

Náše zn. 6862/2019-SŽDC-GŘ-O26  
Listů/příloh 5/3

Vyřizuje Ing. Jiří Michalica  
Telefon +420 972 235 674  
Mobil +420 601 326 710  
E-mail michalica@szdc.cz

Datum 13. února 2019

# Schvalovací protokol Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)

## 1. Identifikační údaje

Název akce: **Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)**

Doba zpracování: **05/2017 – 11/2018**

Umístění: traťový úsek **Ústí nad Orlicí – Choceň**, trať 010 (dle KJŘ) Kolín – Česká Třebová

Kraj: **Pardubický**

Objednatel: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace** (dále SŽDC),  
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
zastoupená Stavební správou východ (SSV), Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zhotovitel: **SUDOP PRAHA a.s.**, Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3  
vedoucí projektu Ing. Matěj Mareš

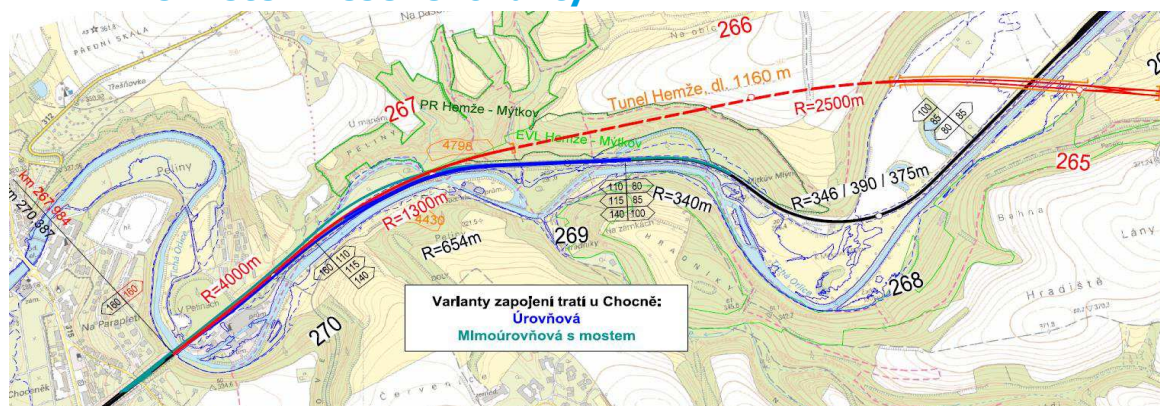
„Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)“ navazuje na „Studii proveditelnosti železničního uzlu Ústí nad Orlicí, včetně navazujícího úseku Ústí nad Orlicí – Choceň (mimo)“ (SUDOP PRAHA, 2013), dále Podkladová SP. Podkladová studie byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy v roce 2013, přičemž k dalšímu sledování byla vybrána varianta STŘED 2. Od schválení Podkladové SP Centrální komisí Ministerstva dopravy došlo k realizaci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ (2016). Přípravnou dokumentaci stavby „Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň“, rozpracovanou v letech 2015 – 2016 pro schválenou variantu STŘED 2, však nebylo možné dokončit z důvodu nesouhlasu příslušných orgánů s návrhem protihlukových opatření z hlediska posouzení krajinného rázu v návaznosti na památkovou zónu města Brandýs nad Orlicí a přírodní park Orlice.

Na základě těchto nesouhlasů souhlasila CK MD se zpracováním aktualizace studie proveditelnosti (dále jen ASP), která byla zadána v roce 2017 za účelem vyhledání alternativního technického řešení po neúspěšném projednání varianty STŘED 2. Předmětem

byla aktualizace a doplnění předchozí studie proveditelnosti o nové varianty zohledňující požadavky vyplývající z projednání oblasti životního prostředí s místní samosprávou.

ASP byla zadána v 05/2017, dodatkem č. 1 došlo k úpravě termínu odevzdání kvůli přednostnímu zařazení akce ZP „Choceň – Uhersko, Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa“. Finální termín odevzdání byl 11/2018. Přípomínkové řízení se uskutečnilo v průběhu 08/2018, po stanoviscích MD a SŽDC následovala finální verze 11/2018. Při projednání výběru varianty došlo k upřesnění části životního prostředí (dle připomínek O6). K projednání je předkládána verze s těmito úpravami (poslední aktualizace ke 12. 11. 2018).

## 2. Umístění řešené lokality



Obrázek 1 - Obrázek napojení u Choceň varianta M+B (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

Posuzovaná trať představuje jeden z nejzatíženějších úseků z pohledu propustnosti v rámci sítě SŽDC, s.o. a jeden z posledních úseků (vyjma uzlů) I. TŽK, který dosud nebyl modernizován. Stávající stav tratě je na hranici životnosti a její efektivní údržba již není možná bez významných dopadů do provozu na trati a za použití neúměrně vysokých prostředků. Pro udržení provozuschopnosti trati se SŽDC, s.o. významným investičním opatřením nevyhne.

Studie proveditelnosti se zabývá železniční tratí:

### 010 Kolín – Česká Třebová

Trať prochází územím Středočeského a Pardubického kraje. Trať je dvojkolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou, s traťovou rychlostí až 160 km/h, trať je součástí hlavní sítě TEN-T, a je součástí také I. tranzitního železničního koridoru (I. TŽK). Předmětný traťový úsek Ústí nad Orlicí – Choceň má traťovou rychlost 80 km/h. Z pohledu provozu je trať v současném stavu velmi vytížená zejména dálkovou osobní (EC, IC, Ex) a nákladní dopravou. Regionální doprava není s ohledem na vysoké přepravní výkony dálkové dopravy významná, ale není zcela zanedbatelná.

## 3. Účel studie proveditelnosti

Účelem aktualizace studie proveditelnosti je nalézt dostatečně kapacitní a z pohledu životního prostředí nejméně zatěžující variantu technického řešení předmětného traťového úseku, která bude dosahovat požadovaných výsledků ekonomického hodnocení a naplní cíle projektu.

## 4. Cíle projektu

Studie proveditelnosti definuje tyto základní obecné cíle projektu:

### I. Zajištění bezpečnosti cestujících a provozu

Jedná se o základní cíl a jeho dosažení je nezbytné pro to, aby mohla být varianta vůbec posuzována.

### II. Zkrácení jízdních dob

Při zvýšení současných nízkých rychlostí 70 – 85 km/h na hodnotu 160 km/h dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, což je přínosem především pro dálkovou osobní dopravu. Další zkrácení jízdních dob přináší výrazné zkrácení vzdálenosti pomocí novostavby tunelu.

### III. Udržení/budování dostatečné kapacity dráhy

Ve variantách dochází k výraznému zvýšení nejvyšší traťové rychlosti. Tímto se sníží rovnoběžnost grafikonu, což naopak zhorší propustnost. Navíc opuštění stávající trati bude mít za následek ztrátu žst. Brandýs nad Orlicí, kdy bude ještě redukována možnost řídit sled vlaků pomocí předjíždění pomalejších vlaků vlaky rychlejšími. Vzhledem k vysokému počtu vlaků je třeba sledovat, zda zhoršení propustnosti jedné z projektových variant je ještě akceptovatelné.

### IV. Zlepšení územní průchodnosti (projednatelnosti)

Původním záměrem bylo realizovat modernizaci stávající tratě pomocí přeložek. Tento přístup však narazil na nesouhlasné stanovisko příslušných orgánů a místní samosprávy v oblasti krajinného rázu (protihluková opatření měla příliš vysoké nároky). Důraz na tento bod vyplynul mimo jiné také z projednání k výběru varianty.

Prostředkem k naplnění cílů je novostavba úseku, při respektování normových požadavků včetně TSI, při udržení přijatelných dopadů na životní prostředí a na urbanizované území měst Ústí n. O. a Brandýs n. O. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu.

## 5. Technický návrh variant

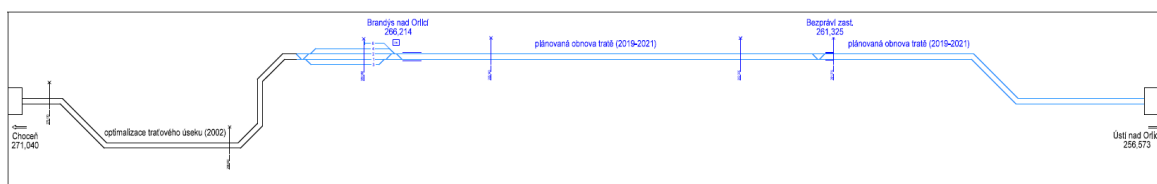
Všechny projektové varianty navrhují novostavbu tunelu v mezistaničním úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo).

Variantně se navrhuje opuštění stávající trati a její snesení, případně udržení stávající tratě a díky novému zapojení na tunel dosažení významného zvýšení propustné kapacity úseku. Způsob napojení byl předmětem zkoumání jednotlivých podvariant varianty M+B. Po provedení počítačové simulace (O12 Dr. Krýže) propustnosti nových úroňových zapojení byly tyto varianty opuštěny. Výsledek simulace jednoznačně prokázal, že úroňové zapojení není dostatečně kapacitní a dochází k přetížení obou napojení. Ve studii po tomto průkazu pokračovala pouze varianta M+B s mimoúroňovými rozplety.

Jsou navrženy bezprojektová varianta BP, a dvě projektové varianty M a M+B. Varianta M+B byla navržena také ve dvou podvariantách. Konkrétní údaje uvedeny níže.

### Varianta BEZ PROJEKTU

Na dotčené infrastruktuře nebudou v hodnotícím období provedeny žádné investiční akce mimo investic, které nebude možno zabezpečit formou oprav a údržby. Za výchozí stav je považována infrastruktura po realizaci stavby „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa BC“



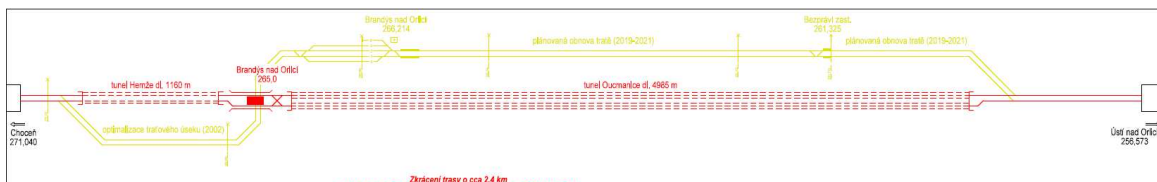
Obrázek 2 – Schéma Varianta Bez projektu (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

### Varianta M

Varianta M zpracovává návrh novostavby dvou tunelů délky 1 160 m (tunel Hemže) a 4 985 m (tunel Oucmanice), v nové stopě. Tunel Hemže se navrhuje jako dvojkolejný, tunel Oucmanice jako dva jednokolejné tunely.

Stávající trať je opuštěna a snesena. Náhradou za zrušenou žst. Brandýs nad Orlicí se předpokládá vybudování nové zastávky Brandýs nad Orlicí na mostě v prostoru mezi oběma tunely. Je navrhováno také nové napojení nové zastávky na silniční síť. Stávající zastávka Bezprávi je opuštěna bez náhrady.

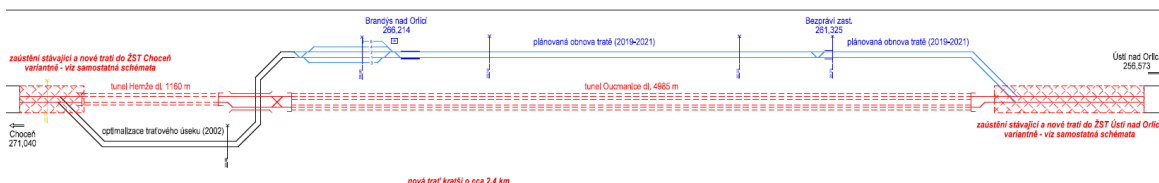
Předpokládá se návrhová rychlost 160 km/h. Proběhlo prověření rychlosti na hodnotu 200 km/h. S ohledem na významné střety s chráněnými územími (evropsky významné lokality, přírodní rezervace Hemže-Mýtkov, chráněná oblast Orlice) se navržení rychlosti 200 km/h dále neprověřuje.



Obrázek 3 – Schéma Varianta M (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

### Varianta M+B

Navrhuje vybudování nové trati podle varianty M a navíc zachování stávající trati ve stavu po realizaci akce „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa BC“. Propojení stávající trati na novostavbu tunelu (úrovňové i mimoúrovňové) bylo prověřeno počítačovou simulací a jako akceptovatelné se ukázalo pouze mimoúrovňové napojení na obou koncích novostavby tunelu. Varianta M+B obsahuje mimoúrovňové rozplety.



Obrázek 4 – Schéma Varianta M+B (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

## 6. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. Rekapitulace výsledků z aktualizace studie proveditelnosti je uvedena v tabulce níže:

Varianta	Varianta Bez projektu	Varianta M	Varianta M+B*
1. Zajištění bezpečnosti cestujících a provozu	<b>Částečně</b>	<b>ANO</b>	<b>ANO</b>
2. Zkrácení jízdních dob/Zlepšení dostupnosti	<b>Částečně</b>	<b>Částečně</b>	<b>ANO</b>
- Zkrácení jízdních dob dálkové dopravy	NE	ANO	ANO
- Zlepšení dostupnosti regionální dopravy	ANO	Částečně	ANO
- Zlepšení plynulosti provážení nákladních vlaků	NE	NE	ANO
3. Udržení/budování dostatečné kapacity dráhy	<b>Částečně</b>	<b>NE</b>	<b>ANO</b>
- Zvýšení propustné výkonnosti	NE	NE	ANO
- Umožnění řízení sledu vlaků	ANO	NE	ANO
4. Zlepšení územní průchodnosti (projednatelnosti)	<b>NE</b>	<b>ANO</b>	<b>Částečně</b>
- Předpoklad souhlasu s prodloužením EIA	-	ANO	Částečně
- Odstranění hlukové zátěže	NE	ANO	Částečně
5. Kladné výsledky EH	-	<b>ANO</b>	<b>ANO</b>

\*) Schválená varianta

Způsob vyhodnocení varianty je součástí posuzovacího protokolu, který je uveden v příloze tohoto dokumentu.

## 7. Projednání studie proveditelnosti na úrovni Centrální komise MD

Studie proveditelnosti byla předložena k projednání MD předkládacím dopisem č.j.: 56121/2018-SŽDC-GR-O26 ze dne 19.11.2018. Centrální komise MD studii proveditelnosti projednala na jednání dne 15. 1. 2019 s následujícím závěrem (citace ze záznamu z jednání CK MD, dne 15. 1. 2019):

**Centrální komise MD rozhodla, že:**

1. „Aktualizaci studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)“ schvaluje.
2. Další příprava a realizace staveb bude sledována ve variantě M+B s mimoúrovňovými zaústěními nové tratě. V této souvislosti investor:
  - a. prověří možnost zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h v maximálně možném rozsahu v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň,
  - b. zadá studii s cílem zvýšení kapacity dráhy v úseku Ústí nad Orlicí – Českotřebovsko.

Ministerstvo dopravy vydalo schvalovací doložku č.j.: 124/2017-910-IZD/18 doručeného dne 8. 2. 2019

## 8. Závěr

Na základě výsledků projednání studie proveditelnosti na úrovni Centrální komise Ministerstva dopravy

**ukládám**

Stavební správě východ pokračovat v projektové přípravě dle schválené varianty M+B při dodržení požadavků z bodu 7 tohoto schvalovacího protokolu.

  
Ing. Mojmír Nejezchleb  
Náměstek GR pro modernizaci dráhy

### Přílohy

Příloha 1 – Posuzovací protokol Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) č.j. 56119/2018-SŽDC-GR-O26 ze dne 19. 11. 2018.  
Příloha 2 – Schvalovací doložka MD č.j.: 124/2017-910-IZD/18.

Naše zn.: 56119/2018-SZDC-GR-O26

Vyřizuje: Michalica  
Telefon: 972 265 674  
Mobil: 601 326 710  
E-mail: Michalica@szdc.cz

Datum: 19.11.2018

## Posuzovací protokol

### Aktualizace studie proveditelnosti úseku

### Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)

#### 1. Identifikační údaje

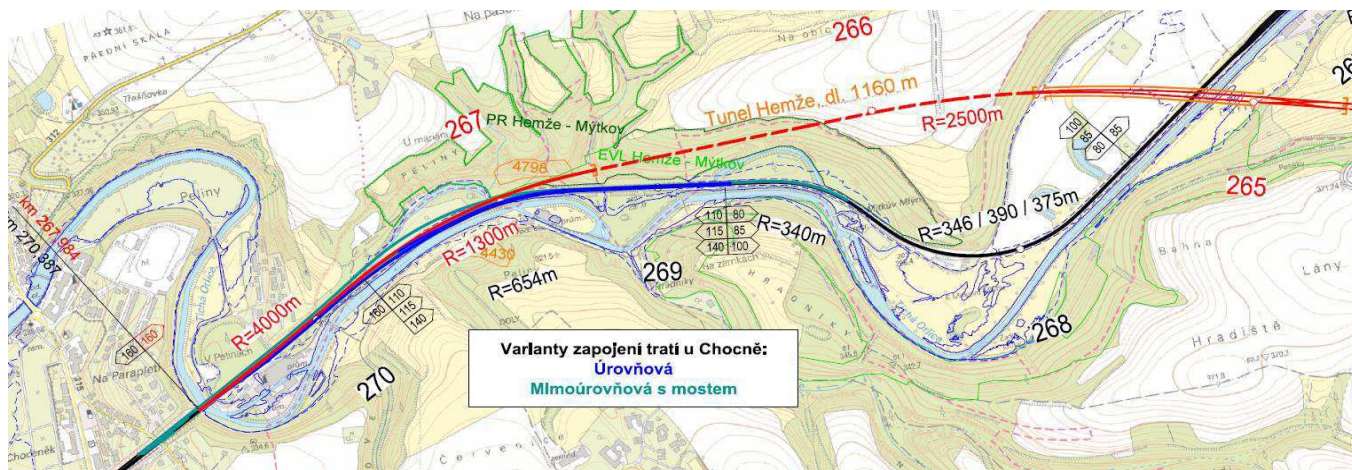
Název akce: Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)  
Doba zpracování: 05/2017 – 11/2018  
Umístění: traťový úsek Ústí nad Orlicí – Choceň, trať 010 (dle KJŘ) Kolín – Česká Třebová  
Kraj: Pardubický  
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
zastoupená Stavební správou východ (SSV), Nerudova 1, 772 58 Olomouc  
Zhotovitel: SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 2643/1a, 130 80 Praha 3  
vedoucí projektu Ing. Matěj Mareš

„Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo)“ navazuje na „Studii proveditelnosti železničního uzlu Ústí nad Orlicí, včetně navazujícího úseku Ústí nad Orlicí – Choceň (mimo)“ (SUDOP PRAHA, 2013), dále Podkladová SP. Podkladová studie byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy v roce 2013, přičemž k dalšímu sledování byla vybrána varianta STŘED 2. Od schválení Podkladové SP Centrální komisí Ministerstva dopravy došlo k realizaci stavby „Průjezd železničním uzlem Ústí nad Orlicí“ (2016). Přípravnou dokumentaci stavby „Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí – Choceň“, rozpracovanou v letech 2015 – 2016 pro schválenou variantu STŘED 2, však nebylo možné dokončit z důvodu nesouhlasu příslušných orgánů s návrhem protihlukových opatření z hlediska posouzení krajinného rázu v návaznosti na památkovou zónu města Brandýs nad Orlicí a přírodní park Orlice.

Na základě těchto nesouhlasů souhlasila CK MD se zpracováním aktualizace studie proveditelnosti (dále jen ASP), která byla zadána v roce 2017 za účelem vyhledání alternativního technického řešení po neúspěšném projednání varianty STŘED 2. Předmětem byla aktualizace a doplnění předchozí studie proveditelnosti o nové varianty zohledňující požadavky vyplývající z projednání oblasti životního prostředí s místní samosprávou.

ASP byla zadána v 05/2017, dodatkem č. 1 došlo k úpravě termínu odevzdání kvůli přednostnímu zařazení akce ZP „Choceň – Uhersko, Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa“. Finální termín odevzdání byl 11/2018. Připomínkové řízení se uskutečnilo v průběhu 08/2018, po stanoviscích MD a SZDC následovala finální verze 11/2018. Při projednání výběru varianty došlo k upřesnění části životního prostředí (dle připomínek O6). K projednání je předkládána verze s těmito úpravami (poslední aktualizace ke 12. 11. 2018).

## 2. Umístění řešené lokality



Obrázek 1 - Obrázek napojení u Chocně varianta M+B (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

Posuzovaná trať představuje jeden z nejzatíženějších úseků z pohledu propustnosti v rámci sítě SŽDC, s.o. a jeden z posledních úseků (vyjma uzlů) I. TŽK, který dosud nebyl modernizován. Stávající stav tratě je na hranici životnosti a její efektivní údržba již není možná bez významných dopadů do provozu na trati a za použití neúměrně vysokých prostředků. Pro udržení provozuschopnosti trati se SŽDC, s.o. významným investičním opatřením nevyhne.

Studie proveditelnosti se zabývá železniční tratí:

### 010 Kolín – Česká Třebová

Trať prochází územím Středočeského a Pardubického kraje. Trať je dvojkolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou, s traťovou rychlostí až 160 km/h, trať je součástí hlavní sítě TEN-T, a je součástí také I. tranzitního železničního koridoru (I. TŽK). Předmětný traťový úsek Ústí nad Orlicí – Choceň má traťovou rychlost 80 km/h. Z pohledu provozu je trať v současném stavu velmi vytížená zejména dálkovou osobní (EC, IC, Ex) a nákladní dopravou. Regionální doprava není s ohledem na vysoké přepravní výkony dálkové dopravy významná, ale není zcela zanedbatelná.

## 3. Účel studie proveditelnosti

Účelem aktualizace studie proveditelnosti je nalézt dostatečně kapacitní a z pohledu životního prostředí nejméně zatěžující variantu technického řešení předmětného traťového úseku, která bude dosahovat požadovaných výsledků ekonomického hodnocení a naplní cíle projektu.

## 4. Cíle projektu

Studie proveditelnosti definuje tyto základní obecné cíle projektu:

### I. Zajištění bezpečnosti cestujících a provozu

Jedná se o základní cíl a jeho dosažení je nezbytné pro to, aby mohla být varianta vůbec posuzována.

### II. Zkrácení jízdních dob

Při zvýšení současných nízkých rychlostí 70 – 85 km/h na hodnotu 160 km/h dojde k výraznému zkrácení jízdních dob, což je přínosem především pro dálkovou osobní dopravu. Další zkrácení jízdních dob přináší výrazné zkrácení vzdálenosti pomocí novostavby tunelu.

### III. Udržení/budování dostatečné kapacity dráhy

Ve variantách dochází k výraznému zvýšení nejvyšší traťové rychlosti. Tímto se sníží rovnoběžnost grafikonu, což naopak zhorší propustnost. Navíc opuštění stávající trati bude mít za následek ztrátu žst. Brandýs nad Orlicí, kdy bude ještě redukována možnost řídit sled vlaků pomocí předjíždění pomalejších vlaků vlaky rychlejšími. Vzhledem k vysokému počtu vlaků je třeba sledovat, zda zhoršení propustnosti jedné z projektových variant je ještě akceptovatelné.

### IV. Zlepšení územní průchodnosti (projednatelnosti)

Původním záměrem bylo realizovat modernizaci stávající tratě pomocí přeložek. Tento přístup však narazil na nesouhlasné stanovisko příslušných orgánů a místní samosprávy v oblasti krajinného rázu (protihluková

opatření měla příliš vysoké nároky). Důraz na tento bod vyplynul mimo jiné také z projednání k výběru varianty.

Prostředkem k naplnění cílů je novostavba úseku, při respektování normových požadavků včetně TSI, při udržení přijatelných dopadů na životní prostředí a na urbanizované území měst Ústí n. O. a Brandýs n. O. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu.

## 5. Technický návrh variant

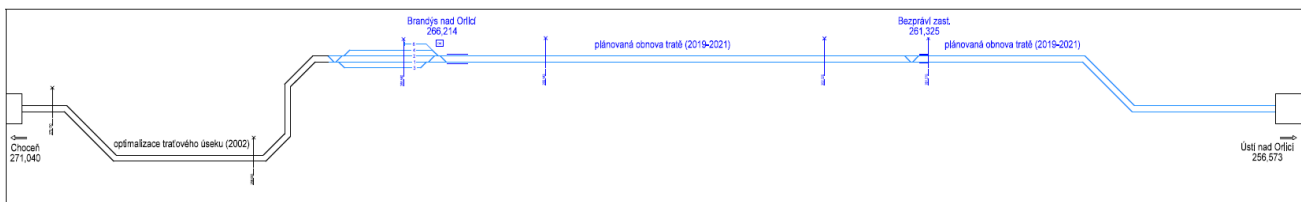
Všechny projektové varianty navrhují novostavbu tunelu v mezistaničním úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo).

Variantně se navrhuje opuštění stávající trati a její snesení, případně udržení stávající trat a díky novému zapojení na tunel dosažení významného zvýšení propustné kapacity úseku. Způsob napojení byl předmětem zkoumání jednotlivých podvariant varianty M+B. Po provedení počítačové simulace (O12 Dr. Krýže) propustnosti nových úrovnových zapojení byly tyto varianty opuštěny. Výsledek simulace jednoznačně prokázal, že úrovnové zapojení není dostatečně kapacitní a dochází k přetížení obou napojení. Ve studii po tomto průkazu pokračovala pouze varianta M+B s mimoúrovnovými rozplety.

Jsou navrženy bezprojektová varianta BP, a dvě projektové varianty M a M+B. Varianta M+B byla navržena také ve dvou podvariantách. Konkrétní údaje uvedeny níže.

### Varianta BEZ PROJEKTU

Na dotčené infrastruktuře nebudou v hodnotícím období provedeny žádné investiční akce mimo investic, které nebude možno zabezpečit formou oprav a údržby. Za výchozí stav je považována infrastruktura po realizaci stavby „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa BC“



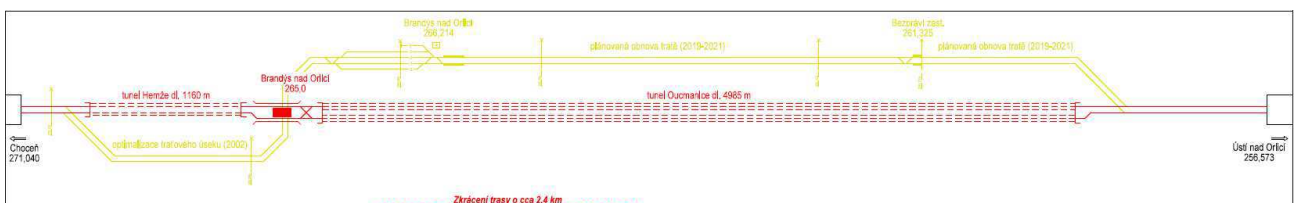
Obrázek 2 – Schéma Varianty Bez projektu (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

### Varianta M

Varianta M zpracovává návrh novostavby dvou tunelů délky 1 160 m (tunel Hemže) a 4 985 m (tunel Oucmanice), v nové stopě. Tunel Hemže se navrhuje jako dvojkolejný, tunel Oucmanice jako dva jednokolejné tunely.

Stávající trať je opuštěna a snesena. Náhradou za zrušenou žst. Brandýs nad Orlicí se předpokládá vybudování nové zastávky Brandýs nad Orlicí na mostě v prostoru mezi oběma tunely. Je navrhováno také nové napojení nové zastávky na silniční síť. Stávající zastávka Bezprávi je opuštěna bez náhrady.

Předpokládá se návrhová rychlost 160 km/h. Proběhlo prověření rychlosti na hodnotu 200 km/h. S ohledem na významné střety s chráněnými územími (evropsky významné lokality, přírodní rezervace Hemže-Mýtkov, chráněná oblast Orlice) se navržení rychlosti 200 km/h dále neprověřuje.

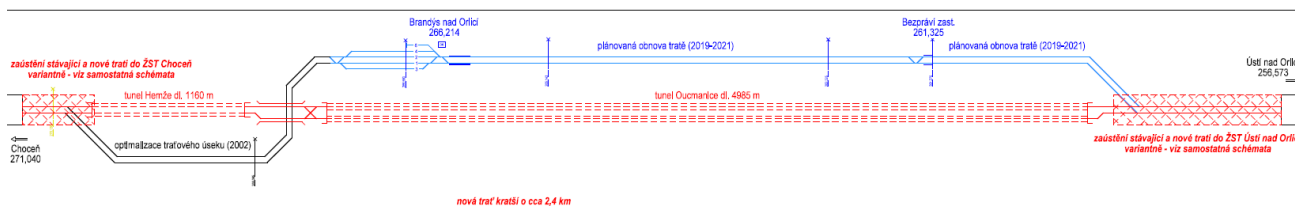


Obrázek 3 – Schéma Varianty M (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

### Varianta M+B

Navrhuje vybudování nové trati podle varianty M a navíc zachování stávající trati ve stavu po realizaci akce „Ústí n. O. – Brandýs n. O. – původní stopa BC“. Propojení stávající trati na novostavbu tunelu (úrovnové i mimoúrovnové) bylo prověřeno počítačovou simulací a jako akceptovatelné se ukázalo pouze mimoúrovnové napojení na obou koncích novostavby tunelu. Varianta M+B obsahuje mimoúrovnové rozplety.





Obrázek 4 – Schéma Varianta M+B (zdroj: SUDOP Praha a.s.)

## 6. Dopravní technologie

Při návrhu dopravní technologie a provozního konceptu linek zpracovatel spolupracoval s objednateli dálkové i regionální dopravy, open access dopravci i se sdružením ŽESNAD.CZ. Požadavky nákladní dopravy však byly výrazně vyšší, než bylo obhajitelné v rámci SP. Po dohodě s MD a JASPERS byl stanoven strop 100 párů nákladních vlaků za 24 h (pro potřeby dopravní technologie). Pro jednotlivé varianty byly navrženy modelové GVD. Základní okrajovou podmínkou bylo provedení propustnosti dle dohody MD+SŽDC.

### Osobní doprava

Rozsah osobní dopravy v posledním období výrazně narostl díky vstupu open access dopravců (RegioJet, ČD, Leo Express, Arriva) oproti předpokladům uvedeným v podkladové SP. V současnosti se v řešeném traťovém úseku pohybuje 90 párů vlaků dálkové dopravy (R, Ex, EC) a 19 párů vlaků regionální dopravy (Sp, Os). Drtivá většina těchto vlaků však jezdí v denní dobu (6:00 – 22:00).

### Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy je v současnosti velmi velký a s ohledem na hospodářský cyklus se dá očekávat ještě jeho růst. V současném stavu je kapacita stávající tratě téměř vyčerpána. V projektových variantách se z pohledu nákladní dopravy očekává ještě nárůst přepravních potřeb. Dle vyjádření nákladních dopravců až na úroveň 135 párů vlaků za 24 hodin.

**Varianta M** – provoz je v zásadě organizován jako v dnešním stavu. Rozmístění hlavních návštěv na nové trati (při provozu v režimu ETCS) spolu s vyšší nerovnoběžností grafikonu vede k delším jednotkovým dobám obsazení a proto stupeň obsazení za předpokladu průjezdu stanovených 100 nákladních vlaků za 24 hod nabývá vysokých hodnot ( $S_o = 0,74$ ). Tato hodnota znamená, že kapacita trati je při tomto scénáři již vyčerpána a **pro novostavbu trati je tento stav nevhodný**.

**Varianta M+B (U)** – přínos varianty spočívá zejména v tom, že nová trať bude využívána především dálkovou osobní dopravou a částí nákladní dopravy, současná trať bude využívána osobními regionálními vlaky a částí nákladní dopravy. Ideálně tak, že zatímco osobní či nákladní vlak jede po staré trati, může být předjet jedním či několika dálkovými vlaky jedoucím po nové trati. V noční době by nákladní doprava mohla přednostně využívat tunelovou trať a tím přispět ke snížení hlukové zátěže v sídelní oblasti města Brandýs nad Orlicí.

V alternativě s úrovnovým zapojením obou tratí jsou však předpokládané výhody tohoto uspořádání v zásadní míře zmařeny intenzivním vzájemným rušením, které vzniká na choceňském zhlaví ŽST Ústí nad Orlicí i ústeckém zhlaví v ŽST Choceň. **Využití obou tratí je tak výrazně nevyvážené**. Variantu M+B v alternativě úrovnového zapojení (U) **nelze doporučit k dalšímu sledování**.

**Varianta M+B (M)** – Mimoúrovňové zapojení je investičně náročnější, ale v zásadní míře odstraňuje vzájemně se rušící jízdy vlaků. Ve srovnání s variantou M a variantou M+B (U) s úrovnovým zapojením se snižuje pravděpodobnost prostojů nákladních vlaků lichého směru Týniště nad Orlicí – Česká Třebová v ŽST Choceň. Možnosti průvozu vlaků jsou v této variantě velmi dobré, limitovány jsou kapacitními možnostmi návazného úseku Česká Třebová (odb. Parník) – Ústí nad Orlicí. Variantu M+B v alternativě s mimoúrovňovým zapojením zpracovatel ASP doporučuje k dalšímu sledování.

**Po výsledcích dopravní technologie byla dále prověřována pouze varianta M a varianta M+B s mimoúrovňovým zapojením.**

**Z pohledu dopravní technologie přináší významné zlepšení Varianta M+B, která výrazným způsobem navyšuje propustnou kapacitu řešeného úseku.**

## 7. Životní prostředí

Oblast životního prostředí je v daném zájmovém území významným kritériem. V zájmovém území se nachází chráněná území (evropsky významné lokality, přírodní rezervace a jiné), vodní zdroje se svými ochrannými pásmy, dále je zde poměrně přísně posuzován zásah do krajinného rázu a další oblasti (hluk, vibrace aj.), které mohou významným způsobem zkomplikovat přípravnou i realizační fázi stavby.

Z pohledu životního prostředí se jeví jako snadněji průchodná varianta M, která se přibližuje původnímu technickému řešení, ke kterému bylo vydáno stanovisko k posouzení vlivů provedení záměru na ŽP (EIA). V případě varianty M+B je možné předpokládat, že tato změna záměru bude předmětem posuzování podle §4 odst. 1 písmene g) zákona č.100/2001 Sb.

**Z výše uvedeného se jeví jako snadněji projednatelná varianta M, nicméně rizika plynoucí z oblasti životního prostředí se týkají také jí, i když v menší míře. Menší podrobnost zpracování technického řešení odpovídajícímu stupni SP neumožňuje dostatečné posouzení mimoúrovňových rozpletů z hlediska vlivů na životní prostředí.**

## 8. Přepravní prognóza

### Osobní doprava

Z pohledu přepravních proudů se na úseku Ústí n. O. – Choceň v současnosti pohybuje bezmála 34 000 cestujících/den. Ve všech projektových variantách roste přepravní proud až na 40 000 cestujících/den. Z pohledu regionální dopravy je přepravní proud cca 1 500 cestujících/den. Varianta M však mírně zhoršuje dostupnost Brandýsa n. O. a na nově navržené zastávce klesá obrát cestujících o 150 cestujících za den (z 750 na 600 cestujících/den).

### Nákladní doprava

Při přípravě přepravní prognózy nákladní dopravy nebyl dostatek ověřitelných informací ohledně složení a přepravních relací jednotlivých nákladních vlaků. Proto bylo nutné při prognóze vycházet pouze ze schválené aktualizace DSS. Mezi roky 2016 a 2054, kdy končí hodnotící období studie, se předpokládá nárůst nákladní přepravy o přibližně 45 %.

**Z pohledu přepravní prognózy jsou obě varianty srovnatelné, mírně horší z pohledu regionální dopravy se jeví varianta M, rozdíl však není signifikantní. Z pohledu nákladní dopravy nemá výběr varianty vliv.**

## 9. Ekonomické hodnocení

Hodnocení ekonomické efektivity projektu je provedeno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s platnou „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ schválené MD ČR, dne 31. 10. 2017.

Ekonomické hodnocení zpracováno v cenové úrovni roku zpracování ekonomického hodnocení, tj. 2018. Realizace projektu se (ve všech variantách) předpokládá v letech 2025 – 2030; referenční období projektu proto představují roky 2025 – 2054, tj. 30 let od začátku realizace.

Celkové investiční náklady byly stanoveny v souladu se Sborníkem pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti, březen 2016.

Výsledky ekonomického hodnocení, finanční i ekonomické analýzy jsou shrnuty v následující tabulce:

Varianta	Varianta M	Varianta M+B
CIN v CÚ 2018 [mil. Kč]	12 958,5	14 926,6
FIRR [%]	-8,82	Nelze nalézt*)
FNPV [mil. Kč]	-9 926,6	-13 162,3
EIRR [%]	<b>8,42</b>	<b>6,61</b>
ENPV [mil. Kč]	5 946,8	2 884,6
B/C	1,702	1,296

\*) Pro variantu M+B nelze nalézt hodnotu FRR z důvodu struktury diferenčních finančních toků.

Výše „celkových investičních nákladů (CIN) v tabulce je stanovena s použitím „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“ (verze březen 2016).

Podle výsledků finanční analýzy žádná z variant neprokazuje finanční návratnost.

**Ekonomickou analýzou bylo dosaženo požadovaných hodnot ekonomické proveditelnosti projektu u obou projektových variant, protože hodnota ERR je větší než použitá diskontní sazba (5,0 %) a ENPV nabývá kladných hodnot. Z pohledu vnitřního výnosového procenta dosahuje vyšších hodnot varianta M.**

## 10. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. Rekapitulace výsledků z aktualizace studie proveditelnosti je uvedena v tabulce níže:

Varianta	Varianta Bez projektu	Varianta M	Varianta M+B
1. Zajištění bezpečnosti cestujících a provozu	Částečně	ANO	ANO
2. Zkrácení jízdních dob/Zlepšení dostupnosti	Částečně	Částečně	ANO
- Zkrácení jízdních dob dálkové dopravy	NE	ANO	ANO
- Zlepšení dostupnosti regionální dopravy	ANO	Částečně	ANO
- Zlepšení plynulosti provážení nákladních vlaků	NE	NE	ANO
3. Udržení/budování dostatečné kapacity dráhy	Částečně	NE	ANO
- Zvýšení propustné výkonnosti	NE	NE	ANO
- Umožnění řízení sledu vlaků	ANO	NE	ANO
4. Zlepšení územní průchodnosti (projednatelnosti)	NE	ANO	Částečně
- Předpoklad souhlasu s prodloužením EIA	-	ANO	Částečně
- Odstranění hlukové zátěže	NE	ANO	Částečně
5. Kladné výsledky EH	-	ANO	ANO

**Ad cíl 1) Zjištění bezpečnosti cestujících a provozu** lze považovat za splněný v obou projektových variantách, jelikož je počítáno se zřízením ETCS v celé délce trati, výstavbou zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, stanice a zastávky jsou vybavovány či již vybaveny nástupišti s výškou nástupních hran 550 mm nad temenem kolejnic a zároveň je zajišťován bezbariérový přístup na nástupiště, povětšinou se současným zajištěním odpovídající návaznosti na např. přilehlé přestupní terminály.

**Ad cíl 2) Zkrácení jízdních dob/Zlepšení dostupnosti** lze považovat za splněný, je-li dosaženo krácení jízdních dob vlivem krácení stavební délky trati v nové trase, při současném zvýšení traťové rychlosti, ale také krácení cestovních/přepravních dob vlivem změn v rozsahu železniční infrastruktury (v případě zvýšení počtu traťových kolejí v dostatečně dlouhém úseku) za účelem eliminace prostoju vlaků především nákladní dopravy optimalizací jejich konstrukční polohy.

Zlepšení dostupnosti je v rámci projektu spojeno se zachováním či případně přiblížením míst obsluhy (v osobní dopravě např. zastávky) centru osídlení, což je ve spojitosti s tímto projektem možné hodnotit především v souvislosti s obsluhou Brandýsa nad Orlicí.

V rámci reálných provozních stavů pak bude mít vliv na udržitelnost projektovaných jízdních dob i délka úseku, na kterém bude např. při sledu vlaků nákladní/rychlý osobní hrozit přenos zpoždění prvního (nákladního) vlaku na druhý. Vzhledem k potřebám provážení mnoha nákladních vlaků průjezdem daného úseku např. z důvodu absence dostatečně dlouhých předjízdnicových kolejí či i problematického řazení se do sledu tras v navazujících úsecích (čili bez možnosti krátkodobého odstavení vlaku) je vhodné omezující úsek co nejvíce zkrátit.

V návrhu projektových variant je uvedeným způsobem rizikový úsek z celého traťového úseku Česká Třebová (odb. Parník) – Choceň na Česká Třebová (odb. Parník) – Ústí nad Orlicí. Zatímco ve stavu Bez projektu je z tohoto pohledu dosahováno alespoň vyšší homogenity tras, tzn. s nižším potenciálem přenosu/navýšení zpoždění druhému vlaku plynoucího převážně z nehomogenity tras v úseku Česká Třebová – Ústí nad Orlicí (cca 2 minuty diference v jízdních dobách), tak u varianty M v případě operativně neodstavovaného nákladního vlaku může pro druhý osobní rychlý vlak činit zpoždění cca 7 minut z důvodu zvýšení nehomogenity tras v úseku nové trati mezi Ústím nad Orlicí a Chocní (rozdíl jízdní doby projíždějícího nákladního vlaku a osobního rychlého zde činí cca 5 minut).

Ve variantě M+B však lze onen první vlak odklonit na trať starou bez nutnosti zastavení a tudíž maximální přenesené zpoždění druhému vlaku bude činit cca výše zmíněné 2 minuty, které ještě lze z podstatné části kompenzovat v rámci přírůžek k jízdním dobám v navazujícím úseku. Cíl je naplněn v projektu dotčené části sítě především v projektové variantě M+B.

**Ad cíl 3) Udržení/budování dostatečné kapacity dráhy** lze považovat za splněný, pokud je dosaženo odpovídající stability, resp. předpisových záloh v propustnosti především traťových kolejí, a lze tak s rezervami provést výhledový rozsah dopravy jak v osobní, tak v nákladní dopravě. V kapacitě se rovněž významně projevuje disponibilita dopraven s kolejovým rozvětvením umožňující změnu sledu vlaků, případně

křížování, v rámci projektově řešeného úseku a v neposlední řadě potenciál řešení k protisměrným rušícím vlakovým cestám (ve variantě Bez projektu stejně jako v projektové variantě M není řešena problematika protisměrných kolizí v Chocni při rozptylu dopravní zátěže ve směru 1. TŽK a trati ve směru na Týniště nad Orlicí, zvláště v horizontu po její modernizaci/zdvoukolejnění). Cíl je naplněn v projektu dotčené části sítě především v projektové variantě M+B.

**Ad cíl 4) Zlepšení územní průchodnosti (projednatelnosti)** lze považovat za splněný, pokud rozsah řešení vůči rizikovým lokalitám významněji nevybočuje v jejich ovlivnění z návrhu hodnoceného v rámci procesu EIA. Obě projektové varianty zahrnují několikakilometrovou novostavbu železniční trati v poměrně velmi citlivém území, jehož část je předmětem zvláštní ochrany. Dopady obou variant na území lze vždy očekávat a výsledek jejich proveditelnosti by bylo možné stanovit až na základě podrobných dokumentací a provedených nezbytných projednání a správních řízení.

Z hlediska dopadů na složky životního prostředí lze lépe hodnotit variantu M, kdy její přijatelnost byla již posouzena hodnocením EIA a vydáním kladného stanoviska. Nová trať budovaná ve variantě M+B má v podstatné délce své trasy totožné řešení jako varianta M, ovšem obsahuje i realizaci mimoúrovňových rozpletů v místech citlivých na životní prostředí, jež jsou součástí systému ochrany přírody NATURA 2000.

Zároveň z pohledu hlukové zátěže může dojít ke zlepšení buď vlivem poklesu rozsahu dopravy v oblasti především Brandýsa nad Orlicí, nebo odsunutím zdroje hluku v území. V tomto ohledu je cíl lépe naplněn v projektu dotčené části sítě především ve variantě M, varianta M+B zachovává zdroj hluku v ose staré trati, avšak se snížením rozsahu dopravy vlivem přesunu podstatné části výkonů na novou trať.

Návrh projektových variant v úseku Ústí nad Orlicí – Choceň sice neřeší celý potenciálně omezující úsek Česká Třebová – Choceň, a to z pohledu výhledově přepokládané dopravní zátěže vstupující na předmětný úsek z navazujících čtyř směrů. Nicméně návrh řeší prozatím v rámci koridorových úprav nedotčený úsek, jenž při doplnění o novou trasu skýtá potenciál k dosažení přínosů především v oblasti krácení jízdních dob, a to s největším efektem v rámci benefitů ekonomického hodnocení. Samotná novostavba trati však bez navazující infrastruktury na druhou stranu naopak snižuje propustnost omezujícího traťového úseku vlivem zvýšení nehomogenity tras, a to především v koexistenci dálkové osobní dopravy a nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že lze konstatovat, že na předmětném úseku je důležitější minimálně udržení alespoň stávající kapacity, je nutné výhody plynoucí z druhého cíle – krácení jízdních dob – kompenzovat na straně rozsahu infrastruktury.

Z výše uvedené zhodnocení vyplývá, že všechny projektové varianty dosahují dostatečných výsledků ekonomického hodnocení. Dále také, že **žádná z projektových variant nesplňuje všechny cíle projektu.**

**Varianta, která plní v dostatečné míře cíle projektu je varianta M+B.** S ohledem na tuto skutečnost, je možné doporučit k dalšímu sledování **variantu M+B.**

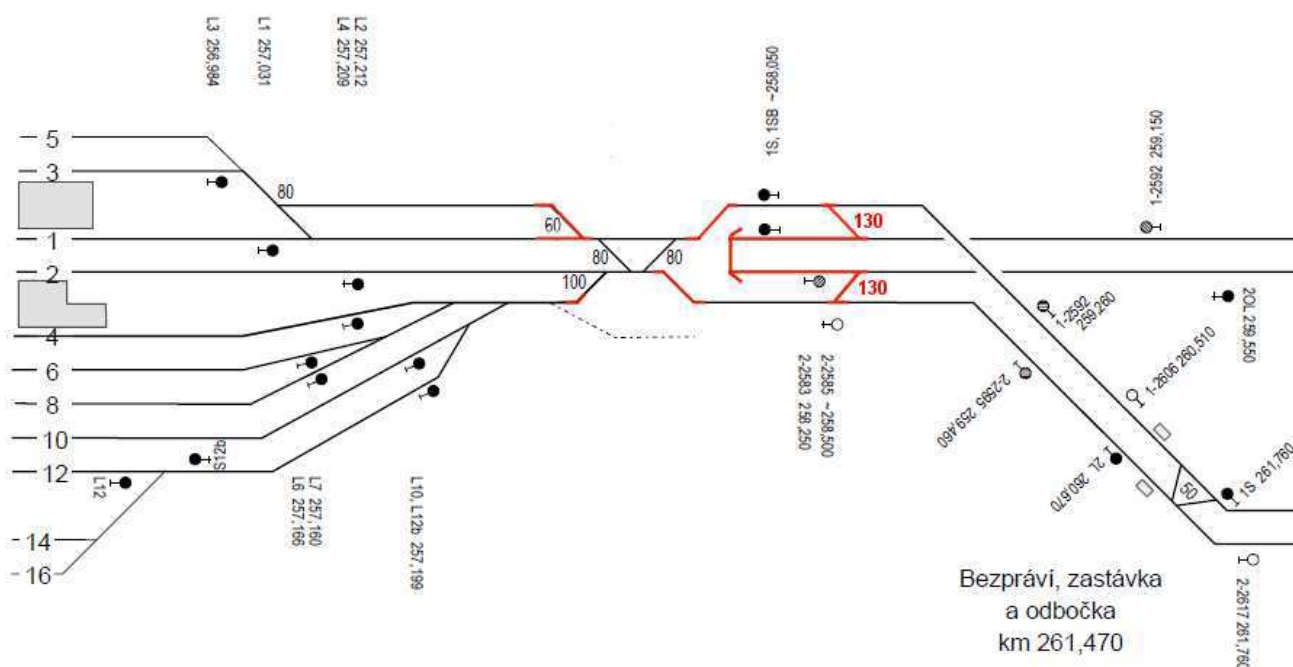
Ačkoliv v případě realizace varianty M+B bude dozajista nově omezujícím úsekem z pohledu kapacity úsek Česká Třebová (odb. Parník) – Ústí nad Orlicí, jedná se každopádně o mnohem kratší úsek z hlediska výše popisovaných provozních rizik i v případě přenosu zpoždění, vzniku zpoždění apod. Pokud by jmenovaný omezující úsek byl využit na úrovni rizikových hodnot ukazatelů propustnosti, nabízí dlouhodobě dostatečnou kapacitu k nově definované kapacitě celého traťového úseku Česká Třebová – Choceň. Z výpočtů propustnosti omezujícího úseku Česká Třebová – Ústí nad Orlicí plyne, že lze úsekem pravidelně provážet cca 100 párů nákladních vlaků. Vzhledem k tomu, že dosud neexistuje dostatečně široký přepravní/dopravní model nákladní dopravy, v rámci kterého by bylo možné hodnotit (nad rámec šetřené oblasti této studie) interakce s okolní infrastrukturou (např. v oblasti potenciálu trasování nákladní dopravy v ose Brno – Kolín přes Českou Třebovou a přes Havlíčkův Brod, kde je rovněž v rámci probíhající investiční přípravy počítáno s nárůstem nákladní dopravy), nelze s naprostou jistotou vyloučit, že buď nebude naplněn ani nabízený potenciál v kapacitě úseku pro nákladní dopravu nebo na druhou stranu, že bude výhledový potenciál nákladní dopravy žádat další rozvoj infrastruktury i v úseku Česká Třebová (odb. Parník) – Ústí nad Orlicí.

V rámci dosavadních rozborů výhledového potenciálu nákladní dopravy, resp. rozsahu nákladní dopravy v maximální variaci, a to proti stanoviskům/návrhům sdružení ŽESNAD.CZ, je např. pro potřeby oblastních studií proveditelnosti zaměřených na konverzi trakční napájecí soustavy stejnosměrné na jednotnou střídavou trakční napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz počítáno ve směru od Olomouce v dlouhodobém horizontu přesahujícím rok 2040 116 nákladních vlaků/24 h, lze zbývajících 84 tras disponibilních pro nákladní dopravu spotřebovat nákladními vlaky ve směru Brno. Je zřejmé, že v rámci deklarovaného potenciálu směru Brno by tato dispozice tras nemusela být dostatečná, ale právě v interakci s trasou přes Havlíčkův Brod lze konstatovat, že se jedná o potenciál dostatečný. Trať přes Českou Třebovou na sebe ve směru Brno vždy vázat nákladní dopravu vázanou např. na uzel Česká Třebová či další nácestné destinace (např. Pardubice), zároveň z důvodu mnohem příznivějšího sklonového profilu trati bude přednostně využívána těžšími nákladními vlaky, avšak lehčí nákladním vlakům (nejen v rámci vyrovnávkových jízd) bude k dispozici trakčně

sice náročnější trasa přes Havlíčkův Brod, ale méně zatížená osobní dopravou, tzn. s nižší potřebou krátkodobého odstavení vlaku vlivem řízení sledu vlaků v interakci s osobní dopravou.

Navržené projektové řešení varianty M+B lze případně postavit do roviny etapy a pokud i přes výše uvedené bude nutné rozvinout kapacitu úseku Česká Třebová – Ústí nad Orlicí, lze v návaznosti na stávající návrh pokračovat v nové trase dále ve směru Česká Třebová. Ideový nástin následné konfigurace/změn v choceňském zhlaví železniční stanice Ústí nad Orlicí prezentuje následující schéma. Vzhledem k délce úseku při záhlaví choceňském této stanice, který je aktuálně ve variantě M+B čtyřkolejný, lze cca na 500 m po situaci kolejových spojek určených pro jízdy vlaků ze železniční stanice Ústí nad Orlicí na novou trať (a opačně) sestoupat – byť za cenu značného, ale krátkého sklonu cca 30 ‰ – pod choceňské zhlaví a následně i Tichou Orlicí. Směr nové trati nyní nelze jednoznačně předurčit, a to ani v takových otázkách, které by se vázaly na potřebu zapojení nové trati do prostoru odbočky Parník, či zda lze zcela minout uzel Česká Třebová a zapojit novou trať až do traťových úseků ve směru na Olomouc a Brno či snad pouze ve směru na Olomouc, pokud by např. v případě obhajoby RS1/VRT Praha – Brno byl kladen důraz na další krácení jízdních/cestovních dob osobní dopravy ve směru na Olomouc. V tomto ohledu lze další postup navrhnout takový, aby úsek Česká Třebová – Ústí nad Orlicí byl v potřebě výhledového rozšíření jeho kapacity studován v rámci samostatně zadané dokumentace, která bude zřejmě muset zodpovědět nejen výše nastíněné otázky s případným pokračováním nové trati spojené.

### Železniční stanice Ústí nad Orlicí



Obrázek 5 – Schéma zaústění nové a staré trati ve variantě M+B do Ústí nad Orlicí v případě výhledového prodloužení nové trati (zdroj: SUDOP Praha a.s., úprava O26 SŽDC, s. o..)

## 11. Projednání studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla po dobu zpracování projednávána s MD, Krajským úřadem Pardubického kraje, sdružením ŽESNAD.CZ a složkami SŽDC. K verzi 09/2018 (verze po připomínkách) vydali hodnotitelé následující vyjádření:

- MD zaslalo souhrnné stanovisko č.j. 77/2018-130-KR/5 ze dne 19. 10. 2018, bez dalších připomínek, požadavek ASP ukončit;
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství bez čj.; bez dalších připomínek, bez preference varianty;
- Sdružení ŽESNAD.CZ stanovisko č.j. 176/2018, ze dne 15. 10. 2018, akcentovány připomínky k dopravní technologii a nedostatečném počtu a kvalitě tras pro dálkovou nákladní dopravu; **doporučení varianty M+B, Varianta M je pro nákladní dopravu ohrožující a tedy zcela nepřijatelná;**

- SŽDC O6 dopis čj. 51900/2018-SŽDC-GŘ-O6 z 18. 10. 2018, **variantu M+B** pokládá z pohledu dopravní technologie za perspektivnější, ale je nutné ověřit průchodnost mimoúrovňových rozpletů z hlediska vlivů na životní prostředí.
- SŽDC O12 dopis čj. 52090/2018-SŽDC-GŘ-O12 z 22. 10. 2018, **doporučení varianty M+B**; ostatní varianty nejsou z pohledu propustné kapacity vyhovující;
- SŽDC O13 stanovisko čj. 51923/2018-SŽDC-GŘ-O13 z 18. 10. 2018, vznáší připomínky k doplnění technického řešení; **bez preferované varianty**, obě jsou akceptovatelné;
- SŽDC O14 vyjádření čj. 51227/2018-SŽDC-GŘ-O14 z 15. 10. 2018, z pohledu zabezpečovacího nebo sdělovacího zařízení není důvod doporučit či preferovat variantu, tzn. **bez preference varianty**;
- SŽDC O24 stanovisko čj. 52215/2018-SŽDC-GŘ-O24 z 19. 10. 2018, vzhledem k výraznému zvýšení propustnosti trati a usnadnění výlukových činností **doporučení varianty M+B**;
- SŽDC O26 stanovisko čj. 53277/2018-SŽDC-GŘ-O26 z 25. 10. 2018, doporučení sledovat variantu M+B s tím, že je toto řešení považováno za vhodnou etapu pro budoucí cílový stav;
- SŽDC OŘ Hradec Králové stanovisko čj. 27033/2018-SŽDC-OŘ HKR-NT z 19. 10. 2018, bez dalších připomínek, **doporučení varianty M+B**;
- SŽDC SSV stanovisko 17751/2018-SŽDC-SSV-Ú1, ze dne 16. 10. 2018, upozornění na rizika spojená s variantou M+B při projednání EIA a při přípravě a projednání DUR;

S ohledem na doporučená stanoviska jednotlivých hodnotitelů SŽDC navrhuje pro další přípravu vybrat a schválit variantu M+B.

## 12. Návrh dalšího postupu

Z obdržených připomínek Pardubického kraje, ministerstva dopravy, sdružení ŽESNAD a složek SŽDC vyplynulo doporučení sledovat variantu M+B. Tato varianta vykazuje dostatečnou ekonomickou efektivitu a plní v maximální možné míře navržené cíle projektu.

Odbor strategie proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti, tak jak byla předložena;
2. schválit variantu M+B, protože naplnila cíle zadání a jedná se o ekonomicky efektivní variantu, plnící zadané cíle projektu v nejvyšší míře;
3. zadat prověření dopadů varianty M+B na EVL Hemže-Mýtkov a krajinný ráz;
4. v případě kladného výsledku pokračovat v přípravě DÚR dle této varianty.

## 13. Závěr

Modernizace traťového úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo) je v souladu se záměry MD, SŽDC a Pardubického kraje. Aktualizace studie proveditelnosti obsahuje dvě ekonomicky efektivní varianty, které plní cíle projektu v dostatečné míře.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

**doporučuji**

**a) schválit**

Aktualizaci studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) – Choceň (mimo), tak jak byla zpracována;

**b) uložit**

investorovi Stavební správě východ pokračovat v projektové přípravě studie proveditelnosti při dodržení požadavků a dle varianty uvedené v kapitole 12. tohoto posuzovacího protokolu.

  
**Ing. Mojmír Nejezchleb**  
Náměstek GŘ pro modernizaci dráhy



Ministerstvo dopravy

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

Správa železniční dopravní cesty, s. o.  
Generální ředitelství  
Odbor strategie  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

DS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne  
56121/2018-SŽDC-GR-  
O26 / 19. 11. 2018

Naše značka  
**124/2017-910-IZD/18**

Vyřizuje / linka  
**Tvrdík Jaromír, Ing. / +420 2251  
31480**

Věc: Aktualizace studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) - Choceň (mimo)

Dopisem 56121/2018-SŽDC-GR-26, ze dne 19. 11. 2018 předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, s. o., Ministerstvu dopravy k projednání v Centrální komisi Ministerstva dopravy aktualizaci studie proveditelnosti akce „*Ústí nad Orlicí (mimo) - Choceň (mimo)*“.

Předložená dokumentace navazuje na studii proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí - Choceň (mimo)“, která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy. Dokumentace pro územní rozhodnutí stavby rozpracovaná v letech 2015–2016. Nebyla však dokončena z důvodů environmentální neprůchodnosti. Na základě toho souhlasila Centrální komise Ministerstva dopravy se zpracováním aktualizace studie proveditelnosti.

Stávající technický stav tratě je na hranici životnosti. Udržení provozuschopnosti se neobejde bez omezení provozu a bez vysokých nákladů. Trať je dvoukolejná, elektrizovaná systémem 3 kV DC, je součástí hlavní sítě TEN-T a I. TŽK. V projektovém stavu byly řešeny 2 varianty. Obě navrhnou novostavbu v mezistaničním úseku Ústí nad Orlicí (mimo) - Choceň (mimo). Liší se v otázce opuštění, nebo neopuštění stávající tratě. Varianta M předpokládá opuštění stávající tratě, varianta M+B zachování stávající tratě. Traťová rychlost na novostavbě je 160 km/h. Proběhlo prověření rychlosti na hodnotu 200 km/h, a to s negativním výsledkem. Ve variantě M+B bylo prověřeno propojení stávající a nové tratě ve dvou alternativách. Přijatelné je pouze mimoúrovňové napojení bez křížení protisměrných jízd na obou koncích novostavby.

Při návrhu dopravní technologie a provozního konceptu zpracovatel spolupracoval s objednateli dálkové i regionální dopravy. Požadavky nákladní dopravy však byly výrazně vyšší, než bylo obhajitelné. Při přípravě přepravní prognózy železniční nákladní dopravy nebyl k dispozici dostatek ověřitelných informací. Z toho důvodu byl po dohodě s Ministerstvem dopravy pro potřeby dopravní technologie stanoven strop 100 párů nákladních vlaků za 24 h. V projektových variantách se však očekává nárůst přepravních potřeb nad tuto hranici.

Ve variantě M je provoz organizován jako v současném stavu. Kapacita trati je již vyčerpána a tento stav je nevhodný. Ve variantě M+B s mimoúrovňovým napojením jsou možnosti průvozu vlaků dobré. Limitovány jsou však kapacitními možnostmi návazného úseku Česká Třebová (odb. Parník) - Ústí nad Orlicí. Zpracovatel předložené aktualizace studie proveditelnosti, doporučuje k dalšímu sledování variantu M+B s mimoúrovňovými zapojeními na stávající trať.

Hodnocení ekonomické efektivity projektu je provedeno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s platnou „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ schválené Ministerstvem dopravy ČR dne 31. 10. 2017.





Realizace projektu se předpokládá v letech 2025–2030. Celkové investiční náklady byly stanoveny v souladu se Sborníkem pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti, březen 2016. Výsledky ekonomického hodnocení jsou následující:

Varianta	Varianta M	Varianta M+B
CIN vCÚ 2018 [mil. Kč]	12 958,5	14 926,6
EIRR [%]	8,42	6,61
ENPV [mil. Kč]	5 946,8	2 884,6
B/C	1,702	1,296

Závěr aktualizace studie proveditelnosti je, že v dostatečné míře plní cíle projektu varianta M+B.

Dne 15. ledna 2019 se uskutečnilo zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy. K předmětné vyhledávací studii vyslovila Centrální komise Ministerstva dopravy závěr:

*Centrální komise Ministerstva dopravy rozhodla, že:*

1. „Aktualizaci studie proveditelnosti úseku Ústí nad Orlicí (mimo) - Choceň (mimo)“ *schvaluje.*
2. *Další příprava a realizace staveb bude sledována ve variantě M+B s mimoúrovňovými zaústěními nové tratě. V této souvislosti investor:*
  - a. *prověří možnost zvýšení traťové rychlosti v nové stopě na rychlost 200 km/h v maximálně možném rozsahu úseku Ústí nad Orlicí - Choceň,*
  - b. *zadá studii s cílem zvýšení kapacity dráhy v úseku Ústí nad Orlicí - Českotřebovsko.*

Na vědomí: SFDI

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

1. náměstek ministra

**Ing. Tomáš Čoček, Ph. D.**  
Ministerstvo dopravy ČR

Elektronicky podepsáno: 08.02.2019 08:45:49

SERIALNUMBER=P170527, G=Tomáš, SN=Čoček, CN="Ing. Tomáš Čoček, Ph. D.", OU=21020, O=Ministerstvo dopravy [IČ 66003008],  
OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ