

Odbor strategie

č.j.: 12526/2015-O26

POSUZOVACÍ PROTOKOL

Územně technická studie

VRT Praha – Benešov

1. Základní identifikační údaje

Druh dokumentace: Územně technická studie (ÚTS)

Název akce: VRT Praha – Benešov

Rok zpracování: 2014

Řešená lokalita: Praha – Benešovsko

Kraj: Praha, Středočeský

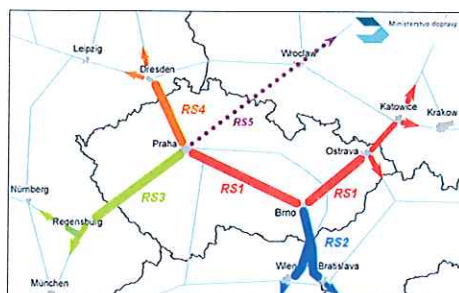
Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (SZDC), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město, Česká republika

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 - Žižkov, 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 – Katowice – Warszawa / – Žilina – Košice.

Na území ČR lze rameno RS1 rozdělit na více logických etap:

- Praha – Benešov
- Benešov – Brno
- Brno – Přerov
- Přerov – Ostrava
- Ostrava – st. hranice

Jednoznačnou prioritou mezi novostavbami vysokorychlostních tratí (VRT) zaujímá spojení Praha – Brno, které je jádrovým úsekem nejen pro samotnou ČR, ale pro celou střední Evropu. Jeho realizace zásadním způsobem přispěje ke zlepšení většiny dálkových relací vedených po našich kolejích, ať se jedná o spoje jedoucí z Berlína do Vídně či Budapešti, z Prahy do Ostravy, z Mnichova do Warszawy či jen z Prahy do Znojma, Jihlavy, Třebíče aj. nebo z Brna do Českých Budějovic apod. Rameno Praha – Brno tak můžeme považovat za základ vzniku vysoce konkurenceschopné železnice v ČR.

2.2 Varianty v relaci Praha – Brno

Z pohledu celého záměru vysokorychlostního spojení Praha – Brno existují dvě možné koncepční varianty řešení: Vedení vysokorychlostní tratě přes Český Brod a Havlíčkův Brod, zaústěné do železničního uzlu Praha v souběhu s tratí 011 (žst. Praha-Běchovice) a vedení vysokorychlostní tratě přes Benešov a Jihlavu, zaústěné do železničního uzlu Praha v souběhu s tratí 221 (žst. Praha-Zahradní Město).

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

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

- využití společného vedení pro relaci Praha – Brno a Praha – České Budějovice s cílem maximálního využití vysokorychlostní tratě,
- obsluha krajského města Jihlava (průjezdými vlaky Praha – Brno),
- eliminace kapacitního omezení v úseku Praha-Běchovice – Praha hl. n.,
- odstranění úvratí v žst. Praha hl. n. pro relaci Berlin – Praha – Wien.

2.3 Úsek Praha – Benešov

Úsek Praha – Benešov je důležitou první etapou spojnice Praha – Brno. I využití tohoto samotného úseku (bez návazné VRT Benešov – Brno) bude přínosné, lze jej provozovat samostatně pro účely zkrácení cestovních dob na trase Praha – Tábor – České Budějovice (mj. zkrácení jízdní doby Praha – Tábor na méně než 1 hodinu). Neméně důležité je uvolnění kapacity pro rozvoj příměstské dopravy na stávající trati Praha – Benešov i pro nákladní dopravu v úseku Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves.

Pro pokračování přípravy realizace této nové železniční spojnice je nezbytná územní stabilizace trasy. Trasa dle poslední dokumentace vykazuje z územního hlediska problémová místa, zejména kolize s jinou plánovanou výstavbou v hustě urbanizovaném okolí hlavního města. Cílem studie je všechny kolize identifikovat a navrhnout trasu všeobecně přijatelnou. Dalším významným podnětem pro zadání této studie je potřeba upřesnění a stabilizace řešení nového uzlu Praha-Zahradní Město. V současné době se dokončuje projekt stavby „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař – Praha hl. n.“, která se budoucí nové tratě velmi úzce dotýká s ohledem na šířkové uspořádání stanice, resp. definici dlouhodobě nepotřebných pozemků dráhy.

2.4 Cíle dokumentace

Hlavním účelem dokumentace je návrh nové VRT Praha – Benešov, která bude součástí systému Rychlých spojení, větve RS 1 Praha – Brno a zároveň součástí 4. TŽK: trasy Praha – České Budějovice – Linz. Cílem je návrh invariantní trasy, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem jejího urychleného zapracování do územně plánovacích dokumentací (ÚPD).

Mezi další cíle studie patří zejména:

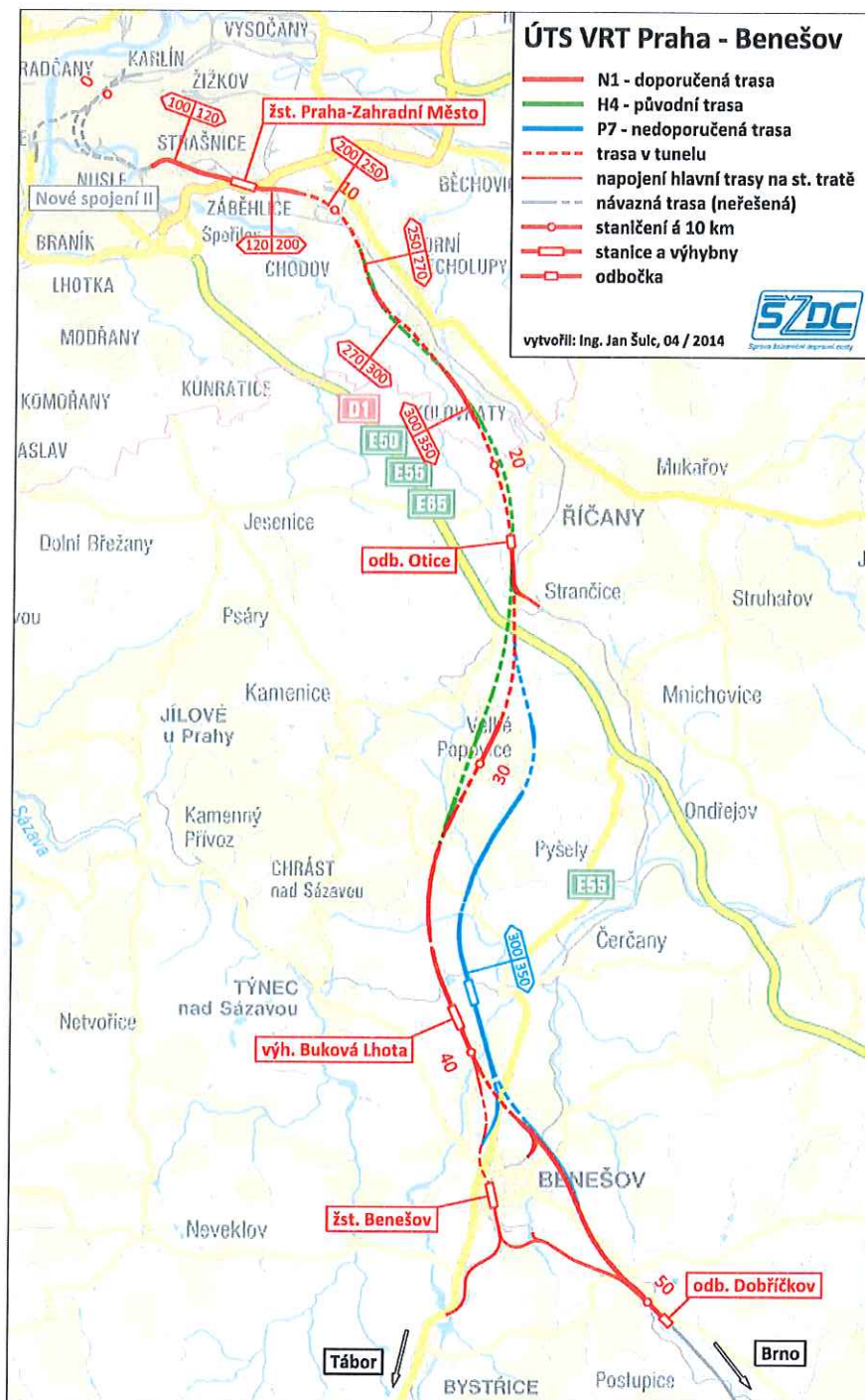
- Revize trasy dle ZÚR a její aktualizované podoby dle dokumentace „Vysokorychlostní trať Praha – Brno“, SUDOP Praha, 2010,
- identifikace problémových míst, návrh řešení ve variantách, projednání návrhů řešení se zadavatelem a rozhodujícími dotčenými složkami, doporučení výsledné varianty,
- porovnání variant trasy v území,
- porovnání variant napojení Benešova a 4. TŽK,
- technický návrh napojení nové tratě do Strančic,
- zpřesnění trasy s cílem zúžení koridoru pro ÚPD.

3. Obsah dokumentace

3.1 Varianty návrhu

V rámci této územně technické studie jsou prověřeny tři základní varianty územního vedení trasy VRT: H4, V7 a N1. Kromě toho existují i dílčí možné úpravy trasy, které je možno aplikovat na kteroukoliv variantu.

- Varianta trasy H4
 - Trasa ve variantě H4 respektuje koridor VRT ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, kde je tato trasa zanesena v úseku Praha – Benešov (s pokračováním za Bystřicí u Benešova, tedy bez směru na Brno). Část trasy severně a východně od Benešova byla doplněna s ohledem na předpokládané další vedení směr Jihlava a Brno.
 - Trasa H4 má základní návrhovou rychlost 350 km/h a základní sklon do 20 ‰ (bez odporu v tunelu).
- Varianta trasy V7 (v mapce označená jako P7)
 - Varianta V7 je doložena jako trasa, která je více přizpůsobená reliéfu terénu, limitům životního prostředí a zástavbě, ovšem za cenu snížení návrhových parametrů tratě. Trasa V7 má základní návrhovou rychlost 300 km/h a základní sklon do 20 ‰ (bez odporu v tunelu).
- Varianta trasy N1
 - Trasa ve variantě N1 vychází v souladu se zadáním z varianty H4. Byla zkonstruována na základě analýzy limitů v území jako trasa, která řeší nejzávažnější střety v území, tak i největší problémy technického rázu.
 - Trasa N1 má základní návrhovou rychlost 350 km/h a základní sklon do 20 ‰ (bez odporu v tunelu).
- Varianta N1A
 - Alternativně bylo prověřeno napojení Benešova na vysokorychlostní trať Praha – Brno. V rámci varianty N1A je doloženo „krátké“ napojení tratě 221, respektive odbočná spojka z VRT do stávající železniční tratě 221 před žst. Benešov u Prahy. Spojka ve variantě N1A slouží pouze pro odbočné vlaky směr České Budějovice, bez dalšího napojení na VRT ve směru Brno za Benešovem.



- Tato spojka byla prověřena primárně pro variantu trasy N1 a H4 (v místě odbočení jsou ve shodné stopě), v přiměřeně shodné podobě může existovat i pro variantu V7.
- Varianta N1B
 - Varianta N1B řeší napojení Benešova velkoryseji, a to s návrhovou rychlostí 100 až 200 km/h. Napojení na vysokorychlostní trať Praha – Brno je provedeno v obou směrech, tedy před i za Benešovem, takže žst. Benešov u Prahy může sloužit nejen pro vlaky směr České Budějovice, ale i pro vlaky Praha – Benešov – Brno. Tato spojka je doložena ve všech variantách trasy.
- Podvarianta V4A – Trasa Hostivař (tunel Uhřetěves)
 - Podvarianta V4A (Trasa Hostivař) předpokládá vedení vysokorychlostní tratě ze žst. Praha-Zahradní Město v souběhu s tratí 221 až za žst. Praha-Hostivař. Odpojení nové tratě od tratě 221 je navrženo až v oblasti Dolních Měcholup.
- Podvarianta V4B – Trasa Měcholupy (tunel Měcholupy)
 - S ohledem na problematické napojení vysokorychlostní tratě do železničního uzlu Praha byly kromě základního vedení tras prověřeny i další podvarianty. Podvarianta V4B (Trasa Měcholupy) předpokládá zahlbouzení trasy mezi žst. Praha-Zahradní Město a žst. Praha-Hostivař a následně přímé tunelové vedení do prostoru Uhřetěves / Benice.

3.2 Varianty návrhu železničních stanic

Během prací na územně technické studii byly prověřovány dílčí varianty některých dopraven či traťových propojení, a to především z pohledu parametrů železniční infrastruktury či vnitřního uspořádání (bez zásadních dopadů na územní nároky).

Variantně jsou v přílohové části ÚTS dokládány především následující dopravní a úseky:

- žst. Praha-Vršovice (alternativa zaústění tunelů „Nového spojení 2“ již před žst. Praha-Vršovice),
- žst. Praha-Zahradní Město (varianty různého počtu staničních kolejí a nástupištních hran),
- žst. Praha-Hostivař (alternativní uspořádání průjezdu VRT touto stanicí),
- traťové propojení odb. Otice – žst. Strančice v jednokolejném a dvoukolejném uspořádání,
- žst. Benešov – alternativa vybudování nástupišť v západní části stanice (var. N1B) s variantním řešením jižního zhlaví (N1BB a N1BC).

3.3 Členění dokumentace

Zpracovaná dokumentace územně technické studie je rozdělena na následující části:

A – Textová část

- A.1 Průvodní zpráva
- A.2 Technicko technologická zpráva
- A.3 Územní průchodnost a ŽP

B – Výkresová část

- B1. Celková situace 1 : 50 000
- B2. Přehledné situace tras 1 : 10 000
- B3. Situace územně technického řešení tratě 1 : 5 000
- B4. Podélné profily 1 : 25 000 / 2 500
- B5. Situace dopraven 1 : 1 000
- B6. Kolejová schémata
- B7. Ostatní přílohy
- B8. Průměty do územně plánovací dokumentace 1 : 25 000

4. Vyhodnocení navrženého řešení

4.1 Vyhodnocení z hlediska potřeby

Jak bylo uvedeno v úvodu, tento úsek nové tratě vykazuje potřebnost jak v etapě, tedy existující samostatně, tak zejména v případě realizace celé spojnice VRT Praha – Brno.

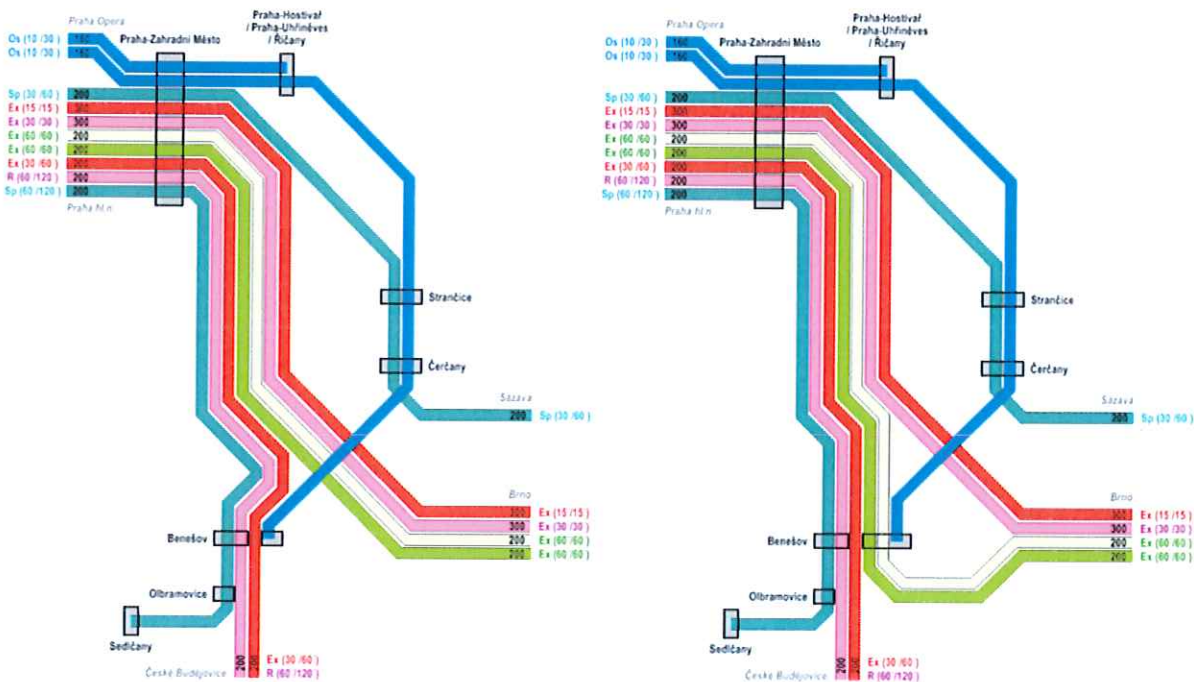
V etapě je existence důležitá ze dvou hlavních důvodů:

1. Zrychlení spojení Prahy s jihem Čech o cca 17 min (při zastavení a pobytu v žst. Praha-Zahradní Město a $V_{\max} = 200$ km/h).
2. Zkapacitnění úseku Praha-Vršovice – Benešov, které je důležité pro požadovaný rozvoj příměstské dopravy (který dnes již z kapacitních důvodů možný není) a pro rozvoj nákladní dopravy (zejména uvolnění kapacity v úseku Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves)

Mezi další možné přínosy lze počítat možnost zavedení spěšné linky Praha – Strančice (– Čerčany – Sázava), kterou umožní propojení VRT a stávající tratě (odb. Otice).

V cílovém stavu (bude-li naplněn) se posílí opodstatněnost této nové tratě: stane se součástí VRT Praha – Brno, očekávané nejdůležitější a nejvytíženější pátevní trati celého systému Rychlých spojení.

Provozní řešení nové tratě v cílovém stavu umožní jak vedení dálkových vlaků ve směru Praha – Brno, tak ve směru Praha – České Budějovice. Provozní řešení je závislé na způsobu napojení železniční stanice Benešov. Varianta N1A (linkové schéma vlevo) umožňuje napojení vlaků od Benešova a Českých Budějovic, varianta N1B (vpravo) umožňuje navíc průjezd vybraných vlaků Praha – Brno přes Benešov. Výběr vhodného provozního konceptu musí určit návazná studie proveditelnosti.



Z pohledu potřeby je **však nezbytné upozornit na nedostatek studie**: studie nenavrhuje žádnou variantu, která by (v souladu se zadáním) umožnila rychlý průjezd Ex vlaků Praha – České Budějovice oblastí Benešov – Bystřice – napojení na IV. TŽK rychlostí min. 160 km/h. Ve studii navržená „velkorysejší“ podvarianta N1B umožní průjezd Benešovem jen rychlostí 140 km/h a dále v úseku Benešov – Bystřice u Benešova napojuje stávající trať s rychlostí kolem 100 km/h. Vzniká tak při tomto investičně náročném řešení neobhájitelný rychlostní propad spojnice Praha – Tábor. U úspornější alternativy N1A, kdy je napojení provedeno před žst. Benešov u Prahy a rychlost díky průchodu stávající tratě intravilánem Benešova není možné zvýšit, je takovéto minimalistické řešení, určené pro porovnání, obhájitelné.

Z hlediska potřeby je však jednoznačně preferované řešení, které umožní napojení 4. TŽK na VRT **bez propadu rychlosti**, tj. s průjezdem Benešova u Prahy a Bystřice u Benešova rychlostí **min. 160 km/h** (vč. napojení na úseku IV. TŽK, který je již navržen na rychlost 160km/h).

V tomto úseku je proto nezbytné dle tohoto požadavku technické řešení v návazné dokumentaci upravit.

Studie ve své části Dopravní technologie upozorňuje na omezenou kapacitu žst. Praha hl. n., která nevyhovuje již při provozním konceptu v etapě. V případě cílového stavu – VRT Praha – Brno **bude zcela nezbytné výrazně posílit kapacitu v centrální části železničního uzlu Praha**, např. vybudováním Nového spojení II, tj. (zjednodušeně řečeno) vybudování nových podzemních tratí a stanic pod centrem Prahy pro segregovanou příměstskou dopravu, kdy stávající tratě a žst. Praha hl. n. budou nadále sloužit zejména pro dálkovou osobní dopravu.

4.2 Vyhodnocení z hlediska průchodnosti

Územně technická studie VRT Praha – Benešov navrhla trasu v předmětném úseku ve variantách včetně modifikací zaústění do stávající železniční sítě.

Doporučenou variantou v celé délce trasy je trasa N1, která vychází se stávajícího koridoru ZÚR a reaguje na nejzávažnější kolize v území. Lze ovšem konstatovat, že území jihovýchodně od Prahy je natolik exponované, že zcela bezkolizní trasu již prakticky nelze navrhnout.

Modifikace trasy jsou jak na straně zaústění do železničního uzlu Praha, tak na straně napojení do Benešova. Na straně vstupu do železničního uzlu Praha je v tradičním koridoru navržena trasa N1 (dražší), alternativou je Trasa Měcholupy (s nižší investiční náročností, ale mimo koridor ZÚR a ÚP). Rozhodnutí tedy bude záležet zejména na možnostech při zpracování do územně plánovacích dokumentací, resp. na dalším projednání při začleňování trasy do územních plánů.

U doporučené varianty N1 v oblasti Velkých Popovic je na základě projednání se zástupci této obce nezbytné prověřit změnu výškového vedení trasy. Se zpracovatelem dokumentace je dohodnuto, že toto prověření a následné projednání s obcí Velké Popovice proběhne v rámci zpracovávané dokumentace „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“. Směrové vedení trasy N1 v oblasti Velkých Popovic je přijatelné.

Průjezd trasy v oblasti Benešova studie navrhla nevhodně. Obě podvarianty (N1A i N1B) byly **navrženy přes rozvojové území města** bez kladného projednání tohoto střetu s městem. Zejména varianta N1B prochází přes rozvojové a částečně už i zastavěné území Mariánovice (na jižním okraji Benešova). Navržené trasy navíc nerespektují plánované silniční stavby v okolí města.

Z výše uvedeného je **nezbytné trasu v okolí Benešova upravit** tak, aby respektovala územní plán Benešova a nezasahovala do obytných (zastavěných i rozvojových) oblastí města. Případné nezbytné střety bude nutné kladně projednat se zástupci města. Návrh trasy musí respektovat i plánované silniční stavby v okolí města.

Se zpracovatelem dokumentace bylo dohodnuto, že potřebné úpravy trasy provede a projedná a začlení je do dokončované studie ÚTS VRT Benešov – Brno.

Z hlediska životního prostředí nebyly u doporučené varianty N1 identifikovány žádné zásadní střety, které by mohly mít fatální dopad na průchodnost této varianty.

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 investiční náklady.

Základní sazebník pro orientační stanovení investiční náročnosti byl zpracován v koordinaci všech zpracovatelů souvisejících územně technických studií vysokorychlostních tratí. Sjedeny byly nejen vlastní položky sazebníku, ale i cenové ohodnocení jednotlivých měrných jednotek.

Vzhledem k tomu, že v trase mohou být kombinovány různé dílčí varianty úseků a uspořádání jednotlivých dopraven, je pro orientační představu shrnuta investiční náročnost do následujících celků (plně převzato z ÚTS):

- VRT Praha – Benešov (nižší rozsah) znamená kombinaci úseků Praha-Vršovice (mimo) – Benešov (mimo) ve variantě N1A s jednokolejnou spojkou odb. Otice – žst. Strančice, výstup z Prahy v trase V4B (tunel Měcholupy)
 - CIN: 39,2 mld. Kč

- VRT Praha – Benešov (vyšší rozsah) znamená kombinaci úseků Praha-Vršovice (mimo) – Benešov (včetně) ve variantě N1B s dvoukolejnou spojkou odb. Otice – žst. Strančice, výstup z Prahy v trase N1
 - CIN: 41,2 mld. Kč

Odpovídajícím způsobem je k těmto variantám přiřazen následující úsek do odb. Dobříčkov:

- Pokračování VRT ve směru Brno do km 52 (nižší rozsah) znamená pokračování trasy z odb. Dolní Tužinka do odb. Dobříčkov (navazuje na variantu N1A)
 - CIN: 4,9 mld. Kč
- Pokračování VRT ve směru Brno do km 52 (vyšší rozsah) znamená pokračování trasy již ze žst. Buková Lhota do odb. Dobříčkov (navazuje na variantu N1B) a dále obsahuje traťové propojení žst. Benešov (mimo) – odb. Dobříčkov
 - CIN: 21,3 mld. Kč

Nicméně s ohledem na ne zcela korektní návrh trasy v okolí Benešova (žádnou z variant z ÚTS nelze v oblasti Benešova akceptovat, viz kapitoly 4.1 a 4.2) bude nutné technické řešení upravit a tím dojde i ke změně investiční náročnosti.

5. Stanoviska k závěrečnému odevzdání

Došlá vyjádření jednotlivých institucí a jejich odborů jsou uvedeny v přílohách tohoto dokumentu.

Z došlých stanovisek neplynou zásadní požadavky, které by bránily schválení této studie. Stanoviskům je však třeba věnovat vysokou pozornost při zpracování návazných dokumentací.

Z dalšího projednání dokumentace však vyšly najevo zásadní rozpory návrhu v okolí Benešova, a to jak v oblasti potřebnosti (žádná z navržených variant nemá požadované parametry, více viz kap. 4.1), tak v oblasti průchodnosti (navržené varianty jsou ve střetu se zastavěným a rozvojovým územím Benešova, pro město jsou proto nepřijatelné, více viz kap. 4.2). Při projednání s obcí Velké Popovice byly identifikovány podněty na úpravu trasy při průchodu v blízkosti této obce.

Tyto nedostatky bude nezbytné odstranit. Tato ÚTS se již ale nebude upravovat. Potřebné úpravy provede zpracovatel této dokumentace v návazných, v době vydání tohoto posuzovacího protokolu zpracovávaných studiích: ÚTS VRT Benešov – Brno a Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území.

6. Závěr

6.1 Souhrn

Nová vysokorychlostní železniční trať v úseku **Praha – Benešov** tvoří páteř systému Rychlých spojení v České republice a **je první etapou k vysokorychlostnímu železničnímu propojení Prahy a Brna** (linka RS1). Zároveň podstatně **zlepšuje železniční spojení Prahy a jihu Čech** (Tábor, České Budějovice, Linz) zrychlením o cca 17 min a v neposlední řadě uvolňuje kapacitu na současné trati Praha – Benešov, kde je již dnes neuspokojitelná poptávka po četnějších spojích příměstské dopravy.

V této ÚTS bylo zpracováno územní a technické vedení tratě úseku Praha – Benešovsko. Základní řešení bylo prověřováno ve třech variantách (H4, V7 a N1) s řadou dílčích podvariant jednotlivých dopraven či traťových propojení.

Vysokorychlostní trať v úseku Praha – Benešov je navrhována v celé délce jako dvoukolejná, elektrifikovaná střídavou napájecí soustavou 25 kV, 50 Hz. Základní návrhová traťová rychlost je stanovena na 350 km/h, z čehož se odvíjí minimální poloměr oblouku $R = 6\,100$ m. Maximální navrhovaný sklon v ucelených úsecích je 20 ‰ (lokálně v krátkých rampách až 25 ‰). Trať bude vybavena moderním zabezpečovacím a sdělovacím zařízením minimálně standardu ETCS / GSM-R. Napojení vysokorychlostní tratě do konvenční sítě je navrženo v žst. Praha-Vršovice (ev. Praha-Hostivař), do žst. Strančice a do žst. Benešov u Prahy. Na nové trati je variantně navrženo rozšíření železniční stanice Praha-Zahradní Město pro potřeby dálkové osobní dopravy a železniční stanice Buková Lhota (odbočná, provozní, bez zastávky osobní dopravy).

Cílem studie bylo zejména identifikovat a pokud možno odstranit všechny střety v území, které vykazovala doposud sledovaná a územně chráněná trasa. Výsledkem je **návrh varianty N1, která je doporučena pro další sledování** v přípravě Rychlých spojení a pro zpřesnění územní ochrany v územně plánovacích dokumentacích. Nicméně v úseku žst. Buková Lhota – Benešov u Prahy – Bystřice u Benešova návrh vyznačuje závažné **nedostatky**. Jedná se zejména o nesplnění technických požadavků na rychlé spojení ve směru Praha – Tábor, kdy v návrhu neexistuje varianta bez propadu rychlosti v Benešově. Druhým podstatným nedostatkem je vedení trasy přes zastavěná a rozvojová území Benešova a nevyřešené střety s plánovanou silniční sítí, které je pro město Benešov nepřijatelné. Z tohoto důvodu **není možné přijmout a schválit ani jednu z navržených variant v úseku Buková Lhota – Bystřice u Benešova**. Se zpracovatelem ÚTS (SUDOP PRAHA a.s.) bylo dohodnuto, že trasu v okolí Benešova opraví v rámci (v době vzdání toho posuzovacího protokolu dokončované) ÚTS VRT Benešov – Brno.

Variantní řešení napojení do uzlu Praha je dále blíže prověřováno v návazné dokumentaci „Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území“. Upřesnění trasy na území Prahy (do km 17,0) bude možné až na základě výsledků této návazné studie.

Studie zároveň upozorňuje na nedostatečnou kapacitu centrální části železničního uzlu Praha v případě napojení nové tratě, a to jak v etapě (bez VRT Benešov – Brno), tak zejména v cílovém stavu při zprovoznění VRT Praha – Brno.

6.2 Doporučení:

Tato studie má za cíl sloužit zejména jako podklad pro zpřesnění koridoru nové tratě v územně plánovacích dokumentacích. Na základě výše uvedeného se doporučuje pro toto zpřesnění použít trasu dle var. N1, a to v úseku od km 17,0 do km 40,0. Hranice požadované územní rezervy je vyznačena v ÚTS v příloze B. Jako územní rezervu je nezbytné použít jak samotný koridor trasy, tak i plochy pro vyvolané přeložky komunikací a inženýrských sítí. Výjezd z Prahy (do km 17,0) je nezbytné řešit v návazné studii Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území. Trasu od km 40,0, tj. od plánované žst. Buková Lhota směrem na jih (napojení Benešova a IV. TŽK), je nezbytné dořešit v návazné ÚTS VRT Benešov – Brno.

S ohledem na výsledky projednání s obcí Velké Popovice se doporučuje prověřit změnu výškového vedení doporučené varianty N1 v oblasti průchodu kolem této obce.

V další projektové přípravě je nezbytné pečlivě zvažovat potřebnost jednotlivých odboček na stávající železniční síť. Odbočky jsou vysoce investičně nákladné, nezanedbatelné budou i budoucí provozní náklady na údržbu výhybkových konstrukcí. Jedná se o odb. Otice a o spojovací trať Benešov – Dobříčkov.

Předložená Územně technická studie VRT Praha - Benešov v podstatné části 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 dle var. N1 v úseku od km 17,0 do km 40,0
- zpracování návazných studií, zejména:
 - Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území,
 - ÚTS VRT Benešov – Brno,
- pro další projektovou přípravu Rychlých spojení.

Na základě výše uvedeného se ukládá zpracovateli ÚTS (SUDOP PRAHA a.s.):

- přeřešit úsek Buková Lhota – Benešov – napojení na IV. TŽK dle výše uvedených požadavků a nové řešení dokladovat v ÚTS VRT Benešov – Brno,
- prověřit výškové vedení trasy v oblasti Velkých Popovic a toto doložit ve studii Vyhodnocení vlivu tras RS zapojených do ŽUP na udržitelný rozvoj území.

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.
4. Soustředit další studijní přípravu na prověření možností zvýšení kapacity centrální části železničního uzlu Praha, nezbytné pro funkčnost napojení Prahy na systém Rychlých spojení.

Zpracovatel:
V Praze dne 23. 3. 2015
Ing. Jan Šulc

Studii schvaluji – neschvaluji

V Praze dne 23. 3. 2015

Bc. Marek Binko

ředitel Odboru strategie

Přílohy:

Stanoviska ke konečnému odevzdání ÚTS

016

Vaše značka: 30393/2014-O26

Naše značka: OPD/0436/14/Hs

Vyřizuje: Ing. Haas / 575

Datum: 25.8.2014

SŽDC, s.o.**Odbor strategie****Dlážděná 1003/7****110 00 Praha 1**

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů
Došlo dne:	29. 08. 2014	1
Č.j.:	37411/14	příloh
	(2)	listů příloh

728086/2014

Věc: Vyjádření k ÚTS „VRT Praha - Benešov“

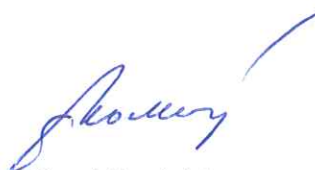
K předložené studii sdělujeme:

V této fázi zpracování nemáme připomínky k vedení trasy předpokládané VRT včetně navržených odboček. Z hlediska využití trati VRT pro rychlou regionální dopravu jsou zásadní zpracované odbočky do Strančic a Benešova i následné připojení z Benešova zpět na VRT. Toto je nezbytné pro umožnění regionální obsluhy dálkovými vlaky pomalejší vrstvy Praha – Benešov – Vlašim VRT a dále směr Jihlava, popř. Brno – týkat by se to mělo linek R33 a R35 – viz schéma na obr. 6.1 v části A.2).

V současné době je předčasné zabývat se přesněji otázkami dopravní technologie. Navržené intervaly jednotlivých linek zajišťujících regionální obsluhu uvedené ve studii je zapotřebí vnímat jako předběžné, definitivní intervaly budou stanoveny na základě výsledků dopravního modelu v následujícím stupni dokumentace. Přesto je již nyní zřejmé (a v předložené dokumentaci je tato skutečnost okomentována), že nárůst počtu vlaků po vybudování VRT přijíždějících do uzlu Praha bude značný a stávající infrastruktura v centrální části uzlu nebude schopna všechny vlaky pojmout. V souvislosti s vymístěním dálkové dopravy na VRT očekáváme také snížení intervalů osobních vlaků na stávajících tratích, což dále zatíží centrální část uzlu. Obdobné zatížení na infrastrukturu vyplyne i z dalších nově připravovaných tratí (Litoměřice, Hořovice, Liberec).

Proto považujeme za přínosné prověřit možnosti dalšího vedení těchto vlaků v pražském uzlu, což pravděpodobně znamená detailněji prověřit trasování tzv. Nového spojení 2 jako kapacitní diametrální trati vedené pod centrem města. Domníváme se proto, že bez stanovení koncepce vedení vlaků z nových tratí v centrální části uzlu Praha, není možné pokračovat v přípravě VRT a dalších nových tratí směřujících do uzlu Praha. Souběžně je zapotřebí uvažovat o nutnosti infrastrukturně řešit kapacitní problémy v centrální části uzlu Praha, aby tento byl připraven při dokončení VRT pojmout všechny plánované vlaky. V opačném případě by do dobudování potřebných kapacit bylo využití VRT výrazně omezeno a nebylo by možné využít všechny potenciální přínosy nové trati v dálkové i rychlé regionální dopravě.

S pozdravem



Pavel Procházka

pověřený řízením organizace

ROPID
Rytířská 10
110 00 Praha 1
(2)

SŽDC
Bc. Marek Binko
ředitel odboru strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis zn.	Č. j. IPR	Vyřizuje/kancelář/linka	Datum
30393/2014-O26	07804/14	Ing. arch. Synková/KPP/4602	

Vyjádření k územně technické studii „VRT Praha - Benešov“

Dne 14. 07. 2014 jsme od Vás obdrželi žádost o vyjádření k dokumentaci ze dne 10. 07. 2014.

Název dokumentace: VRT Praha - Benešov

Autor dokumentace: SUDOP PRAHA a. s.

Datum vypracování: 02/2014

Předmětem předloženého záměru je zpřesnit a stabilizovat v území trasu nové rychlostní železniční tratě v úseku Praha – Benešov.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (zkráceně IPR Praha), se vyjadřuje předběžně k záměru jako účastník územního řízení jménem hlavního města Prahy jako účastníka územního řízení dle § 85 odst. (1) stavebního zákona. K zastupování jsme zmocnění zřizovací listinou schválenou usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/2 ze dne 7. 11. 2013 – článek VI. bod 2.7.

K předloženému záměru Vám sdělujeme:

Cílem územně technické studie je zpřesnit a stabilizovat trasu v území pro budoucí vysokorychlostní trať (VRT) v úseku Praha – Benešov. Toto rameno VRT by mělo nejen ulehčit příměstské konvenční železniční trati, ale zároveň propojit Prahu a Brno.

V současné době se prověřují dvě varianty vedení VRT Praha – Brno, buď přes Kolín se zaústěním do železničního uzlu Praha (ŽUP) v oblasti Běchovic, anebo přes Jihlavu a s využitím VRT Praha – Benešov se zaústěním do ŽUP v oblasti Hostivaře, respektive Vršovic. Vhodnější variantu shledáváme vedení VRT Praha – Brno přes Jihlavu s využitím VRT Praha – Benešov z několika důvodů. V této variantě dochází k lepšímu rozložení vstupů do ŽUP, lepší využití VRT Praha – Benešov, ale i bezúvratový provoz mezinárodní expresní dopravy v relaci Wien – Praha – Berlin.

Na území hl. m. Prahy je trasa VRT zpracována variantně, přičemž v některých částech tratě se tyto varianty vzájemně překrývají. Za nejvhodnější považujeme vedení VRT na území hlavního města Prahy ve variantě N1. U této varianty doporučujeme prověřit podmínky vedení trasy v blízkosti jižního portálu Hostivařského tunelu, kde se v současné době v ul. Hornoměřolská realizuje nový developerský projekt, který v příložených mapových podkladech ještě není zaznamenán. Dále doporučujeme prověřit vedení Hostivařského tunelu pod severní částí

panelového domu v ulici Janovská a vyloučení případných fatálních dopadů na konstrukci tohoto domu. Za další potenciálně problémové místo považujeme úsek mezi portály Hostivařského a Benického tunelu, kde je trať navržena v několikametrovém zářezu. Zde požadujeme prověřit vodní režim v celé oblasti. Jedná se o pramennou oblast, kde je nutné prokázat, že realizace VRT nebude mít větší negativní účinky na přilehlou lokalitu. Z podobných důvodů požadujeme prověřit vodní režim v km 10 – 11, kde ražený tunel podchází mokřad.

Za teoreticky možnou variantu považujeme V4B (trasa Měcholupy). Zde shledáváme největší problémy podobně jako u Varianty N1 v km 13 – 14 a dále vedení tunelu v km 8 – 13 převážně pod zástavbou. V neposlední řadě je důležité prověřit, zda nižší ekonomické náklady této podvarianty dostatečně vyváží propad rychlosti v oblouku před žst. Praha – Zahradní Město.

I přes výše zmíněná potenciálně problémová místa **variantu N1** považujeme za možnou, za předpokladu doprovedení výše uvedených bodů a doporučujeme ji nadále sledovat. Z pohledu hlavního města Prahy je podpora a realizace systému rychlých spojení jednou ze strategických priorit a příležitost jak Prahu efektivně, kvalitně a rychle spojit s dalšími body Evropy i České republiky.

Z pohledu problematiky ochrany přírody a krajiny **má předložená studie jeden zásadní nedostatek, jelikož pomíjí registrovaný významný krajinný prvek (VKP) „Mokřady Triangl“**. Registrace VKP probíhá samostatným právním aktem ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (dále jen „zákon“), takže **se jedná o limit** pro jakoukoli územně plánovací činnost v území. Tento fakt nabývá na významu zvláště s přihlédnutím k tomu, že právě v prostoru výše jmenovaného VKP je ověřováno několik různých řešení převedení VRT, v podstatě vždy se VKP nějakým způsobem dotýkajících.

Vzhledem k výše uvedenému nedostatku lze průchod přes Mokřady Triangl komentovat jen částečně a spíše obecně. Varianta H4 zde počítá s raženým tunelem. S takovým řešením lze uvažovat pouze tehdy, pokud bude zcela vyloučen vliv na podzemní vodu a tím i negativní ovlivnění předmětu ochrany VKP. To samé platí i pro variantu P7. Varianta N1-A počítá s mostním objektem nad mokřadem, u ní je třeba vyhodnotit možné negativní vlivy srážkového a světelného stínu na předmět ochrany VKP. Stejně tak je třeba se zabírat pohledovým uplatněním přemostění (v nejvyšších místech přes 12 metrů nad niveletou stávajícího terénu) a mírou zásahu do stávajícího lesního porostu (VKP ze zákona). V případě podvarianty N1-B má zřejmě dojít k rozšíření stávajícího tělesa tratě směrem do VKP. Také tento vliv bude nutno vyhodnotit.

Vedle výše komentované VRT studie pomíjí také několik interakčních prvků (IP) územního systému ekologické stability (ÚSES), jak jsou tyto vymezeny v platném ÚP hl. n. Prahy. Jelikož však jsou IP pouze doplňkem celého systému a nemají metodikou dané parametry, je toto pomínutí na úrovni územně technické studie akceptovatelné. Regionální biokoridor ÚSES, propojující v tomto prostoru nivu potoka Říčanky s nivou Pitkovického potoka (v platném ÚP je označen R4/40), je ve studii zohledněn. Varianta H4 zmíněný biokoridor podchází tunelem, zbylé varianty s ním kolidují svým nadzemním vedením, a jsou proto méně příznivé. Kolizi by bylo nutno řešit v rámci změny ÚP (biokoridor je v dotčeném prostoru nefunkční, určený k založení, a proto je zde potenciálně možná jeho mírná směrová korekce).

Všechny uvažované trasy VRT se okrajově dotýkají přírodního parku (PřP) Botič – Milíčov, v převážné míře v podobě podpovrchového vedení tratě. V dalších fázích územně plánovací a projektové přípravy bude třeba v podrobnějším měřítku řešit začlenění celé stavby do krajiny – zvláště v PřP - a zásahy do stávající vegetace.

Vzhledem k výše uvedenému nedostatku, nelze v této chvíli z hlediska ochrany přírody a krajiny jednoznačně doporučit žádnou z navržených variant. **Studie by měla být dopracována o vyhodnocení potenciálního vlivu na VKP „Mokřady Triangl“.**

V případě potřeby jsme připraveni celou problematiku konzultovat na našem pracovišti.

S pozdravem

Tomáš Ctibor
pověřený řízením

Rozdělovník:

- 1/ Adresát
- 2/ IPR – SŘ
- 3/ IPR – KPP 2
- 4/ MHMP/SUP
- 5/ MČ Praha 10, Vršovická 68, 101 38 Praha 10
- 6/ MČ Praha 15, Boloňská 478/1, 109 00 Praha 10 – Horní Měcholupy
- 7/ MČ Praha 22, Nové náměstí 1250, 104 00 Praha – Uhřetěves
- 8/ IPR – spisovna + spis
- 9/ IPR – dokumentace – INFR, Bc. Tittl

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR DOPRAVY

026

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Počet listů
Č.j.: 40654/14	1
Došlo dne: 08. 09. 2014	1
Č.j.:	1

OR PM7

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Počet listů
Č.j.: 132565/14	1
Došlo dne: 08. 09. 2014	1
Č.j.:	1

Váš dopis zn. / Ze dne: 31035/2014-O26

30393/2014-O26

Číslo jednací: 107787/2014/KUSK

Spisová značka: SZ_107787/2014/KUSK/3

Vyřizuje / Linka: Ing. Patrik Macho / 1 701

Značka: DOP/MAC

Praha 29.8.2014

Bc. Marek Binko

ředitel odboru strategie

SŽDC, s.o.

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Oblastní ředitelství Praha	Počet listů
Došlo dne: 09. 09. 2014	1
Č.j.: 30969	1
Č.j.:	1

Vyjádření k územně technické studii „VRT Praha – Litoměřice“ a „VRT Praha Benešov“

Vážený pane řediteli,

Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje obdržel k připomínkám Vámi zaslanoú územně technickou studii (ÚTS) „VRT Praha – Litoměřice“ a „VRT Praha – Benešov“.

Odbor dopravy se k této záležitosti může vyjadřovat pouze ve věci předpokládané objednávky dopravní obslužnosti, která se v tomto případě vztahuje na dlouhodobý časový horizont (období let 2030 – 2050). Vzhledem k tomu, že prognóza dopravního modelu byla s námi průběžně projednávána a ze strany zástupců Středočeského kraje připomínána, nemáme ke studiím vysokorychlostních tratí (VRT) další zásadní připomínky.

Ve vztahu k přípojným tratím, zejména ve vztahu k Železničnímu uzlu Praha (ŽUP) však máme jednu připomínku (k ÚTS „VRT Praha – Benešov“ k části A-2 Technicko technologická zpráva kapitola 6.1.1 str. 87), kdy pravděpodobně došlo k opomenutí, že i na trati 210 Praha – Vrané n.V. – Dobříš/Čerčany u příměstské linky S8/S80 se dá v dlouhodobém horizontu očekávat určitý rozvoj a tedy ze současného intervalu 30/60 minut zkrácení alespoň v úseku Praha – Vrané n.V. na interval 15 minut v dopravní špičce. Očekáváme, že bližší projednání předpokládaného dopravního konceptu pro období realizace tohoto projektu bude s námi projednáno v rámci zpracování studie proveditelnosti.

9.9.14 710

S pozdravem

KRAJSKÝ ÚŘAD ⑥
STŘEDOČESKÉHO KRAJE
Odbor dopravy
150 21 Praha 5, Zborovská 11

strana 2 / 2



Mgr. Lukáš Kopřiva
vedoucí Odboru dopravy

V Praze dne: 27.8.2014
Spisová značka: SZ 103896/2014/KUSK REG/Ma
Č.j.: 126624/2014/KUSK
Vyřizuje: Macholdová / 257 280 432

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

VRT Praha - Benešov - vyjádření k územně technické studii

Obdrželi jsme od Vás žádost o vyjádření ke konečné verzi územně technické studie „VRT Praha-Benešov“. Cílem této studie bylo zpřesnit a stabilizovat trasu VRT v území.

Z hlediska pořizovatelů Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (ZÚR SK) Vám sdělujeme, že se přikláníme k trase, která je nejvíce v souladu s koridorem schváleným v Zásadách územního rozvoje Středočeského kraje.

Ve studii nebyla prokázána potřeba právě tohoto koridoru. Pokud bude Ministerstvo dopravy navrhovat úpravu koridoru nebo nové trasování, je třeba žádost vybavit řádným odůvodněním a vyhodnocením s obsáhlým zdůvodněním proč právě tato trasa je oproti stávající lepší. Tento požadavek je možné vznést při Aktualizaci Zásad územního rozvoje.

Dokumentace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je zveřejněna na adrese: [www:stredocesky-kr.cz](http://www.stredocesky-kr.cz), územní plánování, dokumentace kraje.

Hana Macholdová
odborný referent

Obdrží:

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

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Dne:	29.08.2014	Správa železniční dopravní
Číslo jednací:	103779/2014/KUSK	cesty, s.p.
Spisová značka:	SZ_103779/2014/KUSK	Ing. Jan Šulc
Vyřizuje / Linka:	Bc. Hana Křížová / 510	Dlážděná 1003/7
Značka:	OŽP/HK	110 00 Praha 1

Vyjádření k územně technické studii „VRT – Praha - Benešov“.

Předmětem záměru je navrhovaná trasa vysokorychlostní tratě Praha – Benešov. V rámci územně technické studie je navržena ve třech základních variantách (H4, V7 a N1). Mimo těchto variant existují i dílčí možné úpravy trasy, které je možno aplikovat na kteroukoliv variantu. Délka řešeného úseku je cca 42 km.

Varianta H4 respektuje koridor VRT ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Varianta V7 je více přizpůsobena reliéfu terénu, limitům životního prostředí a zástavbě, umožňuje ovšem pouze nižší rychlost projíždějících vlaků. Varianta N1 byla zkonstruována na základě analýzy limitů v území jako trasa, která řeší nejzávažnější střety v území, tak i největší problémy technického rázu. Dílčí varianty N1A a N1B řeší napojení Benešova na vysokorychlostní trať Praha – Brno. Podvarianta V4A řeší vedení vysokorychlostní tratě tunelem Uhřetěves, Podvarianta V4B řeší vedení tratě tunelem Měcholupy.

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

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí a zemědělství, jako orgán ochrany přírody podle ustanovení § 77a zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, konstatuje, že na území v působnosti Krajského úřadu Středočeského kraje, z hlediska zvláště chráněných území (přírodní rezervace, přírodní památky) nemá žádných připomínek.

Z hlediska regionálních ÚSES Vás upozorňuje, že varianta N1B protíná RBC Šiberna, varianta N1 a V7 protíná RBK Jezviny – Pod Hurou, RBK Šiberna – Lutov, RBC Lutov, varianta V7 – RBC Nespeky a obě varianty NRBK Štěchovice – Chraňbožský les a varianta H4, N1 a V7 – HRBK Grybla – Tojček. Dle zásad územního rozvoje Středočeského kraje lze stavby dopravní a technické infrastruktury v plochách a koridorech pro biocentra a biokoridory ÚSES připouštět v nezbytných případech za podmínky, že nedojde k významnému snížení schopnosti ekosystému odolávat znečištění, erozi či jiné fyzikální nebo chemické zátěži prostředí, a zároveň nedojde k podstatnému snížení schopnosti bez dalších opatření plnit stabilizující funkce v krajině.

Z hlediska zvláště chráněných druhů je v území nově navrhovaných variant dle údajů v databázi AOPK předpokládán výskyt zvláště chráněných druhů. Podmínky ochrany zvláště chráněných druhů živočichů jsou stanoveny v § 50 zákona č. 114/1992Sb. Tímto Vás upozorňuje, že k prokázání výskytu zvláště chráněných druhů v řešeném území u navrhovaných variant,

je třeba nechat zpracovat biologický průzkum. Na základě výsledku tohoto průzkumu, v případě škodlivého zásahu do přirozeného vývoje zvláště chráněných rostlin či živočichů v rámci navrhovaného záměru, je nutné před jeho realizací nejprve požádat orgán ochrany přírody o udělení výjimky ze zákazů u zvláště chráněných druhů dle ust. § 56 zákona.

Stanovisko orgánu ochrany přírody k hodnocení důsledků koncepcí a záměrů na evropsky významné lokality a ptačí oblasti:

Jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. 77a odst. 4, písm. n) zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, sděluje, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., **nelze vyloučit** významný vliv předloženého záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti.

Zdůvodnění stanoviska: V trase variant navrhovaného záměru se nachází evropsky významná lokalita (dále jen EVL) Dolní Sázava CZ0213068, která je lokalitou hořavky duhové, velevruba tupého. Vzhledem k tomu, že v rámci navrhovaného záměru má dojít k přemostění řeky Sázavy, nelze v tuto chvíli spolehlivě vyloučit významný vliv činností souvisejících s vybudováním přemostění na předmětnou EVL.

Ptačí oblast se v řešeném území ani v jeho blízkosti nenachází.

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

Uvedený záměr lze ve všech variantách zařadit podle přílohy č.1 citovaného zákona do kategorie I jako záměr k bodu 9.1 „*Novostavby železničních drah delších 1 km*“. Záměr bude podléhat zjišťovacímu řízení podle § 6 a 7 citovaného zákona. Příslušným úřadem k provedení zjišťovacího řízení je Ministerstvo životního prostředí ČR. S ohledem na situaci, kdy příslušný orgán ochrany přírody nevyločil významný vliv záměru na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, nedílnou součástí oznámení záměru (případně dokumentace) musí být, dle § 45i, zákona č. 114/1992 Sb., tzv. Naturové posouzení, které posoudí vliv záměru na evropsky významnou lokalitu soustavy Natura 2000. Posouzení mohou provádět pouze fyzické osoby, které jsou držiteli zvláštní autorizace podle zákona č. 114/1992 Sb.

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

Upozorňuje na znění § 10 odst. 4 a 5 citovaného zákona, kdy v případě nutnosti posouzení vlivů záměrů na životní prostředí, **nelze bez stanoviska** podle § 10 citovaného zákona **nebo závěru zjišťovacího řízení** podle § 7 zákona (*v případě, že zjišťovací řízení bylo ukončeno se závěrem, že záměr nebude dál posuzován ve smyslu zákona*) **vydat rozhodnutí nebo jiná opatření** nutná k provedení záměru v žádném správním řízení nebo jiném postupu podle zvláštních správních předpisů.

Z hlediska zákona č. 254/2001 Sb., o vodách

Krajský úřad Středočeského kraje, odbor životního prostředí zemědělství, z hlediska kompetencí jemu svěřených zákonem č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) ve znění pozdějších předpisů, nemá ke shora uvedené studii připomínky.

Upozorňujeme, že u variant H4, N1 a V7 v lokalitě Velké Popovice – Kunice dojde ke střetu s ochranným pásmem štolového přivaděče z VD Želivka. První pásmo je stanoveno do šířky

500 m na každou stranu od osy přivaděče, druhé pásmo v šíři 2000 m na každou stranu od osy přivaděče. V prvním pásmu je nutno posuzovat veškeré trhací práce, ve druhém pásmu při posuzování rozsahu trhacích prací pak pouze práce velkého rozsahu (podrobnosti viz. TBD, a.s., VD/15-93-95 ze dne 28.2.1995). O připravovaných stavebních či jiných činnostech je třeba informovat a přizvat ke stavebnímu řízení vlastníka vodního díla VD Želivka a jeho provozovatele.

Z hlediska dalších složkových zákonů není Krajský úřad dotčeným orgánem nebo nemá připomínky.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.

vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

v z. Ing. Anna Preiszlerová

odborný referent
na úseku životního prostředí



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 časové 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

026

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 1
Doš: dne: 2. 09. 2014		příloh 1
Č. j.: 3809/14		listů příloh 1
(1)		

129106/2014

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Generální ředitelství
Ing. Jan Šulc
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis zn.	Č.j.	Vyřizuje / linka	Datum
30393/2014-026	S-MHMP 1031479/2014/SUP	Ing. Merta / 5809	26. 8. 2014

Věc: Vyjádření k žádosti o zaslání připomínek k územně technické studii „VRT Praha – Benešov“.

Odbor stavební a územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy obdržel Vaši žádost o vyjádření a zaslání připomínek ke konečné verzi územně technické studie „VRT Praha – Benešov“. Z hlediska působnosti našeho odboru, jakožto pořizovatele územně plánovacích podkladů (Územně analytických podkladů hl. m. Prahy) a dokumentací (Zásad územního rozvoje hl. m. Prahy, Územního plánu hl. m. Prahy) na území hlavního města Prahy, Vám v této věci sdělujeme:

V současnosti platné **Zásady územního rozvoje hl. m. Prahy (ZÚR)**, jejichž zpracovatelem je Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (do 10. 11. 2013 Útvar rozvoje hl. m. Prahy), byly vydány opatřením obecné povahy č. 8 schváleným usnesením Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 32/59 ze dne 17. 12. 2009, s účinností ode dne 6. 1. 2010.

V těchto ZÚR byl předmětný záměr vymezen jako *Koridor pro novou železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov)*, který mohl být využit také pro variantní vedení VRT v trase Praha – Benešov (– Jihlava – Brno) a také jako *koridor veřejně prospěšné stavby Z/504 – Nové spojení Praha – Benešov/Bystřice u Benešova*. Veden byl ze železniční stanice Praha-Vršovice v souběhu s navrženou trasou trati Praha-Hostivař – Praha hl. n. do železniční stanice Praha-Zahradní Město, kde měla být trať zahlobena a dále měla pokračovat převážně v tunelech pod oblastí Hostivaře, Uhřetěvesi do prostoru Říčana a dále směrem na Benešov.

Záměr je v současné době z textové i grafické části ZÚR vypuštěn na základě Rozsudku Městského soudu v Praze č. j. 10A6/2013–103–108 ze dne 22. 4. 2013. K tomu došlo již v průběhu pořizování 1. aktualizace ZÚR hl. m. Prahy (AZÚR), tudíž tato předmětný záměr neobsahuje. K jeho navrácení do ZÚR může dojít až aktualizací následující, jejímž obsahem bude mj. vymezení koridoru pro předmětnou trať.

V platném **Územním plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy** je nová železniční trať Praha – Bystřice u Benešova (Benešov) zakreslena jako územní rezerva pro budoucí

plochu s funkčním využitím „DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, vlečky a nákladní terminály“. Její vedení neodpovídá žádné z variant obsažených v předložené studii.

Upozorňujeme, že změna funkčního využití ploch v prostoru mezi MČ Praha-Benice a MČ Praha 22 (**změna ÚP č. 1294/07** vydaná Opatřením obecné povahy č. 9/2010), která byla v konfliktu s koridorem nové železniční tratě zakresleným v ZÚR, byla zrušena rozsudkem Městského soudu v Praze č. j. 9A113/2012 ze dne 26. 4. 2013.

Pokud procesem aktualizace ZÚR dojde k zanesení koridoru pro vybranou variantu do jejich grafické i textové části, musí se toto následně promítnout do platného ÚP procesem změny územního plánu, o kterou v případě takto rozsáhlých staveb žádá oprávněný investor prostřednictvím našeho odboru (postup je obdobný jako v případě aktualizace ZÚR). Schválení aktualizací ZÚR i změn ÚP je poté plně v kompetenci Zastupitelstva hl. m. Prahy.

S pozdravem

Hlavní město Praha
Magistrát hl. m. Prahy
odbor stavební a územního plánu
Jungmannova 35/29
110 21 Praha 1


Ing. Jitka Cvetlerová

ředitelka odboru stavebního a územního plánu

Rozdělovník:

1. Adresát
2. MHMP SUP/Mer

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29/35, 110 21 Praha 1
tel. 236 001 111

026 02714

Sp. zn.	Č. j.	Vyřizuje / linka	Datum
S-MHMP	MHMP-1096981/2014/ODA-	Ing. Frejlich/4435	29.7.2014
1031360/2014	O4/Fr		

12. 08. 2014
35054/14
19069/2014
15897/2014

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

**Věc: ZÁVAZNÉ STANOVISKO silničního správního úřadu k přípravné dokumentaci stavby (pro účely územního řízení) ve věci:
VRT PRAHA - BENEŠOV**

Hlavní město Praha, Magistrát hlavního města Prahy – odbor dopravních agend, jako silniční správní úřad podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zároveň jako dotčený orgán státní správy ve smyslu ustanovení § 136 zák.č.500/2004 Sb., správní řád

vydává s o u h l a s n é stanovisko

podle ustanovení § 149 zák.č. 500/2004 Sb., správní řád

k Vašemu podání ze dne : 15.7.2014 s příloženou PD, dle které nebudou dotčeny jízdní pruhy místních komunikací I. třídy.

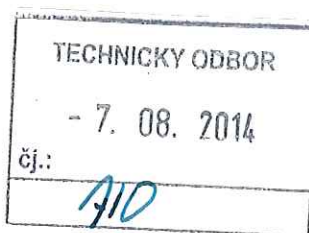
Protože se akce nachází v ochranném pásmu metra a podání neobsahuje:

- zjednodušenou projektovou dokumentaci, včetně technické zprávy
- ověřený zakres OPM
- souhrnné stanovisko Svodné komise DP hl.m.Prahy, a.s. (pokud se Svodná komise odvolává na stanovisko jednotky Dopravní cesta Metro DP hl.m.Prahy, a.s., požadujeme vyjádření JDCM),

nemůže Odbor dopravních agend Magistrátu hlavního města Prahy jako drážní správní úřad vydat souhlas ke stavebním pracím v ochranném pásmu metra ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Po doplnění výše uvedeného si o souhlas musí investor požádat v samostatném podání.

Ing. Jan Heroudek
ředitel odboru dopravních agend

Na vědomí: ODA-O4



Sp. zn.	Č. j.	Vyřizuje / linka	Datum
S-MHMP	MHMP-1096981/2014/ODA-	Ing. Frejlich/4435	29.7.2014
1031360/2014	O4/Fr		

Došlo dne: 06. 08. 2014
č.j.: 24031
(1)

Sídlo: Mariánské nám. 2, 110 01 Praha 1
Pracoviště: Jungmannova 29, 111 21 Praha 1
tel. 236 001 111, fax 236 007 039
e-mail: oda@praha.eu

6/8/014 700

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Bc. Marek Binko, ředitel odb. strategie
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
IDDS: uccchjm

Váš dopis zn. SZn. Vyřizuje/telefon Datum
30393/2014-O26 S-MHMP-1031965/2014/1/OZP/VI Ing. Novotný/236004278 02.09.2014

Věc: Předběžné vyjádření odboru životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy k

Územně technická studie „VRT Praha - Benešov“

Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy posoudil Vámi předložený záměr a z hlediska námi chráněných zájmů vydává vyjádření dotčených orgánů:

Z hlediska lesů a lesního hospodářství:

Ing. Milan Fink, tel.: 236 004 237, e-mail: milan.fink@praha.eu

Odbor životního prostředí Magistrátu hlavního města Prahy jako příslušný orgán státní správy lesů na území hlavního města Prahy konstatuje:

Podle předložené dokumentace nejsou mezi základními variantami (H4, V7, N1) z hlediska námi chráněných zájmů zásadní rozdíly. Zábory pozemků určených k plnění funkcí v katastrálních územích v hlavním městě Praze jsou vyčísleny pouze pro jednu základní variantu (N1 vč. spojky N1-A).

V případě všech tří základních variant mají být dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa (PUPFL) v k. ú. Hostivař, kde jsou nicméně navrženy dílčí úpravy trasy (označované také jako varianty či podvarianty) aplikovatelné na kteroukoliv z hlavních variant. V tomto území **upřednostňujeme podvarianty V4A (tunel Uhřetěves) či V4B (tunel Měcholupy)**, které dle mapových podkladů neznamenaají zábory PUPFL (žádné nebo jen okrajové - není v textové části dokumentace vyčísleno) **před variantou V3**, která zde prochází přibližně středem zalesněného území a kromě záborů PUPFL by na rozdíl od výše preferovaných podvariant znamenala i nevhodnou fragmentaci lesa.

Dále jsou dle textové části v menší míře dotčeny pozemky určené k plnění funkcí lesa v k. ú. Záběhlice a to „trasou N1 vč. spojky N1-A“, dle mapových podkladů se nejedná o variantu N1, ale o variantu H4. V každém případě se jedná o zábory menšího rozsahu při kraji lesa, které jsou zde v případě stavby takového významu akceptovatelné.

Pro další fáze projednávání doporučujeme ujednotit a zprehlednit označování variant v textu a mapách a požadujeme vyčíslit zábory PUPFL (trvalé i dočasné) pro každou z navrhovaných variant (resp. podvariant).

Z hlediska ochrany ovzduší podle zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší:

Ing. Evžen Barnoki, tel.: 236 004 285, e-mail: evzen.barnoki@praha.eu

Podkladem pro toto předběžné vyjádření je „Územně technická studie VRT Praha - Benešov“, datovaná 02/2014, zpracovaná ve společnosti SUDOP PRAHA a.s.

Předmětem předložené studie je trasa vysokorychlostní železniční trati Praha - Benešov, která bude sloužit jako podklad pro aktualizaci územně plánovací dokumentace s cílem zúžení rezervovaného koridoru. Dokumentace ÚTS VRT Praha - Benešov bude zároveň sloužit jako podklad pro následnou studii příležitostí/ studii proveditelnosti.

Námi chráněné zájmy nejsou dotčeny.

Toto je vyjádření dle § 154 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny:

Ing. Magdalena Stehlíková, tel: 236 00 4217, email: magdalena.stehlikova@praha.eu

Záměrem je projekt vysokorychlostní trati ve směru Praha - Benešov, která je předložena ve třech variantách - H4, V7, N1. Trasy jsou navrženy směrem na jih od stávající trati Praha - Benešov.

Uvedený záměr nemůže mít významný vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti.

Záměr nezasahuje na území žádné evropsky významné lokality ani ptačí oblasti, rovněž v okolí se nenacházejí evropsky významné lokality ani ptačí oblasti, které by mohly být s ohledem na charakter záměru významně ovlivněny.

Stavba bude zasahovat do prvku územního systému ekologické stability (ÚSES), záměr zasahuje do osy regionálního biokoridoru R4/40. Upozorňujeme, že dle vyhlášky č. 32/1999 Sb., o závazné části územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, ve znění pozdějších předpisů, přílohy č. 1 oddíl 9 odst. 3, je umístování staveb v systému ÚSES omezeno jen na příčné přechody inženýrských a dopravních staveb. Stavby procházející ÚSES by měly být uzpůsobovány tak, aby nevytvářely migrační bariéru pro organismy.

Návrhem tras není dotčeno žádné zvláště chráněné území.

Pouze varianta N1 tak jak je navržena, protíná v k. ú. Hostivař a Strašnice významný krajinný prvek Mokřady Triangl při křižovatce tratí směrem do Malešic. V rámci dalších řízení k této variantě bude následně nutné vydání stanoviska odboru ve smyslu § 4 odst. 2 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Navržené trasy se okrajově dotýkají nebo prochází přírodním parkem Botič - Milíčov a Hostivař - Záběhlce. Vzhledem k rozsahu záměru, jeho variantnímu zpracování a obecné rovině předloženého projektu nelze jasně určit, zda stavba ovlivní krajinný ráz v lokalitě.

Dle doložených výkresů jsou ve všech třech variantách dotčeny lesní pozemky, v případě realizace projektu by tak došlo k ovlivnění funkce významného krajinného prvku - les, který je určen ze zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění. Jedná se zejména o lesní pozemky v k. ú. Hostivař a v menší míře také v k. ú. Záběhlice. K jednotlivým návrhům tras jsou rozpracovány podvarianty, kde je dotčení lesních pozemků menší nebo jen okrajové. Pro další stupně řízení je však nezbytné přesně konkretizovat dotčené pozemky danou variantou a dále zpřehlednit značení a zakres jednotlivých variant trasy VRT.

Z hlediska ochrany zemědělského půdního fondu:

Ing. Magdalena Stehlíková, tel: 236 00 4217, email: magdalena.stehlikova@praha.eu

Vzhledem k rozsahu záměru, jeho variantnímu zpracování a obecné rovině předloženého projektu nelze jasně určit, zda v jakém rozsahu bude dotčen zemědělský půdní fond.

Z hlediska myslivosti:

Ing. Milan Fink, tel.: 236 004 237, e-mail: milan.fink@praha.eu

Realizace stavby by mohla znamenat překážku pohybu zvěře. Po ujasnění konkrétní varianty trasy v dalších stupních řízení lze navrhnout na základě provedených průzkumů opatření k usnadnění migrace zvěře a omezení střetů se zvěří ve fázi provozu. V tomto stadiu projednávání nemáme z hlediska námi chráněných zájmů připomínek.

Z hlediska posuzování vlivů na životní prostředí:

Ing. Tomáš Novotný, tel.: 236 004 278, e-mail: tomas.novotny@praha.eu

Předmětem předložené „Územně technické studie VRT Praha - Benešov“ (zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s., Atelier T - plan, s.r.o.; datum: únor 2014) je návrh nové vysokorychlostní železniční tratě mezi Prahou a Benešovem.

Upozorňujeme na ustanovení § 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů, kde je definován předmět posuzování podle citovaného zákona. Jedná se mimo jiné o novostavby železničních drah delší 1 km (bod 9.1 kategorie I přílohy č. 1 k zákonu). Příslušným úřadem zajišťujícím posuzování těchto záměrů je Ministerstvo životního prostředí, jehož pracovníky Vám doporučujeme kontaktovat (odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence; Vršovická 65, Praha 10; tel. 267 121 111).

Z hlediska ochrany vod:

Ing. Helena Schinkmanová, tel.: 236 004 209, e-mail: helena.schinkmanova@praha.eu

V rámci této studie jsou řešeny 3 základní varianty územního vedení trasy VRT - H4, V7 a N1. Varianta trasy H4 respektuje koridor VRT ze Zásad územního rozvoje Středočeského kraje, návrhová rychlost je 350 km/hod.

Varianta trasy V7 se více přizpůsobuje reliéfu terénu, návrhová rychlost je 300 km/hod.

Varianta trasy N1 vychází z varianty H4. Byla zkonstruována na základě analýzy limitů v území jako trasa, která řeší nejzávažnější střety v území, tak i největší problémy technického rázu. Návrhová rychlost je 350 km/hod.

Vysokorychlostní trať v úseku Praha - Benešov je navrhována v celé délce jako dvoukolejná, základní traťová rychlost je stanovena na 350 km/hod.. Trať bude vybavena moderním zabezpečovacím zařízením. Jako základní konstrukce železničního svršku se předpokládá uložení koleje ve šterkovém loži s výjimkou tunelů, kde je předpoklad uložení koleje v pevné jízdni dráze.

V obvodu železničního uzlu Praha trasa vychází ze železniční stanice Praha - Vršovice a souběžně se stávající tratí 221 je vedena do nové železniční stanice Praha - Zahradní Město ve stávajícím železničním koridoru. Ze železniční stanice Praha - Zahradní Město je trasa za hranice města navrhována variantně. Základními variantami jsou varianty H4, V7 a N1.

Bezprostředně související stavbou je optimalizace traťového úseku Praha - Hostivař - Praha hl. nádraží, tato stavba je rozdělena na 2 části.

Výstavba železniční VRT Praha - Benešov předpokládá rozsáhlé vyvolané investice. Stavebník je v případě staveb, změn a rušení vodních děl (kanalizace a vodovodu pro veřejnou potřebu, zasakovacích nebo přečisticích zařízení) povinen postupovat podle ust. § 15 zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších změn a doplňků.

Vzhledem k velkému rozsahu stavby budou na četných místech dotčeny vodní toky a záplavová území, případně ochranné pásmo vodního zdroje. Stavebník je povinen záměr, který nepodléhá povolení vodoprávního úřadu podle vodního zákona, projednat podle ust. § 17 odst. 1 písm. a), c) a e) vodního zákona u příslušného vodoprávního úřadu.

Likvidaci srážkových vod není ve studii uvedena, pravděpodobně budou odváděny do místních odvodňovacích zařízení, případně do blízkých vodotečí. Dále upozorňujeme, že do vodních toků nesmí být odváděny vody s velkým podílem zemin. Ve vztahu k tomuto upozorňujeme, že k realizaci záměru by měla být využita zařízení (kalové jímky apod.), která by ochránila povrchové vody nebo i stávající odvodňovací systém před přítokem nerozpuštěných látek a případně ropných látek.

Vody určené k vypouštění do vodního toku musí splňovat ukazatele požadované nařízením vlády č. 61/2003 Sb., a vypouštěny mohou být jen na základě povolení příslušného vodoprávního úřadu. Pokud jakostní limity splněny nebudou, budou vody z jímek odváženy k likvidaci na vhodnou čistírnu odpadních vod.

Vody určené k vypouštění do kanalizace musí splňovat limity dané schváleným kanalizačním řádem.

Dále upozorňujeme, že dle ust. § 39 odst. 9 vodního zákona mytí motorových vozidel a provozních mechanismů ve vodních tocích nebo na místech, kde by mohlo dojít k ohrožení jakosti povrchových nebo podzemních vod, je zakázáno.

Likvidace srážkových vod ze železničního tělesa a střech objektů není v této studii řešena. Proto upozorňujeme, že dle článku 11 odst. 7 vyhlášky č. 26/1999 Sb. HMP, o obecných technických požadavcích na výstavbu v hlavním městě Praze (OTPP), ve znění pozdějších předpisů, musí být stavby napojeny na dešťovou nebo veřejnou jednotnou kanalizaci, pokud nelze dešťové vody likvidovat jinak. Z toho důvodu požadujeme, aby množství dešťových vod odváděných do kanalizace bylo co nejnižší. Přednostním způsobem likvidace dešťových vod by měl být jejich vsak do podloží. Detailní řešení likvidace dešťových vod bude navrženo v rámci následné projektové přípravy.

Pokud bude v rámci stavby nebo užívání stavby zacházeno se závadnými látkami ve větším rozsahu nebo bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je uživatel závadných látek dle ust. § 39 odst. 2 písm. a) vodního zákona povinen před zahájením provozu vypracovat plán opatření pro případy havárie, který bude obsahovat náležitosti podle vyhlášky č. 450/2005 Sb., o náležitostech nakládání se závadnými látkami a náležitostech havarijního plánu, způsobu a rozsahu hlášení havárií, jejich zneškodňování a odstraňování jejich škodlivých následků, v platném znění. Vodoprávním úřadem příslušným ke schválení havarijního plánu je OZP MHMP.

Dále požadujeme, aby pro stavbu, kde dochází ke kontaktu s vodním tokem, případně pro jednotlivé stavební objekty, byly zpracovány povodňové plány. Povodňový plán pak schvaluje povodňový orgán obce.

Uživatel závadných látek je dále povinen dodržovat ust. § 39 odst. 1 vodního zákona, zejména je povinen při zacházení s nimi učinit odpovídající opatření, aby nevnikly do povrchových nebo podzemních vod či do kanalizace.

Posouzení vlivu záměru na povrchové a podzemní vody ve fázi stavby a provozu není možno posoudit, protože studie toto neřeší.

Tato vyjádření nejsou závaznými stanovisky dle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád.

Ing. Jana **C i b u l k o v á**
vedoucí oddělení posuzování
vlivů na životní prostředí

- otisk úředního razítka -

Příloha: předběžná informace ochrany přírody

NÁZEV ZÁMĚRU: Územně technická studie „VRT Praha - Benešov“

Projektové dokumentace: Územně technická studie „VRT Praha - Benešov“

Zpracovaná: SUDOP PRAHA a.s.

Předběžná informace týkající se zájmů ochrany přírody dle ust. § 139 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění:

Zájem ochrany přírody - název	územní překryv / výskyt	příslušný OOP k podání upřesňujících informací
územní systém ekologické stability -	<input checked="" type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras <input type="checkbox"/> MŽP
významný krajinný prvek ze zákona - les	<input checked="" type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
významný krajinný prvek registrovaný - Mokřady Trinagl, k. ú. Hostivař, Strašnice	<input checked="" type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
památný strom včetně ochranného pásma -	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
přírodní park - Botič - Milíčov, Hostivař - Záběhlce	<input checked="" type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
chráněná krajinná oblast (CHKO) -	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
přírodní rezervace (PR) včetně ochranného pásma -	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
národní přírodní památka včetně ochranného pásma (NPP) -	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras

přírodní památka včetně ochranného pásma (PP) -	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
evropsky významná lokalita (EVL) -	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
zvláště chráněné druhy -	<input type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne / <input checked="" type="checkbox"/> nejsou relevantní údaje	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
kácení dřevin rostoucích mimo les	<input type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne / <input checked="" type="checkbox"/> nejsou relevantní údaje	<input type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras <input checked="" type="checkbox"/> Úřad městské části Praha 1 - 57
snížení nebo změna krajinného rázu	<input type="checkbox"/> ano / <input type="checkbox"/> ne / <input checked="" type="checkbox"/> nejsou údaje	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras
významný vliv na evropsky významnou lokalitu	<input type="checkbox"/> ano / <input checked="" type="checkbox"/> ne / <input type="checkbox"/> nejsou údaje	<input checked="" type="checkbox"/> OZP MHMP <input type="checkbox"/> Správa CHKO Český kras



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 rychlejším
- integraci co nejvíce odboček do společné dopravní. Příkladem hodným následování je výhybna Nová Ves na VRT Praha – Litoměřice. V případě, že to není možné či vhodné, doporučujeme co nejvíce sjezdů umísťovat v blízkém vzájemném rozestupu tak, aby pro ně dostačovala jediná dvojice jednoduchých kolejových spojek.
- jasném oddělení příměstských úseků („rychlých výjezdů z uzlů“) s návrhovou rychlostí do cca 200 km/h včetně, kde smíšený provoz s rychlými příměstskými vlaky vytváří žádoucí synergický efekt, a „čistě vysokorychlostních“ úseků mimo aglomerace, kde by minimální dosažitelná rychlost všech vlaků (mimo údržby) měla být 200 km/h, či, v odůvodněných případech, 230 km/h. Pak je možné zvolit příznivější GPK (převýšení apod.). Provoz nákladních vlaků na VRT (s výjimkou vysokorychlostních souprav typu TGV La Poste) z důvodu nutnosti přizpůsobení GPK nedoporučujeme.

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

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

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

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

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

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

Vyjádření k ÚTS „VRT Bohumín - Přerov“

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

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

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

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

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

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

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

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

Zakončení VRT v prostoru 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



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 30393/2014-O26
Ze dne: 10.7.2014
Naše zn. (č.j.): 37967 / 2014 - O7
Počet listů: 1
Počet příloh: 0
Počet listů příloh: 0
Vyřizuje: Michalica
Telefon: 972 246 429
E-mail: Michalica@szdc.cz
Datum: 1.9.2014

SŽDC, O26
Bc. Marek Binko

Věc: Územně technická studie „VRT Praha – Benešov“ – vyjádření ke studii

Vážený pane řediteli,

k předložené dokumentaci „UTS VRT Praha - Benešov“, která se týká územně technického řešení vysokorychlostních tratí, nemá odbor investiční odborné kapacity k relevantnímu posouzení.

Odborné posouzení technické správnosti díla je v gesci věcně příslušných odborných složek SŽDC s.o.

S poděkováním za spolupráci

Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka Odboru investičního

Váš dopis zn.: 30393/2014-O26

Zde dne: 10.7.2014

Naše zn.: 37014/2014-O12

Vyřizuje: Ing. Louženský; Ing. Krýže, Ph.D.

Telefon: 972 544 542; 972 241 580

Mobil:

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

Datum: 26.8.2014

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

-ZDE-

„VRT Praha – Benešov“, vyjádření k územně technické studii

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

- 1) Technicko technologická zpráva, str. 92, poslední odstavec – uvádí se: *„Existují i názory, že odstup následných vlaků lze zkrátit a využít křivku nouzového brzdění s podstatně vyšší hodnotou brzdného zpomalení. V tomto případě se vychází z předpokladu, že odstup následného vlaku se může od předchozího zkrátit, protože i předchozí vlak brzdí provozním brzděním a není důvod, aby se odstup náhle snížil ...“* Toto tvrzení odporuje veškerým bezpečnostním principům, neboť je nezbytné, aby vlak byl vždy schopen zastavit i před náhle zastaveným předchozím vlakem (včetně případné mimořádné události). Dále systém ETCS strojvedoucímu neumožňuje vést vlak na hraně nouzové křivky. Proto požadujeme vypuštění tohoto textu.
- 2) Technicko technologická zpráva, str. 96, k odrážkám v dolní části stránky: s ohledem na to, že uvedená vysoká hodnota stupně obsazení (0,877) je především výsledkem značné délky předmětného úseku a vysoké heterogenity v rychlostech vlaků, faktory uvedené v prvních dvou odrážkách (délka oddílů, reakční doby ETCS a strojvedoucího) výsledky ukazatelů propustnosti již výrazně neovlivní, u faktorů uvedených ve druhé odrážce nelze vyloučit namísto zkrácení příslušných dob (předpokládaného v dokumentaci) prodloužení těchto dob. Třetí odrážka je jednoznačně nutno vypustit (viz předchozí připomínka). Ke čtvrté odrážce: pokud se projektant sám domnívá, že předložený grafikon není realistický, je třeba, aby předložil jiný. K páté odrážce: místo „skutečný rozsah dopravy může být nižší než předpokládán“ doporučujeme uvést, že možným řešením je náležité snížení rozsahu vlakové dopravy. Toto snížení je nutné podložit odpovídajícími výpočty. (například neuvažování spěšných vlaků ze směru Čerčany vysoké hodnoty stupně obsazení prakticky neovlivní).
- 3) Postrádáme zapracování naší připomínky z předchozího kola připomínkování (viz čj. 1639/2014-O12):
„Z výpočtů propustnosti vyplývá, že při předpokládaném rozsahu dopravy bude trať přetížena (vypočítaný stupeň obsazení činí 0,877). Kromě vysokého počtu vlaků je příčinou skutečnost, že se předpokládá smíšený provoz vysokorychlostních vlaků s vlaky pomalejšími (s konstrukční rychlostí 200 km/h nebo dokonce pouze 160 km/h). Za těchto podmínek je principiálně nutno uvažovat s výstavbou mezilehlých výhyben pro předjíždění pomalejších vlaků rychlejšími.“
K této připomínce dodáváme, že limitní hodnota stupně obsazení pro vysokorychlostní trať je podle vyhlášky UIC 406 0,6 pro 24hodinové období a 0,75 pro špičkové období, přičemž špičkové období může trvat maximálně 4 hodiny a může nastávat pouze dvakrát denně.
- 4) Upozorňujeme, že postradatelnost nákladového obvodu v ŽST Praha-Vršovice osobní nádraží nebyla projednána v rozsahu celého kolejiště tak, jak předpokládá studie. Pro potřeby ložných manipulací zde má být zachována stávající kolej č. 19a s boční rampou. Studie počítá s využitím prostoru pro zapojení „Nového spojení II“ a výstavbou nástupišť. Pro ložné manipulace by tak měly být určeny náhradní kolejové kapacity.

12.

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu

Váš dopis zn.: 30393/2014-07 *016*
Zde dne: 10.7.2014
Naše zn.: 35583/2014-O14
Vyřizuje: Tošovský
Telefon: 972 244 273
Mobil: 727 827 263
E-mail: tosovsky@szdc.cz
Datum: 15.8.2014

SZDC
Odbor strategie

- Zde -

Vyjádření k územně technické studii „VRT Praha - Benešov“

Stanovisko odboru automatizace a elektrotechniky k územně technické studii „VRT Praha - Benešov“:

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

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

6.2.1

Bod doporučujeme upřesnit v tom smyslu, že uvedené základní principy budou platit pouze za podmínky, že všechny vlaky na tratích VRT budou vybaveny ETCS.

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

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

Část A Kapitola 6

Doporučujeme doplnit, zda vysokorychlostní trať bude dálkově ovládána a odkud. Pouhá zmínka o ETCS/GSM-R na vysokorychlostní trati neříká nic o způsobu řízení provozu, řeší pouze jeho zabezpečení.

Část A2 Kap. 5.7.2

1) Doporučujeme zvážit nezbytnost pokládky traťového metalického kabelu. Veškerá technologie na VRT bude pravděpodobně v době realizace stavby provozovatelná pouze na optickém kabelu.

2) Nedoporučujeme uvádět konkrétní přenosový systém SDH, ale pouze obecně přenosový systém bez bližší specifikace. V době realizace stavby nemusí být již technologie s časovým dělením kanálů (SDH) vůbec k dispozici a lze již uvažovat s paketovými přenosy pro ETCS (Specifikace ETCS verze 3.0).

3) Nedoporučujeme na VRT uvažovat s rádiovým systémem TRS zejména s ohledem na uváděné pokrytí tratí systémem GSM-R.

4) U sdělovacích zařízení v tunelech doporučujeme uvést požadavek na respektování Technických specifikací pro interoperabilitu „Bezpečnost v železničních tunelech“ (TSI SRT).

5) U indikátorů horkoběžnosti doporučujeme doplnit, zda budou využity stávající indikátory horkoběžnosti na konvenčních tratích nebo zda budou v odpovídajících vzdálenostech před vjezdy do tunelů na VRT zřizovány indikátory nové. (Ing. Dudek, tel. č. 972 244 485)


Ing. Martin Krupička

ředitel odboru automatizace a elektrotechniky