



Správa železnic, s. o.  
Generální ředitelství  
Samostatné oddělení přípravy  
vysokorychlostních tratí  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

**DS: uccchjm**

Odpověď k č. j. ze dne:	Č. j./Sp. zn./Typ	Vyřizuje/E-mail/Telefon	Datum
86026/2020-SŽ-GŘ- PVRT / 10.12.2020	100/2020-910-IZD/11 100/2020-910-IZD		Praha 15.02.2021

**Věc: Schválení "Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha - Drážďany"**

Výše uvedeným dopisem byla investorem, správou železnic, státní organizace, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, v souladu se směrnicí V-2/2012 (Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, dále jen „Směrnice V-2/2012“), předložena „*Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha - Drážďany*“. Zhotovitelem studie proveditelnosti (dále jen „SP“) je Centrum pro efektivní dopravu, z. s. (CEDOP) a Správa železnic, s. o.

Technicky je trať vymezena hranicemi Praha-Balabenka až státní hranice SRN. Ve směru do centra hlavního města Prahy navazuje již realizované „Nové spojení“ a dále „Nové spojení II“. Za státní hranicí navazuje připravovaný projekt německé strany.

Iničiačním dokumentem pro zpracování SP je Usnesení vlády České republiky o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice, 22. 5. 2017, (Dresden - Praha - Brno - Wien / Bratislava, Budapest, včetně hlavních železničních uzlů Praha, Brno, Ostrava) jako hlavní směr umožňující napojení ČR na evropskou síť vysokorychlostní železnice. Cílem dokumentace je navrhnout koncept Rychlých spojení pro uspokojení budoucí vnitrostátní i přeshraniční přepravní poptávky mezi Prahou - Ústím nad Labem a Drážďany pro segment osobní i nákladní dopravy s ohledem na preference dopravní politiky státu a EU.

Etapizace:	1. etapa:	Praha - Labský kříž (Podřipsko, odb Lovosice)	2027 - 2030
	2. etapa:	Ústí n. L – státní hranice (Krušnohorský tunel)	2028 – 2038
	3. etapa:	Labský kříž - Ústí n. L (Středohorský tunel)	2038 – 2048

Rozsah SP a její výsledky:

- **Poloha v území a provozní koncept, ZÚR.** Respektovat v maximální možné míře územní rezervy a koridory uvedené v ZÚR bylo jednou ze základních premis. Tento požadavek je až do prostoru Roudnice nad Labem splněn a trasu lze považovat za fixovanou. Variantní řešení mimo koridor ZÚR se objevuje v části přechodu Labe (Labský kříž a Mrchový kopec). V části od Roudnice nad Labem až po státní hranici SRN bylo prověřováno vedení trasy jak v souladu se ZÚR, tak alternativně ve zcela nové stopě mimo prostor Českého středohoří. Tato trasa je vedena Českým středohořím přibližně v ose Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov. V části Ústí nad Labem – státní hranice SRN je trasa pouze mírně odsunuta od stopy v ZÚR. Část od Prahy až po Labský kříž je koncipována ryze pro osobní dopravu s rychlostí do 320 km/h. Dále do Ústí nad Labem (Středohorský tunel) jsou parametry na rychlost 250 km/h a smíšená doprava. Od Ústí nad Labem po státní hranici SRN (Krušnohorský tunel) jsou parametry na rychlost 200 km/h a smíšená doprava.

Dalším zásadním úkolem bylo navrhnout provozní koncept a vymežit jeho užití v dílčích úsecích. Přeshraniční úsek stávajícího železničního spojení vykazuje kapacitní nedostatečnost a parametry především pro nákladní dopravu. Nově vytvořená železniční kapacita je proto koncipována právě s ohledem na tuto dopravu, ale splňuje i podmínky pro vedení vlaků osobní dopavy. Parametry od Ústí nad Labem po státní hranici SRN (Krušnohorský tunel) jsou rychlost 200 km/h a smíšená doprava. Dále směrem do vnitrozemí od Ústí nad Labem po Lovosice / Labský kříž (Středohorský tunel), význam nákladní dopavy klesá. Parametry jsou rychlost 250 km/h a smíšená doprava. Celá zbývající část až do Prahy je koncipována ryze pro osobní dopravu s rychlostí do 320 km/h.

- **Prognóza dopravy, dopravní model, osobní a nákladní doprava.** Ministerstvo dopravy poskytlo zpracovateli dopravní model osobní dopavy, který byl vytvořen pro Dopravní sektorovou strategii. Tento model byl zpracovatelem za účelem zpřesnění pro konkrétní zadání rekalibrován. V 1. fázi byla modelem prokázána potřeba přímé dopravní obslužnosti města Ústí nad Labem. V další fázi se zpracovatel CEDOP zabýval konkrétním záměrem. Kromě toho ale zahrnoval do úkolu další nerelevantní úpravy infrastruktury i linkového vedení, a to nad rámec zadání a úmyslu zadavatele (Poohří, trasa do Mostu). Jádro modelu vztahené k předmětu studie proveditelnosti lze ale považovat za realistické a použitelné pro další práce jak v oblasti dopravní technologie, tak ekonomiky.

Nákladní doprava - využívá některé vstupy strategického dopravního modelu. Prognóza je však postavena na elasticitním modelu výhledového vývoje komoditní struktury, poptávky po komoditách, ekonomickém růstu, podílu železnice na dopravním trhu a dalších parametrech.

- **Technické profese železniční infrastruktury.** Směrové a sklonové poměry - v dokumentaci jsou omezeny pouze na uvedení poloměru směrového oblouku 7000m a maximálního sklonu

35‰ v úseku 1. etapy a 25‰ v úseku 2. etapy. Systém smíšené (osobní/nákladní) dopravy v úseku 2. etapy je omezen pouze na „lehké“ nákladní vlaky. Těžké nákladní vlaky budou odkázány na stávající trať se sklonem do 8‰.

Železniční svršek a spodek - konstrukce železničního svršku se navrhuje ve standardním uspořádání kolejového roštu na betonových pražcích ve štěrkovém loži. Pevná jízdní dráha se uvažuje pouze v tunelech. Železniční spodek je v dokumentaci omezen pouze příčný řez bez popisu konstrukčních parametrů.

Mosty - dokumentace obsahuje výčet konstrukčních možností mostů malých a středních rozpětí (do 55 m rozpětí polí), především estakádového uspořádání bez odkazu ke konkrétním přemostěním.

Tunely – uvedeny konkrétní návrhy technologie výstavby i prostorového uspořádání. Celkem 6 tunelů celkové délky 36 870 m, nejdelší Středohorský délky 18 600 m, Krušnohorský délky 11 700 m pouze na státní hranici SRN. Uplatní se hloubení i ražení, technologie TBM i NRTM, profil jak dvoukolejný, tak dva jednokolejné.

Zabezpečovací zařízení – ETCS / GSM-R

Napájení – 2 x 25 kV AC. V případě vazby na ŽUP lze uvažovat i se systémem 3 kV, ovšem s výkonovým omezením. Doporučuje případné uspíšení projektů konverze.

- **Životní prostředí (a geologie).** Klasický výčet všech sledovaných prvků ochrany životního prostředí v souladu se zákonem, včetně zásahů do jejich ochranných pásem. Pořizování dokumentací EIA bude nevyhnutelné. Na trase se vyskytují potenciální konflikty, které budou možno řešit prostřednictvím kompenzacím nebo náhrad.

Hluk – odkaz na protihluková opatření

- **Dopravní technologie.** Jízdní doby Praha – Ústí nad Labem, 25 minut, Praha – Drážďany, 51 minut. Kapacitní posouzení přeshraničního úseku:
  - 16 párů vlaků dálkové osobní doprava Praha – Drážďany,
  - 8 párů regionálních vlaků osobní doprava Praha – Drážďany,
  - 150 (párů?) vlaků nákladní dopravy
- **Ekonomické hodnocení.** Provedeno metodou CBA diferenčních finančních toků stavu bez projektu a stavu s projektem. Výpočet proveden pouze pro variantu II. Dílčí úsekové varianty prostřednictvím analýzy citlivosti.

Nákladová stránka projektu - provozní náklady, stav BP kalkulován standardní metodou, projektový stav (vlastní vysokorychlostní trať) na základě podkladů od SNCF. Struktura standardní (údržba, opravy, reinvestice) Investiční náklady – dle metodiky SFDI včetně rizik, zvýšení nákladů na výkup pozemků a snížení nákladů na ostatní náklady a přípravu.

**CIN = 142 655,181 mil. Kč CÚ 2020.**

Ekonomická (celospolečenská) analýza – **ERR = 6,71 %**; **ENPV = 24 943,566 mil. Kč**; **BCR = 1,313**. Rozhodující je přínos z převedené dopravy (realizuje se tedy především v oblasti silniční dopravy), dalším významným přínosem je úspora času a především zůstatková hodnota, která je způsobena hlavně dlouhou životností tunelových staveb.

Předložená „*Studie proveditelnosti Nového železničního spojení Praha - Drážďany*“ byla projednávána v Centrální komisi MD dne 22. září 2020 a následně dne 22. prosince 2020 s následujícím závěrem:

1. *CK MD schvaluje předloženou „Studii proveditelnosti Nového železničního spojení Praha – Drážďany“. Pro další přípravu preferuje v invariantních úsecích postup dle technického řešení trasy Praha-Balabenka – Střížkovský tunel – Roudnice nad Labem VRT – sjezd Lovosice a trasy Ústí nad Labem centrum – státní hranice CZ/SRN, v dosud neschválených úsecích pak dle varianty uvedené ve schvalovacím protokolu Správy železnic, s. o., označené v lokalitě Českého středohoří jako „Holý vrch“.*
2. *Předložená dokumentace je plně akceptovatelná, předmětem schválení není část „X. Doprovodná dokumentace“, která byla samostatně projednána CK MD dne 26. 2. 2019.*
3. *V další investorské přípravě bude zohledněno stanovisko agentury JASPERS.*
4. *Ze strany SFDI bude zpracován oponentní posudek, jehož závěry budou zapracovány do jednotlivých záměrů projektů.*
5. *V dalších stupních přípravy respektovat systémovou jízdní dobu v osobní dopravě Praha – Drážďany 60 minut, tj. skutečnou jízdní dobu nejvýše 55 minut včetně zastavení v Ústí nad Labem.*
6. *Zpracovat samostatnou studii proveditelnosti VRT odb. Veltrusy – Louny – Most.*

Centrální komise souhlasí s tím, aby Správa železnic iniciovala ve spolupráci s Ministerstvem dopravy aktualizaci ZÚR pro celou trasu Nového železničního spojení Praha - Drážďany, a to z titulu oprávněného investora následujícím způsobem:

- a. *úprava návrhového koridoru pro úsek procházející Středočeským krajem odpovídající trase Praha-Balabenka – Střížkovský tunel - Roudnice nad Labem VRT dle schválené Studie proveditelnosti.*
- b. *změna územní rezervy v ZÚR HMP na návrhový koridor odpovídající trase Praha-Balabenka – Střížkovský tunel dle schválené Studie proveditelnosti.*
- c. *změna územní rezervy v ZÚR Ústeckého kraje na návrhový koridor, odpovídající subvariantám trasy Roudnice nad Labem VRT – Ústí nad Labem centrum – státní hranice CZ/SRN, dle schválené Studie proveditelnosti.*

Na základě výše uvedeného posouzení předložené „*Studie proveditelnosti nové trati Praha -  
Drážďany*“

**Ministerstvo dopravy tuto studii proveditelnosti schvaluje,**

a požaduje, aby bylo dále postupováno v souladu s výše uvedenými závěry Centrální komise  
MD.

Elektronický podpis - 20.2.2021

**Ing. Lenka Hlubučková**  
náměstkyně ministra  
Sekce ekonomická a infrastrukturní