

Naše značka 22764 / 2015 - SZDC - O7

Vyřizuje Michalica
Telefon 972 246 429
Mobil 601 326 710
E-mail Michalica@szdc.cz

Schvalovací protokol

„Studie proveditelnosti Boskovická spojka“

1. Identifikační údaje

Název akce: Studie proveditelnosti Boskovická spojka
Doba zpracování: 09/2013 až 11/2014
Řešená lokalita: trať Skalice nad Svitavou (mimo) - Boskovice (včetně)
Kraje: Jihomoravský kraj
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou východ (SSV), Nerudova 1, 772 58 Olomouc
Zhotovitel: SUDOP BRNO, spol. s r. o., Kounicova 688/26, 611 36 Brno
vedoucí projektu Ing. Petr Rotschein

2. Účel projektu a řešené varianty

Předmětem studie proveditelnosti je návrh variant elektrizace traťového úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice resp. vybudování novostavby spojky tratí 260 Brno – Česká Třebová a trati 262 Skalice nad Svitavou - Chornice. Úsek je definován:

- úsek Skalice nad Svitavou – Boskovice od km 31,814 do km 27,085

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu s třídou zatížení C2 (20 t na nápravu / 6,4 t na běžný metr) s nejvyšší traťovou rychlostí do 50 km/h. Délka mezistaničního úseku Skalice nad Svitavou - Boskovice je 4,7 km.

Hlavní cíle projektu:

- Zvýšení konkurenceschopnosti, resp. možnost zavedení páteřního regionálního železničního spojení Brno – Boskovice;
- Vytvoření podmínek pro zavedení návazné autobusové dopravy z Boskovic, které jsou přirozeným regionálním dopravním uzlem;

Vedlejší cíle projektu:

- Zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati;
- Snížení negativních vlivů z železniční dopravy na předmětné trati na životní prostředí a zdraví obyvatelstva;
- Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících;
- Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy;

Prostředkem k naplnění cílů pak je optimalizace nebo modernizace úseku včetně jeho elektrizace, nebo výstavba nové traťové spojky při respektování normových požadavků. Podmínkou je ekonomická efektivita takového řešení. Pro dosažení cílů studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a čtyři projektové varianty.

Varianta 0 (bez projektu) – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Ve všech projektových variantách dojde k úpravám na železničním svršku, které umožní zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob. Projektové varianty se mezi sebou dále liší technickým návrhem traťového úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice, elektrizací a případným vybudováním traťové spojky.

Varianta 1

Jedná se o tzv. minimální variantu, ve které se uvažuje se zvýšením rychlosti, ale vždy pouze v mezích stávajícího železničního tělesa. Neuvažuje se s elektrizací. Bude zachován stávající model dopravy. Ve Skalici nad Svitavou bude zajištěn přestup mezi vlaky linky S2 a vlaky linky S21. Rekonstrukcí traťového úseku a stanice Boskovice dojde ke zkrácení jízdních dob a ke zvýšení kapacity infrastruktury.

Varianta 2

Jedná se o tzv. modernizovanou variantu, ve které se uvažuje se zvýšením rychlosti v úseku Boskovice (včetně) – Skalice nad Svitavou (mimo) převážně v mezích stávajícího železničního tělesa, avšak s vyřešením lokálních propadů rychlosti navržením přeložek. Nosná konstrukce ocelového mostu před stanicí Skalice nad Svitavou bude vyměněna. Trať bude rovněž elektrizována. Jsou také nutné drobné stavební zásahy do železniční stanice Skalice nad Svitavou, kde je nutné vybudovat u stávající kusé dopravní koleje nástupiště. V této variantě se již předpokládá součinnost se stavbou Jihomoravského kraje Přeložka silnice II/374.

Bude změněn stávající model dopravy. Železniční stanice Boskovice se stane koncovou stanicí pro provoz jednotek osobních vlaků linky S2, mění se tedy její technologie a její konfigurace kolejiště. Ve stanici Skalice nad Svitavou bude docházet k úvratovým jízdám těchto vlaků.

Varianta 3

Jedná se o modernizaci části traťového úseku od Boskovic po nově zřízenou odbočku Bělá a novostavbu traťové spojky mezi odbočkou Bělá a nově zřízenou odbočkou Lhota Rapotina na trati Brno – Česká Třebová v mezistaničním úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou. Úpravy koridorové tratě se vymezí na vložení odbočky Lhota Rapotina. Stavebně se nezasahuje do železniční stanice Skalice nad Svitavou. Na novostavbě traťové spojky je zřízena nová zastávka Lhota Rapotina. V této variantě se již předpokládá součinnost se stavbou Jihomoravského kraje Přeložka silnice II/374.

Bude změněn stávající model dopravy. Železniční stanice Boskovice se stane koncovou stanicí pro provoz jednotek osobních vlaků linky S2, mění se tedy její technologie a její konfigurace kolejiště. Polovina vlaků linky S2 bude v Odbočce Lhota Rapotina z tratě Brno – Březová nad Svitavou odbočovat na novou traťovou spojku a pokračovat přímou jízdou do Boskovic.

Varianta 4

Jedná se o modernizaci části traťového úseku od Boskovic po nově zřízenou odbočku Bělá a novostavbu traťových spojek mezi odbočkou Bělá a nově zřízenou odbočkou Lhota Rapotina na přeložce trati Brno – Česká Třebová v mezistaničním úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou. Je navržena přeložka koridorové tratě od zastávky Doubravice nad Svitavou po Skalici nad Svitavou. Stavebně se nezasahuje do železniční stanice Skalice nad Svitavou. Traťové spojky jsou navrženy pro každý směr zvlášť a zaústěny do přeložené koridorové tratě mimoúrovňově. Na novostavbách traťových spojek je zřízena nová zastávka Lhota Rapotina. V této variantě se již předpokládá součinnost se stavbou Jihomoravského kraje Přeložka silnice II/374.

Bude změněn stávající model dopravy. Železniční stanice Boskovice se stane koncovou stanicí pro provoz jednotek osobních vlaků linky S2, mění se tedy její technologie a její konfigurace kolejiště. Polovina vlaků linky S2 bude v Odbočce Lhota Rapotina z tratě Brno – Březová nad Svitavou odbočovat na novou traťovou spojku a pokračovat přímou jízdou do Boskovic.

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.

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

Cíle / Varianta	Varianta 0 (BP)	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
Hlavní cíle					
Zvýšení konkurenceschopnosti, resp. možnost zavedení přímého regionálního železničního spojení Brno – Boskovice	NE	NE	ANO ÚVRATÍ	ANO	ANO
Vytvoření podmínek pro zavedení návazné autobusové dopravy z Boskovic, které jsou přirozeným regionálním dopravním uzlem	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Vedlejší cíle					
Zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Snížení negativních vlivů z železniční dopravy na předmětné trati na životní prostředí a zdraví obyvatelstva	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladních železniční dopravy	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Doba realizace	-	01/2018 12/2021	01/2018 12/2021	01/2018 12/2021	01/2018 12/2021
CIN [tis. Kč]	-	495 489	870 376	1 152 352	3 695 962
ENPV [tis. Kč]	-	-154 731	-242 592	838 518	-511 322
ERR [%]	-	0,74	1,84	11,78	3,99

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že hlavní cíle studie dosahují Varianty 2, 3 a 4. Z těchto variant však dosahuje kladných výsledků ekonomického hodnocení pouze varianta 3. Pro další zpracování se jeví jako vhodná varianta 3.

Z výsledků hodnocení efektivnosti vyplývá, že jediná variant č. 3 splňuje podmínku efektivnosti (kladná ENPV, EIRR vyšší než diskontní sazba a B/C R vyšší než 1).

Těžiště efektů je třeba spatřovat v úsporách času a převedené dopravě, protože možností zavedení přímé elektrické vozby dojde k redukcím autobusových spojení a zkrácení cestovní doby cestujících na rameni Brno – Boskovice.

4. Projednání

Studie proveditelnosti byla během svého zpracování průběžně projednávána s Ministerstvem dopravy, Jihomoravským krajem, krajským organizátorem KORDIS JMK a složkami SŽDC a podle výsledků projednání doplňována, resp. upravována. Získaná stanoviska jsou součástí dokladové části studie.

Dokončená studie proveditelnosti ve verzi z 11/2014 byla předložena Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi. Ministerstvo dopravy na základě výsledků projednání Centrální komise vydalo stanovisko čj. 41/2015-910-IZD/12 z 1. 4. 2015, v jehož závěru se uvádí:

V souladu se Směrnicí V-2/2012 se dne 10. března 2015 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, která k předmětné studii proveditelnosti přijala následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že studii proveditelnosti „Boskovická spojka“ schvaluje a ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb schvaluje „Variantu 3“.

5. Závěr

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

a) **schvaluji**


Studii proveditelnosti Boskovická spojka;

b) **ukládám**

přímému investorovi Stavební správě východ v další přípravě staveb

- 1) rozpracovat studii proveditelnosti v záměrech projektu dílčích staveb podle „**varianty 3**“ a návazně zajistit další přípravu a realizaci;
- 2) záměru projektu koordinovat se záměrem stavby přeložky silnice II/374 investora SÚS JMK.
- 3) v další přípravě respektovat připomínky ze stanovisek MD, Jihomoravského kraje a složek SŽDC podle kapitoly 9 posuzovacího protokolu studie proveditelnosti.

V Praze dne


Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek GR pro modernizaci dráhy

Přílohy

Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti Boskovická spojka“ čj. 1010/2015-SSV z 28. 1. 2015

Dopis Ministerstva dopravy čj. 41/2015-910-IZD/12 z 1. 4. 2015



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1

772 58 OLOMOUC

Naše zn.: 1010/2015-SSV
Vyřizuje: Čudrnáková Klára, Michalica Jiří
Telefon: 725 996 025
E-mail: cudrnakova@szdc.cz,
michalica@szdc.cz
Datum: 28. 1. 2015

Posuzovací protokol

„Studie proveditelnosti Boskovická spojka“

1. Základní identifikační údaje

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

Zhotovitel: SUDOP BRNO, spol. s r. o., Kounicova 688/26, 611 36 Brno
Vedoucí projektu Ing. Petr Rotschein

Studie proveditelnosti (SP) byla zadána v 09/2013, dodatky č. 1 a č. 2 došlo k úpravám termínu odevzdání. Připomínkové řízení se uskutečnilo v 10/2014, po stanoviscích MD a SŽDC následovala finální verze 11/2014.

2. Umístění řešené lokality

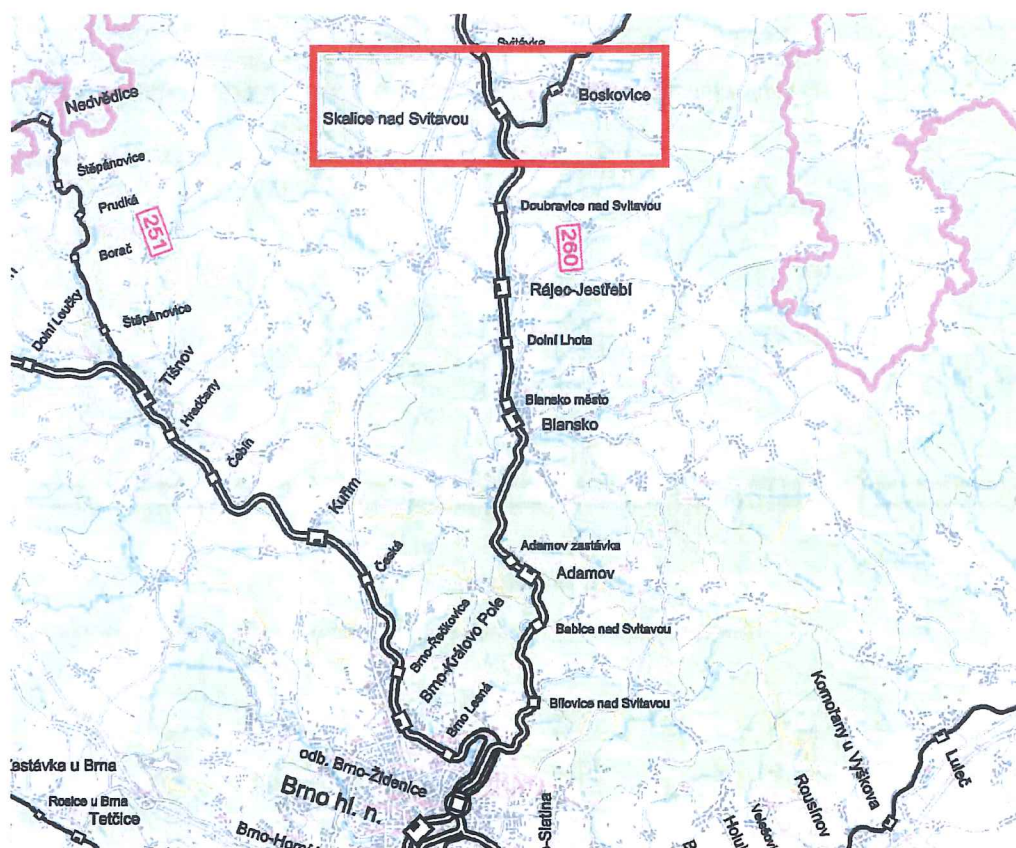
Předmětem studie proveditelnosti je návrh variant elektrizace traťového úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice resp. vybudování novostavby spojky tratí 260 Brno – Česká Třebová a trati 262 Skalice nad Svitavou - Chornice. Úsek je definován:

- úsek Skalice nad Svitavou – Boskovice od km 31,814 do km 27,085

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou regionální dráhu s třídou zatížení C2 (20 t na nápravu / 6,4 t na běžný metr) s nejvyšší traťovou rychlostí do 50 km/h. Délka mezistaničního úseku Skalice nad Svitavou - Boskovice je 4,7 km.

Město Boskovice je obcí s rozšířenou působností s téměř 11 500 obyvateli (šesté největší město dle počtu obyvatel v Jihomoravském kraji), ležící cca 40 km severně od Brna. Svou polohou významnou většinou spadá ke krajskému městu Brnu. Město Boskovice bylo zahrnuto do IDS JMK v roce 2007, kdy zaniklo přímé autobusové spojení s krajským městem a bylo upřednostněno železniční spojení s přestupem.

Jedním z výhledových záměrů Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje je vedení přímých vlaků v relaci Brno – Boskovice. Realizace tohoto záměru umožní zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy, dále umožní vedení vlaků v celé relaci v elektrické trakti a zlepšení přestupní vazby autobus-vlak v rámci přestupního terminálu Boskovice.



3. Cíle studie proveditelnosti

V současné době lze stav trati Skalice nad Svitavou - Boskovice označit za technicky a morálně zastaralý, kdy zejména vlivem stárí a únavy svršku došlo ke snížení traťové rychlosti v některých místech na 40 km/h (50 km/h).

Cílem studie proveditelnosti je prověřit možné varianty zajištění infrastrukturních podmínek pro vozbu přímých linek z Brna do Boskovic, z pohledu technického, dopravně – technologického, marketingového, ekologického a ekonomického.

Cílem studie proveditelnosti je zajistit přímé bezpřestupové spojení v relaci Brno - Boskovice a také zajistit možnost zkrácení jízdních dob při vedení linky S2.

4. Cíle projektu

Jednotlivé varianty by měly v zásadě sledovat tyto cíle projektu:

Hlavní cíle projektu:

- Zvýšení konkurenceschopnosti, resp. možnost zavedení páteřního regionálního železničního spojení Brno – Boskovice;
- Vytvoření podmínek pro zavedení návazné autobusové dopravy z Boskovic, které jsou přirozeným regionálním dopravním uzlem;

Vedlejší cíle projektu:

- Zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati;
- Snížení negativních vlivů z železniční dopravy na předmětné trati na životní prostředí a zdraví obyvatelstva;
- Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících;
- Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
- Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy;

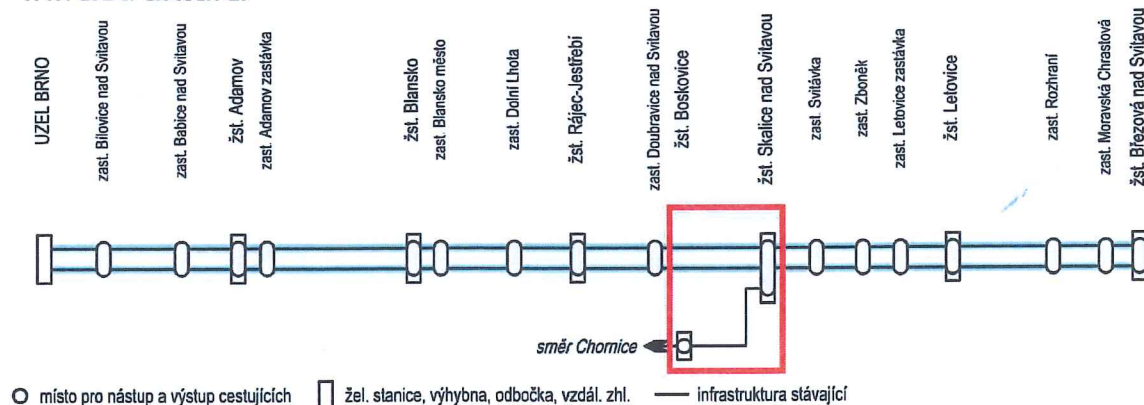
5. Dopravní a přepravní technologie

Realizace stavby Boskovická spojka vychází z požadavků organizátora dopravy v Jihomoravském kraji. Ten jako objednatel regionální dopravy zamýšlí vést Os vlaky páteřní linky S2 IDS JMK z Brna přímo bez přestupu do Boskovic.

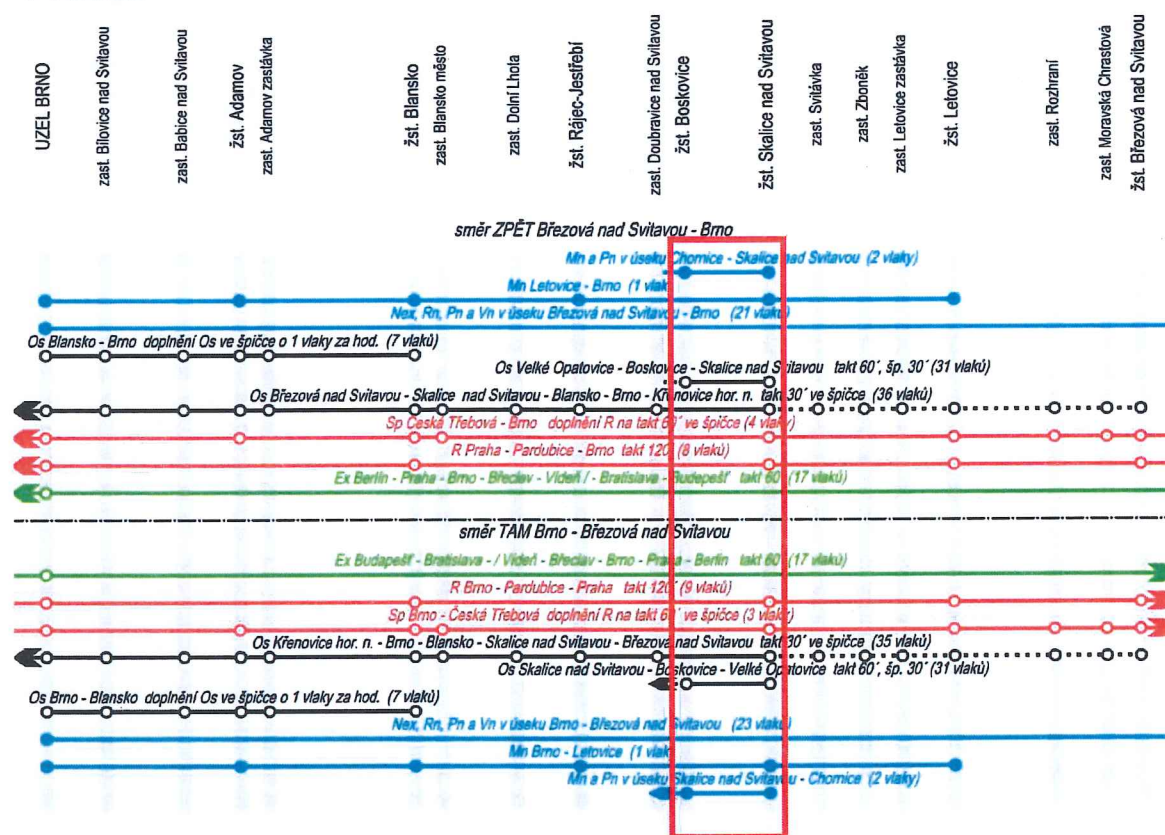
V současné době je relace Brno – Boskovice zajištěna přestupem ve Skalici nad Svitavou mezi Os vlaky linky S2 Brno – Letovice/Březová nad Svitavou a Os vlaky linky S21 Skalice nad Svitavou – Velké Opatovice, v omezené míře pak mezi R vlaky linky R2 Brno – Letovice (- Česká Třebová) a Os vlaky linky S21.

Současný rozsah infrastruktury a rozsah pravidelné dopravy

Infrastruktura



Provoz



6. Navržené varianty

Studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu (Varianta 0) a čtyři varianty projektové (Varianty 1-4).

Varianta 0 (Bez projektu)

Na dotčené infrastruktuře nebudou v hodnotícím období provedeny žádné investiční akce mimo drobných investic, které nebude možno zabezpečit formou oprav a údržby. Bude zachován stávající model dopravy. V Skalici nad Svitavou bude zajištěn přestup mezi vlaky linky S2, příp. R2, a vlaky linky S21.

Projektové varianty obecně

Ve všech projektových variantách dojde k úpravám na železničním svršku, které umožní zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob. Zkrácení jízdních dob je závislé na rozsahu definovaném jednotlivými variantami. Ve všech projektových variantách jsou nutné úpravy řešených stanic pro potřeby nové dopravní technologie plynoucí ze

zkrácení jízdních dob. Projektové varianty se mezi sebou dále liší technickým návrhem traťového úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice, elektrizací a případným vybudováním traťové spojky.

Varianta 1

Jedná se o tzv. minimální variantu, ve které se uvažuje se zvýšením rychlosti, ale vždy pouze v mezích stávajícího železničního tělesa. Neuvažuje se s elektrizací. Bude zachován stávající model dopravy. Ve Skalici nad Svitavou bude zajištěn přestup mezi vlaky linky S2 a vlaky linky S21. Rekonstrukcí traťového úseku a stanice Boskovice dojde ke zkrácení jízdních dob a ke zvýšení kapacity infrastruktury.

Varianta 2

Jedná se o tzv. modernizovanou variantu, ve které se uvažuje se zvýšením rychlosti v úseku Boskovice (včetně) – Skalice nad Svitavou (mimo) převážně v mezích stávajícího železničního tělesa, avšak s vyřešením lokálních propadů rychlosti navržením přeložek. Nosná konstrukce ocelového mostu před stanicí Skalice nad Svitavou bude vyměněna. Trať bude rovněž elektrizována. Jsou také nutné drobné stavební zásahy do železniční stanice Skalice nad Svitavou, kde je nutné vybudovat u stávající kusé dopravní koleje nástupiště. V této variantě se již předpokládá součinnost se stavbou Jihomoravského kraje Přeložka silnice II/374.

Bude změněn stávající model dopravy. Železniční stanice Boskovice se stane koncovou stanicí pro provoz jednotek osobních vlaků linky S2, mění se tedy její technologie a její konfigurace kolejíště. Ve stanici Skalice nad Svitavou bude docházet k úvratovým jízdám těchto vlaků.

Varianta 3

Jedná se o modernizaci části traťového úseku od Boskovic po nově zřízenou odbočku Bělá a novostavbu traťové spojky mezi odbočkou Bělá a nově zřízenou odbočkou Lhota Rapotina na trati Brno – Česká Třebová v mezistaničním úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou. Úpravy koridorové tratě se vymezí na vložení odbočky Lhota Rapotina. Stavebně se nezasahuje do železniční stanice Skalice nad Svitavou. Na novostavbě traťové spojky je zřízena nová zastávka Lhota Rapotina. V této variantě se již předpokládá součinnost se stavbou Jihomoravského kraje Přeložka silnice II/374.

Bude změněn stávající model dopravy. Železniční stanice Boskovice se stane koncovou stanicí pro provoz jednotek osobních vlaků linky S2, mění se tedy její technologie a její konfigurace kolejíště. Polovina vlaků linky S2 bude v Odbočce Lhota Rapotina z tratě Brno – Březová nad Svitavou odbočovat na novou traťovou spojku a pokračovat přímou jízdou do Boskovic.

Varianta 4

Jedná se o modernizaci části traťového úseku od Boskovic po nově zřízenou odbočku Bělá a novostavbu traťových spojek mezi odbočkou Bělá a nově zřízenou odbočkou Lhota Rapotina na přeložce trati Brno – Česká Třebová v mezistaničním úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou. Je navržena přeložka koridorové tratě od zastávky Doubravice nad Svitavou po Skalici nad Svitavou. Stavebně se nezasahuje do železniční stanice Skalice nad Svitavou. Traťové spojky jsou navrženy pro každý směr zvlášť a zaústěny do přeložené koridorové tratě mimoúrovňově. Na novostavbách traťových spojek je zřízena nová zastávka Lhota Rapotina. V této variantě se již předpokládá součinnost se stavbou Jihomoravského kraje Přeložka silnice II/374.

Bude změněn stávající model dopravy. Železniční stanice Boskovice se stane koncovou stanicí pro provoz jednotek osobních vlaků linky S2, mění se tedy její technologie a její konfigurace kolejíště. Polovina vlaků linky S2 bude v Odbočce Lhota Rapotina z tratě Brno – Březová nad Svitavou odbočovat na novou traťovou spojku a pokračovat přímou jízdou do Boskovic.

Návrh variant ŽST Boskovice

Řešení železniční stanice Boskovice je zpracováno ve dvou návrzích z důvodu rozdílných dopravně-technologických potřeb v jednotlivých variantách. Návrh A je možné kombinovat pouze s projektovou variantou 1. Návrh B je možné kombinovat s projektovými variantami 2 až 4.

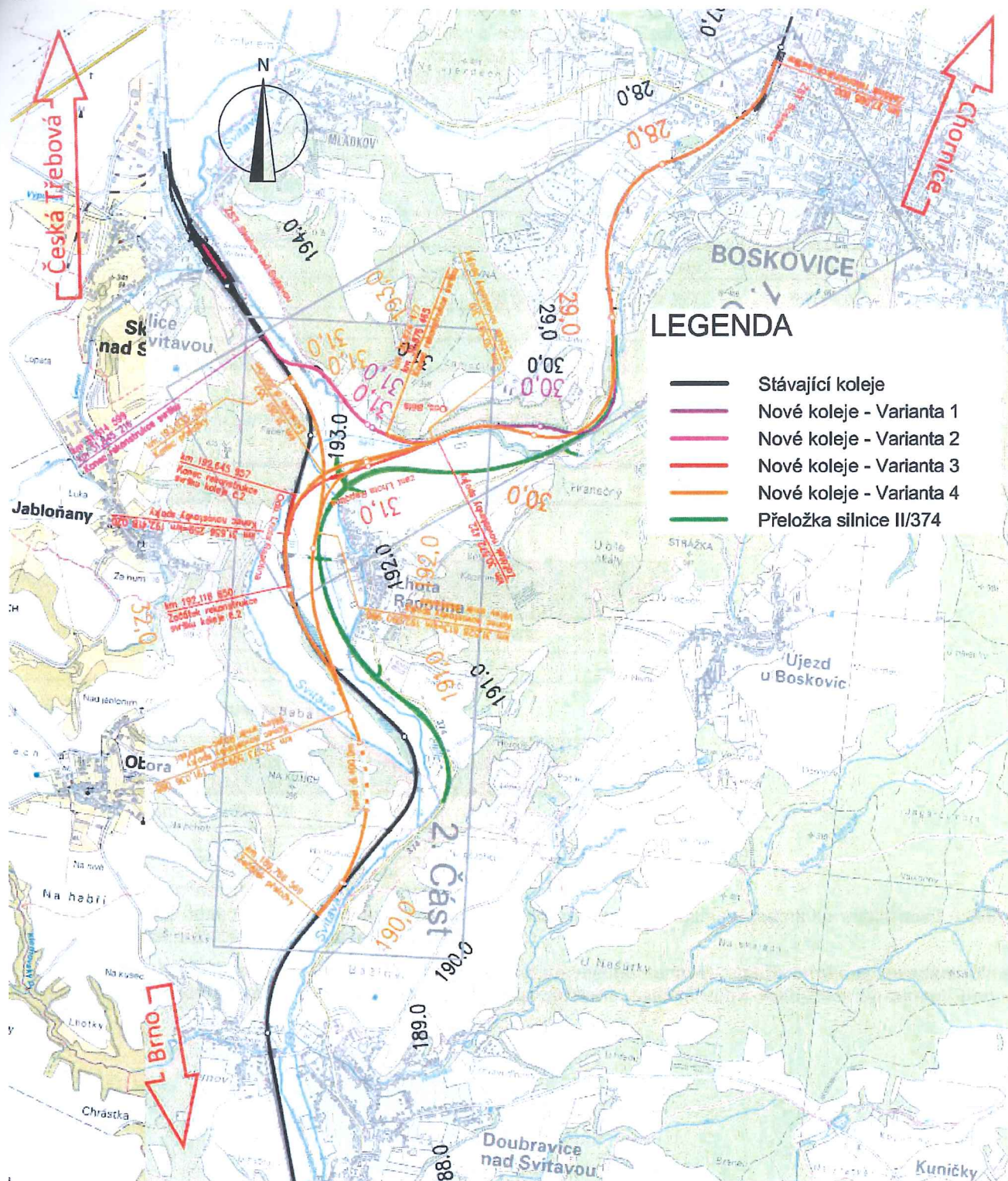
Návrh A předpokládá úpravu stanice, vybudování nového ostrovního nástupiště s úrovňovým přístupem, návrh zohledňuje současné hranice drážního pozemku. Návrh je zpracován s ohledem na dopravní technologii práce stanice podobné jako v současném stavu.

Návrh B předpokládá odlišné úpravy infrastruktury na základě odlišných požadavků staniční technologie. Železniční stanice je navržena pro potřeby ukončení osobních vlaků linky S2 (Křenovice – Brno – Boskovice/Březová nad Svitavou) v Boskovicích. Je vybudováno nástupiště s kusými kolejemi pro zastavení elektrických jednotek a dále krátké průjezdné nástupiště pro motorový vůz, který zajistí obsluhu navazující trati do Chornice.

Tabulka variant projektu:

Varianta	Varianta 0	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
Zajištění relace Brno – Boskovice	přestup ve Skalici n. Sv. z linky S2 na linku S21	přestup ve Skalici n. Sv. z linky S2 na linku S21	jízda úvratí přes Skalice nad Sv.	přímo realizací traťové spojky	přímo realizací traťové spojky
Rekonstrukce tratě v ose:	-	4,8 km	3,1 km	2,6 km	2,6 km
přeložky:	-	-	1,6 km	1,2 km	1,2 km
novost. 1 kol. tratě:	-	-	-	1,1 km	3,1 km
úpravy I.TŽK:	-	-	-	0,5 km	-
přeložka I.TŽK:	-	-	-	-	3,4 km
Nej. trať. rychlost V ₁₀₀	50	85	85	85	100
Nej. trať. rychlost V ₁₃₀	-	90	90	90	platí V ₁₀₀
Přeložka komunikace II/374 podmínkou	-	NE	ANO	ANO	ANO
Bezbariérové nástupiště v Boskovících	-	ANO	ANO	ANO	ANO
Automatické zabezpečovací zařízení v úseku Boskovice – Skalice n.Svit.	-	ANO	ANO	ANO	ANO
Bilance úrovnových křížení	-	0	-2	-1	-2
Zásahy do I. TŽK	-	-	-	vložení odbočky v úrovnovém uspořádání (návrh základní a variantní)	přeložka koridoru a vložení odbočky v mimoúr. uspořádání
Zastávka Lhota- Rapotina	-	NE	NE	ANO - na spojce	ANO - na spojce
Stavební zásahy do stanice Skalice n. Sv.	-	NE	ANO	NE	NE
Rekonstrukce stanice Boskovice	-	návrh A	návrh B	návrh B	návrh B
Elektrizace	-	NE	ANO	ANO	ANO
Zanesení trasy do územních plánů	-	ANO	Mimo přeložky km 30,52 – 30,92	ANO	Mimo novostavby

Situační schéma projektových variant:



7. Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno v souladu s platnými Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury, vydaných MD ČR ve Věstníku dopravy č. 11/2013. Ekonomické hodnocení projektu je zpracováno metodou diferenčních finančních toků. Jsou tak porovnávány toky v jednotlivých letech posuzování pro stav s projektem na jedné straně a stav bez projektu na straně druhé.

Hodnocení efektivnosti železničních staveb se provádí pomocí analýzy nákladů a přínosů projektu (CBA analýza). Pro každý rok hodnocení Projektu jsou porovnávány finanční toky variant s projektem (v případě hodnoceného Projektu varianty 1-4) a varianty bez projektu (varianta 0). Uvedené finanční toky se při výpočtu ukazatelů efektivnosti používají v diferenční podobě tj. jako rozdíl hodnoty jednotlivých toků ve stavu bez projektu a ve stavu projektovém.

V souladu s platnými metodickými pokyny je ekonomické hodnocení zpracováno v cenové úrovni prvního roku realizace, tj. 2018. Tyto metodické pokyny umožňují v případě projektů, jejichž doba realizace je delší než 3 roky, prodloužit celkové hodnotící referenční období o dobu výstavby. Realizace projektu se (ve všech variantách) předpokládá v letech 2018-2021, přičemž v roce 2021 budou probíhat dokončovací práce; referenční období projektu proto představují roky 2018-2050, tj. 33 let.

Srovnání IN a doby realizace u jednotlivých variant s projektem – tis. Kč

Náklady bez vlivu inflace v CÚ 2018	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
Přípravná a projektová dokumentace	10 680	18 440	28 784	106 032
Zábory a nákupy pozemků	0	540	1 000	2 600
Stavby a konstrukce	430 500	743 327	981 266	3 139 506
Stroje a zařízení	0	0	0	0
Technická asistence, propagace	0	0	0	0
Technický dozor	497	858	1 121	3 554
Celkové investiční náklady bez rezervy	441 677	763 165	1 012 171	3 251 692
Rezerva	53 813	107 211	140 181	444 270
Celkové investiční náklady	495 489	870 376	1 152 352	3 695 962

Výsledky finanční analýzy

Ukazatel		Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
FNPV	tis.Kč	-219 553	-554 064	-795 286	-2 817 275
FIRR	%	-1,10	-4,75	-6,44	-5,15

Výsledky ekonomické analýzy

Ukazatel		Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
ENPV	tis.Kč	-154 731	-242 592	838 518	-511 322
EIRR	%	0,74	1,84	11,78	3,99
BCR		0,565	0,604	2,028	0,801

Z výsledků hodnocení efektivnosti vyplývá, že jediná variant č. 3 splňuje podmínku efektivnosti (kladná ENPV, EIRR vyšší než diskontní sazba a B/C R vyšší než 1).

Těžiště efektů je třeba spatřovat v úsporách času a převedené dopravě, protože možností zavedení přímé elektrické vozby dojde k redukci autobusových spojení a zkrácení cestovní doby cestujících na rameni Brno – Boskovice.

8. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. V následující tabulce je rekapitulace výsledků ze studie:

Cíle / Varianta	Varianta 0 (BP)	Varianta 1	Varianta 2	Varianta 3	Varianta 4
Hlavní cíle					
Zvýšení konkurenceschopnosti, resp. možnost zavedení přímého regionálního železničního spojení Brno – Boskovice	NE	NE	ANO ÚVRATÍ	ANO	ANO
Vytvoření podmínek pro zavedení návazné autobusové dopravy z Boskovic, které jsou přirozeným regionálním dopravním uzlem	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Vedlejší cíle					
Zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Snížení negativních vlivů z železniční dopravy na předmětné trati na životní prostředí a zdraví obyvatelstva	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladních železniční dopravy	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
Doba realizace	-	01/2018 12/2021	01/2018 12/2021	01/2018 12/2021	01/2018 12/2021
CIN [tis. Kč]	-	495 489	870 376	1 152 352	3 695 962
ENPV [tis. Kč]	-	-154 731	-242 592	838 518	-511 322
ERR [%]	-	0,74	1,84	11,78	3,99

Z výše uvedené tabulky je zřejmé, že hlavní cíle studie dosahují Varianty 2, 3 a 4. Z těchto variant však dosahuje kladných výsledků ekonomického hodnocení pouze varianta 3. Pro další zpracování se jeví jako vhodná varianta 3.

9. Projednání studie proveditelnosti

Studie byla během zpracování projednávána s jednotlivými hodnotiteli, Ministerstvem dopravy (MD), Jihomoravským krajem, krajským organizátorem IDS JMK (KORDIS JMK) a se SŽDC, s.o., kteří k ní zaslali svá stanoviska, zohledněná v konečném výtisku z 30.11. 2014.

- KORDIS JMK k SP 2014 stanovisko ze dne 12. 11. 2014, připomínky byly zpracovatelem vysvětleny, případně opraveny. **KORDIS JMK doporučuje sledovat variantu 3.**
- Krajský úřad Jihomoravského kraje k SP 09/2014 vyjádření č.j. JMK 115938/2014 ze dne 4. 11. 2014, připomínky byly zpracovatelem vysvětleny případně byly opraveny a doplněny. **Jihomoravský kraj podporuje variantu 3.**
- MD k SP 09/2014 stanovisko č.j. 87/2014-130-KR/4 ze dne 20. 11. 2014, připomínky byly vysvětleny případně opraveny.
- SŽDC O6 k SP 2014 stanovisko č.j. 42872/2014-O6 ze dne 19. 11. 2014, vznesené připomínky byly ze strany zpracovatele opraveny, **O6 doporučuje sledovat variantu č. 3.**
- SŽDC O7 k SP 2014 připomínky č.j. 50285/2014 - O7 ze dne 19. 11. 2014, vznesené připomínky byly ze strany zpracovatele zapracovány.
- SŽDC O12 k SP 09/2014 vyjádření č.j. 47623/2014-O12 ze dne 7. 11. 2014, vznesené připomínky byly ze strany zpracovatele zapracovány. **O12 doporučuje variantu 4 s mimoúrovňovým křížením, akceptovatelná též varianta 3.**
- SŽDC O13 k SP 09/2014 stanovisko č.j. 47382/2014-O13 ze dne 31. 10. 2014, vznesené připomínky byly ze strany zpracovatele zapracovány, případně vysvětleny. **O13 doporučuje k dalšímu rozpracování variantu 3.**
- SŽDC O14 k SP 09/2014 vyjádření č.j. 48489/2014-O14 ze dne 6. 11. 2014, vznesené připomínky byly ze strany zpracovatele zapracovány. **Z pohledu zabezpečovacího zařízení se jeví jako optimální varianta 2.**
- SŽDC O15 k SP 09/2014 vyjádření č.j. 48093/2014-O15 ze dne 5. 11. 2014, nejsou vzneseny připomínky.
- SŽDC O26 k SP 09/2014 stanovisko č.j. 49918/2014-O26 ze dne 14. 11. 2014, vznesené připomínky byly ze strany GP opraveny a doplněny či vysvětleny.
- SŽDC SSV k SP 09/2014 stanovisko č.j. 9610 / 2014 - SSV ze dne 30. 10. 2014, nejsou vzneseny připomínky. **SSV doporučuje sledovat variantu 3.**

Výše uvedená stanoviska a připomínky byly ze strany zhotovitele projednány s jednotlivými příspěvovateli v rámci konferenčního projednání připomínek dne 21.11.2014.

10. Návrh dalšího postupu

Z projednání s MD, SŽDC a Jihomoravským krajem bylo doporučeno sledovat variantu č. 3 s vybudováním Boskovické spojky a s její elektrizací. Varianta č. 3 se jeví územně akceptovatelná, přináší zkrácení cestovních dob a vykazuje rovněž dostatečnou ekonomickou efektivitu. Ostatní sledované varianty nevykazují kladné výsledky ekonomického hodnocení.

Stavební správa východ proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti, protože splnila zadání a zmapovala možnosti modernizace řešeného úseku.
2. pro další přípravu a realizaci jako výsledné řešení **navrhujeme přijmout variantu č.3,**

11. Závěr

Studie proveditelnosti Boskovická spojka je v souladu se záměry MD, SŽDC a Jihomoravského kraje. Studie proveditelnosti prokazuje, že alespoň jedna varianta je ekonomicky efektivní a plní cíle projektu.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

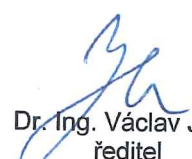
doporučujeme

a) schválit

Studii proveditelnosti Boskovická spojka;

b) uložit

investorovi staveb Stavební správě východ pokračovat v přípravě a realizaci staveb, uvedených v kapitole 10 tohoto posuzovacího protokolu.


Dr. Ing. Václav John
ředitel
Stavební správy východ



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
4523/2015-O7 / 9.2.2015

Naše značka
41/2015-910-IZD/12

Vyřizuje / linka
Rubek Lumír, Ing. / 225131046

Věc: Studie proveditelnosti „Boskovická spojka“

Výše uvedeným dopisem byla investorem, Správou železniční dopravní cesty, státní organizace, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, v souladu se směrnicí 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, dále jen „Směrnice V-2/2012“), předložena studie proveditelnosti „Boskovická spojka“.

Stavba „Boskovická spojka“ je zaměřena na zkvalitnění regionální železniční dopravy Jihomoravského kraje vedením přímých vlaků s bezúvratovou jízdou v relaci Brno – Boskovice. Realizací tohoto záměru dojde ke zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy, vedení vlaků v celé relaci v elektrické trakci a ke zlepšení přestupní vazby autobus-vlak v rámci přestupního terminálu Boskovice.

Cílem studie proveditelnosti „Boskovické spojky“ bylo komplexní posouzení variantního řešení úprav železniční infrastruktury s ohledem na potřebu zlepšení parametrů předmětného úseku jak pro osobní dopravu, tak pro dopravu nákladní. Předmětná trať je ohraničena již realizovanou modernizací I. Tranzitního železničního koridoru (dále jen „I.TŽK“) ve stanici Skalice nad Svitavou, konkrétně stavbami Česká Třebová (mimo) – Skalice nad Svitavou (mimo) a Skalice nad Svitavou (včetně) - Brno Maloměřice (mimo). Obě stavby byly realizovány v letech 1996 - 1998. Železniční stanice Skalice nad Svitavou je součástí hlavní sítě TEN-T pro osobní dopravu, z čehož vyplývají potřebné parametry modernizace této stanice. Samotná trať Skalice nad Svitavou – Boskovice – Velké Opatovice – Chornice je dráhou regionální v celé své délce. Navržené úpravy železniční infrastruktury se týkají pouze traťového úseku Skalice nad Svitavou – Boskovice, železniční stanice Boskovice a možnosti napojení trati od Boskovic do I. TŽK v odbočce Lhota Rapotina.

V rámci studie proveditelnosti „Boskovická spojka“ byly navrženy 4 projektové (investiční) varianty a varianta „bez projektu“ sloužící jako referenční. Projektové varianty se vzájemně liší především rozsahem úprav na železniční trati především v souvislosti s realizací Boskovické spojky a možností úprav na I. TŽK. Díky těmto úpravám je tak umožněno zřízení přímé vazby mezi Brnem a Boskovicemi různým způsobem v závislosti na technických možnostech modernizované infrastruktury.

Varianta I tzv. minimální, ve které se sice uvažuje se zvýšením rychlosti v úseku Boskovice (včetně) – Skalice nad Svitavou (mimo), ale vždy pouze v mezích stávajícího železničního tělesa



a se zachováním stávajícího modelu dopravy. Ve Skalici nad Svitavou je zajištěn přestup mezi vlaky linky S2 a vlaky linky S21.

Varianta 2 tzv. modernizovaná, ve které se uvažuje se zvýšením rychlosti v úseku Boskovice (včetně) – Skalice nad Svitavou (mimo) převážně v mezích stávajícího železničního tělesa, avšak s vyřešením lokálních propadů rychlosti navržením přeložek a s elektrizací trati. Model dopravy je změněn s tím, že budou zavedeny přímé osobní vlaky linky S2 relace Brno – Boskovice. Ve stanici Skalice nad Svitavou dochází k úvratovým jízdám těchto vlaků.

Varianta 3 je modernizací části traťového úseku od Boskovic po nově zřízenou odbočku Bělá a novostavbu traťové spojky mezi odbočkou Bělá a nově zřízenou odbočkou Lhota Rapotina na trati Brno – Česká Třebová v mezistaničním úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou. Úpravy koridorové tratě se vymezí na vložení odbočky Lhota Rapotina. Dojde ke změně modelu dopravy s tím, že budou zavedeny přímé osobní vlaky linky S2 relace Brno – Boskovice. Tyto vlaky budou v Odbočce Lhota Rapotina přecházet z koridorové tratě a budou pokračovat přímou jízdou po traťové spojnici do Boskovic.

Varianta 4 je modernizací části traťového úseku od Boskovic po nově zřízenou odbočku Bělá a novostavbu traťových spojek mezi odbočkou Bělá a nově zřízenou odbočkou Lhota Rapotina na přeložce trati Brno – Česká Třebová v mezistaničním úseku Rájec-Jestřebí – Skalice nad Svitavou. Je navržena přeložka koridorové tratě od zastávky Doubravice nad Svitavou po Skalici nad Svitavou. Traťové spojky jsou navrženy pro každý směr zvlášť a zaústěny do přeložené koridorové tratě mimoúrovňově. Dojde ke změně modelu dopravy s tím, že budou zavedeny přímé osobní vlaky linky S2 relace Brno – Boskovice. Tyto vlaky budou v Odbočce Lhota Rapotina přecházet z koridorové tratě a budou pokračovat přímou jízdou po traťové spojnici do Boskovic.

Celkové investiční náklady projektových variant (bez DPH), včetně EIRR a BCR jsou uvedeny v následující tabulce:

Varianta	1	2	3	4
CIN (tis. Kč)	495 489	870 376	1 152 352	3 695 962
EIRR (%)	0,74	1,84	11,78	3,99
BCR	0,565	0,604	2,028	0,801

S ohledem na výsledky ekonomického hodnocení je k realizaci nejvhodnější varianta 3, která je ekonomicky efektivní a zároveň po stránce dopravní technologie představuje velké přínosy oproti nulové variantě. Lepších výsledků z pohledu hodnocení dopravní technologie dosáhla varianta 4, která ale není ekonomicky efektivní.

V souladu se Směrnicí V-2/2012 se dne 10. března 2015 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, která k předmětné studii proveditelnosti přijala následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že studii proveditelnosti „Boskovická spojka“ schvaluje a ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb schvaluje „Variantu 3“.

Na základě výše uvedeného **Ministerstvo dopravy** souhlasí se závěrem z předmětného jednání Centrální komise MD.

V Praze dne 1. dubna 2015

Ing. Tomáš Čoček

1. náměstek ministra

Na vědomí: SFDI

Ověřovací doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Ověřuji pod pořadovým číslem **71578571-25299-150402100720**, 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**

V Praze dne **02.04.2015**



71578571-25299-150402100720