

Naše zn.: 44 003/2014-O7
Vyřizuje: Heinišová
Telefon: 972 246 528
Mobil: 602 650 521
E-mail: Heinisova@szdc.cz
Datum: 10. 10. 2014

Schvalovací protokol

„Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 04/2014“

1. Identifikační údaje

Název akce: Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice, Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013, Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 4/2014

Doba zpracování: 2011 až 2014

Řešená lokalita: trať Pardubice hl. n. (mimo) – Hradec Králové hl. n. (včetně)

Kraje: Pardubický, Královéhradecký

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
a pro Aktualizace 10/2013 a 4/2014 Stavební správou východ (SSV), Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
vedoucí projektu Ing. Vladislav Černý

2. Účel projektu a řešené varianty

Traťový úsek Pardubice hl. n. (mimo) – Hradec Králové hl. n. (vč.) je jednokolejný a elektrifikovaný (3 kV, stejnosměrná trakční soustava), s třemi dalšími stanicemi a dvěma zastávkami. Zařazením náleží do dráhy celostátní mimo síť TEN-T.

Spojuje krajská města Hradec Králové a Pardubice, v širších vztazích napojuje Královéhradecký kraj na páteřní koridor Praha – Brno / Ostrava. Jeho hlavním využitím je osobní doprava v objemu cca 6 000 osob denně, v nákladní dopravě se využití omezuje převážně na obsluhu elektrárny Opatovice n. L. Cílem studie proveditelnosti bylo nalézt vhodný návrh optimalizace nebo modernizace daného úseku.

Rozhodujícími **cíli projektu** jsou:

- I. zkrácení cestovních dob zvýšením traťové rychlosti a odstraněním nutnosti křížování vlaků ve stanicích;
- II. zvýšení bezpečnosti cestujících i provozu;
- III. dosažení dostatečné kapacity dráhy pro zvětšení počtu osobních vlaků.

Prostředkem k naplnění cílů pak je optimalizace nebo modernizace úseku, při respektování normových požadavků. Podmínkou je ekonomická efektivita projektu. Pro dosažení cílů výsledná Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 04/2014 navrhuje variantu bez projektu a dvě varianty projektové, navíc je posouzena etapa jedné z projektových variant.

BEZ PROJEKTU – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Navržena rekonstrukce tratí, peronizace stanic a nasazení zab. zař. 3. kategorie.

MINIMÁLNÍ – Je navržena rekonstrukce trati v celé délce (v žst. Hradec Králové hl. n. stavebně jen jižní zhlaví) ve všech profesích. Trať zůstává jednokolejná v současné stopě při rychlosti do 100 km/h. Nedojde tedy k odstranění nutnosti křížování vlaků v dopravních, ke zrychlení provozu ani ke zvýšení kapacity dráhy.

MAXIMÁLNÍ – Je navržena rekonstrukce trati v celé délce (v žst. Hradec Králové hl. n. stavebně jen jižní zhlaví a nové nástupiště) ve všech profesích. Celá trať se zdvoukolejňuje, většina oblouků je směrově upravena tak, že vyjma koncových úseků je možná rychlost 160 km/h. Nástupiště v obvodu žst. Opatovice n. L. budou nahrazena dvojicí zastávek v polohách bližších zástavbě.

ETAPA VARIANTY MAXIMÁLNÍ – Varianta MAXIMÁLNÍ sestává z úseků s výrazně rozdílným stupněm přípravy, protože v úseku Stéblová – Opatovice n. L. je již zahájena stavba, naopak pro zbylé úseky není ještě zpracována ani dokumentace pro územní rozhodnutí. Bylo proto vhodné prověřit, zda je přínosná i časově předstihová realizace samotného úseku Stéblová – Opatovice n. L., jako průkaz přínosů a ekonomické efektivity pro případ problémů v přípravě ostatních úseků – ETAPA VARIANTY MAXIMÁLNÍ. V ní je investiční činnost soustředěna pouze do úseku Stéblová (včetně) – Opatovice n. L. (mimo), který je zdvoukolejňen. Ve zbylých úsecích je provozuschopnost zajišťována shodně s variantou BEZ PROJEKTU.

3. Naplnění cílů projektu, investiční náklady a závěry ekonomického hodnocení

Zhodnocení, jak projektové varianty plní cíle projektu, je uvedeno v tabulce, důvody jsou rozebrány v posuzovacím protokolu.

Projektant porovnával variantu bez projektu s výše uvedenými dvěma projektovými variantami a jednou etapou po dobu hodnotícího období 2014 - 2043. Hodnocení variant bylo provedeno formou CBA podle Aktualizace metodiky pro výpočet efektivnosti investic na SŽDC (2009) a dalších platných pokynů. Zpracována byla finanční analýza, ekonomická analýza, analýza citlivosti a analýza rizik.

Shrnutí výsledků naplnění cílů projektu, finanční a ekonomické analýzy, proložené je vyznačena vybraná varianta:

varianta	BEZ PROJEKTU	MINIMÁLNÍ	MAXIMÁLNÍ	ETAPA VAR. MAXIMÁLNÍ
naplnění cílů projektu				
I: zkrácení cestovních dob	ne	ne	ano	část.
II: zvýšení bezpečnosti cestujících i provozu	ne	ano	ano	část.
III: dostatečná kapacita dráhy	ne	ne	ano	ne
ekonomické hodnocení				
celkové investiční náklady v CÚ 2013 (mil. Kč)	-	2 323	4 927	1 002
finanční vnitřní výnosové procento FRR	-	-5,86 %	-7,79 %	-9,58 %
finanční čistá současná hodnota FNPV/C (mil. Kč)	-	-624	-2 385	-604
ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	-	3,27 %	7,27 %	16,23 %
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	-	-184	455	950
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	-	0,897	1,137	2,194

Z hlediska finanční analýzy žádná z projektových variant nezajišťuje samofinancovatelnost projektu. Výsledky ekonomického hodnocení ukazují, že pouze varianta „MAXIMÁLNÍ“ a její „ETAPA“ dosahují předepsané hodnoty ERR větší než 5,50 %, jejich ekonomická čistá současná hodnota ENPV je kladná. Přepínací hodnoty rozhodujících parametrů jsou velmi příznivé, pro vybranou variantu „MAXIMÁLNÍ“ by hodnoty ERR=5,50 % by bylo dosaženo při nárůstu investičních nákladů o 16 % nebo při poklesu počtu cestujících o 21 %. Nebylo proto třeba provést podrobnou rizikovou analýzu.

Cíle plní pouze projektová varianta „MAXIMÁLNÍ“, zatímco „ETAPA“ přes výborné výsledky ekonomického hodnocení plní cíle jen částečně a nemůže proto být doporučena jako cílové řešení. **Jako optimální se tedy jeví projektová varianta „MAXIMÁLNÍ“.**

4. Projednání

Studie proveditelnosti byla během svého zpracování průběžně projednávána s Ministerstvem dopravy, poradenskou organizací JASPERS a složkami SŽDC a podle výsledků projednání doplňována, resp. upravována. Získaná stanoviska jsou součástí dokladové části, zpracované SSZ.

Původní „Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice“ byla dokončena verzí 8/2013. Následně iniciovalo MD zpracování „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 10/2013“, obsahující přímé zahrnutí řešení podle projektu stavby „Modernizace tratě Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 1. stavba, zdvoukolejnění Stéblová – Opatovice“ do studie. Na základě závěru Centrální komise MD ze dnů 19. a 22. 11. 2013

byla zadána další a již výsledná „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 4/2014“, ve které byl redukován počet projektových variant a která je předmětem schválení.

Dokončená „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 4/2014“ byla předložena Ministerstvu dopravy, které k ní vydalo dopis čj. 181/2013-910-IZD/10 z 22. 9. 2014, v němž se uvádí:

»Centrální komise MD rozhodla, že se ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb, schvaluje varianta maximální „Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice“. Na základě posouzení předložené studie proveditelnosti „Optimalizace tratě Hradec Králové – Pardubice“

Ministerstvo dopravy tuto studii proveditelnosti schvaluje

v souladu se závěrem, stanoveným Centrální komisí MD.«

5. Závěr

Po závěrečném projednání studie proveditelnosti s MD, JASPERS a složkami SŽDC a vydáním jejich kladného stanoviska:

a) Schvaluji

studii „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 04/2014“;

b) ukládám

přímému investorovi Stavební správě východ v další přípravě staveb

- 1) rozpracovat studii proveditelnosti v záměrech projektu dílčích staveb podle varianty „MAXIMÁLNÍ“ a návazně zajistit další přípravu a realizaci;
- 2) v další přípravě respektovat připomínky ze stanovisek složek SŽDC podle kapitoly 10 posuzovacího protokolu studie proveditelnosti.


Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek GR pro modernizaci dráhy

Přílohy:

Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice“ čj. 5 836/2014-SSV-Ú1 z 10. 7. 2014

Dopis Ministerstva dopravy čj. 181/2013-910-IZD/10 z 22. 9. 2014



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

Váš dopis značky / ze dne	Naše značka	Vyřizuje / linka	Praha
30963/2014-O7/15.7.2014	181/2013-910-IZD/10	Řehák Petr, Mgr. / 225131038	22. 9. 2014

Věc: Studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice

Výše uvedeným dopisem předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, s. o., Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, v souladu s platnou směrnicí MD V-2/2012 (Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu), „Studii proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice“.

Předmětná studie proveditelnosti byla projednána na Centrální komisi MD dne 19. a 22. 11. 2013 se závěrem:

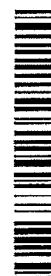
„Centrální komise MD rozhodla, že „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice“ se vrací investorovi k dopracování tak, aby tato obsahovala vzájemně porovnatelné varianty řešení, nikoliv pouze jednotlivé etapy jedné varianty. Počet nezbytných variant je třeba projednat s JASPERS a následně opakovaně předložit na Centrální komisi MD.

Současně Centrální komise MD schválila variantu „Maximální“, která bude následně rozpracovávána v jednotlivých Záměrech projektu“.

Po dopracování předmětné studie proveditelnosti ve výše uvedeném smyslu, byla pro další přípravu a realizaci vybrána varianta maximální o investiční náročnosti 4 926,549 mil. Kč a o hodnotě EIRR 7,27 %.

V souladu s výše uvedenou směrnicí MD V-2/2012 se dne 29. 7. 2014 uskutečnilo jednání Centrální komise MD, která k předmětné studii proveditelnosti v upravené podobě vyslovila závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že se ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb, schvaluje varianta maximální „Studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice“.



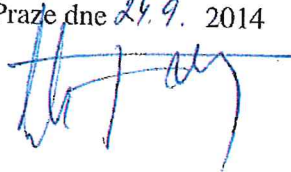
Na základě posouzení předložené „Studie proveditelnosti Hradec Králové - Pardubice“

Ministerstvo dopravy tuto studii proveditelnosti schvaluje

v souladu se závěrem, stanoveným Centrální komisí MD.

Na vědomí: SFDI

V Praze dne 24. 9. 2014



Mgr. Milan Feranec

1. náměstek ministra

Ověřovací doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Ověřuji pod pořadovým číslem **65121310-25299-140925121123**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **2** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Ověřující osoba: **Jana Kučerová**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, 11000 dne 25.09.2014



65121310-25299-140925121123