

Naše zn.: 54495/2015-SZDC-O26

Vyřizuje:

Telefon:

Mobil:

E-mail:

Datum: 23.12.2015

## Schvalovací protokol

### Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín

#### 1. Identifikační údaje

Název akce: Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín

Doba zpracování: 2012 – 2015

Řešená lokalita: železniční trati Kolín – Nymburk – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb

Kraje: Středočeský, Ústecký

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

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3

vedoucí projektu Ing. Jaromír Tvrdík

#### 2. Účel projektu a řešené varianty

Studie proveditelnosti se zabývá železničními tratěmi, tvořícími spojení Kolín – Lysá nad Labem – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ – Děčín prostřední Žleb. Tyto trati jsou dvukolejné (vyjma jednokolejný úsek Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb), elektrizované, délky 161 km a slouží především nákladní, ale také osobní dopravě. Jsou součástí dráhy celostátní, sítě TEN-T a hlavní sítě nákladní dopravy.

Řešený úsek souvisí s navazujícími záměry:

- se studií proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany, schválené ve variantě STŘED 2 ze strany MD dne 2. 7. 2014 a na SZDC dne 9. 7. 2014. Součástí je také rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem;
- se studií proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň, schválené ve variantě A4+B4 ze strany MD dne 25. 11. 2015. Tato varianta obsahuje zdvoukolejnění dané trati včetně druhé koleje Libické spojky a přináší zavedení expresů Hradec Králové – Praha;
- neinvestičními akcemi odstranění propadu rychlosti Litoměřice – Ústí nad Labem-Střekov a Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ, v nichž procházejí v letech 2015 a 2016 rekonstrukcí dílčí části daných úseků v předstihu před posuzovaným záměrem.

Cílem studie proveditelnosti bylo vypracování návrhů rekonstrukce dané železniční trati plnících níže uvedené cíle projektu.

Rozhodujícími cíli projektu jsou:

1. Zajištění bezpečného a spolehlivého provozu.
2. Zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy.
3. Splnění parametrů daných technickou legislativou.
4. Zrychlení osobní dopravy ve frekvenčně silném úseku Velký Osek – Lysá nad Labem.
5. Snížení provozních nákladů infrastruktury.
6. Splnění limitů hluku ze železnice na okolní prostředí.

Prostředkem k naplnění cílů je rekonstrukce trati, při respektování normových požadavků a při udržení přijatelných dopadů na životní prostředí a okolní zástavbu. Podmínkou je i ekonomická efektivita projektu a územní průchodnost navržené varianty. Pro dosažení cílů studie proveditelnosti prověřovala variantu bez projektu a pět variant projektových.

#### **VARIANTA BEZ PROJEKTU**

Varianta zachovává současný stav. Stavby a zařízení jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost. Konfigurace stanic ani kapacita trati se nemění.

#### **PROJEKTOVÉ VARIANTY**

Všechny projektové varianty obsahují rekonstrukci železničních stanic, zajišťující jejich peronizaci, tj. výstavbu nebo rekonstrukci bezbariérových nástupišť, a prodloužení kolejí ve vybraných železničních stanicích pro nákladní vlaky délky 740 m, a to ve všech projektových variantách shodně. Náplní prací je železniční svršek (zpravidla jen hlavní koleje, další koleje pak ve velmi omezeném rozsahu), železniční spodek, trakční vedení a napájení včetně trakčních napájecích stanic. Několik železničních stanic se z důvodu nízkého využití ruší, naopak v dlouhých nebo velmi frekventovaných úsecích jsou navrženy odbočky s dvojicí kolejových spojek pro vyšší kapacitu trati. Všechny projektové varianty také zahrnují novostavbu jednokolejné „Libické spojky“ Kanín – Libice nad Cidlinou pro urychlení spojení Hradce Králové s Prahou, situované jižně od dálnice D11.

Součástí všech projektových variant je rovněž rekonstrukce zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v plném rozsahu trati, tedy ve stanicích i mezistaničních úsecích, včetně vybudování dálkového dispečerského řízení z CDP Praha, úprav již existujícího systému GSM-R a vybudování evropského zabezpečovacího zařízení ETCS L2.

Varianty se liší zejména rozsahem rekonstrukce stavební části mezistaničních úseků – železničního svršku, spodku, mostních objektů a trakčního vedení.

- **VARIANTA MIN** – varianta bez rekonstrukce stavební části mezistaničních úseků. Jejich obnova by probíhala z neinvestičních prostředků.
- **VARIANTA STŘED 1** – varianta obsahující rekonstrukci stavební části mezistaničních úseků ve stávající stopě trati bez přeložek.
- **VARIANTA STŘED 2** – varianta kombinující řešení STŘED 1 v úseku Kolín – Mělník a řešení MIN v úseku Mělník – Děčín. Dále je součástí varianty nové železniční přemostění v prostoru Mělník – Dolní Beřkovice a kolejové úpravy v uzlu Děčín, umožňující průjezd vlaků s profilem GC po trase Děčín hl. n. – Děčín východ dolní nádraží – Děčín-Prostřední Žleb.
- **VARIANTA STŘED 3** – varianta kombinující řešení STŘED 1 v úseku Velký Osek – Lysá nad Labem se silnější osobní dopravou a řešení MIN v úsecích Kolín – Velký Osek a Lysá nad Labem – Děčín.
- **VARIANTA MAX** – řešení odpovídající rozsahem prací variantě STŘED 1, ale se snahou o dosažení rychlosti 120 km/h v celém úseku Kolín – Litoměřice. To vyvolává přeložky tratí v Nymburce a na několika místech úseku Mělník – Litoměřice.

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

Projektant porovnal variantu bez projektu s výše uvedenými pěti projektovými variantami po dobu hodnotícího období 2019 – 2048 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.

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. Rekapitulace výsledků ze studie je součástí následujícího tabelárního přehledu, podrobný komentář je součástí přiloženého posuzovacího protokolu. Vybraná varianta je v přehledu vyznačena podbarveným sloupcem.

Varianta	bez projektu	MIN	STŘED 1	STŘED 2	STŘED 3	MAX
<b>naplnění cílů projektu</b>						
1: zajištění bezpečného a spolehlivého provozu	ne	část.	ano	část.	část.	ano
2: zajištění potřebných parametrů pro nákladní dopravu	ne	ano	ano	ano	ano	ano
3: splnění parametrů daných technickou legislativou	část.	ano	ano	ano	ano	ano
4: zrychlení osobní dopravy V. Osek – Lysá n. L.	ne	část.	ano	ano	ano	ano
5: snížení provozních nákladů infrastruktury	část.	část.	ano	část.	část.	ano
6: splnění limitů hluku na okolní prostředí	ne	ne	ano	ne	ne	ano
<b>ekonomické hodnocení</b>						
celkové investiční náklady v CÚ 2014 (mil. Kč)	0	18 182	26 299	24 591	20 908	29 074
celkové náklady na opravy (mil. Kč)	16 006	7 622	3 354	5 349	6 367	3 354
finanční vnitřní výnosové procento FRR	–	-3,23 %	-3,19 %	-3,30 %	-3,34 %	-3,62 %
finanční čistá současná hodnota kapitálu FNPV (mil. Kč)	–	-8 594	-11 490	-11 400	-9 490	-13 673
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	4,61	5,91	4,73	6,01	5,26
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	–	-1 058	711	-1 230	703	-464
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	0,911	1,041	0,923	1,052	0,976
přepínací hodnota u EA pro investiční náklady	–	-8,9 %	4,2 %	-7,7 %	5,2 %	-2,4 %

Varianta STŘED 1 plní všechny cíle projektu. Jde o variantu úspornou, nezahrnující ani obvyklý rozsah obnov staničních kolejí podle Směrnice GR č. 16/2005. Varianta se nicméně soustředí na dané trati na ty problémy, které jsou pro uživatele (dopravce, operátory, objednatele dopravy) i správce infrastruktury klíčové. Varianta dosahuje ekonomické efektivity s hodnotami srovnatelnými s jedinou jinou efektivní variantou, v parametru ekonomická čistá současná hodnota dokonce varianta STŘED 1 těsně vede. **Na základě výše uvedeného doporučila SŽDC variantu STŘED 1 k další přípravě a realizaci.**

#### 4. Projednání studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími hodnotiteli, tedy s MD, JASPERS, KÚ Středočeského kraje, KÚ Ústeckého kraje, ROPID a se složkami SŽDC. Získaná stanoviska k průběžnému projednávání jsou součástí přílohové části studie.

Dokončená studie proveditelnosti ve verzi 09/2015 byla předložena Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi dopisem čj. 46604/2015-SŽDC-O7 ze dne 30. 10. 2015. Ministerstvo dopravy na základě výsledků projednání Centrální komise konaného dne 8. 12. 2015 vydalo stanovisko čj. 176/2014-910-IZD/8 ze dne 14. 12. 2015 s následujícím závěrem:

*V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012 se dne 8. 12. 2015 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, které k předmětné studii proveditelnosti přijalo následující závěr:*

**Centrální komise MD rozhodla, že:**

1. **Schvaluje studii proveditelnosti „Optimalizace tratě Kolín – Všetaty – Děčín“.**
2. **Ke sledování v dalších stupních přípravy akce schvaluje variantu STŘED 1 s následujícími podmínkami:**
  - a. **Z důvodu dodržení požadavků TSI ENE a TSI LOC&PAS CK provést v další fázi přípravy akce energetické výpočty, odpovídajících kategorií tratě, výhledovému provozu, nasazení moderních hnacích vozidel a tomu příslušné řešení napájení pro celou délku tratě pro špičkový provoz.**
  - b. **V traťovém úseku Lysá nad Labem – Nymburk hl. n. – Libice nad Cidlinou („Libická spojka“) doporučujeme prověřit návrhovou rychlost 160 km/hod.**

## 5. Závěr

Po projednání studie proveditelnosti na Centrální komisi Ministerstva dopravy, po závěrečném projednání studie proveditelnosti s MD, JASPERS, KÚ Středočeského kraje, KÚ Ústeckého kraje, ROPID a se složkami SŽDC:

### a) **schvaluji**

Studii proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín;

### b) **ukládám**

investorovi staveb Stavební správě západ v další přípravě staveb:

- Rozpracovat studii proveditelnosti v záměru projektu staveb podle varianty STŘED 1 a návazně zajistit další přípravu a realizaci.
- Respektovat výše uvedené podmínky schválení varianty STŘED 1 vzešlé z projednání na Centrální komisi Ministerstva dopravy.
- Respektovat připomínky uvedené v kapitole 10 přiloženého posuzovacího protokolu.

V Praze dne 23. prosince 2015

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

### Přílohy:

- Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ čj. 18354/2015-SŽDC-SSZ-UT1-Frk ze dne 27. 10. 2015;
- Dopis Ministerstva dopravy čj. 176/2014-910-IZD/8 ze dne 14. 12. 2015.