

Naše zn.: 54 494 / 2015 – SZDC - O26

Vyřizuje:

Telefon:

Mobil:

E-mail:

Schvalovací protokol

Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

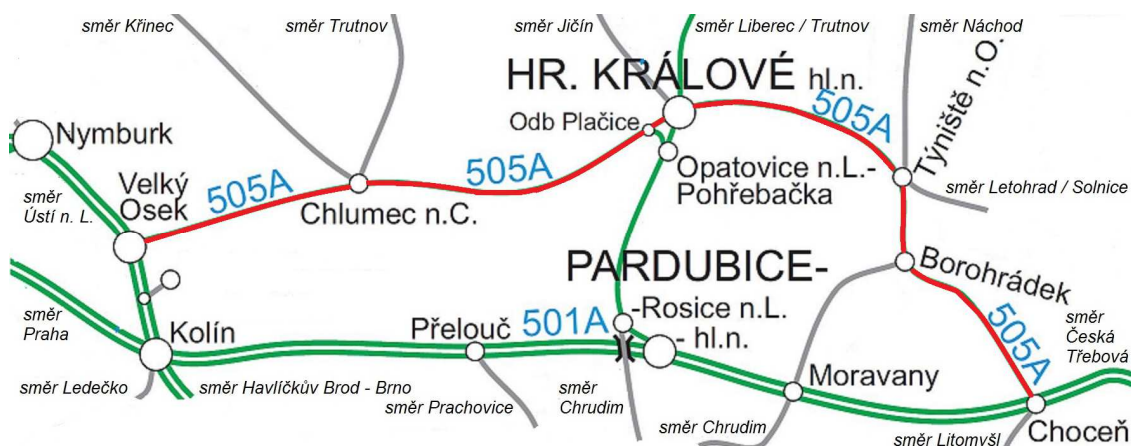
1. Základní identifikační údaje

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

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 - Žižkov
vedoucí projektu ing. Martin Vachtl

Studie proveditelnosti (SP) byla zadána v roce 2013, v dodatcích č. 1 a 2 byl posunut termín konečného odevzdání do 07/2015. K připomínkám byla rozeslána studie ve verzi 03/2015, po stanoviscích hodnotitelů následovala verze 06/2015 a po zapracování dodatečných připomínek finální verze 07/2015.

2. Umístění řešené lokality



Studie proveditelnosti se zabývá železniční tratí Velký Osek (mimo) – Chlumec nad Cidlinou – Hradec Králové hl. n. – Týniště nad Orlicí – Choceň (mimo), dle TTP č. 505A, dle JŘ pro cestující č. 020. Trať je součástí dráhy celostátní mimo síť TEN-T, je jednokolejná, elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV, s traťovou rychlostí do 100 km/h. Ostrovní nástupiště s podchody jsou vybudována pouze v železničních stanicích (ŽST) Hradec Králové hl. n. a Týniště n. O., v ostatních stanicích slouží cestujícím úroňová nástupiště.

Trať leží v Královéhradeckém a v malé části také Pardubickém a Středočeském kraji, největšími městy na trati jsou Hradec Králové (93 tis. obyvatel), Choceň (9 tis.), Týniště n. O. (7 tis.), Třebechovice p. O. (6 tis.) a Chlumec n. C. (5 tis.), ostatní obce jsou malé. Prochází rovinatou, zemědělsky využívanou krajinou.

3. Cíl studie proveditelnosti

Železniční trať tvoří západovýchodní dopravní osu Královéhradeckého kraje, slouží k jeho spojení s Prahou, ale napojuje jej i na páteřní železniční trať směrem na Moravu. Pro nákladní dopravu trať vytváří odklonovou trasu za úsek I. TŽK Kolín – Pardubice – Choceň. Cílem studie proveditelnosti bylo nalézt vhodný návrh modernizace této trati s důrazem na plnění níže uvedených cílů projektu.

4. Cíle projektu

Studie proveditelnosti definuje tyto cíle projektu:

1. Zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati.
2. Stabilizace GVD dálkové dopravy v praktickém provozu a zlepšení možností sestavy GVD regionální dopravy v rámci stávající koncepce.
3. Zvýšení konkurenceschopnosti dálkových a páteřních meziregionálních železničních spojení.
4. Vytvoření podmínek pro případné zavedení expresních vlaků Praha – Hradec Králové.
5. Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, alternativní trasa pro 1. TŽK.
6. Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících a zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.
7. Minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty, zejména podstatným snížením počtu zaměstnanců podílejících se na obsluze dráhy.

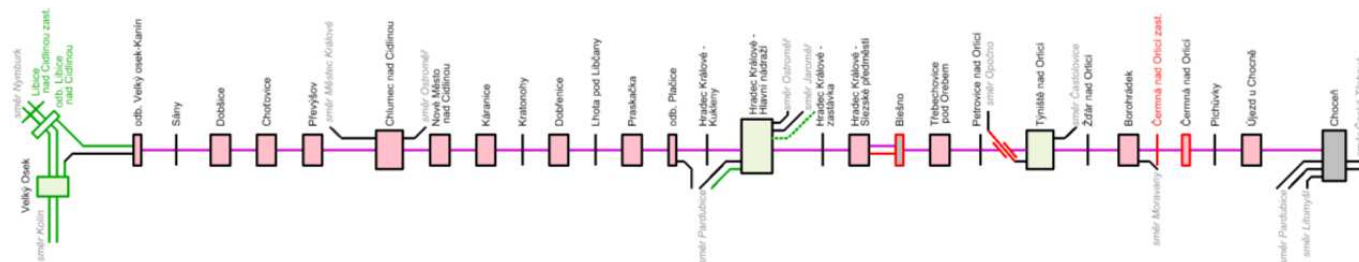
Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace trati a podle varianty též její částečné nebo úplné zdvoukolejnění, při respektování normových požadavků. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu a územní průchodnost.

5. Navržené varianty

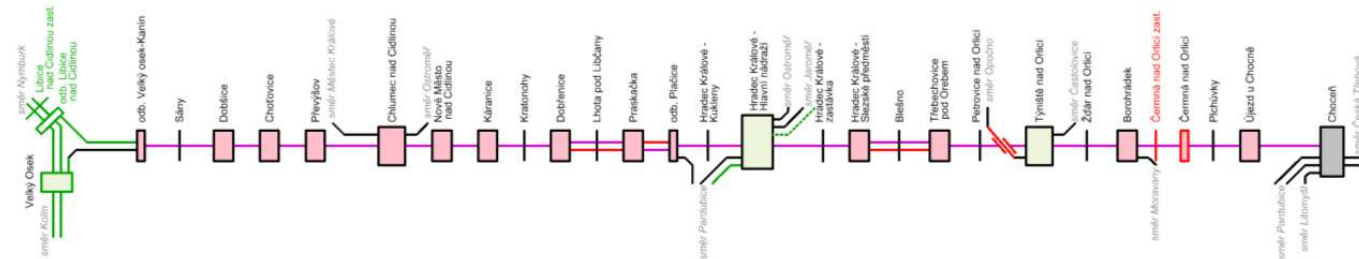
Studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a čtyři varianty projektové (A1+B1, A2+B2, A3+B3, A4+B4).

Ve všech projektových variantách dojde k modernizaci celé trati a všech železničních stanic ve všech profesích – železniční svrsek, železniční spodek, nástupiště a přístupy na ně, mosty, zabezpečovací zařízení vč. ETCS a zapojení na CDP Praha, sdělovací zařízení, trakční vedení a napájení. Projektové varianty se liší rozsahem zdvoukolejnění a traťovými rychlostmi.

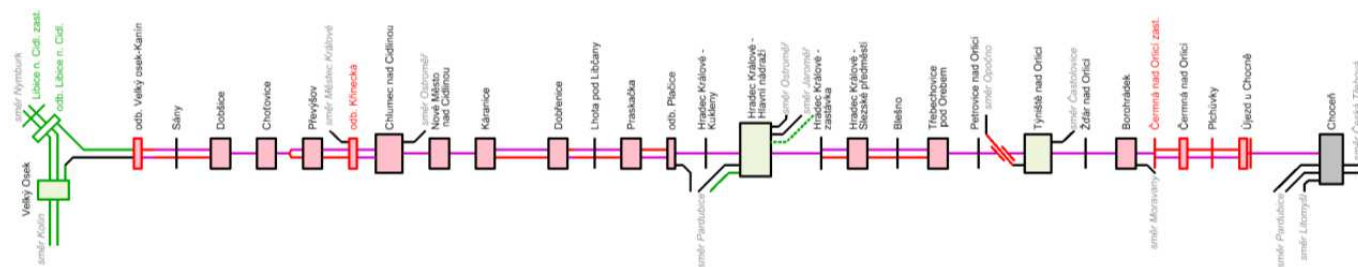
BEZ PROJEKTU – Zachovává se současný stav. Trať je jednokolejná, její dopravní využití se nemění. Stavby jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost, včetně instalace elektronických SZZ po dožití nynějších zařízení.



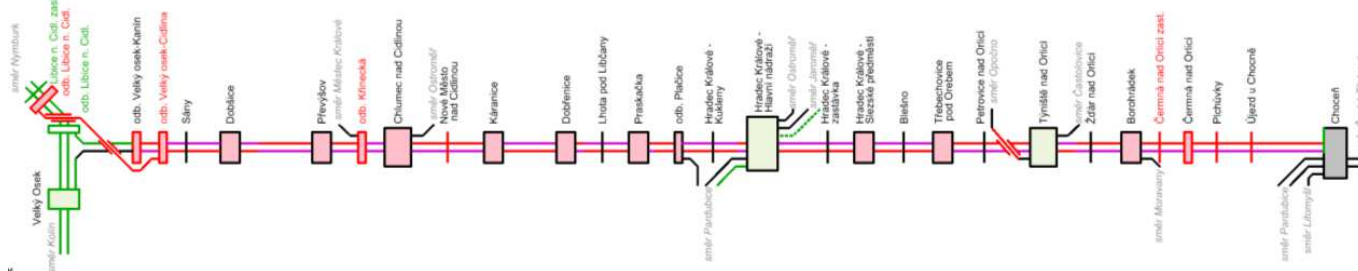
A1+B1 – Trať je rekonstruována ve stávající stopě jako jednokolejná, vyjma zdvoukolejnění v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Blatná pro optimalizaci skupin regionální dopravy. Traťová rychlost se zvyšuje ve směrově vhodných úsecích do 120 km/h. V této variantě není možné zavést Ex vlaky Praha – Hradec Králové. Délky stanic umožňují provážení jednotlivých nákladních vlaků délky 740 m odkloněných z I. TŽK, ale za cenu řady pobytů pro křižování.



A2+B2 – Trať je rekonstruována ve stávající stopě jako převážně jednokolejná, zdvoukolejnují se úseky odb. Pláče – Dobruška a Hradec Králové-Slezské Předměstí – Třebetice pod Orebem pro zrychlení vlaků Os a optimalizaci skupin regionální dopravy. Traťová rychlost se zvyšuje ve směrově vhodných úsecích do 120 km/h, resp. Chlumec n. C. – Hradec Králové až 160 km/h. Není možné zavést Ex vlaky Praha – Hradec Králové. Délky stanic umožňují provážení jednotlivých nákladních vlaků délky 740 m odkloněných z I. TŽK, ale za cenu řady pobytů pro křižování.



A3+B3 – Trať je modernizována ve stávající stopě jako částečně jednokolejná, zdvoukolejňují se úseky Kanín – Dobřenice, Převýšov – Chlumec nad Cidlinou, Káranice – odb. Plačice, Hradec Králové zastávka – Třebetovice pod Orebem a Čermná nad Orlicí – Újezd u Choceň. Traťová rychlost se zvyšuje ve směrově vhodných úsecích Velký Osek – Hradec Králové až na 160 km/h a Hradec Králové – Choceň do 120 km/h. Jsou zavedeny Ex vlaky Praha – Hradec Králové. Délky stanic umožňují provážení jednotlivých nákladních vlaků délky 740 m odkloněných z I. TŽK, ale za cenu řady pobyků pro křižování.



A4+B4 – Trať je v celé délce zdvoukolejněna ve stávající stopě, včetně dostavby 2. koleje Libické spojky. Traťová rychlost se zvyšuje ve směrově vhodných úsecích Velký Osek – Hradec Králové až na 160 km/h a Hradec Králové – Choceň do 120 km/h. Jsou zavedeny Ex vlaky Praha – Hradec Králové. Délky stanic a plné zdvoukolejnění umožňují plynulé provážení nákladních vlaků délky 740 m odkloněných z I. TŽK.

V průběhu prací se prověřovalo, zda není účelné sestavit i jiné kombinace variant úseků úseku Velký Osek – Hradec Králové (varianty A1 až A4) s variantami úseku Hradec Králové – Choceň (varianty B1 až B4). Ukázalo se, že z hlediska potřeby kapacity celé trati pro nákladní dopravu spolu oba úseky souvisejí a proto jiné kombinace variant úseků nejsou funkční.

Samostatně byly prověřovány související investice pro bezúvratové spojení Hradec Králové – Dobruška, a to vytvořením spojek mimo ŽST Týniště n. O. u Petrovic n. O. a mimo ŽST Opočno, zde ve dvou variantách „severní“ (těsně u stanice) a „jižní“ (s přiblížením městu Opočno pod Orlickými horami).

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

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

Varianta	bez projektu	A1+B1	A2+B2	A3+B3	A4+B4
naplnění cílů projektu					
1: zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
2: stabilizace GVD dálk. dopravy a zlepšení sestavy GVD Sp a Os	NE	ČÁST.	ČÁST.	ČÁST.	ANO
3: zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení	NE	NE	NE	ANO	ANO
4: vytvoření podmínek pro zavedení Ex vlaků Praha – Hradec Králové	NE	NE	NE	ANO	ANO
5: efektivnější provoz nákladní železniční dopravy	NE	ČÁST.	ČÁST.	ČÁST.	ANO
6: zvýšení bezpečnosti provozu, cestujících, bezbariérovost	NE	ANO	ANO	ANO	ANO
7: snížení nákladů na provozování dopravní cesty	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO
výsledky ekonomického hodnocení					
celkové investiční náklady v CÚ 2015 (mil. Kč)	0	10 537	11 231	13 290	17 371
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	2,02 %	2,49 %	6,30 %	8,75 %
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	–	-2 536	-2 406	918	5 218
doba výstavby	–	2020 – 22	2020 - 23	2020 - 24	2020 - 25

Jednotlivá kritéria a způsob plnění cílů je uveden v posuzovacím protokolu v části 8, který je přílohou tohoto schvalovacího protokolu.

7. Projednání

Studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími osobami, tedy s MD, Krajskými úřady Královéhradeckého, Pardubického a Středočeského kraje a složkami SŽDC. Získaná stanoviska jsou součástí dokladové části studie.

Dokončená studie proveditelnosti ve verzi z 07/2015 byla předložena Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi. Ministerstvo dopravy na základě výsledků projednání Centrální komise vydalo stanovisko čj. 246/2014-910-IZD/14 z 25. 11. 2015, v jehož závěru se uvádí:

V souladu se Směrnicí V-2/2012 se dne 1. 9. 2015 uskutečnilo jednání Centrální komise MD, která k předmětné studii proveditelnosti přijala následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že: studii proveditelnosti „Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ schvaluje bez podmínek. V dalších stupních přípravy a realizace staveb Centrální komise MD požaduje sledovat „Variantu A4+B4“.

8. Závěr

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

a) schvalují

Studii proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň;

b) ukládám

přímému investorovi Stavební správě východ a Stavební správě Západ v další přípravě stavby:

- 1) Rozpracovat studii proveditelnosti v záměru projektu stavby podle „varianty A4+B4“ a návazně zajistit další přípravu a realizaci.
- 2) V další projektové přípravě budou před zpracováním dokumentace vlivu stavby na životní prostředí (EIA) vyhodnoceny a projednány možnosti rušení a náhrad úrovnových přejezdů, s cílem minimalizovat počet těchto přejezdů. Přednostně budou řešeny přejezdy zrušitelné bez náhrady nebo s náhradou jinou komunikací. Dále budou prověřeny přejezdy v úsecích s rychlostí vyšší než 120 km/h na frekvenčně významných komunikacích. Při návrhu náhrad železničních přejezdů nesmí dojít k ohrožení ekonomické obhajitelnosti celého projektu.
- 3) Dosažené výsledky ekonomické efektivity varianty A4+B4 jsou podmíněny úplným zdvoukolejněním trati a tím zvýšením její atraktivity pro nákladní dopravu. Toto zdvoukolejnění může být rizikové v územně problematických úsecích u NPP Žehuňský rybník. Z těchto důvodů se do doby vydání kladného stanoviska MŽP v procesu EIA na plný rozsah staveb doporučuje schvalovat záměry projektu pouze těch úseků, které jsou pro variantu A4+B4 v zásadě invariantní.
- 4) Při další přípravě zpracovat připomínky a prověřit doporučení ze stanovisek KÚ Královéhradeckého kraje (zvýšení rychlosti Hradec Králové – Týniště n. O. na 160 km/h) a SŽDC O13 (optimalizace sklonového řešení úseku Choťovice – Převýšov s cílem dosažení co nejvyšších normativů hmotnosti pro nákladní dopravu).

V Praze dne 28. 12. 2015

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
ředitel odboru strategie

Přílohy

Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň“ čj. 9897/2015-SŽDC-SSV-U1 z 22. 9. 2015

Dopis Ministerstva dopravy čj. 246/2014-910-IZD/14 z 25. 11. 2015