



Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor přípravy VRT
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
ID DS: uccchjm

Odpověď k č. j. ze dne
157945/2021-SŽ-GŘ-O21
ze dne 25. 10. 2021

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-22118/2021-910/13
MD/22118/2021/910

Vyřizuje/E-mail/Telefon



Datum
Praha
02.02.2022

Věc: Schválení SP VRT Praha - Brno - Břeclav

Výše uvedeným dopisem byla investorem, Správou železnic, státní organizací, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, v souladu se směrnicí V-2/2012 (Směrnice upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury financovaných bez účasti státního rozpočtu), předložena „Studie proveditelnosti Praha – Brno - Břeclav“.

Předmětem studie proveditelnosti (dále jen „SP“) byl návrh možných variant řešení novostavby vysokorychlostní tratě v úseku Praha – Brno – Břeclav. Zpracování SP navazuje na schválený Program rozvoje Rychlých železniční spojení v ČR (schválen usnesením vlády č. 389 dne 22. 5. 2017), kterým byl stanoven základní předpoklad řešení vysokorychlostní sítě v České republice. Zpracování studie proveditelnosti dále předcházelo zpracování územně-technických studií pro jednotlivé úseky, které vytvořily technické podklady pro možné řešení.

Zpracování SP bylo rozděleno do 2 etap, kdy v rámci první etapy byly posuzovány veškeré možné varianty řešení jak z hlediska územního vedení tratě, tak z hlediska volby traťové rychlosti. První etapa zpracování byla ukončena multikriteriálním posouzením, ze kterého vyplynuly varianty pro řešení v druhé etapě. Tento postup byl zvolen s ohledem na náročnost celkového zpracování všech dostupných variant řešení SP při dostatečné znalosti podkladů pro rozhodnutí o variantách druhé etapy.

Samotnou řešenou vysokorychlostní trať lze rozdělit na 3 hlavní části. Základní část tvoří úsek Praha – Brno, který je směřován přes oblast Poříčan vzhledem k příznivějším podmínkám pro umístění tratě v krajině. Na tuto část navazuje úsek Brno – Břeclav. V návaznosti na vyloučení jižního koridoru úseku Praha – Brno je dále ve studii proveditelnosti řešen úsek Praha – Benešov u Prahy, kterým je řešeno zkapacitnění výjezdu z Prahy ve směru do Českých Budějovic. Ve studii proveditelnosti je dále řešena problematika zapojení vysokorychlostní tratě do železničního uzlu Brno včetně návrhu úprav pro zvýšení jeho kapacity.

Základní cíle SP

- 1) Zlepšení mobility osob v rámci České republiky
- 2) Eliminace bezpečnostních rizik a vysoká spolehlivost železničního systému
- 3) Zvýšení podílu železnice na dopravním trhu
- 4) Přijatelná energetická náročnost v sektoru dopravy a příspěvek ke snížení produkce CO₂
- 5) Výrazně lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteřní železniční infrastrukturu
- 6) Zvýšení kapacity železniční sítě
- 7) Konkurenceschopná cestovní doba na rozhodujících relacích
- 8) Podpora hospodářských příležitostí v regionech a regionálních centrech

Výchozí technický stav a parametry železniční infrastruktury

Ve výchozím stavu železniční infrastruktury není v dané relaci zřízena žádná vysokorychlostní trať. Obsluha této relace je zajištěna pomocí konvenční železniční sítě, kterou zde tvoří I. tranzitní železniční koridor. Tato trať je silně zatížena a svými kvalitativními parametry již není schopna plnit roli páteřního dopravního systému. Nežádoucím vlivem na provoz na uvedené trati je především kombinace různých požadavků dopravy regionální, dálkové a nákladní, které způsobují vzájemná omezení mezi jednotlivými vlaky. Technický stav železniční infrastruktury je na jednotlivých částech tratě značně rozdílný, postupně je zajišťována její modernizace v zájmu zajištění provozování dráhy v dostatečné kvalitě. Tato modernizace nebude novostavbou vysokorychlostní tratě nijak znehodnocena, neboť bude nadále využívána pro potřeby dopravy nákladní i regionální.

Varianta Bez projektu

Ve stavu Bez projektu je předpokládáno zajištění rozvoje okolní konvenční i vysokorychlostní železniční sítě s výjimkou úseku Praha – Brno – Břeclav. Ve variantě bez projektu se nepředpokládá ani realizace pilotních úseků VRT, které jsou hodnoceny jako součást projektu. Rozvoj okolní sítě představují především následující projekty:

- VRT Praha – Drážďany
- VRT Přerov – Ostrava
- Modernizace tratě Brno – Přerov pro rychlost 200 km/h
- Optimalizace tratě Kolín – Všetaty – Děčín
- Modernizace tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

Vzhledem k vedení dálkových linek osobní dopravy v relacích Praha – Brno a Praha – Ostrava po konvenční tratí č. 011 a jejich budoucímu zvýšení rozsahu provozu se předpokládá kapacitní omezení pro nákladní dopravu v úsecích Praha – Kolín – Pardubice a Brno – Břeclav ve variantě bez projektu.

Projektové varianty

Zpracování studie proveditelnosti probíhalo ve 2 etapách s ohledem na nezbytnost zajištění předběžného vyhodnocení variant určených pro detailní zpracování v rámci II. etapy. Pro rozhodování Centrální komise Ministerstva dopravy jsou předloženy konečné výsledky II. etapy zpracování studie proveditelnosti. Varianty jsou dále rozděleny podle jednotlivých úseků s ohledem na jejich rozdílný charakter řešení.

Úsek Praha – Brno

Byly zpracovány dvě varianty technického řešení SK4 a PK4, které vycházejí z variant I. etapy SK1 a PK1. Úpravy byly řešeny s cílem minimalizace dopadů na životní prostředí, respektování výsledků projednání v regionech a obcích a minimalizace investiční náročnosti. Trasa variant byla optimalizována na rychlost 320 km/h s výjimkou hustě osídlených oblastí v okolí Prahy a Brna, kde je rychlost snížena na 230–270 km/h. Bylo zpracováno 6 variant provozního řešení, které předpokládají zajištění obsluhy 4 vrstvami vlaků osobní dopravy.

Úsek Brno – Břeclav

Byly zpracovány dvě varianty technického řešení BK3 a BK4, které vychází z původních variant I. etapy BK1 a BK2. Varianta BK3 navrhuje novostavbu VRT v úseku Brno – Šakvice a následné zapojení do konvenční tratě. Varianta BK4 byla doplněna na základě mezinárodního jednání o propojení států V4 vysokorychlostní železnicí. V této variantě je navrženo vedení VRT na státní hranici se Slovenskem a napojení Břeclavi pomocí sjezdu v blízkosti obce Lahná.

Úsek Praha – Benešov

Byla zpracována jedna varianta technického řešení JK4. Trasa vychází z variant I. etapy a je optimalizována pro rychlost 200 km/h a provoz pouze vlaků osobní dopravy. Trasa je navržena s cílem komplexního řešení dopravní obsluhy oblasti v jihovýchodním směru od Prahy, kdy vlivem výběru severní varianty VRT Praha – Brno není řešen úsek Praha – Benešov hlavní trasou VRT.

Hodnocení ekonomické efektivnosti a výše investičních nákladů jednotlivých variant

Varianta	Bez projektu	SK4-250	SK4-320	PK4-250	PK4-320
CIN včetně rizikové přírážky [mil. Kč]	-	323 923	323 923	300 755	300 755
FRR [%]	-	není	není	není	není
FNPV [mil. Kč]	-	-233 799	-236 061	-218 860	-221 302
ERR [%]	-	6,96	7,71	7,25	7,71
ENPV [mil. Kč]	-	55 989	71 011	61 610	77 235
B/C Ratio	-	1,317	1,402	1,373	1,468

V souladu se Směrnicí V-2/2012 byla „SP Praha – Brno – Břeclav“ projednána v Centrální komisi MD dne 25. 1. 2022 s následujícím závěrem:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav schvaluje ve variantě dle ekonomického hodnocení obsaženém ve variantě SK4-320 (definice rovněž zahrnutých úseků Brno – Břeclav a Praha – Benešov – Bystřice s upřesněním dle podmínek níže). Pro další přípravu Centrální komise ukládá Správě železnic, státní organizaci:

1. V úseku Praha – Brno pokračovat v přípravě dle varianty SK4-320. Správa železnic, státní organizace, bude realizovat kroky vedoucí ke zrychlené přípravě VRT včetně propojení s konvenční sítí. Správa železnic prověří potřebnost terminálu Pučery VRT vč. vazby na okolní území.
2. V úseku Brno – Břeclav pokračovat v přípravě dle varianty BK3 s dodatečnou úpravou pro zvýšení kapacity spočívající v prodloužení VRT dle varianty BK4 do km 44,0 a zde vytvoření mimoúrovňového napojení do stávající tratě Brno – Břeclav. V úseku od napojení VRT v km 44,0 pokračovat v realizaci infrastruktury dle varianty BK3 s možností úpravy technického řešení v návaznosti na úpravu zaústění VRT a s možností úpravy konfigurace stanic dle požadavků aktualizovaných v rámci prodloužení VRT. Toto řešení nebude obsahovat propojení mezi odbočkami Podivín a Ladaná dle varianty BK4.
3. V úseku Šakvice – státní hranice ve variantě BK4 zajistit územní studii průchodu železniční tratě územím s prvky ochrany životního prostředí (oblasti NATURA a EVL) s případným návrhem kompenzačních opatření. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.
4. V souladu s bodem 3 zahájit přípravu podkladů pro možné uzavření mezinárodní smlouvy se Slovenskou republikou o stykovém místě železniční infrastruktury.
5. V prostoru železničního uzlu Brno bude terminál Brno-Vídeňská řešen podrobnou územní studií zadanou Jihomoravským krajem z důvodu prověření jeho umístění v území a dopravní obslužnosti. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.
6. Úsek propojení VRT Praha – Brno s konvenční tratí Brno – Přerov, případně VRT Brno – Přerov (od terminálu Brno-Vídeňská do prostoru odbočky Šlapanice/Bredovka), tzv. „Jižní bypass“, posoudit územně-technickou studií prověřující možnost průchodu územím podél dálnice D1, a to v úzké spolupráci s městem Brnem a Jihomoravským krajem. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.
7. Pro úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice a úsek Praha-Uhřetěves – hranice Středočeského kraje dle koridoru JK4 Správa železnic, státní organizace, požádá o aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy.
8. Úsek Praha-Uhřetěves – Benešov – Bystřice dle koridoru JK4 (maximální provozní rychlost 200 km/h) bude samostatně posouzen záměrem projektu. Správa železnic, státní organizace, předá krajskému úřadu Středočeského kraje územně-analytické podklady pro úsek hranice Středočeského kraje – Benešov – Bystřice k následné aktualizaci ZÚR.
9. Zahájit přípravu dispečerského pracoviště pro řízení provozu na VRT včetně výstavby nové budovy potřebné k tomuto účelu.

10. Další přípravu řešit v návrhových parametrech pro maximální provozní rychlost 320 km/h a důkladně vypořádat a vysvětlit připomínky uvedené v závěrech oponentních posudků společností PricewaterhouseCoopers a Jaspers. Při přípravě zohlednit závěry posouzení SNCF a profesora Andrew McNaughtona.

Na základě výše uvedeného posouzení předložené „Studie proveditelnosti Praha – Brno – Břeclav“

Ministerstvo dopravy schvaluje tuto studii proveditelnosti.

Ing. Lenka Hlubučková
náměstkyně ministra
Sekce ekonomická a infrastrukturní