

Váš dopis zn.  
Ze dne 25. května 2022  
Naše zn. 41248/2022-SŽ-GR-025  
Listů/příloh 3/0

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

Datum 8. června 2022

Popovický spolek okrášlovací  
Ing. Martin Tuší  
Krámský 12  
Velké Popovice  
251 69  
ID DS: <m438etd>

### **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 25. května 2022 Vaši žádost podle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), týkající se poskytnutí informace ke koridoru D204, konkrétně:

- 1) Koridor vysokorychlostní tratě přes Přírodní park Velkopopovicko byl mimo jiné zamítnut z důvodu nepříznivého vlivu na životní prostředí. Jaké změny byly promítnuty do konceptu trati při změně druhu trati z vysokorychlostní na konvenční s ohledem na minimalizaci negativních vlivů na stabilitu a udržitelnost Přírodního parku Velkopopovicko?
- 2) Byly použity aktuální studie a východiska, nebo byly převzaty z konceptu vysokorychlostní tratě? Bylo prověřeno a zdůvodněno, že směr a umístění železnice dostatečným způsobem reflektuje aktuální vývoj urbanizace a potřeby občanů dotčeného území mezi Říčany a Bystřicí u Benešova? Jak byla ověřena potřeba konvenční železniční tratě pro tento region?
- 3) Železniční doprava v daném regionu existuje. Byly porovnány náklady na výstavbu nové tratě s navýšením kapacity, respektive úpravou stávající tratě?
- 4) Přírodní park Velkopopovicko byl vyhlášen v roce 1993, máme za to, že koncepce trati předchází vzniku parku a tedy nebyla brána do úvahy při její tvorbě. Žádáme o předložení hodnocení dopadu výstavby na chráněný krajinný prvek a o sdělení, jak bylo zohledněno zřízení přírodního parku po zpracování koncepce.
- 5) Byla koncepce železničního koridoru D204 připravována ve spolupráci s ministerstvy? Konkrétně pak s Ministerstvem životního prostředí a Ministerstvem pro místní rozvoj ČR, případně proč takto nebylo postupováno?
- 6) Jakými pozitivy vyplývajícími z výstavby železničního koridoru je pro dotčený region vyváжено znehodnocení přírodního parku Velkopopovicko, zvláště s ohledem na to, že koridor vůbec nezlepší dopravní obslužnost obcí, jejichž katastrálními územími prochází?

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

### **K bodu 1)**

K bodu 1) žádosti sdělujeme, že podle aktuálního znění Zásad územního rozvoje Středočeského kraje po 2. aktualizaci, které nabylo účinnosti od 4. září 2018, koridor vysokorychlostní tratě (dále jen „VRT“) na území Přírodního parku Velkopopovicko není zanesen.

Druhá aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje je ke stažení na následující adrese: <http://gis.kr-stredocesky.cz/docs/reg/%C3%9AZEMN%C3%8D%20PL%C3%81NOV%C3%81N%C3%8D%20NA%20%C3%9AROVNI%20KRAJE/Z%C3%81SADY%20%C3%9AZEMN%C3%8DHO%20ROZVOJE%20SK/2.%20AKTUALIZACE%20Z%C3%9AR%20SK/>

Úplné znění Zásad územního rozvoje Středočeského kraje po 2. aktualizaci je ke stažení na následující adrese: <http://gis.kr-stredocesky.cz/docs/reg/%C3%9AZEMN%C3%8D%20PL%C3%81NOV%C3%81N%C3%8D%20NA%20%C3%9AROVNI%20KRAJE/Z%C3%81SADY%20%C3%9AZEMN%C3%8DHO%20ROZVOJE%20SK/%C3%9APLN%C3%89%20ZN%C4%9AN%C3%8D%20Z%C3%9AR%20SK%20P0%202.%20AKTUALIZACI/>

Návrh konvenční trati má oproti VRT sníženou maximální rychlost na 200 km/h. Tunelové stavby jsou navrženy jako dvokolejné, což podstatně snižuje prostorové nároky u výjezdů z tunelů a zlepšuje podmínky pro odhlučnění trati.

### **K bodu 2)**

K bodu 2) žádosti sdělujeme, že aktuální studie a východiska byly využity. Základními východisky pro přípravu VRT a navazujících úprav konvenčních tratí jsou Politika územního rozvoje a Program rozvoje rychlých spojení. Směr trasování vychází z konceptu původně uvažované VRT. Trasa však byla významně upravena s cílem reagovat na aktuální vývoj urbanizace a minimalizovat negativní vliv na okolí.

Potřeba konvenční železniční tratě vychází z Politiky územního rozvoje ČR. Pro Studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav (dále jen „Studie“) byla výchozím dokumentem Aktualizace č. 1 Politiky územního rozvoje ČR, která byla Vládou ČR projednána a schválena. Politika územního rozvoje je ke stažení na následující adrese:

<https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/koncepce-a-strategie/politika-uzemniho-rozvoje-ceske-republiky/navrh-aktualizace-c-1-politiky-uzemniho-rozvoje-cr>.

Studie ověřila budoucí vytížení trati zpracováním dopravního modelu, který indikuje vysoké zatížení trati. Studie zároveň prokázala kapacitní nedostatečnost stávající trati pro objednateli požadované vlaky osobní dopravy a pro vlaky nákladní dopravy. Studie proveditelnosti byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Studie je ke stažení na následující adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>.

### **K bodu 3)**

Ve Studii je zpracována varianta „bez projektu“, která je porovnána s jednotlivými projektovými variantami. Studie je ke stažení na následující adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>.

### **K bodu 4)**

Vliv koncepce trati na životní prostředí byl zpracován v přiměřené podrobnosti v rámci Studie (část „Posouzení vlivů na životní prostředí“). Studie je ke stažení na následující adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>.

Veškeré chráněné prvky jsou ve fázi Studie zohledněny při návrhu technického řešení, zejména při návrhu směrového a výškového vedení trasy.

Podrobnější posouzení dopadů na životní prostředí proběhne v rámci zpracování aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje (zpracování vyhodnocení vlivu strategie na životní prostředí, tzv. SEA), a poté v rámci procesu územního řízení (zpracování vyhodnocení vlivu stavby na životní prostředí, tzv. EIA).

#### **K bodu 5)**

Koridor D204 je koridorem zpracovávaným v rámci aktualizace Zásad územního rozvoje Středočeského kraje. Projednání koncepce není procesem, který by probíhal v rámci činnosti Správy železnic, tudíž můžeme pouze předpokládat průběh aktualizace v souladu s právním řádem ČR.

Studie proveditelnosti zadávané Správou železnic mohou být podkladem pro aktualizace zásad územního rozvoje dotčených krajů. Jsou schvalovány v souladu se směrnicí č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“. Směrnice je ke stažení na následující adrese: <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Ministerstvo/Vnitri-predpisy/Smernice-V-2-2012>.

#### **K bodu 6)**

Schválená studie proveditelnosti neindikuje znehodnocení přírodního parku Velkopopovicko výstavbou železniční trati. Nová železniční trať významně zlepší dopravní obslužnost dotčeného regionu. Rychlá železniční doprava zkrátí dojezdové časy do centra Prahy z Benešovska a Velkopopovicka. Nová trať dále vytvoří také novou kapacitu pro dálkové vlaky, které uvolní kapacitu pro další příměstské vlaky na stávající trati. Spolu se zrychlením železniční dopravy ze vzdálenějších cílů vytvoří podmínky pro převod části cestujících z automobilové dopravy na železnici, což je významným přínosem v oblasti životního prostředí.

Pozitivní dopady jsou popsány ve Studii. Studie je ke stažení na následující adrese: <https://www.spravazeleznic.cz/vrt/studie-proveditelnosti>.

### **POUČENÍ**

Proti tomuto rozhodnutí, kterým bylo žádosti vyhověno, není odvolání přípustné.

Žadatel je oprávněn v souladu s § 16a InfZ podat stížnost na postup při vyřizování žádosti o informace, shledá-li důvody pro její podání vymezené v § 16a odst. 1 InfZ, a to u SŽ do 30 dnů ode dne uplynutí lhůty pro poskytnutí informace dle 14 odst. 5 písm. d) InfZ.

Mgr. František Chabičovský  
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 2773782

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 4d23e741-e841-4444-98b1-45096d2d7778

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Tomáš DRVOTA)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 08.06.2022 13:26:02



a316c11b-dc67-444a-952c-3814a4592907