

Odbor strategie

č.j.: 10182/2015-O26

## POSUZOVACÍ PROTOKOL

### Územně technická studie

#### VRT Bohumín – Přerov

## 1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Územně technická studie (ÚTS)

Název akce: VRT Bohumín – Přerov

Rok zpracování: 2014

Řešená lokalita: Přerovsko – Hranice na Moravě – Ostrava – st. hranice Polsko

Kraj: Olomoucký, Moravskoslezský

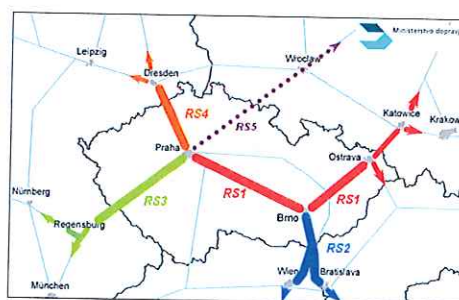
Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SZDC), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, Česká republika

Zhotovitel: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s., Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc, 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 používaném označení „rychlá spojení (RS)“



Na základě návrhu nové podoby sítě TEN-T v ČR je plánována síť rychlých spojení, jejíž součástí i rameno RS 1: Praha – Brno – Ostrava – Polsko / Slovensko.

Na území ČR lze rameno RS1 rozdělit na logické dílčí části:

- Praha – Jihlava
- Jihlava – Brno
- Brno – Přerov
- Přerov – Ostrava
- Ostrava – Polsko

Úsek Prosenice – Ostrava je důležitou částí celého ramene Brno – Ostrava, který vykazuje životaschopnost a reálné úspory v cestovních dobách sama o sobě, bez závislosti na existenci navazujících úseků. Mezi nejpodstatnější výhody této etapy patří, kromě již zmiňované úspory jízdní doby, zejména překlenutí kapacitně omezujícího úseku stávající tratě Přerov – Ostrava, kde dnes existující poptávka po zahušťování dálkové dopravy omezuje rozvoj dopravy příměstské, včetně uvažovaných přímých vlaků přes Studénku na Letiště Leoše Janáčka. Tato trať je současně dlouhodobě nejzatíženějším tahem tranzitní nákladní dopravy na síti SŽDC, a každá dílčí provozní komplikace znamená s ohledem na neexistující prakticky využitelnou objíždnou trasu velké následky. Trasa Přerov – Ostrava dále vykazuje vysoký stupeň souladu s územně plánovací dokumentací. Úsek Prosenice – Jistebník (tj. části, které nejsou ovlivněny ani uzlem Ostrava ani problematikou okolí uzlu Přerov) tak má ambici stát se jedním z prvních úseků RS na území ČR.

## 2.2 Cíle dokumentace

Základním cílem této studie je zpřesnění vedení trasy vysokorychlostní trati (VRT) v úseku Přerov – Bohumín/PL, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem možného zapracování do ÚPD (územně plánovací dokumentace). Současně je třeba navrhnout uspořádání v ostravském uzlu (Polanka nad Odrou – Bohumín) a upřesnit zapojení do stávající infrastruktury podél celé trasy dle požadavků zadavatele. Navržené řešení má umožnit plnou provozní segregaci dálkové osobní dopravy (nejen vysokorychlostní), zejména v průchodu uzlem Ostrava, včetně dostatečného počtu nástupních hran pro uvažované relace. Dále je úkolem prověření možnosti zapojení VRT do trati směrem na Ostravu-Vítkovice a mimoúrovňové odbočení směrem na Opavu. Propojení se stávající infrastrukturou je posuzováno v okolí Přerova, u Hranic na Moravě, v Jistebníku a dále dle možností za Bohumínem. Vedení trasy má respektovat možné varianty trasy směrem od Brna, což znamená napojení na VRT Brno – Přerov (mimo) nebo napojení na modernizaci stávající tratě Brno – Přerov. Okrajově měla studie prověřit možnost využití VRT nebo nové tratě na společném tělese s VRT pro příměstské spojení Ostrava – Bílovec, resp. Ostrava – Fulnek. Ve studii je zahrnuta předběžná analýza kolizních míst stávající i připravované dopravní infrastruktury včetně vodního koridoru kanálu Dunaj-Odra-Labe (D-O-L). Součástí studie VRT je i prověření prostorové rezervy propojení konvenčních tratí mezi Lhotkou nad Bečvou a Polomí / Jeseníkem nad Odrou.

## 3. Obsah dokumentace

### 3.1 Základní rozdělení dokumentace

Technické řešení této ÚTS bylo rozděleno do dvou částí dokumentace. Hlavní část dokumentace je věnována návrhu VRT v úseku Přerov – Bohumín. V dílčí části (část dokumentace pod označením E) se dokumentace věnuje kolejovému propojení Lhotka nad Bečvou – Polom / Jeseník nad Odrou.

### 3.2 VRT Bohumín – Přerov

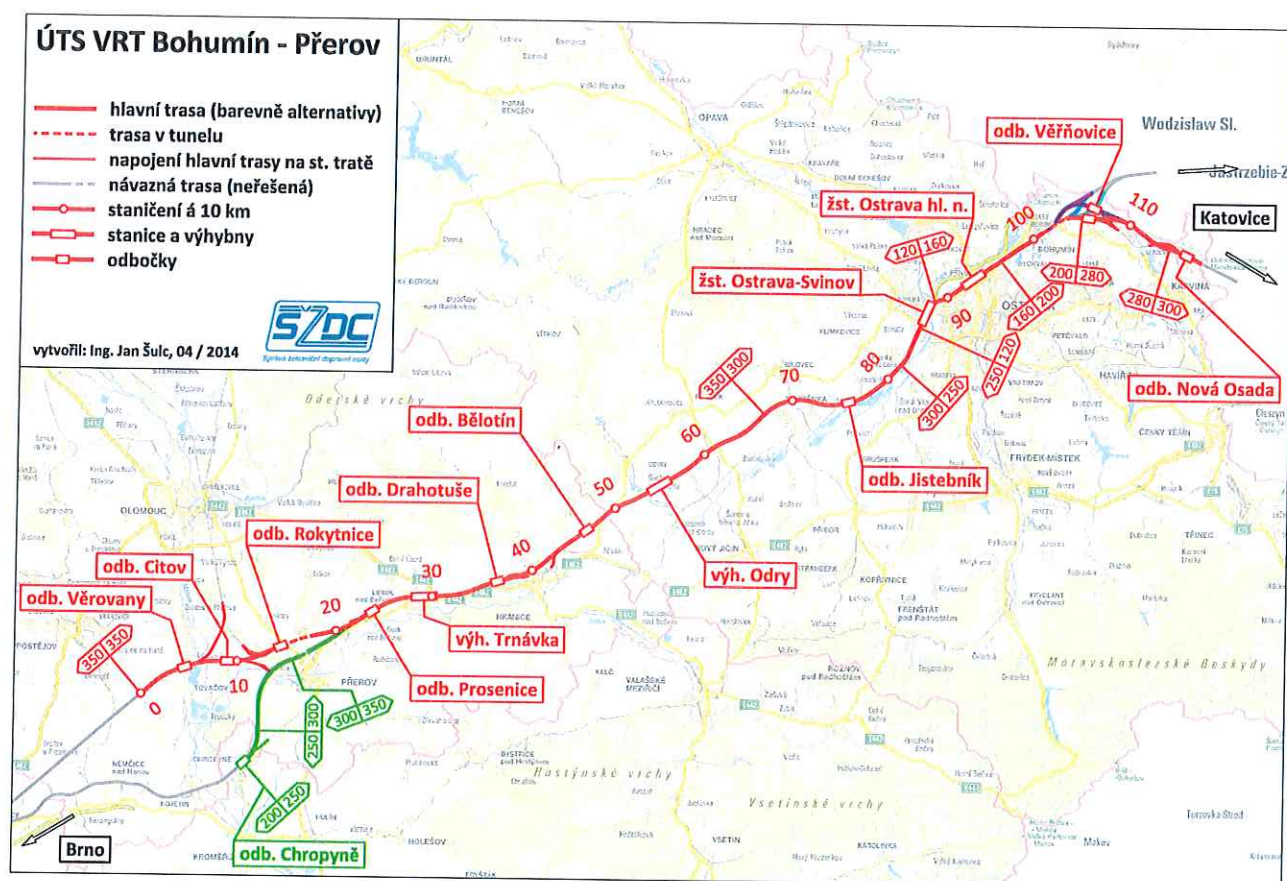
Řešená studie zpracovává návrh vysokorychlostní tratě v úseku Přerov (Klopotovice/Chropyně) – Bohumín – st. hranice (Polská republika), přičemž situování trasy má v co největší míře vyhovovat stávající územní rezervě. Studie má současně prověřit vedení dopravy vyššího segmentu ostravskou aglomerací a prověřit možnosti zaústění do Polska. Základním parametrem návrhu je maximální rychlost stanovená zadáním na 350 km/h s možností snížení v oblasti uzlů. Značně limitujícím parametrem je pak minimální rychlost (rychlost nejpomalejších vlaků na VRT) stanovená na 160 km/h (mimo uzly).

Základní návrhové parametry trasy:

- návrhová rychlost: 350 km/h, tato rychlost je postupně snižována v oblasti zapojení průjezdu uzlem Ostrava na 120 až 160 km/h, v úseku Ostrava – st. hranice: 250 až 300 km/h. Var. A2 (napojení VRT na modernizovanou trať Brno – Přerov) má v úseku Chropyně – tunel Přerov rychlost 300 km/h,
- návrhová rychlost v odbočení: 160 km/h,
- poloměry směrových oblouků: 6 500 – 18 000 m,
- podélný sklon: max. 14,3 ‰ (krátké rampy až 30 ‰, < 500m),
- osová vzdálenost kolejí: 4,70 m,
- dopravní / kolejová propojení: umístěny každých cca 10 km.

Při průjezdu uzlem Ostrava (mezi Jistebníkem a Bohumínem) je trať vedena jako konvenční v souběhu se stávající tratí a je s ní propojena tak, aby byla umožněna segregace veškeré dálkové osobní dopravy (z VRT i ostatní) na tuto trať. V žst. Bohumín je trať navržena v hloubeném tunelu pod stanicí, v ostatních úsecích průjezdu uzlem je na úrovni stávající tratě.





Návrh umožňuje obsluhu stanic Ostrava-Svinov a Ostrava hlavní nádrží všemi vlaky dálkové osobní dopravy.

Studie zároveň prověřuje více možných propojení nové trasy se stávající železniční sítí. Kromě několika propojení uvnitř uzlu Ostrava jsou navrženy tyto sjezdy z VRT:

- ve směru z Brna do Olomouce (odb. Věrovany),
- ve směru z Brna do Dluhonic a dále do Přerova (odb. Citov),
- ve směru z Ostravy do Brodku u Přerova a dále do Olomouce (odb. Rokytnice),
- ve směru z Ostravy do Prosenic a dále do Přerova (odb. Prosenice),
- ve směru z Brna do Hranic n. M. (odb. Drahotuše),
- ve směru z Ostravy do Hranic n. M. (odb. Bělá),
- ve směru z Brna do Polanky nad Odrou a Ostravy-Vítkovice (odb. Jistebník),
- ve směru z Ostravy-Svinov (nových kolejí pro dálkovou osobní dopravu) do stávající tratě směr Přerov (odbočení v rámci žst. Ostrava-Svinov),
- ve směru z Ostravy do Dětmovic (odb. Věřovice),
- ve směru z Polska do Dětmovic (odb. Nová Osada).

Hlavní trasa je navržena invariantně tak, aby ctěla územně chráněný koridor. Variantnost návrhu je navržena na třech místech.

Varianty řešení v rámci napojení na úsek Brno – Přerov:

- A1. začátek u obce Klopotovice, kde navazuje na trasu VRT Brno – Přerov dle Koordinační studie VRT 2003 v územně chráněném koridoru VRT.
- A2. začátek v žst. Chropyně, kde navazuje na modernizovanou trať Brno – Přerov.

V průjezdu okolí Studénky jsou navrženy 2 varianty, z nichž jedna ctí vymezený koridor, ale neumožňuje zřízení odbočky Jistebník, druhá varianta, které zřízení odbočky umožní, ale v oblasti Studénky opouští vymezený koridor a přibližuje se k obci.



Varianty řešení úseku Bohumín-Vrbice – st. hranice ČR/PL:

- B1.1 - Varianta pokračující v koridoru územní rezervy dle koordinační studie VRT z r. 2003. Trasa objíždí elektrárnu Dětmarovice, projíždí obcí Závada a u Petrovic u Karviné vstupuje do PL. Tato varianta umožňuje zřízení sjezdů dle zadání – z VRT do žst. Dětmarovice v km 105,50 a od PL do žst. Dětmarovice v km 116,50,
- B1.2 - Varianta směřující k dálnici D1 se západním obchvatem obce Věřňovice,
- B1.3 - Varianta směřující k dálnici D1 s východním obchvatem obce Věřňovice,
- B2.1 - Varianta napojující se do koridoru územní rezervy dle koordinační studie VRT z r. 2003. Vzhledem k odlišnému vyústění z Bohumína je trasa této varianty vedena jižně od obce Věřňovice, v prostoru za dětmarovickou elektrárnou se shoduje s variantou B1.1.,
- B2.2 - Varianta směřující k dálnici D1 se západním obchvatem obce Věřňovice.

Celková délka navržené trasy z Přerova až na st. hranici s Polskem je:

- pro kombinaci var. A1 a B 1.1 (VRT překračuje st. hr. u Petrovic): 118 km,
- pro kombinaci var. A1 a B 1.3. (VRT překračuje st. hr. u Věřňovic): 108 km,
- v případě var. A2 se trasa u Přerova zkracuje o cca 3 km.

### 3.3 Kolejové propojení Lhotka nad Bečvou – Polom / Jeseník nad Odrou

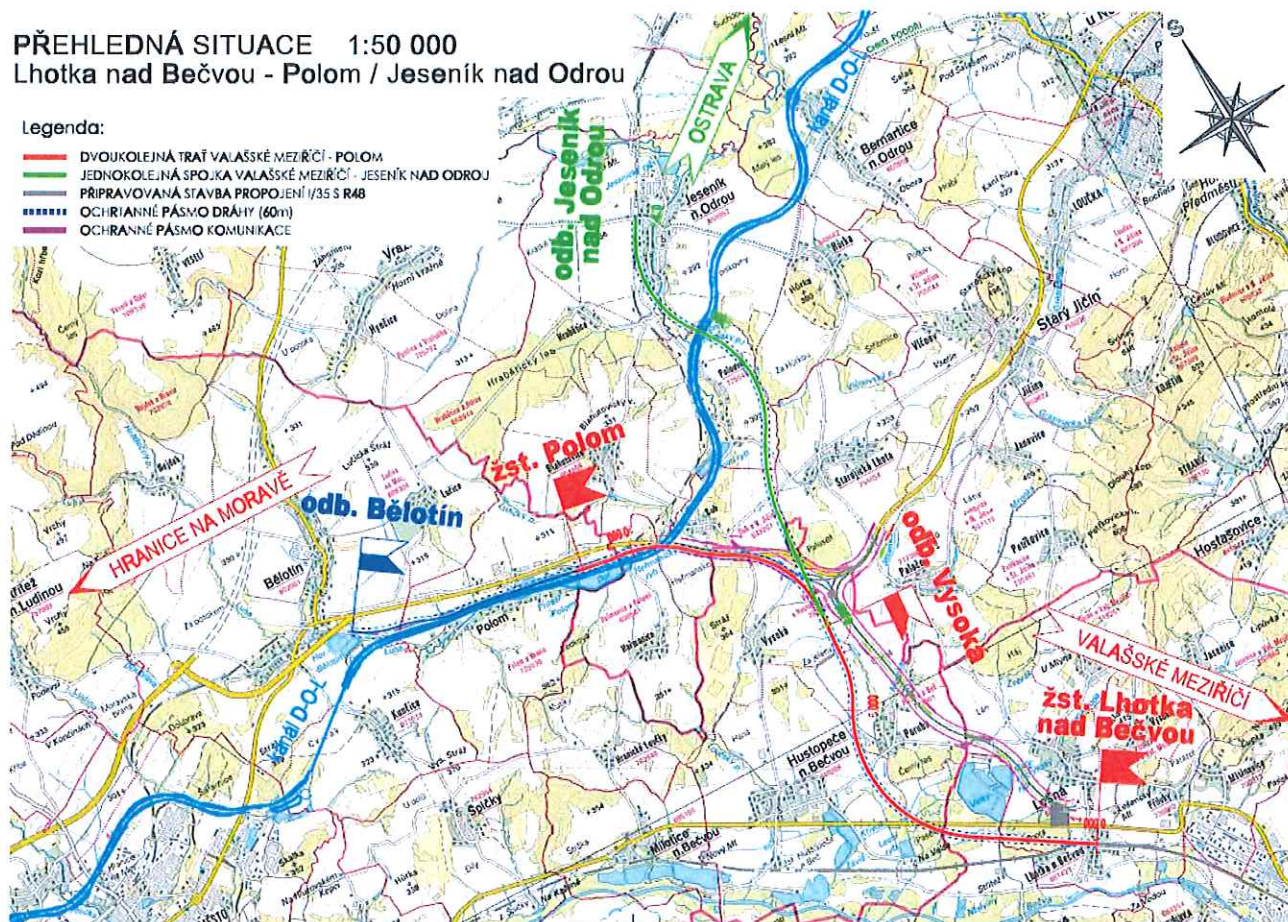
Kolejové propojení Lhotka nad Bečvou – Polom / Jeseník nad Odrou je navržené jako novostavba. Kolejové propojení je navržené z důvodu propojení trati č. 280 Hranice na Moravě – Horní Lideč a úseku trati č. 270 Přerov – Bohumín. Účelem tohoto propojení je odstranění propadu rychlosti mezi žst. Hranice na Moravě a zast. Špičky se stávající rychlostí 60 – 80 km/h pro relace ve směru Přerov/Ostrava – Vsetín – Púchov.

#### PŘEHLEDNÁ SITUACE 1:50 000

##### Lhotka nad Bečvou - Polom / Jeseník nad Odrou

Legenda:

- DVOUKOLEJNÁ TRÁŤ VALAŠSKÉ MEZIRČÍ - POLOM
- JEDNOKOLEJNÁ SPOJKA VALAŠSKÉ MEZIRČÍ - JESENÍK NAD ODROU
- PŘIPRAVOVANÁ STAVBA PROPOJENÍ I/35 S R4B
- OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY (60m)
- OCHRANNÉ PÁSMO KOMUNIKACE





Popis trasy je rozdělen na ucelený úsek kolejového propojení Lhotka nad Bečvou – Běloutín s vloženou odb. Vysoká a dílčí úsek Vysoká – Jeseník nad Odrou. Návrh neuvažuje s variantními návrhy, jelikož morfologie terénu a rozmístění zastavěných území nedává větší prostor pro relativně ekonomicky obhajitelné varianty.

Uvažuje se s dvoukolejným kolejovým propojením začínajícím v žst. Lhotka nad Bečvou, které je mimoúrovňově napojené do trati č. 270 před žel. zastávkou Běloutín ve směru na Přerov, kde vznikne nová dopravna (odbočka). Stávající trať v úseku Hranice na Moravě – Lhotka nad Bečvou bude opuštěna (alternativně může být zachována jednokolejná pro zachování regionální osobní dopravy s úrovnovým napojením do žst. Lhotka nad Bečvou). Propojení z odb. Jeseník nad Odrou ve směru od Ostravy je vzhledem k předpokládanému menšímu zatížení uvažováno jednokolejnou tratí do kolejového propojení Lhotka nad Bečvou – Běloutín. Maximální traťová rychlost je navržena 160 km/h. Kolejové propojení je navrženo v přibližném souběhu se zpracovaným návrhem silniční komunikace R48 dle dokumentace pro územní rozhodnutí „I/35 Lešná – Palačův“. Se stávajícím vedením komunikace R48 je navrženo řešení v kolizi. Trasa kolejového propojení je koordinována se záměrem D-O-L.

### 3.4 Členění dokumentace

Zpracovaná dokumentace územně technické studie je rozdělena na následující části:

A – Průvodní zpráva

B – Technická část

B.1 – Souhrnná technická zpráva

B.2 – Provozní a dopravní technologie

B.3 – Vliv stavby na životní prostředí

B.4 – Geologická rešerše

C – Výkresová část

D – Doklady

E – Úsek Lhotka nad Bečvou – Polom

## 4. Vyhodnocení navrženého řešení

### 4.1 Vyhodnocení z hlediska potřeby

Mezi nejdůležitější přínosy nové VRT Přerov – Ostrava patří:

- **Zrychlení dálkové osobní dopravy v úseku Přerov – Ostrava** a to zejména pro expresní segment na linkách Brno – Ostrava a Olomouc – Ostrava. Vysokorychlostní jednotky dokáží uspořít při jízdě po navržené VRT více než 20 min (oproti jízdě po stávající trati, v úseku Přerov – Ostrava). Expresní vlaky Brno – Ostrava tak mohou dosáhnout jízdní doby 56 min (při modernizaci Brno – Přerov na rychlost 200 km/h) až 47 min (při realizaci VRT Brno – Přerov a rychlosti soupravy 350 km/h).
- **Uvolnění kapacity na stávající trati** pro rozvoj nákladní dopravy.
- **Segregace dálkové osobní dopravy v uzlu Ostrava**, která výrazně zvýší kapacitu uzlu a umožní rozvoj příměstské osobní dopravy v ostravské aglomeraci.

Potřeba realizace této trasy je však nezbytné prověřit studií proveditelnosti, která, na rozdíl od ÚTS, dokáže kvantifikovat všechny přínosy nové tratě.

Potřeba realizace všech navržených sjezdů není předmětem řešení této studie. Tato studie nastínila technické možnosti, účelnost však musí být prověřena v dalších stupních dokumentace. S odkazem na současné předběžné plány objednatel ministerstva dopravy nejsou v plánu vlaky, které by využívaly sjezdy u Hranic a v Jistebníku. Expresní (nejvyšší) segment bude trasován v celé délce po VRT (Brno – Ostrava a Olomouc – Ostrava). Prostřední segment (rychlíkový) zřejmě zůstane v celé trase na stávající trati (aby zajistil obsluhu na stávajících místech).

## 4.2 Vyhodnocení z hlediska průchodnosti

Z pohledu průchodnosti trasy nebyly identifikovány žádné zásadní střety, které by indikovaly neprůchodnost trasy. Je to dáno zejména tím, že v téměř celé délce trasy je VRT navržena v již územně chráněném koridoru. V některých místech při souběhu s dálnicí D1 je trasa posunuta blíže k dálnici. Problematický je průchod VRT v okolí Studénky. Díky požadavku na realizaci odbočky Jistebník trasa vybočila u Studénky z chráněného koridoru a přiblížila se k této obci. Tento posun trasy byl však pro obec Studénka nepřijatelný. Odbočka (sjezd z VRT) u Jistebníku není ale potřebná pro pravidelné jízdy. Byla by využitelná pouze v případě mimořádností nebo pro údržbu. Nejbližší další sjezd (resp. propojení se stávající tratí) je navrženo na Přerovském zhlaví žst. Ostrava-Svinov. Doporučené řešení proto ctí trasu v územně chráněném koridoru, bez odb. Jistebník.

Z pohledu vlivu trasy na životní prostředí lze konstatovat, že realizace vysokorychlostní trati bude mít částečný negativní vliv, zejména díky zásahu do několika evropsky významných lokalit a ptačích oblastí a dále také do několika prvků nadregionálního a regionálního systému ekologické stability. Z hlediska negativního vlivu na zdraví obyvatel můžeme konstatovat, že realizace vysokorychlostní tratě se negativně projeví zejména z hlediska hlukového zatížení přilehlých obcí. Dalším negativním hlediskem bude vznik nové bariéry v krajině, která bude překážkou pro migrace volně žijících živočichů. Pozitivum lze spatřovat v tom smyslu, že trasa plánované vysokorychlostní železnice jde víceméně v souběhu s dálnicí D1 a současným železničním koridorem a zátěž z hlediska hluku a migrační prostupnosti nebude přenášena do relativně nezasazených území, ale bude realizována v již dopravně zatíženém území a zátěž týkající se životního prostředí nebude rozměňována do dalších území. V souvislosti s negativními vlivy musí být realizována opatření k zabránění nebo ke zmírnění těchto vlivů (realizace protihlukových opatření, dostatečně dimenzovaných mostních objektů atd.).

Mezi výhody realizace vysokorychlostních tratí obecně z hlediska životního prostředí patří to, že při přepravě nevznikají žádné emise do ovzduší, vysokorychlostní tratě představují menší zábory půdy pro stejnou přepravní kapacitu oproti automobilové dopravě, provoz vysokorychlostních tratí představuje nižší energetickou náročnost na jednoho cestujícího (nižší produkce emisí, zejména skleníkových plynů při výrobě elektrické energie) atd.

## 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.

Tabulka s přehledem investičních nákladů v mil. Kč:

úsek, varianta	cena bez sjezdů	cena sjezdů	cena celkem
A1	15 301	5 679	20 980
A2	11 828		11 828
invariantní část	46 243	9 373	55 616
B1.1	6 277	3 411	9 688
B1.2	3 916		3 916
B1.3	4 266		4 266
B 2.1	5 376	3 480	8 855
B 2.2	3 097		3 097

Celkové náklady na VRT Přerov – st. hranice s Polskem se tak pohybují, v závislosti na variantě, od 70 do 86 mld. Kč a to včetně všech sjezdů a nákladů modernizaci železničního uzlu Ostrava. Modernizace železničního uzlu Ostrava je podrobněji řešena v návazné, v době vydání tohoto posuzovacího protokolu zpracovávané Studii proveditelnosti Uzel Ostrava.

## 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

Vedení (trasování) VRT v úseku Přerov – Bohumín (státní hranice s Polskem) bylo upřesněno dle požadavků zadavatele a s využitím závěrů dříve zpracovaných studií. Parametry návrhu byly proti předchozím dokumentacím mírně upraveny vzhledem k požadovanému navýšení návrhové rychlosti z 300 na 350 km/h a požadavku na minimální rychlost 160 km/h. Pro tento rozptyl rychlosti bylo použito doporučených návrhových parametrů a z nich plynoucí minimální poloměry směrových oblouků, což dává prostor k budoucímu možnému zvyšování max. rychlosti do rychlosti cca 400 km/h bez nutnosti úprav směrového vedení. V řešené délce je trasa rozdělena na dva úseky vysokorychlostní tratě a vložený úsek konvenční tratě (Polanka nad Odrou – Bohumín). Doplnění požadovaných propojení se stávající konvenční žel. sítí, resp. novostaveb výhyben, si vyžádalo vložení přímých úseků pro kolejová rozvětvení, jež měly následně nezanedbatelný vliv na úpravu trasy. Díky tomu a úpravě souběhu s dálnicí D1 vyústily úpravy směrového řešení v lokální opuštění územně chráněného koridoru. Vzhledem k již existující dálnici D1 bylo možné upřesnit trasu VRT v celé délce jejího souběhu s dálnicí a vytvořit v krajině společný dopravní koridor minimální šířky. Za žst. Bohumín není doposud ujasněná koncepce napojení do Polska a studie řeší variantní možnosti přechodu přes hranice – v poloze u dálnice D1 nebo v prostoru Petrovic u Karviné. Tyto dvě varianty se dělí na další podvarianty závislé na vyústění tunelu pod žst. Bohumín.

Přestože na tomto typu trati lze využít větších podélných sklonů než na konvenční trati, tak konfigurace terénu, vzájemná vzdálenost lomů sklonu a kolize se stávající i připravovanou infrastrukturou využití vyšších hodnot neumožnilo. Výškové řešení přesto umožňuje veškerá potřebná křížení s minimalizací přeložek klíčových staveb (dálnice, železnice, vodní cesty), ale na druhou stranu vyžaduje využití značného množství delších estakád nebo složitějších mostních konstrukcí pro malé úhly křížení. I přes relativně náročnou terénní konfiguraci je na celé trase použito pouze tři tunelů o délkách 3100, 600 a 250 m. Hloubený tunel dl. 2750 m je navržený pod žst. Bohumín, kde při současné konfiguraci stanice nelze odděleně provést segregovanou VRT.

V ostravské aglomeraci se podařilo vytvořit koncept řešení umožňující plnou provozní segregaci dálkové dopravy se snahou minimálních zásahů do stávající infrastruktury. Přesto si navržené řešení vyžádá částečné omezení provozu pravého ostravského seřaďovacího nádraží a zrušení levého ostravského seřaďovacího nádraží pro vlakotvorbu (kolejiště ve většině zůstane zachováno). Součástí řešení je i oddělení dopravy, zejména osobní, ve směru Ostrava-střed. Je uvažováno s kompletní rekonstrukcí osobní části žst. Ostrava hl. n. (osobní nádraží i frýdlantská nástupiště) a s téměř kompletní rekonstrukcí žst. Ostrava-Svinov (uvažuje se s ponecháním stávajících nástupišť). V žst. Bohumín dojde pouze k drobným úpravám v souvislosti se zapojením sjezdů z již segregované VRT do této stanice. Výškové řešení v oblasti Ostravy uvažuje globálně s ponecháním nivelety velmi blízké stávající mimo potřebných mimoúrovňových křížení kolejí. Takovéto řešení nemá vliv na stávající významné komunikace při průchodu uzlem, kdy zejména v okolí žst. Ostrava-Svinov trať kříží stávající dálniční křižovatku Rudná a následně i samotnou dálnici. Modernizace železničního uzlu Ostrava je podrobněji řešena v návazné, v době vydání tohoto posuzovacího protokolu zpracovávané Studii proveditelnosti Uzel Ostrava.

Z pohledu prověření napojení tratí směrem na Ostravu-Vítkovice a Opavu bylo vyhodnoceno, že odbočení by byla v uvažovaném konceptu extrémně složitá a ekonomicky neobhajitelná. Obdobný výsledek má využití tělesa VRT pro lokální trať do Fulneku nebo Bílovce.

Z hlediska technologií se uvažuje se zabezpečením systémem jednotného evropského systému na řízení železniční dopravy ERTMS, jehož součástí je systém ETCS, který se zabývá řešením jednotného evropského systému zabezpečení jízdy vlaků. Napájení bude zajištěno systémem 1 x 25 kV, 50 Hz (případně 2 x 25 kV, 50 Hz). Vzhledem k častým napojením do stávající infrastruktury a průchodu uzlem Ostrava se stejnosměrnou napájecí soustavou zůstává otázkou systém řešení přechodů mezi oběma soustavami (neutrální pole => jízda bez výkonu), resp. případné zrušení stejnosměrné soustavy na stávající síti (alespoň částečně). V úseku konvenční tratě v Ostravě je přesto uvažováno s ponecháním stávajícího napájecího systému, i když přepnutí uzlu na střídavý napájecí systém se z pohledu VRT jeví jako jednoznačně výhodnější.

### 6.2 Doporučení

Studie navrhla komplexní řešení včetně více alternativ řešení v některých oblastech. Vzhledem k neujasněným navazujícím koncepcím nelze doporučit jednoznačné řešení v celé délce trasy. Návaznost na úsek Brno – Přerov zůstává variantní s ohledem na dosud neuzavřenou návaznou Studii proveditelnosti modernizace tratě Brno – Přerov. V současné době není ani známé pokračování VRT směr Polsko, díky kterému nelze vybrat jednu variantu z navržených

v úseku Bohumín – st. hranice s Polskem. Samotný tunelový průchod Bohumínem se zdá neúměrně nákladný vzhledem k provozním potřebám. V dalším stupni dokumentace je proto nezbytné pokusit se najít úspornější řešení.

V oblasti průchodu kolem obce Studénka (cca km 67 až km 75) trasa opouští územně chráněný koridor a přibližuje se obci, což je pro obec nepřijatelné. V tomto úseku je proto třeba sledovat alternativní trasu (dle přílohy C.9.1), která ctí územně chráněný koridor. Odb. Jistebník v km 75,5 není nutné nadále sledovat. Tato odbočka měla zajistit možnost jízdy z VRT (od Přerova) na trať č. 321 do žst. Ostrava-Vítkovice a dále. Dle předpokládaného provozního konceptu (na základě požadavků objednatelů dopravy) však neexistuje relace, která by tento směr využívala. Odb. Jistebník proto není nutné dále sledovat.

Řešení průjezdu VRT uzlem Ostrava je (v době vydání tohoto schvalovacího protokolu) analyzováno v návazné studii proveditelnosti uzel Ostrava. Tato ÚTS je pro studii proveditelnosti důležitým podkladem.

Na základě výše uvedeného se **doporučuje použít tuto ÚTS ke zpřesnění koridoru VRT v invariantních úsecích**. Hranice požadované územní rezervy je vyznačena v příloze E. Jako územní rezervu je nezbytné použít jak samotný koridor trasy, tak i plochy pro vyvolané přeložky komunikací a inženýrských sítí. Úseky, kde je možné zpřesnit územně chráněný koridor, jsou definovány takto:

- km 22,0 až km 67,0 dle základní varianty
- km 67,0 až km 75,0 dle alternativní varianty (viz příloha A.1, kapitola 8.1 a příloha C.9.1)
- km 75,0 až km 101,0 dle základní varianty

V další projektové přípravě je nezbytné pečlivě zvažovat potřebnost jednotlivých odboček na stávající železniční síť a existenci železničních stanic na VRT. Odbočky jsou vysoce investičně nákladné a vyžadují nemalé zábory. Nezanedbatelné budou i budoucí provozní náklady na údržbu výhybkových konstrukcí. Potřebnost odboček a stanic bude nezbytné prověřit v návazné studii proveditelnosti.

Předložená Územně technická studie VRT Bohumín – Přerov 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 22,0 až km 101,0,
- zpracování souběžně zpracovávaných studií:
  - Studii proveditelnosti Uzel Ostrava,
  - Studii proveditelnosti Brno – Přerov,
- zpracování návazné studie proveditelnosti (Praha – Brno – ) Přerov – Ostrava,
- 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 variantních úseků je nezbytné zpracovat studii proveditelnosti, pro kterou bude tato ÚTS sloužit jako výchozí podklad.

Zpracovatel:

V Praze dne 16. 3. 2015

Ing. Jan Šulc

Studii schvaluji – neschvaluji

V Praze dne



Bc. Marek Bínko

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



**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**

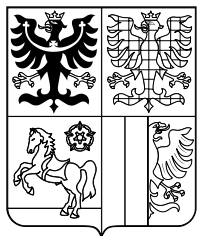
ředitel

Odbor infrastruktury a územního plánu

v z. **Ing. Petr Vůjtek**

zástupce ředitele

Odbor infrastruktury a územního plánu



# KRAJSKÝ ÚŘAD

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Odbor územního plánování, stavebního řádu a kultury

28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.: 28864/2014-O26  
Ze dne: 2. 7. 2014  
Čj: MSK 92525/2014  
Sp. zn.: ÚPS/18837/2014/Vin  
326.3 V5  
Vyřizuje: Ing. arch. Beata Vinklárková  
Telefon: 595 622 552  
Fax: 595 622 263  
E-mail: beata.vinklarkova@kr-moravskoslezsky.cz  
Datum: 2014-07-31

Správa železniční dopravní cesty  
generální ředitelství  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## Vyjádření k územně technické studii „VRT Bohumín – Přerov“

Vážení,

dopisem, který byl našemu odboru doručen 4. 7. 2014, jste nás požádali o vyjádření k územně technické studii vysokorychlostní trati v úseku Bohumín – Přerov (dále jen „VRT Bohumín - Přerov“).

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování, stavebního řádu a kultury je v souladu s § 7 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování, stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „stavební zákon“) pořizovatelem územně plánovací dokumentace kraje Zásady územního rozvoje Moravskoslezského kraje (dále jen ZÚR MSK). Grafická část ZÚR MSK je dle § 6 Vyhlášky č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti, ve znění pozdějších předpisů, vydávána v měřítku 1 : 100 000.

ZÚR MSK byly vydané zastupitelstvem kraje nabyly účinnosti 4. 2. 2011 a v souladu s § 187 odst. 2 stavebního zákona převzaly koridor D 507 **územní rezervy** vysokorychlostní trati v úsecích Běloutín - Ostrava a Ostrava - Petrovice u Karviné z územních plánů velkých územních celků bez věcné změny. ZÚR MSK jsou veřejně přístupné na adrese [http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/upl\\_0151.html](http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/upl_0151.html). ZÚR MSK jsou podle § 36 odst. 5 stavebního zákona závazné pro vydávání územních plánů, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

**Koridor vysokorychlostní trati ze studie VRT Bohumín – Přerov**, mimo úseků trati v části obce Polanka nad Odrou, v obcích Dětmárovice a Petrovice u Karviné, **není v souladu s územně plánovací dokumentací ZÚR MSK**.

V červnu 2013 však pořídil náš odbor úplnou aktualizaci Územně analytických podkladů Moravskoslezského kraje (dále jen „ÚAP MSK 2013“), veřejně dostupných na adrese [http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/upl\\_0115.html](http://verejna-sprava.kr-moravskoslezsky.cz/upl_0115.html), obsahem kterých je upřesnění koridoru územní rezervy vysokorychlostní trati v úseku Běloutín – Ostrava (nová stavba) a variantní řešení úseku Ostrava – hranice ČR/PL. Upřesnění koridoru včetně variantního řešení úseku Ostrava – hranice ČR/PL vysokorychlostní trati v **ÚAP MSK 2013 koresponduje s trasou vysokorychlostní trati dle studie VRT Bohumín – Přerov**. ÚAP MSK 2013 jsou jedním z podkladů pro aktualizaci ZÚR MSK. **V současnosti probíhá zpracování návrhu aktualizace ZÚR**



Zavedli jsme systém environmentálního řízení a auditu

tel.: 595 622 222  
fax: 595 622 126  
ID DS: 8x6bxs

IČ: 70890692  
DIČ: CZ70890692  
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt 9.00–14.30; Pá 9.00–13.00

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha  
č. účtu: 1650676349/0800

[www.kr-moravskoslezsky.cz](http://www.kr-moravskoslezsky.cz)

**MSK včetně upřesnění koridoru územní rezervy VRT a variantního řešení napojení na Polsko, dle ÚAP MSK 2013.** Výsledek projednání aktualizace ZÚR MSK včetně vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj podle stavebního zákona nelze v tuto chvíli předjímat. Zároveň upozorňujeme, že dle § 36 odst. 1 stavebního zákona lze koridor územní rezervy na koridor umožňující stanovené využití změnit jen na základě aktualizace zásad územního rozvoje.

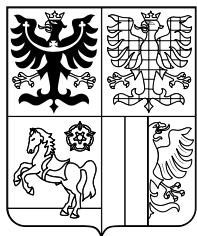
S pozdravem

„otisk razítka“

JUDr. Marta Wroblowská  
vedoucí odboru územního plánování,  
stavebního řádu a kultury

za správnost vyhotovení: Ing. arch. Beata Vinklárková





# KRAJSKÝ ÚŘAD

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

Odbor životního prostředí a zemědělství

28. října 117, 702 18 Ostrava



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Čj:

Sp. zn.:

MSK 92724/2014

ŽPZ/19174/2014/Buk

061.1.7 A5

Vyřizuje:

Mgr. Tomáš Bukovjan

Telefon:

595 622 384

Fax:

595 622 596

E-mail:

tomas.bukovjan@kr-moravskoslezsky.cz

Datum:

2014-07-23

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Dlážděná 7

110 00 Praha

## Stanovisko a sdělení k územně technické studii „VRT Bohumín - Přerov“

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“), jako věcně a místně příslušný správní orgán podle § 29 odst. 1 zákona č. 129/2000 Sb., o krajích (krajské zřízení), ve znění pozdějších předpisů, a podle dále uvedených ustanovení zvláštních zákonů, postupem také podle části čtvrté zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“), na základě žádosti podané dne 4. 7. 2014 vydává níže uvedené stanovisko a sdělení k územně technické studii „VRT Bohumín - Přerov“ (dále také „záměr“), jejímž předmětem je vymezení trasy vysokorychlostní železniční trati v úseku Bohumín - Přerov. Žadatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 7, 110 00 Praha; IČ: 709 94 234.

### Stanovisko

#### **Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (§ 45i odst. 1):**

„Z hlediska veřejných zájmů, které hájí krajský úřad podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), **může mít** realizace záměru ve smyslu § 45i odst. 1 téhož zákona samostatně nebo ve spojení s jinými záměry nebo koncepcemi **významný vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.“

#### Odůvodnění:

Krajský úřad podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona vydává stanoviska ke koncepcím nebo k záměrům podle § 45i odst. 1 zákona, ukládá kompenzační opatření a informuje o uložených kompenzačních opatřeních Ministerstvo životního prostředí.

Krajský úřad sděluje, že část území dotčeného záměrem na území Moravskoslezského kraje se nachází na území CHKO Poodří. Na této části území je v souladu s § 78 zákona, k vydání stanoviska podle § 45i odst. 1 zákona kompetentní příslušná správa chráněné krajinné oblasti – tj. Agentura ochrany přírody a krajiny ČR – správa CHKO Poodří a krajské středisko Ostrava. Krajský úřad je příslušným orgánem ochrany přírody k vydání stanoviska podle § 45i odst. 1 zákona na zbylé části území Moravskoslezského kraje řešeného záměrem.



Zavedli jsme systém environmentálního řízení a auditu

tel.: 595 622 222  
fax: 595 622 126  
ID DS: 8x6bxs

IČ: 70890692  
DIČ: CZ70890692  
Úřední hodiny Po a St 9.00–17.00; Út, Čt 9.00–14.30; Pá 9.00–13.00

Bankovní spojení: Česká spořitelna, a. s. – centrála Praha  
č. účtu: 1650676349/0800

www.kr-moravskoslezsky.cz

Průběh trasy VRT se v územní působnosti krajského úřadu dotýká lokalit soustavy Natura 2000, konkrétně v úseku Polanka nad Odrou – Bohumín-Vrbice evropsky významné lokality CZ0813444 Heřmanický rybník a ptačí oblasti Heřmanický stav – Odra - Poolší (vymezené nařízením vlády č. 165/2007 ze dne 4. 6. 2007); a v úseku Bohumín-Vrbice – Polská republika evropsky významné lokality CZ0813458 Niva Olše – Věřňovice a ptačí oblasti Heřmanický stav – Odra - Poolší (vymezené nařízením vlády č. 165/2007 ze dne 4. 6. 2007).

Předmětem ochrany ptačí oblasti Heřmanický stav-Odra-Poolší jsou populace bukáčka malého (*Ixobrychus minutus*), ledňáčka říčního (*Alcedo atthis*) a slavíka modráčka (*Luscinia svecica*) a jejich biotopy. Předmětem ochrany evropsky významné lokality Heřmanický rybník je evropsky významný druh čolek velký (*Triturus cristatus*), a evropsky významné lokality Niva Olše-Věřňovice evropsky významné druhy kuňka žlutobřichá (*Bombina variegata*) a páchník hnědý (*Osmoderma eremita*). Rozvojové aktivity v území je nutné navrhovat s ohledem na existenci výše uvedených lokalit soustavy Natura 2000, resp. s ohledem na nároky předmětů ochrany těchto lokalit, tak aby byla zajištěno jejich zachování v příznivém stavu i do budoucna.

Vzhledem k biologickým a ekologickým nárokům předmětů ochrany dotčených lokalit soustavy Natura 2000, a s ohledem na charakter a rozsah záměru řešeného koncepcí (návrh trasy významné liniové stavby), je nutné posoudit potencionální vlivy koncepce (resp. v rámci ní řešených variant) na předměty ochrany výše uvedených dotčených území soustavy Natura 2000.

Krajský úřad při vydání tohoto stanoviska vycházel z národního seznamu evropsky významných lokalit, který je stanoven nařízením vlády č. 318/2013 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit, a z nařízení vlády, kterými jsou ve smyslu § 45e zákona o ochraně přírody a krajiny stanoveny ptačí oblasti.

## Sdělení

### **Z hlediska zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů:**

„Krajský úřad posoudil předložený záměr z hlediska působnosti zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o posuzování vlivů na životní prostředí“) a ve smyslu § 2 tohoto zákona sděluje, že předložený záměr podléhá procesu posuzování vlivů na životní prostředí.“

Předmětný záměr odpovídá ust. § 4 odst. 1 písm. a) zákona o posuzování vlivů na životní prostředí (bod 9.1 kategorie I přílohy č. 1 téhož zákona) a podléhá tedy posuzování ve smyslu téhož zákona. Příslušným úřadem je Ministerstvo životního prostředí.

### **Z hlediska zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (mimo § 45i odst. 1):**

Navrhované vymezení trasy VRT se dotýká

níže uvedených zvláště chráněných území (případně jejich ochranných pásem) v působnosti krajského úřadu (dle §77a odst. 2 zákona):

- přírodní památky Heřmanický rybník, která byla zřízena nařízením Moravskoslezského kraje č. 2/2013 ze dne 4. 6. 2013;
- přírodní památky Niva Olše-Věřňovice, která byla zřízena nařízením Moravskoslezského kraje č. 17/2013 ze dne 3. 12. 2013;
- přírodní památky Věřňovice, která byla zřízena vyhláškou Okresního národního výboru Kraviná ze dne 25. 4. 1989.

a prvků územního systému ekologické stability regionální a nadregionální úrovně, jenž jsou vymezeny v souladu se schválenými Zásadami územního rozvoje Moravskoslezského kraje.

Uvedené územní limity ochrany je nutné v maximální možné míře respektovat.

**Z hlediska zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), ve znění pozdějších předpisů:**

Z předložených podkladů vyplývá, že se stavba podle „Mapy ložiskové ochrany – Moravskoslezský kraj“, vydané Ministerstvem životního prostředí a Českou geologickou službou-Geofond, nachází v chráněném ložiskovém území (dále jen „CHLÚ“) České části Hornoslezské pánve pro výhradní ložiska černého uhlí a v CHLÚ Rychvald pro výhradní ložiska hořlavého zemního plynu.

CHLÚ České části Hornoslezské pánve - černé uhlí

Podle rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, o změně podmínek ochrany ložisek černého uhlí v části chráněného ložiskového území České části Hornoslezské pánve, č.j. 580/263c/ENV/09 ze dne 3.7.2009, se stavba nachází na plochách „M“ a „N“ uvedeného CHLÚ. Podle přílohy č. 1 (Podmínky ochrany ložisek černého uhlí v CHLÚ české části Hornoslezské pánve ve vymezených částech okresů Karviná, Frýdek – Místek, Nový Jičín, Opava a Ostrava - město) uvedeného rozhodnutí jsou veškeré stavby a zařízení nesouvisející s dobýváním realizovány bez zvláštních opatření proti účinkům poddolování.

K umístování staveb v předmětných plochách „M“ a „N“ vydal krajský úřad v souladu s výše uvedeným rozhodnutím Ministerstva životního prostředí generální závazné stanovisko, č.j. MSK 167337/2009 ze dne 12.10.2009, které je trvale uloženo na místně příslušných stavebních úřadech.

Podle rozhodnutí Ministerstva životního prostředí, o změně podmínek ochrany ložisek černého uhlí v části chráněného ložiskového území české části Hornoslezské pánve, č.j. 984/580/13,47186/ENV ze dne 4. 7. 2013, se stavba nachází na ploše „N“ uvedeného CHLÚ. Podle přílohy č. 1 (Podmínky ochrany ložisek černého uhlí v CHLÚ české části Hornoslezské pánve ve vymezené části okresu Karviná) uvedeného rozhodnutí je plocha „N“ území mimo vlivy důlní činnosti, kde se nadále nepočítá s exploatací ložisek černého uhlí klasickými metodami (v případě, že by tyto části ložisek byly exploatovány, nepředpokládá se v souvislosti s tím vznik důlních škod deformacemi terénu).

K umístování staveb v předmětných plochách „N“ vydal krajský úřad v souladu s výše uvedeným rozhodnutím Ministerstva životního prostředí generální závazné stanovisko, č.j. MSK 4766/2014 ze dne 10. 2. 2014, které je trvale uloženo na místně příslušných stavebních úřadech.

CHLÚ Rychvald - hořlavý zemní plyn

Podmínky ochrany ložisek hořlavého zemního plynu vázaného na uhelné sloje v CHLÚ Rychvald jsou upraveny rozhodnutím Ministerstva životního prostředí, č.j. 1710/580/10, 106942/ENV ze dne 8.12.2010. Stavby nebo zařízení nesouvisející s dobýváním výhradních ložisek hořlavého zemního plynu lze umísťovat bez stanovení podmínek jejich provedení, vyjma vrtů, jejichž konečná hloubka bude větší než 30 m a budou zasahovat do ložisek hořlavého zemního plynu vázaného na uhelné sloje nebo staveb a zařízení souvisejících s vyhledáváním, průzkumem nebo dobýváním jiných výhradních ložisek než jsou ložiska černého uhlí.

V tomto případě se nejedná o vyjmenované stavby, proto lze stavbu umístit bez stanovení podmínek jejího provedení. K umístování staveb v CHLÚ Rychvald vyjma vyjmenovaných staveb vydal krajský úřad v souladu s výše uvedeným rozhodnutím Ministerstva životního prostředí generální závazné stanovisko, č.j. MSK 65398/2011 ze dne 20.4.2011, které je trvale uloženo na místně příslušných stavebních úřadech.



Z hlediska zájmů chráněných ostatními zákony v oblasti životního prostředí nemá krajský úřad v rámci své kompetence k výše uvedenému záměru připomínky.

Výše uvedené požadované informace byly vydány na základě územně technické studie "VRT Bohumín - Přerov" (zpracovatel: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.).

**Poučení:**

Toto stanovisko a sdělení nenahrazují koordinované závazné stanovisko, vyjádření dalších dotčených orgánů státní správy ani příslušná povolení dle zvláštních právních předpisů.

Proti tomuto stanovisku ani sdělením nelze podat odvolání.

"otisk razítka"

Ing. Milan Machač  
vedoucí oddělení  
hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství

Po dobu nepřítomnosti zastoupen Ing. Danou Kučovou, v. r.  
oddělení hodnocení vlivů na životní prostředí a lesního hospodářství

Za správnost vyhotovení: Mgr. Tomáš Bukovjan



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 seřadovacího 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 Vrbsice 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*

---

Váš dopis zn.: 30393 / 2014-O26  
Ze dne :  
Naše zn. (č.j.): 35939 / 2014-O7  
Počet listů :  
Počet příloh :  
Počet listů příloh :  
Vyřizuje: Mgr. Petr Pšenička  
Telefon: 725 115 888  
E-mail: psenickap@szdc.cz  
Datum: 15.8.2014

Bc. Marek Binko, O 26  
GR SZDC

**Věc: Vyjádření k územně technické studii „Přerov – Bohumín“**

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na zaslanou dokumentaci UTS „Přerov – Bohumín“, která se týká územního řešení navrhované trasy VRT Přerov – Bohumín, upozorňujeme na významný nesoulad se zpracovávanou studií proveditelnosti Uzel Ostrava. Předložený dokument neodpovídá připravovanému řešení ve studii proveditelnosti „Uzel Ostrava“ jak svým severním zapojením trasy VRT, tak kolejovým řešením mezi stanicemi Ostrava hl.n. a Ostrava-Svinov. Dovolujeme si proto navrhnout společnou schůzku, jejímž obsahem bude nalezení souladu mezi UTS Přerov – Bohumín a SPI Uzel Ostrava. Termín schůzky bude stanoven pracovní cestou.

S poděkováním za spolupráci a pozdravem



Ing. Jarmila Ozimá  
ředitelka Odboru investičního

439/14-026



Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 34877/2014-012

Vyřizuje: Ing. Ondruška

Telefon: 972 241 036

E-mail: ondruska@szdc.cz

Datum: 12.9.2014

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor strategie (O26)

- Z D E -

**„VRT Bohumín – Přerov“, vyjádření k územně technické studii (ÚTS)**

K předložené ÚTS stavby „VRT Bohumín – Přerov“ má odbor základního řízení provozu (O12) následující připomínky:

**B.1 - Technická zpráva****Část 2.1.5 Dopravní a kolejová propojení**

V textu je uvedeno: „Z důvodu zvýšení operativnosti provozu jsou ze segregované VRT zřízena kolejová propojení na konvenční tratě“. Z hlediska dopravního se jedná o odbočky, na nichž je současně zajištěno i vzájemné kolejové propojení obou traťových kolejí VRT. Tyto odbočky jsou zakresleny včetně jejich názvů v dopravních schématech - část C.8 (odbočky Věrovany, Citov, Rokytnice, Drahotuše, Běloutín, Jistebník a kolejové propojení v km 66,5 bez názvu – jedná se však z dopravního hlediska také o odbočku). Pro přehlednost a jednoznačnost doporučujeme uvedení názvu odbočky včetně její kilometrické polohy v kapitole 2.1.5, aby byl soulad této části s dopravními schématy. V části 2.1.2 je sice uvedena tabulka nazvaná „Tabulka rychlostí kol. propojení“, ovšem bez uvedení názvů odboček, jsou zde uvedeny pouze směry sjezdů s kilometrickými polohami a rychlosti v těchto sjezdech.

**Část 2.1.6 Kolejová propojení**

Není zřejmé, proč je kolejové propojení mezi dvěma traťovými kolejemi VRT uváděno v samostatné části. Jedná se z dopravního hlediska o odbočku a považujeme za vhodné ji uvést v části 2.1.5 včetně určení názvu.

**Část 2.5 Řízení a zabezpečení**

V textu je uvedeno: „*Předpokládá se systém jednotného evropského systému na řízení železniční dopravy ERTMS, kterého součástí je ETCS, EIRENE a ETML, který se zabývá řízením provozu na evropských korydorech z nadnárodního hlediska*“. Z tohoto znění není vůbec zřejmé, z jakého pracoviště se předpokládá řízení trati VRT Přerov – Bohumín (CDP Praha, CDP Přerov, příp. jiné pracoviště dálkového řízení?). Požadujeme blíže specifikovat, protože z pohledu řízení se jedná o věc podstatnou.

Navrhovaná kolejová propojení tratě VRT se stávající tratí II. TŽK Přerov – Bohumín – Petrovice u K. a spojovací tratí mezi I. TŽK a II. TŽK, tj. tratí Přerov – Česká Třebová, budou mít vliv na dotčené stanice, resp. také mezistaniční úseky a to z hlediska kolejového, staničního i traťového zabezpečovacího zařízení a trakčního vedení. Z dopravních schémat (část C.8) vyplývá, že dotčeny budou mezistaniční úseky Grygov – Brodek u P. a Polanka n.O. – Ostrava-Svinov a dále v různém rozsahu ŽST Brodek u P., výh. Dluhonice, ŽST Prosenice, ŽST Lipník n.B., ŽST Hranice na M., ŽST Jistebník (kompletní přestavba), výh. Polanka n.O., ŽST Ostrava-Svinov, ŽST Bohumín a ŽST Dětmárovice. Uzel Ostrava by měl být již připraven na napojení tratě VRT v rámci komplexní přestavby uzlu. Tato studie by měla podrobněji popsat předpokládané dopady do všech výše uvedených profesí, což v textu postrádáme.

**Ing. Tomáš Nachtman**

ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 28864/2014-O26

Ze dne: 2.7.2014

Naše zn.: 35543/2014-O13

Vyřizuje: Trejtnar Radek, Ing.;

Telefon: 972341194

Mobil: 724 753556

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

Datum: 14.8.2014

SŽDC, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor strategie

### Stanovisko ke konečnému řešení UTS „VRT Bohumín - Přerov“

Připomínky O13 GR SŽDC k UTS „VRT Bohumín - Přerov“ byly zpracovány v průběhu zpracování této studie. Další připomínky v této fázi neuplatňujeme. Technické řešení bude zpřesněno v dalších stupních dokumentace a také na základě výsledků technicko – provozní studie „Technická řešení VRT“.

**Ing. Jiří Kozák**

*ředitel odboru traťového hospodářství*



Správa železniční dopravní cesty

## Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

*Nová S.*

Váš dopis zn.: 28 864/2014 – O26

Ze dne: 2. 7. 2014

Naše zn.: 35439 / 2014 - O14

Vyřizuje: Ing. Aleš Cipris

Telefon: -

Mobil: 722 821 553

E-mail: cipris@szdc.cz

Datum: 14. 8. 2014

### Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Odbor strategie

- zde

## Vyjádření k územně technické studii: „VRT Bohumín - Přerov“

Předkládáme souhrnné vyjádření odboru automatizace a elektrotechniky O14 k územně technické studii (dále jen ÚTS) „VRT Bohumín - Přerov“, s těmito závěry:

### Zabezpečovací zařízení (zpracoval Ing. Aleš Cipris, mob. 722 821 553)

Obecně upozorňujeme, že v současné době nejsou známy podmínky (technické) 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 výsledné nákladů i ekonomické hodnocení. Pro rychlosti nad 160 km/h požadujeme projektovat zásadně mimoúrovňová křížení železniční dráhy s ostatními dráhami či pozemními komunikacemi.

ÚTS obecně neřeší návrh drážního zabezpečovacího zařízení na VRT, v řešitelském týmu nemá ani tato profese zastoupení. Přesto pár postřehů ze studie.

V části „Vyhodnocení dokumentací“ je kapitola „Praha – Hradec Králové/Liberec, rychlostní spojení“, je zde řešen výjezd VRT z uzlu Bohumín. Předpokládáme, že se jedná o chybný nadpis (přepis).

V části „Souhrnný přehled nákladů“ je třeba uvést, z čeho zpracovatel při propočtu nákladů v kapitole zabezpečovací zařízení vycházel, s ohledem na výše uvedené.

V části „Manažerské shrnutí“ je uvedeno požadované nasazení zabezpečovacích systémů, vycházejíce ze směrnic a požadavků kompetentních orgánů EÚ. Zde je ale potřeba uvést, že ve studii proveditelnosti, resp. v dalším stupni projektu, je třeba toto rozvést a doplnit typem zabezpečovacího zařízení (staničního, traťového, aj.), resp. zásadami pro nasazení zabezpečovacího zařízení.

S ohledem na výše uvedené, stupeň přípravy investiční akce a rozpracovanost částí pro technologie železničního zabezpečovacího zařízení nemáme k předložené dokumentaci jiné připomínky.

### Sdělovací zařízení (zpracoval Ing. Arnošt Dudek, tel. 972 244 485)

Ve studii postrádáme návrh způsobu řízení provozu na celé VRT a v místech, kde bude VRT připojena na stávající konvenční síť. Dále není navrženo místo, ze kterého bude provoz na VRT řízen. Při odhadu nákladů doporučujeme uvažovat i náklady na vybavení a doplnění technologií v místě řízení provozu VRT.

### Elektrotechnika a energetika (zpracoval Ing. Stanislav Tošovský, tel. 972 244 273)

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 nutně postupovat i v případech, kdy dochází k zaústění VTR do stávajících žst.



**Ing. Martin Krupička**

*ředitel odboru  
automatizace a elektrotechniky*





**KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE**

**Odbor dopravy a silničního hospodářství**

**Ing. Ladislav Růžička - vedoucí**

Jeremenkova 40a

779 11 Olomouc

tel.: +420 585 508 302

fax: +420 585 508 336

e-mail: l.ruzicka@kr-olomoucky.cz

www.kr-olomoucky.cz

Vážený pan

Bc. Marek Binko

ředitel odboru strategie

Správa železniční dopravní  
cesty, s. o.

Váš dopis č.j./Ze dne  
28864/2014-O26  
/2. 7. 2014

Naše č.j./Sp.sk.zn./Poznámka  
KUOK 76266/2014  
KÚOK/76266/2014/ODSH-  
SH/7640

Vyřizuje/Tel  
Ing. Krupa  
/585 508 484

Olomouc  
15. 8. 2014

**Vyjádření k územně technické studii „VRT Bohumín – Přerov“**

Vážený pane řediteli,

dne 3. 7. 2014 obdržel Odbor dopravy a silničního hospodářství Olomouckého kraje  
Vaši žádost o vyjádření k územně technické studii „VRT Bohumín – Přerov“.

K předložené studii Odbor dopravy a silničního hospodářství Olomouckého kraje  
dává kladné stanovisko a podporuje další přípravu výstavby VRT Bohumín – Přerov  
na území Olomouckého kraje. Navrhované sjezdy a nájezdy z VRT na konvenční trať  
u Přerova a Hranic považujeme za nutné zachovat i ve vyšších stupních dokumentace  
z důvodu kvalitnější obsluhy území železniční dopravou.

Navrhované novostavbě Lhotka nad Bečvou – Polom / Jeseník nad Odrou dáváme  
také kladné stanovisko.

Chceme Vás upozornit, že při dalším zpracování dokumentace bude muset být  
podrobněji řešena problematika přeložek silnic II. a III. třídy s Olomouckým krajem  
a zajištěna koordinace s přípravou staveb silniční infrastruktury v majetku státu.

S pozdravem

Ing. Ladislav Růžička  
vedoucí odboru



## KRAJSKÝ ÚŘAD OLOMOUCKÉHO KRAJE

Odbor strategického rozvoje kraje

Oddělení územního plánu a stavebního řádu

Jeremenkova 40a

779 11 Olomouc

tel.: +420 585 508 649

fax: +420 585 508 335

e-mail: h.mazurova@kr-olomoucky.cz

www.kr-olomoucky.cz

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

VÁŠ DOPIS Č.J./ZE DNE  
2884/2014-O26  
2. 7. 2014

NAŠE Č.J., SP.ZN.  
KUOK 75097/2014  
KÚOK/64119/2014/OSR/495  
70.0.1 V/5

VYŘIZUJE/TEL OLOMOUC  
Ing.arch. Věra Malá 11. 8. 2014  
/585 508 344

### Územně technická studie „VRT Bohumín – Přerov“

Odbor strategického rozvoje Olomouckého kraje, oddělení územního plánování a stavebního řádu, obdržel dne 4. 7. 2014 Vaši žádost o vyjádření k územně technické studii „VRT Bohumín – Přerov“, kterou zpracovala firma MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

Řešená trasa navrhované vysokorychlostní tratě (VRT) v úseku Přerov – Bohumín se z části nachází na území Olomouckého kraje, jehož územní rozvoj řeší dokumentace Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje, ve znění Aktualizace č. 1 Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje (dále jen ZÚR OK), vydané usnesením UZ/19/44/2011 dne 22. 4. 2011 Zastupitelstvem Olomouckého kraje formou opatření obecné povahy pod. č.j. KUOK/28400/2011, které nabylo účinnosti dne 14. 7. 2011.

V ZÚR OK je VRT včetně kolejových spojek řešena jako územní rezerva. Po prostudování předložené dokumentace uvádíme, že předložená červená trasa se z větší části nachází v koridoru vymezeném pro územní rezervu v ZÚR OK. Části červené trasy, navrhované kolejové spojky a celá zelená trasa dle územně technické studie jsou mimo koridor ZÚR OK. V případě potřeby jejich hájení je nezbytné tyto návrhy uplatnit jako podnět pro aktualizaci ZÚR OK prostřednictvím Ministerstva dopravy.

Ve studii jsou řešena křížení se stávajícími i v ZÚR OK navrhovanými záměry, zejména s vodní cestou Dunaj – Odra – Labe (D-O-L), vedením VVN, dopravní infrastrukturou, je řešena vazba na letiště Přerov. Upozorňujeme, že u zelené trasy chybí u Henčlova řešení křížení VRT s odbočením D-O-L k přístavu Přerov, ve výkrese podélného profilu chybí zapracování křížení VRT s navrhovanou rychlostní silnicí R 55 Olomouc – Přerov – (Břeclav) severně od obce Rokytnice.

Dále upozorňujeme, že trasa VRT prochází chráněným ložiskovým územím a výhradním ložiskem nerostných surovin severně od Rokytnice a dále chráněným ložiskovým územím

západně od Prosenic. Uvedené střety bude nezbytné dohodnout s příslušným dotčeným orgánem.

Pro úplnost uvádíme, že trasa protíná v několika případech regionální i nadregionální prvky ÚSES, toto křížení je ale dle zásad pro vymezování ÚSES stanovených v ZÚR OK přípustné; konkrétní řešení vyplyne následně na základě zpracování podrobnější dokumentace.

S pozdravem

Bc. Ing. Hana Mazurová  
vedoucí oddělení územního plánu  
a stavebního řádu

# **Krajský úřad Olomouckého kraje**

## **Odbor životního prostředí a zemědělství**

Jeremenkova 40a, 779 11 Olomouc

Č.j: KUOK 70000/2014

V Olomouci dne 28. 7. 2014

SpZn.: KÚOK/64284/2014/OŽPZ/7706

Sp. a skart. znak: 208.4-V5

Vyřizuje: Mgr. Kateřina Zedníková

Tel.: 585 508 633

Fax: 585 508 424

E-mail: k.zednikova@kr-olomoucky.cz

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

### **Vyjádření k územně technické studii „VRT Bohumín - Přerov“**

Krajský úřad Olomouckého kraje, Odbor životního prostředí a zemědělství (dále jen „krajský úřad“) obdržel dne 4. 7. 2014 žádost o vyjádření k územně technické studii „VRT Bohumín - Přerov“. Žádost podala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Praha, IČ: 709 94 234.

Předmětem dokumentace je návrh vysokorychlostní tratě v úseku Přerov (Klopotovice/Chropyně) – Bohumín (Polská republika).

#### **Oddělení lesnictví**

**Orgán státní správy lesů** (Ing. Michal Školoud, tel. 585 508 687)

Dle ustanovení § 49 odst. 3 písm. e) zákona č. 289/1995 Sb., o lesích a o změně a doplnění některých zákonů (lesní zákon), ve znění pozdějších předpisů, je k vyjádření k návrhům tras celostátních a tranzitních liniových staveb a jejich součástí příslušným orgánem státní správy lesů Ministerstvo zemědělství.

#### **Oddělení vodního hospodářství**

**Vodoprávní úřad** (Vladimíra Kubišová, tel. 585 508 630)

Návrh vysokorychlostní trati prochází na území Olomouckého kraje záplavovým územím významných vodních toků (Morava, Bečva, Valová, Jezernice, Velička) a drobných vodních toků (Ludina). Stanovení jednotlivých záplavových území jsou k dispozici na [www.kr-olomoucky.cz](http://www.kr-olomoucky.cz). VRT kříží i další drobné vodní toky, mimo jiné i drobný vodní tok Luha, jehož záplavové území připravuje k vyhlášení jeho správce Povodí Odry, s. p. Ostrava. Všechny vodní toky musí být trasou VRT respektovány, návrhy jejich křížení a přemostění musí odpovídat ČSN 75 2130 „Křížení a souběhy vodních toků s dráhami, pozemními komunikacemi a vedeními“. V záplavových územích nesmí návrhem trasy VRT dojít k negativnímu ovlivnění odtokových poměrů a ke zhoršení záplavy, návrh trasy musí být proveden tak, aby umožňoval přechod velkých vod za povodňových stavů.



Dále záměr prochází a několikrát kříží Chráněnou oblast přirozené akumulace vod – Kwartér řeky Moravy (CHOPAV) vyhlášený Nařízením vlády č. 85/1981 Sb. a vyhlášená ochranná pásma vodních zdrojů sloužících k veřejnému zásobování obyvatel pitnou vodou. Seznam vyhlášených ochranných pásem vodních zdrojů je k dispozici na Krajském úřadě Olomouckého kraje, odboru životního prostředí a zemědělství, oddělení vodního hospodářství. Záměr je nutno dát do souladu s omezeními vyplývajícími jak ze stanovených záplavových území, tak i z rozhodnutí, kterými byla vyhlášena jednotlivá ochranná pásma vodních zdrojů a se záměry na realizaci protipovodňových opatření plánovaných v dotčeném území. Stavbou ani jejím provozem nesmí být ohroženy vodní zdroje sloužící k veřejnému zásobování obyvatelstva pitnou vodou a nesmí být negativně ovlivněna kvalita povrchových ani podzemních vod.

Čerpání podzemních vod při stavbě (za účelem snižování hladiny podzemních vod) a jejím provozu může být realizováno pouze na základě povolení k nakládání s vodami vydaného příslušným vodoprávním úřadem obce s rozšířenou působností.

Příslušný správní úřad nevydá povolení ke stavbám, terénním úpravám, zařízením a činnostem, pokud jim žadatel nedoloží souhlas resp. závazné stanovisko podle ustanovení § 17 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, vydaný příslušným vodoprávním úřadem.

### **Oddělení ochrany životního prostředí**

**Orgán odpadového hospodářství** (Mgr. Dan Vojtěch, tel. 585 508 638)

Bez připomínek.

**Orgán ochrany ovzduší** (Ing. Jana Kučerová, tel. 585 508 645)

Bez připomínek.

### **Oddělení ochrany přírody**

**NATURA 2000** - (Ing. Petr Axman, tel. 585 508 473)

Krajský úřad Olomouckého kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody, příslušný podle § 77a odst. 4 písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), po posouzení záměru „VTR Bohumín - Přerov“ žadatele „SŽDC“ vydává v souladu s § 45i odst. 1 zákona toto stanovisko:

*Uvedený záměr **nemůže mít** samostatně nebo ve spojení s jinými záměry **významný vliv** na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.*

#### **Zdůvodnění:**

Orgán ochrany přírody (dále jen „OOP“) vycházel z žádosti a dokumentace „VTR Bohumín - Přerov“ poskytnuté SŽDC. Předmětem záměru je územně technická studie realizace vysokorychlostní trati v úseku Bohumín – Přerov. Výše uvedené stanovisko vydal OOP po prostudování poskytnuté žádosti a dokumentace, zejména pak po úvaze, že záměr v celé své trase na území Olomouckého kraje nezasahuje do žádné evropsky významné lokality (EVL) soustavy NATURA 2000, pouze v jednom místě plánovaná trať kříží EVL a to vodní tok Moravy (dojde k jeho přemostění), který je součástí rozlehlé EVL CZ0714085 Morava – Chropýňský luh

(s rozlohou 3205,3 ha) táhnoucí se od města Olomouc až po město Kroměříž s předmětem ochrany osm typů přírodních stanovišť a pět evropsky významných živočišných druhů. Dále se v jednom místě k okraji této EVL těsně přibližuje. Žádný předmět ochrany této nebo jiné EVL nelze považovat za potenciálně dotčený vzhledem k charakteru a rozsahu záměru a vzdálenosti záměru od jejich míst výskytu, který je omezen na území EVL. Rovněž tak vzhledem k umístění záměru nemůže být dotčena jejich celistvost. Výše uvedené stanovisko bylo vydáno pro evropsky významné lokality a ptačí oblasti nacházející se na území Olomouckého kraje. Jelikož předmětná stavba probíhá taktéž územím Severomoravského kraje, je třeba mít k dispozici i stanovisko dle ust. § 45i tohoto krajského úřadu.

**Orgán ochrany přírody –** (RNDr. Miroslava Kudýnová, tel. 584 458 631)

Z předložené dokumentace vyplývá, že trasou nebudou dotčena dosud vyhlášená maloplošná zvláště chráněná území (V1), v tomto smyslu nejsou připomínky. Vzhledem k bariérovému efektu stavby je nutným předpokladem zajištění řádného průchodu tras biokoridorů jako skladebných prvků územního systému ekologické stability a migračních tras (požadavek zpracování migrační studie stavby).

**Orgán ochrany zemědělský půdní fond –** (Ing. František Sedláček, tel. 585 508 408)

Ve smyslu § 7 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon“), musí být návrhy tras celostátních drah projednány s orgány ZPF a opatřeny jejich souhlasem. Souhlas k návrhům tras celostátních drah, které se nacházejí na území dvou a více krajů, v souladu s ustanovením § 17 písm. c) zákona uděluje MŽP.

**Oddělení integrované prevence** (Mgr. Kateřina Zedníková, tel: 585 508 633)

**Zákon č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), ve znění pozdějších předpisů:**

Záměr „VRT Bohumín - Přerov“ naplňuje dikci bodu 9.1 – „*Novostavby železničních drah delší 1 km*“ kategorie I. přílohy č. 1 sloupec A zákona o posuzování vlivů na životní prostředí. Dle § 4 odst. 1 písm. a) záměry uvedené v příloze 1 k citovanému zákonu kategorie I jsou předmětem posuzování podle tohoto zákona. Posuzování záměrů uvedených v příloze 1 sloupcích A zajišťuje v souladu s ustanovením § 21 písm. a) uvedeného zákona Ministerstvo životního prostředí.

**Zákon 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), ve znění pozdějších předpisů, § 27 písm. e) a zákon č. 76/2002 Sb., o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru**

**znečišťování a o změně některých zákonů (zákon o integrované prevenci),  
v platném znění, § 28 písm. e):**

Veřejné zájmy na úseku prevence závažných havárií a integrované prevence, jejichž ochrana je v působnosti krajského úřadu, Odboru životního prostředí a zemědělství, nejsou předmětným záměrem dotčeny.

Toto vyjádření nenahrazuje vyjádření dotčených orgánů státní správy, ani příslušná povolení dle zvláštních předpisů, jako je např. stavební zákon, zákon o vodách, zákon o ochraně ovzduší, zákon o odpadech apod.

*Otisk úředního razítka*

Ing. Josef Veselský  
vedoucí odboru  
životního prostředí a zemědělství  
Krajského úřadu Olomouckého kraje