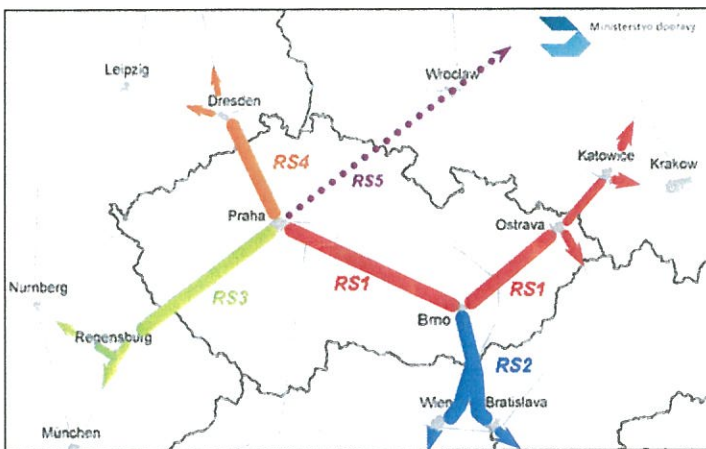


Územně technická studie VRT Praha - Litoměřice

Úvod

Potřeba posílit naši konkurenceschopnost a zajistit do budoucna kvalitní dopravní spojení občanům ČR vedla Ministerstvo dopravy při diskusích s Evropskou komisí k zařazení nových tratí pro rychlou dálkovou dopravu do návrhu revidovaných TEN-T. Pod vlivem nové evropské dopravní politiky i v návaznosti na vývoj v sousedních zemích v současnosti probíhá aktualizace koncepce, která je vedena v komplexním duchu a kromě řešení otázek spojených s infrastrukturou zahrnuje také provozní aspekty celého budoucího systému. Tento komplexní přístup se odráží v nově navrhovaném označení „rychlá spojení (RS)“

Na základě návrhu nové podoby sítě TEN-T v ČR je plánována síť rychlých spojení, jejíž součástí i rameno RS 4: Praha - Ústí nad Labem - Dresden - Berlin - Hamburg / - Leipzig – Frankfurt.



Na území ČR lze rameno RS4 rozdělit na 4 logické etapy:

- Praha – Litoměřice
- Litoměřice - Ústí nad Labem
- Ústí nad Labem – hranice SRN (- Dresden)

Úseky Praha – Nová Ves – Litoměřice jsou důležitou první etapou celého ramene, která vykazuje životaschopnost a reálné úspory v cestovních dobách sama o sobě, bez závislosti na existenci navazujících úseků. Mezi nejpodstatnější výhody této etapy patří, kromě již zmiňované úspory jízdní doby, zejména překlenutí kapacitně omezujícího úseku stávající tratě Praha – Kralupy n. Vltavou, kde dnes existuje poptávka po zahušťování příměstské dopravy, které není možné vyhovět. Severní úsek této části je v zásadě v souladu s územně-plánovací dokumentací, a podstatně zkracuje kilometrickou délku tratě Kralupy n. Vlt. – Lovosice. VRT Nová Ves – Lovosice tak má ambici stát se pilotním projektem VRT na území ČR.

Pro pokračování přípravy realizace této nové železniční spojnice je nezbytná územní stabilizace trasy. Původní trasa zanesená v ZÚR dle „KOORDINAČNÍ STUDIE VRT“, IKP, 2003, jakož i aktualizovaná trasa dle poslední dokumentace „Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní spojení Praha –

Most – Karlovy Vary – Cheb“, Ing. Jiří KALČÍK, PROJEKTOVÉ STŘEDISKO, 2010, která odstraňuje nedostatky původní trasy modifikací výjezdu z Prahy a přímým napojením Ústí nad Labem, vykazuje z územního hlediska problémová místa, spočívající zejména v negativním vlivu na životní prostředí, ale i např. kolizích s neželezniční infrastrukturou. Cílem této studie je všechny kolize identifikovat a navrhnout trasu všeobecně přijatelnou.

Urychlená územní stabilizace trasy v celé své délce byla hlavním podnětem pro zadání této studie.

Hlavní cíle územně technické studie:

- návrh RS Praha – Litoměřice jakožto invariantní trasy, která bude přijatelná pro orgány veřejné správy s cílem jejího urychleného zpracování do ÚPD
- ukotvení výhledu rozvoje kolejové infrastruktury v severním okolí hl. m. Prahy, řešení kolejového napojení letiště Vodochody a Kralup nad Vltavou

Součástí studie bude:

- vyhodnocení předchozích dokumentací
- revize stávající trasy v ZÚR dle „KOORDINAČNÍ STUDIE VRT“, IKP, 2003 a její aktualizované podoby dle dokumentace „Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní spojení Praha – Most – Karlovy Vary – Cheb“, Ing. Jiří KALČÍK, PROJEKTOVÉ STŘEDISKO, 2010
- zpracování připomínek k této studii
- Identifikace problémových míst, návrh řešení ve variantách, projednání návrhů řešení se zadavatelem a rozhodujícími dotčenými složkami (CHKO, orgány památkové péče, ŘSD,...), doporučení výsledné varianty
- zpřesnění trasy s cílem zúžení koridoru pro ZÚR na 300 m (v odůvodněných případech i méně) a pro ÚPn obcí s přesností na přímo dotčené pozemky
- studie bude zahrnovat také definici prostorové rezervy v ÚPD pro související zdvoukolejnění tratí od Všetat k místu odbočení spojky na VRT (včetně napojení směr Mělník resp. směr Praha)

Další technické požadavky na navrženou trasu:

- začátek řešeného úseku před odb. Balabenka ze směru Praha hl.n.
- dosažení plné provozní segregace dvoukolejných tratí Praha hl.n. – Balabenka – Střížkov resp. Praha Masarykovo nádraží – Balabenka – Vysočany a zpět. Současně musí technické řešení umožnit jízdu také ve směrech Masarykovo nádraží – Střížkov nebo Praha hl.n. – Vysočany a zpět.
- mimoúrovňové odbočení z Prahy hl.n. směr Praha-Holešovice není podmínkou řešení, zpracovatel však prověří rámcové možnosti v území a odhadne náklady, které by případné doplnění takové spojky vyvolalo.
- požadované odbočky, zaústěné do VRT mimoúrovňově vždy, do navazující infrastruktury dle možností:
 - od Prahy směr Liberec (jedna z variant napojení Liberce do Prahy, řešení je nutné koordinovat se souběžně zpracovávanou SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec)
 - od Prahy do Neratovic

- od Prahy do Kralup n. Vlt. (alternativně s napojením / bez napojení letiště Vodochody)
- od Prahy směr Louny (nová trať, není předmětem řešení této studie)
- od Litoměřic do Kralup n. Vlt. (bezkolizně vůči směru Praha – Louny resp. zpět)
- od Prahy do Lovosic
- od Prahy do Litoměřic
- zhotovitel studie prověří možnost případných stanic pro osobní dopravu (napojení dalších obcí, resp. přestupních terminálů z autobusové a individuální dopravy), a po následném projednání s objednatelem studie je případně zapracuje do technického řešení trasy.
- konec řešeného úseku před portálem tunelu budoucího pokračování trasy VRT směr Ústí nad Labem
- rychlost v odbočení z VRT vedlejším směrem bude 200 km/h, v odůvodněných případech 160 km/h, v dostatečně dlouhém navazujícím úseku z hlediska minimalizace ovlivnění možnosti jízdy vlaků ve sledu na VRT (rozjezdová resp. brzdná křivka)

Požadavky z hlediska z hlediska územně plánovací dokumentace:

- před zahájením vlastního zpracování svolat koordinační schůzku, na které budou projednány možnosti a limity v území
- při zpracování studie postupovat v součinnosti s orgány veřejné správy:
 - Ministerstvo dopravy
 - Útvar rozvoje hl. města Prahy
 - Středočeský kraj
 - Ústecký kraj
- součástí studie bude zpráva o vypořádání připomínek
- v rámci území hl. m. Prahy respektovat požadavky Útvaru rozvoje města, respektovat v maximální možné míře ZÚR, stávající územně plánovací dokumentaci včetně probíhajících změn
- v rámci území Středočeského a Ústeckého kraje v maximální možné míře vycházet ze ZÚR, respektovat stávající i rozpracovanou územně plánovací dokumentaci obcí, navrhnout možné úseky pro zúžení koridoru vymezeného v ZÚR
- popsat kolizní místa vůči územně plánovací dokumentaci a navrhnout řešení a projednat ho s příslušným orgánem (ÚRM, Středočeský a Ústecký kraj)
- mapové podklady zpracovat v podrobnosti pro územní plány obcí včetně stanovení veřejné prospěšnosti staveb (měřítko 1:5.000, stanice 1:1.000, přehled pozemků dotčených stavbou, návrh záborů pro VPS a pro UPn)
- zpracovatel poskytne následnou konzultační činnost v případě řešení kolizí v rámci projednávání ÚPD

Obsah studie

Studie bude obsahovat následující části:

- Průvodní zpráva – shrnutí cílů, záměru a širších souvislostí, výsledné závěry a doporučení
- Technická část – technická zpráva s popisem navrženého řešení vč. dopravní technologie a vyčíslení orientačních investičních nákladů, posouzení vlivu záměru na životní prostředí

- Výkresová část v rozsahu minimálně:
 - přehledná situace M 1 : 50.000
 - situace v základní rastrové mapě M 1 : 5.000
 - situace v ortofotomapě M 1 : 5.000
 - situace dopraven, celého úseku odb. Balabenka – odb. Rokytka / Praha-Vysočany M 1 : 1.000 (v tomto úseku vč. koncepce řešení umělých staveb a přístupových tras IZS)
 - situace oblasti Balabenky M 1: 500, vč. příčných řezů a podélných profilů (s důrazem na řešené mostních objektů, etapizaci výstavby a výluk)
 - zákres trasy do územního plánu
 - podélný profil trasy ve vhodném měřítku
 - přehledné schéma celé trasy (vč. rozkreslení kolejišť dopraven a navazujících úseků)
 - dráhový

Součástí studie bude prezentace pro veřejné seznámení s výsledky prací a manažerské shrnutí (samostatný dokument v rozsahu max. 2 stran A4).

Harmonogram zpracování

Studie bude zpracována podle následujícího harmonogramu:

1. Zahájení prací
 - po podpisu smlouvy o dílo
2. Shromáždění podkladů, analýza předchozích dokumentací
 - 1 měsíc
3. Kompletace připomínek ke studii „Vysokorychlostní napojení Ústí nad Labem a rychlostní spojení Praha – Most – Karlovy Vary – Cheb“, Ing. Jiří KALČÍK, PROJEKTOVÉ STŘEDISKO, 2010. Pracovní návrh řešení zaústění trasy VRT do ŽUP (úsek Střížkov – Vítkov včetně řešení dopadů v okolí odb. Balabenka)
 - 1 měsíce
4. Koncept řešení zaústění trasy VRT do ŽUP
 - 2 měsíce
5. Projednání řešení zaústění trasy VRT do ŽUP s rozhodujícími institucemi,
 - 1 měsíc
6. Čistopis řešení zaústění trasy VRT do ŽUP
 - 1 měsíc, nejpozději do 30. 6. 2013
 - **1. dílčí plnění**
7. Koncept řešení zbývajících tras
 - 1 měsíce
8. Projednání s rozhodujícími institucemi
 - 2 měsíc
9. Zpracování připomínek
 - 1 měsíc
10. Čistopis dokumentace
 - 1 měsíc, nejpozději do 30. 11. 2013
 - **Finální odevzdání**

Projednávání se zadavatelem

Po zahájení prací bude svolána vstupní porada se zadavatelem. V průběhu prací budou svolávány pravidelné měsíční porady nad postupem prací, případné připomínky budou průběžně zapracovány. Před ukončením prací bude svolána závěrečná porada.