

Váš dopis zn.  
Ze dne 8. října 2020  
Naše zn. 73398/2020-SŽ-GR-O25  
Listů/příloh 4/0

Vyřizuje Ing. Tomáš Drvota  
Telefon +420 972 235 775  
Mobil +420 725 345 959  
E-mail drvota@spravazeleznic.cz

Datum 25. října 2020

Vážený [redacted]

### **Poskytnutí informací podle § 14 odst. 5 písm. d) zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů**

Správa železnic, státní organizace, obdržela dne 8. října 2020 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), týkající se poskytnutí následujících informací:

- 1) Jaké konkrétní činnosti poskytl zhotovitel objednateli (Správa železnic) dle Smlouvy na plnění součinnosti na zadání oponentních posudků dle harmonogramu připojeného k dodatku č. 2 ke Smlouvě ze dne 30. 6. 2020?
- 2) Jaká byla cena poskytnutých služeb zhotovitelem dle předchozí otázky?
- 3) Kdo (konkrétní osoba) konkrétně rozhodl za stranu objednatele (Správu železnic) o uzavření dodatku č. 2 a dodatku č. 3 ke Smlouvě?
- 4) Z jakých konkrétních podkladů objednatel (Správa železnic) vycházel při určení navýšení ceny díla dle dodatku č. 2 ke Smlouvě ze dne 30. 6. 2020?
- 5) Jaká dokumentace byla zhotovitelem objednateli (Správa železnic) dle Smlouvy již předána?
- 6) V odpovědi na otázku č. 1 v Rozhodnutí uvádíte, že zadání posudků do Bochumi a České geologické službě bylo odsouhlaseno „širokou veřejností a s podporou Ministerstva dopravy, městské části Prahy 6 a hlavního města Prahy“! Kdo konkrétně zadání posudků schválil za Ministerstvo dopravy, Městskou část Prahy 6 a hlavní město Prahu? Kdo konkrétně zadání posudků schválil za „širokou veřejnost“?
- 7) V návaznosti na předchozí otázku žádám o informaci, zda při projednání zadání posudků byl někdo proti, aby bylo jejich zpracování zadáno do Bochumi a České geologické službě, a kdo konkrétně to byl.
- 8) Kdo (konkrétní osoba) rozhodl za Správu železnic a za Ministerstvo dopravy o zadání zakázky, která vedla k uzavření Smlouvy? Jestliže tyto osoby byly součástí různých složek Správy železnic a Ministerstva dopravy žádám o uvedení i těchto konkrétních složek.
- 9) Jaké konkrétní dokumenty měly osoby, které dle předchozí otázky rozhodly za Správu železnic o zadání zakázky, k dispozici, když shledaly nutnost zadání zakázky, která vedla k uzavření Smlouvy? Na odkazovaných webových stránkách v odpovědi na otázku č. 6 v Rozhodnutí (<https://www.zeleznicenaletiste.cz/>) tyto dokumenty (podklady) zveřejněny nejsou.
- 10) Na otázku č. 10 v žádosti o poskytnutí informací ze dne 17. 6. 2020, zda „bude možné dosavadní výstupy (dokumentaci) od zhotovitele dle Smlouvy využít v případě změny trasy vedení Stavby Etapy /., (...) ? Pokud ano, jaké konkrétní dokumenty budou takto využitelné?“, jste v Rozhodnutí uvedli, že „(...) dokumentace půjdou využít, jelikož byly již podrobně rozpracovány v minulosti. Jedná se o tunelovou stavbu, tudíž technické

- řešení ražených tunelů je téměř totožné z pohledu vybavení tunelu. " V návaznosti na toto Vaše sdělení žádám o informaci, kterou konkrétní dokumentaci od zhotovitele dle Smlouvy bude možné využít, i když se změní vedení tunelů Stavby Etapy I. a tím i podmínky, ve kterých budou tunely raženy (např. geotechnické podmínky)?
- 11) Které konkrétní subjekty se kromě Městské části Prahy 6 a Centrální komise Ministerstva dopravy vyjádřily negativně k povrchovému vedení trati? Viz odpověď na otázku č. 13 v Rozhodnutí.  
*Povrchová varianta byla v minulosti zamítnuta a byla odsouhlasena varianta s dlouhými raženými tunely. Tudíž není možné se vrátet k povrchové variantě. Důvody jsou popsány ve shrnutí variant, které nechala zpracovat Správa železnic a umístila je na web [www.zeleznice.net](http://www.zeleznice.net).*
  - 12) Bylo negativní stanovisko Městské části Prahy 6 a schválení stavby v dlouhých ražených tunelech ze strany Centrální komise Ministerstva dopravy v roce 2016 (viz odpověď na otázku č. 13 v Rozhodnutí) ze strany Správy železnic aktivně prověřováno? Pokud ano, s jakým výsledkem, když jste původně prosazovali povrchové vedení trati a ke změně jste přistoupili až z důvodu odporu Městské části Prahy 6 (viz např. <https://prazsky.denik.cz/zpravv/region/zeleznicni-trat-letiste-praha-posudky-dejvice-vystaviste-veleslavin.html>)?
  - 13) Bylo z Vaší strany aktivně prověřováno, jakých konkrétních nemovitostí by se měla demolice týkat, když v odpovědi na otázku č. 13 v Rozhodnutí uvádíte, že „(...) povrchová varianta (...) jako jediná způsobuje demolice nemovitostí (...)“. Pokud ano, jaký byl výsledek tohoto šetření a jakých konkrétních nemovitostí by se demolice měla týkat?
  - 14) Kdo konkrétně ze Správy železnic rozhodl o tom, že povrchové vedení trati nebude realizováno a ani dále uvažováno jako relevantní varianta vedení železniční trati v rámci Stavby Etapy I.? Kdy bylo toto rozhodnutí přijato a na základě jakých podkladů (dokumentace)? Žádám o zaslání tohoto rozhodnutí, popř. schválení odmítnutí povrchového vedení trati.
  - 15) Vzhledem k tomu, že Posudek byl již vyhotoven (viz např. [https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/tunel-stresovice-praha-vlak-letiste.A200831190056eko-doprava\\_fih](https://www.idnes.cz/ekonomika/doprava/tunel-stresovice-praha-vlak-letiste.A200831190056eko-doprava_fih)), žádám o poskytnutí jeho znění.
  - 16) Kdo (konkrétní osoby) vytvářel zadání Posudku? V odpovědi na otázku č. 16 v Rozhodnutí jste pouze neurčitě uvedli „zástupce Správy železnic, veřejnosti, projektantů a odborníků zastupujících širokou veřejnost“.
  - 17) Kdo (konkrétní osoby) byl členem řešitelského týmu pro zpracování Posudku? V odpovědi na otázku č. 17 v Rozhodnutí jste pouze neurčitě uvedli „zástupce univerzity v Bochumi a přizvaných mezinárodních zahraničních odborníků“.
  - 18) Žádám o zaslání zadání Posudku a dokumentů, které byly k vypracování Posudku předány. Vámi uváděný odkaz na úložiště ke stažení těchto dokumentů v odpovědi na otázku č. 18 v Rozhodnutí je nefunkční (žádné dokumenty nejsou v odkazu uloženy).
  - 19) V jakém rozsahu ovlivní závěry Posudku obsah harmonogramu dle přílohy č. 5 Smlouvy a konečnou cenu díla dle Smlouvy, když dodatek č. 2 ke Smlouvě ze dne 30. 6. 2020 nezahrnuje „práce související s případnou změnou varianty tunelové trasy v úseku Praha-Dejvice (mimo) -Praha-Veleslavin (mimo).“!
  - 20) Kdo (konkrétní osoby) zpracoval tzv. studii proveditelnosti, na kterou odkazujete v odpovědích na otázku č. 23 a 24 v Rozhodnutí?
  - 21) Kdy lze očekávat přijetí „rozhodnutí povinného subjektu“, na které odkazujete v návaznosti na tzv. studii proveditelnosti v odpovědi na otázku č. 24 v Rozhodnutí?
  - 22) Žádám o zaslání těch částí tzv. studie proveditelnosti dle předchozích otázek, které se vážou ke zhodnocení jednotlivých variant vedení železniční trati, ze které vycházela Centrální komise Ministerstva dopravy, když schválila tzv. Jižní variantu (viz odpověď na otázku č. 23 v Rozhodnutí). K tomu dodávám, že tyto části studie proveditelnosti nemohou být „nové“ a dosud (alespoň částečně) nezveřejněné, když varianty vedení trati jsou dlouhodobě diskutovány i za účasti zástupců Správy železnic.
  - 23) V odpovědi na otázku č. 11 v Rozhodnutí uvádíte, že „(...) celkové investiční náklady na projekt Praha - Kladno - Letiště Václava Havla převyšují 40 mld. Kč. “ Žádám o

- informaci, kdo vyčíslil tuto výši investičních nákladů, kdo vynaložení těchto nákladů schválil a kdo tyto náklady ponese (z jakého veřejného rozpočtu budou hrazeny)?
- 24) Byla uzavřena se Státním fondem dopravní infrastruktury smlouva o financování investičních nákladů dle předchozího bodu? Pokud ano, kdy se tomu stalo a kde je tato smlouva dostupná?
- 25) Žádám o zaslání dokumentu, ve kterém vláda ČR deklarovala, že Stavba Etapy I. bude finančně pokryta ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Viz odpověď na otázku č. 12 v Rozhodnutí.

Vaší žádosti o poskytnutí informace dle zákona č. 106/1999 Sb. **se vyhovuje** a vyjádření k žádosti naleznete níže.

K bodu č. 1) žádosti sdělujeme, že součinnost byla poskytnuta při mnoha videokonferencích a telekonferencích, které probíhaly za účasti Správy železnic, Metroprojektu a zpracovatelů posudků. Součinnost byla tedy poskytnuta na všech třech zpracovaných posudcích (Bochum, ČGS, posudek na vibrace). Součinnost probíhala i při jednáních s doc. Rozsypalem, který zastupoval po odborné stránce Spolek za ochranu Střešovic a Břevnova.

K bodu č. 2) žádosti sdělujeme, že součinnost na zadání oponentních posudků je součástí celé dílčí etapy č.4a. dle SOD. Součástí této dílčí etapy je zejména (jsou tam i další položky) doplnění geotechnického průzkumu pro variantu raženou STŘED a úprava železniční stanice Praha-Dejvice z důvodu požadavku Ministerstva dopravy na prodloužení nástupišť na 220m. Celková cena za celou dílčí etapu je 5 332 700 Kč.

K bodu č. 3) žádosti sdělujeme, že Správa železnic realizovala uzavření dodatků na základě rozhodnutí ministerstva dopravy, jakožto nadřízeného orgánu.

K bodu č. 4) žádosti sdělujeme, že celá dílčí etapa vycházela z cen, které byly poptány pro konkrétní dílo (např. signalizace nástupišť) a které vycházely z cen uzavřené SOD pro konkrétní hodinovou sazbu.

K bodu č. 5) žádosti sdělujeme, že Objednavatel postupuje podle uzavřeného harmonogramu.

K bodu č. 6) žádosti sdělujeme, že Projekt Praha – Letiště VH – Kladno je projekt, který má podporu vlády České republiky, tedy i Ministerstva dopravy. Za petenty a obyvatele MČ Prahy 6 byla schválena univerzita Bochum mimo jiné předsedou Spolku za ochranu Střešovic a Břevnova Romanem Mejstříkem a doc. Rozsypalem, který je odborný poradce veřejnosti na Praze 6. Zástupci veřejnosti dostali na výběr tři univerzity a vybrali si Bochum.

K bodu č. 7) žádosti sdělujeme, že dne 3. března 2020 nebyl nikdo proti.

K bodu č. 8) žádosti sdělujeme, že stavba je schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy.

K bodu č. 9) žádosti sdělujeme, že vzhledem k odpovědi na bod č. 8) žádosti je třeba se obrátit na Ministerstvo dopravy.

K bodu č. 10) žádosti sdělujeme, že Správa železnic má z roku 2019 zpracovanou dokumentaci pro územní rozhodnutí pro variantu JIH.

K bodu č. 11) žádosti sdělujeme, že zmíněné bylo zamítnuto Ministerstvem dopravy, což je v této věci nadřízený orgán Správy železnic.

K bodu č. 12) žádosti sdělujeme, že zmíněné bylo zamítnuto Ministerstvem dopravy, jak bylo řečeno v předešlém odstavci, jako nadřízeným orgánem Správy železnic v této věci.

K bodu č. 13) žádosti sdělujeme, že povrchová varianta byla zamítnuta. Sledována je již pouze ražená varianta. Předešlé dokumentace jsou již zastaralé a nelze je v dnešní době použít.

Demolice jsou jen jedny z mnoha důvodů, proč je povrchová varianta naprosto nevhodná, viz [www.zeleznice.net](http://www.zeleznice.net).

K bodu č. 14) žádosti odkazujeme na odpovědi v bodech 11)–13).

K bodu č. 15) žádosti sdělujeme, že posudky jsou zveřejněny na stránkách [www.zeleznice.net](http://www.zeleznice.net).

K bodu č. 16) žádosti sdělujeme, že toto byla souhrnná práce veřejnosti, Správy železnic, Metroprojektu, odborného poradce doc. Rozsypala apod.

K bodu č. 17) žádosti sdělujeme, že byly zpracovány tři znalecké posudky. Najdete je na [www.zeleznice.net](http://www.zeleznice.net), kde jsou popsány zpracovatelé posudků.

K bodu č. 18) žádosti sdělujeme, že odkaz pro stažení zadání byl funkční. Pro zaslání zadání do Bochumi je nutné sdělit emailovou adresu, kterou neznáme. Máme pouze adresu pro doručení, kde v minulosti nebyla z Vaší strany korespondence přebírána.

K bodu č. 19) žádosti sdělujeme, že práce, které nebyly zahájeny, nemohou být součástí Smlouvy o dílo. Případná změna tunelové varianty by byla součástí dodatku. Dle znaleckých posudků vychází nejlépe varianta JIH, která je již zpracována.

K bodu č. 20) žádosti sdělujeme, že aktualizaci studii proveditelnosti zpracovalo Sdružení „METROPROJEKT + Sudop, Praha – Ruzyně – Kladno, aktualizace“.

K bodu č. 21) žádosti sdělujeme, že v případě výsledné varianty v úseku Dejvice – Veleslavín, bude rozhodnuto na základě znaleckých posudků během 10/2020.

K bodu č. 22) žádosti sdělujeme, že požadovanou informaci poskytujeme formou odkazu na datové úložiště Správy železnic: <https://datashare.szdc.cz/ad/index.php/s/YEeTTUF1Rf7uofv>

K bodu č. 23) a 24) žádosti sdělujeme, že náklady vycházejí z dílčích zpracovávaných staveb projektu Praha – Letiště VH – Kladno. Náklady jsou schváleny ve formě dílčích záměrů projektů Centrální komisi Ministerstva dopravy. Součástí dalších stupňů dokumentací jsou žádosti o spolufinancování ze zdrojů EU. Zároveň vláda České republiky deklarovala, že se jedná o strategický a prioritní projekt České republiky, který by případně byl financován z národních zdrojů.

K bodu č. 25) žádosti sdělujeme, že takovým dopisem Správa železnic nedisponuje.

Závěrem si Vás dovoluujeme zcela nad rámec Vaší žádosti zdvořile požádat při případné další korespondenci, zda byste využil elektronickou formu komunikace, ať již datovou schránkou, případně e-mailem přes podatelnu na adrese [epodatelna@spravazeleznic.cz](mailto:epodatelna@spravazeleznic.cz). Elektronická forma komunikace je, domníváme se, pro obě strany snazší a umožní případně rychleji řešit Vaše podání.

v z. Ing. Tomáš Drvota  
Mgr. František Chabičovský  
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy