

# Schvalovací/posuzovací protokol

## Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno - Břeclav

---

### 1 Identifikační údaje

Název akce:	Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno - Břeclav
Doba zpracování:	2018 – 2020
Řešená lokalita:	Návrh nové vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav
Kraje:	Praha, Středočeský, Vysočina, Jihomoravský
Objednatel:	Správa železnic, státní organizace (dále SŽ), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1, zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel:	SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3, vedoucí projektu Ing. Martin Vachtl

---

### 2 Cíle projektu

Základní vizí projektu je *Železnice, která se stane klíčovým nástrojem pro zvýšení konkurenceschopnosti regionů*. Varianty řešení vychází z nastavené vize, a respektuje cíle, které z vize vychází.

Obecnými cíli jsou:

- zlepšení mobility osob v rámci České republiky
- eliminace bezpečnostních rizik a vysoká spolehlivost železničního systému,
- zvýšení podílu železnice na dopravním trhu,
- přijatelná energetické náročnost v sektoru dopravy a příspěvek ke snížení produkce CO<sub>2</sub>.

V oblasti dopravy je v návaznosti na to cílem:

- výrazně lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteřní železniční infrastrukturu,
- zvýšení kapacity železniční sítě.

V obchodní oblasti je potom cílem:

- konkurenceschopná cestovní doba na rozhodujících relacích,
- podpora hospodářských příležitostí v regionech a regionálních centrech.

Stanovení cílového rozsahu infrastruktury a podoby budoucího provozu bylo provedeno při současném respektování cílů, které má nové železniční spojení plnit.

---

### 3 Zpracování studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla zadána v roce 2018 s cílem prověřit možnosti vedení a provozování vysokorychlostní tratě (VRT) Praha – Brno – Břeclav a posouzení VRT zejména z pohledu ekonomické výhodnosti, územní průchodnosti a vlivu záměru na životní prostředí.

Po dokončení I. etapy zpracování studie (12/2019) bylo Správou železnic zpracováno Manažerské shrnutí výstupů I. etapy zpracování, které bylo předloženo Centrální komisi ministerstva dopravy ke schválení. Na základě této aktu byla schválena celá řada kroků s cílem urychlit přípravu VRT.

Tato zpráva je zpracována po dokončení studie proveditelnosti a je schvalovacím a současně posuzovacím protokolem.

---

### 4 Shrnutí výsledků I. etapy zpracování

Zpracování této studie proveditelnosti (SP) předcházelo zpracování několika územně-technických studií nebo vyhledávacích studií, jejich výsledkem byl návrh několika technických řešení vedení trasy a vyhodnocení jejich dopadů do území. Studie dřívější technické návrhy aktualizuje na základě nejnovějších poznatků z projektování vysokorychlostních tratí (VRT) v Evropě.

Výsledky I. etapy zpracování konstatují, že záměr vybudovat kombinaci VRT a modernizace stávající trati na 200 km/h v úseku VRT Praha – Brno – Břeclav je smysluplný a ekonomicky efektivní.

#### Úsek Praha – Brno

V rámci I. etapy zpracování studie bylo na základě multikriteriální analýzy z několika desítek různých kombinací variant v dílčích úsecích vybráno 9 referenčních variant trasy Praha – Brno.

Na těchto variantách vedení trasy byl testován vliv rychlosti na investiční náklady i na budoucí přínosy.

Nezávisle na vedení trasy a maximální rychlosti byl také testován vliv různého provázání provozu mezi VRT a navazující železniční sítí.

Z pohledu vedení trasy byly posuzovány 3 referenční koridory:

- Jižní (Praha – Benešovsko - Jihlava – Brno, trasy označené jako JK),
- Severní (Praha – Kutnohorsko - Jihlava – Brno, trasy označené jako SK),
- Severní dle ZÚR (Praha – Kutnohorsko – Brno, trasy označené jako PK).

Z pohledu maximální rychlosti byla prověřována 3 rychlostní pásma:

- 250 km/h (trasy označené jako -250),
- 300 km/h (trasy označené jako -300),
- 350 km/h (trasy označené jako -350).

Z pohledu provozu byl prověřován model:

- s důrazem na expresní dopravu (přesah linek mimo VRT pouze na koncích [v Praze a v Brně], obsluha terminálu Praha-východ, Jihlava VRT a Brno-Vídeňská, obsluha regionů pouze návaznou dopravou),
- s důrazem na plošnou obsluhu regionů (přesah linek mimo VRT na koncích i po trase, obsluha terminálu Praha-východ, Jihlava VRT a Brno-Vídeňská, v oblasti Kutnohorska a Velkého Meziříčí),
- s ještě větším důrazem na plošnou obsluhu regionů, například doplnění přímých vlaků do Velkého Meziříčí.

Všechny varianty návrhu infrastruktury obsahují také návrhy doplňujících prvků, zejména adaptace železničních uzlů (Praha, Brno a Jihlava) a napojení do konvenční sítě, a to právě proto, aby byl umožněn provoz dle daného provozního konceptu.

### **Všechny varianty jsou navrhovány pro provoz vlaků pouze osobní dopravy.**

Vyhodnocení bylo provedeno z pohledu technického návrhu, výpočtu investičních nákladů, zpracování dopravního modelu a výpočtu ekonomické efektivity záměru. Trasy byly také posouzeny z pohledu vlivu na životní prostředí a bylo zpracováno oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Z procesních důvodů však oznámení nebylo podáno.

Výsledky vyhodnocení výše uvedených porovnání byly podrobně shrnuty v Manažerském shrnutí výstupů I. etapy zpracování a slouží k rozhodnutí o variantách II. etapy zpracování studie.

Jednoznačně bylo prokázáno, že vedení **VRT v severním koridoru je nákladově významně výhodnější** při vyšší využitelnosti pro budoucí provoz. Bylo prokázáno, že vyšší rychlostní pásma přináší vyšší počty cestujících, přičemž vedení trati je téměř totožné s minimálním vlivem na investiční náklady. Bylo prokázáno, že důraz na širší obsluhu regionů a využití volné kapacity VRT i pro meziregionální expresní spoje je pro celkovou využitelnost investice přínosem.

Na základě těchto vyhodnocení je popsáno tzv. „Optimu blízké technické řešení“ a „Optimu blízké provozní řešení“, které je charakteristické:

- vedením VRT Praha – Brno severním koridorem,
- trasa pro rychlost 320 km/h,
- provozní řešení obsahující linky s přesahem do regionů,
- terminály Praha-východ, Jihlava VRT a Brno-Vídeňská,
- konfigurace infrastruktury dle potřeby provozního řešení.

## **Úsek Brno – Břeclav**

V úseku Brno – Břeclav je dle zadání sledována kombinace novostavby VRT v úseku Brno – Vranovice a modernizace stávající trati na 200 km/h v úseku Vranovice – Břeclav. V rámci projednání bylo rozhodnuto o posunu rozhraní této kombinace v jedné variantě do místa jižně od ŽST Šakvice.

Důvodem tohoto rozhodnutí bylo zvýšení kapacity stávající trati v celém úseku husté příměstské dopravy, která je realizována v úseku Brno – Šakvice (- Hustopeče).

Z pohledu vedení novostavby VRT byly sledovány dvě varianty: BK1 a BK2.

Obě varianty jsou navrženy pro rychlost až 350 km/h a pro provoz vlaků pouze osobní dopravy. Varianty se liší vedení v oblasti Rajhradu, Vranovic a ukončením trati jižně od Vranovic (varianta BK2 obsahuje posunuté rozhraní mezi novostavbou a modernizací).

Manažerské shrnutí na základě vyhodnocení popisuje tzv. „Optimu blízké technické řešení“, které je kombinací obou dvou variant vedení trasy a obsahuje prodloužení novostavby VRT jižně od ŽST Šakvice. Maximální rychlost na úseku 320 km/h.

## **Úsek Praha - Benešov**

V úseku Praha – Benešov bylo doporučeno nadále sledovat novostavbu pouze konvenční trati pro rychlost do 200 km/h, avšak pouze pro osobní dopravu.

---

## 5 Náplň a varianty II. etapy zpracování

V rámci zpracování II. etapy bylo na základě výsledků I. etapy a vznesených připomínek znovu vytvořeno technické i provozní řešení. Přitom byly respektovány závěry projednání I. etapy zpracování na Centrální komisi. Technický návrh a návrh provozu byl znovu zanesen do dopravního modelu. Znovu bylo provedeno ekonomické hodnocení.

### Úsek Praha – Brno

Byly zpracovány dvě varianty technického řešení: SK4 a PK4.

Trasy vychází z původních variant SK1 a PK1. Jsou upraveny na základě připomínek z projednání v regionech i obcích s cílem minimalizace dopadu do životního prostředí. Je optimalizován technický návrh s ohledem na dopady vedení trasy krajinou i z pohledu budoucí investiční náročnosti.

Trasa byla ve variantách SK4 a PK4 optimalizována pro rychlost 320 km/h s výjimkou hustě osídlených oblastí v okolí Prahy a Brna, kde je snížena až na 230 – 270 km/h.

Návrh infrastrukturních opatření je u variant SK4 a PK4 shodný s výjimkou vedení VRT a návrhu návazných investic na území kraje Vysočina. V ostatních částech respektují dřívější rozhodnutí Centrální komise.

Bylo zpracováno 6 varianty provozního řešení, které však mají stejný základ. Jsou navrženy vždy 4 vrstvy obsluhy:

- expresní vlaky pro velmi dálkovou dopravu (SPRINTER, mimo objednávku veřejné služby),
- expresní vlaky pro dálkovou dopravu,
- rychlíkové spoje obsluhující mezilehlé regiony,
- meziregionální rychlé spoje využívající zbytkovou kapacitu VRT.

Provozní řešení variant SK4 a PK4 se liší v závislosti na navržené infrastruktuře na území Kraje Vysočina. Pro obě varianty technického řešení SK4 i PK4 jsou navrženy vždy dvě varianty provozního řešení, které se liší pouze v maximální rychlosti provozovaných vlaků, a to 250 km/h a 320 km/h.

K variantám SK4 a PK4 náleží také příslušné varianty SK4 MAX a PK4 MAX. V těchto variantách je navržen zvýšení provoz vlakové dopravy, který předpokládá vybudování také záměrů na navazující sítí, včetně další studií nesledovaných VRT.

Tyto varianty proto nejsou předmětem ekonomického hodnocení, ale slouží jako průkaz kapacity trati i jako prezentace maximálního možného využití v dlouhodobém časovém horizontu.

### Úsek Brno – Břeclav

Byly zpracovány dvě varianty technického řešení: BK3 a BK4.

Trasy vychází z původních variant BK1 a BK2. V úseku Brno – Šakvice jsou obě varianty shodné. Varianta BK3 navrhuje ukončení novostavby VRT jižně od ŽST Šakvice.

Varianta BK4 byla do projektu zařazena na základě mezinárodních jednání o propojení zemí V4 vysokorychlostní železnicí. Obsahuje možné pokračování VRT na státní hranici se Slovenskem a napojení Břeclavi sjezdem v oblasti obce Ladvá.

Provozní řešení tohoto úseku je shodné s variantami SK a PK. Varianty úseku nejsou ekonomicky hodnoceny jako samostatné záměry, pro ekonomické hodnocení záměru jako celku je využita varianta BK3, jejíž technické řešení je přiřazené ke všem variantám SK a PK.

## Úsek Praha - Benešov

Byla zpracována jedna varianta technického řešení: JK4.

Trasa volně vychází z variant JK1, JK2 a JK3. Je optimalizována pro rychlost 200 km/h a pouze pro vlaky osobní dopravy.

Trasa je navržena v rámci komplexního řešení kapacity pro dálkovou a rychlou meziregionální dopravu v jihovýchodním sektoru od Prahy. Výběrem severní varianty vedení VRT Praha – Brno není problematická kapacita a nízká rychlost v úseku Praha – Benešov řešena základní trasou VRT.

Provozní řešení tohoto úseku je shodné s variantami SK a PK. Varianta úseku není ekonomicky hodnocena jako samostatný záměr, pro ekonomické hodnocení záměru je součástí celku, tedy celého ramene Praha – Brno - Břeclav. Technické a provozní řešení je přiřazené ke všem variantám SK a PK.

Tabulka 1: Přehled projektových variant

Varianta	Vmax	Trasa v úseku Praha - Brno	Trasa v úseku Brno - Břeclav	Trasa v úseku Praha - Benešov	Dopravní model	Ekonomické hodnocení
SK4-250	250	SK4	BK3	JK4	ano	ano
SK4-320	320	SK4	BK3	JK4	ano	ano
SK4-320 MAX	320	SK4	BK3	JK4	ano	ne
PK4-250	250	PK4	BK3	JK4	ano	ano
PK4-320	320	PK4	BK3	JK4	ano	ano
PK4-320 MAX	320	PK4	BK3	JK4	ano	ne

## 6 Shrnutí výsledků II. etapy zpracování

### Ekonomické hodnocení

Výsledky zpracování II. etapy zpracování potvrzují, že záměr vybudování všech navrhovaných infrastrukturních opatření je technicky proveditelný a ekonomicky obhajitelný. Finanční a celospolečenské přínosy výrazně převyšují vynaložené investiční a provozní náklady, a to v obou ekonomicky hodnocených variantách. Ekonomické obhájení záměru je velmi robustní.

Tabulka 2: Základní ekonomické parametry posuzovaných variant

Varianta	Investiční náklady včetně rizikové přírážky [tis. Kč]	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	BCR
SK4-250	323 923 131	<b>6,96</b>	55 989 050	1,317
SK4-320	300 755 183	<b>7,71</b>	71 011 296	1,402
PK4-250	323 923 131	<b>7,25</b>	61 609 533	1,373
PK4-320	300 755 183	<b>7,71</b>	77 234 632	1,468

Zpracováno bylo také více citlivostních analýz:

- vyčíslena byla přepínací hodnota kritických proměnných dle standardního postupu,
- provedeno bylo alternativní ekonomické posouzení pro investiční náklady bez rizikové přírážky,
- provedeno bylo alternativní ekonomické posouzení pro vyčíslení úspor CO2 dle metodiky EIB.

Přepínací hodnota je stanovena pro vnitřní výnosové procento 5 %. Z analýzy je zřejmé, že záměr je rentabilní i při zvýšení investičních nákladů o další více než 1/3 oproti investičním

nákladům, přičemž investiční náklady již v sobě rizikovou složku zahrnují. Riziková složka představuje cca 1/3 investičních nákladů. Stejně tak je projekt rentabilní i v případě, že predikované výkony osobní nebo nákladní dopravy budou výrazně nižší.

Tabulka 3: Citlivost posuzovaných variant na vybrané ukazatele

Varianta	Investiční náklady [změna v %]	Výkony osobní dopravy [změna v %]	Výkony nákladní dopravy [změna v %]
SK4-250	31,71	-40,91	-74,60
SK4-320	40,21	-46,36	-93,19
PK4-250	37,30	-47,07	-82,14
PK4-320	46,75	-51,98	-102,54

Stanovení výše investičních nákladů se započtením rizikové složky pro pokrytí případných rizik je relativně nový přístup. Pro porovnání s dřívějšími studiemi byl proveden výpočet bez zahrnutí této rizikové složky. Probíhá také diskuze nad metodikou stanovení výše rizikové složky v případě, že položkový ceník pro výpočet investičních nákladů vychází z již reálně dosahovaných cen na stavbách, kde již jsou rizika vypořádávána.

Tabulka 4: Vliv rizikové přírážky na základní ekonomické parametry

Varianta	Investiční náklady bez rizikové přírážky [změna v %]	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	BCR
SK4-250	-29,93	<b>9,72</b>	108 843 378	1,880
SK4-320	-29,93	<b>10,16</b>	123 865 624	2,001
PK4-250	-34,30	<b>10,57</b>	118 270 261	2,090
PK4-320	-34,30	<b>11,04</b>	133 895 360	2,234

Jedním z cílů záměru je navrhnout i energeticky přijatelný dopravní systém, který přispěje ke snížení produkce CO<sub>2</sub>, nebo který umožní rozvoj ekonomiky při alespoň neutrálním dopadu do produkce CO<sub>2</sub>. V současné době probíhá diskuze nad stanovení výše úspor CO<sub>2</sub> a převedením stanoveného množství na peníze. Protože metodika využívaná pro posouzení dopravních staveb v ČR je odlišná od metodiky využívané Evropskou investiční bankou, bylo provedeno i alternativní ekonomické hodnocení s využitím této metodiky.

Z alternativního hodnocení vyplývá jen mírný pokles vnitřního výnosového procenta, varianty jsou v zásadě rovnocenné.

Tabulka 5: Základní ekonomické parametry při alternativním hodnocení

Varianta	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	BCR
SK4-250	<b>6,66</b>	47 066 273	1,267
SK4-320	<b>6,67</b>	51 554 711	1,292
PK4-250	<b>6,98</b>	53 666 858	1,325
PK4-320	<b>7,10</b>	59 233 060	1,359

Z ekonomického posouzení i z různých alternativ posouzení nevyplývá, že by některá varianta vykazovala zásadně odlišné matematické výsledky. Pro výběr výsledné varianty k přípravě je nezbytné přihlídnout k plnění cílů projektu v jednotlivých variantách a také k preferenci hodnotitelů a dotčených stran.

## Naplnění cílů projektu

### **Obecné cíle - eliminace bezpečnostních rizik a vysoká spolehlivost železničního systému:**

Vysoká spolehlivost provozu je zajištěna ve všech prověřovaných variantách navrženým technickým a provozním řešením.

Je navržena plně segregovaná dvoukolejná VRT a modernizace dvoukolejné trati na 200 km/h s nahrazením úrovnových křížení nadjezdy.

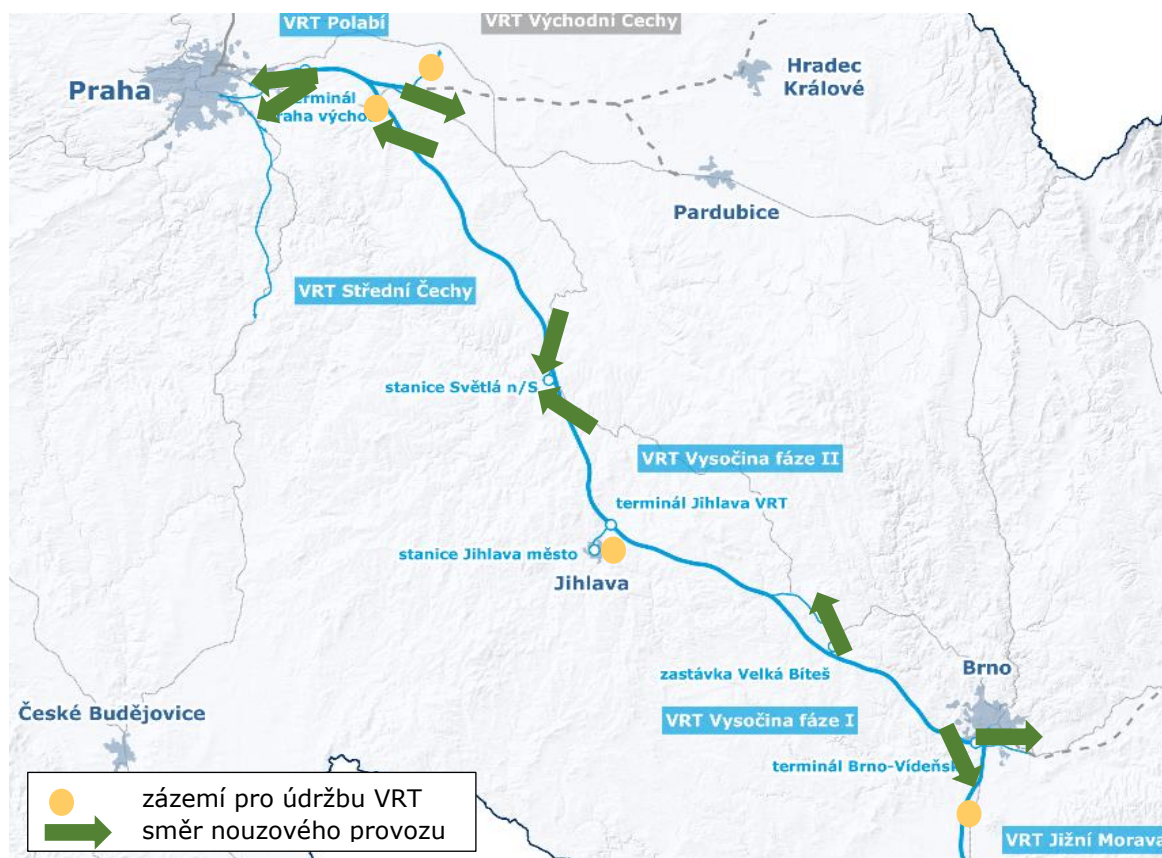
Konfigurace trati odpovídá nejen navrženému rozsahu provozu, ale také stavům, kdy je provoz ovlivněný mimořádností. Kromě základní tratě je navrženo několik propojení s konvenční sítí, které toto mají zabezpečit.

V rámci technického řešení je navrženo kapacitní napojení železničních uzlů Praha a Brno, které přepokládá různé možnosti průjezdu uzlem při vyloučení různých částí infrastruktury uzlu.

Součástí projektu je i několik areálů navržených pro udržování trati. Pravidelná údržba založená na průběžné diagnostice je základem budoucího bezpečného a spolehlivého provozu.

Vysokorychlostní trať má z technických důvodů omezenou přechodnost drážních vozidel, která musí splňovat minimální přístupové požadavky.

Obrázek 1 Schéma zajištění bezpečnosti a spolehlivosti VRT Praha - Brno



Pro naplnění celkového cíle je nezbytné vybudování navrhované infrastruktury jako funkčního celku.

### Obecné cíle - zvýšení podílu železnice na dopravním trhu

Zvýšení podílu železnice na dopravním trhu nastane ve všech prověřovaných variantách.

Nově vybudovaná infrastruktura umožní natolik výrazné zlepšení služeb železnice, že dojde k výraznému nárůstu počtu přepravených cestujících. Protože se z výrazné většiny jedná o cestující na delší vzdálenosti, dojde k zásadnímu nárůstu přepravního výkonu železnice.

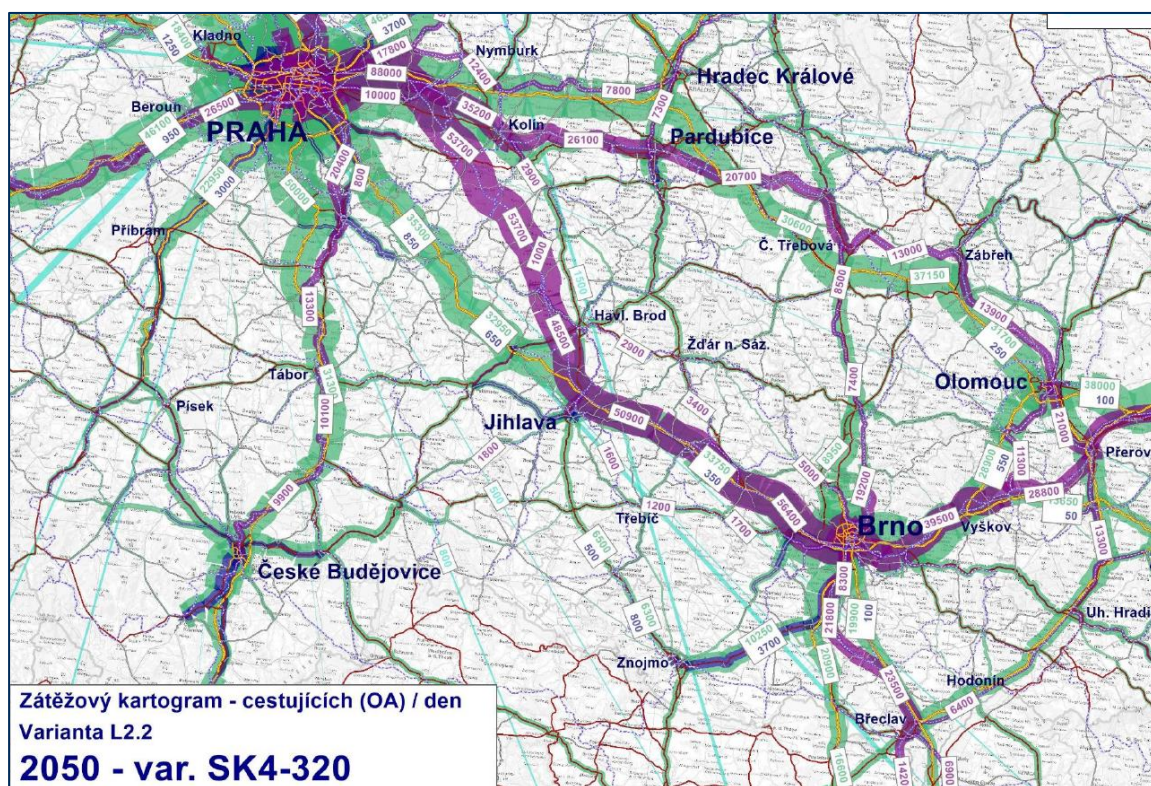
Denní počty cestujících jsou vyšší vždy u variant s vyšší maximální rychlostí (SK-320, PK-320). V hlavním úseku Praha – Brno jsou zároveň vyšší u variant, které zajišťují přímou obsluhu Kraje Vysočina (SK-250, SK-320). V okrajových úsecích je mírně vyšší počet cestujících ve variantách, které střední úsek projíždí rychleji (PK-250, PK-320).

### Pro maximalizaci naplnění cíle je doporučena varianta SK-320.

Tabulka 6: Vytížení části navrhované infrastruktury ve variantách

Varianta	Maximální využití v úseku Praha – Světlá n/S [cest./den]	Maximální využití v úseku V. Bíteš - Brno [cest./den]	Maximální využití v úseku Brno - Šakvice [cest./den]	Maximální využití v úseku Praha – Benešov [cest./den]
SK4-250	51 900	54 700	21 800	20 200
SK4-320	53 700	56 400	21 800	20 400
SK4-320 MAX	61 100	64 000	25 900	23 700
PK4-250	50 700	52 300	21 600	21 100
PK4-320	52 600	54 300	21 800	21 100
PK4-320 MAX	59 900	61 700	26 100	24 300

Obrázek 2 Grafické znázornění vytížení navrhované infrastruktury (cest./den, resp. voz./den)





### **Obecné cíle - přijatelná energetická náročnost v sektoru dopravy a příspěvek ke snížení produkce CO<sub>2</sub>**

Přijatelnou energetickou náročnost vykazují všechny prověřované varianty. Vlivem převodu cestujících z IAD, autobusů i letecké dopravy dojde ke snížení emisí CO<sub>2</sub>.

Dle národní metodiky využívané v ČR přispívá více k tomuto cíli i varianta SK4-320. Vyšší spotřeba vlaků při vyšších rychlostech je kompenzována vyšším převodem dopravy na železnici. Část přínosu je však negována zvýšeným provozem na silnici vlivem ekonomického rozvoje dotčených regionů.

Byl proveden také alternativní výpočet dle metodiky EIB. Ten předpokládá obecně vyšší energetickou náročnost dopravy oproti národní metodice a také zvětšuje rozdíl energetické náročnosti mezi rychlostními pásmy. Při zahrnutí IEB předpokládaném budoucím energetickým mixu a míře elektrifikace IAD je indikováno snížení emisí CO<sub>2</sub> u varianty SK-250, zatímco varianta SK-320 je blíže neutrálnímu vlivu na emise CO<sub>2</sub>. I zde je totiž část úspory plynoucí z převodu na železnici negována zvýšeným provozem na silnici vlivem dalšího rozvoje regionů.

Lze konstatovat, že vliv záměru na emise CO<sub>2</sub> je kladný, případně záměr položí základy dalšího rozvoje ekonomiky bez negativního vlivu na emise CO<sub>2</sub>.

### **Dopravní cíle - výrazně lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteřní železniční infrastrukturu**

Napojení regionů na VRT je v určité míře zajištěné ve všech prověřovaných variantách II. etapy zpracování studie. Všechny varianty předpokládají navázání dopravy na dopravní systémy krajů.

Varianty SK zajišťují lepší obsluhu Kraje Vysočina, protože dopravní obsluha je rozložena do více míst zastavení. Zásadním argumentem je přímé napojení krajského města na VRT, které je nyní uvedeno jako jeden z cílů Politiky územního rozvoje České republiky.

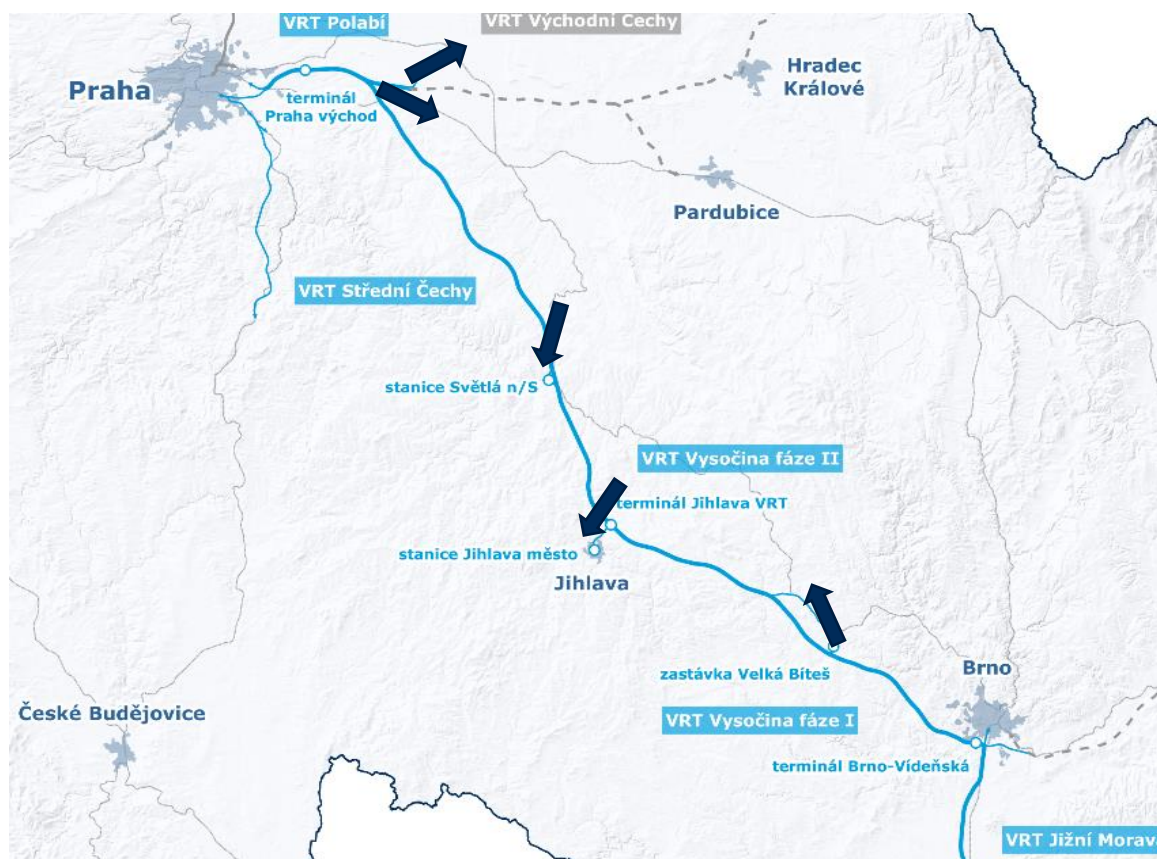
Model segregovaného provozu byl prověřen v I. etapě zpracování studie a vede k menšímu využití investice cestujícími. Přesto je třeba konstatovat, že přesah některých linek do regionů je třeba v budoucnu zvážit s ohledem na využití vysokorychlostních vlakových souprav a s ohledem na navazující investice.

Infrastruktura v navazující síti musí být kvalitní a spolehlivá, aby nedocházelo ke snižování spolehlivosti provozu na VRT.

Cíle zlepšení obsluhy regionů je třeba posuzovat při současném pohledu na plnění cíle zajištění bezpečnosti a spolehlivosti železničního systému. Některá propojení mají smysl právě proto, že jsou nezbytná pro splnění obou cílů.

**Pro maximalizaci naplnění cíle je doporučena varianta SK-320.**

Obrázek 3 Schéma napojení regionů na páteřní železniční infrastrukturu (propojení mezi VRT a konvenční sítí určené pro provoz pravidelných linek, mimo žel. uzly Praha a Brno)



### **Dopravní cíle - zvýšení kapacity železniční sítě**

Novostavba VRT přináší novou kapacitu železniční sítě. Technické parametry navržené VRT odpovídají provozu pouze vlaků osobní dopavy po splnění přístupových požadavků.

Nová kapacita pro osobní dopravu umožní znásobení počtu vlaků mezi Prahou a Brnem, či obecněji řešeno mezi Čechy a Moravou. Umožní zavedení vlaků ve zcela nových relacích.

Nová kapacita umožní převedení některých existujících linek vlaků osobní dopavy z konvenční sítě na VRT, čímž uvolní prostor pro další rozvoj železniční dopavy i mimo prostorové vymezení projektu VRT. Uvolnění kapacity pro další rozvoj osobní příměstské dopavy se týká především úseku Praha-Běchovice – Poříčany, Praha-Uhřetěves – Benešov a Brno – Šakvice.

Z pohledu nákladní dopavy je na spojení mezi Prahou a Brnem a Prahou a severní Moravou určující úsek Ústí nad Orlicí – Česká Třebová. Ten je úzkým hrdlem i při uvažování realizace dalších investic.

Převedení některých spojů dálkové dopavy na VRT uvolní prostor v klíčovém úseku mezi Kolínem a Českou Třebovou pro ca 48 tras nákladních vlaků (součet za oba směry), přičemž využito bude dle prognózy nákladní dopavy 31 z nich. Dopravní prognózy uvažují i další kapacitní omezení na síti.

Cíl zvýšení kapacity železniční sítě plní z obecného pohledu všechny varianty shodně. Z regionálního pohledu je cíl splněn více u variant SK, neboť obsahují také zkapacitnění uzlu Jihlava.

## Obchodní cíle - konkurenceschopná cestovní doba na rozhodujících relacích

VRT přinese možnost výrazného zkrácení cestovních dob. Díky aplikaci provozního konceptu, který uvažuje vazby na vlaky i mimo prověřovanou VRT, se zrychlení týká celé řady relací.

Jedním z cílů v oblasti jízdních dob je dosažení jízdní doby mezi Prahou a Brnem pod 1 hodinu a maximální zkrácení jízdní doby na hlavní trase Praha – Brno – Ostrava.

Hlavním cílem v oblasti jízdních dob do regionů je dosažení konkurenceschopné jízdní doby mezi Jihlavou, Prahou a Brnem.

Jízdní doba se liší v závislosti na kategorii vlaku. Pro úseky sítě VRT mimo sledovanou trať jsou přebírány jízdní doby z jiných studií, které odpovídají maximální rychlosti prověřované trati.

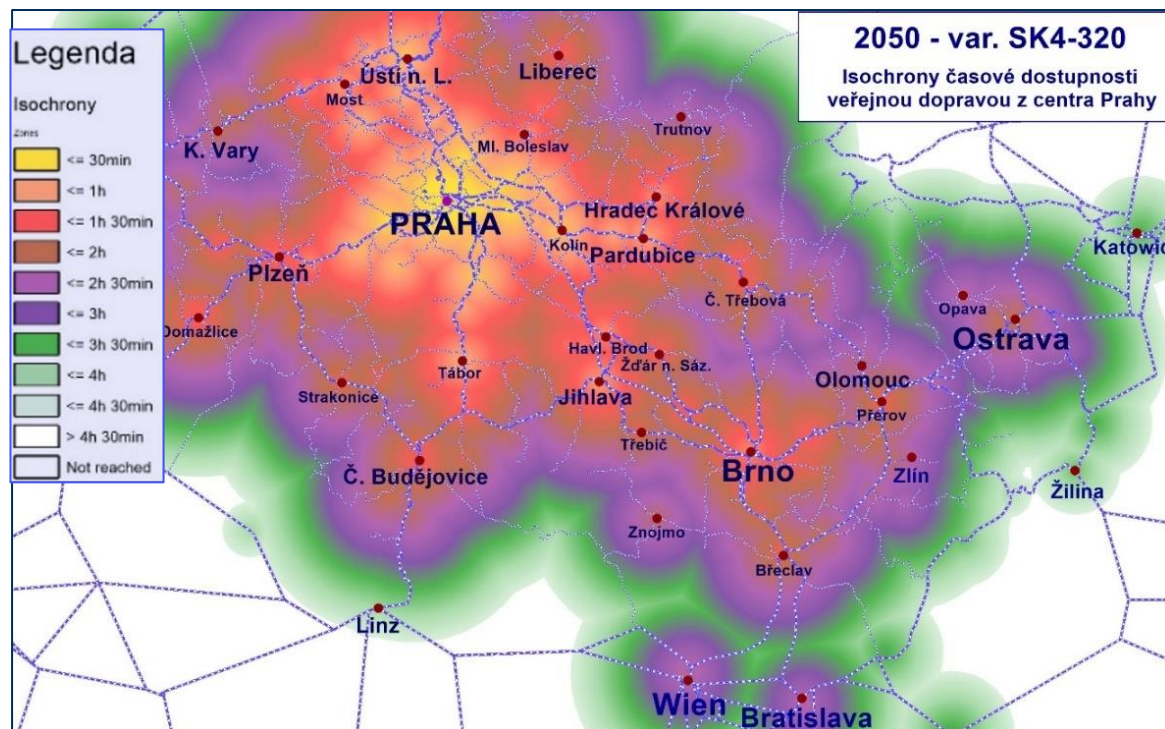
Tabulka 7: Jízdní doby na vybraných národních relacích

Varianta (souprava Vmax=320 km/h)	Ex Praha hl.n. – Brno hl.n. (bez zast.) [h:min]	Ex Praha hl.n. – Praha-východ - Brno hl.n. - Ostrava [h:min]	SPR Praha hl.n, – Brno-Vídeňská – Ostrava [h:min]	R* Praha – Jihlava [h:min]	R* Jihlava – Brno [h:min]
SK4-250	1:04	2:14	2:02	0:52	0:39
SK4-320	0:58	2:08	1:56	0:52	0:39
PK4-250	1:03	2:17	2:01	1:17	-
PK4-320	0:57	2:12	1:55	1:17	-

\* souprava Vmax=230 km/h

Jízdní doba mezi Prahou a Brnem pod 1 hodinu je dosažitelná pouze u variant s vyšší rychlosti. Jízdní doba v relaci Praha – Ostrava přes Brno se dle kategorie spoje pohybuje okolo 2 hodin (s uvažováním na rameni Brno-Přerov s modernizací trati na 200 km/h, tedy bez nové VRT mezi Brnem a Přerovem). Tříhodinová dostupnost ve vztahu k Praze pokryje celé území České republiky.

Obrázek 4 Dostupnost území České republiky veřejnou dopravou po zprovoznění sítě VRT



Z mezinárodního pohledu je cílem dosažení konkurenceschopné cestovní doby mezi Prahou a sousedními metropolemi, ale také na mezinárodních relacích, např. Berlín – Praha – Vídeň.

Při splnění výše uvedeného je železniční doprava po VRT konkurenceschopná nejen vůči silniční, ale také již v některých relacích vůči letecké dopravě.

Tabulka 8: Jízdní doby na vybraných mezinárodních relacích

Varianta (souprava Vmax=320 km/h)	Ex Praha hl.n. – Brno hl.n. – Wien [h:min]	SPR Praha hl.n. – Brno-Vídeňská - Wien [h:min]	SPR Berlín – Praha hl.n. – Brno-Vídeňská - Wien [h:min]	Ex Praha hl.n. – Brno – Bratislava [h:min]
SK4-250	2:24	2:10	4:35	2:18
SK4-320	2:19	2:03	4:28	2:13
PK4-250	2:24	2:09	4:34	2:18
PK4-320	2:18	2:02	4:27	2:12

U rychlejších variant a spojů kategorie SPR je dosažitelná jízdní doba mezi Prahou a Vídní cca 2 hodiny, u spojení Berlín – Vídeň se jízdní doba blíží 4 hodinám.

Síť VRT přinese výrazné zkrácení cestovních dob na většině relací mezi krajskými centry.

Níže uvedené hodnoty jsou rozdíly v cestovních dobách mezi variantou bez projektu a projektovými variantami (nikoliv oproti stávajícímu stavu). Varianta bez projektu uvažuje existenci VRT prověřovaných v jiných studiích proveditelnosti (VRT Praha – Drážďany, VRT Přerov – Ostrava).

Hodnoty je třeba uvažovat jako orientační, v řadě relací jsou závislé na přípojných vazbách v uzlových stanicích apod.

Časové úspory jsou obecně vyšší u variant s vyšší rychlostí (SK-320, PK-320), čímž jsou tyto varianty pro splnění konkurenceschopnosti výhodnější.

Tabulka 9: Časové úspory v jízdních dobách ve veřejné dopravě mezi krajskými centry v ČR (porovnání var. SK4 vůči stavu bez projektu)

Varianta SK4-320 [h:min]	Brno	Ostrava	Zlín	České Budějovice	Jihlava
Praha	-1:17	-0:37	-0:48	-0:18	-0:43
Brno	-	-	-	-1:36	-0:47
Ostrava	-	-	-	-0:51	-0:47
Zlín	-	-	-	-1:14	-0:49

### **Obchodní cíle - podpora hospodářských příležitostí v regionech a regionálních centrech**

Z posouzení širších ekonomických přínosů vyplývá, že navržená trasa VRT Praha – Brno může mít nespočet potenciálních širších ekonomických dopadů. Ty mohou podpořit místní a regionální hospodářský rozvoj, a dále podpořit ambice růstu celé České republiky.

V této fázi plánovacího procesu VRT je těžké posoudit celý ekonomický potenciál VRT. Analýza stávajících ploch vyčleněných pro bydlení a tvorbu pracovních míst v rámci územního plánování dotčených obcí ukázala, že potenciální širší ekonomické přínosy VRT jsou zásadní.

Ve studii bylo metodou TEAM posouzeno naplnění ploch, které jsou v územních plánech určeny ke komerční nebo bytové zástavbě, nebo o vytvoření takových ploch město uvažuje. Dále byla vypočtena hodnota urychlení naplnění těchto ploch vlivem přivedení VRT do města.

Tabulka 10: Dodatečná pracovní místa a bytové jednotky, které mohou po realizaci VRT vzniknout rychleji a hodnota tohoto urychlení

Stanice	Dodatečná pracovní místa	Bytové jednotky	HDP urychleného vývoje [mil. Kč]
Praha hl.n.	4 228	268	1 198
Praha-Zahradní město	9 850	9 080	2 791
Nehvizdy	917	0	2 082
Jihlava VRT	6 633	732	8 941
Jihlava-město	5 569	325	7 507
Brno hl.n.	4 819	892	7 014
Brno-Vídeňská	0	1 238	0

Navíc spekulativní výstavba na základě VRT, nezachycená v této studii, by tento ekonomický případ dále podpořila. Vzhledem k významnosti této infrastruktury lze připustit, že obce se přizpůsobí a částečně upraví své územní plány tak, aby využily rozvojové příležitosti nabízené novou VRT.

## 7 Připomínky Ministerstva dopravy

Ministerstvo dopravy bylo zastoupeno při jednáních pracovních skupin po celou dobu zpracování studie a bylo připomínkujícím orgánem všech dílčích výstupů studie určených k projednání.

Všechny připomínky a způsob vypořádání je doložen v dokladové části studie. Zásadní připomínky s vlivem na koncepci záměru je možné shrnout do níže uvedených okruhů.

Všechny okruhy připomínek jsou reflektovány při návrhu závěrů ke schválení.

### **Kapacita a spolehlivost**

VRT Praha – Brno bude jedním ze základních prvků systému obsluhy ČR veřejnou dopravou osob. Z toho plyne ambice navrhnout kapacitní a spolehlivý rozsah infrastruktury VRT, která bude také odolná i proti běžným provozním mimořádnostem.

#### **Vypořádání:**

*Dostatečná kapacita je zajištěna návrhem technického řešení, které odpovídá maximalistickému pojetí budoucího provozu. Je navržen provozní model založený na samostatných linkách v jednotlivých relacích se spíše kratšími intervaly mezi spoji, který je na kapacitu infrastruktury náročnější.*

*Je navrženo řešení, které obsahuje také záložní možnosti provozu i v případě, že část sítě není možné využít (výluky, mimořádnosti). Návrh obsahuje možné propojení s konvenční sítí pro pravidelný provoz i provoz při mimořádnostech, je navrženo kapacitní napojení do uzlů Praha i Brno s možností náhradních objízdných tras.*

### **Dálková doprava a prostor pro spoje open access**

Z hlediska dimenzování nové dopravní infrastruktury je vhodné navrhnout takovou kapacitu, která zohlední i provoz také velmi dálkových vlaků, které nabídnou krátké cestovní doby na delších relacích. Tedy i tam, kde dnes spojení zajišťuje letecká doprava. Předpokládá se, že takové spoje budou provozovány mimo závazek veřejné služby.

#### **Vypořádání:**

*Návrh linkového vedení obsahuje relace, které spojí Prahu a Brno se všemi hlavními městy sousedních zemí a navíc Maďarska. Navržená infrastruktura umožní naplnit cíle stanovené*

*při mezinárodních jednáních, např. Via Vindobona nebo spojení navrhovaná v rámci mezinárodně zpracovávané studie na propojení zemí V4 vysokorychlostní železnicí.*

*Návrh linkového vedení obsahuje spoje kategorie SPR (Sprinter), které jsou uvažovány jako spoje mimo systém závazkové dálkové dopravy.*

### **Postupný náběh provozu na VRT**

Je nezbytné zajistit možnost postupného náběhu provozu na VRT a to s ohledem na postupné pořizování vlakových souprav pro provoz na VRT i s ohledem na různá období trvání závazků ve veřejné dopravě.

#### **Vypořádání:**

*Infrastruktura je navržena tak, aby umožňovala výstavbu po etapách. V rámci provozu v etapě je možné provozovat postupně více vlaků z cílového rozsahu provozu, které v části trasy dočasně využijí stávající konvenční síť.*

*Infrastruktura VRT je technicky navržena pro provoz vlaků minimální rychlostí 200 km/h, což umožní provoz vybraných stávajících vlakových souprav a dočasně případně také souprav, které nejsou určeny pro vysokorychlostní provoz.*

*Plný provoz dle návrhového GVD v horizontu roku 2050 však v úseku Poříčany – Jihlava s ohledem na kapacitu trati vyžaduje provoz soupravami s minimální rychlostí 230 km/h u vlaků pomalejší vrstvy obsluhy. Řešením pak je mírné snížení rozsahu dopravy ve vyšším segmentu obsluhy (alespoň o 1 pár za hodinu v každém směru). Při zachování rozsahu expresní dopravy pak je možné navrhnout trasu s předjetím pomalejšího vlaku rychlejším například na terminálu Pučery.*

### **Provozní model dálkové dopravy**

Je vhodné v průběhu času umožnit i jiné provozní modely dálkové dopravy a to s ohledem na postupné úpravy infrastruktury v navazující síti nebo případné změny provozních konceptů v regionech nebo v zahraničí. Bude třeba reagovat na postupné změny poptávky.

#### **Vypořádání:**

*Infrastruktura není navržena striktně pro jediný provozní model, ale univerzálně do vyčerpání kapacity, která je velmi ovlivněna budoucí skladbou provozovaných vlaků.*

*Ekonomické posouzení záměru vykazuje kladné výsledky i při výrazně nižším rozsahu provozovaných spojů. Jiný provozní koncept proto nevyžaduje změnu na straně infrastruktury a neohrožuje rentabilitu projektu.*

### **Nová trať Praha - Benešov**

Požadujeme prověřit obhajitelnost záměru nové trati Praha – Benešov jako samostatného projektu

#### **Vypořádání:**

*Viz obdobná připomínka agentura JASPERS.*

### **Připravované stavby v okolí záměru VRT**

Je třeba zvažovat vliv navrhované infrastruktury na připravované stavby v okolí záměru, které jsou často v pokročilých fázích přípravy.

#### **Vypořádání:**

*Při návrhu infrastruktury byly respektovány připravované záměry v pokročilém stádiu přípravy v zájmové oblasti nebo naopak byl návrh koordinován se záměry, kde je úprava možná.*

*Návrh infrastruktury VRT je koordinovaný s navrhovanou přestavbou železničního uzlu Brno, modernizací trati Brno – Přerov a připravovanou částečnou přestavbou uzlu Jihlava. Návrh se stal podkladem pro zpracování Studie proveditelnosti modernizace uzlu Praha.*

*Návrh byl koordinovaný i se silničními stavbami, například stavbou Pražského okruhu D0, zkapacitnění D1 u Brna nebo úpravami na D52. Tyto stavby nebudou zásadně z titulu vedení VRT přepracovávány.*

---

## **8 Projednání závěrů studie proveditelnosti v regionech**

Regiony (kraje, statutární města) byly zastoupeny při jednáních pracovních skupin po celou dobu zpracování studie a byly připomínkovacími všech dílčích výstupů studie určených k projednání.

Všechny připomínky a způsob vypořádání je doložen v dokladové části studie. Zásadní připomínky s vlivem na koncepci záměru je možné shrnout do níže uvedených okruhů.

Všechny okruhy připomínek jsou reflektovány při návrhu závěrů ke schválení.

### **Statutární město Praha**

Statutární město výstavbu VRT považuje za přínosnou a přípravu záměru podporuje.

Je požadována koordinace zaústění VRT a dalších záměrů pro zkapacitnění uzlu Praha. Je požadováno zajistit zkapacitnění a zrychlení dopravy v obou prověřovaných směrech výjezdů z uzlu Praha. Tedy při výběru severní varianty vedení VRT Praha – Brno je požadováno také zahrnutí jižního výjezdu v úseku Praha – Benešov do projektu VRT. Je požadováno řešit také dopravu z příměstských terminálů ve směru do centra.

#### **Vypořádání:**

*Návrh je v tomto smyslu koncipován a předložen ke schválení.*

### **Statutární město Brno**

Statutární město výstavbu VRT považuje za přínosnou a přípravu záměru podporuje.

S ohledem na připravovanou přestavbu uzlu Brno ve schválené podobě nepodporuje záměr na výstavbu přestupního místa u Vídeňské ulice a záměry pro další zvýšení kapacity uzlu Brno (jižní propojení VRT Praha – Brno s VRT Brno – Přerov, resp. modernizovanou tratí Brno – Přerov). Uvedené záměry požaduje dále podrobněji prověřit z pohledu územní průchodnosti.

#### **Vypořádání:**

*Záměry, nad kterými nebyla nalezena shoda, budou dále územně prověřeny ve spolupráci Správy železnic, statutárního města Brna a Jihomoravského kraje.*

### **Statutární město Jihlava**

Statutární město výstavbu VRT považuje za přínosnou a přípravu záměru podporuje.

Je požadována varianta SK-4 (obecně varianta, která napojí město přímo). Zároveň je požadována výstavba terminálu přímo na VRT severně od města u dálnice D1 pro možnost zastavení také mezinárodních spojů.

Je požadováno řešit přestavbu uzlu Jihlava komplexně a v souladu se záměrem města vybudovat centrální dopravní terminál v prostoru dnešní stanice Jihlava-město.

#### **Vypořádání:**

*Návrh je v tomto smyslu koncipován a předložen ke schválení.*

## **Středočeský kraj**

Kraj výstavbu VRT považuje za přínosnou a přípravu záměru podporuje.

Je požadováno řešit také novou trať mezi Prahou a Benešovem i poté, co byla pro hlavní směr VRT Praha – Brno vybrána severní varianta. Je požadováno řešit v širším kontextu novostavbu trati a prověřit případná další propojení do konvenční sítě.

### **Vypořádání:**

*Návrh je v tomto smyslu koncipován a předložen ke schválení. Případné prověření dalšího propojení na novostavbě trati Praha-Uhřetěves – Benešov je možné v dalších projektových stupních při přípravě tohoto úseku.*

## **Kraj Vysočina**

Kraj výstavbu VRT považuje za přínosnou a přípravu záměru podporuje.

Je požadována varianta SK4-320 včetně všech navrhovaných propojení a komplexní adaptace uzlu Jihlava. Je požadována dopravní obsluha kraje v maximálním rozsahu včetně pokračování VR vlaků skrz uzel Jihlava do regionu. Je požadováno zajištění dopravy mezi Jihlavou a Prahou (případně Brnem) soupravami s vyšší rychlostí než 230 km/h a zařazení těchto vlaků do kategorie Ex. Je požadována úprava etapizace tak, aby přínosy z VRT Velká Bíteš – Brno bylo možné čerpat co nejdříve (přesunutí úpravy a elektrizace trati Křižanov (Sviny) – Velké Meziříčí do I. fáze výstavby).

### **Vypořádání:**

*Návrh je v tomto smyslu koncipován a předložen ke schválení. Provozní koncept s využitím rychlejších vlakových souprav je možné v budoucnu upravit dle požadavku (případně se spíše příznivým vlivem na kapacitu trati). Nasazované soupravy mohou být předmětem budoucí diskuze mezi objednateli dopravy při respektování minimální rychlosti 200 km/h, na kterou je trať navržena. Etapizaci je možné upravit.*

## **Jihomoravský kraj**

Kraj výstavbu VRT považuje za přínosnou a přípravu záměru podporuje.

Je preferována varianta SK4-320 s ohledem na významně kvalitnější napojení Jihomoravského kraje na kraj Vysočina i kraj Jihočeský. Z pohledu rychlosti preferuje variantu pro 320 km/h s ohledem na dosažení jízdní doby pod 1h mezi Brnem a Prahou.

Terminál Brno-Vídeňská považuje za dopravně možnou a jeho přípravu podmiňuje podrobným prověřením územních vazeb. Podobně požaduje prověřit také „jižní bypass“, který považuje z územního hlediska za obtížnější.

Je požadováno prověření nového místa zastavení východně od Břeclavi.

### **Vypořádání:**

*Návrh je v tomto smyslu koncipován a předložen ke schválení. Podrobné prověření doplňkových záměrů v uzlu Brno je doporučeno a pro další proces přípravy je nezbytně nutné.*

*V úseku Šakvice/Rakvice – státní hranice je doporučeno zajistit územní ochranu, prověření dodatečné stanice je v další přípravě možné. Ze strany kraje bude nutné definovat pro jaké typy vlaků má být místo zastavení realizováno.*



---

## 9 Stanovisko SNCF k technickému řešení

Návrh technického řešení (trasy VRT) byl konzultován s experty francouzské společnosti SNCF.

Expertům byl předložen návrh celé trasy VRT Praha – Brno (situace, podélné profily). Podrobně byl posuzován vybraný reprezentativní úsek trasy o délce ca 30 km.

Bylo konstatováno, že návrh je z pohledu přístupu ke konstrukci trasy správný a je v souladu s přístupem k návrhu trasy dle know-how SNCF, resp. Manuálu pro projektování VRT.

Bylo doporučeno v další přípravě učinit minoritní korekce trasy, zejm. v podélném profilu, které optimalizují přesuny hmot a případně povedou ke zkrácení umělých staveb.

### **Vypořádání:**

*Náměty budou průběžně prověřovány v další přípravě, mj. i v kontextu požadavků procesu EIA a územního řízení. Bude postupováno podle Manuálu pro projektování VRT.*

---

## 10 Stanovisko strategického poradce Andrew McNaughtona

Studie proveditelnosti byla průběžně konzultována se strategickým poradcem ministerstva dopravy (později Správy železnic) Andrew McNaughtonem. Byl požádán o zpracování stanoviska při schvalování závěrů I. etapy zpracování studie a o zpracování závěrečného stanoviska pro účely schvalování II. etapy zpracování studie.

Konstatuje, že studie proveditelnosti je dostatečným podkladem pro rozhodnutí o trase, umístění terminálů a nastavení provozního konceptu pro potřeby další přípravy záměru. V technickém návrhu je studie v některých oblastech podrobnější, než je pro rozhodování nezbytné.

Konstatuje, že studie dobře stanovuje náklady, dopady i potenciální rizika záměru. Dopravní modelování považuje za konzervativní, očekávané širší ekonomické přínosy v kontextu České republiky v dlouhodobém horizontu za spíše podhodnocené. Studie počítá víceméně pouze s přímými dopravními benefity.

Doporučuje hodnotit záměr v delším časovém období. Uvažovaných 30 let znamená, že velká část hodnoceného období je určena pro výstavbu. Doporučuje hodnocení pro období 60 let.

Navržený poměr důrazu na národní zájmy a důrazu na evropský rozměr investice považuje za vyrovnaný.

Souhlasí s výběrem varianty vedení trasy („severní koridor“), volbou využití zbytkové kapacity také pro obsluhu regionů.

Souhlasí s řadou připomínek agentury JASPERS, které však zásadně nemění smysl posuzované práce a návazné rozhodování. Nesouhlasí s komentářem JASPERS ve věci maximální rychlosti a v oblasti produkce CO<sub>2</sub>.

Investiční náklady jsou pro různá rychlostní pásma srovnatelné. Vyšší rychlosti přináší větší spotřebu vlakových souprav, ale také snižuje jejich počet a maximalizuje benefity plynoucí ze zkrácení cestovních dob. Snížení počtu vlakových souprav přináší úsporu na straně personálu, ale také úsporu energie, kdy cca 10 % je spotřebováno jen pro vlastní spotřebu vlaků bez ohledu na energii spotřebovanou jízdou.

V oblasti produkce CO<sub>2</sub> je více pohledů hodnocení. Železnice bude efektivnější i v případě plné elektrifikace silniční dopravy, což stanovisko JASPERS nereflektuje. Je třeba brát ohled na budoucí rozvoj energetiky, kdy při přechodu na železnice na zelenou energii produkce CO<sub>2</sub> na cestujícího dále výrazně klesne.

Doporučuje s ohledem na minimální úsporu a potenciální vytvoření úzkých hrdel v mezinárodním kontextu pokračovat v přípravě infrastruktury pro vyšší rychlosti. Provozní rychlosti u vlaků konkrétních linek v budoucnu mohou být přehodnoceny.

Doporučuje k realizaci plný rozsah infrastruktury v okolí Brna. Druhé místo zastavení výrazně zrychlí cesty pro cestující z okolí Brna spolu úsporou zatížení pro centrum města dodatečnou dopravou. Propojení umožní propojit hlavní města sousedních států dodatečnými vlaky s krátkou cestovní dobou, což naplní cíle EU v oblasti zeleného cestování.

Výstavbu nové trati Praha – Benešov považuje za záměr vhodný k samostatnému posouzení.

#### **Vypořádání:**

*Návrh je v tomto smyslu koncipován a předložen ke schválení. Doporučuje se ke schválení plný rozsah navrhované infrastruktury pro vyšší rychlosti (320 km/h), byť v oblasti Brna budou některé části dále územně prověřeny.*

*Je doporučeno, aby nová trať Praha – Benešov byla nyní chráněna především územně s možností podrobnějšího samostatného ekonomického hodnocení v rámci zpracování záměru projektu.*

*Komentáře k ekonomickému hodnocení nemění pohled na rozhodování v dalším postupu a potvrzují smysluplnost záměru. V případě zpracování povedou spíše ke zvětšení rezervy v hodnocení.*

---

## **11 Stanovisko agentury JASPERS**

Studie proveditelnosti byla postoupena podrobnému posouzení agenturou JASPERS v závěru II. etapy zpracování, následně bylo posuzováno konečné odevzdání studie.

Posuzovatelé považují studii proveditelnosti za v zásadě kvalitně zpracovanou s řadou připomínek k jednotlivým částem studie.

#### **Technický návrh**

Posuzovatelé uvádí jako nedostatečně kapacitní napojení do uzlu Brno, kde dochází i dle návrhového GVD ke kolizním jízdám vlaků. Technický návrh neobsahuje odstavné kapacity v uzlu Brno.

#### **Vypořádání:**

*Uzel Brno je v základu definován schválenou studií proveditelnosti, ze které návrh připojení VRT do uzlu vychází. Na studii proveditelnosti uzlu Brno navazuje zpracování záměru projektu, který je průběžně koordinován s požadavky provozu VRT. V rámci zpracování záměru projektu je navrženo (jako jedno z řešení) přidání mimoúrovňového křížení jižně od ŽST Brno hl.n. (v nové poloze). Technický návrh může být v průběhu přípravy uzlu Brno upraven dle aktuálního stavu přípravy.*

*Umístění odstavných kapacit silně závisí na zvoleném provozním modelu. A to nejenom z pohledu nastavení GVD, ale také z pohledu přístupu k přidělování kapacity na dopravní cestě jednotlivým dopravcům. Studie uvádí orientační potřebu 40 vlakových souprav pro obsluhu VRT provozu východně od Prahy. Zhruba polovinu jednotek bude třeba odstavovat mimo uzel Praha. Jen některé ze zbývajících poloviny bude třeba odstavit v prostoru uzlu Brno, protože cílové destinace linek jsou Ostrava, Olomouc, Zlín a další (zahraniční) cíle. Předpokládá se, že v Brně bude potřeba odstavení vlakových souprav relativně malá. Otázku odstavných kapacit tedy doporučujeme řešit v budoucnu a také v závislosti na postupu modernizace uzlu Brno.*

*Doporučujeme s dostatečným předstihem před zprovoznění VRT uvažovat nad obchodním modelem vůči dopravcům. Právě přístup dopravců a jejich pohled na udržování vlakových souprav silně ovlivní kapacity zejm. pro vyšší stupně údržby vlakových souprav.*

### **Provozní řešení**

Posuzovatelé uvádí nutnost hlubšího prověření provozu při částečné nebo úplně uzavírcí VRT z jakéhokoliv důvodu. Zmiňují možnou nedostatečnou kapacitu úseku Světlá n/S – Osová Bítýška v etapovém provozu nebo v plném provozu při mimořádnosti nebo výluce. Uvádí závislost navrženého provozního řešení na dalších změnách v uzlu Praha.

### **Vypořádání:**

*Postupné uvádění VRT do provozu bude klást nároky i na související konvenční síť. Z tohoto důvodu návrh VRT obsahuje řadu propojení. Návrh provozu v etapách bude v budoucnu upřesněn s ohledem na reálně dosažené termíny zprovoznění i na aktuální stav úprav konvenční sítě (postupná modernizace trati Kolín – Havlíčkův Brod - Brno, Praha - Česká Třebová - Brno apod.). Doporučujeme akceptovat omezení míry provozu v etapě, která bude daná kapacitou návazné konvenční sítě. Poptávka po spojení bude narůstat v čase s postupným zkracováním cestovních dob. Provoz cca 3 expresních vlaků za hodinu považujeme za dostatečný v horizontu před zprovozněním střední části VRT i v prvních letech provozu po dostavbě VRT jako celku.*

*Pro zajištění alespoň omezeného provozu při mimořádnostech je navrženo několik propojení. Optimálnímu stavu brání prostorové podmínky zejm. v prostoru Velkého Meziříčí (Velké Bíteše), kde je propojení ve směru VRT > Brno z technických důvodů a z důvodů průchodnosti téměř nerealizovatelné. Důraz je kladen zejména na kapacitní a zároveň duplicitní napojení do železničních uzlů Praha a Brno, které budou z principu vždy více náchylné k nestabilitě.*

*Pro zajištění dostatečné kapacity v centrální části uzlu Prahy byly výstupy ze studie proveditelnosti předány jako podklad pro zpracování samostatné studie proveditelnosti. V případě, že nebudou úpravy uzlu Praha realizovány dle předpokladů, bude na VRT provozován omezený počet spojů odpovídající kapacitním možnostem provozu jednotlivých etap výstavby. Také z těchto důvodů v závěru doporučuje prověření dopravního modelu, který bude založený na menším počtu vlakových linek provozovaných kapacitnějšími soupravami.*

### **Dopravní modelování**

Posuzovatelé obecně hodnotí dopravní model za profesionálně zpracovaný, založený na aktuálních datech. Dopravními průzkumy zjištěné citlivosti a elasticita poptávky jsou konzervativní, ale v přijatelném rozsahu. Výsledný rozpad předikovaného zatížení mezi druhy dopravy je konzistentní a srovnatelný s podobnými projekty v zahraničí. V budoucnu doporučují upřesnit dopravu realizovanou pomocí P&R, která je ve zpracovaném modelu stanovena zjednodušený způsobem. Poukazují na nejasné stanovení úspory času u indukované a generované dopravy.

### **Vypořádání:**

*Dopravní model je vždy matematickou simulací výhledových stavů s celou řadou vstupů, přičemž každý vstup se bude v průběhu času vyvíjet s určitou nejistotou. Zároveň je model zpracován na dané úrovni podrobnosti. Lokálně je tedy zřejmě méně přesný. Zároveň bude využití v lokalitách v okolí terminálů P&R silně záviset na návrhu návazné veřejné (často nedrážní) dopravy. Doporučujeme proto v případě potřeby přesnější dopravní modelování provádět průběžně v další přípravě, ideálně v rámci návrhu navazující veřejné dopravy a návrhů na navazující silniční síť. Nepřesnost nemá vliv na výběr variant technického řešení.*

*Hodnoty úspory času jsou výstupem dopravního modelu. Nelze jeho věrohodnost ověřovat jen odhadem na základě denního vytížení infrastruktury a průměrné úspory v jízdní době mezi Prahou a Brnem. Úspora času stanovená dopravně-modelovacím softwarem odpovídá úspoře času při všech cestách v modelu obsažených napříč dopravním systémem. Navíc je aplikováno*

„pravidlo 1/2“, které u indukované a generované dopravy úporu času automaticky uvažuje poloviční.

Citlivostní analýza jak projektová, tak alternativní zpracovaná JASPERS, ukazuje, že projekt je rentabilní i při významném snížení úspory času nebo predikovaného využití cestujícími. Projekt je proto odolný vůči nepřesnosti výpočtu a případné další prověřování s vysokou pravděpodobností nebude mít vliv na výběr varianty nebo na posouzení rentabilnosti záměru jako celku.

### **Ekonomické vyhodnocení**

Posuzovatelé obecně konstatují, že projekt nemá jasně definované socio-ekonomické cíle a explicitně definované cíle v oblasti klimatu a životního prostředí.

Ekonomické hodnocení obsahuje také benefity plynoucí z vyhodnocení vyvolaného rozvoje území v okolí vybraných stanic (terminálů) VRT. K vyhodnocení těchto benefitů je vzneseno několik připomínek.

Posuzovatelé zpochybňují národní metodiku k vyhodnocení vlivu jízdy vlaků různých rychlostí na produkci CO<sub>2</sub> a ohodnocení produkovaného CO<sub>2</sub> (jeho monetizaci).

Posuzovatelé nesouhlasí se zahrnutím novostavby tratě Praha-Uhřetěves – Benešov do projektu VRT Praha – Brno, přestože se jedná o fragment původně uvažovaných jižních variant.

### **Vypořádání:**

Nastavení projektových cílů v úvodní části studie obsahuje cíle v oblasti životního prostředí. Cíle jsou stanoveny v obecné rovině bez uvedení konkrétních cílových hodnot. Záměr vybudování VRT je v ČR nový bez zkušenosti s vlivem záměru na faktory ovlivňující produkci CO<sub>2</sub>. Cílem bylo v rámci studie prověřit, jaký má záměr vliv na tyto faktory při splnění dalších cílů, zejména v oblasti rozvoje ekonomické úrovně ČR. Bylo prokázáno, že záměr vede ke snížení produkce CO<sub>2</sub>. I při alternativním vyhodnocení provedené JASPERS je i vyšší rychlostní pásmo vlaků hodnoceno jako víceméně uhlíkově neutrální. Záměr tedy umožní další rozvoj hospodářství bez potřeby zvýšit produkci CO<sub>2</sub>, což samo o sobě považujeme za přínosné.

Vyhodnocení širších socioekonomických benefitů plynoucí z rozvoje v okolí stanic (terminálů) VRT bylo provedeno s cílem odhadnout potenciál těchto stanic. Aby byla infrastruktura správně dimenzována, byl rozvoj území v okolí stanic zahrnutý také do dopravního modelu. Dopravní model pak zahrnuje veškerou dopravu vyvolanou tímto rozvoje, tedy i silniční. Zahrnutím vlivu rozvoje území do ekonomického hodnocení mělo za cíl simulovat jak kladné, tak negativní vlivy tohoto rozvoje. Bez ohledu na přesnost odhadu tak ekonomické hodnocení obsahuje jak kladné, tak záporné položky. Alternativní ekonomické hodnocení provedené JASPERS ukazuje, že odstranění širších socioekonomických benefitů z ekonomického hodnocení výsledek spíše vylepšuje.

Národní metodika byla jako platná použita pro provedení ekonomického vyhodnocení záměru. Ze strany JASPERS bylo provedeno alternativní ekonomické vyhodnocení, které výsledek snižuje a výsledné varianty vyrovnává. I alternativní výpočet je však zatížen řadou nepřesností a předpokladů v oblasti vývoje na straně energetiky i technického pokroku na straně dopravních prostředků. Problematiku považujeme za natolik komplexní a predikci za nepřesnou (v obou přístupech k výpočtu), že doporučujeme konstatovat, že záměr je z pohledu vlivu na produkci CO<sub>2</sub> výhodný. Nepřesnost předpokladů nemá vliv na technický návrh infrastruktury. Upřesnění může být provedeno kdykoliv v budoucnu při úvahách nad konkrétní podobou provozu (rychlostní mix vlaků, snížení počtu vlaků při jejich vyšší kapacitě apod.)

*V závěru je uvedeno doporučení chránit územně navrženou trasu novostavby tratě Praha-Uhřetěves – Benešov. Její samostatné ekonomické hodnocení je možné provést, například při zpracování záměru projektu.*

### **Vliv záměru na životní prostředí**

Posuzovatelé uvádí, že posouzení vlivu záměru na životní prostředí není integrální součástí studie a vyhodnocení projektových variant. Neobsahuje některé aspekty a nejsou vyhodnoceny kumulativní vlivy.

#### **Vypořádání:**

*Posouzení vlivu záměru na životní prostředí odpovídá a výčet zkoumaných jevů odpovídá národnímu legislativnímu rámci. Zjištěné údaje (kolize s chráněným územím, migrační koridory atd.) byly reflektovány při návrhu technického řešení. Navrhované trasy byly průběžně upravovány podle výstupů z rešerší. Nebyla nalezena žádná kolize, která by zcela znemožnila technický návrh nebo zásadně ovlivnila výběr varianty. Jako riziková byla vyhodnocena pouze potenciální kolize s ochranným pásmem VN Švihov u variant J, které obecně prochází více členitým terénem.*

*V souladu s národní legislativou jsou záměry posuzovány až při zanášení infrastruktury do územně plánovací dokumentace (ZÚR), kdy je provedenou posouzení vlivu strategie na životní prostředí. V další přípravě (DÚR) je pak provedeno posouzení stavby na životní prostředí (EIA). Posouzení v rámci studie proto slouží především ke správnému návrhu koridoru budoucí trati.*

### **Nastavení cílů a vyhodnocení studie**

Posuzovatelé hodnotí multikriteriální analýzu jako málo průkaznou. Důvodem je jednak nastavení hodnocení jako takového, kdy kritéria mají zjednodušené vyhodnocení (0 – 2 body) bez stanovení váhy jednotlivých kritérií. Dalším důvodem je pak jen obecné nastavení cílů a malý důraz na vyhodnocení vlivu variant na změnu klimatu.

Posuzovatelé s hlavními závěry studie souhlasí. Podporují pro další přípravu variantu SK4, přestože je z pohledu dopadu na životní prostředí posouzení variant omezené. Volba je podpořena lepšími výsledky analýzy poptávky, zatímco dodatečné náklady na napojení Jihlavy jsou minoritní, a varianty J nákladnější.

Ve volbě maximální rychlosti posuzovatelé považují obě rychlostní pásma za vyrovnaná z pohledu ekonomického přínosu. Z pohledu vlivu na spotřebu energie preferují pásmo 250 km/h. Jestliže dopady do technického řešení infrastruktury jsou minimální, může být rozhodnutí odloženo na dobu přípravy provozu. Vývoj v technologii vlakových souprav může do doby zprovoznění trati doznat vývoje a energetická spotřeba vlaků pro rychlosti 250 – 320 km/h se může přiblížit.

#### **Vypořádání:**

*Nastavení cílů studie bylo diskutováno v úvodní části zpracování studie a odpovídá očekáváním, která plynou ze zadání. Studie navazuje na Program rozvoje rychlých železničních spojení a na Politiku územního rozvoje. Úkolem studie bylo najít takové technické a provozní řešení, které bude ekonomicky efektivní a které povede k rozvoji regionů, stejně tak nepovede k výraznému zvýšení zátěže na životní prostředí. Protože se jedná o projekt v prostředí České republiky ojedinelý, nebyla předem stanovena přesná kritéria u jednotlivých cílů. Pro stanovení výhodnosti záměru byla využita obecná kritéria pro infrastrukturní stavby. Pro vzájemné porovnání variant z pohledu splnění cílů považujeme nastavení za dostatečné.*

*Návrh je předložen ke schválení v souladu s doporučením posuzovatelů.*

*Doporučujeme dále připravovat infrastrukturu pro rychlostní pásmo 320 km/h. Diskuze o energetické spotřebě může být vedena do zprovoznění trati. V budoucnu může být nastavený*

*poměr rychlejších a pomalejších vlaků podle v té době aktuálních technických parametrů vlakových souprav. Úspory v provozních nákladech je možné docílit i nastavením provozního modelu orientací na mírně delší interval mezi spoji při využití vyšší kapacity vlaků. Dimenzování ochrany okolí vůči provozu na trati při vyšší rychlosti a hustotě spojů je na straně bezpečnosti.*

### **Doporučení JASPERS pro další přípravu záměru VRT Praha – Brno – Břeclav**

Posuzovatelé doporučují především definovat jasnou sadu socioekonomických cílů projektu.

V dalším návrhu technického a provozního řešení klást důraz na:

- zpřesnění technického napojení do uzlu Brno vč. mimoúrovňových křížení,
- kapacitní posouzení konvenčního úseku Světlá n/S – Osová Bítýška,
- stanovení provozního konceptu pro stav jednokolejného provozu nebo pro případ úplného uzavření trati,
- problematiku odstavování souprav v uzlu Brno,
- zajištění přenosu výstupů studie VRT Praha – Brno – Břeclav do probíhající studie uzlu Praha,
- podrobnější analýzu vztahu záměru ke změně klimatu s využitím mezinárodní metodiky,
- správné nastavení konceptu P&R a návazné městské i regionální dopravy, protože převedení cestujících z IAD na železnici je zásadním prvkem obhájení záměru.

Posuzovatelé doporučují s dotčenými stranami uspořádat pracovní jednání k nastavení monitoringu rizik a jejich řízení.

V ekonomickém vyhodnocení a dopravním modelu upřesnit:

- modelování dopravy při využití kombinace P&R,
- zacházet s leteckou dopravou jako se samostatným módem,
- prověřit citlivost volby dopravního módu velmi dlouhých cest (nad 600 km),
- vyčlenit z CBA širší ekonomické přínosy nebo je naopak neomezovat pouze na lokální dosah,
- použít při výpočtu správné hodnoty provozních nákladů, energetické náročnosti a emisí CO<sub>2</sub> spolu s realistickým odhadem vývoje emisí CO<sub>2</sub> na kWh v ČR,
- zvážit dopad elektrifikace IAD při výpočtu přínosů z převedení cestujících z IAD na železnici,
- zvážit rizika a dopady případné nedokončenosti navazujících úseků VRT, změny v přístupu k aplikovanému „sociálnímu“ tarifu nebo plynoucí z provozní dostupnosti.

### **Vypořádání:**

*Doporučujeme se výše uvedenými doporučeními řídit v průběhu další přípravy.*

*Náměty směřující k technickému a provoznímu řešení doporučujeme prověřit v rámci zpracování navazujících dokumentací (zejm. DÚR), případně v rámci dokumentací navazujících úseků (uzel Praha, uzel Brno).*

*Vyhodnocení z pohledu životního prostředí bude v souladu s národní legislativou provedeno v rámci aktualizací územně plánovacích dokumentací (SEA) a následně v rámci posouzení vlivu stavby na životní prostředí (EIA).*

*Náměty směřující k ekonomickému vyhodnocení a dopravnímu modelu doporučujeme prověřit v rámci aktualizací ekonomického hodnocení v rámci zpracování DÚR, případně záměrů projektu.*

*Doporučujeme dále vést diskuzi nad provozním konceptem na VRT na základě výstupů dopravního modelu studie.*

*Doporučujeme dále pokračovat v přípravě infrastruktury ve studii navrženém rozsahu, protože aplikace námětů nemá podstatný vliv na její podobu, nebo je možné její podobu relativně snadno upravit při dalším zpřesňování návrhu.*

---

## 12 Kapacitní posouzení SŽ O11 úrovněového připojení VRT do tratí Praha – Benešov a Brno - Břeclav

Na základě projednání připomínek odboru O11 ke studii proveditelnosti byla provedena simulace provozu v místech, kde je navrženo pouze úrovněové zapojení VRT/novostavby do konvenční sítě a zároveň je na takovém propojení navrhován hustý pravidelný provoz.

Prověřeno bylo zapojení VRT Brno – Šakvice do trati Brno – Břeclav jižně od stanice Šakvice a zapojení novostavby trati Praha-Uhřetěves – Benešov jižně od stanice Praha-Uhřetěves.

Pro zapojení VRT Brno – Šakvice bylo prověřením konstatováno, že úrovněové zapojení je nevyhovující a vede k nedostatečným ukazatelům spolehlivosti provozu.

Pro zapojení novostavby trati Praha-Uhřetěves bylo konstatováno, že úrovněové zapojení je vyhovující.

Interní posouzení dále ukazuje, že kapacita VRT Praha – Brno jako celek nemusí být dostatečná pro navrhovaný rozsah provozu. V některých úsecích jsou překročeny ukazatele kvality provozu.

### **Vypořádání:**

*Doporučujeme návrh zapojení VRT Brno – Šakvice upravit dle prověření a navrhnout mimoúrovňové zapojení. S ohledem na konfiguraci terénu a polohu vzájemného křížení tratí doporučujeme mimoúrovňové křížení navrhnout v mezistaničním úseku Zaječí – Rakvice.*

*Doporučujeme toto zapojení koncipovat jako definitivní i při případném pokračování VRT ke státní hranici. V rámci pokračování VRT pak již nebude nutné zřizovat další sjezd před Břeclaví a to s ohledem na krátkou vzdálenost mezi Rakvicemi a Břeclaví.*

*V další přípravě doporučujeme posoudit kvalitativní ukazatele provozu VRT Praha – Brno jako celku a případně navrhnout opatření. Ta mohou spočívat v úpravě navrženého provozního konceptu, v dodatečném návrhu dopravních bodů v již vytipovaných místech (např. stanice Pučery) nebo kombinaci obou opatření.*

---

## 13 Závěrečné doporučení a návrh dalšího postupu přípravy

S ohledem na výstupy studie proveditelnosti shrnuté výše, stanoviska dotčených stran a stanoviska konzultantů doporučuje Správa železnic ke schválení níže uvedený rozsah infrastruktury a další postup přípravy dílčích částí.

Doporučujeme k realizaci infrastrukturu VRT mezi Prahou a Brnem dle varianty SK4-320 pro maximální rychlost hlavní trasy 320 km/h a minimální rychlost 200 km/h. Snížení maximální rychlosti nepřináší očekávané benefity v podobě úspory investičních nákladů a zásadní zlepšení proveditelnosti trasy. Diskuze o rychlostním mixu provozovaných vlakových souprav je možné otevřít v době před dokončením výstavby trati. Bude brán ohled na aktuální technologický pokrok v oblasti kolejových vozidel, který směřuje ke snížení spotřeby vlaků pro vysoké rychlosti k dnešní spotřebě vlaků pro rychlosti okolo 250 km/h.

Doporučujeme volnost při zpracování detailnějšího návrhu v rámci stanoveného v ZUR sledovaného koridoru, který umožní v mezích parametrů reagovat na připomínky dotčených obcí.

Doporučujeme k realizaci terminály Praha-východ, Jihlava VRT a detailně prověřit možnost umístění terminálu Brno-Vídeňská. Doporučujeme z pohledu dopravní technologie prověřit potřebnost návrhu dopravního bodu (stanice) mezi terminálem Praha-východ a Jihlava s ohledem na relativně velkou vzdálenost mezi těmito terminály (cca 100 km). V případě potřebnosti navrhnout stanici pro řízení sledu vlaků v tomto úseku je možné znovu zvážit možnost využití stanice také pro pravidelnou dopravu, a tím zvýšit přínos VRT pro region širších středních Čech.

Doporučujeme k realizaci všechna navržená propojení pro pravidelný provoz i pro provoz při mimořádnostech a výlukách. Propojení jsou nezbytná také pro efektivní údržbu trati. U propojení VRT – Osová Bítýška doporučujeme variantu VB-V4, která ve většině své délky kopíruje silniční infrastrukturu a je pro místní obce nejvíce přijatelná.

Doporučujeme k realizaci nezbytné úpravy železničních uzlů Praha, Jihlava a Brno pro zajištění kapacitních napojení vysokorychlostní železnice a pro zajištění spolehlivosti provozu. Zejména v uzlu Brno spolupracovat se statutárním městem na podrobném prověření záměrů na územní města.

Doporučujeme k realizaci infrastrukturu VRT mezi Brnem a Břeclaví v podobně novostavby VRT v úseku Brno – Rakvice pro rychlost 320 km/h a minimální rychlost 200 km/h, a v podobě modernizace stávající trati na 200 km/h v úseku Rakvice – Břeclav.

Doporučujeme k realizaci veškeré stavby zajišťující nezbytné zázemí pro udržování a provozování infrastruktury VRT. Umístění těchto zařízení dále zpřesnit v další přípravě.

Doporučujeme k realizaci základní zázemí pro provozování vlakových souprav. V rámci studie navržené zázemí v oblasti Prahy Strašnic je potřebné realizovat v maximálním možném rozsahu dle prostorových možností (i případně větší než studií navrhované). S přihlédnutím k budoucímu provoznímu konceptu je třeba se soustředit na vyhledání vhodných kapacit pro základní zázemí pro provozování vlaků také mimo uzel Praha. Zejména v uzlu Brno, případně u koncových stanic linek (Ostrava, Zlín, Olomouc, případně Karlovy Vary apod.). Zázemí je třeba budovat bez ohledu na „příslušnost“ k dané VRT, protože linkové vedení nebude navrhováno odděleně pro každou VRT zvlášť.

Doporučujeme k územní ochraně novostavbu konvenční trati v úseku Praha-Uhřetěves – Benešov. Před další přípravou realizace je možné úsek posoudit samostatně v rámci zpracování záměru projektu, případně ještě dále prověřit některá dodatečná propojení pro obsluhu příměstské oblasti požadované organizátorem dopravy ROPID.

Doporučujeme k prověření v budoucnu také provozní model, který bude založený na méně samostatných spojích (linkách) a naopak na využití kapacitnějších souprav. Případně na spojování menších souprav do jednoho vlaku. Při větším rozdílu rychlostí pomalejšího a rychlejšího segmentu vlaků je to cesta ke zlepšení provozních parametrů vybraných úseků. Zároveň může toto opatření snížit provozní náklady a vliv provozu na okolí trati.

Doporučujeme k prověření v budoucnu také provozní model založený na menším počtu spojů do regionů a na více přestupních vazbách, zejména pokud je navazující konvenční síť pouze jednokolejná. Opatření bude mít pozitivní dopad do spolehlivosti dopravy na velmi vytížené páteřní síti VRT. Zároveň může v některých případech značně zvýšit efektivitu nasazených vysokorychlostních souprav. Z prognózy poptávky a předpokládané obsazenosti spojů vyplývá, že vytíženost některých linek není v celé trase rovnoměrná.

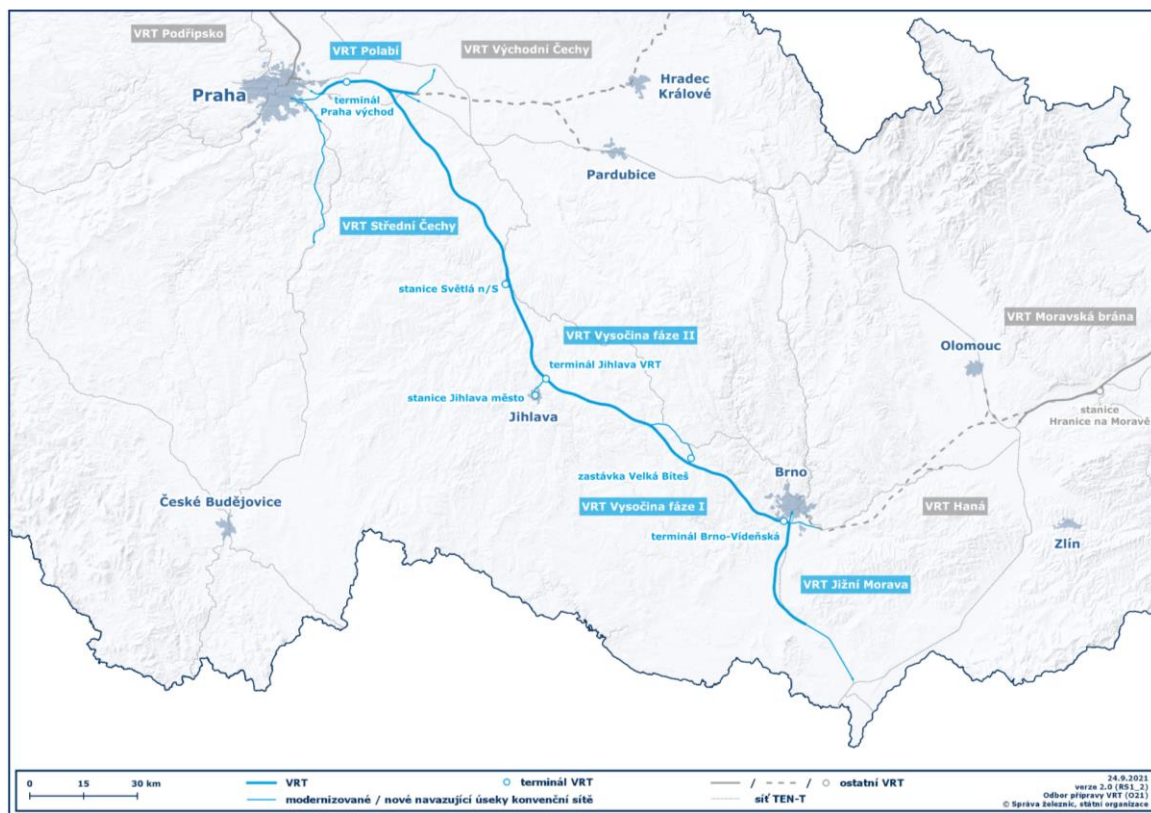
Doporučujeme k prověření možnosti zlepšení protihlukové ochrany v místech souběhu nebo v místech vzájemného ovlivnění infrastruktury VRT se silniční infrastrukturou, zejm. s dálnicí D1, D11 a D52.

Doporučujeme koordinaci záměrů státu i dotčených regionů v okolí VRT, které povedou k logickým úpravám silniční sítě a sníží negativní vlivy připravované infrastruktury VRT



na okolí. Jedná se zejména o úpravy silniční sítě ve větším rozsahu, než je nezbytné pro realizaci infrastruktury VRT. V některých případech může být výhodné při vhodné koordinaci připravovat záměry souběžně (například přeložku II/272 (obchvat Kounice), II/330 (obchvat Zvěřínku), přeložku I/37 (obchvat Velké Bíteše) a jiné).

Obrázek 5 Konfigurace doporučeného řešení VRT Praha – Brno – Břeclav



---

## 14 Závěr

Infrastruktura navrhovaná studií proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav je v souladu se záměry Evropské unie na rozvoji dopravních sítí tvořících hlavní a globální síť TEN-T i se záměry vlády ČR definovanými v usnesení č. 389 ze dne 22. 5. 2019 o Programu rozvoje rychlých železničních spojení v České republice.

Na základě posouzení a projednání

### doporučujeme

#### a) schválit:

- výstupy studie proveditelnosti jako dostatečný podklad pro další přípravu záměru,
- v úseku Praha – Brno k realizaci infrastrukturu v rozsahu dle varianty SK4-320 s možností drobných korekcí trasy v rámci vymezeného koridoru v závislosti na projednání záměru se samosprávou, přičemž vybrané prvky infrastruktury v uzlu Brno (zastávka Brno-Vídeňská, propojení VRT Praha – Brno s tratí/VRT ve směru Přerov) budou podrobněji prověřeny ve spolupráci s městem Brno a Jihomoravským krajem a bude prověřena potřebnost stanice (příp. terminálu) Pučery VRT,
- v úseku Brno – Šakvice k realizaci infrastrukturu v rozsahu dle varianty BK-3 s dodatečně navrženou úpravou pro zvýšení kapacity; úprava spočívá v prodloužení VRT ve stopě varianty BK-4 do km 44.0 a zde vytvoření mimoúrovňového napojení do stávající trati Brno – Břeclav; mimoúrovňové napojení v tomto místě bude sloužit jako definitivní sjezd z VRT ve směru Břeclav i po případném prodloužení VRT dle varianty BK-4 na státní hranici se Slovenskem,
- v úseku od napojení VRT v km 44.0 k realizaci infrastrukturu dle varianty BK-3 (modernizaci stávající tratě na 200 km/h) s možností úpravy technického řešení v návaznosti na úpravu ukončení VRT, s možností úpravy konfigurace stanic dle požadavků aktualizovaných v rámci prodloužení VRT
- v úseku Praha – Benešov k územní přípravě infrastrukturu dle varianty JK-4 (novostavbu trati pro rychlost 200 km/h), přičemž záměr bude samostatně posouzen v rámci zpracování záměru projektu.

#### b) uložit

investorovi Správě železniční dopravní cesty, státní organizace:

- pokračovat v realizaci dříve uložených kroků při schválení přípravy „pilotních úseků“ a při schválení výstupů I. etapy zpracování studie proveditelnosti,
- realizovat kroky vedoucí ke zrychlené přípravě VRT Praha – Brno – Břeclav i pro zbývající úseky:
  - požádat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jako oprávněný investor o aktualizaci Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy pro úsek Praha-Vršovice – Praha-Zahradní město – Praha-Běchovice,
  - požádat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jako oprávněný investor o aktualizaci Zásad územního rozvoje Kraje Vysočina pro úsek Světlá n/S – Jihlava - Velká Bíteš vč. propojení do konvenční sítě, pro přestavbu uzlu Jihlava a pro přímé napojení trati Křižanov (Sviny) – Velké Meziříčí zastávka vč. elektrizace trati,
  - požádat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jako oprávněný investor o aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro úsek Šakvice – státní hranice vč. propojení do konvenční sítě,
  - pro výše uvedené úseky bude v ZÚR požadováno vymezení návrhového koridoru veřejně prospěšné stavby pro umístění dopravní infrastruktury,

- zadat zpracování/realizaci průzkumných prací (geodetické zaměření, geologická rešerše, průzkumy v oblasti životního prostředí) pro úsek Praha-Vršovice – Praha-Zahradní město – Praha-Běchovice,
- zadat zpracování/realizaci průzkumných prací (geodetické zaměření, geologická rešerše, průzkumy v oblasti životního prostředí) pro úsek Světlá n/S – Jihlava - Velká Bíteš vč. propojení do konvenční sítě, pro přestavbu uzlu Jihlava a pro přímé napojení trati Křižanov (Sviny) – Velké Meziříčí zastávka vč. elektrizace trati,
- zadat zpracování/realizaci průzkumných prací (geodetické zaměření, geologická rešerše, průzkumy v oblasti životního prostředí) pro úsek Šakvice – km 44.0 VRT vč. propojení do konvenční sítě,
- zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro úsek Praha-Vršovice – Praha-Zahradní město – Praha-Běchovice vč. odstavných kapacit v oblasti Strašnic,
- zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro úsek Praha-Běchovice – Praha-Libeň a koordinovat přípravu této stavby s připravovanou úpravou úseku Praha-Libeň – Malešice včetně přesmyku,
- zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro úsek Světlá n/S – Jihlava - Velká Bíteš vč. propojení do konvenční sítě, pro přestavbu uzlu Jihlava a pro přímé napojení trati Křižanov (Sviny) – Velké Meziříčí zastávka vč. elektrizace trati,
- zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro úsek Šakvice – km 44.0 VRT vč. propojení do konvenční sítě,
- zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro úsek zast. Rakvice (od místa napojení VRT) – Břeclav (mimo),
- zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro novou budovu CDP Praha v lokalitě Balabenka pro umístění technologie a pracovišť pro řízení provozu na VRT
- realizovat kroky vedoucí k územní ochraně:
  - zajistit zpracování podrobné technické studie zaměřené na prostupnost spojovací trati (jižního by-passu) územím města Brna podél dálnice D1 ve spolupráci se statutárním městem Brno a Krajským úřadem Jihomoravského kraje. Důvodem je zajistit vzájemné propojení VRT Praha – Brno a modernizované trati (resp. VRT) Brno – Přerov. Po schválení studie bude v návaznosti na toto prověření možné v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, zajistit územní ochranu v Aktualizaci územního rozvojového plánu ČR, případně z pozice oprávněného investora požádat o aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje,
  - požádat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, jako oprávněný investor o aktualizaci Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy pro úsek Praha-Uhřetěves – hranice Středočeského kraje pro novou variantu řešení železniční trati Praha – Benešov,
  - předat územně analytický poklad Krajskému úřadu Středočeského kraje pro úsek Praha – Benešov vč. napojení do stávající tratě v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů. K územní ochraně dojde následně Aktualizací územního rozvojového plánu ČR nebo Aktualizací Zásad územního rozvoje Středočeského kraje pro tuto novou variantu řešení železniční trati Praha – Benešov.

Vypracoval:

**Ing. Marek Pinkava**

manažer projektu

Doporučuje:

**Ing. Martin Švehlík**

ředitel odboru přípravy VRT

Schválil:

**Ing. Mojmír Nejezchleb**

náměstek GŘ pro modernizaci dráhy

---

## 16 Přílohy

- Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav, SUDOP PRAHA a.s., 2020
- Stanovisko SNCF k technickému řešení
- Stanovisko strategického poradce Andrew McNaughtona
- Stanovisko JASPERS

Další stanoviska jsou přílohou studie proveditelnosti, která obsahuje také vypořádání všech zaslaných připomínek dotčených stran k průběžným výstupům i ke konečnému znění studie.