

Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013

Dokladová část zajišťovaná investorem

Obsah:

Stanoviska k Aktualizaci studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice z 4/2014

Příloha č. 1 Stanovisko MD zn. 40/2014-130-KR/6 z 29. 5. 2014

Příloha č. 2 e-mail JASPERS z 10. 7. 2014

U jednotlivých stanovisek k této studii je uvedeno vypořádání připomínek [modrým písmem](#).

Stanoviska k Aktualizaci studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice z 10/2013

Příloha č. 3 Stanovisko MD zn. 80/2013-130-KR/1 z 30. 10. 2013

Příloha č. 4 e-mail SŽDC O6 z 30. 10. 2013

Příloha č. 5 e-mail SŽDC O7 z 25. 10. 2013

Příloha č. 6 Stanovisko SŽDC O12 čj. 45351/2013-O12 z 29. 10. 2013

Příloha č. 7 Připomínky SŽDC O13 čj. 46286/13-O13 z 25. 10. 2013

Příloha č. 8 Stanovisko SŽDC O14 čj. 45922/2013-O14 z 24. 10. 2013

Příloha č. 9 Stanovisko SŽDC O26 čj. 46826/2013-O26 z 25. 10. 2013

Příloha č. 10 Připomínky SŽDC SSV čj. 8962/2013-SSV z 23. 10. 2013

Příloha č. 11 Stanovisko SŽDC SSZ čj. 14673/2013-SSZ-ÚT1 z 21. 10. 2013

U jednotlivých stanovisek k této studii je uvedeno vypořádání připomínek [modrým písmem](#).

Stanoviska ke Studii proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice z 3/2012

Příloha č. 12 záznam z projednání připomínek dne 3. 8. 2012

Příloha č. 13 e-mail MD z 23. 7. 2012, obsahující vyjádření O190 a O430

Příloha č. 14 Vyjádření SŽDC OZŘP čj. 32181/2012-OZŘP z 18. 7. 2012.

Příloha č. 15 Připomínky SŽDC OTH čj. 25387/12-OTH z 25. 5. 2012

Příloha č. 16 Stanovisko SŽDC OAE čj. 22233/2012-OAE z 24. 5. 2012

Příloha č. 17 Připomínky SŽDC OST čj. 24512/12-OST z 21. 5. 2012

Příloha č. 18 Vyjádření SŽDC BEZ čj. 21962/2012-BEZ z 15. 5. 2012

Příloha č. 19 e-mail SŽDC SSV z 24. 7. 2013

Příloha č. 20 Připomínky SŽDC SSZ čj. 8387/2012-SSZ-ÚT z 4. 7. 2012

Stanoviska byla uzavřena projednání dne 3. 8. 2012 a připomínky zapracovány do studie.

Zpracoval Fridrich, SŽDC SSZ, 31. 10. 2013



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Generální ředitelství
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1
DS: uccchjm

| | | | |
|---|--|---|---------------------------|
| Váš dopis značky / ze dne 19 827/2014-O7 / 5.5.2014 | Naše značka 40/2014-130-KR/6 | Vyřizuje / linka Soukup Lukáš, Ing. / 225131601 | Praha 29.5.2014 |
|---|--|---|---------------------------|

Věc: Aktualizace SP Hradec Králové - Pardubice 4/2014, souhrnné stanovisko MD

V reakci na Vaši žádost o souhrnné stanovisko MD k aktualizaci **SP Hradec Králové – Pardubice 4/2014** sdělujeme následující. Předložená aktualizovaná SP reaguje na požadavek Centrální komise MD ze dne 30. 12. 2013 na zpracování vzájemně porovnatelných variant, nikoli pouze etap jednoho řešení. Současně Centrální komise MD schválila variantu **Maximální**, a to i pro následný záměr projektu. Pro 1. etapu modernizace tohoto železničního spojení, která v této SP odpovídá variantě Střední 1, byl zároveň schválen záměr projektu a zadávací podmínky veřejné zakázky.

Požadavek Centrální komise na dopracování variant řešení byl touto aktualizací naplněn. Studie je nyní redukována o variantu Střední 2, varianta Střední 1 je pak přejmenována na Etapa. V souladu s tím pak jsou upraveny veškeré relevantní části studie. V příloze zasíláme několik připomínek, resp. námětů, které nemají vliv na **souhlasné stanovisko MD k předložení aktualizované SP na Centrální komisi MD**.

Připomínáme, že dle dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze se jedná o jeden z nejlépe hodnocených a tedy i **vysoce prioritních projektů**. Realizaci staveb odpovídajících variantě Střední 1, nyní Etapě, dokument předpokládal již v letech 2014-2015 s financováním z OPD I; realizaci staveb odpovídajících variantě Maximální pak v letech 2017-2020 s financováním pomocí OPD II. Je proto nanejvýš žádoucí pokračovat v co nejkratším termínu v přípravě realizace zbývajících etap projektu.

Ing. Jindřich Kušnír
ředitel
Odbor drah, železniční a kombinované dopravy

Příloha:
Konkrétní připomínky k SP



Připomínky k SP Hradec Králové – Pardubice 4/2014

Kapitola 3.6.1 Legislativní rámec: zde se konstatuje, že v současnosti se působnost TSI vztahuje pouze na transevropský železniční systém. Upozorňujeme, že do budoucna je jednak nutné počítat s rozšířením platnosti TSI na celou železniční síť. Dále je s ohledem na důležitost dotčeného úseku a jeho potenciální využívání pro odklonovou vozbu nutné, aby byl plně interoperabilní.

Kapitola 4.1.1 Osobní doprava – výchozí stav v druhém odstavci, první větě doporučujeme vypustit slovo *zhruba*.

Kapitola 4.1.2 Osobní doprava – výhledový stav u linky R17 doporučujeme přeformulovat tvrzení v popisu linky. Tato linka není v současné době objednávana. Při současném stavu infrastruktury, resp. dosahovaných cestovních dob, a možnostech financování nepředpokládá objednatel dálkové dopravy její znovujednání. Rozhodně není pravdivé tvrzení, že dotyčná linka „z konceptu celostátní obsluhy vypadla“.

U linky R10 je nepřesně uveden takt 120 minut. Tento takt je pouze v úseku Hradec Králové – Trutnov. Ve směru Praha je takt 60 minut. V souvislosti se zpracovávaným projektem modernizace tratě Velký Osek – Hradec Králové také uvádíme, že ve výhledovém stavu předpokládáme zavedení expresního segmentu v relaci Praha – Hradec Králové. Tyto vlaky by ve špičkovém období byly vedeny v hodinovém taktu s přesným prokladem ke stávající lince R10, jež by tvořila nižší segment dálkové dopravy.

Kapitola 4.1.4 Nákladní doprava – výhledový stav: u přeprav pro EOP není zmínka o přepravách vápence pro odsíření. Tyto přepravy jsou dosud kompletně zajišťovány po silnici. S ohledem na jejich nezanedbatelný objem bylo by vhodné ověřit, zda se s tímto stavem počítá i do budoucna.

Kapitola 4.2.1 Složení vlakových souprav: K informacím obsaženým ve druhém odstavci uvádíme, že výběr nasazeného vozidla na linku R14 je věcí dopravce, který uspěje v nabídkovém řízení. Objednatelem budou pouze nastaveny limity, které budou určovat minimální technické parametry a minimální nabízené kapacity na jednotlivých spojích, což nechává dopravci volnost ve výběru a následné kombinaci nasazených vozidel. Není tak pravdivé tvrzení, že „Základním typem vozidla by měla být dieselová jednotka ve třívozovém provedení s kapacitou cca 200 sedících cestujících.“ Mezi základní technické požadavky objednatele patří maximální rychlost alespoň 120 km/h, možnost projíždět oblouky rychlostí odpovídající nedostatku převýšení 130 mm a dostatečný trakční výkon pro optimální využití parametrů trati. Doporučujeme proto tyto informace upravit. V případě výpočtu výhledových jízdních dob je využití parametrů jednotky PESA Link II odpovídající.

Kapitola 4.2.4, Obr. 4-1: Modelový grafikon pro Etapu: Polohy vlaků linky R14 uvedené v tabulce GVD neodpovídají informacím objednatele dálkové dopravy uvedeným v Plánu dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy, ani informacím v předchozích kapitolách studie. V případě stávajícího provozního konceptu linky R14 jsou systémová křižování vlaků ve stanicích Pardubice hl.n. (S:00) a Dvůr Králové n. L. (L:00). V případě zvažovaného „přetočení“ provozního konceptu dochází k posunu systémových křižování do stanic Hradec Králové (S:00) a Stará Paka (L:00). V uvedené tabulce neodpovídá časová poloha vlaků ani jedné z těchto variant. Polohy vlaků ve stanici Hradec Králové jsou v časech S:30 a L:30.

Připomínky byly zapracovány.

From: MAJ VRABELOVA Katarina [mailto:k.vrabelova@eib.org]
Sent: Thursday, July 10, 2014 2:43 PM
To: Heinišová Alena, Ing.
Cc: Juergen Schlotzhauer (j.schlotzhauer@t-online.de); RILEY Paul
Subject: RE: SP Hradec Králové - Pardubice

Ahoj Alena,

Thank you for your information and for the updated Feasibility Study Hradec Králové – Pardubice. Based on the partial translation (chapter 3) we clearly can identify different options: no project, minimum, maximum and a „phase“ of the maximum option. This seems to be sufficient and in line with our recommendations. Ideally, the „phase“ should have been presented under the maximum option or under the provisions for the implementation where it would be recommended to apply a phased approach for the implementation of the overall investment.

We also advise to schedule the implementation of the “Pardubice-Pardubice Rosice” phase as a priority due to its importance and major insufficiencies identified in the study. The cost figures in the partial translation of the FS may include copying errors; we presume that the figures of the original FS are correct.

We hope you find this position helpful. If you have any other questions, please do not hesitate to contact us.

Best regards,

Katka
on behalf of JASPERS Vienna team

[Katarína Maj Vrabelová](#)

Jaspers Regional Office for Central Europe
A-1040 Wien, Mattiellistraße 2-4, Austria
phone: +43 (1) 505 36 76 42



■ ■

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Odbor přípravy staveb
Ing. Alena Heinišová
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

■ ■

Váš dopis značky / ze dne
44498 / 2013-O6

Naše značka
80/2013-130-KR/1

Vyřizuje / linka
Ilík Jan, Mgr. / 225131035

Praha
30.10.2013

Věc: Stanovisko k Aktualizaci studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice 10/2013

Po prostudování předložené studie proveditelnosti sdělujeme, že k předložené aktualizaci nemáme zásadnější připomínky.

Konstatujeme shodu závěrů studie s aktuálně zpracovaným vrcholným strategickým dokumentem pro oblast rozvoje dopravní infrastruktury – Dopravními sektorovými strategiemi, 2. fází (DSS2), kde byl projekt *Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice* vyhodnocen jako jedna z hlavních priorit rozvoje železniční infrastruktury v ČR. V DSS2 je v harmonogramu realizace železničních staveb uvažováno s realizací projektu *Modernizace tratě Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 1.stavba zdvoukolejnění úseku Stéblová - Opatovice nad Labem* v letech 2014 – 2015 a to ještě v rámci stávajícího OPD 2007 - 2013 a s realizací projektu *Zkapacitnění tratě Pardubice – Hradec Králové*, dokončení mezi roky 2017 – 2020 v rámci nového OPD 2014 - 2020. Dle výsledků a závěrů studie ve vazbě na výsledky DSS2 proto vyjadřujeme souhlas nejen se závěry, ale i doporučeními studie, tedy s navrženou etapizací i cílem úplného zkapacitnění úseku tratě mezi Pardubicemi a Hradcem Králové.

Po obsahové stránce je studie zpracována v požadované podrobnosti a kvalitě. Studie tak může být použita jako základní výchozí dokumentace pro stanovení podrobné koncepce rozvoje železničního spojení Pardubice – Hradec Králové a zároveň jako podklad projektové žádosti na získání prostředků EU na spolufinancování realizace jednotlivých staveb. Oproti původní verzi studie došlo při její aktualizaci k zohlednění výsledků projektové přípravy v pokročilejších stupních přípravy, zejména změně rozsahu řešení jednotlivých variant v oblasti železniční stanice Opatovice nad Labem, avšak tyto změny jsou pouze dílčího charakteru. Tyto změny dle průkazu studie by proto také neměly mít zásadní vliv na plnění cílů modernizace trati a to jak v krátkodobém, tak i ve střednědobém horizontu.

Určité výhrady však máme např. k použitým datům, které ve stěžejní kapitole 5 Přepavní prognóza stále vychází ze SLBD 2001. S ohledem na změny v sídelní struktuře (a další možné vyvolané změny – mj. ve struktuře zaměstnanosti) však lze tyto údaje považovat za překonané a to tím spíše, že data týkající se vyjížděk/dojížděk za SLBD 2011 jsou již na Statistickém úřadu k dispozici. Přestože ekonomické hodnocení projektu dosáhlo i s údaji za rok 2001 uspokojivých výsledků ospravedlňujících realizaci celého záměru, doporučujeme alespoň dílčí update s použitím nových dat.

Upozorňujeme také na drobné korekce v rozsahu dálkové dopravy dotčenou touto stavbou, k nimž oproti původnímu materiálu došlo. Tyto změny jsou celkově v souladu s Plánem dopravní



obsluhy území vlaky celostátní dopravy a odpovídají středně- i dlouhodobým cílům objednatele dálkové dopravy. Zmiňovanou výjimku tvoří pouze linka R17 Pardubice – Jihlava v kapitole 4.1.2. Osobní doprava – výhledový stav na straně č. 72, která již není v současné době objednávána, a její funkce převzaly vlaky regionální dopravy. Její případné obnovení je podmíněno nejen zabezpečením odpovídajícího finančního krytí, ale především zlepšením parametrů infrastruktury v takové míře, která zvýší konkurenceschopnost železnice vůči ostatní (paralelní) VHD i IAD. Navrhujeme tedy např. textaci: *Linka R17 již není objednávána Ministerstvem dopravy, její funkci převzala regionální doprava. Nenastane-li takové zlepšení parametrů infrastruktury, které umožní s nasazením vhodných vozidel zlepšit nabídku vůči silniční dopravě, zůstane uvedený stav nezměněn.*

S výjimkou výše uvedeného nemáme ke studii další připomínky a souhlasíme se závěry a doporučeními, jež jsou výsledkem jejího zpracování. Doporučujeme tedy studii předložit ke schválení. Současně požadujeme co nejrychleji pokračovat v navazující projektové přípravě jednotlivých staveb s cílem dosáhnout realizace projektu v co nejkratším termínu, tedy jeho zařazení do finančního rámce OPD „1“ i rozpočtu návazného programového období.

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drah, železniční a kombinované dopravy

Vypořádání připomínek:

- *údaje jsou použity ze sčítání SLBD 2011, v textu bylo opraveno.*
- *zrušení linky R17 bylo v textu opraveno.*

Příloha č. 4

From: Heinišová Alena, Ing.
Sent: Wednesday, October 30, 2013 1:29 PM
To: Tikman Pavel, Ing.
Subject: RE: SP Hra - Par

O6 (neboli OPS) nemá ke studii připomínek.

Ing. Alena Heinišová

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor přípravy staveb
Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1
Tel.: 972 235 528
Mobil: 602 650 521
www.szdc.cz

Bez připomínek.

Příloha č. 5

Od: Horváth Jan, Ing. <HorvathJ@szdc.cz>

Datum: 25. října 2013 12:50:43 GMT+2

Komu: Heinišová Alena, Ing. <Heinisova@szdc.cz>

Předmět: Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice 10/2013

Dobrý den!

Posílám Vám připomínky k výše uvedené aktualizaci SP.

S předloženou aktualizovanou studií proveditelnosti (zpracovatel Sudop Praha a. s., verze k připomínkám 15.10.2013) souhlasíme bez připomínek, respektive s jejími závěry pro další postup přípravy.

Pouze u varianty střední 1 požadujeme provést opravení uvedených investičních nákladů, aby byly v souladu s celkovými náklady stavby (pozn. ve stupni projekt stavby), které byly předloženy se záměrem projektu na MD.

S pozdravem

Ing. Jan Horváth

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství

Odbor investiční

Dlážděná 1003/7, 110 00 PRAHA 1

Tel: 972 235 367

www.szdc.cz

Investiční náklady byly aktualizovány podle souhrnného rozpočtu projektu stavby.



Váš dopis zn.: 44499/2013-06
 Ze dne: 15.10.2013
 Naše zn.: 45351/2013-012
 Vyřizuje: Ing. Ondruška R.
 Telefon: 972 241 036
 Mobil: 602 435 577
 E-mail: ondruska@szdc.cz
 Datum: 29.10.2013

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Odbor přípravy staveb (O6)
 - Z D E -

„Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013“, stanovisko

K předložené dokumentaci „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013“ předkládá odbor základního řízení provozu (O12) následující stanovisko:

Aktualizovaná studie proveditelnosti se zabývá pěti variantami návrhů řešení:

1. Varianta bez projektu
2. Varianta projektová Minimální
3. Varianta projektová Střední 1
4. Varianta projektová Střední 2
5. Varianta projektová Maximální

Při posuzování jednotlivých variant je potřebné vycházet z hlavních nedostatků současného stavu, které jsou uvedeny a popsány v Textové části, bodu 1.7.

Varianta bez projektu nepředpokládá žádné investice, ale pouze zajištění provozuschopnosti stávajícího rozsahu infrastruktury.

Varianta projektová Minimální navrhuje uvedení traťových úseků do normového stavu, zřízení nových nástupišť dle ČSN 73 4959 ve třech stanicích a dvou zastávkách včetně nových staničních zab. zařízení 3. kategorie, vybudování traťového zab. zařízení 3. kategorie (automatické hradlo) v mezistaničních úsecích Pardubice-Rosice n.L. – Stéblová – Opatovice n.L.. Celý traťový úsek Pardubice hl.n. – Hradec Králové hl.n. však nadále zůstává v celé své délce jednokolejný, nedochází k požadovanému zvýšení kapacity a nelze tedy realizovat výhledový rozsah dopravy požadovaný objednavateli celostátní a regionální dopravy.

Varianta projektová Střední 1 zohledňuje řešení z projektu stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice n.L.“. V rámci této stavby je navrženo zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice n.L. (mimo) na rychlost $V=160 \text{ kmh}^{-1}$ s traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (automatický blok) včetně nového staničního zab. zařízení 3. kategorie v ŽST Stéblová a na Odb. Pohřebačka. Kolejiště ŽST Opatovice n.L. se nemění, v činnosti nadále zůstává stávající reléové staniční zab. zařízení.

Varianta projektová Střední 2 v úseku Stéblová – Opatovice n.L. vychází z varianty Střední 1, zdvoukolejnění je prodlouženo přes ŽST Opatovice n.L. a končí za nově vzniklou zastávkou Březhrad, dále je navrženo zdvoukolejnění úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. a rekonstrukce jižního zhlaví ŽST Hradec Králové hl.n. včetně vybudování nového ostrovního nástupiště.

V textové části – bod 4.3 Dopravní kapacita, 4.3.2 Varianty Střední 1 a Střední 2 je provedeno podrobné vyhodnocení ukazatelů propustnosti pro období „občanského“ dne (5-22 hod) a dvouhodinovou špičku. Závěrem je konstatováno, že ani po realizaci varianty projektová Střední 1, resp. Střední 2 nelze provést výhledový rozsah dopravy, který je požadován objednavateli dopravy a musí tedy dojít k jeho snížení.

Varianta projektová Maximální navazuje na variantu Střední 2 a předpokládá zdvoukolejnění dvou zbývajících mezistaničních úseků, tj. Pardubice-Rosice n.L. a Opatovice n.L. – Hradec Králové hl.n. Tím bude dokončeno zdvoukolejnění celého traťového úseku Pardubice hl.n. – Hradec Králové hl.n. s nejvyšší traťovou rychlostí $V=160 \text{ kmh}^{-1}$ a s vybavením traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – automatický blok. Realizací této varianty jsou zajištěny veškeré požadavky objednavatelů v osobní i nákladní dopravě.

Varianta Střední 1 a Střední 2 jsou variantami samostatně funkčními, ale považujeme je pouze za etapy vedoucími k cílovému stavu. Za cílový a optimální stav z pohledu řízení provozu (tj. organizování a řízení drážní dopravy, kapacity dráhy a propustnosti, bezpečnosti a plynulosti drážní dopravy) **považujeme v traťovém úseku Pardubice hlavní nádraží – Hradec Králové hl. n. variantu Maximální, kterou požadujeme sledovat.**

Další připomínky:

Ve variantách Střední 2 a Maximální došlo ke změně konfigurace kolejiště ŽST Opatovice n.L. při srovnání s původním projektem stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“, který byl zpracovaný v 11/2012. Kolejové spojky mezi hlavními kolejemi na severním zhlaví byly vysunuty o cca 500 m ve směru k Hradci Králové (za nově vzniklou zastávku Březhrad) a na jižním zhlaví (tj. směr Stéblová) zůstává v cílovém stavu zachována kolejová spojka mezi hlavními kolejemi pro V=100 km/h. Tím se mění podmínky pro obsluhu manipulační koleje č. 4 a vleček odbočujících z koleje č. 4a.

S ohledem na změny technologie obsluhy v úseku Opatovice n.L. – Stéblová – Pardubice-Rosice n.L. manipulačními (Mn) vlaky v jednotlivých grafikonech vlakové dopravy s cílem urychlení a zjednodušení obsluhy považujeme za potřebné provést následující úpravy konfigurace kolejiště ŽST Opatovice n.L.:

- zrušit kolejovou spojku mezi kolejemi č. 2-4 na hradeckém zhlaví (výhybky pravé) a vložit novou kolejovou spojku složenou z výhybek levých mezi kolejí č. 2 a vlečkou tak, aby byla možná přímá obsluha VNVK č. 4 a vleček ve směru od zastávky Březhrad (z koleje č. 2b), čímž současně musí dojít k vysunutí cestových návěstidel ve směru k ŽST Hradec Králové
- vložit kolejovou spojku mezi dopravní kolej č. 2 a manipulační kolej č. 4 na jižním zhlaví (tzn. zachování stávající kolejové spojky výhybek č. 6/9)

Ve variantě Maximální požadujeme zachovat v ŽST Stéblová dopravní kolej č. 4, která je pro směr Pardubice hl.n – Hradec Králové hl.n. jedinou předjízdnu kolejí pro tento směr jízdy. Je také potřebná při obsluze vlečky DITON, kdy zátěž, která není určena pro vlečku, zůstane odstavena na koleji č. 4 a následně bude provedena Mn vlakem obsluha této vlečky. Odstavení vozů na hlavní koleji č. 1 nebo 2 není s ohledem na provoz reálné.

Ve varinatě Maximální v ŽST Stéblová zrušit odvratnou výhybku na rosickém zhlaví stanice, protože již pozbývá svůj původní účel.

Ing. Tomáš Nachtman

ředitel odboru základního řízení provozu

Vypořádání připomínek:

- *v další projektové přípravě (ZP, PD) je třeba.v ŽST Opatovice n. L. ponechat spojku mezi 2. a 4. SK (dnešní výhybky 6 a 9) a otočit orientaci navržené spojky na hradeckém zhlaví mezi 2. a 4. SK pro obsluhu vleček zaústěných do 4. SK.*
- *v další projektové přípravě (ZP, PD) varianty „maximální“ bude ponechána v ŽST Stéblová 4. SK pro obsluhu vlečky a řízení sledu vlaků, naopak bude při zdvoukolejnění úseku Pardubice-Rosice n. L. - Stéblová zrušena odvratná kolej.*



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

OK

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 46286/13-O13

Vyřizuje: Ing. Panchartek

Telefon: 972 244 470

Mobil:

E-mail: panchartek@szdc.cz

Datum: 25.10.2013

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb

-zde-

Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013

Obdrželi jsme k připomínkám aktualizaci výše uvedené studie proveditelnosti. Zásadní připomínky k této aktualizované studii nemáme, shodně s jejím zpracovatelem doporučujeme dále sledovat variantu maximální.


Ing. Jiří Kozák
ředitel odboru traťového hospodářství

20.10.13

25.10.13

Bez připomínek.



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 44499/2013-O6
Ze dne: 15.10.2013
Naše zn.: 45922/2013-O14

Vyřizuje: Ing. Kaláč Jiří
Telefon: 972 244 473
Mobil: 725 813 408
E-mail: kalac@szdc.cz

Datum: 24.10.2013

Správa železniční dopravní cesty, s. o.
Odbor přípravy staveb
- zde

Stanovisko k aktualizované studii proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013

Dopisem č.j. 44499/2013-O6 ze dne 15.10.2013 jste nás požádali o stanovisko k aktualizaci studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013. Z pohledu technologické náplně studie proveditelnosti zejména použití zabezpečovacího a sdělovacího zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky lze konstatovat, že i po aktualizaci platí naše stanovisko č.j. 22233/2012 – OAE ze dne 24.5.2012 (kopii zasíláme v příloze).

Současně je možno se ztotožnit (z pohledu technologické náplně studie) s doporučením zpracovatele sledovat variantu maximální. Eventuálně lze pozitivně hodnotit i variantu střední 2, a to jako postupnou stavební etapu, která umožní pokračování až do varianty maximální.

Současně upozorňujeme zřejmě na tiskovou chybu v části pro přípravnou a projektovou dokumentaci v kapitole 3.5.3 Investiční náklady.

A handwritten signature in blue ink, belonging to Ing. Martin Krupička, is positioned above the printed name and title.

Ing. Martin Krupička
ředitel odboru
automatizace a elektrotechniky

Příloha: Kopie popisu č.j. 22233/2012-OAE

Bez připomínek. Příloha dopisu zařazena jako příl. 14.



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 44499/2013-O6
Ze dne: 15.10.2013
Naše zn.: 46826/2013-O26
Vyřizuje: Ing. Jan Křemen
Telefon: 9722 35641
Mobil: 602 162 740
E-mail: kremen@szdc.cz
Datum: 25.10.2013

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb (O6)
Ing. Petr Šlegr

„Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013“ – stanovisko O26

Na základě předložených variant doporučuje odbor strategie dále sledovat variantu **Maximální**. Ke zpracované studii proveditelnosti máme následující připomínky:

Textová část

- o **str. 27** – v kapitole 3.1.1 ve třetím odstavci je chybně uvedeno, že provoz na trati je řízen dle předpisu D2, s účinností od 1. 7. 2013 je provoz řízen podle nového předpisu SZDC D1
- o **str. 27** – v kapitole 3.1.1 ve třetím odstavci uvedeno, že směrové poměry umožňují zvýšení rychlosti na 120 km/h, není však uvedeno, zdali toto zvýšení rychlosti umožní i reálný stav železničního svršku a spodku

Varianta projektová Minimální

- o **Pardubice hl. n. (mimo) – Pardubice-Rosice nad Labem (včetně)**
 - o trať ve směru do Medlešic má být nově zapojena výhybkou tvaru 1:12-500 pro rychlost 60 km/h, výhybka je však součástí kolejové spojky, ve které zůstane jedna z výhybek původní, což s největší pravděpodobností neumožní využití rychlosti 60 km/h (v současnosti je přes spojkou v odbočném směru rychlost pouze 40 km/h), z tohoto důvodu doporučujeme zrekonstruovat pro vyšší rychlost celou kolejovou spojkou 1XA/1XB stávajícího číslování; vzhledem ke vzdálenosti kolejové spojky 1XA/1XB od nástupišť pak doporučujeme v této kolejové spojkě rychlost 80 km/h a v návaznosti na tuto úpravu doporučujeme upravit odpovídajícím způsobem také jižní zhlaví ŽST Pardubice-Rosice nad Labem (minimálně do koleje č. 2 rychlost 80 km/h, do koleje č. 3 rychlost alespoň 60 km/h, s variantním řešením na rychlost 80 km/h)
 - o rychlost do kolejí č. 2 a 3 na severním zhlaví doporučujeme 80 km/h (reálně 70 km/h vzhledem k omezení v navazujícím oblouku), s ohledem na délku stanice a umístění nástupišť je omezení rychlosti pouze na 50 km/h nepřijatelné, rychlost 50 km/h může být ponechána pouze v kolejové spojkě umožňující jízdu z 1. a 2. SK na vlečky DMP a Aliachem
- o **Pardubice-Rosice nad Labem (mimo) – Stěblová (mimo)**
 - o jestliže má v tomto úseku dojít k rekonstrukci koleje, železničního spodku i trakčního vedení, pak je nutné parametry GPK upravit již pro rychlost 120 km/h a doplnit kódování u TZZ typu AH s návětným bodem

○ **Stéblová (včetně) – Opatovice nad Labem (včetně)**

- jestliže má v tomto úseku dojít k rekonstrukci koleje, železničního spodku i trakčního vedení, pak je nutné počítat s rychlostí 120 km/h a doplnit kódování u TZZ typu AH s návěstním bodem
- rychlost do koleje č. 2 v ŽST Stéblová doporučujeme zvýšit na 80 km/h, s ohledem na délku stanice a umístění nástupišť je omezení rychlosti pouze na 50 km/h nepřijatelné, navíc při případném křížování projíždějícího a zastavujícího vlaku je s ohledem na bezpečnost lepší jízda projíždějícího vlaku po 2. SK
- rychlost do koleje č. 2 na severním zhlaví ŽST Opatovice nad Labem doporučujeme zvýšit na 80 km/h, s ohledem na délku stanice a umístění nástupišť je omezení rychlosti pouze na 50 km/h nepřijatelné, úroňový přechod na poloostrovní nástupiště doporučujeme situovat na jižní stranu nástupišť, aby mohl být při jízdě od Hradce Králové kryt odjezdovým návěstidlem

○ **Opatovice nad Labem (mimo) – Hradec Králové (mimo)**

- jestliže má v tomto úseku dojít k rekonstrukci koleje, železničního spodku i trakčního vedení, pak je nutné počítat s rychlostí 120 km/h a doplnit kódování u TZZ typu AH s návěstním bodem

○ **ŽST Hradec Králové, jižní zhlaví**

- rekonstrukci zhlaví s využitím výhybek tvaru 1:9-190 nepovažujeme za vhodnou
- doporučujeme odstranit kolizní vlakové cesty na jižním zhlaví tak, aby bylo možné současně vjíždět/odjíždět ve směru na Chlumec nad Cidlinou (z kolejí č. 1 a 2) a Pardubice (z kolejí č. 6 a 8)

Varianta projektová Střední 1

○ **Pardubice hl. n. (mimo) – Pardubice-Rosice nad Labem (včetně)**

- vybudování nového SZZ v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem na stávající konfiguraci kolejíště považujeme za nevhodné, osazení nového SZZ znemožní případné kolejové úpravy v ŽST

○ **Stéblová (včetně) – Opatovice nad Labem (včetně)**

- na severním zhlaví ŽST Stéblová chybí kolejová spojka pro jízdu z 1. do 2. koleje ve směru staničení (od Pardubic), absence této spojky zkomplikuje samotnou stavbu a bude mít negativní dopad na stabilitu a plnění jízdního řádu při výlukách a mimořádnostech, spojku doporučujeme do dokumentace doplnit a dále doporučujeme, aby v obou kolejových spojkách na opatovickém zhlaví ŽST Stéblová byly použity výhybky tvaru 1:12-500 pro rychlost 60 km/h
- není jasný důvod použití výhybky tvaru 1:26,5-2500 na jižním zhlaví ŽST Stéblová, traťový úsek Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová zůstává pro rychlost 100 km/h, vyšší rychlost tak nebude při jízdě do/ze 2. koleje využitelná

○ **Opatovice nad Labem (mimo) – Hradec Králové (mimo)**

- popis stavebních úprav v úseku je v rozporu s *Tab. 2-2: Charakteristika a rozsah staveb v rámci úseků pro jednotlivé varianty* na str. 21, podle které má být v tomto úseku doplněn návěstní bod AH

- **ŽST Hradec Králové, jižní zhlaví**

- vybudování nového SZZ v ŽST Hradec Králové hl. n. na stávající konfiguraci kolejiště nepovažujeme za nevhodné, osazení nového SZZ znemožní případné kolejové úpravy v ŽST; v rozporu s popisem úprav v ŽST Hradec Králové hl. n. je *Tab. 2-1: Schematický přehled projektových variant* na str. 21, ve které není ve variantě Střední 1 uvedeno doplnění návěstního bodu v úseku Opatovice nad Labem – Hradec Králové hl. n.

Varianta projektová Střední 2

- **Pardubice hl. n. (mimo) – Pardubice-Rosice nad Labem (včetně)**

- vjezdovou rychlost na kolej č. 3 v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem ve směru od Stéblové doporučujeme zvýšit na 80 km/h, s ohledem na délku stanice a umístění nástupišť je omezení rychlosti pouze na 50 km/h nepřijatelné, kolej č. 4a musí být určena pro vjezd i odjezd vlaků (jinak bude v praxi nevyužitelná), tzn. musí být doplněno návěstidlo k zarážedlu této koleje a zároveň musí být s ohledem na bezpečnost a délku koleje zajištěno odpovídající návěstění vjezdu na „kusou“ kolej (např. indikátorem) a dodržena odjezdová i vjezdová rychlost 60 km/h, ze situace není dále zřejmá reálné využitelná délka nástupiště s ohledem na umístění návěstidla

- **Pardubice-Rosice nad Labem (mimo) – Stéblová (mimo)**

- TZZ typu AH musí být doplněno o přenos kódu VZ
- jestliže má v tomto úseku dojít k rekonstrukci koleje, železničního spodku i trakčního vedení a je možné dosáhnout rychlosti nad 120 km/h, pak je nutné parametry GPK upravit již pro rychlost vyšší než 120 km/h

- **Stéblová (včetně) – Opatovice nad Labem (včetně)**

- na severním zhlaví ŽST Stéblová chybí kolejová spojka pro jízdu z 1. do 2. koleje ve směru staničení (od Pardubic), absence této spojky zkomplikuje samotnou stavbu a bude mít negativní dopad na stabilitu a plnění jízdního řádu při výlukách a mimořádnostech, spojku doporučujeme do dokumentace doplnit a dále doporučujeme, aby v obou kolejových spojkách na opatovickém zhlaví ŽST Stéblová byly použity výhybky tvaru 1:12-500 pro rychlost 60 km/h

- **Opatovice nad Labem (mimo) – Hradec Králové (mimo)**

- TZZ typu AH musí být doplněno o přenos kódu VZ
- jestliže má v tomto úseku dojít k rekonstrukci koleje, žel. spodku i trakčního vedení, pak je nutné parametry GPK upravit již pro rychlost 160 km/h

Varianta projektová Maximální

- **Pardubice hl. n. (mimo) – Pardubice-Rosice nad Labem (včetně)**

- vjezdovou rychlost na kolej č. 3 v ŽST Pardubice-Rosice nad Labem ve směru od Stéblové požadujeme zvýšit na 80 km/h, s ohledem na délku stanice a umístění nástupišť je omezení rychlosti pouze na 50 km/h nepřijatelné, kolej č. 4a musí být určena pro vjezd i odjezd vlaků (jinak je zbytečná), tzn. musí být doplněno návěstidlo k zarážedlu této koleje, zároveň musí být s ohledem na délku koleje zajištěno odpovídající návěstění vjezdu na „kusou“ kolej (např. indikátorem) a dodržena odjezdová i vjezdová rychlost 60 km/h, ze situace není dále zřejmá reálné využitelná délka nástupiště s ohledem na umístění návěstidla

○ **Stéblová (včetně) – Opatovice nad Labem (včetně)**

- v ŽST Stéblová nesouhlasíme se zrušením koleje č. 4, jedná se o jedinou sudou předjízdnu kolej v úseku Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n.
- na jižním zhlaví ŽST Stéblová požadujeme doplnit kolejovou spojku pro jízdu ze 2. do 1. koleje ve směru od Pardubic, absence této spojky zkomplikuje samotnou stavbu a bude mít negativní dopad na stabilitu a plnění jízdního řádu při výlukách a mimořádnostech, dále požadujeme, aby v obou kolejových spojkách na pardubickém zhlaví ŽST Stéblová byly použity výhybky tvaru 1:14-760 pro rychlost 80 km/h
- v ŽST Opatovice nad Labem není zřejmý důvod umístění kolejové spojky pro rychlost 120 km/h na hradeckém zhlaví

○ **ŽST Hradec Králové, jižní zhlaví**

- konfiguraci jižního zhlaví ŽST Hradec Králové požadujeme upravit tak, aby byl umožněn současný vjezd a odjezd na kolej č. 2 a 6 ve směru od Pardubic (číslování dle schématu v textové části, dle výkresové části B.3.4b se jedná o koleje č. 2 a 4)


Bc. Marek Binko
ředitel odboru
30.1
A

Vypořádání připomínek:

- připomínky směřují ke zlepšení návrhu všech čtyř projektových variant, nemění základní předpoklady ekonomického a dopravně technologického hodnocení studie proveditelnosti a lze je použít pro další přípravu stavby (ZP, PD). Připomínky týkající se nevhodnosti některých opatření (nasazení nového SZZ na nerekonstruované kolejiště, rychlost ve zhlaví) jsou jedněmi z důvodů, proč byly příslušné varianty zavrženy (var. „minimální“), resp. přijaty jen jako stavební etapy (var. „střední 1“).
- u doporučené varianty „maximální“ je v další projektové přípravě (ZP, PD) prověřit a podle možností zapracovat v ŽST Pardubice-Rosice n. L. zvýšení rychlosti na 80 km/h do a z 3. SK přes stéblovské zhlaví, dále umožnění vjezdových cest do 4. SK přednostně rychlostí 60 km/h s podmínkou indikace vjezdu do této koleje upozorňujícím návěstním znakem. V ŽST Stéblová zachovat 4. SK pro obsluhu vlečky a řízení sledu vlaků a navrhnout na jižním zhlaví dvojici spojek pro $V=80$ km/h mezi traťovými kolejemi pro operativní řízení provozu a výluky. V ŽST Opatovice n. L. spojky na hradeckém zhlaví navrhnout v případě přímé realizace plně dvoukolejné varianty (bez etapy v podobě var. „střední 2“) obě spojky na $V=80$ km/h. V ŽST Hradec Králové hl. n. prověřit a pokud možno zapracovat současné vlakové cesty z traťových kolejí od Pardubic do 2. a 4. SK při zhodnocení dopadu tohoto návrhu na rychlost a délky dopravních kolejí.



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

VÁŠ DOPIS ZN.: 44499/2013-O6

ZE DNE: 15.10.2013

NAŠE ZN. (č.j.): 8962/2013-SSV

POČ. LISTŮ: 1

POČ. PŘÍLOH: -

POČ. LISTŮ PŘ.: -

VYŘIZUJE: Ing. František Pilný

TEL.: 724342999

FAX:

E-MAIL: pilnyF@szdc.cz

DATUM: 23.10.2013

SŽDC,s.o.
NM, O6
Ing. Alena Heinišová
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Věc: Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013 - připomínky

U varianty střed 1 (str. 132, tab. 7-2) je nutné upravit CIN tak, aby tyto korespondovaly s CIN stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“ dle zpracovaného PS 06/2013 a jeho aktuálního rozpočtu, který je předkládán ke schválení na CK.

Telefonicky bylo projednáno s projektantem stavby dne 21.10.2013.

Dr. Ing. Václav John
Ředitel Stavební správy východ

Náklady varianty „střední 1“ byly uvedeny do souladu s rozpočtem stavby Stéblová – Opatovice n. L.



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.: 44499/2013-O6
Ze dne: 15. 10. 2013
Naše zn.: 14673/2013-SSZ-ÚT1
Vyřizuje: Frdriřh
Telefon: 972 244 833
Mobil: 602 269 052
E-mail: Frdriřh@szdc.cz
Datum: 21. 10. 2013

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Odbor přípravy staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013

Zasíláme Vám stanovisko SZDC Stavební správy západ k „Aktualizaci studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013“ v dílčím plnění z 15. 10. 2013.

Aktualizace navazuje na Studii proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice, kterou jsme zadali v září 2011 a jejíž projednání s JASPERS, MD a složkami SZDC jsme vedli do dokončení studie výtiskem „9/2013 (verze 8/2013)“. Aktualizace, zadaná již Stavební správou východ, zohledňuje řešení z projektu stavby „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“.

Návrh upravených variant je podle našeho názoru funkční, splňuje zadání a lze jej využít pro další přípravu a realizaci staveb na této trati. Při rozpracování v PD doporučujeme:

- v ŽST Opatovice n. L. navrhnout 3. SK takové délky, aby vyhověla výhledovým potřebám odklonové dopravy I. TŽK při výlukách bez omezení, tj. pro soupravu do 750 m,
- v ŽST Opatovice n. L. navrhovat návěstidla přednostně s rozmístěním na zábrzdnu vzdálenost.

Souhlasíme se závěrem projektanta, že optimálním výsledným řešením je varianta „**maximální**“, přičemž varianty „střední 1“ a popř. též „střední 2“ jsou jejími samostatně funkčními etapami. Varianta „maximální“ je technicky možná, územně se jeví akceptovatelná, přináší vedle zkrácení cestovních dob a vyšší kapacity dráhy i zlepšení stability provozu, vykazuje rovněž dostatečnou ekonomickou efektivitu. K variantě „maximální“ směřovalo rovněž projednání původní studie s JASPERS.

Upozorňujeme na tyto drobné nepřesnosti ve studii:

Technická zpráva

1. Kap. 3.4.2 ve větě „V celém úseku...W14“ je třeba opravit již neplatnou informaci o znovuvyužití roštu tvaru R65, v P je navržen rošt UIC60 v celé délce.
2. Kap. 3.5.3 náklady na PD+P mají být nikoliv 1700,511 mil. Kč, ale jen 170,511 mil. Kč.
3. Kap. 4.23 úspora pracovníků var. „střední 1“ není 9,8 osob uvedených v SP. Podle záměru projektu Stéblová – Opatovice n. L. má být jen 6,6 osob „vzhledem k nárůstu počtu výpravčích v Opatovicích n. L.“
4. TZ kap. 10: do dokladové části by patřily i poznámky JASPERS „Doporučení k druhému návrhu Studie proveditelnosti stavby – Hradec Králové – Pardubice“ z 29. 11. 2012 a záznam z projednání SP s JASPERS dne 19. 4. 2013.

Výkresy

5. B2-6: pro úsek ŽST Opatovice n. L. km 16,3 – 18,6 neplatí „dle varianty minimální“.
6. B3-3c: nesoulad poloh návěstidel s B4-3. Je třeba doplnit užitečné délky kolejí. Oblouky R=63000 m nemají deklarovaných $d_0=50$ m. V oblouku R=350 m při D=130 mm nelze umístit výhybku (ČSN 73 6360-1, čl. 7.1.6.1; navíc v R=205 m není dodržen ani vztah 13 z téže normy).

7. B4-1, 4-2, 4-3: přejezd km 6,553 je již zrušen (proto také není mezi přejezdy, na něž je nově osazeno PZS – viz kap. 2.2.1 a 3.4.2).
8. B4-2, „střední 1“: nesoulad s B3-3b (a tím s projektem Stéblová – Opatovice), kde je správně zachyceno rozdělení na dvě dopravní (odb. Pohřebačka a žst. Opatovice n. L.). Chybná poloha návěstidel 1S, 2S v Pohřebačce, mají být cca km 15,535 (vjezdová, tedy 50 m od výhybky). S tím souvisí i neuvedený posun S1 do km cca 16,535 (viz B3-3b, na zábrzdnu vzdálenost). Všechna návěstidla na jižním zhlaví Opatovic n. L. jsou odjezdová (S1 až S7), nikoliv cestová (Sc1 až Sc7). Výhybka na vlečku elektrárny (č. 2) je 1:11-300, tedy pro $V=50$ km/h.
9. B4-3, „střední 2“ a „maximální“: ve var. „maximální“ nemá smysl ponechávat v ŽST Stéblová výh. 3 a odvratnou kolej.

S pozdravem

Ing. Pavel Mathé
náměstek ředitele pro techniku

Připomínky byly zapracovány. V další přípravě (ZP, PD) je třeba prověřit a pokud možno zapracovat v ŽST Opatovice nad Labem prodloužení 3. SK pro soupravu délky 750 m při odklonové vozbě a návěstidla rozmísťovat přednostně na zábrzdnu vzdálenost.

Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice

zápis z projednání připomínek MD ČR a SŽDC, které proběhlo dne 3. 8. 2012 na GŘ SŽDC, Dílažďena 1003/7, Praha 1 v místnosti 444

Přítomni podle přiložené prezenční listiny.

Zadavatel SŽDC SSZ obdržel stanoviska MD ČR (O190 a O430/NDCON), Jaspers, GŘ SŽDC BEZ, GŘ SŽDC OST, GŘ SŽDC OZŘP, GŘ SŽDC OTH, GŘ SŽDC OAE, SŽDC SSV a SŽDC SSZ. S Jaspers bylo jejich stanovisko projednáno samostatně 11. a 12. 7. 2012.

Z posuzovaných variant není ekonomicky efektivní pouze varianta *minimální*. Varianty *střední 1.1*, *střední 2.2* i *maximální* jsou podle výsledků SP ekonomicky efektivní, byť v různé míře. Přítomní se shodli, že je třeba do SP doplnit zjednodušenou srovnávací analýzu, obsahující shrnutí plnění cílů projektu v jednotlivých variantách (formou tabulky s komentářem – není nutná „plná“ bodovaná multikriteriální analýza) a další aspekty – možnost etapizace, rizika,... Rizikem je např. podmíněnost variant *střední 2.2* a *maximální* přestavbou žst. Pardubice hl. n., která nemá zpracovanou SP a není ukotvena v plánu investic.

Většina stanovisek (MD ČR O190, MD ČR O430, SŽDC OST, SŽDC OZŘP, SŽDC OTH, SŽDC SSV a SŽDC SSZ) se shoduje na nutnosti chápat *variantu 1.1*, která je doporučena v SP z pohledu nejlepšího výsledku ekonomické efektivity, jako krátkodobý cíl s potřebou pokračovat dalšími stavbami na rozsah varianty *střední 2*, přičemž jako výhledový stav mimo hodnocené období by byla uvažována varianta *maximální*. Na jednání informoval poradce NM ing. Tomáš Záruba, že za SŽDC rozhodl NM ing. Petr Šlegr sledovat variantu *maximální* již střednědobě (do r. 2021) z důvodů vytvoření rezervy v kapacitě pro komerční dopravce nebo odklonovou dopravu, zvýšení spolehlivosti dopravní cesty a též s cílem zúžení skupiny vlaků v Hradci Králové, což zkrátí cestovní doby pro tranzitní cesty. MD ČR zaujme výsledný postoj k doporučení varianty podle výsledků srovnávací analýzy.

Ze žádného stanoviska nevyplývá potřeba dopracování další projektové varianty (např. s případnými novými zastávkami nebo s další výhybnou apod.) nebo zásadní změny vstupních údajů. Zpracovatel SUDOP PRAHA a. s. připomínky neodmítnuté zadavatelem zapracuje do dokumentace do 31. 8. 2012, vč. uvedené srovnávací analýzy. Poté (a po uzavření připomínek Jaspers) bude možné studii proveditelnosti předložit na GŘ SŽDC OI ke schválení.

Cílem je schválení SP do konce roku 2012 tak, aby mohla být podkladem pro velkou žádost OPD stavby Zdvoukolejnění trati Stéblová – Opatovice n. L. a pro obnovení přípravy rekonstrukce dalších úseků.

Zapsal Fridrich, SŽDC SSZ

| Jméno | Organizace | Email/Telefon | Podpis |
|------------------|------------------|---|----------|
| ALENA HEINŠOVÁ | SŽDC - OI | HEINISOVA@SZDC.CZ 222 335 528 | Heinšová |
| Karel Fridrich | SŽDC SSZ | fridrich@szdc.cz 979 244 833 | Fridrich |
| TOMÁŠ ZÁRUBA | SŽDC NM | ZARUBA@SZDC.CZ | Záruba |
| JAKUB RUBEŠ | SŽDC, PRU | JRUBE@SZDC.CZ 601 590 543 | Rubeš |
| František Pilný | SŽDC, SSV | pilnyF@szdc.cz 724 342 999 | Pilný |
| FRIDSLAV VELÍŠ | SŽDC OTH | VELIS@SZDC.CZ 922 235 368 | Velíš |
| Pavel Holík | SŽDC SSZ | holik@szdc.cz 972 244 704 | Holík |
| PAVEL ŠTÁŘ | SŽDC SSZ | STAR@SZDC.CZ 602 601 047 | Štář |
| RADOMÍR ONDŘUSKA | SŽDC, OZŘP | ONDUSKA@SZDC.CZ 602 435 577 | Ondruska |
| JAKUB CHMELÍK | MD - O190 | ichmelik@ndcon.cz 225 131 340 andrej.banek@ndcon.cz | Chmelík |
| Andrzej Banek | MD - O430 | 225 131 37147 | Banek |
| Josef Buriánek | MD - O520 | josef.burianek@ndcon.cz 225 131 463 | Buriánek |
| Tomáš Němec | SUDOP PRAHA | 267 094 181 tomas.nemec@sudop.cz | Němec |
| Martin Vanek | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 228 martin.vanek@sudop.cz | Vanek |
| PAVEL TILKMAN | SUDOP | 267 094 175 pavel.tilkman@sudop.cz | Tilkman |
| RADISLAV ČERNÝ | SUDOP PRAHA a.s. | 267 094 159 radislav.cerny@sudop.cz | Černý |

From: josef.burianek@mdcr.cz [mailto:josef.burianek@mdcr.cz]
Sent: Monday, July 23, 2012 4:51 PM
To: Heinišová Alena, Ing.
Cc: ludek.sosna@mdcr.cz; jindrich.kusnir@mdcr.cz; lubos.knizek@mdcr.cz; frantisek.vichita@mdcr.cz; jakub.chmelik@mdcr.cz; magdalena.konvickova@mdcr.cz; milos.cermak@mdcr.cz; Ondrej.Benak@mdcr.cz; radim.vinar@mdcr.cz
Subject: připomínky MD ke studii proveditelnosti Pardubice - Hradec Králové

Dobrý den,

dle naší předchozí dohody Vám zasílám v příloze stanoviska MD, konkrétně O190 a O430, ke studii proveditelnosti Pardubice - Hradec Králové. Připomínky ostatních věcně příslušných odborů nebyly obdrženy, případně byly dotožné s již uvedenými připomínkami obsažených v přiložených textech. V případě nejasnosti některých připomínek, či případných rozporů jsme připraveni toto projednat na konferenčním vypořádání připomínek podobně jako u jiných studií proveditelnosti.

S pozdravem
Ing. Josef Buriánek
Ministerstvo dopravy
Odbor strategie
Oddělení dopravních analýz
tel: +420 225 131 463
mobil: +420 724 757 578



Ministerstvo dopravy

Stanovisko Odboru veřejné dopravy Ministerstva dopravy ke studii proveditelnosti trati Hradec Králové – Pardubice

- Respektujeme závěry studie proveditelnosti, ze kterých vyplývá jako nejvhodnější varianta Střední 1 (dvoukolejnění úseku Stéblová - Opatovice nad Labem), která z našeho pohledu představuje **nezbytné minimum pro zajištění předpokládaného rozsahu spojů**. Z hlediska výhledových potřeb však považujeme za vhodné realizovat variantu, která obsahuje rovněž zdvoukolejnění úseku Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem, tj. optimálně variantu Střední 2.1.
- Zejména v případě, že by bylo zřejmé, že je varianta Střední 2.1 v dlouhodobém výhledu nepřekročitelná (tj. nebude realizován celý dvoukolejný úsek), považujeme za vhodné, aby na začátcích/koncích dvoukolejných úseků byly umístěny výhybky umožňující jízdu do odbočky vyšší rychlostí (v zásadě rychlostí odpovídající traťové rychlosti dosahované v daném úseku dráhy).
- Úsek Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem je vzhledem k absenci dvoukolejné tratě silně omezující a navíc podvazuje konstrukci jízdního řádu na trati 238. Z pohledu dálkové dopravy je nezbytné **zajistit v tomto úseku odpovídající propustnost** a současné zkrácení jízdních dob. To je z pohledu objednatele dálkové dopravy nezbytné, neboť se na předpokládá, že ve střednědobém časovém horizontu se budou vlaky linky R14 obrátovat v Pardubicích za krátkou dobu.
- Obecně v souvislosti s jakoukoliv stavbou v úseku Hradec Králové – Pardubice je nezbytné nalézt takové **stavební postupy, které budou minimalizovat výlukové činnosti s negativními dopady na cestující**. Tento požadavek je umocněn právě skutečností, že od jízdního řádu 2014/2015 započne plnění dopravce vzešlého z nabídkového řízení a bylo by velmi nešťasně zmařit předpoklad kvalitního produktu již v počátku dlouhými výlukovými činnostmi generujícími nestabilitu jízdního řádu s negativními vlivy pro železnici z hlediska volby dopravního prostředku. Provozní poruchy z trati 031 mohou mít tendenci šířit se do celého prostoru Pardubického a Královéhradeckého kraje.

MINISTERSTVO DOPRAVY
Odbor fondů Evropské unie

Stanovisko

Studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice

Datum:

15.05.2012

Zpracovatel:



IDENTIFIKACE ÚČELU STANOVISKA

NDCON s r.o. (nástupce Jacobs Consultancy) obdržel dne 10.5.2012 žádost o zpracování stanoviska ke Studii proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice.

Zpracování podkladů pro rozhodnutí Řídícího orgánu OPD o dalším postupu týkající se přípravy žádosti projektu "Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění Steblova - Opatovice nad Labem".

HODNOTITEL (ZPRACOVATEL STANOVISKA)

| | |
|---------------------------------------|--|
| Název organizace | NDCON s. r.o. |
| Jméno (a) zpracovatele (ů) stanoviska | Dominik Žďánský |
| Email | dominik.zdansky@ndcon.cz |
| Adresa | Zlatnická 10/1582 110 00, Praha 1 |

STANOVISKO

Představení projektu a souvislosti

Hradec Králové a Pardubice jsou dvě nejbližší položená krajská města v ČR, každé s přibližně sto tisíci obyvateli. Jejich centra se nacházejí pouhých 20 km daleko od sebe, do nedaleké třiatřicetitisícové Chrudimi je to z Pardubic dalších 10 km. Všechna tři města dohromady tvoří osu silně urbanizované aglomerace v severojižním směru. Vzhledem k blízkosti těchto měst a jejich velikosti existuje mezi nimi silná přepravní poptávka s výrazným potenciálem dalšího růstu. Pro železnici to znamená velkou příležitost, aby svou kvalitní nabídkou dokázala získat co největší podíl na přepravním trhu. Avšak stávající železniční infrastruktura na této důležité ose vykazuje řadu nedostatků a problémových míst, které neumožňují provozovat železniční dopravu v optimálním režimu. To má negativní vliv na kapacitu tratě, jízdní doby, či dodržování jízdního řádu. Výsledkem je horší konkurenceschopnost železniční dopravy vůči dopravě silniční a postupná ztráta jejího podílu na přepravním trhu.

Nejproblémovější úseky železniční sítě na ose Hradec Králové – Pardubice – Chrudim jsou následující:

Jednokolejný traťový úsek mezi žst. Pardubice hl.n a Pardubice-Rosice n.L., kde se provozuje veškerá doprava mezi Pardubicemi a Hradcem Králové, a zároveň mezi Pardubicemi a Havlíčkovým Brodem.

Úvratňové zapojení tratě č. 238 (Havl. Brod – Pardubice) do žst. Pardubice hl.n. navíc vedené přibližně 3 km dlouhým závlekem přes žst. Pardubice-Rosice n. L.

Nedostatečná kapacita úseku Pardubice-Rosice n. L. – Hradec Králové, nutnost častého křižování na jednokolejně trati, většinou v žst. Stěblova, vložené vlaky ve špičce i v žst. Opatovice n.L. a k tomu křižování s vlaky chrudimského směru v Pardubicích-Rosicích nad Labem.

Nevyhovující stav žst. Hradec Králové – malá rychlost na zhlaví, nedostatečná kapacita nástupišť, špatný stav technologických zařízení (SZZ).

Z technického hlediska jsou voleny následující varianty.

1. Varianta bez projektu

Tato varianta nepředpokládá žádné investice v režimu IN, naopak předpokládá režim vkládání finančních prostředků nutných pro zajištění provozuschopnosti (údržba, opravy) v rámci infrastruktury, jejíž rozsah a parametry odpovídají stávajícímu stavu.

2. Varianta projektová Minimální

Minimální projektová varianta již předpokládá investice do nových částí infrastruktury za účelem alespoň částečného zlepšení stávajícího stavu (především z hlediska bezpečnosti a komfortu cestujících), a to při minimálních nákladech. Tato varianta spočívá v uvedení traťových úseků dotzv. normového stavu (především z hlediska parametrů nástupišť a přístupů k nim, třídy zatížení, prostorové průchodnosti). V celém úseku zůstává trať jednokolejná (a přirozeně i elektrizovaná 3kV stejnosměrnou napěťovou soustavou), dokořetováno je v celé délce traťové

zabezpečení prostřednictvím automatického hradla, a jinak trať odpovídá stávajícím rychlostním a kapacitním parametrům. Součástí této varianty nejsou žádná řešení staveb dle jiných již zpracovaných projektových dokumentací.

3. Varianta projektová Střední 1

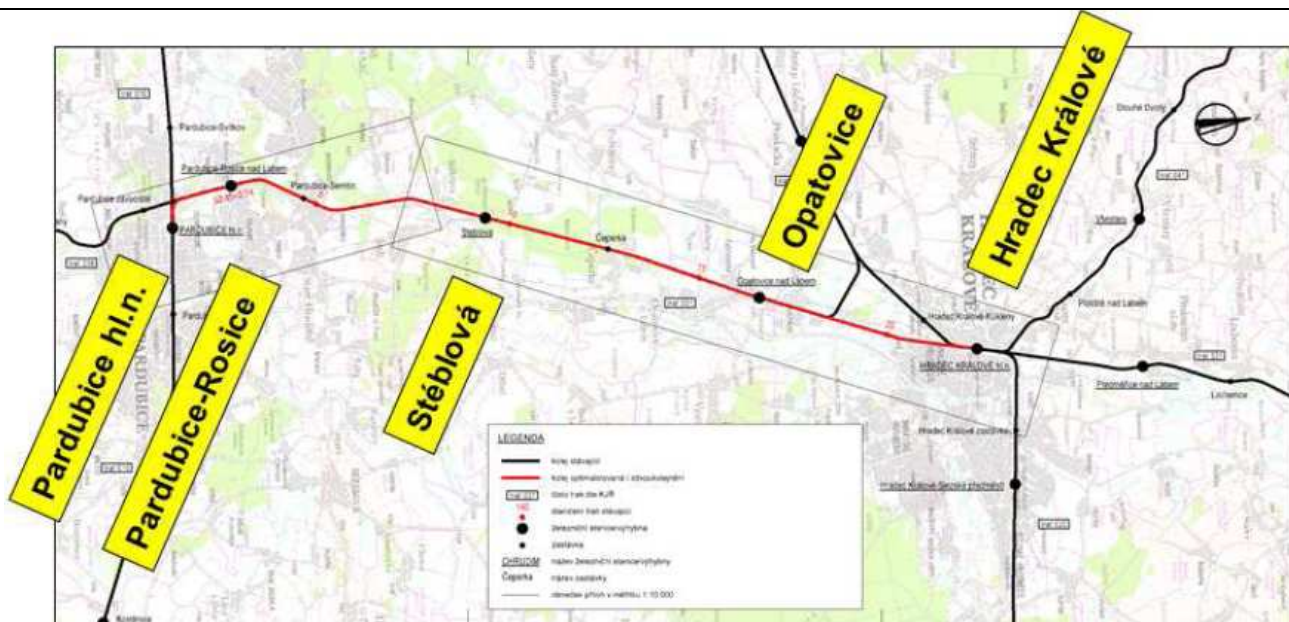
Střední projektové varianty představují již vyšší rozsah investic do nových částí infrastruktury. Součástí této varianty (a dále již všech dalších) je stavba „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“ (již byla zpracována a aktualizována přípravná dokumentace k 06/2007, resp. souběžně se studií je zpracováván projekt k 09/2012), tzn. zvýšení rychlosti na 160 km/h, přidání druhé koleje a traťové zabezpečení prostřednictvím autobloku v tomto úseku. Podle rozsahu a režimu úprav obou krajních navazujících úseků (Pardubice – Stéblová, Hradec Králové – Opatovice) se varianta Střední 1 dále dělí na dvě podvarianty: Střední 1.1, kde se tyto úseky předpokládají v režimu varianty Bez projektu (varianta tak může být etapou jakékoliv z dalších variant), a Střední 1.2, kde se úpravy krajních úseků navrhuje v rozsahu varianty Minimální.

4. Varianta projektová Střední 2

Vedle zdvoukolejnění úseku Stéblová (vč.) – Opatovice nad Labem (vč.) se v této variantě počítá se zdvoukolejněním úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem a s rozsáhlejšími úpravami v žst. Hradec Králové hl. n. Traťové úseky Pardubice-Rosice nad Labem (mimo) – Stéblová (mimo) a Opatovice nad Labem (mimo) – Hradec Králové hl. n. (mimo) se z hlediska objemu prací předpokládají opět dle varianty Minimální, nicméně se uvažuje zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 100 km/h na 120 km/h (GPK to umožňuje, v rámci TZZ se předpokládá vyřešení přenosu návěstního bodu z tratě zabezpečené automatickým hradlem na vozidlo). Podle rozsahu investic se varianta Střední 2 opět dělí na dvě podvarianty: Střední 2.1 představuje úspornější alternativu úprav úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem a v části žst. Hradec Králové hl. n., naopak varianta Střední 2.2 u těchto dvou částí (staveb) využívá již zpracovaných projektových dokumentací, konkrétně „Zvýšení kapacity úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L.“ (v příslušné dokumentaci dle nadefinované varianty A; technický průkaz z 06/2010) a „Modernizace jižního zhlaví Hradec Králové“ (přípravná dokumentace, 03/2009). Varianta Střední 2.1 může být etapou varianty Maximální 1 a varianta Střední 2.2 etapou varianty Maximální 2, naopak první etapou varianty Střední 2 (2.1 či 2.2) může být (bez toho, aby se jednalo o zmařenou investici) varianta Střední 1.1.

5. Varianta projektová Maximální

Maximální projektová varianta předpokládá největší rozsah stavebních úprav ze všech projektových variant za logického předpokladu nejvyšších investičních nákladů. Představuje cílový stav železniční infrastruktury ve sledované oblasti, čili kompletní zdvoukolejnění úseku Pardubice hl. n. – Hradec Králové hl. n., v celém úseku rychlost 160 km/h a traťové zabezpečení prostřednictvím automatického bloku. Podle výše investičních nákladů se tato varianta rovněž dělí na dvě podvarianty: Maximální 1, která představuje úspornější alternativu úprav úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice nad Labem a v části žst. Hradec Králové hl. n., naopak varianta Maximální 2 u těchto dvou staveb opět využívá již výše uvedených zpracovaných projektových dokumentací. Etapou varianty Maximální (1/2) může být varianta Střední 2 (1/2). Úsek od Rosic (mimo) po Hradec Králové (mimo) je invariantní.



Zdroj: Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice.

Úvod

Hodnotitel nezkoumá detaily a vstupy Studie proveditelnosti nýbrž zkoumá její způsobilost pro budoucí využití.

Komentář

CBA je zpracována dle platné metodiky, ale chybí jí zdokumentování některých předpokladů a zdrojů vstupních dat. SP považujeme za použitelnou po zapracování následujících připomínek:

- Dle názoru Hodnotitele se jedná o poměrně významnou regionální trať a v první řadě nás zajímá, jakým způsobem se dostanou lidi do vlaků? Postrádáme marketingovou analýzu/průzkum a popis způsobu organizace navazující městské dopravy. Podle toho by měla být dimenzována trať a vypracovány možná technická řešení. Přepravní prognóza obsahuje pouze obecná konstatování o demografických potřebách a potřebách organizátora dopravy OREDO. U nových výkonů se předpokládá (90% převedených) samovolný přechod cestujících nebo je předpokládán v závislosti na preferenci železniční dopravy ze strany OREDO?
- Z ekonomických výsledků vychází nejlépe varianta **Střední 1**. SP by měla řešit i budoucí vývoj a zvažovat jiné než ekonomické aspekty (např. var. Střední 1 má problém s dopravní kapacitou- viz str.48), a pokud bude chtít železniční doprava přitáhnout lidi mezi krajskými městy, její spolehlivost je při této investici minimálně sporná. Varianta Střední 1 má také poměrně vysoké náklady na opravy v následujících letech po provedené investici a proto je na zvážení jestli je tato varianta **opravdu nejlepší**.
- postřehy Hodnotitele k Ekonomickému hodnocení:
 - a. str.16 – v přehledu je uvedena varianta střední 3? (nejspíše překlep)
 - b. po pročtení technického popisu a zhodnocení náročnosti terénu se nám **odhadované investiční náklady** jeví jako velmi vysoké !!! (7,5-8,4 resp.10 mil. EUR/ km odpovídá koridorovým dvoukolejným tratím s tunely. 95-200 mil. Kč za projektovou dokumentaci se nám taky nezdá, nejspíše vychází z ceny díla) pro př. uvádíme ceny prací na mezinárodních koridorech v Polsku 4,1 mil. EUR/km, Maďarsku 4,7 mil. EUR/km, Slovensku 4 mil. EUR/km, Chorvatsku 4,4 mil.EUR/km a koridorový úsek Plzeň – Cheb 5,4 mil. EUR/km. (ceny jsou včetně zastávek bez žel.uzlů)
 - c. dodatečné příjmy dané procentní sazbou jsou sice určeny správně aktuální národní metodikou, přesto je považujeme za nepodložené a doporučujeme doplnit popis jaký materiál bude vyzískán.
 - d. str.79 - (tab. 6-16) Měrné náklady provozu vozidel v osobní silniční dopravě považujeme za příliš vysoké. (údaje uvedené v ŘSD metodice = HDM-4 jsou cca 5,6 Kč/vozk) Přesto jsou data užita v souladu s národní metodikou pro hodnocení

železničních projektů a proto jde pouze o poznámku k zamyšlení pro zpracovatele CBA.

- e. str.80 – je třeba doplnit poměr pracovních a nepracovních cest, z CBA tabulek je patrné, že je uvažováno s 5% pracovních cest. Z čeho tak vyplývá?
- f. str. 81 – dle názoru Hodnotitele by měly být v tabulkách uvedeny **hodnoty použité ve CBA** - tedy výchozí cenová úroveň. Při výpočtu těchto hodnot by měla být zohledněna nejenom změna cenové hladiny, ale i reálný ekonomický růst, tzn. **HDP na hlavu**/růst reálných mezd s **elasticitou 0,7**. Růst HDP se liší od růstu HDP na hlavu a dle evropského standardu se užívá elasticita 0,7.
- g. str.83 – tab. 6-20 – dtto s elasticitou 1.
- h. Uvedené **úspory z bezpečnosti** dopravy by měli být minimálně slovně popsány, aby byl legálně zdůvodněn onen přínos. 3% z relevantních IN jsou stanoveny současnou metodikou.
- i. V **tabulkách CBA** jsou v úvodním listu uvedeny nereálné předpoklady v podobě růstu reálného HDP, které nesedí na výpočty úspor cestovních dob a popis v ekonomickém hodnocení.
- j. Uvedená jednotková hodnota času roku 2012 v CBA tabulkách neodpovídá popisu ve SP. Proč je použita hodnota růstu HDP 2,5%, když známe hodnoty růstu HDP na hlavu v letech 2002-2011 ?
- k. Hodnotitel nikde nenašel vyčíslení ekonomických ztrát z výluk na dráze (odliv zákazníků a pozvolný návrat). V případě modernizace/rekonstrukce jednokolejné trati a zdvoukolejnění to může hrát poměrně významnou roli při výběru variant. Teoreticky lze říci, že by toto měla reflektovat přepravní prognóza. U projektu, kde je velká konkurence silniční dopravy (čtyřproudá silnice I/37) bude pro cestující pohodlnější po dobu realizace výstavby jezdit busem nebo IAD. Proto jsme toho názoru, že v průběhu realizace stavby dojde k poklesu přepravených osob, což z tab. 5-9 není patrné.

Závěr:

Studie proveditelnosti má své nedostatky, které nepovažujeme za fatální, přesto doporučujeme zamyslet se nad způsobem výběru technických řešení a stanovením investičních nákladů, které považujeme za vysoké (viz. jednotková cena za km). Varianty Střední 2 a Maximální jsou předurčeny k horšímu ekonomickému výsledku z důvodu vysokých odhadovaných investičních nákladů a přímé návaznosti na variantu Střední 1. Nakonec je třeba doplnit CBA a tabulky CBA skloubit s popisem ve SP.

Poznámka:

Výsledek analýzy nepřímo říká, že nejprve se provede varianta Střední 1 a v případě dostatku finančních prostředků můžete provést variantu Střední 2 nebo Maximální, **což považujeme za správné**. Otevřenou otázkou pak zůstává dublování nákladů při pokračování např. variantou Maximální, což hodnotitel není schopen prověřit.

Čestné prohlášení

Prohlašuji, že jsem postupoval nezávisle na všech subjektech, které by mohly mít ze závěrů tohoto stanoviska prospěch a že uschovám v tajnosti veškeré neveřejné informace poskytnuté a zjištěné v rámci zpracování stanoviska.

Jména a podpisy osob
zodpovědné za zpracování stanoviska:

Datum:15.5.2012

Ing. Dominik Žďánský



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

23. 07. 2012

9211

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 32181/2012-OZRP

Vytvořila: Ing. Krýže, Ph.D., Ing. Ondruška

Telefon: 972 241 590; 972 241 036

Mobil: 606 823 179; 602 435 577

E-mail: kryze@szdc.cz; ondruska@szdc.cz

Datum: 18.7.2012

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278

190 00 Praha 9

UT Malo
Přilo
kopie Blagoz
Friedel

Modernizace trati Hradec Králové - Pardubice - Chrudim, „Studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice“ – vyjádření

K předložené „Studii proveditelnosti (SP) Hradec Králové – Pardubice“ má odbor základního řízení provozu následující připomínky:

Nesouhlasíme s realizací variant „Bez projektu“ a „Minimální“. Tyto varianty nereflektují stávající ani budoucí potřeby v tomto úseku, zejména předpokládaný nárůst vlakové dopravy.

Jako cílový stav požadujeme s ohledem na výhledový rozsah dopravy, zajištění potřebné kapacity a stabilitu jízdního řádu sledovat variantu „Maximální“, tzn. dvoukolejnou trať v celém traťovém úseku Hradec Králové – Pardubice hl. n.

V kratším časovém horizontu, jako etapu před realizací úplného zdvoukolejnění, požadujeme sledovat variantu označenou jako „Střední 2“ a to především s ohledem na to, že řeší kapacitní problémy v úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. a současně také navrhuje zvýšení rychlosti v dočasně jednokolejných úsecích (Pardubice-Rosice n.L.-Stěblova, Opatovice n.L.-Hradec Králové hl.n.) na 120 km/h, čímž dojde alespoň k částečnému zvýšení rychlosti ve srovnání se stávajícím stavem a jejímu využití novými soupravami, které předpokládá dopravce nasadit v regionální dopravě.

Varianta „Střední 2“ se v přeložené SP dále dělí na podvarianty 2.1 a 2.2. Z hlediska provozu jsou obě tyto podvarianty pro mezistaniční úsek Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. obdobné, odlišují se především v nejvyšší traťové rychlosti v km 1,4 - 3,655 (podvarianta 2.1 – V=80km/h, podvarianta 2.2 – V=100km/h) a dále situování mostu přes Labe. Nemáme připomínky k realizaci podvarianty 2.1, u které je na str. 13 SP uvedeno, že se jedná o podvariantu úspornější. Stanice Pardubice-Rosice n.L. však kolejově požadujeme řešit tak, aby byla ve stanici jedna dostatečně dlouhá dopravní kolej (o užitečné délce min. 600 m) mimo nástupní hranu pro vlaky nákladní dopravy (pro ucelené vlaky do/z MLC, na/z vlečky Schenker, odklony nákladních vlaků z 1. koridoru).

Nesouhlasíme s navrženou podvariantou 2.1 týkající se ŽST Hradec Králové hl.n. Tato podvarianta navrhuje v rámci kolejové rekonstrukce jižního (chlumecko/opatovického) zhlaví nebudovat nové ostrovní nástupiště a po ukončení kolejové rekonstrukce jižního zhlaví vybudovat nové elektronické staniční zab. zařízení na kolejiště ŽST Hradec Králové hl.n. Bývalý úsek provozování dráhy SŽDC již při zpracování přípravné dokumentace (PD) „Modernizace jižního zhlaví Hradec Králové“ na základě dopravně-technologického zdůvodnění požadoval doplnění nového ostrovního nástupiště do této stavby, což bylo akceptováno a nástupiště bylo v rámci PD navrženo. V podvariantě 2.1 jsou pro vlaky ve směru od/do Chlumce n.C. k dispozici pouze 3 nástupní hrany (u kolejí č. 2, 1, 5), což je počet nedostatečný. Pro ŽST Hradec Králové požadujeme nadále sledovat pouze podvariantu 2.2, která respektuje i budoucí cílový stav, t.j. zdvoukolejnění přilehlého úseku Hradec Králové hl.n.-Opatovice n.L. a zajišťuje potřebný počet současných jízdních cest na tomto zhlaví.

Ke způsobu porovnání jednotlivých variant máme následující připomínky:

- 1) V dopravní technologii nejsou uvedeny výpočty propustnosti mezistaničního úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. Výpočty pro tento úsek pokládáme za velmi důležité, neboť se jedná o silně vytížený úsek a navíc o úsek s velmi odlišnými ukazateli propustnosti v jednotlivých variantách (úsek je v některých variantách jednokolejný, v jiných dvoukolejný).

Výsledky výpočtů propustnosti v tomto úseku jsou proto dalším důležitým měřítkem, a to zejména pro porovnání variant „Střední 1“ a „Střední 2“.

S ohledem na konfiguraci zaústění tratě směr Chrudim doporučujeme při výpočtu postupovat jako u mezistaničního úseku s odbočkou (jedná se o metodiku, která již byla publikována a do budoucna se stane součástí novelizace předpisu D24).

- 2) Ze studie není zřejmé, zda do výpočtů časových úspor v rámci ekonomických výpočtů bylo započteno zkrácení pobytů vlaků relace Pardubice hl.n. – Chrudim u variant zahrnujících zdvoukolejnění úseku Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice n.L. (tj. „Střední 2“ a „Maximální“) v Pardubicích-Rosicích n.L. Pokud toto zkrácení započteno nebylo, doporučujeme jeho zahrnutí.

Ing. Luboš Bartůněk

ředitel odboru základního řízení provozu



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 25387/12-OTH

Vyřizuje: Ing. Panchartek

Telefon: 972 235 470

Mobil:

E-mail: panchartek@szdc.cz

Datum: 25.5.2012

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9

| | |
|--|---------------------|
| Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze | |
| Došlo dne: | 30. 05. 2012 |
| C. j. | 6708 |

Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice

K předložené studii máme následující připomínky:

- Varianta minimální – nelze počítat s tím, že ŘVC bude souhlasit s umístěním nové nosné konstrukce mostu přes Labe na stávající pilíře (resp. ve stávající výšce), což znamená navýšení investičních nákladů. Připomínka platí i pro variantu Střední 1.2.
- Varianta minimální – musí být doloženo, že kolej č. 4 v žst. Opatovice nad Labem je skutečně postradatelná v navrženém rozsahu.
- Žst. Opatovice nad Labem – varianta Střední a Maximální neodpovídá aktuálně navrženému stavu v projektu stavby.
- Úspory dopravních zaměstnanců – varianta bez projektu a Minimální jsou uvedeny v jednom sloupci. Protože však má být ve variantě Minimální provedena rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, předpokládáme i zde úsporu zaměstnanců (např. hláskaf).

Z hodnocení jednotlivých variant vychází z hlediska ekonomické efektivity jako nejvhodnější varianta Střední 1. Doporučujeme však dále v projektové přípravě sledovat variantu Střední 2.2, která vychází rovněž jako efektivní a navíc řeší problematická místa: úsek Pardubice hl.n. – Pardubice-Rosice nad Labem a jižní zhlaví žst. Hradec Králové), a variantu Maximální uvažovat jako vzdálený výhled pro držení územní rezervy.

Příloha: 1 x CD

Ing. Jiří Kozák

ředitel odboru traťového hospodářství



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
 Generální ředitelství
 110 00 Praha 1, Dlážďená 1003/7

VÁŠ DOPIS ZN.: 5280/2012/SSZ-ÚT-Pr
 ZE DNE: 2.5.2012
 NAŠE ZN. (č.j.): 22233/2012-OAE
 POČ. LISTŮ: 1
 POČ. PŘÍLOH: -
 POČ. LISTŮ PŘ: -
 VYŘIZUJE: Ing. Zdeněk Zahradník
 TEL.: 222335369
 FAX: 2 223 35389
 E-MAIL: zahradnik@szdc.cz
 DATUM: 24.5.2012

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Stavební správa západ se sídl. v Praze
Sokolovská 278/1955
190 00 P r a h a 9

| | | |
|--|--------------|-------------------|
| Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa západ se sídlem v Praze | | Pr 1 1 1 |
| Došlo dne: | 28. 05. 2012 | |
| Č. j. | 6539 | |

**Věc: Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice ke stavbě „Modernizace trati
 Hradec králové – Pardubice – Chrudim“
 Stanovisko k SP**

Použité a posuzované varianty byly z hlediska SP rozděleny do varianty bez projektu, varianty minimální, varianty střední (2) a varianty maximální (2). Tomu odpovídá i použití technologického zařízení. Technicky představuje v technologickém zařízení varianta bez projektu řešení bez investičních prostředků pouze s opravami tohoto zařízení. Pro všechny ostatní varianty (minimální, střední (2) a maximální (2)) je vždy investičně použito zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 a tomu odpovídající sdělovací a silnoproudé zařízení ve větším či menším rozsahu podle provedených kolejových úprav železničního svršku a spodku. Jediným rozdílem je počet zabezpečených výhybkových jednotek, které se mohou mezi variantami lišit. Pro stanovení CIN technologického zařízení rozdíl velikostí v jednotlivých variantách není podstatný.

Při posuzování variant (minimální, střední (2) a maximální (2)) podle tabulky 2-1 Schematický přehled projektových variant jasně vyplynulo a platí pro stavební úpravy zdvoukolejnění úseku Stěblova – Opatovice nad Labem i úpravy technologického zařízení, že dosáhneme nejvyšší ekonomické efektivity při variantě (střední (2)). S obezřetností musíme však navrhovat a sledovat provizorní jednokolejná napojení nového dvoukolejného úseku Stěblova – Opatovice nad Labem do žst. Pardubice hl.n. i do žst. Hradec Králové hl.n.

Závěrečné posouzení jednotlivých variant potom bude nutné srovnat se společenskou únosností investice navrhované dle Směrnice SZDC č.30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah ČR nezařazených do evropského železničního systému“ (č.j. 35572/07-OP) tj. zda je únosné na takovouto trať, dlouhou cca 20 km, navrhnout investici mezi 2,5 -5 mld.Kč.


Ing. Josef Šibrava
 ředitel odboru
 automatizace a elektrotechniky



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Prkna

Chytré

p. 25/5

JPP

Váš dopis zn.: 5280/2012/SZ-ÚT-Pr

Zde dne: 2.5.2012

Naše zn.: 24512/12-OST

Vyřizuje: Ing. Rudolf Markvart

Telefon: 222 335 691

Mobil: 602 788 373

E-mail: markvart@szdc.cz

Datum: 21.5.2012

Správa železniční dopravní cesty,

státní organizace

Stavební správa západ

Ing. Vojtěch Prkna

Sokolovská 278/1955

190 00 Praha 9



Připomínky ke Studii proveditelnosti „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim“

V úvodu studie proveditelnosti jsou definována nejvíce problémová místa v úseku Pardubice – Hradec Králové a to:

- Úsek Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem, kde kromě křížování vlaků tratě Pardubice – Hradec Králové dochází rovněž ke křížování vlaků tratě Pardubice – Havlíčkův Brod, mimo to vlaky tratě Pardubice – Havlíčkův Brod projíždějí část tohoto jednokolejného úseku od odbočné výhybky přes most přes Labe do Rosic úvratí každý dokonce 2x.
- nedostačující kapacita úseku Pardubice-Rosice nad Labem – Hradec Králové
- Nevyhovující stav ŽST Hradec Králové, zejména jižní zhlaví.

Rovněž je zmíněno hodnocení navazujícího úseku Pardubice – Chrudim ovšem ve variantě „Ostřešanské přeložky“, kde nebyla prokázána ekonomická efektivita. Proto byl tento úsek v hodnocení studie proveditelnosti vynechán.

Jak již je v úvodu uvedeno, vstupují však vlaky tratě Pardubice – Havlíčkův Brod do hodnoceného úseku a ovlivňují a jsou ovlivňovány vlaky tratě Pardubice – Hradec Králové zejména při zpožděních, jejichž počet není zanedbatelný. Zpoždění vlaků vstupujících do jednokolejného úseku Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem pak mají „dominový“ efekt. Tím se jízda zejména v úseku Pardubice – Chrudim ale i Pardubice – Hradec Králové neúměrně prodlužuje. Nejsou výjimkou případy, kdy cestovní doba z Pardubic do Chrudimi (10 km) trvá i 35 minut. Vezmeme-li v úvahu, že celá oblast Pardubického kraje je od prosince 2011 zahrnuta do IDS IREDO s důležitými přestupními místy „vlak – autobus“, jsou takováto zpoždění s následnými ztrátami přípojů autobusů kritickým faktorem celého dopravního systému.

Z přepravní prognózy ani z výpočtů ekonomické efektivity není patrné zahrnutí vlaků Pardubice – Havlíčkův Brod. Nezahrnutí těchto vlaků v kritickém úseku může zkreslovat výsledky ekonomické efektivity prostřednictvím jiných výsledků v provozních výkonech a poplatcích za použití infrastruktury, v síle přepravního proudu v úseku Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem a díky malé spolehlivosti nabídky spojení v čase vlivem vzájemného působení vlaků v jednotlivých hodnocených variantách i údaje o indukované přepravě a převedené přepravě zejména z individuální dopravy.

Dle tabulky 5 – 2 na straně 16 vychází v ekonomické analýze jako nejefektivnější varianta střední 1, (dvoukolejka v úseku Opatovice nad Labem – Stěblová), ve které je však úsek Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem řešen jako jednokolejný se všemi riziky, která tento stav ponese. V této tabulce je dále v ekonomické analýze zřejmě chybně vyznačena varianta střední 2 jako „střední 3“.

Z hlediska koncepce rozvoje železniční infrastruktury je realizace stavby dle varianty střední 1 chápána jako 1. etapa (je připravena), která musí být doplněna o zkapacitnění úseku Pardubice – Pardubice-Rosice nad Labem, tedy na úroveň varianty střední 2. Tento stav bude pro koncept výhledové dopravy postačující v horizontu do realizace rychlých tratí Praha – Wrocław a Dresden – Praha – Brno – Wien, i když vliv mimořádností v dopravě díky zbylým jednokolejným úsekům nelze vyloučit.

Realizaci nových rychlých tratí, kdy dojde k uvolnění kapacity tratě Praha – Česká Třebová, se počet vlaků osobní dopravy mezi Pardubicemi a Hradcem Králové pravděpodobně ještě zvýší o přímé spojení s Prahou (na celkový počet 5 až 6 párů vlaků za špičkovou hodinu), což bude znamenat potřebu povýšení úseku do podoby odpovídající variantě maximální (celý úsek Pardubice – Hradec Králové dvoukolejný). Nadto bude třeba počítat i s nákladními vlaky pro obsluhu MLC přístav Pardubice.

S pozdravem



Ing. Zdeněk Zouhar
ředitel odboru strategie

Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Dato dne: 21. 05. 2012
 C: 0149

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ
Náměstek ředitele Stavební správy západ pro techniku
Ing. Pavel Mathě
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

Potensi
Laport

UT Prods. Inc.

Ady

33/37

Příloha č. 19

Od: Pilný František, Ing.
Odesláno: 24. července 2012 9:15
Komu: Prkna Vojtěch, Ing.
Kopie: Fridrich Karel, Ing.; Maděra Martin
Předmět: RE: připomínky Pilný ke SP Op-St
Důležitost: Vysoká

Dobrý den.

Telefonicky jsem byl z OI dnes upozorněn na absenci stanoviska SSV ke SP Hradec Králové - Pardubice.

Na základě nyní dokončených výsledků projednávání dalších skutečností ke stavbě „Modernizace trati HK – Pce – Chr, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“ upřesňujeme naše stanovisko zaslaného dne 15.5.2012 na SSz takto :

1) Dne 10.7.2012 byly na OI SŽDC předjednány IN stavby „Modernizace trati HK – Pce – Chr, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“ s učiněným závěrem, že budou dodrženy IN ze schváleného investičního záměru stavby ve výši max. 1559,490 mil Kč, jak je uvedeno ve schvalovacím protokolu č.j. 41 579/10-OI ze dne 31.8.2010.

2) Dne 23.7.2012 jsme dostali informaci o aktuálním rozhodnutí GŘ NM SŽDC,s.o. prostřednictvím Ing.Tomáše Záruby, odborného poradce NM, že nyní nově vzniklý požadavek na vybudování zastávky Březhrad bude řešen v rámci následného zdvoukolejnění částí trati v rámci etap modernizace tratě HK – Pce, kterou podporuje zpracovaná a nyní schvalovaná SP.

Závěr :

SSV doporučuje variantu Střední 1 a to z důvodu podpory vysokého stadia rozpracovanosti PS „Modernizace trati HK – Pce – Chr, 1. stavba, zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“. Pro pokračování modernizace dalších etap považujeme za vhodné sledování varianty střední 2. a dále sledovat variantu maximální, která podporuje i zdvoukolejnění úseku Opatovice nad Labem – Stéblová.

Přeji hezký den.



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa západ se sídlem v Praze
Sokolovská 278/1955
190 00 Praha 9

Vypracováno dne 4. 7. 2012

VÁŠ DOPIS ZN.: dokumentace
ZE DNE: 03/2012
NAŠE ZN. (č.j.): 8 3872012-SSZ-ÚT
POČ. LISTŮ: 3
POČ. PŘÍLOH: 0
POČ. LISTŮ PŘ.: 0
VYŘIZUJE: Fridrich
TEL.: 972 244 833
FAX: 222 251 985
E-MAIL: fridrich@szdc.cz
DATUM: 4. 7. 2012

SUDOP PRAHA a. s.
Olšanská 1a
130 80 Praha 3

Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice, připomínky SZDC SSZ

Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice (dále SP) hodnotí soubor staveb, zahrnující především připravovanou stavbu „Modernizace tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba zdvoukolejnění úseku Stéblová – Opatovice nad Labem“ s rozpracovaným projektem. Tato stavba je doplněna v jednotlivých projektových variantách dalšími akcemi, řešícími zvýšení kapacity nebo odstranění nevhodného technického stavu infrastruktury. Se SP Správa železniční dopravní cesty, s. o., Stavební správa západ se sídlem v Praze souhlasí. Doporučujeme dále **sledovat variantu „střední 2.2“ s tím, že její etapou bude varianta „střední 1.1“** z těchto důvodů:

- varianta „střední 1.1“ vykazuje sama o sobě potřebnou efektivitu ($ERR = 10,17\%$) bez závislosti na dalších podmiňujících investicích, přičemž její příprava je v pokročilém stádiu a její realizace bude přínosem pro spojení krajských měst;
- varianta „střední 2.2“ vykazuje potřebnou efektivitu ($ERR = 5,70\%$ při započtení příslušné části zhlaví žst. Pardubice hl. n.) za podmínky podmíněnosti rekonstrukcí žst. Pardubice hl. n., která dosud není připravována. Dále je podmíněna použitím dosud nezavedených technických zařízení (přenos kódu na AH). Proto je vhodné ji sledovat jako střednědobý cíl s tím, že technické řešení se bude dále upřesňovat (možná výška mostu přes Labe v Rosicích n. L., možnost zavedení $V=120$ km/h, případné úspornější řešení stéblovského zhlaví žst. Pardubice Rosice n. L. dle var. střední 2.1);

Varianta maximální vykazuje při započtení příslušné části zhlaví žst. Pardubice hl. n. nedostatečnou ekonomickou efektivitu ($ERR = 5,33\%$). Proto navrhuje plně dvoukolejné řešení sledovat v současné době jen z pohledu územní ochrany.

Ke SP máme dále následující připomínky:

Provozní a dopravní technologie (zpracovatel ing. Petr Kuník, tf. 972 244 851)

1. *kap. 2.2.1 Hlavní výsledky studie, technické řešení, 4. Varianta projektová střední 2:* Opravit „přenosu návěstního bodu“ na „přenos návěstního znaku“. Totéž v 2. odstavci kap. 3.5.1 Varianta projektová střední 2, souhrnná specifikace varianty.
2. *kap. 3.3.2 Varianta projektová minimální, Popis jednotlivých úseků, žst. Hradec Králové hl. n. jižní zhlaví:* Kontrola konců vlaků se dotýká všech přijíždějících vlaků, tj. nejen projíždějících, ale i zastavujících.
3. *kap. 4.1.2 Rozsah dopravy, Osobní doprava – výhledová část:* Linka R14 již nekřížuje v žst. Pardubice-Rosice n. L. Linka R17 již není objednávana (jak je i uvedeno v kap. 4.1.1).
4. *kap. 4.2.2 Jízdní / cestovní doby, Současné jízdní doby:* V cestovních dobách sudých vlaků Sp není započten pobyt v žst. Pardubice-Rosice nad Labem. Jízdní doby lichých Sp jsou v úseku Čeperka – Pardubice-Rosice nad Labem kratší.
5. *kap. 4.2.4 Obecné předpoklady pro sestavu GVD:* S ohledem na navržené návěstní body v úsecích ponechaných jako jednokolejné se lze domnívat, že by nákladní vlaky ve svazku s vlaky osobní dopravy bylo možno provézt. Je potřeba tuto možnost prověřit a text případně opravit. Možné trasy nákladních vlaků je vhodné doplnit i do listů GVD jako doklad účelnosti zřízení bodů AH.

6. *kap. 4.3.1 Dopravní kapacita, varianty minimální a maximální:* Ve variantě minimální jsou doplněna automatická hradla s návěstními body, popř. zvýšena rychlost (viz dále), takže nelze konstatovat, že propustnost zůstává na současné úrovni. Je potřeba údaje doplnit.
7. *kap. 4.4 Úspory zaměstnanců, tab.4-17:* S ohledem na odlišnosti mezi stávajícím stavem a minimální variantou, popř. mezi jednotlivými variantami středními je potřeba tabulku 4-17 upřesnit. Dále: ve variantě minimální dojde k úspoře hláskáře na Hl. Čeperka. Ve variantě minimální a střední 1.2 dojde k úspoře signalistů v žst. Hradec Králové hl. n. a minimálně jednoho signalisty v žst. Pardubice-Rosice nad Labem, popř. obou signalistů v případě náhrady stávajícího TZZ 1. kategorie „telefonické dorozumívání“ ve směru Medlešice za nové TZZ 3. kategorie. Ve variantě maximální není možno uvažovat, že výpravčí žst. Hradec Králové hl. n. budou beze změny počtu řídit i celý traťový úsek do Pardubic hl. n.
8. *kap. 4.4 Úspory zaměstnanců:* Ve variantě maximální se předpokládá dálkové ovládání z RDP (regionálního dispečerského pracoviště), nikoliv z RCP.
9. *modelový GVD, var. A:* Nutnou podmínkou pro reálnost takového GVD je zkrácení jízdní doby R Liberec – Pardubice v úseku Jaroměř – Hradec Králové hl. n. o cca 2-3 minuty (opačně analogicky). Je potřeba prověřit, že je toto zkrácení s uvažovanými vozidly, vč. dodržení obvyklých rezerv, bez zásahů do infrastruktury reálné. Do kap. 4.2.4 doplňte, že v souladu s „Plánem dopravní obsluhy...“ grafikony již neuvažují s přímými R Praha - Hradec Králové - Trutnov (zkrácení linky ke GVD 2016/17), pro stav při provozu přímých vlaků Praha - Trutnov by bylo třeba též ověřit, zda je reálné zkrácení technologického času na přepřah vlaku v žst. Hradec Králové hl. n. (aby byl možný dřívější odjezd směr Jaroměř a tedy i dřívější odjezd R Liberec – Pardubice z Jaroměře, jinak by bylo nutné zkrátit jízdní doby R Liberec – Pardubice o cca 5 minut).
10. *modelový GVD, var. B:* Podmínkou pro reálnost takového GVD je zkrácení jízdní doby R Liberec - Pardubice v úseku Stará Paka - Hradec Králové hl.n. o cca 2-5 minut dle směru, s ohledem na provázanost se Sp Pardubice - Trutnov by navíc muselo alespoň část z této úspory připadnout na úsek Jaroměř - Hradec Králové hl. n. Je nutné prověřit (stejně jako u předchozí připomínky), zda je toto zkrácení s uvažovanými vozidly možné nebo je nezbytná další podmiňující investice jak je zmíněno v druhém odstavci kapitoly 4.2.4. Pokud by byla potřeba podmiňující investice, je nezbytné ji zdůraznit v závěrech studie proveditelnosti obdobně jako část žst. Pardubice hl. n. (nebo nalézt jiný modelový GVD).
11. *varianta střední 1.2 žst. Pardubice Rosice n. L.:* Doporučuji zaměnit výhybky na pardubicko-medlešickém zhlaví za štíhlé (optimálně 80-100 km/h), aby bylo možné zkrátit dobu obsazení kritického jednokolejného úseku přes most. Bez těchto štíhlých výhybek je využití i navržené štíhlé výhybky (60 km/h) pro odbočení na chrudimskou trať omezené.

Stavební řešení (zpracovatel Karel Fridrich, tf. 972 244 833)

12. V celkovém hodnocení (kap. 2.2.4) je třeba doplnit, že u variant „střední 2.1/2.2“ a „maximální 1/2“ je nutná podmiňující investice do rekonstrukce rosického zhlaví žst. Pardubice hl. n. pro dvoukolejné zapojení. Náklady na jednokolejné a dvoukolejné zapojení těžko budou shodné (360,114 mil. Kč, kap. 3.3.2 a 3.4.2 vedle 3.5.2 a 3.6.2, dtto 6.4), jejich rozdíl by bylo vhodné zohlednit do ekonomického hodnocení (minimálně slovně).
13. Do kapitoly vyhodnocení obsazenosti vlaků (kap. 5.3.5) by bylo vhodné doplnit počty cestujících ve vlaku ve špičce pracovního dne, protože ty jsou rozhodující pro dimenzování souprav. Podle citlivostní analýzy je naštěstí varianta „střední 1“ bez nárůstu počtu cestujících efektivní (výkonům -20 % proti modelovaným odpovídá ERR=8,30 %), takže i bez navýšení počtu vlaků by u této varianty byla efektivita dosažena.
14. V kapitole 6.1.3 provozní náklady na údržbu a opravy infrastruktury by bylo vhodné lépe popsat, co se v různých variantách mění v „opravách“ – pravděpodobně vždy zab. zař. po 20 letech, ve variantách „bez projektu“ a „střední 1.1“ pak i žel. svršek, mostní objekty a TV (kdy?, v plném rozsahu?). Právý sloupec varianty „minimální“ má být označen „opravy“.
15. V celé TZ není uvedeno, zda navýšený počet vlaků nevyžaduje jako podmiňující stavbu též posílení napájení (měničnu, SpS). Pokud tomu tak je, měly by náklady na ni být součástí ekonomického hodnocení.
16. V dokumentaci postrádáme zhodnocení souladu s územními plány a dopadů na životní prostředí (vč. situace), která byla součástí zadání.
17. Situace: označení výkresů neodpovídá popisem („alternativa“ atd.) variant technické zprávě (s číselnými rozlišeními), je třeba sjednotit.
18. Situace žst. Pardubice Rosice n. L. – minimální a střední 1(.2): pokud stav mostu přes Labe umožňuje jeho ponechání do konce hodnoceného období (2043), pak vypustit popis „výměna nosné konstrukce“ a řešit jeho stav údržbou, v opačném případě by musela být nová mostovka výše (na podplavnou výšku

5,25 m) s rozsáhlejšími dopady do obou předpolí. Střední 2(.1) a maximální (1): obě varianty jsou dvoukolejné, takže by i na pardubickém zhlaví měl být červeně dvoukolejný stav (s mostem na výšce 5,25 m).

19. Situace žst. Hradec Králové hl. n. – minimální a střední 1(.2): zakreslený stav vyhovuje jen jako varianta bez projektu (a jí odpovídající střední 1.1), nepovažujeme za adekvátní navrhovat ve studii proveditelnosti výhybky v parametrech vyžadujících výjimky, resp. využití úlevových ustanovení vyhl. 177/95 Sb. (R=190 m v dopravních kolejích). Varianta 2(.2) a maximální (1): viz částečně k situaci var. minimální, proti výkresu 3.4.b je značnou nevýhodou omezený počet současných vlakových cest – v případě sledování varianty bez nového nástupiště by bylo třeba optimalizovat propojení ve zhlaví.
20. Traťový pasport: popisek fialové čáry směšuje investice a jiné prostředky, přeformulovat. Ve variantách maximálních chybějí spojky v žst. Pardubice Rosice n. L. (od Stéblové z 2. TK do liché skupiny) a v žst. Opatovice n. L. (od HK z 2. TK do liché skupiny).

Ekonomické hodnocení (zpracovatel ing. Vojtěch Prkna, tf. 972 244 850)

21. Požadujeme v kap. 6.1.1 uvést způsob stanovení položky „rezerva“ pro CIN.
22. Požadujeme zdůvodnit poměr cen SO nástupišť a podchodů mezi variantami – nejvyšší jsou paradoxně ve var. minimální, nárůst maximální proti střední 1 je velmi malý. Dtto pro sdělovací zařízení. Má vliv i na započtení úspor z bezpečnosti železniční dopravy v tab. 8 v EH.

S pozdravem

Ing. Pavel Mathé
náměstek ředitele SSZ pro techniku