



Správa železnic, státní organizace,
Generální ředitelství
odbor přípravy staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Odpověď k č. j. ze dne	Č. j./Sp. zn./Typ	Vyřizuje/E-mail/Telefon	Datum
162120/2021-SŽ-GŘ-O6 11. 11. 2021	MD-32916/2022-910/2 MD/32916/2022/910	Mgr. Petr Řehák petr.rehak@mdcr.cz +420 2251 31038	Praha

Věc: Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)

Dopisem č. j. 162120/2021-SŽ-GŘ-O6 ze dne 11. 11. 2021 předložil investor, Správa železnic, státní organizace, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, dle platné směrnice MD č. V-2/2012 (Směrnice, upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu), záměr projektu investiční akce „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“.

Předmětný záměr projektu vychází ze SP „Velký Osek – Hradec Králové - Choceň“, schválené Centrální komisí MD ve variantě A4 + B4 dne 20. 10. 2015. V rámci zpracování DÚR bylo zdvoukolejnění dále rozpracováno v široké škále variant různých technických parametrů a různého vedení trasy. Z nich byla technicky podrobně zpracována řešení dvou variant – A4 a A5, jako kompromis mezi technickou kvalitou tratě a jejími vlivy na životní prostředí (EIA), včetně ekonomického posouzení. Na základě těchto kroků byla vybrána výsledná podoba projektu ve variantě A5. Varianta byla doplněna o zřízení systému ETCS, GSM-R a rovněž zavedení střídavé trakční soustavy, která byla původně uvažovaná jako samostatná stavba.

Oponentní posudek, vypracovaný Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., Brno dne 13. 10. 2021, navrhl předmětný projekt k realizaci ve variantě A5 s doporučeními, která budou investorem v dalších stupních projektové dokumentace zohledněna.

Předmětný projekt je součástí souboru staveb modernizace tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, který je rozdělen na čtyři samostatné akce, jak je uvedeno v části ekonomického hodnocení.

Dotčený traťový úsek neleží na trase, definované v evropských dohodách AGC a AGTC a není zařazen do sítě TEN-T. Celé rameno je na úrovni ČR součástí řešené alternativní trasy k I. TŽK. Souběžně s tímto úsekem jsou připravovány související investiční akce „Rekonstrukce TNS Káranice“ a „Rekonstrukce TNS Dobšice nad Cidlinou“, obě pro napájení TV AC 25 kV, 50 Hz.

Stávající stav

Předmětná železniční dráha je celostátní, jednokolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou DC 3 kV. Maximální traťová rychlost je 100 km/h, traťová třída zatížení D4 a C3. Doprava je řízena v souladu s předpisem SŽDC D1. Trať byla uváděna do provozu v letech 1870–1875. V roce 1965 byla elektrizována. V úseku leží Odb. Plačice, ŽST Praskačka, Dobřenice, Káranice, Nové Město nad Cidlinou a zastávky Hradec Králové-Kukleny, Lhota pod Libčany a Kratonohy. V Odb. Plačice je do tratě zaústěna tzv. Plačická spojka – celostátní dráha z Opatovic nad Labem-Pohřebačky. TZZ je 3. kategorie – AH. V úseku je dále 22 úrovněových

přejezdů, 6 mostů, 33 propustků. Trať překonávají 2 silniční a 1 dálniční nadjezd. Většina prvků železniční tratě je na hranici morální a fyzické životnosti. Železniční svršek je v hlavních staničních a průběžných traťových kolejích převážně ve tvaru R65, v kratších úsecích též UIC60, na betonových nebo dřevěných pražcích z let 1979–2011. Stávající železniční svršek se v hlavních kolejích nebude používat, v minimálním množství bude využit ve vedlejších kolejích. Ve stanicích a zastávkách jsou nízká a úroňová nástupiště.

Zdůvodnění projektu a navrhovaný stav

Stávající jednokolejná trať není schopná převzít potenciální rozsah dopravy z důvodu nízké traťové rychlosti, nedostatečné kapacity, nevhodných technických parametrů a morální i technické zastaralosti některých zařízení.

Trasa přes Hradec Králové umožní převzetí dlouhých nákladních vlaků (740 m) kombinované přepravy, a to díky plnému zdvoukolejnění a zvýšené stabilitě GVD. Realizace stavby umožní zavedení Ex Praha – Hradec Králové s jízdní dobou cca 65 min.

Hlavními cíli navrhované stavby jsou:

- a) Zlepšení parametrů tratě pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy.
- b) Uvedení tratě do normového stavu.
- c) Minimalizace dopadů výlukové činnosti.
- d) Zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště o výšce hrany 550 mm nad TK, délka nástupišť, včetně ostrovních, bude 110 m, na zastávkách bude jejich umístění dle provozní potřeby i nevstřícně.
- e) Minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty.

Požadavky na technické řešení

Stavba zahrnuje celkovou modernizaci stávající jednokolejné železniční tratě, převážně ve stávající stopě. Směrové úpravy jsou navrženy v Odb. Plačice a před Chlumcem nad Cidlinou. **Součástí modernizace je rozšíření tratě v celém úseku na dvoukolejnou, zvýšení rychlosti na 160 km/h, instalace ETCS L2 s benefity, DOZ z CDP Praha, GSM-R a konverze trakce na AC 25 kV, 50 Hz. ZZ bude 3. kategorie – ES, komunikace s RBC bude obousměrná.** ŽST Káranice, Dobřenice a Praskačka budou rekonstruovány, včetně peronizace (vyjma Praskačky) a jejich koleje prodlouženy pro vlaky o délce 740 m. ŽST Praskačka bude nadále sloužit pro nákladní dopravu, nástupiště budou vysunuta do traťového úseku k přejezdu mezi obcemi Praskačka a Urbanice. ŽST Nové Město nad Cidlinou bude změněna na zastávku Nové Město nad Cidlinou. Budou přestavěny zastávky Hradec Králové-Kukleny, Lhota pod Libčany a Kratonohy, **bude zřízena nová zastávka Obědovice**. Ve stavbě budou provedeny **příslušné úpravy sdělovacího zařízení, včetně stínění dotčených kabelů na střídavé trakci, napájení je realizováno z magistrální rozvodné sítě 22 kV**. Výpravní budovy ve stanicích Praskačka, Dobřenice a Nové Město nad Cidlinou budou odstraněny. Výpravní budova v ŽST Káranice bude rekonstruována na technologický objekt. Na Odbočce Plačice, v ŽST Praskačka, Dobřenice a Káranice budou vybudovány nové technologické objekty pro zabezpečovací, sdělovací a energetická zařízení. Součástí stavby jsou opatření k omezení účinku hluku ze železniční dopravy, vyvolané úpravy pozemních komunikací a sítě technické infrastruktury, vyvolané úpravy oplocení pozemků a vyvolané demolice.

Součástí stavby jsou též náhrady stávajících úroňových přejezdů, a to podchodem, podjezdem, nadjezdem nebo cestou k sousednímu přejezdu.

Bude modernizován železniční svršek, stávající kolejnice a pražce budou odstraněny, kolejové lože bude odtěženo. Vše nahrazeno novým. Ve stávající traťové koleji bude provedena sanace konstrukce pražcového podloží, včetně odvodnění. Bude vybudováno nové těleso pro druhou traťovou kolej.

Na vjezdu do ŽST Hradec Králové hl. n. je navržena rychlost 80 km/h. Před ŽST Chlumec nad Cidlinou je rychlost postupně snižována na 130 km/h. Rychlost 160 km/h je navržena přes ŽST Praskačka, Dobřenice a Káranice. Kolejový svršek je navržen tvaru 60 E2 na betonových pražcích s pružným upevněním, včetně bezstykové koleje.

V ŽST Hradec Králové hl. n. bude doplněna kolejová spojka do plného počtu čtyř výhybek. Odb. Plačice, bude přestavěna na odbočku z dvoukolejné tratě. Pro ochranu hlavní tratě v zapojení Plačické spojky je navržena odvrtná písková kolej.

V okolí tratě budou dle hlukové studie realizovány PHS.

Realizace stavby se předpokládá v období: 08/2026 – 05/2028

Celkové investiční náklady této akce, čerpané z finančních prostředků SFDI a fondů EU, představují částku ve výši [REDAKCE]. Z rozpočtu SFDI bude čerpána částka ve výši [REDAKCE]; z fondů EU bude čerpána částka ve výši [REDAKCE]. Smíšená CÚ 2015 – 2029. Ekonomické hodnocení vychází z aktualizace ekonomického hodnocení (12/2020) schválené SP „Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“, tzv. podkladové studie a bylo provedeno v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (2017).

Hodnocení bylo zpracováno metodou CBA pro soubor všech čtyř staveb modernizace předmětné tratě:

- a) Modernizace traťového úseku Odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)
- b) Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)
- c) Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)
- d) Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň

Hodnocení zohledňuje postup projektové přípravy, včetně provedených úprav, a to od doby schválené podkladové studie:

- TÚ Velký Osek-Kanín – Chlumec nad Cidlinou byl pro účely dokumentace EIA zpracován v podrobnosti DÚR variantně, tedy ve variantě A4 s parametry podle podkladové studie s rychlostními omezeními do 100 km/h a dále ve variantě A5 s vyšším rozsahem přeložek tratě a se snížením sklonu pro usnadnění podmínek nákladní dopravy. Do této aktualizace EH vstupuje varianta A5, neboť vzešla jako výhodnější z posouzení EIA a lépe plní cíle stavby, zejména dosahuje nižších provozních nákladů pro nákladní dopravu a kratších cestovních dob v osobní dopravě.
- ŽST Týniště nad Orlicí byla vyjmuta z tohoto ekonomického hodnocení, protože v současné době je svými náklady a přínosy zahrnuta do ramene Týniště nad Orlicí – Solnice.
- Z hodnoceného rozsahu byla vypuštěna Libická spojka, včetně obvodu Kanín. Tato část infrastruktury se nově stala součástí stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – Odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, zahrnuté do aktualizace SP „Kolín – Všetaty – Děčín“.
- Do jednotlivých staveb byly zahrnuty odůvodněné náhrady železničních přejezdů mimoúrovňovými kříženími. Jde o případy, kdy přejezd není možné zachovat z důvodu platných norem (např. přejezd ve stanici přes staniční koleje), přejezdy nezachovatelné z důvodu změny polohy tratě (např. při zahlbouení tratě) a přejezdy s frekvencí, na nichž přínosy z náhrady převyšují příslušné investiční náklady.

Hodnoty ekonomické analýzy v CÚ 2020 jsou: [REDAKCE]

Aktualizace ekonomického hodnocení, zpracovaná 12/2020 na základě podkladové SP, zohlednila nové, výše uvedené skutečnosti a změny, které nejsou v rozporu se SP, ale vznikly až na základě současných znalostí, spojených se zpracováním dalšího stupně dokumentace. Výsledky aktualizace prokázaly **ekonomickou efektivitu celého projektu, který splňuje všechny předpoklady k financování z veřejných zdrojů.**

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND: 552 352 0014

V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012, upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, se dne 23. 8. 2022 uskutečnilo jednání Centrální komise MD, která k předmětnému záměru projektu investiční akce vyslovila závěr:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ schvaluje s podmínkami:

- 1) *Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni dokumentace vydefiniuje v konečné podobě komplexně stanovená data, určená k záznamu a archivaci a plnohodnotné specifikace, potřebné pro jejich výměnu mezi Jednotným záznamovým prostředím (JZP) a ostatními relevantními systémy ŽDC. Bude postupovat v souladu se ZP „Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC“ a jeho přílohou „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“.*
- 2) *Správa železnic, státní organizace, bude koordinovat přípravu akcí „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ a „Modernizace traťového úseku Odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ tak, aby se minimalizoval časový rozdíl mezi zahájením jejich realizace. Je nutné zajistit nepřetržitou obsluhu vleček v ŽST Chlumec nad Cidlinou, a to s ohledem na provázanost obou akcí z hlediska technologií systému ETCS s benefity, konverze trakce a i s ohledem na nezbytnou koordinaci výluk s cílem jejich rozsah co nejvíce eliminovat.*
- 3) *Správa železnic, státní organizace, bude v rámci akce realizovat systém DOZ z CDP Praha bez úsekového řízení.*
- 4) *Správa železnic, státní organizace, v rámci projektové přípravy předloží Centrální komisi MD komplexní analýzu možností zrušení co největšího počtu přejezdů v řešeném úseku, včetně přípojných tratí a vyčká rozhodnutí komise. Materiál bude obsahovat informace o využívání jednotlivých přejezdů a varianty řešení jejich případných náhrad, které byly s dotčenými subjekty projednávány.*
- 5) *Správa železnic, státní organizace, v rámci projektové přípravy předloží věcně příslušnému odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) ocenění stavby dle aktualizované cenové soustavy OTSKP a vyčká dalšího rozhodnutí Centrální komise MD.*

Ministerstvo dopravy schvaluje tento záměr projektu

a doporučuje akci realizovat s financováním z rozpočtu SFDI a fondů EU v souladu se závěrem, přijatým Centrální komisí MD dne 23. 8. 2022.

Poznámka: Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu Správy železnic, státní organizace,
Příloha: Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

Na vědomí: SFDI

Ing. Lenka Hlubučková
náměstkyně ministra pro řízení
Sekce ekonomické a infrastrukturní

Schvalovací doložka Ministerstva dopravy
 k záměru projektu investiční akce
„Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce „**Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)**“, s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši [REDAKCE], v cenové úrovni let 2015 – 2029, čerpanými z rozpočtu SFDI a fondů EU, který předložila Správa železnic, státní organizace, dopisem č. j. 162120/2021-SŽ-GR- O6 ze dne 11. 11. 2021, schvaluje na základě rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce a souhlasí s jeho registrací s podmínkami:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že záměr projektu investiční akce „**Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)**“ schvaluje s podmínkami:

- 1) Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni dokumentace vydefinuje v konečné podobě komplexně stanovená data, určená k záznamu a archivaci a plnohodnotné specifikace, potřebné pro jejich výměnu mezi Jednotným záznamovým prostředím (JZP) a ostatními relevantními systémy ŽDC. Bude postupovat v souladu se ZP „Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC“ a jeho přílohou „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“.
- 2) Správa železnic, státní organizace, bude koordinovat přípravu akcí „Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) – Hradec Králové (mimo)“ a „Modernizace traťového úseku Odb. Kanín – Chlumec nad Cidlinou (včetně)“ tak, aby se minimalizoval časový rozdíl mezi zahájením jejich realizace. Je nutné zajistit nepřetržitou obsluhu vleček v ŽST Chlumec nad Cidlinou, a to s ohledem na provázanost obou akcí z hlediska technologií systému ETCS s benefity, konverze trakce a i s ohledem na nezbytnou koordinaci výluk s cílem jejich rozsah co nejvíce eliminovat.
- 3) Správa železnic, státní organizace, bude v rámci akce realizovat systém DOZ z CDP Praha bez úsekového řízení.
- 4) Správa železnic, státní organizace, v rámci projektové přípravy předloží Centrální komisi MD komplexní analýzu možností zrušení co největšího počtu přejezdů v řešeném úseku, včetně přípojných tratí a vyčká rozhodnutí komise. Materiál bude obsahovat informace o využívání jednotlivých přejezdů a varianty řešení jejich případných náhrad, které byly s dotčenými subjekty projednávány.
- 5) Správa železnic, státní organizace, v rámci projektové přípravy předloží věcně příslušnému odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) ocenění stavby dle aktualizované cenové soustavy OTSKP a vyčká dalšího rozhodnutí Centrální komise MD.

Realizace stavby se předpokládá v období: 08/2026 – 05/2028
 Projekt je zaevidován pod č. j. ISPROFOND: 552 352 0014

Ekonomické hodnocení vychází z aktualizace ekonomického hodnocení (12/2020) schválené SP „Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“, tzv. podkladové studie a bylo provedeno v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (2017).

Hodnocení bylo zpracováno metodou CBA pro soubor všech čtyř staveb modernizace předmětné tratě:

- a) Modernizace traťového úseku Odb. Kanín - Chlumec nad Cidlinou (včetně)
- b) Modernizace traťového úseku Chlumec nad Cidlinou (mimo) - Hradec Králové (mimo)
- c) Modernizace traťového úseku Hradec Králové (mimo) - Týniště nad Orlicí (mimo)
- d) Modernizace traťového úseku Týniště nad Orlicí (mimo) – Choceň

Hodnocení zohledňuje postup projektové přípravy, včetně provedených úprav, a to od doby schválené podkladové studie:

- TÚ Velký Osek-Kanín – Chlumec nad Cidlinou byl pro účely dokumentace EIA zpracován v podrobnosti DÚR variantně, tedy ve variantě A4 s parametry podle podkladové studie s rychlostními omezeními do 100 km/h a dále ve variantě A5 s vyšším rozsahem přeložek tratě a se snížením sklonu pro usnadnění podmínek nákladní dopravy. Do této aktualizace EH vstupuje varianta A5, neboť vzešla jako výhodnější z posouzení EIA a lépe plní cíle stavby, zejména dosahuje nižších provozních nákladů pro nákladní dopravu a kratších cestovních dob v osobní dopravě.
- ŽST Týniště nad Orlicí byla vyjmuta z tohoto ekonomického hodnocení, protože v současné době je svými náklady a přínosy zahrnuta do ramene Týniště nad Orlicí – Solnice.
- Z hodnoceného rozsahu byla vypuštěna Libická spojka, včetně obvodu Kanín. Tato část infrastruktury se nově stala součástí stavby „Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – Odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky“, zahrnuté do aktualizace SP „Kolín – Všetaty – Děčín“.
- Do jednotlivých staveb byly zahrnuty odůvodněné náhrady železničních přejezdů mimoúrovňovými kříženími. Jde o případy, kdy přejezd není možné zachovat z důvodu platných norem (např. přejezd ve stanici přes staniční koleje), přejezdy nezachovatelné z důvodu změny polohy tratě (např. při zahloubení tratě) a přejezdy s frekvencí, na nichž přínosy z náhrady převyšují příslušné investiční náklady.

Hodnoty ekonomické analýzy v CÚ 2020 jsou: [REDACTED]

Aktualizace ekonomického hodnocení, zpracovaná 12/2020 na základě podkladové SP, zohlednila nové, výše uvedené skutečnosti a změny, které nejsou v rozporu se SP, ale vznikly až na základě současných znalostí, spojených se zpracováním dalšího stupně dokumentace. Výsledky aktualizace prokázaly **ekonomickou efektivitu celého projektu, který splňuje všechny předpoklady k financování z veřejných zdrojů.**

Při dalším financování přípravy a realizace této akce bude postupováno podle schválených rozpočtů pro jednotlivé roky a z toho vyplývajících možností SFDI a fondů EU.

Elektronický podpis - 15.10.2022
 Certifikát autora podpisu :
 Jméno : Lenka Hlubučková
 Vydal : PostSignum Qualified CA 4
 Platnost do : 18.9.2025 12:28:24+00:00

Ing. Lenka Hlubučková
 náměstkyně ministra pro řízení
 Sekce ekonomické a infrastrukturní