kolejového řešení a územní nároky jednotlivých variant, je počet spojů/linek, které modelově navrhovanou infrastrukturu využívají. Využitelnost a udržitelnost jednotlivých spojů/linek musí být prověřena podrobněji ve studii proveditelnosti. ÚTS sama o sobě tak nemůže být podkladem pro definici změn v území od prostoru žst. Praha -Vysočany do prostoru odb. Sluncová. Musí být zhodnoceno, zda neobjednání / neprovázení některých konkrétních spojů/linek nebude finančně mnohem více efektivní než budování maximalistických kolejových řešení. Jako pozitivní skutečnost je však třeba vyzdvihnout, že ÚTS obsahuje v tomto ohledu určitý náznak obdobného přístupu zpracovatele, použitý při definici a prověření provozu ve variantě C. Jakkoliv změněné počty spojů/linek ve variantě provozu C nevychází z dopravního modelu a odborně predikované poptávky, systémově se jedná o správný iterační postup, kterým musí v dalších fázích přípravy projektu být dosaženo optimálního poměru nákladů a přínosů technického řešení a provozního konceptu. Jen takto vyvážená varianta může být následně podpořena k další přípravě a budoucí realizaci.
- d. Průvodní zpráva, článek 1.1. – požadujeme, aby zpracovatel místo ilustračního obrázku RS využil textaci k RS z platné Dopravní politiky, resp. z Dopravních sektorových strategií, neboť oba tyto dokumenty jsou dosud jedinou platnou vládní koncepcí pro zajištění dopravy a dopravní infrastruktury na území ČR včetně RS. Je třeba čtenáře pravdivě seznámit s informací, v jakém kontextu jsou ÚTS zpracovávány a v jakém stavu se příprava RS nachází. Tímto kontextem rozhodně není „*Ministerstvem dopravy připravený program „Rychlá spojení“ RS pro rychlou dálkovou dopravu (viz obr. 1)*“. V úvodní kapitole je třeba zohlednit i obsah připomínky dle bodu 1.)a) neboť současná podoba uváděných informací se nezakládá zcela na pravdě (soulad s TEN-T).
- e. K části dopravní technologie: v návazných pracích bude třeba upravit rozsah dopravy / linkového vedení tak, aby vycházel z potřeb odůvodněných dopravním modelem a aby především bylo respektováno vedení linek dle schválené studie proveditelnosti „Praha – Vysočany – Lysá nad Labem, 2. stavba“. V dopravní technologii minimálně absentuje 1 pár expresů z Prahy hl.n do Hradce Králové předpokládaný v odkazované studii proveditelnosti.
- f. Za vhodné bychom považovali doplnění podélných profilů a to minimálně na území hlavního města Prahy (existující vedení linky metra C a existující významná síťová vedení v prostoru navrhovaného Střížkovského tunelu).

- g. Navrhovaná nová „žst. Roudnice nad Labem – VRT“ stejně jako mnoho velkorysých odboček z VRT na konvenční tratě musí být předmětem prověření ve studii příležitostí a podrobněji pak ve studii proveditelnosti sledovaného ramene. Tyto objekty dle informací obsažených ve studii výrazně prodražují technické řešení, přičemž jejich využitelnost je značně sporná.

Z hlediska veřejné dopravy konstatujeme, že výhledový rozsah dopravy uvedený v dokumentu *B – Dopravní technologie* v kapitole 2.1. *Vstupní parametry* byl projednán při jednotlivých jednáních.

Projektantem byl navržen rozšířený rozsah dopravy (var. C), který znamená nárůst četnosti spojů z intervalu 60 na 30 minut u linek nejvyššího segmentu ve směru Dresden, Litvínov a Liberec. Toto navýšení četnosti spojů nebylo iniciováno ze strany objednatele dálkové dopravy a zejména u linek vedených po nové trati RS ve směru Ústí nad Labem se nedomníváme, že tento interval je ekonomicky udržitelným po celý den. Na této úrovni dokumentace chápeme rozsah požadovaný objednatelem jako maximální možný s přihlédnutím ke špičkovému období, na které má být infrastruktura dimenzována. V dalším stupni je proto nezbytné takto četnou nabídku spojení opodstatnit přepravním modelem. Tato informace v textu chybí a požadujeme, aby byla v kapitole uvedena.

II. ÚTS Praha – Benešov

- a. Zcela chybí část Doklady, která musí být součástí, jako informace o projednání s dotčenými obcemi, objednatelem dopravy, úřady. Požadujeme doplnit. Potvrzení územní průchodnosti je jedním ze základních požadavků, které MD od zpracování ÚTS očekává.
- b. MD se neztotožňuje s účelem, uvedeným v průvodní zprávě předložené dokumentace. Nejvyšší prioritou přípravy rychlého spojení Prahy a Brna z platného nařízení o TEN-T nevyplývá, zároveň nevyplývá ani z jiných platných koncepčních dokumentů vlády ČR pro oblast dopravy. Lze ji jen teoreticky odůvodnit nejsilnějším přepravním potenciálem mezi Prahou a Brnem. Dalším účelem, se kterým se nemůžeme ztotožnit, je požadavek na „rámcový návrh úprav stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – Praha Hostivař – Praha hl.n.“ s cílem zajištění dostatečné prostorové rezervy pro připojení nové tratě ze směru Benešov (Brno)“. V tomto smyslu si dovoluujeme vyjádřit zásadní nesouhlas s jakýmkoliv změnami projektového řešení souboru staveb definovaných ve studii proveditelnosti „Zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha“ schválené Centrální komisí MD dne 31. 7. 2013. Zejména stavba „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – Praha Hostivař – Praha hl.n.“ představuje jednu z nejvyšších priorit rozvoje železniční infrastruktury v ČR, vyplývající z vrcholných strategických a koncepčních dokumentů Ministerstva dopravy, Hlavního města Prahy a Středočeského kraje. Příprava této stavby má za sebou velmi rozsáhlý proces projednání v několika projektových stupních za velmi obtížných územních podmínek v centrální části Prahy. Zpracovatelem navrhované změny by znamenaly revokaci řady vydaných správních rozhodnutí a nutnosti řady nových projednání s vysokým rizikem časově a finančně velmi náročného procesu projednání a s potenciálním rizikem nezískání nezbytných kladných správních rozhodnutí. Tato rizika, jež by v důsledku znamenala výrazný časový posun realizace předmětné stavby, jsou pro nás z výše uvedených důvodů neakceptovatelná. Zaústění nové tratě do ŽUP musí být vyřešeno v kontextu aktualizace koncepce „Nového spojení II“ a v kontextu stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl.n., II.část – Praha Hostivař – Praha hl.n.“ v podobě, v jaké je připravována k realizaci (v návaznosti na Studii příležitostí).

- c. Každý identifikovaný střet s chráněnými složkami v území (zpracováno v části A.3 dokumentace) požadujeme označit v textu zkratkou a tuto zkratku pak i s vymezením hranice oblasti střetu vyznačit k plochám střetů ve výkresové dokumentaci, kde v tuto chvíli jsou vyznačeny jen střety s územním plánem. Příkladem jsou velmi dobře a akceptovatelně zpracované mapy identifikace střetů v ÚTS Praha – Litoměřice.
- d. Co se týká nároků na územní plánování, o případné změně trasování koridoru VRT Praha – Brno oproti trase územně chráněné (územní rezerva) bude možné rozhodnout případně až na základě Studie příležitostí resp. příslušné studie proveditelnosti. V rámci té by musela být prokázána jednoznačná výhodnost trasy přes Benešov a Jihlavu při současném průkazu územní průchodnosti variant(y) mezi Benešovem a Brnem přes Jihlavu, která je předmětem jiné zpracovávané ÚTS.

III. ÚTS Benešov – Brno (dílčí řešení Jihlava/mimo – Brno)

Na území Středočeského kraje nebyla dosud žádná nová železniční trať Benešov-Jihlava sledována a tudíž nebyla ani vymezena a územně chráněna v územně plánovacích dokumentacích. Vzhledem k tomu, že se jedná o zcela nový zásah do území, lze předpokládat problémy s projednatelností nového koridoru pro VRT v ÚPD. Vyhodnocení průchodnosti variant VRT na území Středočeského kraje ani zhodnocení potenciálních střetů a rizik z hlediska územních plánů dotčených obcí Středočeského kraje předložená studie neobsahuje.

Tento nevyřešený úsek velmi ztěžuje posouzení předloženého dílčího plnění Jihlava – Brno, protože otevřena zůstává otázka dopravní obsluhy Jihlavy a navíc i otevřená otázka řešení ŽUB a tím i připojení trasy VRT do ŽUB.

Dílčí plnění může být využito pro vyřešení nepřesnosti ve vyznačeném přechodu trasy mezi krajem Jihomoravským a Krajem Vysočina v ZÚR obou krajů.

- a. Obdobně jako v předchozích případech bude požadována část Doklady, která musí být součástí – informace o projednání s dotčenými obcemi, objednateli dopravy, úřady. Musí být doplněno. Potvrzení územní průchodnosti je jedním ze základních požadavků, které MD od zpracování ÚTS očekává, neboť toto posouzení bude rozhodující pro případné prosazování nové trasy do ÚPD.
- b. Požadujeme, aby finální verze ÚTS obsahovala každý identifikovaný střet s chráněnými složkami v území, budeme požadovat označit tyto střety v textu zkratkou a tuto zkratku pak i s vymezením hranice oblasti střetu vyznačit k plochám střetů ve výkresové dokumentaci. Příkladem budiž velmi pěkně a akceptovatelně zpracované mapy identifikace střetů v ÚTS Praha – Litoměřice.
- c. Jelikož se jedná o dílčí odevzdání pouze technického řešení v úseku Jihlava (mimo) – Brno, nepovažujeme za nutné sdělovat v tuto chvíli k rozpracované dokumentaci další konkrétní připomínky nad rámec připomínek obecných.
- d. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat možnosti průchodu přes ochranné pásmo vodního zdroje Švihov, případně dalších dotčených (či prověřit varianty do OPVZ nezasahující). Průchod přes toto ochranné pásmo byl jedním ze základních argumentů proti variantám VRT, které uplatily některé dotčené obce ve svém souhrnném stanovisku.

Upozorňujeme, že rozsah dopravy uvedený v dokumentu A.1 *Průvodní zpráva, úsek Jihlava (mimo) – Brno*, v kapitole 7.2. *Předpokládaný rozsah dopravy* je rozdílný od rozsahu dopravy uvedeného v kapitole 8.2.1 *Varianta A*, popisující Železniční uzel Brno.

IV. ÚTS Brno – Vranovice

- a. Chybí část Doklady, která musí být součástí – informace o projednání s dotčenými obcemi, objednateli dopravy, úřady. V závěru Technické zprávy jsou obsaženy pouze záznamy z porad, což není dostačující. Musí být doplněno. Potvrzení územní průchodnosti je jedním ze základních požadavků, které MD od zpracování ÚTS požaduje.
- b. Kapitulu 4.2 průvodní zprávy považujeme za žádoucí rozšířit o další podrobnosti z Technické zprávy + je vhodné odkázat na podrobněji rozpracovanou problematiku v Technické zprávě. V opačném případě čtenář Průvodní zprávy nezískává dostatečný náhled na problematiku, přičemž zároveň není informován, že v Technické zprávě je obsažen hlubší detail.
- c. Každý identifikovaný střet s chráněnými složkami v území požadujeme označit v textu technické zprávy v kapitole 4 zkratkou a tuto zkratku pak i s vymezením hranice oblasti střetu vyznačit k plochám střetů ve výkresové dokumentaci v části C_7_2, kde v tuto chvíli jsou vyznačeny jen samotné plochy a varianty VRT. Příkladem budiž velmi pěkně a akceptovatelně zpracované mapy identifikace střetů v ÚTS Praha – Litoměřice.
- d. Bod 3.3. průvodní zprávy se v poslední větě zmiňuje o konci invariantní části trasy, přičemž se o invariantní část trasy zjevně nejedná, protože hned v bodě 3.4. je i v tomto úseku navrhována alternativa. Je třeba přehodnotit celý text průvodní zprávy a zohlednit v něm finální podobu odevzdávaného technického řešení. Poslední věta kapitoly 3.4. doporučující základní (červenou) variantu je např. v rozporu se závěrečným doporučením obsaženým v manažerském shrnutí (doporučení „fialové“ varianty podél R52), stejně jako v závěru průvodní zprávy. Sám zpracovatel totiž navrhuje/prověřuje jak modifikaci vedení koridoru v oblasti Modřic, tak i Vranovic, což je v rozporu s obsahem této věty. Rovněž bychom uvítali, kdyby text průvodní zprávy pracoval v podkapitole 3.2. s informací, že v chráněném koridoru došlo k zastavení některých jeho částí, což bylo důvodem k prověření nových řešení. Současně by měl být zdůrazněn fakt, že hledané řešení musí umět uspokojit jak střednědobé, tak dlouhodobé přepravní potřeby.
- e. Odstavec průvodní zprávy „Prověření nových relací“, ani podrobnější rozbor v Technické zprávě nelze považovat za dostatečný pro obhajobu nové odbočné tratě z navrhované žst. Unkovice směrem ke Znojmu. Proto ani podobu žst. Unkovice dle návrhů obsažených v ÚTS nelze v tuto chvíli považovat za definitivní a tudíž nárokovatelnou na úseku územního plánování. Investičně velmi náročné řešení žst. Unkovice na VRT nelze v tuto chvíli akceptovat, neboť nová trať do Znojma není potvrzena žádným koncepčním dokumentem Ministerstva dopravy resp. vlády ČR. Nová trať do Znojma též nefiguruje v koncepčních dokumentech Jihomoravského kraje, který s obsluhou těchto sídel ve formě studií uvažovaného nového železničního spojení nepočítá ani v dlouhodobém horizontu. Rozsah řešení variant S16 a S20 především v prostoru zvažované žst. Unkovice by v případě volby těchto variant musel být předmětem dalšího posouzení s ohledem na celkovou koncepci VRT dle výsledků Studie příležitostí.
- f. V prostoru žst. Modřice je navrhováno z důvodů prostorových a finančních propojování vlečky Ferona/Firesta se současným I. TŽK přes nově navrhované koleje VRT. Trať je v tomto úseku navrhována na rychlost 200 km/h, tedy na hranici zlomu VRT/konvenční. Ve studii absentuje obsáhlejší obhajoba tohoto technického řešení – nebyla nalezena v průvodní ani technické zprávě. Na straně 9 technické zprávy je pouze odkázáno na zabezpečení odvratnou kolejí. Za nutné považujeme doplnění této části technické zprávy o podrobnější rozbor souladu navrhovaného řešení s technickými normami. Konstatování, že provoz na vlečce je sporadický není v tomto ohledu možno považovat za dostačující. Realizace

odvratné koleje navíc zabírá mnoho zahrad rodinných domů a část průmyslového areálu vč. budovy. Bude obtížně projednatelné. V tomto ohledu by bylo žádoucí doplnit alternativní možnosti zabezpečení vlečkového kolejíště.

- g. Na straně 11 průvodní zprávy požadujeme odstranit poplatkovou polemiku a polemiku o objíždění ČR. Vhodnější je nahradit ji pouze konstatováním, že v případě úpravy tarifní politiky (snížení poplatku za použití železniční dopravní cesty pro nákladní dopravu) lze očekávat navýšení počtu nákladních vlaků.
- h. Na straně 12 doporučujeme, aby u rychlostních nákladních vlaků bylo počítáno s hodnotou **v=120 km/h**. V textu se pracuje s nákladními vlaky o v=100 km/h, což považujeme z hlediska kombinované dopravy za nepraktické.
- i. Na straně 19 průvodní zprávy se objevuje špatný křížový odkaz, což vyvolává oznámení chybové hlášky.
- j. Kapitulu „Vymezení šířky koridoru“ na straně 23 průvodní zprávy požadujeme formulovat jako doporučení, nikoliv dikcí tak, jak je pojata nyní.
- k. Všechny výkresy by měly být označeny variantou i v rohovém razítku, nikoliv pouze v názvu souboru. Tuto nesrovnalost jsme shledali minimálně u podélných profilů jednotlivých variant.
- l. V přílohách technické zprávy, počínaje stranou 66 jsou v tachogramových křivkách nesprávně označeny směry (prohození směru do ŽUB a do Vranovic), pouze formální, ale opakující se chyba.
- m. V Technické zprávě v PDF je dvakrát vytištěna část Hydrotechnické posouzení a inženýrskogeologické posouzení, nutná oprava pdf.
- n. Za velmi přínosné pro budoucí zpracování studie příležitostí považujeme provedené kapacitní výpočty, které jednoznačně ukazují na nižší míru rizika vyčerpání kapacity ve střednědobém horizontu, jakkoliv pro stanovený výhledový rozsah dopravy (který nebyl předmětem dopravního modelování, ale byl dle zadání převzat ze studie „ŽUB IKP 2014“) se kapacita současné trati ukazuje jako nedostatečná.

Z hlediska veřejné dopravy upozorňujeme, že výhledový rozsah dálkové železniční dopravy, se kterým studie pracuje, je oproti výhledovému rozsahu dopravy, který zpracoval O190 vyšší. V případě dlouhodobé perspektivy navýšil zpracovatel (viz str. 30, kapitola 2.4. Výhledový provoz železniční dopravy, Technická část) nad rámec navrhovaný Ministerstvem dopravy rozsah dopravy o linky R 32 Brno – Znojmo a R 34 Brno – Mikulov na Moravě (– Břeclav). Tento zvýšený rozsah dopravy se promítá také do modelových grafikonů. Toto navýšení rozsahu dopravy nebylo iniciováno objednatelem dálkové dopravy. Na této úrovni dokumentace chápeme navrhovaný rozsah jako maximálně možný, na který má být infrastruktura dimenzována. V dalším stupni je proto nezbytné takto četnou nabídku spojení opodstatnit přepravním modelem.

V. ÚTS Bohumín – Přerov

- a. Jakkoliv lze dokumentaci ÚTS považovat za kvalitně zpracovanou, za její zásadní nedostatek, který je nutné napravit, považujeme skutečnost, že v odevzdání absentují výkresy střetů s chráněnými složkami, především na úseku ŽP, zejména očekávatelná potenciální problematická místa při projednávání SEA/EIA. Konkrétní místa střetů s ŽP, obsažená v části dokumentace B.3, by měla být v tomto dokumentu zřetelně označena zkratkami, které by následně měly být zaneseny do map „identifikace střetů“ kde jsou dosud vyznačeny jen střety na úrovni územního plánování. V těchto mapových podkladech by měl být graficky vyznačen rozsah územní chráněné složky s příslušnou zkratkou – provázání s textem dokumentu. Jedná se o vyznačení míst lokalizace ZCHÚ, Natura 2000 vč. EVL

- a ptačích oblastí, ÚSES, CHOPAV, NRBC, NRBK, RBC, RBK, VKP, ložisková území atp. (viz velmi pěkně a akceptovatelně zpracované mapy identifikace střetů v ÚTS Praha – Litoměřice).
- b. Do vhodné části mapových příloh, resp. i do textové části dokumentace je třeba doplnit informaci o záplavových územích. Text musí vyhodnotit, zda a jak návrh VRT respektuje rozlivová území. Bylo při návrhu respektováno Q100 ve všech částech trasy?
 - c. Do studie je třeba uvést, zda vedení VRT v souběhu s konvenční železniční tratí při rychlosti 300 km/h (např. prostor Suchdol nad Odrou) bude či nebude ve smyslu platných předpisů vyžadovat omezení provozu na konvenční železnici – požadavky na vozidla a provoz na souběžné konvenční trati, byť je doprava segregována.
 - d. Provedené napojení VRT ve variantě VRT A1 (označení N1 dle SP Brno – Přerov) – odbočka Citov – od Brna do koridorové tratě jižně od Rokytnice (do prostoru plánovaného přesmyku) absentuje větší detail – koordinace možné dostavby k přesmyku v té době již realizovanému. Jak funguje dopravně? V dopravní technologii není dostatečně podrobně řešeno.
 - e. Křížení varianty A2 se stavbou D1 0136 a D1 0137 se jeví jako velmi problematické – zásah do složité útvarové MÚK. V uvažované době realizace VRT se bude jednat o dálniční stavby ve čtvrtině životnosti, přičemž rozsah demolic za účelem umožnění výstavby hloubených tunelů pro VRT by byl velmi značný + významný dopad do dálničního provozu. Doporučujeme prověřit, zda by optimálnějším řešením nebylo napojení varianty A2 do varianty A1 již v prostoru tunelu Rokytnice uvažovaného ve variantě A1 (A2 by přešla R55 a DOL a zde by se napojila do A1).
 - f. V prostoru obce Hladké Životice není ze situací ani z podélného profilu zjevné, zda železniční estakáda umožní dostatečnou podjezdnou výšku na existujících rampách napojujících D1 na I/57 na východním konci dálniční estakády (toto křížení je viditelné pouze z vizualizačního obrázku v průvodní zprávě, což nelze považovat za dostatečné) – doplnit rampy do podélného profilu.
 - g. S ohledem na stanovisko města Studénka, které nesouhlasí s přiblížením koridoru VRT k městu (posun vyvolán návrhem na umístění odbočky Jistebník) požadujeme doplnění informace, jakých rychlostních parametrů na VRT by mohlo být dosaženo vložení menšího směrového oblouku za přímou nutnou pro umístění odbočky Jistebník tak, aby se trasa mohla udržet v definovaném koridoru územní rezervy. Další alternativou by se s ohledem na podélný profil v tomto úseku mohl stát krátký hloubený tunel v navrhované základní trase VRT. Tyto informace považujeme za vhodné doplnit jako možnosti pro další řešení při budoucím projednání.
 - h. Jakkoliv je z části B4 zřejmé, že navrhovaný tunel Bohumín se nenachází přímo v poddolovaném území, považujeme tento záměr za značně rizikový a velmi nevhodný. ÚTS neposkytuje dostatečný podklad pro vyhodnocení reálnosti vybudování předmětného hloubeného tunelu pod žst. Bohumín (7 relativně mělkých archivních sond v prostoru tunelu, území pleistocenních říčních sedimentů, kvalitní nízká podzemní voda v subglaciálním korytě). Nad rámec uvedených rizik technické proveditelnosti je nutné podotknout, že dosud nebyla prokázána reálná potřeba budování nové vysokorychlostní kapacity z Ostravy směrem do Polska.
 - i. V technické zprávě (B.1) aktualizovat stránkování obsahu + do pdf se soubor exportoval několikrát za sebou.
 - j. V průvodní zprávě doporučujeme z posledního odstavce kapitoly 2. vymazat větu pojednávající o ostrovu ve vysokorychlostní Evropě. V kapitole 4.2 doporučujeme před tabulku slabých a silných stránek jednotlivých sjezdů předřadit jejich popis. Bylo by

žádoucí, aby zpracovatel na závěr kapitoly provedl shrnutí zjištěného stavu a rozepsal případná doporučení.

- k. Na straně 9. bod h) požadujeme doplnit, že studie by měla zmínit jiné existující alternativy vedení segregované tratě uzlem Bohumín – popsat je se všemi jejich výhodami či nevýhodami.
- l. Kapitulu (str. 32) Možnost využití trasy VRT pro příměstské spojení Ostrava – Bílovec požadujeme podrobněji rozpracovat. Stávající forma zpracování má nedostatečnou vypovídací hodnotu.
- m. Závěr (str. 33) považujeme za nedostatečný. Měla by se zde objevit informace, jak bylo splněno zadání – využít v max. možné míře stávající územní rezervu – kde byl tento úkol splněn a kde ne a z jakých důvodů.

Výhledový rozsah dopravy, se kterým předmětná studie pracuje, je v souladu s výhledovým rozsahem dopravy podle O 190 - odboru veřejné dopravy. Přesto je nutné uplatnit připomínku týkající se výhledové linky R18 Praha – Pardubice – Olomouc – Ostrava. Studie počítá (v části B.2 „Provozní a dopravní technologie“, kapitole 4. „Výhledový rozsah dopravy“) s vypravováním/ukončením jízdy vlaků této linky v žst. Ostrava hl.n., přičemž O190 předpokládá, že k tomuto účelu bude sloužit žst. Bohumín. Naproti tomu vedení linek Ex4 Břeclav – Otrokovice – Bohumín a Ex4A Břeclav – Brno – Bohumín předpokládá O190 v intervalu 120 minut. V úsecích Bohumín – Ostrava hl.n. a Ostrava hl.n., osobní nádraží – Ostrava-Svinov by tak v intervalu 120 minut bylo vedeno pouze 5 vlaků kategorie EC,IC,Ex (a ne 7 jak je uvedeno na straně 22 části B.2 v „Rozsahu výhledové osobní a nákladní dopravy ve špičkové dvouhodině“).

S pozdravem

Ing. Josef Kubovský

ředitel

Odbor infrastruktury a územního plánu

v z. **Ing. Petr Vůjtek**

zástupce ředitele

Odbor infrastruktury a územního plánu



Správa železniční dopravní cesty

Váš dopis zn.: 28864, 30393, 31017,
30374, 31035 /2014-O26

Zde dne:

Č. j.:

28864/2014-O6

GR SZDC O26

Vyřizuje:

Ing. Drábek, Ph.D.

Telefon:

Mobil:

607 040 013

E-mail:

drabek@szdc.cz

Datum:

29. 8. 2014

VRT Bohumín – Přerov
VRT Praha – Benešov
VRT Benešov – Brno – dílčí plnění
VRT Brno – Vranovice
VRT Praha - Litoměřice

Souhrnné vyjádření O6 k sadě územně technických studií

Vzhledem ke koncepční povaze předložených dokumentací a vzhledem k tomu, že mnoho připomínek se opakuje pro více dokumentací, jsme se rozhodli vypracovat souhrnné vyjádření, rozdělené na dvě části.

První část je obecná – společná pro všechny předložené dokumentace.

Druhá část sestává z vyjádření vždy ke konkrétní územně technické studii.

Obecná část vyjádření

Realizovatelnost takto komplexních a nákladných staveb závisí na míře **synergického efektu**, které mohou přinést, a na možnosti etapizace. Ne vždy lze tento synergický efekt kvantitativně vyjádřit – existuje zde velký prostor pro iniciativu zpracovatele.

Synergický efekt, který silně ovlivní ekonomické hodnocení VRT v dalších stupních dokumentace, spatřujeme zejména v

- dosažení systémových jízdních dob mezi významnými uzlovými stanicemi v síti (alespoň mezi krajskými městy či žst. s významnými přestupními vztahy do více směrů) tak, aby navržená systémová jízdní doba každé vrstvy (segmentu) obsluhy mezi každými dvěma obsluženými uzly zahrnovala pravidelnou jízdní dobu (včetně dostatečné přírážky) a dostatečnou poměrnou část dob pobytu v obou uzlech.
- optimalizaci linkového vedení tak, aby byly v přiměřené míře uspokojeny požadavky objednatelů, avšak nedošlo k neúměrnému navýšení investičních nákladů či neefektivnímu využití kapacity (viz dále). Rovněž je třeba zohlednit nutnost existence jednotlivých „vedlejších“ linek s ohledem na počet přímo obslužených obyvatel a výhledovou disponibilní kapacitu v centrálních uzlech sítě. Doporučujeme v přiměřené míře přihlídnout i k nejvyšší možné očekávané stanovené rychlosti vlaků jednotlivých linek z/do sousedních VRT (např. až 350 km/h u nejrychlejší vrstvy obsluhy v úseku Praha – Brno - Ostrava)
- efektivním využitím kapacity nejzatíženějších úseků svazkováním stejně rychlých vlaků v co nejkratším časovém rozestupu a jízdě pomalejšího vlaku za rychlejších
- integraci co nejvíce odboček do společné dopravní. Příkladem hodným následování je výhybna Nová Ves na VRT Praha – Litoměřice. V případě, že to není možné či vhodné, doporučujeme co nejvíce sjezdů umísťovat v blízkém vzájemném rozestupu tak, aby pro ně dostačovala jediná dvojice jednoduchých kolejových spojek.
- jasném oddělení příměstských úseků („rychlých výjezdů z uzlů“) s návrhovou rychlostí do cca 200 km/h včetně, kde smíšený provoz s rychlými příměstskými vlaky vytváří žádoucí synergický efekt, a „čistě vysokorychlostních“ úseků mimo aglomerace, kde by minimální dosažitelná rychlost všech vlaků (mimo údržby) měla být 200 km/h, či, v odůvodněných případech, 230 km/h. Pak je možné zvolit příznivější GPK (převýšení apod.). Provoz nákladních vlaků na VRT (s výjimkou vysokorychlostních souprav typu TGV La Poste) z důvodu nutnosti přizpůsobení GPK nedoporučujeme.

Vzhledem k nedokončené ÚTS Benešov – Brno a nedokončeným souvisejícím SP Brno – Přerov a Praha – Liberec upozorňujeme, že navržený provozní koncept není komplexně posouditelný.

Za vzorně zpracovanou dopravní technologii považujeme výstup Ing. Pospíšila, Ph.D. v ÚTS Praha – Litoměřice. Zpracovatel zde nejen vyčíslil stupně obsazení a míru využití praktické propustnosti, ale ještě předtím se zamyslel nad provozním konceptem (taktovými uzly, systémovými jízdními dobami a linkovým vedením) z hlediska širších vztahů a požadavků objednatelů.

V případě odbočení z VRT upozorňujeme na vysoce pravděpodobnou redukci některých odboček v následných studiích proveditelnosti, které povedou ke změně směrových parametrů trasy (po redukci odbočky odpadne nutnost vedení trasy v přímé v příslušném místě).

Dále upozorňujeme, že v jednotlivých ÚTS nejsou parametry odboček ani výhyben (např. užitečná délka dopravní koleje, rychlost do odbočky) navrhovány jednotně. Za klíčový vstup pro další stupně projektové dokumentace proto považujeme výstupy z dosud nedokončené **Technicko-provozní studie Technická řešení VRT**.

K vlastnímu technickému řešení uvádíme (zpracoval Ing. Panchartek, tel. 44470):

- Maximální rychlost je navržena v souladu se zadáním 350 km/h. Je však třeba upozornit, že tato rychlost u nás není řešena legislativně, ale ani normami (GPK pouze do 300 km/h) a interními předpisy provozovatele dráhy. Na tuto skutečnost upozornili pouze někteří autoři jednotlivých ÚTS.
- Minimální rychlost je uvažována 160 km/h pro rychlíky a spěšné vlaky, případně nákladní dopravu. Při návrhové rychlosti 350 km/h to však znamená, že vlaky jedoucí rychlostí 160 km/h projíždějí oblouky s přebytkem převýšení, které v obloucích s minimálním poloměrem pro rychlost 350 km/h dosahuje téměř maximálních hodnot dle ČSN 73 6360-1. Takto vysoký rozdíl mezi rychlostmi jednotlivých skupin vlaků považujeme za nežádoucí.
- V zadání byl uveden požadavek, aby odbočení z VRT na stávající konveční tratě či napojení uzlů bylo realizováno pro rychlost 200 km/h. Tuto rychlost nebylo vždy možné dosáhnout z prostorových důvodů, nicméně v některých případech je tento parametr navržen. V jednotlivých studiích však není uvedeno, že v ČR není dosud schválena výhybka umožňující tuto rychlost v odbočném směru, ani není uvedena jako příklad některá zahraniční konstrukce.
- Předpokládáme, že koncepce jednotlivých VRT bude shodná. Je proto nutné sjednotit rychlosti v kolejových spojkách v jednotlivých studiích (navrhováno 160 km/h, 120 km/h). Dalšími parametry, které je potřeba sjednotit, jsou rychlosti v předjízdňových kolejích ve výhybnách a jejich délky. Jsou navrhovány rychlosti 80 nebo 100 km/h, některé studie rychlosti neuvádí (tedy alespoň v textové části). Délky těchto kolejí se v jednotlivých studiích liší (400 m; 500 m; 750 m jako rezerva pro nákladní dopravu (ačkoliv s klasickou nákladní dopravou studie nepočítá) s tím, že pro osobní dopravu postačuje 450 m).
- Osová vzdálenost kolejí není ve dvou ÚTS uvedena, ve zbývajících je navržena hodnota 4,7 m. Tato hodnota by měla být s ohledem na výši investičních nákladů ještě projednána. V TSI je pro rychlost nad 300 km/h uvedena minimální hodnota 4,5 m.
- Bude nutné řešit i šířkové parametry pláně tělesa železničního spodku, protože např. v ÚTS Bohumín – Přerov je navržena šířka pláně tělesa železničního spodku 4,5 m od osy koleje. Tento parametr bude nutné projednat s ohledem na minimalizaci investičních nákladů.

Vyjádření k ÚTS „VRT Bohumín - Přerov“

odpověď na Váš dopis č. j. 28864/2014-O26 ze dne 2. 7. 2014

Pro rozvoj Rychlých spojení považujeme za klíčovou stabilizaci a následnou územní ochranu trasy VRT **od oblasti jižně od Přerova po oblast Hranic na Moravě**, kde se nyní nachází úzké hrdlo sítě, a kde je zároveň nejvyšší hustota liniových staveb.

Při navazování na trasu VRT od Brna žádáme zpracovatele, aby v přiměřené míře přihlédl k variantám N1 a N2 (obě VRT) Studie proveditelnosti Brno – Přerov (zpracovatel SUDOP BRNO, s. r. o.).

Studie nesplnila část zadání „Další technické požadavky na navrženou trasu: ... požadované odbočky, zaústěné do VRT mimoúrovňově vždy, do navazující infrastruktury dle možností: ... od Ostravy do Prosenic (s umožněním bezkolizních jízd Dluhonice – Lipník n. B.)...“. Navržené řešení takovéto bezkolizní jízdy zjevně neumožňuje, neboť z Dluhonic do Lipníka nad Bečvou a zpět, stejně jako ve z Ostravy po VRT do Přerova a zpět je v žst. Prosenice navržen úrovnový přejezd mezi 2. a 4. SK, resp. 1. a 3. SK. Z tohoto důvodu požadujeme dopracovat, anebo dostatečně doložit nemožnost, zaústění VRT do hranického zhlaví žst. Prosenice opět v traťovém uspořádání, ale tak, aby 1. a 2. SK byly napojeny v přímém směru na VRT a 3. a 4. SK na přeložku konvenční trati do Ostravy.

Dále upozorňujeme, že napojení VRT do žst. Prosenice je nutné navrhnout v souladu s Technicko-ekonomickou studií „Zvýšení rychlosti v žst. Prosenice“, případně identifikovat kolize s výsledky této studie.

Upozorňujeme, že **v oblasti železničního uzlu Ostrava se předložená dokumentace výrazně liší od Studie proveditelnosti „Uzel Ostrava“, 2. dílčí odevzdání**. Předložená ÚTS však podle našeho názoru obsahuje propracovanější návrh kolejového řešení stanic.

Pro pravidelné jízdy nákladních vlaků z traťové koleje č. 1 (úsek Svinov – hl. n.) do seřaďovacího nádraží (skupina kolejí „300“) doporučujeme prověřit návrh vyšší rychlosti než 50 km/h.

Nedoporučujeme sledovat zřízení zastávky Ostrava-Mariánské Hory u kolejí pro vysokorychlostní a dálkové vlaky.

Zakončení VRT v prostoru Vrbiče považujeme za problematické i v případě neexistence přeshraniční VRT do Polska. Požadujeme zpracování vhodnějšího napojení VRT do žst. Bohumín tak, aby byl minimalizován počet kolizních vlakových cest na zhlaví. Tento požadavek se týká i přistavování a odstavování souprav určených pro jízdu po VRT z/na odstavného nádraží a kolejí pro provozní ošetření.

V části B.2 – Dopravní technologie je u linky Ex 4 na str. 18 uváděn „příjezd do uzlu Ostrava po konvenční dráze“, v tomtéž odstavci však následuje věta „Příjezd po trati RS.“. Žádáme o odstranění této nejednoznačnosti.

V dopravních schématech je nutné doplnit legendu (uvádí se různé barvy a typy čar), aby bylo zřejmé, co se vlastně navrhuje. Jednotlivé koleje nejsou důsledně označeny čísly.

Požadujeme zpracovat modelový GVD i pro směr Ostrava – Přerov a pro oba směry najednou. Dále požadujeme přehledné označení (nejlépe různými barvami) spojů jednotlivých linek podle požadavků objednatelů, případně dopravců.

Chybí příloha C.8.1 –přehled linek výhledové osobní dopravy.

Vyjádření k ÚTS „VRT Praha - Benešov“

odpověď na Váš dopis č. j. 30393/2014-O26 ze dne 10. 7. 2014

Pro rozvoj Rychlých spojení považujeme za klíčovou stabilizaci a následnou územní ochranu **rychlého výjezdu z Prahy na jihovýchod**, který může být využit VRT směr Brno, ale také pro dálkové vlaky ve směru České Budějovice, Linec, a pro rychlé regionální vlaky směr Benešov a Tábor (s rychlostí nejméně 160 km/h). S tím souvisí také nutnost koordinovat související investice, zejména v železničním uzlu Praha.

Požadujeme doplnit výpočet jízdní doby i pro soupravu s maximální rychlostí 230 km/h (např. lokomotiva s netrakční jednotkou Railjet či elektrická jednotka řady 680 ČD).

Vyjádření k dílčímu plnění ÚTS „VRT Benešov - Brno“

odpověď na Váš dopis č. j. 31017/2014-O26 ze dne 17. 7. 2014

Pro rozvoj Rychlých spojení považujeme za klíčovou stabilizaci a následnou územní ochranu **vstupu do ŽUB od Prahy** tak, aby zahrnoval část invariantní vůči výsledné variantě žst. Brno hl. n.

Předložené dílčí plnění **neumožňuje komplexní posouzení** studie v kontextu provozního konceptu sítě Rychlých spojení, míry dodržení systémových jízdních dob apod.

Pro dopracování doporučujeme zohlednit rozdíl v jízdních dobách nejrychlejšího a zastávkového segmentu (vrstvy) obsluhy v úsecích Benešov – Jihlava a Jihlava – Brno. Pokud dopravně-technologické posouzení prokáže nutnost předjíždění pomalejších vlaků rychlejšími v rámci alespoň jednoho z těchto úseků, doporučujeme prověřit nutnost předjíždění v případě, že by interval spojů rychlé vrstvy činil pouze 15 minut a rychlost pomalé vrstvy 230 km/h (např. lokomotiva s netrakční jednotkou Railjet). Z důvodu rizika předjíždění pomalejších vlaků na VRT vlaky rychlejšími, a tím způsobeného zmaření zkrácení cestovní doby považujeme zamýšlený interval 10 min nejrychlejší vrstvy vlaků mezi Prahou a Brnem za problematický z hlediska kapacity dráhy.

Vyjiádření k ÚTS „VRT Brno - Vranovice“

odpověď na Váš dopis č. j. 30374/2014-O26 ze dne 10. 7. 2014

Za nejvhodnější z hlediska segregace dálkové a příměstské dopravy považujeme **variantu J s alternativně vedenou trasou z Modřic podél silnice R 52**. Její ekonomická efektivita sice závisí na realizaci navazujících VRT v sousedních zemích, ale v případě definitivního ukončení VRT v Popicích představuje varianta J koncepčně dotažené řešení, vyhovující i v dlouhodobém horizontu. Pro tuto eventualitu doporučujeme prověřit možnost alternativního, úsporného řešení Odb. Popice: bez přesmyku, umožňující bezkolizní dvojkolejný provoz po konvenční trati s rychlostí průjezdu odbočkou minimálně 120 km/h a případně s pouze jednou nástupní hranou zast. Popice, pokud to umožní požadovaný provozní koncept linky S3.

U variant S16 a S20 upozorňujeme na nedostatečnou segregaci příměstské a dálkové dopravy v žst. Vranovice. Varianta S20 navíc předpokládá nákladnou rekonstrukci žst. Vranovice. Obě varianty sice vykazují nižší investiční náklady oproti variantě J, avšak vedou podle našeho názoru k nutné výhledové investici pro zvýšení kapacity, jejíž náklady již ve studii vyčísleny nejsou.

— Požadujeme doplnit grafy dynamického průběhu rychlosti pro všechny varianty i pro alternativní výjezd z Modřic vedený souběžně se silnicí R 52.

Vyjádření k ÚTS „VRT Praha - Litoměřice“

odpověď na Váš dopis č. j. 31035/2014-O26 ze dne 18. 7. 2014



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 30374/2014-O26
Ze dne: 10.7.2014
Naše zn. (č.j.): 37969 / 2014 - O7
Počet listů: 1
Počet příloh: 0
Počet listů příloh: 0
Vyřizuje: Michalica
Telefon: 972 246 429
E-mail: Michalica@szdc.cz
Datum: 1.9.2014

SŽDC, O26
Bc. Marek Binko

Věc: Územně technická studie „VRT Brno - Vranovice“ – vyjádření k studii

Vážený pane řediteli,

k předložené dokumentaci „UTS VRT Brno - Vranovice“, která se týká územně technického řešení vysokorychlostních tratí, nemá odbor investiční odborné kapacity k relevantnímu posouzení. Odborné posouzení technické správnosti díla je v gesci věcně příslušných odborných složek SŽDC s.o.

Po zpracování všech připomínek si Vás dovoluujeme požádat o zaslání finální verze dokumentu.

S poděkováním za spolupráci


Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka Odboru investičního



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 30374/2014-O26

Zde dne: 10.7.2014

Naše zn.: 36897/2014-O12

Vyřizuje: Ing. Louženský; p. Servít

Telefon: 972 544 542; 972 646 212

Mobil:

E-mail: louzensky@szdc.cz; servit@szdc.cz

Datum: 26.8.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor strategie (O26)

-ZDE-

„VRT Brno – Vranovice“, vyjádření k územně technické studii

K předložené územně technické studii „VRT Brno – Vranovice“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

- 1) Souhlasíme se závěry studie, že varianta s označením „J“ je výhodnější z hlediska nejvyšší rychlosti i úspory jízdních dob. V řešeném úseku dochází k úplnému oddělení vlaků kategorie Ex a R od vlaků osobních a nákladních. Tato varianta také jako jediná umožňuje variantní řešení pokračování RS 2 jižním směrem.
- 2) Dále upozorňujeme, že v části A. *Průvodní zpráva* nejsou vysvětleny žádné zkratky používané v textu. Také názvy musí být uváděny v nezkrácené verzi v souladu s „Číselníkem železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst SR 70“. Pokud se používají jakékoliv zkratky, musí být uvedeny v přehledu používaných zkratek. V dokumentaci je v textové části i v grafických přílohách použité označení „kolejiště SDC“, případně i zřejmě chybně „SCD“ apod. Správné označení je „kolejiště SŽDC“, případně „kolejiště SŽDC, OR Brno“ apod. Tyto skutečnosti by měly být zaktualizovány dle platného organizačního uspořádání Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.


Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu

SZDC

Odbor strategie

- Zde -

Váš dopis zn.: 30374/2014-07 026
Zde dne: 10.7.2014
Naše zn.: 35578/2014-O14
Vyřizuje: Tošovský
Telefon: 972 244 273
Mobil: 727 827 263
E-mail: tosovsky@szdc.cz
Datum: 15.8.2014

Vyjádření k územně technické studii „VRT Brno - Vranovice“

Stanovisko odboru automatizace a elektrotechniky k územně technické studii „VRT Brno - Vranovice“:

Z pohledu zajištění energetického napájení je nutná koordinace návrhu budoucích VRT a jejich zdrojů napájení se strategií energetické koncepce státu (vytvoření dostatečné rezervované kapacity).

Rovněž se nutně věnovat pozornost úsekům VRT, jejichž poloha je navržena v souběhu se stávajícími tratěmi elektrizovanými stejnosměrným proudem z důvodu jejich možného vzájemného ovlivnění (zabezpečovací zařízení). Stejně je nutné postupovat i v případech, kdy dochází k zaústění VTR do stávajících žst. (Ing. Krkoška, 972 244 766)

Obecně upozorňujeme, že v současné době nejsou známy (technické) podmínky pro výstavbu tratí s rychlostmi nad 160 km/h a pro bližší specifikaci výstavby (technologických zařízení) budou zásadní výstupy souvisejících studií (příp. legislativy), které mohou ovlivnit vedle technického řešení a výsledných nákladů i ekonomické hodnocení. Současně pro rychlosti nad 160 km/h požadujeme projektovat zásadně mimoúrovňová křížení železniční dráhy s ostatními dráhami či pozemními komunikacemi.

S ohledem na výše uvedený odstavec, stupeň přípravy investiční akce a rozpracovanost částí pro technologie železničního zabezpečovacího zařízení nemáme k předložené dokumentaci připomínky. (Ing. Jelínek 972 244 572)

Část B Kap. 3.6, 3.7

Je s podivem, že v části sdělovací a zabezpečovací nejsou nikde zmíněny Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI), které by měly být pro vysokorychlostní tratě základním evropským standardem. To se týká zejména technických specifikací pro systémy řízení a zabezpečení (TSI CCS) a pro bezpečnost v železničních tunelech (TSI SRT).

Část B kap. 3.7 Řídicí systémy a datové sítě

Doporučujeme sloučit první tři odrážky. Dispečerský systém pro vlakovou dopravu je realizován dálkovým ovládáním zabezpečovacích zařízení (DOZ), dispečerský systém pro řízení trakčních zařízení pak systémem dálkového řízení technologií (zkratka DŘT je používána ve významu „dispečerská řídicí technika“).

Část B kap. 3.7 Dálková kabelizace

Realizaci dvou samostatných kabelových tras (uvažována pravděpodobně trasa po obou stranách vysokorychlostní tratě) považujeme za nadbytečnou. Postačuje pouze jedna trasa podél vysokorychlostní tratě, pro zálohování lze ve druhé trase použít optický kabel podél dosavadní trati. Dělení optických kabelů na fyzické úrovni pro sdělovací a zabezpečovací zařízení nedoporučujeme, odpovídá historickému pohledu, který je překonán již dnes, nehledě na předpokládanou dobu realizace.

Část B kap. 3.7 Přenosový systém

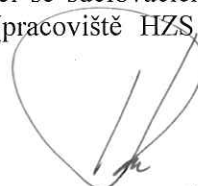
V době realizace stavby vysokorychlostní trati nelze pravděpodobně již s technologií SDH uvažovat. Doporučujeme pouze uvést, že na optických kabelech musí být nasazen přenosový systém bez jeho bližší specifikace. V případě použití paketového přenosu by bylo možné uvažovat např. s přenosovou rychlostí 10 Gb/s.

Část B kap. 3.7 Radiotelefonní systém GSM-R

Lze předpokládat, že v době realizace stavby vysokorychlostní trati bude již k dispozici technologie LTE místo dosavadní technologie GSM-R, zejména v souvislosti s implementací ETCS ve verzi 3.0, se kterým by bylo vhodné uvažovat v zabezpečovací části.

Část B kap. 3.7 Bezpečnostní a diagnostické zařízení

V rámci sdělovacího zařízení by bylo vhodné doplnit část týkající se sdělovacích zařízení v železničních tunelech zmínkou, kam budou informace z tunelů přenášeny (pracoviště HZS a pracoviště dispečera infrastruktury). (ing. Dudek, tel.č.: 972 244 485)



Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky