

Naše zn.: 39860 / 2015 – SZDC - O7  
Vyřizuje: Heinišová, Frdriřh  
Telefon: 972 246 528, 972 244 833  
Mobil: 602 650 521, 602 269 052  
E-mail: Heinisova@szdc.cz, Frdriřh@szdc.cz  
Datum: 22. 9. 2015

## Schvalovací protokol

### „Studie proveditelnosti Uzel Pardubice“

#### 1. Identifikační údaje

Název akce: Studie proveditelnosti Uzel Pardubice  
Doba zpracování: 2013 až 2015  
Řešená lokalita: železniční stanice Pardubice hl. n. a trať Chrudim (mimo) – Pardubice hl. n. (vč.)  
Kraj: Pardubický kraj  
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1  
zastoupená Stavební správou východ, 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

Studie proveditelnosti se zabývá železniční stanicí Pardubice hl. n., ležící na 1. tranzitním železničním koridoru a na hlavní síti TEN-T. Jde o stanici peronizovanou, se zabezpečovacím zařízením 3. kategorie a elektrizovanou (3 kV ss), po provozní stránce velmi frekventovanou v osobní i nákladní dopravě. Dále se zabývá neelektrizovanou tratí Chrudim – Pardubice hl. n., která spojuje obě uvedená města provozně nevhodně s úvratí v Pardubicích-Rosicích nad Labem.

Řešený úsek navazuje na další realizované nebo schválené záměry a stavby:

- ve směrech Česká Třebová a Kolín na již dříve modernizované úseky 1. tranzitního železničního koridoru;
- ve směru Hradec Králové na trať, na niž byla dne 10. 10. 2014 schválena „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 04/2014“ ve variantě MAXIMÁLNÍ, obsahující zdvoukolejnění celé trati;
- ve směru Havlíčkův Brod na trať, na níž v současné době probíhá stavba „Revitalizace trati Pardubice – Ždírec nad Doubravou“.

Cílem studie proveditelnosti bylo navrhnout a zhodnotit možné návrhy rekonstrukce uvedené infrastruktury plnící v různé míře níže uvedené cíle.

Rozhodujícími **cíli projektu** jsou:

1. zlepšit technický stav a parametry uzlu Pardubice;
2. snížit negativní vlivy z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva;
3. zvýšit bezpečnost železničního provozu a cestujících;
4. zlepšení parametrů uzlu pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy;
5. zvýšení kapacity v úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice n. L.;
6. zkrácení jízdních dob ve směru Pardubice – Chrudim, Pardubice – Hradec Králové a odstranění (snížení) omezení dovolené rychlosti vlaků ve směru Pardubice – Kolín / Choceň při předjíždění nebo obratu soupravy;
7. zlepšení dopravní dostupnosti jednotlivých částí města Pardubice;
8. zlepšení parametrů železniční infrastruktury ve směru Pardubice – Chrudim.

Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace železniční stanice Pardubice hl. n. a změna zapojení trati od Chrudimi do této stanice, při respektování normových požadavků. Podmínkou je ekonomická efektivita projektu. Pro dosažení cílů studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a šest variant projektových.

**BEZ PROJEKTU** – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

**PROJEKTOVÉ VARIANTY** – Navržena rekonstrukce podstatné části železniční stanice Pardubice hl. n. ve všech profesích, zejména úprava konfigurace kolejí, prodloužení podchodu pod nádražím a nasazení zabezpečovacího zařízení ETCS L2. Varianty se liší případným doplněním nového ostrovního nástupiště v liché skupině a způsobem zapojení trati od Chrudimi.

**V1** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se nemění, trať od Chrudimi zůstává neelektrizovaná a zapojena úvratí přes ŽST Pardubice-Rosice nad Labem.

**V2** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se nemění, trať od Chrudimi nově vede bezúvratově „Ostřešanskou spojkou“ do východního zhlaví Pardubic a je elektrizovaná trakční soustavou 3 kV ss.

**V3** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se zvýší o jedno, trať od Chrudimi zůstává neelektrizovaná a zapojena úvratí přes ŽST Pardubice-Rosice nad Labem.

**V4** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se zvýší o jedno, trať od Chrudimi nově vede bezúvratově „Ostřešanskou spojkou“ do východního zhlaví Pardubic a je elektrizovaná trakční soustavou 3 kV ss.

**V4n** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se zvýší o jedno, trať od Chrudimi nově vede bezúvratově „Ostřešanskou spojkou“ do východního zhlaví Pardubic bez elektrizace s provozem hybridních vozidel.

**V5** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se zvýší o jedno, trať od Chrudimi nově vede bezúvratově „Ostřešanskou spojkou“ do východního zhlaví Pardubic bez elektrizace.

**V6** – Počet nástupišť ŽST Pardubice hl. n. se zvýší o jedno v liché skupině, neelektrizovaná trať od Chrudimi je pro odstranění úvratí zapojena smyčkou severně od Parama do západního zhlaví Pardubic.

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

Projektant porovnával variantu bez projektu s výše uvedenými sedmi projektovými variantami po dobu hodnotícího období 2019 - 2048. Ekonomické hodnocení variant bylo provedeno formou CBA podle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury (MD 2013) a dalších platných pokynů. Zpracována byla finanční analýza, ekonomická analýza, analýza citlivosti a analýza rizik.

Zhodnocení, jak projektové varianty plní cíle projektu a výsledků finanční a ekonomické analýzy, je uvedeno v tabulce, důvody jsou rozebrány v posuzovacím protokolu. Tučně je vyznačena vybraná varianta:

varianta	bez projektu	V1	V2	V3	V4	V4n	V5	V6
<b>naplnění cílů projektu</b>								
1: zlepšit technický stav a parametry uzlu Pardubice	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
2: snížit negativní vlivy z železniční dopravy na životní prostředí a zdraví obyvatelstva	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
3: zvýšit bezpečnost železničního provozu a cestujících	ne	ano	ano	ano	ano	ano	ano	ano
4: zlepšení parametrů uzlu pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy	část.	část.	ano	část.	ano	ano	ano	část.
5: zvýšení kapacity v úseku Pardubice hl. n. – Pardubice-Rosice n. L.	ne	část.	ano	část.	ano	ano	ano	ano
6: zkrácení jízdních dob Pardubice – Chrudim / H. Králové / Kolín / Choceň	ne	část.	část.	část.	ano	ano	ano	ano
7: zlepšení dopravní dostupnosti jednotlivých částí města Pardubice	ne	ne	ano	ne	ano	ano	ano	ne
8: zlepšení parametrů žel. infrastruktury ve směru Pardubice – Chrudim	ne	část.	ano	část.	ano	ano	ano	část.
<b>ekonomické hodnocení</b>								
celkové investiční náklady v CÚ 2019 (mil. Kč)	0	3 173	5 919	3 240	5 992	<b>5 395</b>	4 718	3 837
finanční vnitřní výnosové procento FRR	–	-2,21 %	-5,15 %	-2,45 %	-5,18 %	<b>-4,32 %</b>	-3,92 %	-3,45 %
finanční čistá současná hodnota kapitálu FNPV/C (mil. Kč)	–	-855	-2 922	-920	-2 988	<b>-2 480</b>	-2 013	-1,418
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	5,87 %	5,10 %	6,23 %	5,27 %	<b>5,91 %</b>	5,88 %	5,62 %
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	–	51	-137	108	-81	<b>132</b>	99	25
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	1,022	0,967	1,045	0,981	<b>1,035</b>	1,030	1,009

Z hlediska finanční analýzy žádná z projektových variant nezajišťuje samofinancovatelnost projektu. Výsledky ekonomického hodnocení ukazují, že pět projektových variant dosahuje předepsané hodnoty ERR větší než 5,50 %, ekonomická čistá současná hodnota ENPV variant je kladná. Přepínací hodnoty pro investiční náklady jsou v jednotkách procent, např. pro var. V4n jen +3,50 %. Podrobná kvantitativní riziková analýza dospěla k pravděpodobným hodnotám ERR u uvedených čtyř projektových variant v rozmezí 4,96 až 5,52 % (u V4n 5,41 %). Oboje signalizuje nutnost vyhnout se v další přípravě navýšení nákladů a dalším negativním dopadům, jakými jsou například prodloužení doby výstavby.

Nejlépe cíle plní projektové varianty V4, V4n a V5, z nich ale varianta V4 neprokázala ekonomickou efektivitu a varianta V5 neumožňuje vedení přímých vlaků Chrudim – Hradec Králové, požadovaných KÚ Pardubického kraje. **Jako optimální se tedy jeví projektová varianta „V4n“.**

#### 4. Projednání

Studie proveditelnosti byla během svého zpracování průběžně projednávána s Ministerstvem dopravy, Magistrátem města Pardubice, Krajským úřadem Pardubického kraje a složkami SŽDC a podle výsledků projednání doplňována, resp. upravována. Závěrečná stanoviska jsou součástí dokladové části, zpracované SŽDC.

Dokončená studie proveditelnosti ve verzi 04/2015 byla předložena Ministerstvu dopravy, které k ní vydalo dopis čj. 156/2014-910-IZD/16 z 13. 8. 2015, v jehož závěru se uvádí:

*»V souladu se Směrnicí V-2/2012 se dne 30. června 2015 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, která předmětnou studii proveditelnosti projednala s následujícím závěrem:*

*Centrální komise MD po projednání rozhodla, že studii proveditelnosti „Uzel Pardubice“ schvaluje s podmínkou, že bude doplněn Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Uzel Pardubice“ komentářem, vysvětlujícím proč nebyly splněny některé cíle a proč je bylo nutno postupně opustit. V dalších stupních přípravy a realizace staveb Centrální komise MD požaduje sledovat „Variantu 4n“, která je z pohledu ekonomického hodnocení nejvýhodnější.*

*Na základě výše uvedeného posouzení předložené studie proveditelnosti „Uzel Pardubice“*

**Ministerstvo dopravy tuto studii proveditelnosti schvaluje**

*a požaduje její rozpracování do záměru projektu investiční akce ve „Variantě 4n“.*

Posuzovací protokol, upravený podle požadavku Centrální komise MD, byl předložen na MD dne 12. 8. 2015. Centrální komise MD na zasedání konaném dne 1. 9. 2015 projednala tuto informaci se závěrem:

*»Centrální komise MD bere přednesenou informaci, týkající se studie proveditelnosti „Uzel Pardubice“, na vědomí a podmínku stanovenou na jednání CK MD dne 30. 6. 2015 považuje tímto za splněnou.«*

## **5. Závěr**

Po závěrečném projednání studie proveditelnosti s MD, Magistrátem města Pardubic, Krajským úřadem Pardubického kraje a složkami SŽDC a vydání jejich kladného stanoviska:

### **a) schvaluji**

Studii proveditelnosti Uzel Pardubice;

### **b) ukládám**

přímému investorovi Stavební správě východ v další přípravě staveb

- 1) rozpracovat studii proveditelnosti v záměrech projektu dvou dílčích staveb podle varianty „4n“ a návazně zajistit další přípravu a realizaci;
- 2) vzhledem k výsledkům analýzy citlivosti a analýzy rizik po celou dobu přípravy a realizace staveb pečlivě sledovat veškeré rizikové faktory a předcházet jak zvyšování investičních nákladů, tak i prodlužování doby výstavby;
- 3) v další přípravě respektovat připomínky ze stanovisek MD, Magistrátu města Pardubic a složek SŽDC podle kapitoly 10 posuzovacího protokolu studie proveditelnosti.

V Praze dne 22. 9. 2015

Ing. Mojmír Nejezchleb  
náměstek GR pro modernizaci dráhy

## **Přílohy:**

Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Uzel Pardubice“ čj. 4760/2015-SŽDC-SSV-Ú1 z 28. 7. 2015

Dopis Ministerstva dopravy čj. 156/2014-910-IZD/16 z 13. 8. 2015

Zápis ze 111. Zasedání CK MD konaného dne 1. 9. 2015, strany 1 a 12