

Váš dopis zn.  
Ze dne 7. února 2022  
Naše zn. 15832/2022-SŽ-GR-025  
Listů/příloh 5/0

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

Datum 22. února 2022

Hrdlořezská zvonička, spolek  
Hrdlořezská 357/16  
Praha-Hrdlořezy  
190 00  
e-mail:  
foi+request-9260-0de9b63b@infoprovsechny.cz

## ROZHODNUTÍ

Správa železnic, státní organizace, se sídlem Praha 1-Nové Město, Dlážďená 1003/7, 110 00, IČO 709 942 34, zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským soudem v Praze, odd. A, vložka 48384, jež je povinným subjektem ve smyslu § 2 odst. 2 zákona o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), obdržela dne 7. února 2022 žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů (dále jen InfZ), v níž spolek Hrdlořezská zvonička, IČ: 28554060, sídlem Hrdlořezská 357/16, 190 00 Praha 9-Hrdlořezy (dále jen žadatel) žádá o poskytnutí následujících informací, týkajících se stavebního projektu „Modernizace traťového úseku Praha-Libeň-Praha-Malešice, I. stavba, kód stavby A-12“, především pak:

- 1) veškeré aktuální technické a projektové dokumentace včetně zpracovaných vizualizací dodavatelí/projektanty/architektury SŽDC
- 2) skladbu/složení financování realizace tohoto projektu
- 3) aktuální harmonogram realizace projektu.

Dále žádáme o zodpovězení následujících bodů:

- 4) Je stále platný údaj o rozpočtu stavby zveřejněný na webu szdc.cz ke dni podání této žádosti ve výši 2,259 miliardy korun? Pokud ne, jaký je aktuální rozpočet a jak se jeho případné zvýšení odrazí v realizaci projektu?
- 5) V jaké fázi se nachází výběr zhotovitele/dodavatele stavby? Probíhá již výběrové řízení, kdo se ho zúčastnil či kdo zvítězil?
- 6) Kolik stojí/stály služby společnosti Mott MacDonald CZ, spol. s r.o. (zhotovitel dokumentace) týkající se tohoto projektu?
- 7) V oznámení k záměru z roku 2014 bylo uvedeno, že „Předmětná stavba řeší zvýšení kapacity traťového úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice pro nákladní dopravu“. Ale dle současných podkladů (hluková studie z roku 2017 – doplnění EIA) je hlavní nárůst osobní dopravy a nákladní doprava naopak ve výhledu v součtu na všech tratích klesá. Jak je možné, že se od záměru v roce 2014 tak zásadně změnilo odůvodnění potřeby stavby?
- 8) Dle podkladů „Nová tříkolejná trať za odbočkou Hrdlořezy bude zaústěna do jednokolejné trati před malešickým tunelem“. Jak lze odůvodnit takto nákladnou stavbu 2 nových kolejí (v délce 2 km), které stejně budou sjíždět do stávající 1 trati před malešickým tunelem?
- 9) Jednou z dalších etap má být vybudování více kolejí v malešickém tunelu. V jaké fázi se plány této etapy nacházejí, jaký je její harmonogram? Co když k této navazující etapě nikdy nedojde, stejně jako se tomu stalo v případě velkokapacitního překladiště Malešice, které mělo také na tuto stavbu navazovat a skončilo už ve fázi EIA („Terminál Malešice EIA“ PHA1037).

10) Jaké jsou všechny navazující etapy této I. stavby, jejich harmonogramy a zajištění financování?

Správa železnic, státní organizace, posoudila tuto žádost z pohledu InfZ a dospěla k závěru požadované informace omezit a proto v souladu s ust. § 15 InfZ a ustanoveními zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád), vydává níže uvedené rozhodnutí.

### **ROZHODNUTÍ O ODMÍTNUTÍ ČÁSTI ŽÁDOSTI**

Správa železnic, státní organizace, jako povinný subjekt podle § 2 InfZ, ve věci žádosti o poskytnutí informací, kterou Správní železnic, státní organizace, obdržela dne 7. února 2022 od žadatele, rozhodla takto:

**Bodům 1), 3), 4), 5), 6), 7), 8), 9) a 10) se vyhovuje.**

**Bod 2) se v souladu s § 15 odst. 1 InfZ odmítá.**

### **ODŮVODNĚNÍ**

Správa železnic, státní organizace, obdržela dne 7. února 2022 žádost žadatele o poskytnutí shora uvedených informací.

#### **K bodu 1)**

K bodu 1) s ohledem na objem požadované informace níže zasíláme odkaz na stažení projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, zpracované vizualizace a videoprezentaci akce.

Dovolujeme si upozornit žadatele, že projektová dokumentace na železniční stavitelství je specifická a může zbytečně docházet ke konfliktním situacím i po prostudování specialistou z jiného oboru stavitelství. Z tohoto důvodu jsme se zpracovatelem projektové dokumentace ochotni uspořádat s žadatelem schůzku pro vyjasnění případných nejasností.

Odkaz: <https://datashare.spravazeleznic.cz/ad/index.php/s/UGaZFCmQ4j6TJ4W>

Heslo: LiMa2022

#### **K bodu 2)**

Správa železnic, státní organizace, prověřila existenci požadované informace a k danému sděluje, že v tuto chvíli nejsou detaily financování realizace stavby řešeny. Volba konkrétních finančních zdrojů je řešena až v posledním stádiu přípravy stavby, dle aktuálních možností státního rozpočtu a vypsání dotačních programů. S ohledem na zjištěné Správa železnic, státní organizace, považuje za splněný kumulativní požadavek na neexistenci dané informace a zároveň na podmínku touto informací nedisponovat. Vzhledem k uvedenému tedy Správa železnic, státní organizace, žádost v bodě 2) pro faktickou neexistenci požadované informace v souladu s § 15 odst. 1 InfZ odmítá.

### **K bodu 3)**

Předpokládaný harmonogram projektu:

|                      |                 |
|----------------------|-----------------|
| Získání ÚR:          | 06/2022         |
| Zpracování DSP+PDPS: | 06/2022–06/2023 |
| Získání SP:          | 01/2024         |
| Realizace stavby:    | 09/2024–12/2027 |

### **K bodu 4)**

Souhrnný rozpočet podle nejnovější verze dokumentace pro územní rozhodnutí po zapracování připomínek dotčených orgánů činí 2 495 447 000 Kč. Případné zvýšení se neodrazí v realizaci projektu, rozpočet je průběžně aktualizován dle platných cenových soustav.

### **K bodu 5)**

V současné době probíhá územní řízení. Po jeho dokončení vypíše zadavatel výběrové řízení na zhotovitele dalších stupňů projektové dokumentace (pro stavební povolení, výběr zhotovitele, provedení stavby apod.). Teprve následně dojde k vlastnímu výběrovému řízení na zhotovitele stavby. V tuto chvíli není vypsáno žádné výběrové řízení na zhotovitele další části projektové dokumentace ani realizaci stavby.

### **K bodu 6)**

Informace je dostupná z volně přístupného registru smluv. Aktuálně je uzavřena smlouva na částku 11 808 523 Kč bez DPH.

### **K bodu 7)**

Skutečně rozsah dopravy doznal po roce 2014 uváděných změn, a to především v důsledku dopracování a schválení podstatných investic. Jedná se především o optimalizaci a zkapacitnění trati Kolín – Všetaty – Děčín, zdánlivě nesouvisející stavby mezi Lysou nad Labem/Nymburkem a Mladou Boleslaví a zkapacitnění trati Choceň – Hradec Králové – Velký Osek.

Jmenované investice následně ovlivňují především rozsah nákladní dopravy, který je nutné provážet přes Prahu v ose Praha-Libeň – Praha-Běchovice (např. z důvodu technického stavu, nedostatečných parametrech trati přes Všetaty a její nedostatečné kapacity ve výhledovém stavu, obdobně vlivem dostavby nákladních kapacit v Mladé Boleslavi následně dochází k uvolnění seřadovací stanice Nymburk pro potřeby částečného přesunu vlakovodby ze stanice Praha-Libeň). Současně i dokončením investic přes Hradec Králové dojde k částečnému přechodu výkonů od Ústí nad Labem mimo dlouhodobě přetíženou trať v úseku Praha – Choceň. Nicméně částečně jsou výkony nákladní dopravy nahrazovány výhledově novými přepravami, proto propad proti předchozímu období není tak výrazný.

Úsek Praha-Libeň – Praha-Malešice je ovlivňován z obdobných důvodů a uvedenými investicemi přesahujícími Prahu, jak jest uvedeno výše. Zatímco přepravní vztahy a očekávaný rozvoj v relacích vázaných např. na terminál v Praze-Uhřetěvesi jsou relativně stálé, opět dochází k úpravám rozsahu dopravy i v důsledku výhledových změn vlakovodby (především přesuny zátěže mezi Nymburkem a Prahou-Libní). Současně došlo k upřesnění části výkonů téhož operátora především mezi terminály Praha-Uhřetěves a Česká Třebová.

Naopak je nutné potvrdit nárůst osobní dopravy především v ose Praha-Libeň – Praha-Běchovice, přičemž stav nezlepší ani připravované investice v rámci Rychlých spojení. I přes pokles výhledového rozsahu nákladní dopravy v ose Praha-Libeň – Praha-Malešice je řešená oblast v případě neexistence předmětné investice s přesmykem zásadním kolizním bodem, který neumožňuje odbavení uvedeného výhledového rozsahu dopravy, natož v odpovídající stabilitě a bezpečnosti provozu, v řádných jízdních dobách (patrně již v aktuálním stavu, kdy

jsou kvůli zvýšení stability provozu nejen vlaky zpoždovány, ale již při konstrukci jízdního řádu zpomalovány – to však degraduje minimálně část přínosů např. z úspory jízdních dob mnoha investic i přesahujících Prahu v dané trase vlaku).

### **K bodu 8)**

Hlavním smyslem nového dvoukolejného úseku Praha-Libeň – odb. Hrdlořezy spočívá v tom, že je možné vůči sobě nekolizně provozovat vlaky v ose Praha hl. n./Mas. n. – Praha-Běchovice a Praha-Holešovice – Praha-Malešice. Dokud nebude investičně vyřešen zůstávající jednokolejný úsek Hrdlořezy – Praha-Malešice, tak „tříkolejný“ úsek sám o sobě nejen že v souladu s výše uvedeným řeší jinak neřešitelnou nedostatečnou kapacitu zhlaví stanice Praha-Libeň (kde se bez přesmyku ruší po směru a protisměrně jízdní cesty), ale zvyšuje samotnou kapacitu úseku Praha-Libeň – Praha-Malešice, který je dnes kompletně jednokolejným a výhledovému rozsahu nedostačující (ve variabilitě provozu, ale i vůči samotným možnostem konstrukce jízdního řádu). Třetí kolej nevedoucí přes přesmyk zůstává především z důvodu možné jízdy méně častých, ale velmi těžkých nákladních vlaků, které by nebyly bez potřeby dalších lokomotiv projet sklonově náročnější trasou přes přesmyk, obdobně jako pro vlaky běžně přes přesmyk projíždějící, ale vlivem velmi nepříznivých povětrnostních podmínek by v ojedinělých případech opět musely vyčkat pomoci dalších lokomotiv, dělení na části atd. Současně je „třetí“ kolej využívána např. k soupravovým (manipulačním) jízdám vlaků v trase Praha hl. n./Mas. n. – Praha-Malešice, aniž by protisměrně kolidovaly s vlaky od Prahy-Běchovic apod.

### **K bodu 9)**

Význam stavby Modernizace trati Praha-Libeň – Praha-Malešice je popsán výše. Navazující etapou je akce „Zdvoukolejnění trati Hrdlořezy – Praha-Malešice – Praha-Hostivař“. Její součástí bude nový jednokolejný souběžný tunel pod vrchem Tábor, neboť profil současného tunelu pro dvojkolejnou elektrifikovanou trať svým profilem nevyhovuje a jeho přestavba by znamenala mnohaměsíční přerušení provozu. Součástí akce je též modernizace ŽST Praha-Malešice s výstavbou nástupišť poblíž stanice metra a zdvoukolejnění tratě do Prahy-Hostivaře.

Navazující stavba vychází ze schválené studie proveditelnosti zaústění IV. tranzitního železničního koridoru do železničního uzlu Praha a v současné chvíli je ve fázi zpracování záměru projektu, který bude předložen do Centrální komise Ministerstva dopravy v létě 2022. Po jeho schválení Správa železnic zajistí zpracování dalších fází projektové dokumentace. Realizace je v koordinaci s ostatními akcemi v rámci Železničního uzlu Praha plánována na roky 2029–2032.

### **K bodu 10)**

Stavba „Modernizace trati Praha-Libeň – Praha-Malešice, I. stavba“ není dělena na etapy. Po dokončení této stavby by měla být realizována stavba „Zdvoukolejnění trati Hrdlořezy – Praha-Malešice – Praha-Hostivař“. Detaily ohledně této stavby jsou rozepsány v odpovědích výše.

Financování bude řešeno v závěrečných stupních přípravy, tak jak bylo popsáno výše.

Ve vazbě na rozhodnutí co do bodu 2 žádosti pak shrnujeme, že s ohledem na výše uvedené a ve spojení s teorií (k tomu např. Furek, Rothanzl, Jirovec. Zákon o svobodném přístupu k informacím. Komentář. C. H. Beck, Praha 2016, s. 769) a praxí (k tomu např. rozhodnutí Nejvyššího správního soudu ze dne 2. dubna 2008, čj. 2 As 71/2007-56: „Poskytnutí informace lze totiž odmítnout nejen z důvodů právních, jež jsou taxativně vyjmenovány v § 7–11 zákona o svobodném přístupu k informacím, nýbrž i z důvodů faktických, které v zákoně z pochopitelných důvodů vyjmenovány nejsou. Typickým faktickým důvodem neposkytnutí informace přitom bude právě situace, kdy povinný subjekt požadovanou informaci nemá.“) nelze proto žádosti v tomto bodu vyhovět, a to z důvodu faktické neexistence informace.

Se zřetelem na výše uvedené skutečnosti Správa železnic, státní organizace, shledala, že informaci požadovanou v bodu 2) žádosti, nelze žadateli poskytnout a rozhodla proto dle § 15 InfZ tak, jak je uvedeno ve výroku a v odůvodnění tohoto rozhodnutí.

## **POUČENÍ**

Proti tomuto rozhodnutí může žadatel podle ust. § 16 InfZ a § 83 odst. 1 a násl. správního řádu podat odvolání ve lhůtě do 15 dnů ode dne doručení tohoto rozhodnutí k Úřadu pro ochranu osobních údajů, a to podáním učiněným u Správy železnic, státní organizace.

S ohledem na formu vypravení tohoto rozhodnutí na e-mailovou adresu, která byla určena jako doručovací adresa, a nemožnost zajistit prokazatelné doručení písemnosti, Vás zdvořile žádáme o potvrzení přijetí tohoto rozhodnutí volnou formou přímo e-mailem na adresu zpracovatele (drvota@spravazeleznic.cz). V případě nepotvrzení doručení do pěti pracovních dnů budeme nuceni přistoupit k opětovnému zaslání rozhodnutí poštou s doručenkou na Vámi uvedenou adresu trvalého bydliště. Děkujeme za pochopení.

Mgr. František Chabičovský  
vedoucí oddělení drážního práva a legislativy

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

**Doložka číslo:** 2505381

**Původní datový formát:** application/pdf

**UUID původní komponenty:** 7f695dea-95be-48e0-83fd-465df580ec74

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

System ERMS (zpracovatel dokumentu Tomáš DRVOTA)

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

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 22.02.2022 09:24:02



57cbf8f2-1e2a-404f-a2a5-626921abe3e4