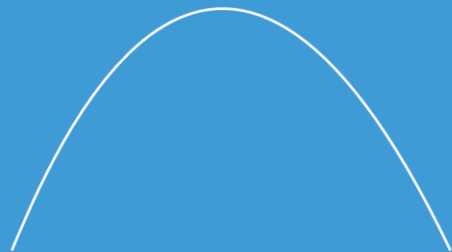
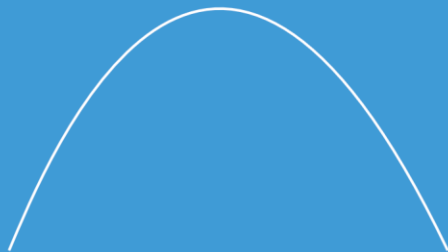
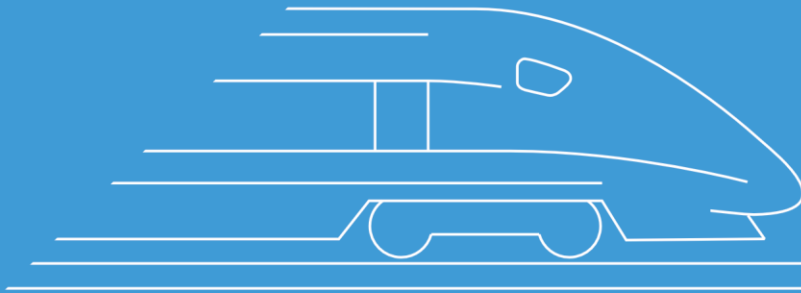

Mosty VRT přes Sázavu a Sázavku

Architektonicko-konstrukční soutěž o návrh

P01 Soutěžní zadání





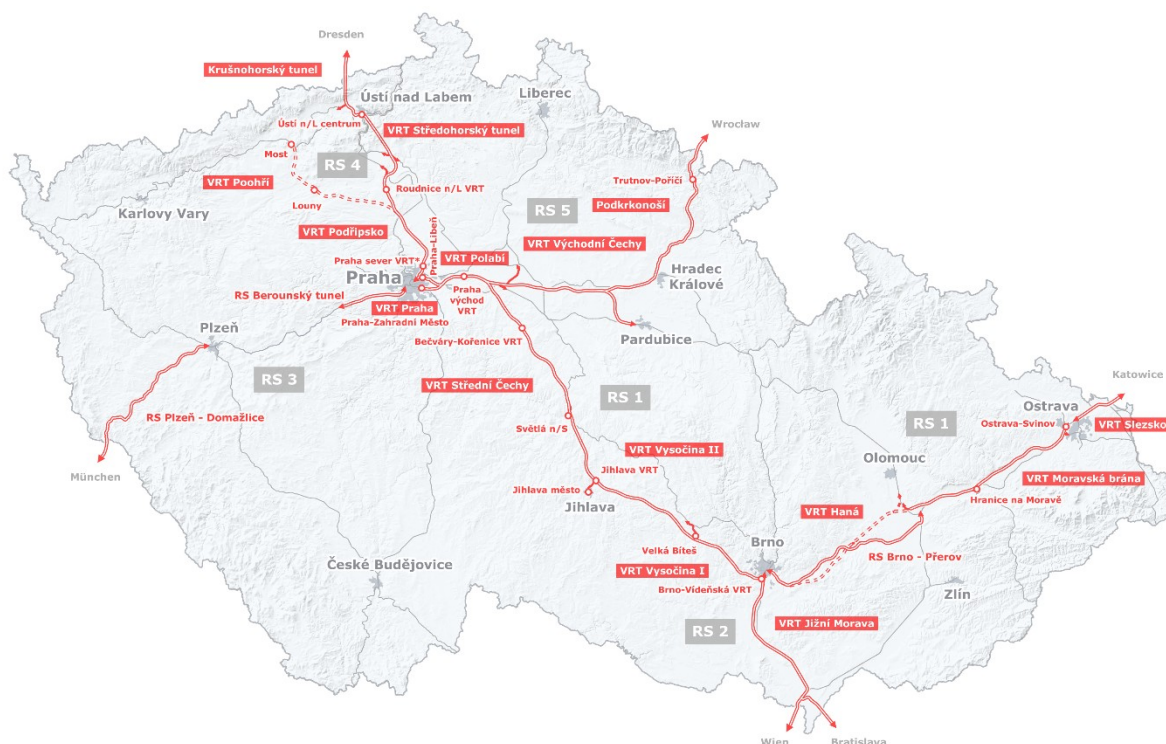
P01 SOUTĚŽNÍ ZADÁNÍ

Všechny podmínky Zadavatele uvedené v Zadání jsou stanoveny jako doporučující a jejich nedodržení není důvodem k vyřazení soutěžního návrhu z posuzování a k vyloučení účastníka ze Soutěže. Kvalita a komplexnost zpracování těchto požadavků do soutěžního návrhu bude předmětem hodnocení soutěžního návrhu v rámci hodnotícího kritéria dle článku 9. Soutěžních podmínek. Řešení aspektů předmětu Soutěže neuvedených v Zadání je ponecháno na invenci účastníků.

Předmětem dvoufázové otevřené anonymní Soutěže je zpracování architektonicko-konstrukčního návrhu 2 nových železničních mostů přes vodní toky Sázavu a Sázavku a souvisejících objektů, které budou součástí úseku vysokorychlostní tratě s názvem „RS 1 VRT SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU – VELKÁ BÍTEŠ“ ze Světlé nad Sázavou do Velké Bíteše.

Tyto mosty budou splňovat konstrukční a technické požadavky a zároveň přinesou architektonicky kvalitní řešení, které citlivě doplní krajinný ráz a podpoří estetickou hodnotu okolního prostředí.

Návrhy by měly zohlednit inovativní přístupy a špičkové technologie, které reflektují současné trendy v oblasti vysokorychlostní železniční dopravy a stavitelství. Cílem této soutěže je získání návrhu takových železničních mostů, které se nejen začlení do stávajícího prostředí, ale zároveň zajistí bezpečnost, spolehlivost a dlouhou životnost celé stavby.



ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Soutěž o návrh bude řešené území a stavby řešit ve dvou částech (projektové a ideové).

PROJEKTOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Návrh zejména v rozsahu budoucí podoby Mostů v rozsahu řešeného území.

Návrh koncepce robustního, architektonického, technického, konstrukčního, dopravního a krajinářského a environmentálního řešení Mostů a souvisejících staveb, který sestává z:

- Mostů:
 - most VRT přes vodní tok Sázavu;
 - most VRT přes vodní tok Sázavku.
- Souvisejících objektů:
 - související technické infrastruktury v rozsahu řešeného území;
 - nakládání s dešťovými vodami;
 - plochy pro údržbu (např. revizní lávky);
 - přístupové komunikace;
 - přeložek dopravní a technické infrastruktury;
 - úprava prostoru pod mostem.

Informace o mostu na sjezdu z VRT u mostu přes Sázavu je na konci dokumentu.

IDEOVÁ ČÁST SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Návrh v rozsahu řešení širšího území a případných doprovodných úprav širšího okolí Mostů a souvisejících staveb, který sestává z:

- Navazující krajiny:
 - komplexní krajinářské řešení (terénní, vegetační a další vodohospodářské úpravy);
 - začlenění dopravní infrastruktury do krajiny, zajištění prostupnosti krajiny s akcentováním stávajících příčných propojení, případně vytvoření nových vazeb na kulturní prvky v krajině.

Návrh koncepce urbanistického, architektonického, technického, dopravního, krajinářského a environmentálního řešení možného funkčního a prostorového využití zastavitelného i nezastavitelného území v širším řešeném území (rozvinutí potenciálu projektové části), včetně související technické infrastruktury.

Nové železniční mosty je možné vnímat jako příležitost vytvořit zapamatovatelnou stavbu se silnou vizuální identitou (landmark) pozitivně reprezentující vysokorychlostní železnici, která by měla souznít se svým okolím i v budoucím urbánním i krajinném kontextu (např.: Bechyňský most přes Lužnici).

Vzhledem k tomu, že se jedná o velké technické objekty, které se stávají krajinnou dominantou, jsou nejrizikovějšími prvky z hlediska posouzení krajinného rázu. Architektonické řešení mostů a souvisejících objektů musí být navrženo s vědomím krajinářských hodnot území. Vegetační úpravy pak podpoří jejich začlenění do krajiny. Podrobné technické řešení a návrh vegetačních úprav jsou tedy zásadní pro vyhodnocení jejich vlivu v rámci dokumentace EIA.



VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v oblasti:

- mostu přes Sázavku:
 - obec Služátky (k.ú. Služátky);
 - město Světlá nad Sázavou (místní část Josefodol) k.ú. Horní Bohušice;
 - obec Druhanov (k.ú. Druhanov).
- mostu přes Sázavu:
 - obec Příseka (k.ú. Příseka u Světlé nad Sázavou);
 - Nová Ves u Světlé (k.ú. Nová Ves u Světlé nad Sázavou);
 - obec Pohled' (k.ú. Pohled').

Sázavské údolí je v zájmovém území hluboce zaříznuto do okolního reliéfu, který má charakter členité pahorkatiny až ploché vrchoviny, převládají zde středně ukloněné svahy do 10°, větší sklonitost je pouze na nárazových svazích meandrů.

1. Sázavka, drobný pravostranný přítok Sázavy, v řešeném území zformovala zaříznuté údolí severojižní orientace s převýšením 40-55 m. Svahy údolí jsou zalesněny.
2. Řeka Sázava zde protéká poměrně úzkým, místy zaříznutým údolím. Výškový rozdíl mezi dnem údolí a jeho svrchní hranou je na většině území větší než 50 m. Vytváří zde mírné meandrování a svahy jsou stabilizované vzrostlou vegetací.

Návrh mostu by měl kombinovat architektonický výraz odpovídající technologickému pokroku VRT s estetickou citlivostí, aby nejen plnil svůj technický účel, ale zároveň přirozeně splýnul s krajinou Vysočiny.

Zadavatel s ohledem na navazující stavby důrazně doporučuje umístění Mostů v návaznosti na geometrickou polohu koleje v příloze P03 a v řešeném území vyznačeném v příloze P02 Soutěžních podmínek. Související objekty zejména přeložky komunikací a infrastruktury mohou být umístěny i mimo řešené území.

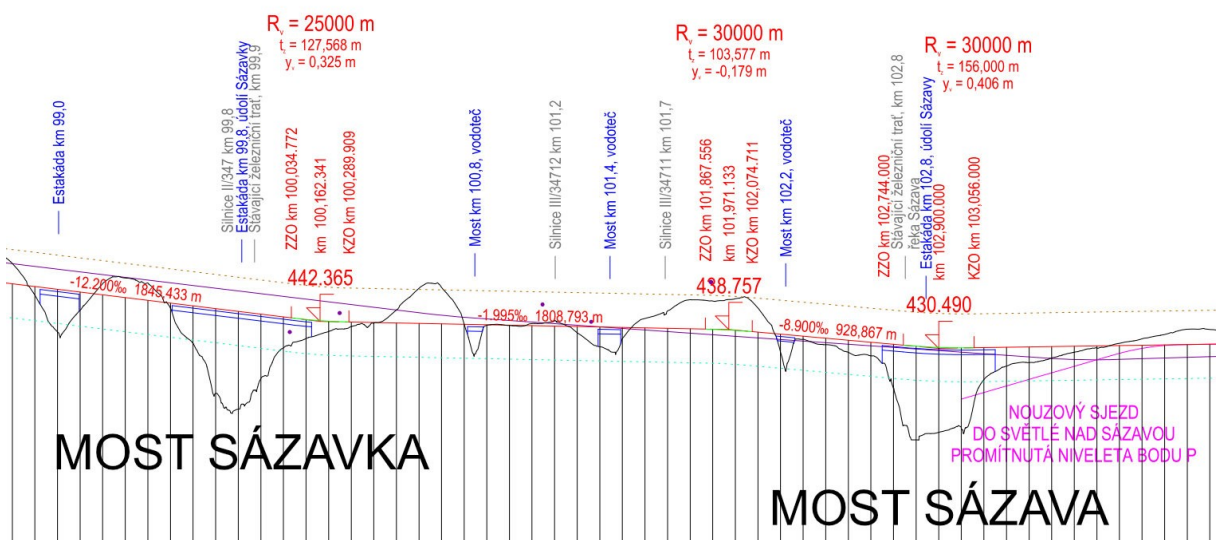
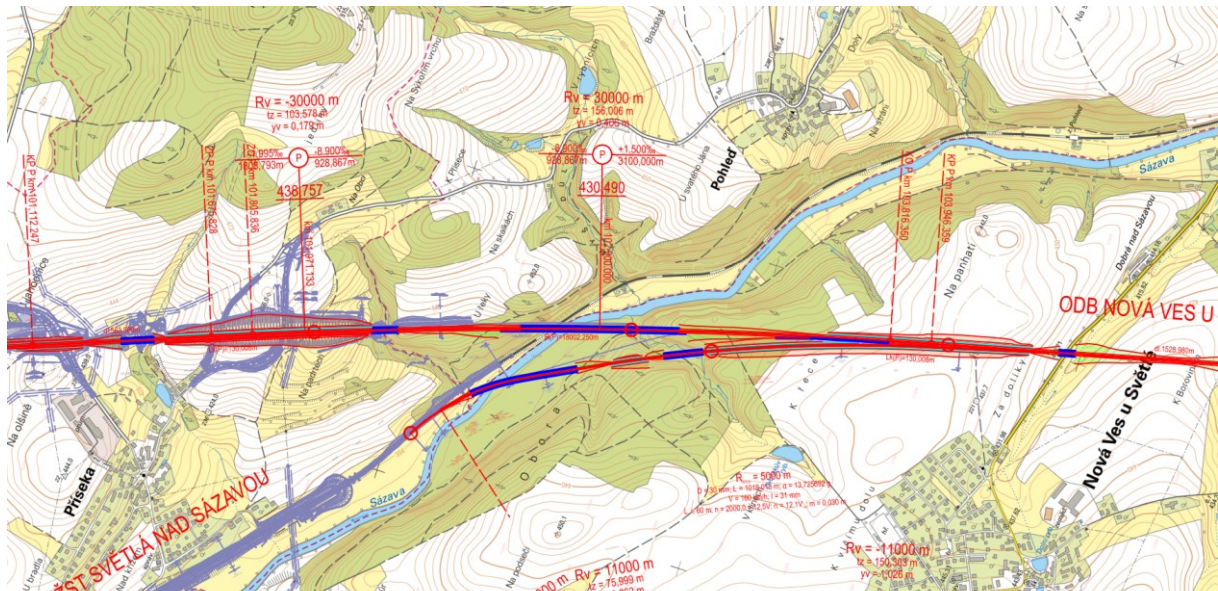
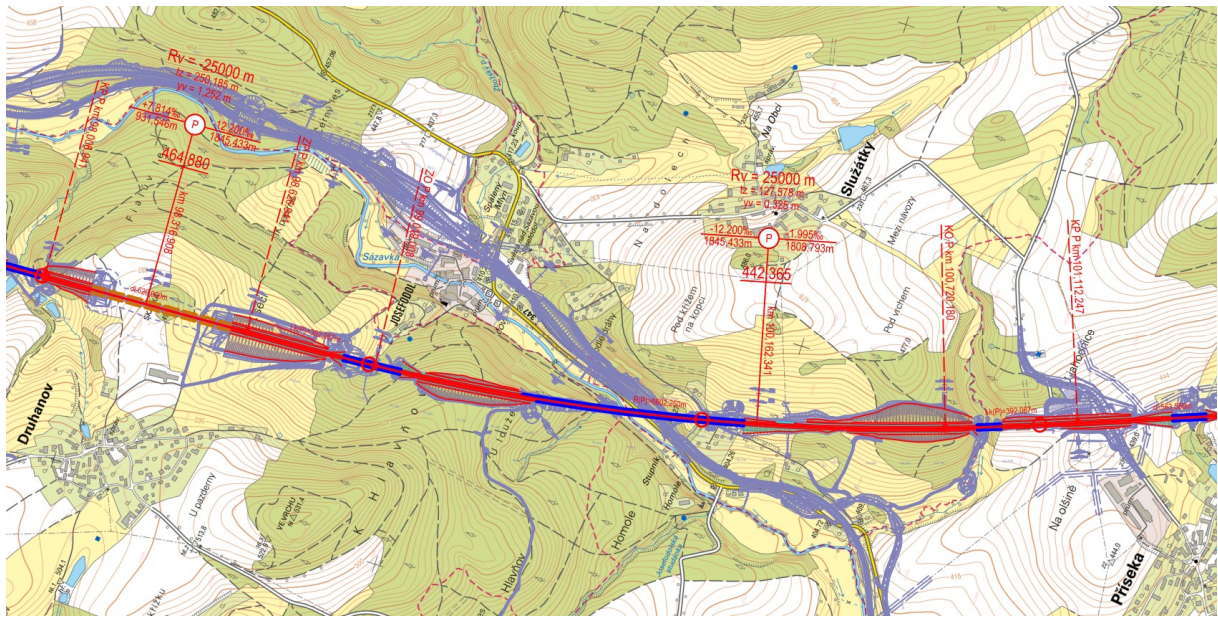
Mimo řešené území lze v ideové části návrhu navrhnout začlenění Mostů a tratí do krajiny, v širším kontextu pak krajinářskou koncepci celé lokality, s přihlédnutím k územním plánům okolních obcí.

Řešené území a širší řešené území je vyznačeno v podkladu P02_Řešené území.

V příloze P02_Řešené území jsou vymezeny plochy, do kterých není doporučeno zasahovat, a to jak dokončenou stavbou, tak v průběhu výstavby.

Zadavatel doporučuje respektovat geometrickou polohu koleje v příloze P03_Profilů a řezy.

Mosty VRT přes Sázavu a Sázavku





NOVOSTAVBA TRATI VRT VYSOČINA FÁZE II SVĚTLÁ NAD SÁZAVOU – VELKÁ BÍTEŠ

Traťový úsek VRT je koncipovaný jako dvoukolejný v rozsahu a konfiguraci dle přiložené situace. Maximální provozní rychlost **se předpokládá 320 km/h (návrhová rychlost 350 km/h) a minimální rychlost 200 km/h. Trať bude dimenzována pro provoz vlakových jednotek i souprav složených z lokomotivy a vozů.**

Po dokončení sítě VRT v ČR se předpokládá provoz vlaků primárně ve směrech:

- Praha hl. n. – Jihlava VRT – Brno (vysokorychlostní vlaky pro rychlost 320 km/h) s přesahem do Německa, Slovenska, Rakouska, Polska a Maďarska.

Kolejová propojení umožní také napojení stanice Světlá nad Sázavou a konvenční trati na VRT.

Poloha kolejíště, rozměry řešeného území jsou v příloze **P02_Řešené území**.

Poloha kolejíště upravované trati č. 230 je v příloze **P02_Řešené území**.

Limity průjezdných průřezů tratě a požadovaných ochranných prostorů jsou v příloze **P03_Profilů a řezy**.

Mapové podklady k řešenému území jsou v příloze **P04_Mapové podklady**.

Další informace ke koncepci VRT jsou v příloze **P05_Dokumentace VRT**.

Vysokorychlostní trať Praha – Brno – Břeclav byla prověřena studií proveditelnosti a ve variantě SK4 schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Kompletní znění studie je k dispozici na webových stránkách Správy železnic: <https://vrtyky.cz/ke-stazeni/studie-proveditelnosti>

V současné době se zpracovává dokumentace pro povolení stavby na úsek VRT Střední Čechy i VRT Vysočina II.

Relevantní část studie proveditelnosti i již vypracovaného řešení stavby VRT Střední Čechy (RS 1 Poříčany – Světlá nad Sázavou) jsou v příloze **P05_Dokumentace VRT**.

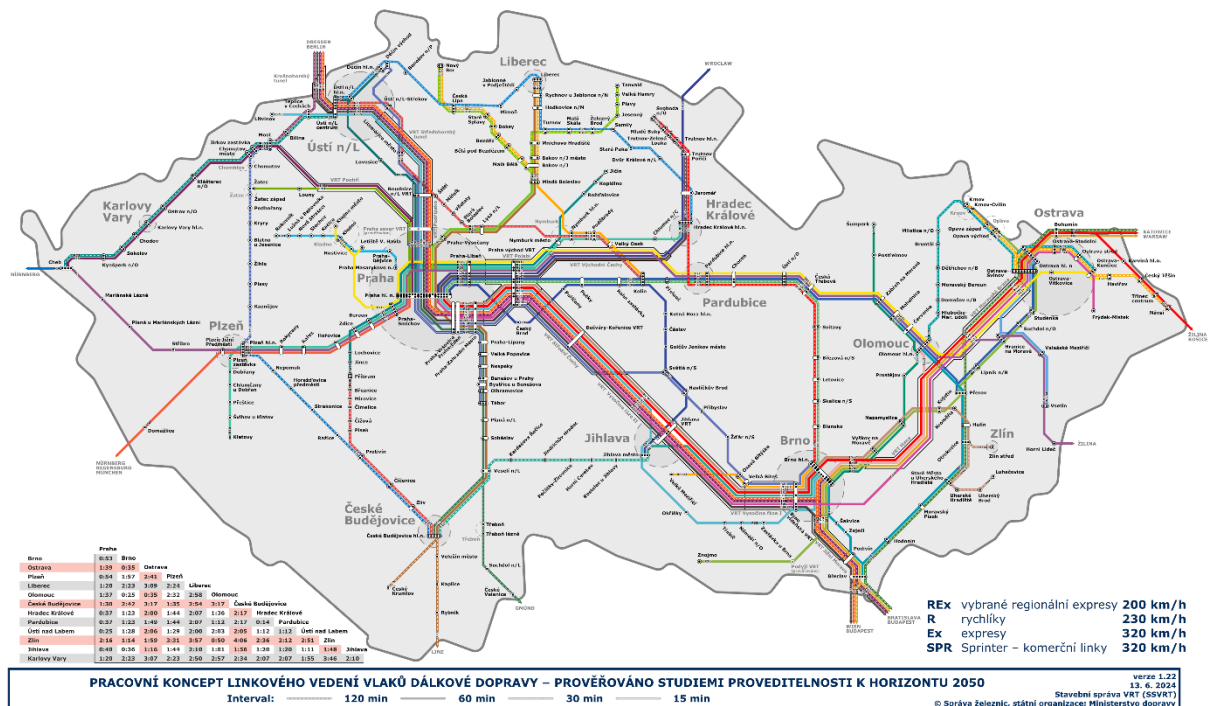
Zadání se v oblasti Mostů a jejich okolí výrazně odlišuje od řešení zobrazeném ve studii proveditelnosti i stavby VRT Střední Čechy. Je doporučeno sledovat řešení poskytnuté v Zadání a zmíněné dokumenty používat jen jako případný podklad pro širší kontext trasování VRT mezi Prahou a Brnem.

Je doporučeno návrh navrhnout s ohledem na ochranu okolí proti hluku, respektive případně potřebě umístění protihlukových stěn.

- V případě mostu přes Sázavku je nutné doplnit protihlukové stěny či jiné protihlukové opatření do výšky 2,5 nad temeno kolejnice na obou stranách mostu.
- V případě mostu přes Sázavu nejsou protihluková opatření nutná.
-

Výhledové linkové vedení vlaků dálkové dopravy v roce 2050 je zobrazeno na následujícím schématu.

Mosty VRT přes Sázavu a Sázavku



OČEKÁVANÉ PŘEPRAVNÍ PROUDY

Po dostavbě navazujících tratí se předpokládá:

- Celkový počet vlaků VRT je odhadován na 204 vlaků za den (předpokládaný cílový stav roku 2050).
- Na VRT se mohou pohybovat následující soupravy:
 - Vlaky s maximální rychlostí od 200 do 230 km/h složené z vozů a lokomotivy s maximálním tlakem 22,5 t na nápravu.
 - Vlaky s maximální rychlostí od 200 do 320 km/h (výhledově 350 km/h) složené z ucelených jednotek s maximálním tlakem 18 t na nápravu.
 - Maximální rychlost nejméně 200 km/h a tlakotěsnost soupravy jsou minimální požadavky pro přístup na VRT.
 - Maximální délka vlaku je přibližně 400 m.



Mosty VRT přes Sázavu a Sázavku

Mosty musí být navrženy dle platných norem a předpisů zejména s ohledem na okolní terén, geologii, zatížení, ekologii, životní prostředí, design, estetiku, trvanlivost, ale také na náklady na výstavbu, provoz a údržbu. Návrhová životnost mostu je 100 let.

Vzorový příčný řez mostovkou je v příloze **P03 Profily a řezy**.

POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ MOSTŮ VRT

Obecně:

Zadavatel důrazně nedoporučuje jakkoli modifikovat trasu VRT. Poskytnuté směrové a výškové řešení je ověřené z pohledu realizovatelnosti a projednatelnosti. I malé změny v trasování mají dalekosáhlé důsledky a mohou vést k nerealizovatelnosti daného návrhu.

Není doporučeno navrhování visutých a zavěšených mostů, a to zejména s ohledem na jejich dynamické chování při vysokých rychlostech. Smyslem soutěže je nicméně prověření škály konstrukčních a technických řešení.

V případě, že se účastník rozhodne pro návrh takové konstrukce je nutné realizovatelnost návrhu dostatečným způsobem obhájit, především s ohledem na interakci mostu a koleje a dynamické chování takové konstrukce.

Podélný profil trati je v příloze **P03 Profily a řezy**. V podélném profilu je zobrazen bod P.

Nosnost:

Předpokládá se normová zatížitelnost pro železniční trať kategorie D4. Provoz vlaků o nápravovém tlaku 22,5 t do rychlosti 230 km/h a 18 t do rychlosti 350 km/h.

Návrh a posouzení mostních konstrukcí bude proveden dle pravidel TSI, eurokódů a dalších platných norem, jedná se o mostní konstrukci vysokorychlostního železničního systému (HR) (ČSN EN 1991-2/Z4).

Pro model zatížení LM71 se použije klasifikační součinitel $\alpha = 1,21$.

Výstupy z předběžné georešerše a vrtů jsou v příloze **P08 - Georešerše**

Poloha:

Most přes Sázavu je předpokládán mezi km 102,650 a km 103,150.

Most přes Sázavku je předpokládán mezi km 99,500 a km 100,120.

Je však možné začátek mostu posunout je však doporučené dodržet následující zásady:

- Pokud je trať nad terén ve výšce cca 12 m či menší je zpravidla efektivnější návrh náspu oproti mostu.
- Zadavatel nedoporučuje umísťovat most do blízkosti přechodnic a výškových oblouků. Zejména s ohledem na nemožnost umístění kolejových dilatačních zařízení v blízkosti těchto geometrických prvků.

- Šířka:** Minimální šířka by měla umožnit vedení obousměrné železniční trati VRT. Příčný profil tratě na mostech je specifikovaný v příloze **P03 Profily a řezy**. Osová vzdálenost kolejí na VRT je 4,5 m.
- Konstrukce:** Výška konstrukce a umístění podpor se doporučuje navrhnout tak, aby respektovala průjezdné průřezy tratě a ochranné prostory specifikované v příloze **P03 Profily a řezy**.
- VRT bude řešena jako železniční trať na klasickém šterkovém loži. Typický příčný řez tratí na terénu i na mostě je v příloze **P03 Profily a řezy**.
- Kolejová dilatační zařízení:** Je možné navrhnout most s kolejovými dilatačními zařízeními i bez nich. Z důvodů údržby jsou preferovaná řešení bez kolejových dilatačních zařízení.
- V případě umístění Kolejového dilatačního zařízení je nutné umístit v jeho blízkosti plochu pro příjezd údržby o rozměru 10x10 m u každé takové koleje. Tato plocha musí být napojena na veřejnou komunikaci.
- Příklad mostu s kolejovým dilatačním nařízením na VRT:
<https://maps.app.goo.gl/RtUVGtnsEWEostWU6>
47.5593089N, 6.7716711E
- Vkládání KDZ se řídí stávajícím předpisem SŽ S3 Železniční svršek a normou ČSN EN 13 232-8+A1 Železniční aplikace – Kolej – Výhybky a výhybkové konstrukce, Část 8: Dilatační zařízení.
- Vzhledem k tomu, že KDZ jsou zařízení, která vyžadují zvýšenou údržbu, je vhodné jejich počet co nejvíce omezit.
- Podmínky vkládání KDZ:
- umísťuje se do přímé nebo do oblouku o poloměru alespoň 3 000 m;
 - umísťuje se pouze do jednotného sklonu;
 - nejmenší vzdálenost od výhybky činí 150 m;
 - nejmenší vzdálenost od začátku nebo konce přechodnice činí 100 m;
 - nejmenší vzdálenost mezi dvěma KDZ činí 300 m.
- KDZ se nesmí umísťovat do míst změny sklonu pláně tělesa železničního spodku.
- Předpis S3 je v příloze **P05_Dokumentace VRT**
- Plochy pro údržbu mostu:** Standardně se navrhuje opatření podle následujících pravidel:
- Pracovní plochy o rozměrech 30 m × 15 m se navrhuje na jednom konci mostu, a to v podmostním prostoru orientované podél obou kolejí, plocha slouží pro montáž revizní lávky. Plochu je doporučené umísťovat v místě volné výšky mostu do 15 m.
- V případě umístění Kolejového dilatačního zařízení je nutné umístit v jeho blízkosti plochu pro příjezd údržby o rozměru 10x10 m u každé traťové koleje. Tato plocha musí být napojena na veřejnou komunikaci.



Je na účastníkovi, aby zvážil návrh metody údržby mostu, zaměřené především na ložiska a prohlídku diagnostiku a monitoring nosné konstrukce, s co možná nejmenším dopadem na provoz vysokorychlostní železnice.

Další požadavky:

Na mostech VRT není doporučeno umísťovat trakční brány, pouze samostatné trakční stožáry.

Trakční stožáry se na mostě přibližují k ose VRT. Příčné řezy tratí a ochranné prostory jsou specifikované v příloze **P03 Profily a řezy**.

Veškeré detaily ocelové konstrukce musí umožnit řádné provedení protikoroze ochrany s životností VV (více jak 25 let) a její obnovování, musí umožnit plynulý odtok vody a zabránit shromažďování nečistot – budou dodržena doporučení a požadavky norem ČSN EN 15520 a ČSN EN ISO 12944-3.

STATICKÁ ROZVAHA KONSTRUKČNÍHO ŘEŠENÍ (1. FÁZE SOUTĚŽE)

Statická rozvaha konstrukčního řešení by měla obsahovat popis navrženého konstrukčního řešení stavby (nosné konstrukce, spodní stavby a založení), vč. popisu použitých materiálů a rozhodujících technologií a výpočetního modelu mostu, prokazující splnění požadavků na mechanickou odolnost, spolehlivost, použitelnost a realizovatelnost navržené konstrukce mostu, a to v daném stupni dokumentace (koncepční studie) a odpovídající měřítku zobrazení

STATICKÝ A DYNAMICKÝ VÝPOČET (PŘEDPOKLAD PRO 2. FÁZI SOUTĚŽE)

Statický a dynamický výpočet ověřující dimenze rozhodujících prvků pro návrh mostu vč. popisu použitých materiálů a rozhodujících technologií, prokazující splnění požadavků na mechanickou odolnost, spolehlivost, použitelnost a realizovatelnost dle Vyhlášky č. 227/2024 Sb., Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace staveb dopravní infrastruktury dle Přílohy č. 1: Nezbytné statické a dynamické výpočty pro stanovení rozhodujících návrhových parametrů nebo rozměrů, v potřebném rozsahu a kontrolovatelné formě, minimálně v rozsahu:

- Posouzení mezního stavu použitelnosti;
- Posouzení mezního stavu únosnosti;
- Posouzení interakce most-kolej.

POŽADAVKY Z POHLEDU OCHRANY PŘÍRODY A KRAJINY

Začlenění do krajiny:

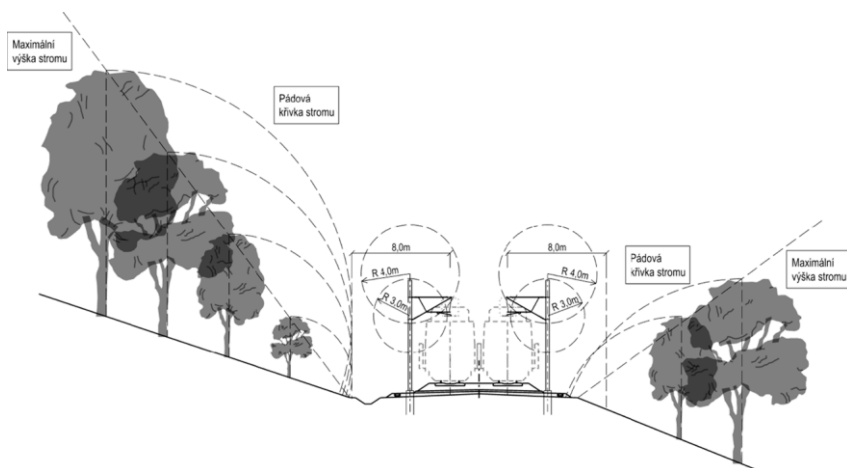
V širším řešeném území se předpokládá začlenění a propojení současných biokoridorů a biocenter dle územního plánu v příloze **P07 Územní plán**.

Vegetační úpravy:

V migračních koridorech je doporučeno využití takových vegetačních úprav, které navádí zvěř k bezpečným přechodům a usnadňují jejich pohyb mezi jednotlivými stanovišti. Mezi tyto úpravy mohou patřit například husté keře, stromové aleje nebo vyvýšené travní pásy, které zvířatům poskytují úkryt a ochranu před predátory a nebezpečnými překážkami. Důležité je také zohlednit druhové specifikace, aby vegetace byla přizpůsobena místní fauně a její

migračním potřebám. Viz metodika AOPK ČR: Doprava a ochrana fauny v České republice v příloze **P05 Dokumentace k VRT**.

Je doporučeno dodržet maximální přípustné výšky stromu definované a pádovými křivkami.



Hosp. s dešťovou vodou: Je doporučeno navrhnout systém využití dešťových vod z objektů a vsakování ze zpevněných ploch s ohledem na geologické podmínky.

V případě využití retenční nádrže se doporučuje její umístění mimo migrační koridor.

Pokud je zvolena retenční nádrž s přírodním charakterem (např. přírodní mokřad), doporučuje se její umístění v blízkosti migračního koridoru, avšak mimo oplocení trati.

Úprava podmostí:

Vzhledem k požadavkům na ochranu přírody se doporučuje minimalizovat zásahy do vodního toku.

Prostor pod mostem bude mimo jiné sloužit jako migrační trasa, je proto doporučena úprava podmostí s minimem zpevněných ploch a šterků.

DALŠÍ POŽADAVKY

Opěrné a zárubní zdi:

Svahovaný zářez, nebo násep může být v případě potřeby místně doplněn opěrnou zdí pro zmenšení záboru. Je doporučeno omezit tento druh konstrukcí vzhledem k vysoké finanční náročnosti na stavbu i údržbu.

Technologie výstavby:

Je doporučeno volit technologii výstavby s ohledem na minimalizaci zásahů do pohledově exponovaných lokalit.



SOUVISEJÍCÍ OBJEKTY

Řešení Mostů může ovlivnit stávající silniční infrastrukturu. Nové komunikace by poté měly zajistit stávající úroveň prostupnosti krajiny.

PŘEDPOKLÁDANÉ INVESTIČNÍ NÁKLADY

Předpokládané investiční náklady na stavební realizaci všech objektů a úpravu řešeného území v rozsahu Soutěže jsou 4.200.000.000, - Kč bez DPH (2Q/2024).

Cena zahrnuje mostní konstrukce, úpravy železničního spodku v návaznosti na most, řešení odvodnění a retence vod, úpravy terénu v okolí mostu rekultivace a ozelenění.

Odkaz na dokumentaci mostu přes Sázavku a kolejí v údolí.

MOST PŘES VODNÍ TOK SÁZAVU 2 400.000.000, - Kč bez DPH

MOST PŘES VODNÍ TOK SÁZAVKU 1 800.000.000, - Kč bez DPH

Cena nezahrnuje železniční svršek, trakční vedení zabezpečovací a sdělovací zařízení a další železniční profese.

Cena také nezahrnuje přeložky silničních komunikací, železniční trati, vodních toků a další technické infrastruktury.

Zadavatel důrazně doporučuje zohlednit zejména na přiměřenost navrženého řešení především z ekonomického hlediska.

ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACE A POŽADAVKY OBCÍ

V soutěžním návrhu se obecně doporučuje respektovat všechny funkční plochy v širším řešeném území, především plochy dopravní infrastruktury.

ZÁSADY ÚZEMNÍHO ROZVOJE KRAJE VYSOČINA

ZÚR Kraje Vysočina – Úplné znění po vydání Aktualizací 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8a a 7, nabytí účinnosti 20.10.2021

V současně platné ZÚR je vymezen koridor územní rezervy VRT jižní varianta pro prověření budoucího umístění stavby vysokorychlostní trati v šířce 600 m, popř. užším dle vymezení v územních plánech.

Zpracovává se AZÚR č. 10, kde obsahem aktualizace je posouzení a vymezení návrhového koridoru VRT vč. souvisejících staveb a současně vymezení výsledného koridoru jako VPS. Veřejné projednání návrhu AZÚR č. 10 proběhlo 26.6.2024.

V dotčeném úseku je ve zpracovávané AZÚR č. 10 návrhový koridor VRT vymezen odlišně.

ÚP jednotlivých obcí, kterých se úseky dotýkají, se řídí současně platnou ZÚR a vymezují výhledový záměr VRT jako územní rezervu. Teprve po vydání AZÚR č. 10 bude možno zpracovat návrhový koridor VRT do změny územních plánů.

ÚZEMNÍ PLÁNY

Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb není v současnosti definovaný v dotčených územních plánech, ke kterým je však doporučeno přihlížet v kontextu širšího řešeného území pro zajištění návaznosti na jeho budoucí rozvoj.

Současný stav ÚP obcí v oblasti vodního toku Sázavka:

- Změna č. 1 ÚP Služátky, nabytí účinnosti 22.3.2017:
 - Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb není definovaný v územním plánu.
 - Na základě ZÚR Kraje Vysočina je vymezen koridor územní rezervy vysokorychlostní trati VRT – jižní varianta. Pro využití koridorů byly upřesněny nebo nově stanoveny podmínky využití zajišťující ochranu budoucích záměrů.
- V souvislosti s tím došlo k úpravě podmínek zastavitelných ploch vymezených ÚP Služátky v koridoru územní rezervy vysokorychlostní tratě.
- Úplné znění ÚP Světlá nad Sázavou po vydání změny č. 1-4, 6 a 7, nabytí účinnosti 13.12.2024:
 - Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb není definovaný v územním plánu.
 - Na základě ZÚR Kraje Vysočina je vymezen koridor územní rezervy pro výhledovou výstavbu vysokorychlostní tratě, označení R.5 a R.6.
- Změna č. 1 ÚP Druhanov, nabytí účinnosti 9.12.2023:
 - Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb není definovaný v územním plánu.
 - Do východního okraje řešeného území zasahuje železniční trať a koridor pro výhledový záměr výstavby vysokorychlostní tratě. Pro tento koridor je na základě ZÚR Kraje Vysočina vymezena plocha územní rezervy vysokorychlostní trati VRT – jižní varianta označení R.2.

Současný stav ÚP obcí v oblasti vodního toku Sázava:

- Úplné znění po změně č. 3 ÚP Přiseka, nabytí účinnosti 16.8.2019:
 - Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb není definovaný v územním plánu.
 - Ve střední části řešeného území je vymezen, na základě ZÚR kraje Vysočina, koridor pro výhledový záměr výstavby vysokorychlostní tratě jako koridor územní rezervy R2 pro dopravní infrastrukturu železniční v celkové šířce 500 m.
- Nová Ves u Světlé nad Sázavou:
 - Obec nemá platný územní plán.
- Změna č. 1 ÚP Pohled', nabytí účinnosti 2.5.2023:
 - Koridor pro umístění vysokorychlostní tratě a navazujících staveb není definovaný v územním plánu.
 - V souladu s nadřazenou územně plánovací dokumentací (ZÚR Kraje Vysočina) je do územního plánu zanesena územní rezerva pro koridor vysokorychlostní tratě (zasahuje do západního okraje řešeného území).



Platná územně plánovací dokumentace je v příloze **P07 Územní plán**.

Kompletní územní plán je k dispozici na webu Kraje Vysočina:

<https://pupo.kr-vysocina.cz/up/global-search/586846>

MOST SJEZDU Z VRT PŘES ŘEKU SÁZAVU

Přes řeku Sázavu je kromě mostu VRT plánován ještě jednokolejný železniční most na spojovací trati propojující konvenční a vysokorychlostní trať.

Tento most není součástí návrhu a v 1. fázi soutěže nemusí být zobrazen. Doporučuje se však, aby jeho existenci soutěžící vzali do úvahy v návrhu, neboť bude v určitých pohledech ovlivňovat vzhled díla. Dokumentace tohoto mostu bude podkladem pro 2. fázi.