

Naše zn.: 9897/2015-SZDC-SSV-U1

Vyřizuje: Fridrich, Heinišová, Szabóová

Telefon: 972 244 833, 972 246 528, –

Mobil: 602 269 052, 602 650 521, 724 576 126

E-mail: fridrich@szdc.cz, heinisova@szdc.cz, szaboova@szdc.cz

Datum: 22. 9. 2015

Posuzovací protokol

Studie proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

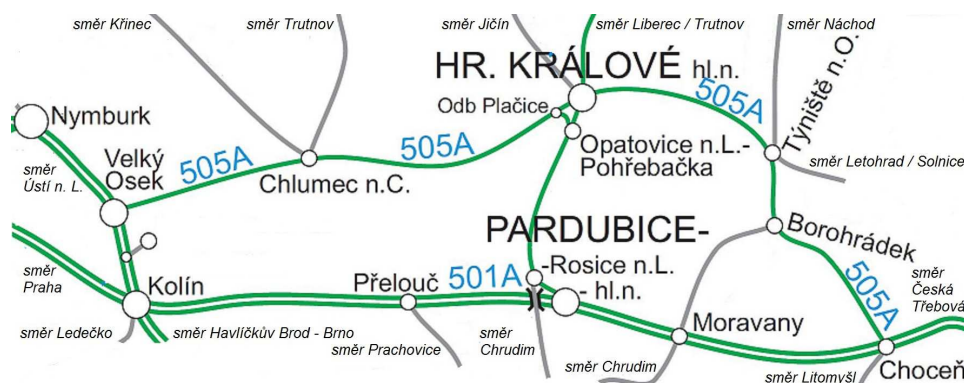
1. Základní identifikační údaje

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dílčďdřená 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 zpracování 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.

Řešeného úseku se dotýká několik schválených nebo již realizovaných záměrů, s nimiž je SP koordinována:

- ŽST Velký Osek je zahrnuta do dokončované „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“. Vzhledem k jejím výsledkům a závěrečnému projednání se předpokládá schválení varianty STŘED 1, popř. STŘED 3, obsahující také novou jednokolejnou Libickou spojku vedenou jižně od dálnice D11;
- část ŽST Hradec Králové hl. n. je součástí probíhajícího zdvoukolejnění trati z Pardubic podle „Aktualizace studie proveditelnosti Hradec Králové – Pardubice 04/2014“, schválené v roce 2014 ve var. MAXIMÁLNÍ. Ta v Hradci Králové zahrnuje rekonstrukci jižního zhlaví, výstavbu nového ostrovního nástupiště a rekonstrukci staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ);
- ŽST Týniště nad Orlicí částečně náleží do „Studie proveditelnosti zvýšení kapacity trati Týniště n. O. – Častolovice – Solnice“, schválené v roce 2012 ve var. OPTIMÁLNÍ II. Tento soubor staveb je již v realizaci a

v Týništi n. O. obsahuje peronizaci stanice, vybudování nového SZZ a prodloužení některých kolejí pro potřeby nákladní dopravy směr Solnice;

- ŽST Choceň byla modernizována jako součást I. tranzitního železničního koridoru (TŽK).

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 její 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. Toho lze dosáhnout náhradou staveb a zařízení dožilých za nové konstrukce.
2. Stabilizace GVD dálkové dopravy v praktickém provozu a zlepšení možností sestavy GVD regionální dopravy v rámci stávající koncepce. Vlaky R dálkové dopravy se křížují v ŽST Chlumec nad Cidlinou, stabilizaci provozu lze dosáhnout zdvoukolejněním trati v okolí této stanice. Sestavu GVD regionální dopravy dnes ztěžuje poloha stanic na jednokolejně trati, takže není možné vést některé vlaky Sp, Os do přestupních skupin v ŽST Hradec Králové hl. n. (X:00, X:30) a ŽST Týniště n. O. (X:00, X:30). Cíl je možné naplnit zdvoukolejněním vhodných dílčích úseků trati.
3. Zvýšení konkurenceschopnosti dálkových a páteřních meziregionálních železničních spojení. Konkurenceschopnost lze zvýšit zkrácením cestovních dob na ramenech Praha – Velký Osek – Hradec Králové a Hradec Králové – Týniště n. O. – Žamberk – Letohrad.
4. Vytvoření podmínek pro případné zavedení expresních vlaků Praha – Hradec Králové. Podmínkami pro zavedení vlaků Ex jsou zkrácení cestovní doby pod úroveň osobních aut (93 minut) a vyloučení pobytů pro křížování na jednokolejně trati.
5. Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, alternativní trasa pro 1. TŽK. Pro zajištění atraktivity trati pro nákladní dopravu je třeba zajistit možnost rychlého a spolehlivého průvozu vlaků délky až 740 m, což zahrnuje prodloužení stanic a úplné, popř. alespoň částečné zdvoukolejnění trati.
6. Zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících a zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Bezpečnost železničního provozu se zvýší nasazením moderního evropského zabezpečovacího zařízení ETCS. Ke zvýšení bezpečnosti cestujících a zajištění bezbariérového přístupu bude třeba vybudovat ostrovní a vnější nástupiště a podchody ve stanicích a zastávkách.
7. Minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty, zejména podstatným snížením počtu zaměstnanců podílejících se na obsluze dráhy. Cíle lze dosáhnout nasazením nových SZZ, ovládaných díky dálkovému ovládní z dispečerského pracoviště.

Dále studie proveditelnosti uvádí cíle „zvýšení cestovní rychlosti“ a „zajištění požadované kapacity dráhy“, které ale nehodnotíme, protože se dubluje s cíli 1, 3, 4 a 5.

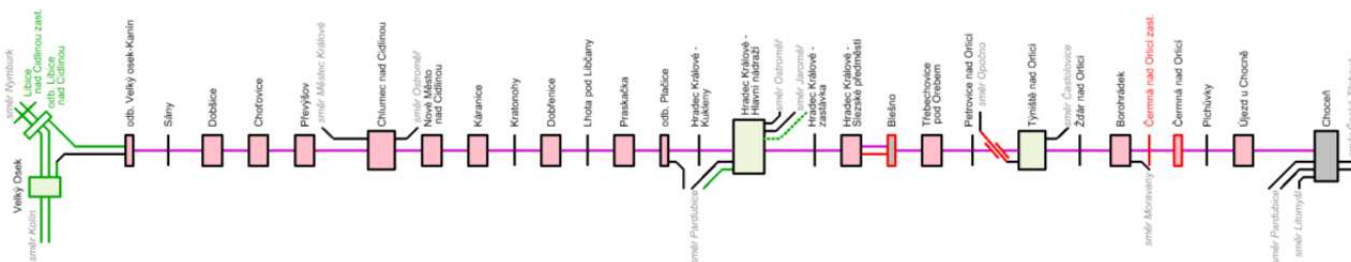
Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace trati a podle varianty též její částečné nebo úplné zdvoukolejnění, při respektování normových požadavků. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu a územní průchodnost.

5. Navržené varianty

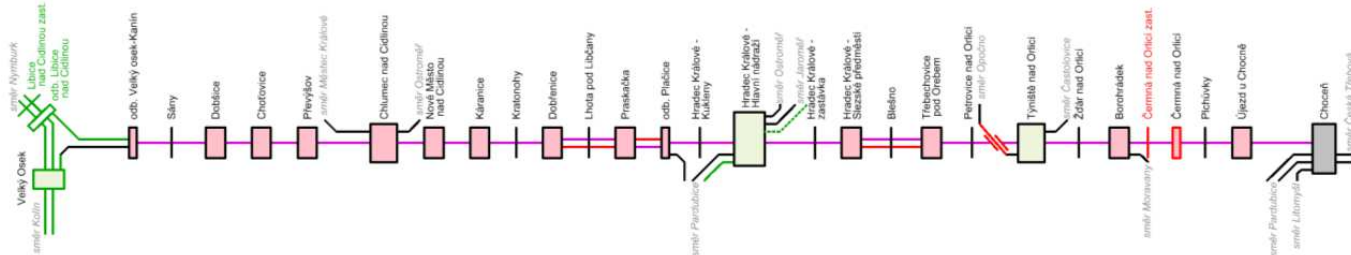
Studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a čtyři varianty projektové (A1+B1, A2+B2, A3+B3, A4+B4).

Ve všech projektových variantách dojde k modernizaci celé trati a všech železničních stanic ve všech profesích – železniční svršek, 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.

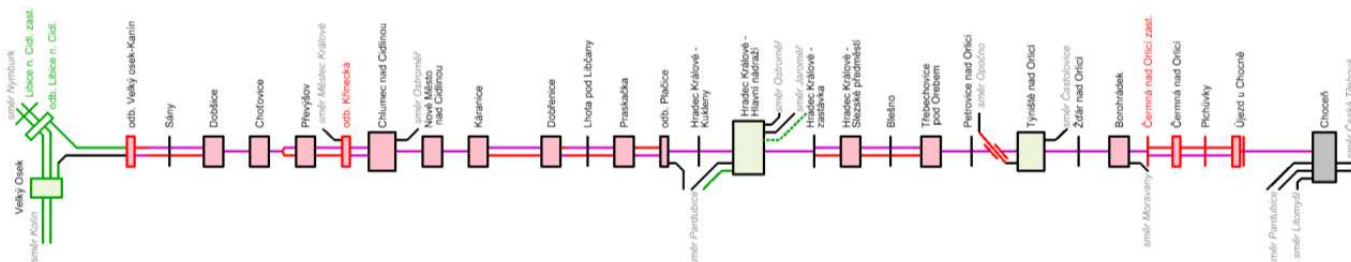
BEZ PROJEKTU – Zachovává se současný stav. Trať je jednokolejná, její dopravní využití se nemění. Stavby jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost, včetně instalace elektronických SZZ po dožití nynějších zařízení.



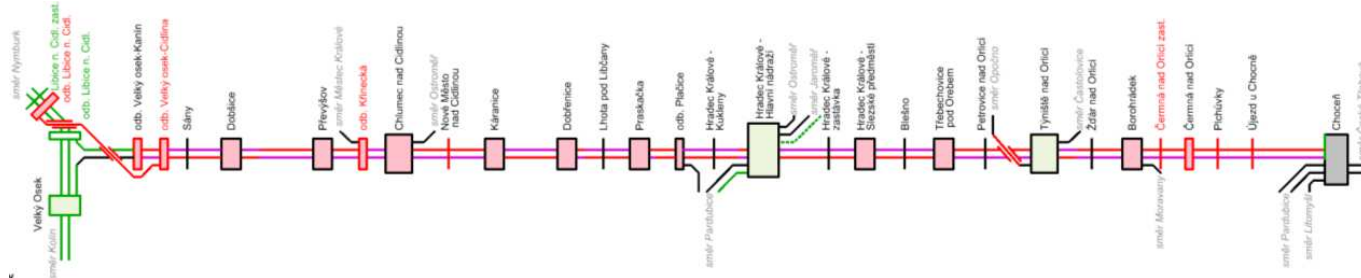
A1+B1 – Trať je rekonstruována ve stávající stopě jako jednokolejná, vyjma zdvoukolejnění v úseku Hradec Králové-Slezské Předměstí – Blatná pro optimalizaci skupin regionální dopravy. Traťová rychlost se zvyšuje ve směrově vhodných úsecích do 120 km/h. V této variantě není možné zavést Ex vlaky Praha – 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, zdvoukolejňují se úseky odb. Plačice – Dobřenice 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 – Třebetice pod Orebem a Černá za Bory – Újezd u Chocně. 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 pobytů 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. Dopravní a přepravní technologie

Meziregionální spojení osobní dopravy Praha – Velký Osek – Hradec Králové zajišťují vlaky R, vedené v intervalu 60/120 min. a zastavující v Lysé n. L., Nymburce, Poděbradech a Chlumci n. C. Vlaky se křížují v X:30 v Chlumci n. C. a do královéhradeckého uzlu X:00 jsou zapojeny volně. Tento stav zůstává zachován i ve všech čtyřech projektových variantách. Navíc ale varianty A3+B3 a A4+B4 předpokládají zavedení nového vyššího segmentu vlaků Ex, které by v úseku Praha – Hradec Králové projížděly bez zastavení s jízdní dobou 63 minut, rovněž v intervalu 60/120 minut. Přepravní prognóza očekává zvýšení počtu cestujících v úseku Velký Osek – Hradec Králové z 4 850 na 5 000 ve var. A1+B1 a A2+B2, resp. na 6 900 ve var. A3+B3 a A4+B4.

Regionální osobní doprava se liší v jednotlivých úsecích trati:

- Velký Osek – Chlumec n. C. zajišťují plošnou obsluhu Sp vlaky Kolín – Trutnov v intervalu 120/240 min.;
- Chlumec n. C. – Hradec Králové jezdí Os vlaky, vedené zhruba v intervalu 60/120 min.;
- Hradec Králové - Týniště n. O. jezdí Sp (do Letohradu) a Os vlaky, vedené zhruba v intervalu 30/60 min., který ale vlivem nepříznivé polohy dopraven není pravidelný. Všechny projektové varianty umožňují vytvoření pravidelného intervalu a dosažení přípojových skupin v krajních stanicích tohoto úseku;
- Týniště n. O. – Choceň jsou provozovány vlaky Sp (do Náchoda) a Os bez pravidelné taktové struktury.

Přepravní poptávka po regionální dopravě je dobrá v úseku Hradec Králové – Týniště n. O., v profilu Blešno jde o 3 950 osob za den pro var. BEZ PROJEKTU, 4 200 osob pro var. A1+B1 a A2+B2, 4 350 osob pro var. A3+B3 a A4+B4. Využití ostatních úseků je výrazně slabší, nepřesahuje 1000 osob za den v úsecích Chlumec n. C. – Hradec Králové a Týniště n. O. – Choceň. Velmi nízké je využití Sp vlaků v úseku Velký Osek – Chlumec n. C., nedosahující ani 500 cestujících denně.

Nákladní doprava po trati dnes sestává z vlaků obsluhujících zdroje a cíle cest v regionu: Pn vlaky s uhlím do elektráren Opatovice n. L. (ze severních Čech, ale i ze Slezska, 5 párů denně) a do Trutnova (1 pár), rozvoz aut ze závodu Škoda Auto v Kvasínách (z ŽST Solnice, většinou pomocí směsných Pn vlaků do Nymburka) a dovoz surovin opačným směrem a v menší míře další přepravy. Tato doprava se v projektových variantách nemění. Souběžně s tratí vede velmi zatížený I. TŽK v úseku Kolín – Pardubice – Choceň, který neumožňuje v denní době rychlé průjezdy nákladních vlaků bez předjíždění v mezilehlých stanicích, které navíc ani nemají koleje pro vlak délky 740 m. Z tohoto důvodu projektové varianty obsahují prodloužení délek stanic tak, aby vlaky uvedené délky mohly být provázeny přes Hradec Králové. Podmínky pro průvoz jsou ve variantách A1+B1, A2+B2, A3+B3 komplikovány nutným křížováním na jednokolejně trati, takže v těchto variantách je spíše o záložní trasu vůči I. TŽK. Teprve plně dvoukolejná varianta A4+B4 je atraktivní alternativou k I. TŽK díky relativně rychlému a bezkoliznímu průvozu nákladních vlaků především pro kontejnerové vlaky a vlaky s nedoprovázenými návěsy. Přepravní prognóza předpokládá, že díky realizaci varianty A4+B4 dojde k převedení zátěže 550 čistých tun odpovídající jednomu páru vlaků denně v relaci Severní Porýní-Vestfálsko – Slezsko.

Samostatně hodnocené napojení Dobrušky předpokládá vedení jednoho páru Os vlaků za hodinu a dopravní model očekává navýšení počtu cestujících ve variantě „severní“ o 275 osob denně, ve var. „jižní“ o 320 – 420 osob.

7. Ekonomické hodnocení

Projektant porovnával variantu bez projektu s výše uvedenými čtyřmi projektovými variantami po dobu hodnotícího období 2020 - 2049.

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. Nejvýznamnějším přínosem projektových variant A1+B1 a A2+B2 je úspora času cestujících a úspora provozních nákladů za opravy železniční infrastruktury. U variant A3+B4 a A4+B4 k výše uvedeným přínosům výrazně přispívá úspora provozních nákladů na silnicích a úspora vnějších nákladů, oboje díky převedení dopravy ze silnic u osobní a ve var. A4+B4 také u nákladní dopravy.

varianta	bez projektu	A1+B1	A2+B2	A3+B3	A4+B4
ekonomické hodnocení					
celkové investiční náklady v CÚ 2015 (mil. Kč)	0	10 537	11 231	13 290	17 371
finanční vnitřní výnosové procento FRR	–	-6,96 %	-6,71 %	-7,04 %	-7,75 %
finanční čistá současná hodnota kapitálu FNPV/C (mil. Kč)	–	-6 977	-7 473	-8 700	-11 619
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
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	0,673	0,705	1,099	1,446

Podle výsledků finanční analýzy žádná z variant neprokazuje finanční návratnost, což odpovídá tomuto typu projektu. Výsledky ekonomické analýzy prokázaly, že dvě projektové varianty **A3+B3 a A4+B4 dosahují kladné ekonomické efektivity**, přičemž výrazně lepších hodnot dosahuje A4+B4. Ekonomická čistá současná hodnota ENPV těchto variant je kladná. Přepínací hodnoty pro investiční náklady je pro A3+B3 ve výši 9,9 %, pro A4+B4 ve výši 44,6 %. Podrobná kvantitativní riziková analýza byla zpracována jen pro var. A3+B3 a dospěla k pravděpodobné hodnotě ERR=5,74 %.

Samostatné hodnocení napojení Dobrušky var. „jižní“ ani „severní“ nedosáhlo ekonomické efektivity. Var. „severní“ / „jižní“ má výši celkových investičních nákladů 742 / 679 mil. Kč a vnitřní výnosové procento ERR=1,33 / 3,30 %.

8. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře. Rekapitulace výsledků ze studie, doplněné stavební správou o hodnocení rizika neúspěchu:

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
- nejvyšší traťová rychlost v km/h	100	120	160	160	160
2: stabilizace GVD dálk. dopravy a zlepšení sestavy GVD Sp a Os	ne	část.	část.	část.	ano
- dvoukolejný úsek HK-Slezské Předměstí – Blešno (– Třebechovice p. O.) pro křižování Os	ne	ano	ano	ano	ano
- dvoukolejný úsek Převýšov – Chlumec n. C. – Nové Město pro křižování R	ne	ne	ne	ne	ano
3: zvýšení konkurenceschopnosti dálkových železničních spojení	ne	ne	ne	ano	ano
- jízdní doba Praha hl. n. – Hradec Králové hl. n. vlakem Ex (A3+B3, A4+B4) nebo R	84 min.	81 min.	78 min.	64 min.	63 min.
- počet cestujících ve vlacích Ex, R v úseku Velký Osek – Chlumec n. C.	4 850	5 000	5 000	6 900	6 900
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
- staniční koleje délky min. 780 m	ne	ano	ano	ano	ano
- zdvoukolejnění v celé délce	ne	ne	ne	ne	ano
6: zvýšení bezpečnosti provozu, cestujících, bezbariérovost	ne	ano	ano	ano	ano
- zab. zař. 3. kategorie vč. ETCS	ne	ano	ano	ano	ano
- peronizace stanic, podchody ve stanicích	ne	ano	ano	ano	ano
7: snížení nákladů na provozování dopravní cesty	ano	ano	ano	ano	ano
- personální potřeba / ušetřeno osob proti výchozímu stavu	47 / 72	48 / 71	39 / 80	30 / 89	30 / 89
výsledky ekonomického hodnocení					
ekonomická efektivita (ERR ≥ 5,5 %)	–	ne	ne	ano	ano
pomocná hodnotící kritéria					
splnění TSI a technických norem	část.	ano	ano	ano	ano
soulad s územními plány (se Zásadami územního rozvoje)	ano	ne: trať není jako koridor ani VPS			
možnost etapizace výstavby	–	ano	ano	ano	ano
dobu výstavby	–	2020 – 22	2020 - 23	2020 - 24	2020 - 25
riziko neúspěchu	–	–	–	nízké	střední
- hlavní rizikové oblasti				zábory, změny ZÚR	EIA, změny ZÚR, zábory

První cíl „zlepšení technického stavu a parametrů řešených úseků trati“ bereme za naplněný po celkové rekonstrukci, resp. po modernizaci tratě.

Druhý cíl „stabilizace GVD dálkové dopravy v praktickém provozu a zlepšení možností sestavy GVD regionální dopravy v rámci stávající koncepce“ je splněn za dvou předpokladů. Zlepšení sestavy GVD vlaků Sp a Os je podmíněno zdvoukolejněním úseku u Blešna, což hodnotíme jako částečné splnění cíle. Plné splnění cíle je přiznáno při zdvoukolejnění v místě křižování vlaků R a Ex, tj. u Chlumce n. C.

Za splnění třetího cíle „zvýšení konkurenceschopnosti dálkových a páteřních meziregionálních železničních spojení“ považujeme, pokud zkrácení cestovních dob a počtu spojů Praha – Hradec Králové povede ke zvýšení počtu přepravených cestujících alespoň o 10 %. Pro meziregionální spojení Hradec Králové – Týniště n. O. – Žamberk – Letohrad se cestovní doby a tím ani konkurenceschopnost v žádné variantě výrazně nemění.

Čtvrtý cíl „vytvoření podmínek pro případné zavedení expresních vlaků Praha – Hradec Králové“ se dosáhne, pokud tyto vlaky je možné zavést z hlediska konstrukce jejich tras v GVD (tj. zdvoukolejnění vhodných úseků trati) a pokud to je smysluplné vzhledem k dosaženým cestovním dobám (tj. cestovní čas se dostane na úroveň IAD).

Dosažení pátého cíle „zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy, alternativní trasa pro 1. TŽK“ je v hodnocení přiznáno jako částečné, jsou-li k dispozici ve stanicích koleje délky 780 m, a jako plné, je-li navíc trať dvoukolejná.

Splnění šestého cíle „zvýšení bezpečnosti železničního provozu a cestujících a zajištění bezbariérového přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace“ přiznáváme v hodnocení tehdy, když je stavbou vybudováno zabezpečovací zařízení ETCS L2 a stanice jsou peronizovány.

Dosažení sedmého cíle „minimalizace nákladů na provozování železniční dopravní cesty, zejména podstatným snížením počtu zaměstnanců podílejících se na obsluze dráhy“ uvažujeme, pokud se sníží počet pracovníků řízení provozu alespoň o polovinu, což díky novým SZZ plní nejen projektové varianty, ale i varianta bez projektu.

Ekonomická efektivita je uvedena podle výsledků, uvedených v 7. kapitole.

V pomocných hodnotících kritériích je rekapitulováno splnění dalších podmínek. Technické normy včetně TSI plní všechny projektové varianty, pouze ve variantě bez projektu dochází jen k částečnému naplňování technických norem (např. při opravě charakteru celkové výměny, což se uvažuje v případě zabezpečovacího zařízení). Soulad s územně plánovacími dokumentacemi je problematičtější: ani jedna z projektových variant není v rozporu s žádným známým záměrem v území, ale zároveň není trať uvedena jako koridor v Zásadách územního rozvoje (ZÚR) Středočeského, Královéhradeckého ani Pardubického kraje, natož jako veřejně prospěšná stavba (VPS). Jedinou výjimkou je Libická spojka, zanesená v ZÚR StČK alespoň jako variantní záměr, tedy bez VPS. S tím souvisí rizika, která spatřujeme především v možném neúspěchu při nutných změnách územně plánovacích dokumentací a projednání trvalých záborů. Nejsilnější riziko je spojeno s projednáním vlivu stavby na životní prostředí (EIA), a to především v oblasti Národní přírodní památky (NPP) Žehuňský rybník, evidované také jako součást ptačí oblasti a lokality Natura 2000. Ostatní střety s chráněnými lokalitami se předběžně nejeví jako zásadně problematické.

Shrnutí hodnocení čtyř projektových variant:

- varianty A1+B1 a A2+B2 nedosahují přijatelných výsledků ekonomické efektivity a plní jen část cílů, proto je nelze přijmout;
- varianta A3+B3 je ekonomicky efektivní, plní většinu cílů, ale dva z nich jen částečně. Nevýhodou této varianty jsou zejména horší podmínky pro průvoz nákladní dopravy z důvodu jednokolejnosti sklonově limitujícího úseku Dobšice – Převýšov. Tato jednokolejnost ale zároveň znamená minimalizaci zásahu do NPP Žehuňský rybník a tedy naopak nižší rizikovitost oproti variantě A4+B4 z hlediska projednání v procesu EIA. Tato varianta se tak jeví být možnou zálohou pro případ, že by se varianta A4+B4 ukázala být jako neproveditelná z hlediska životního prostředí;
- varianta **A4+B4 je ekonomicky efektivní s nejlepšími výsledky, navíc jako jediná plní všechny cíle projektu. Lze ji doporučit k další přípravě a realizaci.** Rizika, spojená se zásahem do NPP Žehuňský rybník, doporučujeme řešit podle kapitoly 10 bod 3 tohoto posuzovacího protokolu.

Samostatně hodnocený záměr spojení Hradce Králové s Dobruškou vykázal nedostatečné výsledky ekonomické efektivity a navrhujeme jej nesledovat.

9. Projednání studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími osobami, tedy s MD, Krajskými úřady Královéhradeckého, Pardubického a Středočeského kraje a složkami SŽDC. K verzi 06/2015 pro závěrečné projednání vydali hodnotitelé tato vyjádření:

- MD souhrnné stanovisko čj. 60/2015-130-KR/2 z 27. 7. 2015 bez doporučení varianty s dílčími připomínkami, které byly vypořádány při projednání. Stanovisko upozorňuje, že „vzhledem k budoucí úloze této trati (...) varianta A3+B3 je nevyhovující pro nákladní dopravu“;
- Krajský úřad Královéhradeckého kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství vyjádření čj. 19597/DS/2015 z 21. 7. 2015, doporučující varianty A3+B3 a A4+B4;
- Krajský úřad Pardubického kraje, odbor dopravy a silničního hospodářství vyjádření čj. 49702/2015 z 27. 7. 2015 bez doporučení varianty, podle něž nemají závažné připomínky. Na jednání se zástupce KÚ rovněž přiklonil k variantě A4+B4;
- SŽDC O6 dopis čj. 31747/2015-SŽDC-O6 z 27. 7. 2015, doporučující sledovat variantu A4+B4;
- SŽDC O12 dopis čj. 30559/2015-SŽDC-O12 z 24. 7. 2015, v němž kromě drobných připomínek jednoznačně upřednostňují variantu A4+B4, neboť „souběžně vedená trať Choceň – Kolín je využita na hranici svých

kapacitních možností a je velmi žádoucí, aby k této trati existovala kvalitní a kapacitní alternativa. Navíc [na části dráhy celostátní evropského významu Choceň – Kolín] (...) dopravní nedisponují dostatečně dlouhými dopravními kolejemi (...) pro vlaky železniční nákladní dopravy“;

- SŽDC O13 stanovisko čj. 30865/2015-SŽDC-O13 z 21. 7. 2015 s doplněním z 24. 7. 2015, v němž se přiklání k doporučení realizace varianty A4+B4 „z důvodu vyšší provozní spolehlivosti a jednodušší organizaci provádění údržby“. Ostatní drobné připomínky byly zapracovány, popř. jsou přeneseny do závěru tohoto posuzovacího protokolu. V zaslaném „doplnění“ uplatnil O13 zásadní požadavek na rušení železničních přejezdů a na závěrečném projednání bylo s O13 a dalšími hodnotiteli dohodnuto, že tento požadavek bude řešen v dalších stupních přípravy;
- SŽDC O14 vyjádření čj. 31 274/2015-SŽDC-O15 z 23. 7. 2015, preferující varianty A1+B1 nebo A4+B4 „které navrhuje v ucelených úsecích jeden druh TZZ“ a doporučující v dalších stupních minimalizovat počet úrovnových křížení v úsecích s rychlostí vyšší než 120 km/h;
- SŽDC O26 stanovisko čj. 31097/2015-SŽDC-O26 z 22. 7. 2015, doporučující variantu A4+B4;
- SŽDC OŘ Hradec Králové čj. 14528/2015-OŘ HKR z 21. 7. 2015, doporučující variantu A4+B4 „s přihlédnutím ke skutečnosti, že se jedná o objízdnu trasy I. TŽK a s přihlédnutím k rozvojovým aktivitám závodu ŠKODA AUTO Kvasiny (žst. Solnice)“;
- SŽDC OŘ Praha čj. S 3779/st-25833/2015-SŽDC-OŘ PHA-OPS-Čer z 22. 7. 2015 bez doporučení varianty.
- SŽDC SSV závěrečné stanovisko čj. 7475/2015-SŽDC-SSV-Ú1 z 21. 7. 2015, podle níž se varianta A4+B4 jeví jako nejvhodnější.

Stanoviska byla projednána na jednání dne 29. 7. 2015 se závěrem, že všichni hodnotitelé souhlasí s předložením SP ke schválení na CK MD, přičemž SŽDC doporučí sledovat variantu A4+B4, tj. plně dvoukolejnou, s kolejemi délky min. 780 m a v úseku Velký Osek – Hradec Králové pro rychlost až 160 km/h.

10. Návrh dalšího postupu

Z projednání s MD, Královéhradeckým a Pardubickým kraje a složkami SŽDC vyplynulo doporučení sledovat variantu A4+B4. Varianta A4+B4 je technicky proveditelná, přináší výrazné zvýšení kapacity trati především pro nákladní dopravu jako odklonová trať za I. TŽK, zkracuje cestovní doby v dálkové osobní dopravě a zlepšuje podmínky pro sestavu grafikonu vlakové dopravy v regionální dopravě. Vykazuje rovněž dostatečnou ekonomickou efektivitu.

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 **přijmout variantu A4+B4**;
3. 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;
4. 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 varianty A3+B3 a A4+B4 v zásadě invariantní;
5. při další přípravě zapracovat 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).

11. Závěr

Modernizace trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň je v souladu se záměry MD, SŽDC, Středočeského, Královéhradeckého a Pardubického kraje. Studie proveditelnosti prokazuje, že varianta A4+B4 je ekonomicky efektivní a plní cíle projektu.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

doporučujeme

a) schválit

Studii proveditelnosti trati Velký Osek – Hradec Králové – Choceň;

b) uložit

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



Ing. Miroslav Bocák
pověřen řízením
Stavební správy východ