

Naše zn. 68820/2020-SŽ-GR-O6  
Listů/příloh 8/0

Vyřizuje Ing. Pavel Skala  
Telefon +420 972 235 866  
Mobil +420 601 391 995  
E-mail skalap@spravazeleznic.cz

Datum 7. října 2020

## **Posuzovací protokol aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“**

### **1 Identifikační údaje**

Název akce: Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“

Doba zpracování: 2019 – 2020

Řešená lokalita: Traťový úsek Kolín (mimo) – Děčín-východ (mimo) včetně novostavby Libické spojky. Navazující železniční infrastruktura je ovlivněna projektovým řešením především z hlediska zavádění ETCS a konverzí na střídovou trakční soustavu.

Kraj: Středočeský, Ústecký

Objednatel: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1, Stavební správa západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: Účastníci Společnosti „SP + SEU\_Kolín – Všetaty – Děčín\_ASP“ založené Smlouvou o společnosti – SUDOP PRAHA, a.s. a SUDOP EU, a.s.)

Aktualizace studie proveditelnosti (dále jen ASP) navázala na původní studii proveditelnosti. V jejím případě bylo zpracování zahájeno v roce 2012 a schválena byla Centrální komisí Ministerstva dopravy (dále jen CK MD) dne 14. 12. 2015 se sledováním v dalších stupních přípravy varianty STŘED 1. Další příprava celkové optimalizace byla rozdělena do podoby několika samostatných staveb, které se nachází v různých fázích rozpracovanosti ve stupni DUR. S ohledem na dobu, která uplynula od zahájení zpracování původní studie proveditelnosti, bylo k DUR jednotlivých staveb účastníky jejich projednání upozorňováno na zastarání technického řešení varianty STŘED 1 s ohledem na vývoj legislativy, technických předpisů, přepravní poptávky a strategického plánování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR. Z těchto důvodů bylo přikročeno k zadání zpracování ASP.

---

## 2 Výchozí technický stav a parametry tratě

Železniční trať Kolín – Děčín-Prostřední Žleb je součástí globální sítě TEN-T pro osobní dopravu a hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších tratí pro nákladní dopravu v ČR.

Za vznikem posuzované tratě stojí privátní železniční společnost Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB – Österreichische Nordwestbahn). Provoz na trati byl zahájen v roce 1874. Ve stávajícím stavu je traťový úsek Kolín (včetně) – Děčín-východ (mimo) dvoukolejný, elektrizovaný stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV, s dovolenou traťovou třídou zatížení D4 (22,5 t/8 t) s příznivými sklonovými poměry do 7 ‰. Trať je provozována podle předpisu SŽDC D1. Maximální traťová rychlost je v úseku Kolín – Liběchov 120 km/h s místními omezeními. V úsecích Liběchov – Polepy a Velké Žernoseky – Ústí n. L.-Střekov se traťová rychlost pohybuje v rozmezí 80 – 90 km/h a v úseku Polepy – Velké Žernoseky pak mezi 100 – 110 km/h. V úseku Ústí n. L.-Střekov – Ústí n. L. západ pak traťová rychlost klesá k 40 – 50 km/h. Z důvodu vedení trati údolím Labe je traťová rychlost v úseku Ústí n. L.-Střekov – Děčín-východ – Děčín hl. n. 80 km/h. Na celé trati se vyskytuje 119 železničních přejezdů.

Parametry železniční infrastruktury, které by měla optimalizace zajistit, jsou definovány na základě zařazení trati do sítě TEN-T. Stávající stav železniční infrastruktury je nevyhovující z důvodu morální a technické zastaralosti jednotlivých prvků infrastruktury. Některé části infrastruktury jsou již na konci své životnosti, přestože jednotlivé úseky trati prochází průběžně opravami a výměnou dožilých zařízení.

---

## 3 Cíl studie proveditelnosti

Základem projektu je optimalizace dvoukolejné elektrizované trati pro současné a výhledové potřeby jak osobní, tak především nákladní železniční dopravy. Úkolem ASP je nalézt dopravně, technicky a ekonomicky proveditelná, územně průchodná a přínosná řešení plnící očekávané cíle popsané níže.

---

## 4 Cíle projektu

- aktualizace výhledové přepravní poptávky po nákladní dopravě;
- aktualizace technického řešení projektových variant;
- aktualizace posouzení kapacity hodnocených variant;
- aktualizace postupů a rozsahu varianty Bez projektu se zahrnutím investičních akcí v odůvodněných případech (varianta bez projektu musí také plnit terminované legislativní požadavky, tj. ETCS k 31. 12. 2030);
- zpracování a posouzení nových variant, obsahujících opatření k zajištění minimální rychlosti 100 km/h v celé délce trati;
- posouzení dopadů klimatických jevů na provozuschopnost infrastruktury a provozování železniční dopravy;
- zahrnutí dopadů přijetí rozhodnutí o přechodu celé sítě na napájení soustavou 25 kV, 50 Hz a posouzení variant způsobu přechodu na napájecí soustavu 25kV, 50 Hz v traťovém úseku Kutná Hora – Kolín – Všetaty – Děčín východ;
- posouzení variant způsobu zavedení systému ETCS úrovně 2 v traťovém úseku Kolín - Všetaty – Děčín včetně zahrnutí dodatečných staveb zajišťujících zprovoznění systému ETCS L2 v celém traťovém úseku do 31. 12. 2030;
- aktualizace investičních nákladů odpovídajících variantám STŘED 1 a MAX původní studie proveditelnosti a výpočet investičních nákladů nových variant včetně aktualizace nákladů na provoz vlaků a aktualizace provozních nákladů infrastruktury;
- ekonomické hodnocení variant, které vzejdou z analýzy variant.

## 5 Navržené varianty

ASP znovu prověřuje variantu STŘED 1 původní studie proveditelnosti, která byla schválena a doporučena CK MD k další přípravě. Současně znovu posuzuje z původní studie proveditelnosti variantu MAX pro účely odůvodnění úlev z ustanovení TSI INF 2015, resp. nově zpracovává a posuzuje variantu 100, které naplňuje nařízení TENT-T 1315/2013 a variantu III.KP – technické řešení se třemi, případně čtyřmi traťovými koleji. V průběhu zpracování ASP došlo k vypuštění úseku Děčín východ horní nádraží (včetně) – Děčín-Prostřední Žleb z hodnocení, její příprava probíhá jako samostatná stavba. Nicméně z pohledu dopravní technologie a technologických profesí se jedná o bezprostředně navazující úsek, jehož řešení je respektováno a stavby jsou koordinovány.

Pro sjednocení označení variant z původní studie proveditelnosti a nově zpracovávaných variant došlo k přeznačení variant následujícím způsobem:

- BP – varianta bez projektuDx – varianty vycházející s původní studie proveditelnosti (STŘED 1), resp. ze zpracovaných dokumentací pro územní rozhodnutí:
  - D1 – varianta DÚR
  - D2 – varianta DÚR upravená
- Rx – varianty s průkazem zvýšení traťové rychlosti alespoň na  $v_{130} = 100$  km/h, vycházející ze Zvláštních technických podmínek (varianta 100) a MAX z předchozí studie proveditelnosti:
  - R1 – zvýšení traťové rychlosti v úseku Kolín – Ústí nad Labem
  - R2 – zvýšení traťové rychlosti v úseku Kolín – Ústí nad Labem – Děčín
- Zx – varianty obsahující návrh na zkapacitnění v traťových úsecích, vycházející ze Zvláštních technických podmínek (varianta III.KP):
  - Z1 – tříkolejné zkapacitnění v úseku Libice nad Cidlinou – Nymburk – Lysá a v úseku Všetaty – Mělník
  - Z2 – tříkolejné zkapacitnění v úseku Libice nad Cidlinou – Nymburk a v úseku Všetaty – Mělník, v úseku Nymburk – Lysá nad Labem čtyřkolejné zkapacitnění

### Varianta bez projektu

Varianta bez projektu představuje udržování současného technického stavu trati, tj. zachování provozuschopného stavu bez nepřiměřeného poklesu provozních parametrů trati za použití standardních metod údržby a provedení oprav v rozsahu vycházejícím z technického stavu a životnosti jednotlivých prvků infrastruktury. Nejsou zde vyloučeny povinné intervence typu výměny subsystému, pokud se jedná o jediný účinný způsob údržby. Náklady na opravy dosahují značné výše, což je dáno relativně brzkou potřebou obnovy kompletních subsystémů (zabezpečovací zařízení, trakční vedení).

Varianta bez projektu obsahuje, stejně jako projektové varianty, implementaci ETCS a realizaci návazných projektů:

- Modernizace a zdvojkolejnění trati Velký Osek – Hradec králové – Choceň
- VRT Praha – Litoměřice – Dresden
- VRT Praha – Brno – Břeclav
- Nová trať Praha – Mladá Boleslav – Liberec

### Varianta D – dle původní studie proveditelnosti z roku 2015

Varianta D1 vychází z varianty STŘED 1 původní studie proveditelnosti, následně byla rozpracována v dokumentacích pro územní rozhodnutí, ze kterých bylo převzato technické řešení. Je hlavní variantou pro další hodnocení.

Varianta D2 doplňuje lokální úpravy, vzešlé na základě připomínek nebo zpracovaných námětů a průkazů v rámci ASP. Oproti variantě D1 obsahuje úpravy železničních stanic Nymburk hl.n., Lysá nad Labem (doplnění nad rámec opatření navržených v SP Praha – Liberec), Liběchov, Štětí a Polepy.

## **Varianty R – rychlé trasy**

Varianty R (dle zadání MAX/100) vycházejí z varianty MAX původní studie proveditelnosti. Předpokladem je naplnění Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013. Dle č. 39(2)(a)(iii) musí nákladní tratě hlavní sítě plnit mj. parametr rychlosti 100 km/h. Výjimku může podle článku 39(3) případně udělit Komise v řádně odůvodněných případech, přičemž podle dopisu Komise Ministerstvu dopravy může jít o důvody socioekonomické analýzy, geografických poměrů, městské zástavby nebo životního prostředí. V souladu se zadáním ASP je uvažován parametr traťové rychlosti 100 km/h pro nedostatek převýšení do  $I=130$  mm. Opatření k dosažení předepsané rychlosti lze vymezit na následující úseky:

- ŽST Nymburk
- ŽST Všetaty
- ŽST Liběchov
- Úsek Štětí - Polepy
- Úsek Litoměřice - Ústí nad Labem-Střekov
- Úsek Ústí nad Labem-Střekov - Děčín-Prostřední Žleb

Varianta R1 představuje návrh zrychlení tratě pouze do Ústí nad Labem-Střekova s předpokladem dalšího pokračování tratě do krušnohorského tunelu (přes ŽST Ústí nad Labem západ).

Varianta R2 dokládá zrychlení tratě až do oblasti Děčína (resp. ŽST Děčín hl. n.).

## **Varianty Z – Zkapacitnění**

Tento soubor variant přináší navýšení celkové kapacity tratě, a to opět v jednotlivých úsecích dle naléhavosti:

- Úsek Libická spojka – Poděbrady – Nymburk
- Úsek Nymburk – Lysá nad Labem
- Úsek Všetaty – Mělník

Varianta Z1 přináší zkapacitnění prostřednictvím 3. traťové koleje v úseku Libice nad Cidlinou – Lysá nad Labem. Prověřena byla různá uspořádání napojení do železničních stanic (varianty 2+1), výsledkem je návrh tříkolejného provozu s upřednostněním vedení osobních vlaků po krajních kolejích. Dále je s ohledem na předpokládaný rozsah dopravy (především ze strany objednatelů regionální osobní dopravy) navržena i třetí kolej v úseku Všetaty – Mělník, a to v návaznosti na výhledovou infrastrukturu mezi Prahou a Neratovicemi (v případě využitelnosti pilotního úseku VRT Praha – Litoměřice – Dresden).

Varianta Z2 rozšiřuje variantu Z1. Je provozním průkazem dalšího možného stupně zkapacitnění, a to pro čtyřkolejné traťové uspořádání úseku Nymburk – Lysá nad Labem.

	BP	D1	D2	Z1	Z2	R1	R2					
	Bez projektu +ETCS	DÚR	DÚR +úpravy	Zkapacit-nění (3 koleje)	Zkapacit-nění (4 koleje)	varianta 100 (Ústí n.L.)	varianta 100 (Děčín)					
Kolín	bez projektového stavu, pouze zajištění provozuschopnosti + ETCS	dle dokumentací DÚR	dle dokumentací DÚR			dle dokumentací DÚR	dle dokumentací DÚR					
Kolín – Velký Osek												
Velký Osek												
Velký Osek – Libice nad Cidlinou												
Libická spojka												
Libice nad Cidlinou												
Libice nad Cidlinou – Poděbrady												
Poděbrady												
Poděbrady – odb. Babín												
odb. Babín												
odb. Babín – Nymburk hl. n.												
Nymburk hl. n.				úprava				3 traťové koleje	3 traťové koleje	přeložka	přeložka	
Nymburk hl. n. – Kostomlaty n. L.												
Kostomlaty nad Labem												
Kostomlaty nad Labem – Lysá n. L.			úprava		3 traťové koleje	4 traťové koleje	dle dokumentací DÚR	dle dokumentací DÚR				
Lysá nad Labem												
Lysá nad Labem – Stará Boleslav				dle dokumentací DÚR					3 traťové koleje	3 traťové koleje	přeložka	přeložka
Stará Boleslav												
Stará Boleslav – Dřísy												
Dřísy												
Dřísy – Všetaty												
Všetaty												
Všetaty – Mělník												
Mělník												
Mělník – Liběchov												
Liběchov			úprava									
Liběchov – Štětí												
Štětí			úprava		úprava	úprava						
Štětí – Hoštka												
Hoštka							přeložka	přeložka				
Hoštka – Polepy												
Polepy			úprava	úprava	úprava							
Polepy – Litoměřice d. n.							přeložka	přeložka				
Litoměřice d. n.												
Litoměřice d. n. – Velké Žernoseky							přeložka	přeložka				
Velké Žernoseky												
Velké Žernoseky – Sebzín												
Sebzín												
Sebzín – Ústí n.L.-Střekov												
Ústí n. L.-Střekov												
Ústí n. L.-Střekov – Velké Březno												
Velké Březno												
Velké Březno – Boletice n. L.												
Boletice n.L.												
Boletice n. L. – Děčín východ												
Děčín východ	mimo ekonomické hodnocení ASP											
Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb												
Schematické znázornění variant												

## 6 Dopravní technologie a přepravní prognóza

### Přepravní prognóza

Prognóza osobní dopravy měla být na základě zadání převzata z minulé studie proveditelnosti. Původním předpokladem bylo zachování provozního konceptu v osobní dopravě a tím i možnost převzít výsledky přepravní prognózy. V průběhu zpracování však došlo ke změnám v provozním konceptu osobní dopravy na základě požadavků objednatelů, viz dále. Tento koncept byl zapracován do dopravní technologie, nebyl však hodnocen dopravním modelem.

Oproti původní studii došlo mj. s ohledem na předpokládaný rozvoj okolní železniční infrastruktury (uvažováno je zprovoznění dvou pilotních úseků VRT Praha-Běchovice – Poříčany, Praha – Litoměřice a taktéž s novou tratí ve směru na Mladou Boleslav a Liberec přes ŽST Milovice) a ke změnám v konstrukční poloze některých linek. Vlaky linky Ex10 Praha – Hradec Králové využívají pilotního úseku Praha-Běchovice – Poříčany a zároveň modernizovaného úseku Velký Osek – Hradec Králové. Další změnou oproti původní studii je zavedení vlaků v relaci Praha – Mělník – Štětí v intervalu 15/30 min v úseku Praha – Mělník, respektive 30/60 v úseku Mělník – Štětí. V navazující SP Praha – Mladá Boleslav – Liberec jsou tyto vlaky navrženy ve špičkovém intervalu 30 min. Zahuštění intervalu v úseku Praha – Mělník na špičkovou hodnotu 15 min je spojeno až s případnou realizací novostavby trati (sjezdu z RS4) do Neratovic. Oproti původní SP je uvažováno taktéž se změnou koncepce linky R20 Praha hl. n. – Děčín. Nově je tato linka vedena z Prahy ve špičkovém intervalu 30 min, s dělením v prostoru Litoměřic a jízdou poloviny spojů ve směru Lovosice – Ústí nad Labem hl. n. – Děčín hl. n. a druhou polovinou spojů ve směru Litoměřice město – Ústí nad Labem-Střekov – Děčín východ – Děčín hl. n.

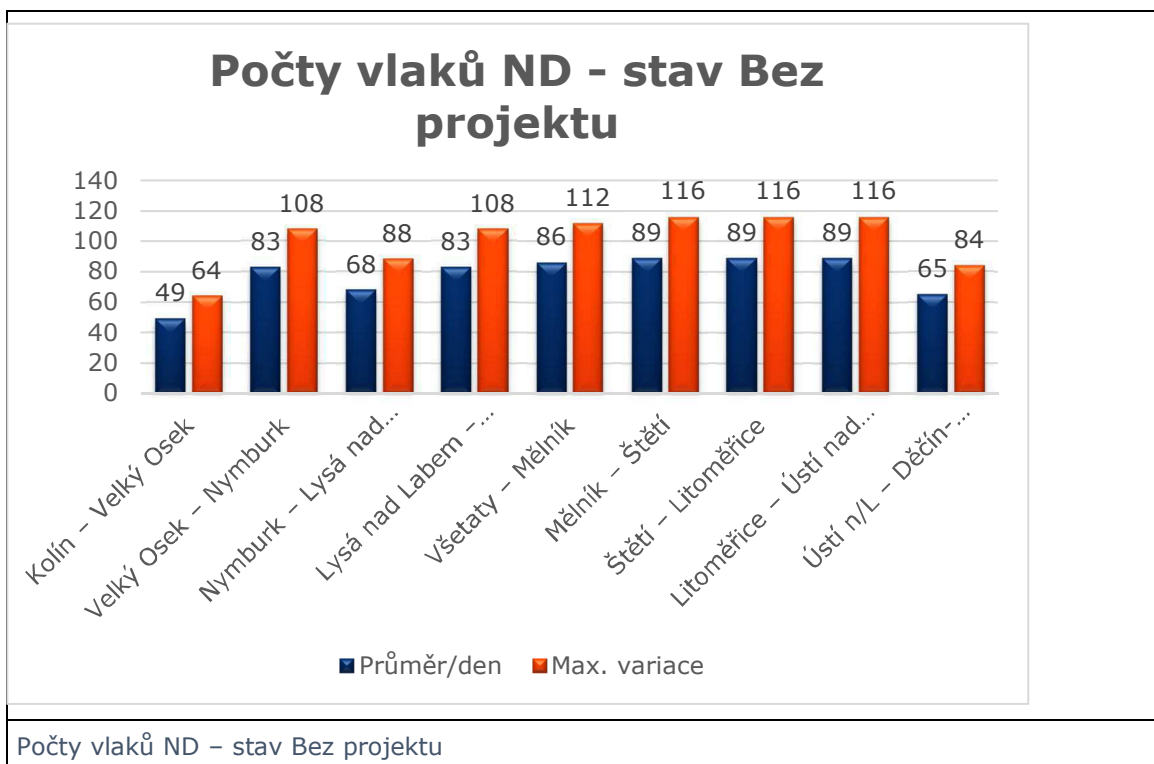
Po vyhodnocení stávajícího stavu a předpokládaného vývoje varianty bez projektu i projektových variant byl při srovnání s podkladovou SP 2015 definován výchozí předpoklad, že rozsah osobní dopravy bude ve všech variantách ASP shodný. Případné přínosy ze zkrácení doby čekání na spoj tak nemohou být uvažovány. Dále vlastní časové úspory jsou velmi nízké. V úseku Kolín – Lysá n. L. s vyšší poptávkou (v průměru cca 8 000 osob/24h) vázanou na Prahu je maximální zkrácení jízdních dob oproti stavu bez projektu 4 min a to ještě v segmentu vlaků Os, v dálkové dopravě tvoří zkrácení jízdních dob max. 2,5 min. Další zkrácení cestovních dob je pak ve zbylém úseku Lysá n. L. – Děčín s poptávkou (cca 1 800 osob/24h), a to až 6,5 min ve vlacích Os, v dálkových vlacích pak až 2,5 min.

Přepravní prognóza nákladní dopravy prokázala z rozboru přepravních proudů a jejich směřování existenci významného potenciálu ve vztahu ČR – severozápad SRN, ale i možný tranzit ve směru Slovensko/Maďarsko/Rakousko – severozápad SRN. Zásadním přínosem ve výhledovém stavu je předpoklad realizace zkapacitnění úseku Velký Osek – Choceň, který bude představovat zásadní přínos pro plynulost nákladní dopravy ve směru jihovýchod – severozápad tedy v širším slova smyslu koridoru RFC 7. Úzkým hrdlem při předpokládaném výhledovém růstu nákladní dopravy mimo vlastní řešený projekt je kapacita pro železniční dopravu v Labském údolí na přeshraničním úseku Děčín – Dresden. V základním scénáři není uvažováno s realizací VRT v úseku Ústí n. L. – Dresden, v alternativním pak ano. Zřejmě i ve výhledu bude tvořit kapacitní hrdlo při velmi dynamickém růstu nákladní železniční dopravy uzel Dresden. Je možné, že ve výhledu dojde k odstranění i tohoto úzkého hrdla, ale vzhledem k nejasnému časovému horizontu takového opatření, které navíc nelze z české strany zásadně ovlivnit, není se zkapacitněním uzlu Dresden uvažováno.

### Pro hodnocení byly sledovány následující varianty:

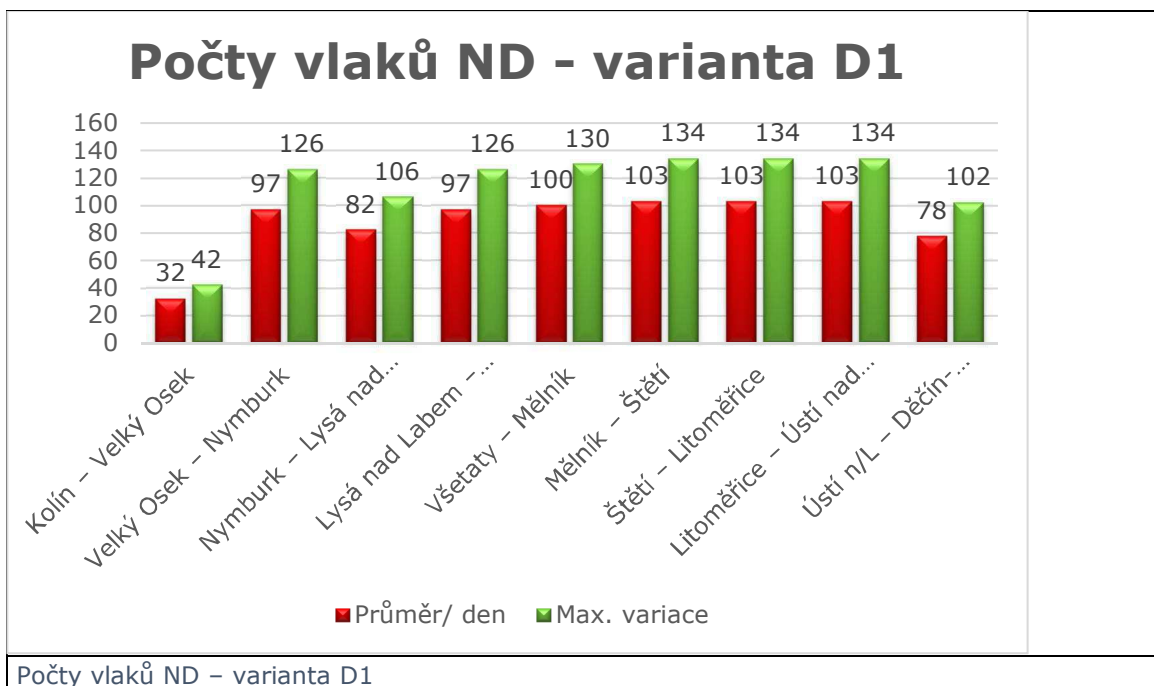
**Varianta bez projektu** – srovnávací varianta odpovídající současnému stavu, kde nedojde na řešené trati k žádné zásadní změně kvalitativních parametrů pro nákladní dopravu, vyjma průběžného zajišťování provozuschopnosti (včetně dílčích rekonstrukcí) a implementace ETCS.

Následující graf znázorňuje počet vlaků nákladní v jednotlivých úsecích ve stavu bez projektu, a to v hodnotách denního průměru a maximální variace.



**Varianta D1** – dojde k prodloužení předjízdnych kolejí, což umožní provoz delších vlaků. Na základě posouzení provozního konceptu v osobní dopravě a výstupů dopravní technologie, dojde i k určitému navýšení kapacity pro nákladní dopravu. I po zvýšení kapacity však budou přetrvávat na trati kapacitně problematická a omezující místa. Jedná se zejména o úseky Velký Osek – Nymburk a Všetaty – Mělník. Cestovní doba je mírně zkrácena. Hlavní benefit, tedy možnost provážet delší vlaky a tím zlevnit dopravu, nebude moci být plně využit z důvodu nedostatečné kapacity v omezujících úsecích.

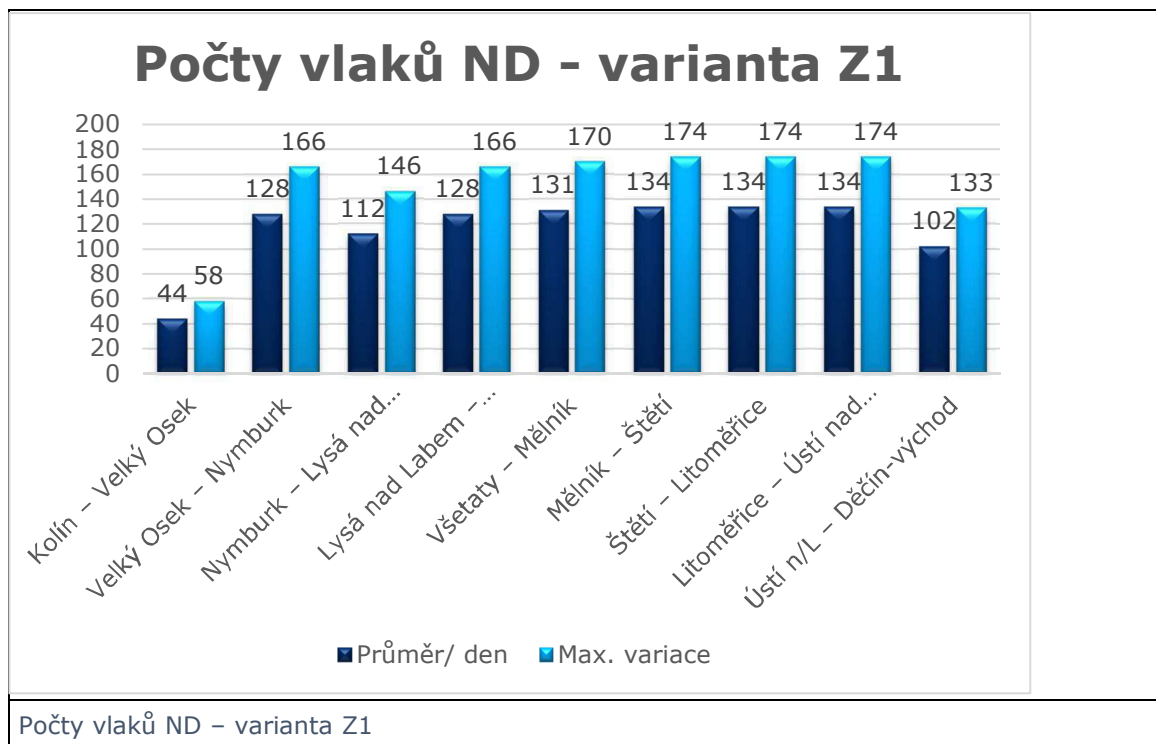
Následující graf znázorňuje počet vlaků nákladní v jednotlivých úsecích ve variantě D1, a to v hodnotách denního průměru a maximální variace. Tyto hodnoty platí taktéž pro varianty D2 a R1.





**Varianta Z1** – obsahuje obdobné zkrácení cestovní doby, i prodloužení předjízdňných kolejí jako ve variantě D1. Kromě toho dojde k významnému navýšení kapacity tratě, odstraňující úzká hrdla identifikovaná ve variantě D1. Přesto však na trati zůstanou omezující úseky, bránící plnému rozvoji ND. Jedná se zejména o úsek Litoměřice – Ústí n. L., kde kapacitu vyčerpává osobní doprava.

Následující graf znázorňuje počet vlaků nákladní v jednotlivých úsecích ve variantě Z1, a to v hodnotách denního průměru a maximální variace.



Ze všech variant popisovaných v rámci této studie **byly vybrány právě varianty D1 a Z1**. Z pohledu přínosů pro nákladní dopravu vytvářejí možnost identifikovat rozdíly jak oproti variantě bez projektu, tak mezi sebou navzájem. Z hodnocení přínosů nákladní dopravy tak byla vypuštěna varianta D2, jelikož je z pohledu kvality dopravní nabídky totožná s variantou D1 a nabízí tedy stejnou kapacitu i cestovní doby. Stejně tak varianta R1 nabízí stejnou kapacitu jako D1, cestovní doby jsou přibližně 2 minuty kratší pro ND než u D1. Z pohledu přínosů nákladní dopravy a jejich podrobnosti tedy  $D1 = D2 = R1$ . Obdobně u varianty Z2 byly uvažovány obdobné přínosy jako u varianty Z1. I když je varianta Z2 kapacitnější než Z1, přetrvává úzké hrdlo, které podvazuje další rozvoj nákladní dopravy mimo oblast zkapacitnění.

#### Posouzení kapacitních omezení v rozhodujících železničních stanicích

Nástrojem separátní simulace byla posouzena zhlaví železničních stanic, kde dochází k pravidelnému úrovnovému křížení frekventovaných směrů. Konkrétně se jednalo o následující části infrastruktury:

- ŽST Nymburk – kostomlatské zhlaví; varianta D1;
- ŽST Nymburk – kostomlatské zhlaví; varianta D2 – pouze v této variantě je možný mimoúrovňový přesmyk pro Ex od Hradce králové ve směru na Nymburk město;
- ŽST Nymburk – kostomlatské zhlaví; varianta Z1 - z prostorových důvodů mimoúrovňový přesmyk ve směru na Nymburk město možný není;
- ŽST Lysá nad Labem – kostomlatské zhlaví; varianta D1;
- ŽST Lysá nad Labem – kostomlatské zhlaví; varianta D2 - doplňuje přesmyk koleje od Nymburka směrem na Prahu a v této souvislosti je upraveno kostomlatské zhlaví a současně je prověřena možnost umístění dalšího nástupiště – ke koleji č. 9, a to z důvodu těsného sledu vlaků Os a R Praha – Lysá n. L. v obou směrech (tedy



uspořádání, které umožní současný pobyt vlaků Os a R v obou směrech na kolejích 3 až 9);

- ŽST Lysá nad Labem – kostomlatské zhlaví; varianta Z1;
- ŽST Všetaty – mělnicko-byšické zhlaví; varianta D1;
- ŽST Mělník – vřetatsko-lhotské zhlaví; varianta D1;
- ŽST Ústí nad Labem-Střekov – ústecko-březenské zhlaví, varianta D1.

Separátní simulace je metoda pro zjišťování kapacity traťových kolejí a zhlaví. Během samotné simulace se jízdám automaticky přiřadí vstupní zpoždění. Působením těchto zpoždění vznikají mezi jízdami konflikty, které jsou při respektování priorit řešeny časovými posuny (dalšími zpožděními). Tyto posuny, vzniklé jako důsledek řešení konfliktů, se označují jako čekání v provozu. Ve všech případech bylo prověřováno dvouhodinové období ranní špičky mezi 6. až 8. hodinou.

Provedené posouzení kapacity zhlaví ve všech případech vykazuje akceptovatelné hodnoty ukazatelů kapacity.

---

## 7 ETCS a konverze na 25 kV, 50 Hz AC

V rámci studie byly zpracovávány časové plány a schémata postupu pro tyto projektové varianty:

- Varianta D1 konverze 2033 ETCS 2030
- Varianta D1 konverze 2030 ETCS 2030
- Varianta D2 konverze 2033 ETCS 2030
- Varianta D2 konverze 2030 ETCS 2030
- Varianta Z1 konverze 2033 ETCS 2030
- Varianta Z1 konverze 2030 ETCS 2030

Jednotlivé varianty D1, D2 a Z1 se liší především rozsahem navrhovaných úprav železniční infrastruktury. Rozdíly v základním technickém řešení infrastruktury nemají zásadní vliv na postup aktivace konverze na 25 kV, 50 Hz AC a nasazení ETCS. Pouze u varianty Z1, která je z hlediska rozsahu kolejového řešení nejnáročnější je navržena u některých staveb pozdější realizace, což má za následek odsunutí aktivace konverze na 25 kV, 50 Hz AC a nasazení ETCS na pozdější dobu, ale závazné termíny pro ETCS jsou návrhem dodrženy.

Pro postup realizace byly vzaty do úvahy tyto termíny:

- 2030 – nasazení ETCS – v souladu s NIP ERTMS
- 2033 – aktivace konverze na 25 kV, 50 Hz AC – současně s dokončením všech modernizačních staveb
- 2033 – aktivace konverze na 25 kV, 50 Hz AC – podle návrhu NIP konverze na 25 kV, 50 Hz AC

Ve všech případech, jak je vidět z předchozího popisu, je navržen postup konverze na 25 kV, 50 Hz AC a nasazení ETCS od Děčína přes Všetaty do Kolína. Důvodem je především to, že v severní části posuzované trati jsou stavby rozsahem jednodušší a předpokládáme jejich dřívejší realizaci. Postup je navržen tak, že konverze na 25 kV, 50 Hz AC a nasazení ETCS jdou paralelně za sebou a tím se ušetří případné vícenáklady na úpravy sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Z navrženého postupu je zřejmé, že v rámci jednotlivých modernizačních staveb dochází v rámci přípravy na nasazení ETCS současně k postupnému vypínání kódu národního vlakového zabezpečovače.

V případě aktivace konverze na 25 kV, 50 Hz AC na celém rameni současně s dokončením všech modernizačních staveb v roce 2033 nevznikají žádné vícenáklady na ostatních zařízeních.

Rozdílná je situace u ETCS kde ve všech případech dochází v roce 2030 v úseku Dřísy (mimo) – Všetaty (včetně) – Mělník a v úseku Velký Osek (včetně) – Libice nad Cidlinou (včetně) k nasazení na stávající infrastrukturu.

Pokud by byl v NIP konverze na 25 kV, 50 Hz AC schválen termín 2030 znamenalo by to v úsecích Dřísy (mimo) – Všetaty (včetně) – Mělník a Velký Osek (včetně) – Libice nad Cidlinou (včetně) nasazení na stávající infrastrukturu.

Z hlediska provizorních stavů a vyvolaných vícenákladů se její jako výhodnější definitivní sledovat termín konverze na 25 kV, 50 Hz AC na celém rameni až rok 2033. S tím, že minimálně v úseku Děčín – Mělník by napájení 25 kV, 50 Hz AC bylo v provozu.

## 8 Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“. Investiční náklady projektových variant byly vyčísleny dle aktuální verze materiálu „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“.

Investiční náročnost jednotlivých variant je uvedena v následující tabulce (v cenové úrovni 2020). Pro porovnání nechybí předpokládaný objem finančních prostředků na reinvestice (prostou obnovu existujících zařízení) a součet nákladů z jednotlivých již zpracovaných DÚR.

Rekapitulace staveb									
[mil. Kč]	Stavba 1	Stavba 2	Stavba 3	Stavba 4	Stavba 5	Stavba 6	Stavba 7	Stavba 8	CELKEM
Reinvestice	4 081	2 334	1 667	1 043	5 134	6 150	3 888	4 567	28 864
DÚR	6 631	2 986	2 730	1 777	6 910	7 517	4 419	5 589	38 559
D1 bez rizik	6 880	3 282	2 489	1 778	7 533	8 632	6 067	6 233	42 894
D1 s riziky	8 498	4 101	2 952	2 095	9 291	10 398	7 643	7 978	52 956
D2 s riziky	8 498	4 333	3 538	2 024	9 970	10 698	7 643	7 978	54 682
Z1 s riziky	10 267	5 409	4 247	2 626	11 143	10 870	7 643	7 978	60 183
R1 s riziky	8 498	4 570	3 442	2 024	14 065	11 782	8 027	9 472	61 881
1 Modernizace traťového úseku Kolín (mimo) – odb. Babín (mimo), vč. Libické spojky 2 Modernizace ŽST Nymburk hl. n. 3 Modernizace traťového úseku Nymburk (mimo) – Lysá nad Labem (mimo) 4 Rekonstrukce ŽST Lysá nad Labem 5 Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Mělník (mimo) 6 Optimalizace traťového úseku Mělník (včetně) – Litoměřice dolní nádraží (mimo) 7 Optimalizace traťového úseku Litoměřice dolní nádraží (včetně) – Ústí nad Labem-Střekov (mimo) 8 Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)									

Řádek DÚR je souhrnem investiční náročnosti z podkladových dokumentací (DÚR). Další varianty byly oceněny dle uvedeného sborníku včetně následného zohlednění databáze rizik. Do ekonomického hodnocení vstupují náklady včetně těchto rizik. Lze konstatovat, že nárůst nákladů v posuzovaných projektových variantách je mimo jiné právě důsledkem zavedení dodatečné kalkulace rizik v použitém sazebníku.

Výsledky zpracované ekonomické analýzy jsou uvedeny v následující tabulce. Hodnoceny byly varianty D1 a Z1, protože přínosy z hlediska nákladní i osobní dopravy jsou u variant D2 a R1 shodné.

varianta	finanční		ekonomická		
	FRR [%]	FNPV [tis. Kč]	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	B/C Ratio
D1	- 7,98	- 23 365 629	6,32	4 357 672	1,137
Z1	- 10,55	- 29 644 426	12,70	47 006 695	2,310

Přehled výsledků hodnocení

Díky navýšení kapacity ve variantě Z1, která odstraňuje nedostatečnou kapacitu v traťových úsecích Libická spojka – Lysá nad Labem a Všetaty – Mělník přidáním třetí traťové koleje, je možné prognózovaný nárůst nákladní dopravy uskutečnit ve významnější míře po železnici a právě díky převedené dopravě vychází ERR (i ostatní ukazatele) u této varianty výrazně lépe. I varianta D1 vykázala ekonomickou efektivitu, a to především přínosy vázanými na možnou větší délku prováděných vlaků (do 740 m) prodloužením užité délky kolejí v dopravných. Technické řešení však zachovává v celé délce posuzované trati dvojkolejné uspořádání.

Analýzou citlivosti byly provedeny další testy:

- odlišné dílčí parametry technického řešení (varianta D2 a R1);
- zpoždění výstavby ve variantě Z1;
- posouzení náhrad železničních přejezdů mimoúrovňovým křížením.

Varianty D2 a R1, se od varianty D1 liší jen v dílčích parametrech technického řešení, což se promítá pouze do výše investičních nákladů a provozních nákladů infrastruktury.

Ukazatel	D1	D2	R1
ERR [%]	6,32	5,94	4,69
ENPV [tis. Kč]	4 357 672	3 181 010	-1 199 716
BCR	1,137	1,097	0,968
Přehled výsledků ekonomické analýzy, varianta D2 a R1			

### Zpoždění výstavby ve variantě Z1

Další analýza citlivosti zkoumala možný vliv zpoždění výstavby pro variantu Z1 o dva roky. Důvodem je obava, že díky náročnosti navrženého řešení nebude možné dodržet předpokládaný harmonogram výstavby a investiční fáze projektu se tak protáhne, což bude mít za následky změny v předpokládaných výsledcích ekonomického hodnocení.

Při zpoždění dokončení výstavby dojde ke dvěma efektům – rozložení investičních nákladů do více let a přesunutí části přínosů ze začátku provozní fáze do zůstatkové hodnoty. Oba efekty mají vliv na výslednou nominální hodnotu finančních toků především proto, že jednotlivé finanční toky v letech jsou diskontovány mírně odlišným koeficientem. Vzhledem ke způsobu výpočtu zůstatkové hodnoty také nedochází k žádnému zásadně negativnímu efektu výpadku přínosů. Z těchto důvodů jsou výsledky dosažené při simulaci zpoždění výstavby o dva roky dokonce mírně lepší než původní varianta.

Ukazatel	Z1	Z1 – prodloužená
ERR [%]	12,70	13,79
ENPV [tis. Kč]	47 006 695	48 505 072
BCR	2,310	2,398
Přehled výsledků ekonomické analýzy, posun výstavby		

### Posouzení náhrad železničních přejezdů

Na základě požadavku jednoho z hodnotitelů ASP byly posouzeny náhrady železničních přejezdů v úseku Kolín – Ústí nad Labem-Střekov citlivostní analýzou a to z důvodu, že dokumentace se nacházela ve značně pokročilé fázi zpracování. Ve výhledu by se měla nákladní doprava uskutečňovat ve směru do Německa Krušnohorským tunelem, což má za následek snížení objemu železniční dopravy v úseku Ústí nad Labem-Střekov – Děčín. Pro posouzení náhrad přejezdů byl proto vybrán výše uvedený úsek. Investiční náklady byly zjištěny odhadem. Citlivostní analýza prověřila pouze vliv zvýšení investičních nákladů na celkové výsledné ukazatele pro varianty D2 a Z1. Pro udržení ekonomické efektivity pak u varianty D2 bylo posuzováno dodatečné zrušení pouze 15 železničních přejezdů, u varianty

Z1 jsou posuzovány až na jeden přejezd v Mělníku veškeré náhrady přejezdů na hodnoceném úseku trati.

Ukazatel	D2	D2V (vybrané náhrady)
ERR [%]	5,94	5,52
ENPV [tis. Kč]	3 181 010	1 830 267
BCR	1,097	1,054
Přehled výsledků ekonomické analýzy, náhrady přejezdů D2		

Ukazatel	Z1	Z1N (náhrady)
ERR [%]	12,70	11,81
ENPV [tis. Kč]	47 006 695	44 402 742
BCR	2,310	2,154
Přehled výsledků ekonomické analýzy, náhrady přejezdů Z1		

Vzhledem k tomu, že se jedná o přejezdy na komunikacích nižších tříd a vzhledem k náročnosti přesného vyčíslení takových přínosů a nedostupnosti některých dat, byla v citlivostní analýze zkoumána pouze nákladová strana popsaných navržených opatření. Při podrobném zpracování těchto jednotlivých úprav v navazujících projektových stupních a doložení konkrétních přínosů by tak výsledné ekonomické ukazatele byly pravděpodobně vyšší než níže uvedené.

## 9 Zhodnocení variant

Trať Kolín – Všetaty – Děčín je především z pohledu nákladní dopravy pro Českou republiku klíčová – představuje páteřní napojení přístavů při Severním moři. V mezinárodní nákladní dopravě jsou nejvíce zastoupeny vlaky kombinované přepravy a automotive přepravy, v národním měřítku je to pak přeprava uhlí. Nejvýznamnějšími železničními stanicemi jsou Mělník (terminál kombinované dopravy) a Nymburk (vlakotvorný uzel).

Rozsah nákladní dopravy je v souboru variant D mírně vyšší, než u varianty bez projektu, což je dáno propustností traťových úseků, konfigurací železničních stanic (odstranění úrovnových nástupišť) a dále například možnostmi stávající stejnosměrné napájecí soustavy ve variantě bez projektu při shluhu více vlaků v exponovaných místech. V souboru variant D je stále omezující kapacita trati, zejména v úseku Velký Osek – Nymburk. V souboru variant Z se omezujícím místem stává úsek Litoměřice – Ústí nad Labem, kde lze potenciálně navýšit kapacitu prostřednictvím realizace novostavby trati v rámci projektu RS4. Omezení kapacity však v takovém případě nastává mimo řešenou oblast – například v železničním uzlu Dresden.

Ve všech projektových variantách i ve variantě bez projektu je navržen shodný rozsah dálkové i regionální železniční dopravy na základě stanovisek jednotlivých objednatelů. Tento rozsah není prověřen dopravním modelem, protože v souladu se zadáním není prognóza osobní dopravy součástí zpracování této aktualizace.

Rozsah osobní dopravy u velké části linek odpovídá rozsahu hodnocenému v roce 2015. V rámci průběžného projednávání aktualizace studie proveditelnosti však došlo i k požadavku na nové linky či zkrácení intervalů; jedná se zejména o spěšnou regionální dopravu v úseku Všetaty – Mělník – Štětí a dálkovou dopravu v úseku Litoměřice – Ústí nad Labem (– Děčín) jakožto dopad návrhů provozního konceptu, vyvolaného budoucí realizací vysokorychlostní trati Praha – Dresden (RS4). Na provozní koncept má vliv i realizace pilotního úseku VRT Praha – Poříčany (RS1), který umožňuje převedení linky Ex10 Praha – Hradec Králové přes Poříčany; na tento návrh reaguje například varianta D2 prověřením mimoúrovňového přesmyku v ŽST Nymburk. Další mimoúrovňový přesmyk je navržen v těsné blízkosti ŽST Lysá

nad Labem, který umožní budoucí zintenzivnění dopravy v relaci (Praha –) Lysá nad Labem – Milovice – Mladá Boleslav, což platí jak pro osobní, tak i nákladní dopravu.

Základními charakteristickými variantami, které se liší rozsahem dopravy, jsou tak soubory variant D (představující všechny dvoukolejné varianty – D1, D2, R1 a R2) a Z (představující varianty částečného zkapacitnění Z1 a Z2). Tyto soubory variant se liší rozsahem nákladní dopravy, který v obou případech odpovídá disponibilní kapacitě. Soubory variant D a Z jsou i základem pro ekonomické hodnocení; výsledky ostatních variant pak reagují pouze na některé z parametrů (zejména na investiční náročnost).

- **Varianta bez projektu** – udržení stávajícího rozsahu infrastruktury v provozuschopném stavu, což představuje zvýšení nákladů na údržbu, opravy a reinvestice tak, aby nedocházelo k omezení provozu a parametrů tratě,
- **Varianta D1** – představuje původní variantu Střed 1, upravenou v následných dokumentacích pro územní rozhodnutí; tato varianta je základní srovnávací pro všechny dvoukolejné varianty,
- **Varianta D2** – přináší dílčí úpravy železničních stanic, umožňující lokální zkvalitnění železničního provozu (Nymburk, Lysá nad Labem, Liběchov, Štětí, Polepy),
- **Varianta R1** – prokazuje možnosti zvýšení traťové rychlosti na 100 km/h v úseku Kolín – Ústí nad Labem s předpokladem budoucího pokračování ve směru nového přeshraničního Krušnohorského tunelu; zvýšení minimální traťové rychlosti vyvolává řadu lokálních rektifikací oblouků, ale i několik rozsáhlejších přeložek (Nymburk, Všetaty, Polepy, Litoměřice); zatímco dopad do územní a investiční náročnosti i do ploch se zvýšenou ochranou životního prostředí je znatelný, efekt ze zkrácení cestovních dob v osobní i nákladní dopravě je prakticky zanedbatelný;
- **Varianta R2** – doplňuje variantu R1 o navazující úsek Ústí nad Labem – Děčín; v tomto úseku jsou znatelnější zásahy mimo stávající těleso dráhy včetně nového zaústění do železničního uzlu Děčín,
- **Varianta Z1** – prostřednictvím přístavby třetí traťové koleje v omezujících úsecích Velký Osek – Nymburk – Lysá nad Labem a Všetaty – Mělník reprezentuje navýšení kapacity pro nákladní dopravu v takovém rozsahu, který lze provést i v ostatních částech tratě a navazujících úsecích; kromě rozšíření tělesa dráhy obsahuje v uvedených úsecích i náhrady železničních přejezdů mimoúrovňovými kříženími,
- **Varianta Z2** – prověřuje další navýšení kapacity oproti variantě Z1 díky čtyřkolejnému úseku Nymburk – Lysá nad Labem; v ostatních omezujících úsecích byla realizace čtvrté traťové koleje shledána jako územně neprůchodná (zejména zastavěným územím města Poděbrady).

Ve všech variantách včetně varianty bez projektu je uvažováno s implementací systému ETCS k datu 31. 12. 2030. Konverze napájecí soustavy (změna napájení z 3 kV DC na 25 kV, 50 Hz AC) je uvažována pouze v projektových variantách, ve variantě bez projektu přetrvává stávající stejnosměrná trakční soustava.

	BP	D	R	Z
Rekonstrukce traťových úseků		●	●	●
Rekonstrukce železničních stanic		●	●	●
Peronizace železničních stanic		●	●	●
Prodloužení užitných délek kolejí		●	●	●
Mimoúrovňová křížení s pozemními komunikacemi		●	●	●
Realizace systému ETCS	●	●	●	●
Opatření proti ohrožení klimatickými jevy		●	●	●
Protihluková opatření		●	●	●
Zajištění výkonu TNS, konverze na 25 kV, 50 Hz		●	●	●
Zajištění průjezdného průřezu		●	●	●
Odstranění morální a technické zastaralosti zařízení	postupně	●	●	●
Zajištění minimální rychlosti 100 km/h			●	
Odstranění kapacitně omezujících míst		●	●	●
Zajištění dodatečné kapacity				●
Rozsah úprav ve skupinách variant				

## 10 Projednání studie proveditelnosti

Aktualizace studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími hodnotiteli: Ministerstvo dopravy ČR, Krajský úřad Středočeského kraje, ROPID, IDSK, Krajský úřad Ústeckého kraje, sdružení ŽESNAD.CZ a složky Správy železnic. Níže jsou uvedena stanoviska všech hodnotitelů, kteří se vyjádřili ke konečné verzi ASP.

- **Ministerstvo dopravy** – dopis čj. 84/2020-130-KR/3 ze dne 11. srpna 2020. Ministerstvo dopravy se ve svém dopisu komentovalo zapracování svých připomínek především k části dokumentace, která se zabývá postupem zavádění ETCS a konverzí na střídavou trakční napájecí soustavu.
- **ŽESNAD.CZ** – dopis čj. 41/2020 ze dne 26. srpna 2020. K další přípravě doporučuje variantu Z1, která umožní naplňovat přínosy převádění nákladní dopravy ze silnice na železnici a tím naplňovat cíle snižování uhlíkové stopy z dopravy. Varianty D1 a D2 odmítá, neboť ty nevytváří pro nákladní dopravu prakticky žádnou novou kapacitu – zachovávají úzké hrdlo v úseku Lysá nad Labem – Libice nad Cidlinou – a nemohou tedy zajistit požadovanou spolehlivost železniční nákladní dopravy a její konkurenceschopnost na přepravním trhu. Z hlediska technologických profesí doporučuje sledovat obě varianty – konverze napájecí soustavy 2033, ETCS 2030 i konverzi a ETCS shodně v roce 2030, a to pro možnost jejich kombinace za účelem dřívějšího provedení konverze na střídavou soustavu v úseku Mělník – Mladá Boleslav s ohledem na požadavek na elektrizaci trati Všetaty – Neratovice – Kralupy nad Vltavou.
- **IDSK** – dopis čj. 0847/20/DO3 ze dne 13. července 2020. Hodnotitel – Integrovaná doprava Středočeského kraje souhlasí se závěrem zpracovatele dokumentace doporučit k realizaci variantu Z1, v úseku Mělník – Děčín pak variantu D2.
- **ROPID** – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy ke konečnému plnění ASP neuplatnil připomínky.
- **Krajský úřad Středočeského kraje** – ke konečnému plnění ASP neuplatnil připomínky.
- **Krajský úřad Ústeckého kraje** – ke konečnému plnění ASP neuplatnil připomínky.
- **Správa železnic O6** – jakožto předkladatel předmětné SP za objednatele doporučuje k další investiční přípravě variantu Z1 s tím, že bude detailně rozpracována dopravní technologie v návaznosti na dořešení/ustálení konfigurace především zhlaví rozhodných železničních stanic/dopraven, mezi něž lze přednostně zařadit železniční stanici Lysá nad Labem – konkrétně ve zřejmé potřebě úpravy minimálně konfigurace kostomlatsko-



milovického zhlaví za účelem dosažení současných vjezdů a odjezdů vlaků (R/Sp vs. Os) směru Kostomlaty nad Labem a Milovice, vázaných primárně na lichou kolejovou skupinu.

- **Správa železnic O11** – dopis čj. 57260/2020-SŽ-GŘ-O11 ze dne 28. srpna 2020. Pro další sledování doporučuje variantu Z1. V dalších stupních projektové přípravy požadují provedení důkladného dopravně-technologického rozboru tříkolejného úseku Velký Osek – Lysá nad Labem, jehož výsledkem bude modifikace uspořádání zhlaví příslušných stanic.
- **Správa železnic O13** – dopis čj. 47065/2020-SŽ-GŘ-O13 ze dne 17. července 2020 Odbor traťového hospodářství souhlasí s doporučením studie v další přípravě sledovat variantu Z1, která zřizuje třetí traťovou kolej. Tato varianta navyšuje kapacitu dráhy mj. v úseku Libická spojka – Lysá nad Labem a tím zkvalitnění podmínek železničního provozu v místě souběhu tratí od Kolína a Hradce Králové, resp. od Prahy a Všetat. Varianta Z1 zároveň vykazuje nejlepší výsledky z hlediska ekonomické efektivity a nejvyšší měrou také naplňuje cíle národní i evropské dopravní politiky.
- **Správa železnic O14** – vyjádření ze dne 27. srpna 2020. Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky z hlediska profesí ve své gesci nemá důvod uplatňovat některou z variant ASP.
- **Správa železnic O24** – dopis čj. 57030/2020-SŽ-GŘ-O24 ze dne 30. září 2020. Odbor elektrotechniky a energetiky z hlediska profesí ve své gesci nemá důvod uplatňovat některou z variant ASP.
- **Správa železnic O26** – Oddělení koncepce a strategie ke konečnému plnění ASP neuplatnilo připomínky.
- **Správa železnic O30** – vyjádření ze dne 12. srpna 2020. Odbor bezpečnosti a krizového řízení nemá k dokumentaci ASP žádné připomínky.
- **Správa železnic SSZ** – Stavební správa západ ke konečnému plnění ASP neuplatnila připomínky.
- **Správa železnic OŘ Praha** – dopis čj. S3256/Std-31705/2020-SŽ-OŘ Pha-OPS ze dne 30. září 2020. Oblastní ředitelství Praha z projednávaných variant studie proveditelnosti preferuje varianty Z1, Z2.
- **Správa železnic OŘ Ústí nad Labem** – vyjádření ze dne 25. srpna 2020. Oblastní ředitelství Ústí nad Labem se k doporučení varianty k další přípravě nevyjádřilo.

V průběhu zpracování ASP pro získání podrobnějších informací k průchodnosti územím a budoucí proveditelnosti variant se uskutečnila jednání se starosty nejvíce dotčených obcí. Konkrétně se jednalo o Libici nad Cidlinou, Choťánky, Poděbrady, Nymburk, Kostomlaty nad Labem, Lysá nad Labem, Všetaty a Mělník, kde byly představeny návrhy řešení jednotlivých variant včetně důvodů, jež ovlivňují technické řešení těchto variant. Obecně lze říci, že ze strany starostů nepanuje negativní postoj k variantám zkapacitnění. Citlivě je však vnímáno řešení náhrad železničních přejezdů v intravilánu, kdy z důvodu stísněných poměrů dochází ke komplikovanému technickému řešení. Dá se říci, že v případě obce Choťánky, která dlouhodobě prosazuje zřízení železniční zastávky, proveditelnost tříkolejného řešení bude ovlivněna současnou realizací železniční zastávky. ASP možnost zřízení zastávky prověřila a upravila technické řešení tak, aby neznemožňovalo její realizaci.

Z hlediska životního prostředí varianta Z1 v úseku Libice nad Cidlinou – Poděbrady zasahuje evropsky významnou lokalitu Libické luhy a přírodní památku Louky u Choťánek. Průchodnost této varianty byla konzultována s příslušným odborem životního prostředí a se zpracovatelem posouzení Natura, které bylo vyhotoveno v rámci přípravy stavby ve stupni DÚR. V další přípravě bude nutné minimalizovat dočasné i trvalé zábery do uvedených chráněných území.

---

## 11 Návrh dalšího postupu

Vzhledem k velmi pozitivním výsledkům ekonomického hodnocení je primárně doporučena k další přípravě varianta Z1, která představuje navýšení kapacity i zkvalitnění podmínek železničního provozu a nejvyšší měrou tak naplňuje cíle národní i evropské dopravní politiky.



Ekonomickou efektivitu prokázaly i varianty D (zachovávající dvojkolejné uspořádání), které však nevykazují tak pozitivní výsledky ekonomického hodnocení z důvodu, že v požadované míře nenavýšují kapacitu trati v omezujících úsecích.

Odbor přípravy staveb proto navrhuje:

1. schválit aktualizaci studie proveditelnosti;
2. v další přípravě prověřit náhradu železničních přejezdů v souladu se Směrnicí SM 86 Směrnice pro rušení přejezdů a zřizování jejich náhrad a na základě požadavku obce Choťánky prověřit zřízení nové zastávky Choťánky.

---

## 12 Závěr

Aktualizace studie proveditelnosti prokázala efektivnost navrženého rozsahu modernizace trati Traťový úsek Kolín (mimo) – Děčín východ (mimo) včetně novostavby Libické spojky. Navržené řešení respektuje evropské a národní dokumenty, které se vztahují k řešené trati.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné aktualizace studie proveditelnosti

### **doporučujeme**

**a) schválit**

Aktualizaci „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“;

**b) uložit**

investorovi staveb Stavební správě západ pokračovat v přípravě jednotlivých staveb dle varianty Z1 při dodržení požadavků uvedených v kapitolách 10 a 11 tohoto posuzovacího protokolu.

  
**Ing. Mojmír Nejezchleb**  
náměstek GR pro modernizaci dráhy



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železnic, státní organizace  
Odbor přípravy staveb  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha  
IDDS: uccchjm

Váš dopis značky / ze dne  
e-mail / 11. 8. 2020

Naše značka  
84/2020-130-KR/3

Vyřizuje / linka  
Prokůpek Adolf, Ing. / 225131433

Praha  
03.09.2020

Věc: Koordinované stanovisko MD k závěrečnému plnění aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na zaslané závěrečné plnění aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ Vám přílohou tohoto dopisu zasíláme reakce Ministerstva dopravy ke způsobu zpracování uplatňovaných připomínek.

**Nad rámec přiložené tabulky dodáváme k připomínkám uplatňovaným ke 13. dílčímu plnění následující zásadní koncepční nedostatky studie:**

- 1) A4 str. 70 kapitola 3.1 Varianta ad2 – nesouhlasíme s názorem, že „*tato varianta postupu výstavby a uvádění do provozu je nerealizovatelná*“. Modernizace nebo optimalizace traťového úseku souvisle mezi dvěma TNS není podmínkou pro konverzi trakčního systému některé jeho části. Zpracovatel neprovedl posouzení požadované zvláštními technickými podmínkami.
- 2) A4 str. 70 kapitola 3.1 Varianta ad2 – nesouhlasíme s názorem, že konverze trakčního systému v „*kratším ostrovním úseku je technicky neproveditelná*“. V souvislosti s tím nesouhlasíme se 4. odrážkou dále uvedeného příkladu „*Současný provoz v jedné TK 3 kV a v druhé 25 kV AC je technicky nemožný*“. Tento současný provoz je při vhodně zvolených stavebních postupech realizace technologického vybavení tratě možný. Lze se mu ale i vyhnout, pokud výluka i stavební práce budou naplánovány tak, že se současně se zavedením provozu po rekonstruované koleji s napájením 25 kV, zastaví provoz po nerekonstruované koleji s napájením 3 kV. Toto převedení provozu z jedné koleje na druhou během jedné výluky je běžná záležitost. S tím souvisí i rozporování 5. odrážky příkladu, kde je uvedeno „*Musela by okamžitě následovat výluka další traťové koleje*“. S tím souhlasíme, pouze s tou změnou díky, že to považujeme za normální organizaci výluk během stavby. Obdobný organizační vzorec lze uplatnit i v případě stanic. Poslední bod uvedeného příkladu „*Provoz vlaků v nezávislé trakci je delší dobu rovněž nepřijatelný*“, není jasný. Delší dobu platí zásada, že jakýkoliv výlukový provoz v nezávislé trati na elektrizované trati je nepřijatelný, nebo je nepřijatelné provozovat delší dobu nezávislou trakci na elektrizované trati během výluk? Předpokládáme, že se jedná o druhou možnost.
- 3) A4 str. 70 kapitola 3.1 Varianta ad2 - v konkrétním případě, pro navržené rozdělení tratě na úseky jednotlivých staveb, rozmístění TNS a organizační model vlastní změny napájení po dlouhých úsecích (v tomto konkrétním případě po 3 úsecích), je tato varianta obtížně uplatnitelná. V případě aplikace modelu postupného posouvání provizorního/dočasného stykového místa však přinese efekty jak v oblasti investiční, tak výlukové. Požadujeme doplnit



informaci o této možnosti postupu konverze a zdůvodnit její neuplatnění v předložené dokumentaci.

- 4) Konfigurace a veškeré prvky infrastrukturního zabezpečovacího zařízení každého mezistaničního úseku, respektive dopravní s kolejovým rozvětvením, musí být od počátku návrhu koncipovány tak, aby umožnily provozní optimalizaci s ohledem na vlastnosti systému ERTMS/ETCS, to znamená, aby vyhovovaly zavedení výhradního provozu vlaků pod dohledem tohoto systému „s benefity“. Cílem uvedeného postupu (dosažení „benefitů“) je minimalizace omezujících provozních vlivů na kapacitu dráhy, vyvolaných provozováním systému ERTMS/ETCS a využití principů, které výhradní provoz tohoto systému umožňuje. Například odstranění proměnných návěstidel a jejich nahrazení Lokalizačními značkami ETCS a Stop značkami ETCS s případným doplněním doplňkovými návěstními svítilnami, optimalizace rozmístění hranic kolejových úseků, podstatné zmírnění podmínek pro viditelnost návěstidel, vzhledem k rychlosti, kdy jsou tato návěstidla nezbytná apod., již zcela bez implementace systému třídy B.
- 5) Postup a organizace výstavby musí být navrženy tak, aby bylo možné zprovoznit traťovou část systému ERTMS/ETCS ve výhradním provozu „s benefity“, a to včetně přezkoušení zařízení a provedení souvisejících nezbytných kroků, vždy však v úseku dostatečné délky, v němž je jízda pod dohledem tohoto systému provozně vhodná, a to s minimální prodlevou po dokončení modernizace daného úseku, přičemž:
  - a) Minimální prodlevou se rozumí časové období, po které je akceptovatelná prokázaná úroveň bezpečnosti, odpovídající stavu bez provozovaného vlakového zabezpečovacího zařízení, to znamená traťové části systému ERTMS/ETCS, včetně případného nedosažení benefitů z pohledu ekonomického hodnocení.
  - b) Za dostatečnou délku lze dle současných předpokladů považovat úsek v délce řádově desítek kilometrů. S ohledem na technický vývoj v této oblasti, kdy se předpokládá zjednodušování procesu zprovoznování a přezkušování zařízení v rámci jeho uvádění do provozu, integrace prvků apod., však může jít o úsek kratší. Zkrácení této délky je vysoce žádoucí s ohledem na dosavadní zkušenosti s postupem modernizačních akcí. V této souvislosti se doporučuje uvést tuto skutečnost do předmětné studie jako požadavek, neboť pro modernizace tratí tohoto charakteru se jedná o zásadní princip.
  - c) V případě, že by nastala situace, kdy by došlo k časové prodlevě při modernizaci v některém krátkém úseku (např. jedna dopravní, mezistaniční úsek apod.) a nebylo možné zde uvést do provozu systém ERTMS/ETCS L2 souvisle s navazujícími úseky, lze pro vzniklý „ostrov“, z důvodu zachování úrovně bezpečnosti i z důvodů provozních, včetně hlediska psychologie práce strojvedoucího a zaměstnanců řízení provozu (jízda vlaku pod souvislým dohledem vlakového zabezpečovacího zařízení), uvažovat teoreticky i s realizací systému ERTMS/ETCS L1. Vždy by se však jednalo o výjimečné případy, neboť takový postup je obecně nežádoucí a vyvolává vícenáklady. Výskyt takových případů by musel být proto řádně odůvodněn.

S pozdravem

**Ing. Jindřich Kušnír**

ředitel

Odbor drážní dopravy

Příloha:

Tabulka s návrhem vypořádání připomínek s reakcemi

**Ing. Jindřich Kušnír**

Ministerstvo dopravy ČR

Elektronicky podepsáno: 03.09.2020 08:42:47

SERIALNUMBER=P206727, G=Jindřich, SN=Kušnír, CN=Ing. Jindřich

Kušnír, OU=21096, O=Ministerstvo dopravy [IČ 66003008],

OID.2.5.4.97=NTRCZ-66003008, C=CZ



Sdružení železničních nákladních dopravců ŽESNAD.CZ

Podleská 926/5,

CZ-104 00 Praha 10

Tlf.: +420 603 463 484

[info@zesnad.cz](mailto:info@zesnad.cz)

[www.zesnad.cz](http://www.zesnad.cz)

K Vašemu dopisu zn. ze dne:	Naše značka:	Vyřizuje:	Místo a datum:
	41/2020	Jaroslav Tyle	V Praze, dne 26.8.2020

**Vážený pan**  
**Ing. Pavel Paidar**  
**Ředitel Odboru přípravy staveb**  
**Správa železnic, státní organizace**  
**Dlážděná 1003/7,**  
**110 00 Praha 1**

**Věc: Stanovisko k závěrečnému plnění Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“**

Vážený pane řediteli,

Na základě Vaší žádosti Vám posíláme stanovisko k závěrečnému plnění Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“:

**K další přípravě doporučujeme variantu Z1,** která umožní naplňovat přínosy převádění nákladní dopravy ze silnice na železnici a tím naplňování cíle snižování uhlíkové stopy z dopravy.

**Varianty D1 a D2 odmítáme,** neboť ty nevytváří pro nákladní dopravu prakticky žádnou novou kapacitu – zachovávají úzké hrdlo v úseku Lysá nad Labem – Libice nad Cidlinou – a nemohou tedy zajistit požadovanou spolehlivost železniční nákladní dopravy a její konkurenceschopnost na přepravním trhu.

Z hlediska technologických profesí doporučujeme sledovat obě varianty: konverze 2033 ETCS 2030 i konverze 2030 ETCS 2030, a to pro možnost jejich kombinace za účelem dřívějšího provedení konverze na AC 25 kV 50 Hz v úseku Mělník – Stará Boleslav s ohledem na požadavek na elektrizaci tratě (v soustavě AC 25 kV 50 Hz) Všetaty – Neratovice – Kralupy nad Vltavou pro odklonění převážné části nákladní dopravy z uzlu Praha a přesunu řadících prací ze seř.st. Praha-Libeň do seř.st. Nymburk.

S pozdravem

**Ing. Oldřich Sládek**

Výkonný ředitel Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky

ŽESNAD.CZ

Vaše značka:

Naše značka: 0847/20/DO3

Vyřizuje: Hýbl / 725 741 618

Datum: 13. 7. 2020

**Správa železnic, s. o.****Generální ředitelství****Ing. Pavel Skala****Dlážděná 1003/7****110 00 Praha 1****Připomínky k 13. dílčímu plnění Aktualizace Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty –  
Děčín**

Vážený pane Inženýre,

k této dokumentaci máme následující připomínky:

**A-1 Úvodní a analytická část – text**

3.5 Linka S9 je v současné době provozována v trase Lysá n. L. – Praha hl.n. – Strančice.

**A-3 Provozní a dopravní technologie**

1.2 Horizont síť VRT: Regionální doprava – U spěšných vlaků Praha – Mělník – Štětí je aktuálně uvažováno s nasazením dvojice jednotek závislé trakce o souhrnné délce 211 m.

Příloha linkové vedení v osobní dopravě varianta VRT pouze pilotní úsek Praha-Běchovice – Poříčany: V tomto časovém horizontu existují 2 možnosti vedení linek R43 a S43:

- 1) R43 Sp Praha – Mělník (interval 30/60 v celé trase), S43 Os Kralupy nad Vltavou – Mladá Boleslav (60 minut).
- 2) R43 Sp Praha – Všetaty – Mělník/Mladá Boleslav (Praha – Všetaty 30 minut, Všetaty – Mělník 60 minut, Všetaty – Mladá Boleslav 60 minut; v úseku Neratovice – Mladá Boleslav zastávkově). S43 Os Kralupy nad Vltavou – Neratovice (60 minut).

Příloha plán obsazení staničních kolejí ŽST Nymburk: Chybí linka R23 v lichém směru.

**A-4-1 Návrh řešení technických profesí – přílohy 1**

Varianta Z1 – schéma žst. Poděbrady: Požadujeme posunout spojku mezi 0. TK a 2. TK za spojku z 1. SK do 0. SK pro možnost odjezdu úvratujícího osobního vlaku z 51. SK po 2. TK směr zastávka Velké Zboží. Jinak bude tento vlak po celou dobu pobytu v žst. Poděbrady blokovat některou z průjezdných kolejí (0. SK nebo 2. SK). Jakožto objednatel plánujeme ukončení některých vlaků v žst. Poděbrady.

Varianta Z1 – schéma žst. Všetaty: Požadujeme doplnit nástupiště u koleje 6c.

Varianta Z2 – schéma žst. Lysá n. L.: Požadujeme doplnit kolejovou spojku umožňující jízdu z 3. SK do 1. TK.

#### A-9 Souhrnné vyhodnocení studie

11.2 Souhlasíme se závěrem doporučit k realizaci v úseku Kolín – Mělník (včetně) variantu Z1 a v úseku Mělník (mimo) – Děčín variantu D2.

S pozdravem

Ing. Pavel Winter

Vedoucí oddělení rozvoje infrastruktury a kvality dopravy







Váš dopis  
zn.

Ze dne

Naše zn. 57260/2020-SŽ-GŘ-O11

Listů/příloh 1/0

Správa železnic, státní organizace

Odbor přípravy staveb (O6)

Vyřizuje Ing. Pavel Říha

Telefon +420 972 325 863

Mobil +420 602 762 249

E-mail riha@spravazeleznic.cz

Datum 28. srpna 2020

### **Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, doporučení varianty k další přípravě**

K předloženému čistopisu závěrečného plnění zakázky „Aktualizace Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“ předkládá odbor řízení provozu (O11) následující stanovisko:

(zpracovatelé: Ing. Martin Bednár, tel. 972 244 561; Ing. Pavel Krýže, Ph.D., tel. 972 241 580)

V rámci studie není u varianty Z1 zřejmá koncepce využívání prostřední traťové koleje v úseku Velký Osek – Lysá nad Labem, což se projevuje i nesystémovým situováním kolejových spojek na zhlavích. Ty jsou v některých případech situovány paralelně, tzn. je umožněn maximální počet současně možných jízdních cest (např. oseké zhlaví v Poděbradech), jinde jsou spojky navrženy tak, aby byla možná jízda mezi všemi kolejemi (např. obě zhlaví v Kostomlatech nad Labem). První způsob řešení je vhodný pro pravidelný (bezvýlukový) provoz, druhý způsob je vhodný v případě výluk. Obě možnosti jsou tedy legitimní, ale mix, který je výsledkem studie, nemá logické opodstatnění. Pokud bude dále sledována varianta Z1, požadujeme, aby v dalším stupni dokumentace byl proveden důkladný dopravně-technologický rozbor tříkolejného úseku Velký Osek – Lysá nad Labem, jehož výsledkem bude modifikace uspořádání zhlaví příslušných stanic.

**Pro další sledování doporučujeme variantu Z1.**

Ing. Eduard Tržil, MPA  
ředitel odboru řízení provozu

„podepsáno elektronicky“

**Ověřovací doložka změny datového formátu dokumentu podle § 69a zákona č. 499/2004 Sb.**

**Doložka číslo:** 1071156

**Původní datový formát:** application/vnd.openxmlformats-officedocument.wordprocessingml.document

**UUID původní komponenty:** 06a10e2a-e62e-46ed-a5ec-9f9c89b62b8c

**Jméno a příjmení osoby, která změnu formátu dokumentu provedla:**

System ERMS (zpracovatel dokumentu Pavel ŘÍHA)

**Subjekt, který změnu formátu provedl:** Správa železnic, státní organizace

**Datum vyhotovení ověřovací doložky:** 28.08.2020 11:01:04



6a8e6d41-3855-4866-826a-83bb046ed21e

Váš dopis zn. mail  
Ze dne 29. 6. 2020  
Naše zn. 47065/2020-SŽ-GR-O13  
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. Josef Bednář  
Telefon 972 244 564  
Mobil 727 827 266  
E-mail BednarJo@szdc.cz

Datum 17. července 2020

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
odbor přípravy staveb**

Ing. Pavel Skala  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha  
(pouze elektronicky)

**Aktualizace studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín, připomínky  
k 13. dílčímu plnění**

V rámci posouzení 13. dílčího plnění 06/2020 aktualizace studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín, kterou zhotovila firma SUDOP PRAHA a.s., máme k předložené dokumentaci za Správu železnic GR O13 následující připomínky.

**Zásadní připomínky k projektu**

- Souhlasíme s doporučením studie na další rozpracování **varianty Z1**, která představuje navýšení kapacity dráhy v úseku od Libické spojky do Lysé nad Labem zřízením třetí koleje a tím zkvalitnění podmínek železničního provozu v místě souběhu tratí. Varianta Z1 zároveň vykazuje nejlepší výsledky z hlediska ekonomické efektivity celého záměru a nejvyšší měrou také naplňuje cíle národní i evropské dopravní politiky.
- Vzhledem k velmi dobrému výsledku ekonomického hodnocení pro tuto variantu (ERR 12,7 %) žádáme zrevidovat možnosti rušení přejezdů v úsecích mimo doplňování třetí koleje, které nebyly v rozpracovaných dokumentacích DUR navrženy ke zrušení a to zejména z důvodu aktuálního stavu vývoje nehodovosti na přejezdech

**Připomínky k jednotlivým částem**

- V situacích navrhovaných úprav jasně znázorněte, které přejezdy se ruší a které se zachovávají dle variant. V situacích jsou navrženy přeložky komunikací vyvolané rušením přejezdů, v situacích dopraven některých variant jsou ale přejezdy zachovány, což je zmatečné.
- Žst. Všetaty, varianta D1, D2 – zachování přejezdu P2667 a vedle zřízení nového je v rozporu s ČSN 73 6380. Je nutné sledovat některé z mimoúrovňových řešení náhrad přejezdu prověřovaných v DÚR. Do rekonstrukce stanice požadujeme zahrnout i výhybky č. 13, č. 14 a č. 15, které jsou nesystémově vynechány v nezbytném propojení kolejových skupin a v době realizace již budou zřejmě na konci své životnosti.
- Odb. Hoštka, varianta D1 – navržené řešení je značně prostorově rozsáhlé, v dalším zpracování budeme požadovat úspornější řešení.
- Žst. Polepy, varianta D1 – v další přípravě budeme požadovat výh. č. 9 a 10 posunout cca o 100 m do přímé a vyhnout se tím návrhu obloukových výhybek, tak jak je navrženo ve variantě D2.

- Žst. Nymburk, varianta D2 – doplnění mimoúrovňového propojení sudé skupiny směrem na Nymburk-město umožňuje nové vlakové cesty, proto pro další zpracování preferujeme základní variantu bez DKS a všech křižovatkových výhybek (zakresleno zeleně).
- Žst. Polepy, varianta R1 – vzhledem k přetrasování traťového úseku před stanicí upravte návrh tak, aby spojky před stanicí byly v přímé.
- Žst. Ústí nad Labem-Střekov, varianta R1 – v obloukovém zhlaví směr žst. Ústí nad Labem-západ je chybně popsána geometrie. Geometrie kol. č. 2 ve složeném oblouku  $R = 560\text{m}/997\text{m}/544\text{m}$  vede na velké náhlé změny nedostatku převýšení, které neodpovídají hlavním kolejím a převýšení ve výhybce překračuje mezní hodnoty. Vzhledem k přestavbě celého zhlaví požadujeme dosažení alespoň mezních hodnot, příp. lepších dle ČSN 73 6360-1.
- Žst. Lysá nad Labem, varianty Z1, Z2, D2 – zapojení „pražské“ koleje č. 7 (nebo koleje č. 9 při doplnění nástupiště a zrychlení zapojení na pražském zhlaví ve var Z1, Z2) na kolínském zhlaví bude v přímém směru nebo adekvátní štíhlou výhybkou tj. jako hlavní pro směr Praha – Kolín, obdobně jako je navrženo řešení zhlaví v opačném směru pro kolej č. 3. Napojení hlavních kolejí z Všejské spojky je rovněž potřeba uvažovat ve standartních, nejhůře mezních parametrech náhlých změn nedostatků převýšení dle ČSN 73 6360-1.
- Žst. Mělník, varianta Z1 – přejezd P2936 na zhlaví by v napojení tříkolejného úseku měl být zrušen. V případě navýšení rozsahu dopravy odpovídající zkapacitnění, bude výrazně prodloužena doba jeho uzavření, což zvyšuje rizikovost takového přejezdu.

## Závěr

S předloženou dokumentací souhlasíme. U připomínek majících vliv na náklady požadujeme jejich zpracování do konečného plnění této studie.

**Ing. Radek Trejtnar, Ph.D.**

ředitel odboru traťového hospodářství  
(podepsáno elektronicky)

## Skala Pavel, Ing.

---

**Od:** Jelínek Vojtěch, Ing.  
**Odesláno:** čtvrtek 27. srpna 2020 7:18  
**Komu:** Skala Pavel, Ing.  
**Kopie:** Kaláč Jiří, Ing.  
**Předmět:** RE: ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění

Pane inženýre Skalo,  
navrhované vypořádání připomínek bereme na vědomí.  
Z hlediska profesí v gesci O14 nepreferujeme žádnou variantu.  
S pozdravem

### Ing. Vojtěch Jelínek

**Správa železnic, státní organizace**  
**Generální ředitelství**

systémový specialista  
úsek NPS, Odbor zabezpečovací a telekomunikační techniky (O14)  
Oddělení zabezpečovací techniky

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
pracoviště Křižíkova 552/2, 186 00 Praha 8  
T 972 244 572  
M 725 501 661  
E [Jelinek@spravazeleznic.cz](mailto:Jelinek@spravazeleznic.cz)  
[spravazeleznic.cz](http://spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)

---

**From:** Skala Pavel, Ing.

**Sent:** Tuesday, August 11, 2020 3:00 PM

**To:** 'jindrich.kusnir@mdcr.cz'; 'ludek.minar@mdcr.cz'; 'vaclav.macek@mdcr.cz'; 'ondrej.michalcik@mdcr.cz'; 'josef.kubovsky@mdcr.cz'; 'ludek.sosna@mdcr.cz'; SŽDC O11 sekretariát; SŽDC O13 sekretariát; SŽDC O14 sekretariát; SŽDC O24 sekretariát; SŽDC O26 sekretariát; SŽDC O30 sekretariát; Krýže Pavel, Ing., Ph.D.; Ondruška Radovan, Ing.; Bednář Josef, Ing.; Jelínek Vojtěch, Ing.; Plocek Ondřej, Ing.; Konopáč Tomáš, Ing.; Hora Horymír, PhDr.; Knížek Karel; OŘ PHA sekretariát; Kroužil Petr, Ing.; OŘ UNL sekretariát; Tichá Iveta, DiS.; 'winter.pavel@idsk.cz'; 'hybl.martin@idsk.cz'; 'valenta.miroslav@ropid.cz'; 'Haas Václav'; 'ropid@ropid.cz'; 'macho@kr-s.cz'; 'office@zesnad.cz'; 'Oldřich Sládek'; 'jaroslav.tyle@zesnad.cz'; 'marek.pastucha@mdcr.cz'; 'franek.j@kr-ustecky.cz'; 'jerabek.j@kr-ustecky.cz'; 'mracek@kr-s.cz'; SŽDC O06 sekretariát; Veliš Miroslav, Ing.; Zunt Zbyněk, Ing.; Pacner Martin, Mgr.; Fuksa David, Ing.; 'p.riley@eib.org'; Beneš Jan, Ing.; SSZ sekretariát

**Subject:** RE: ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění

Vážení,

na níže uvedených odkazech Vám zasílám čistopis závěrečného plnění *Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“*, které obsahuje zapracované připomínky ke 13. dílčímu plnění. Žádám Vás tímto o **doporučení varianty** k další přípravě a o **kontrolu zapracování připomínek**. Obdržené připomínky ke 13. dílčímu plnění a způsob jejich vypořádání naleznete v příloze tohoto e-mailu.

Obsahem závěrečného plnění je též posouzení náhrad zbývajících železničních přejezdů (v části A.8 Ekonomické hodnocení, kap. 4.3) a to na základě připomínky O13 GŘ Správy železnic. Vzhledem k fázi rozpracovanosti Aktualizace a s ohledem, aby nedošlo ještě více k prodloužení termínu jejího odevzdání, jsou náhrady žel. přejezdů zpracovány zjednodušeně. Pro každý přejezd byl posouzen návrh technického řešení náhrady, expertním odhadem určeny investiční náklady a provedena citlivostní analýza pro zjištění, jak se investiční náklady promítnou do ekonomické efektivity variant D2 a Z1. Zapracování do výkresové části nebylo požadováno.

Odkaz na uložíště: <https://datashare.szdc.cz/index.php/s/0DMAGHuru4xLSD4>

Odkaz na interní uložíště pro odbory GŘ Správy železnic: [I:\OPS\StudieProveditelnosti\ASP Kolín-Všetaty-Děčín\konecne plneni.zip](I:\OPS\StudieProveditelnosti\ASP Kolín-Všetaty-Děčín\konecne_plneni.zip)

**Termín pro zaslání připomínek je 26. srpna 2020.**

Žádost je rozesílána pouze elektronicky.

S pozdravem

**Ing. Pavel Skala**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

systémový specialista

Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, oddělení metodiky a EIA

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha

T 972 235 866

M 601 391 995

E [skalap@spravazeleznic.cz](mailto:skalap@spravazeleznic.cz)

[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)



**SPRÁVA  
ŽELEZNIC**

Váš dopis zn. e-mail bez č. j.  
Ze dne 11. 8. 2020  
Naše zn. 57030/2020-SŽ-GŘ-O24  
Listů/příloh 1/0

Správa železnic, státní organizace  
O6 Odbor přípravy staveb

Vyřizuje Ing. Ondřej Plocek  
Telefon +420 972 322 491  
Mobil +420 727 827 268  
E-mail plocek@spravazeleznic.cz

v kopii e-mailem: skalap@spravazeleznic.cz

Datum 27. srpna 2020

### **ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění**

Odbor elektrotechniky a energetiky k zaslané ASP po zapracování připomínek výše uvedené stavby zasílá požadované stanovisko:

Na straně 50 části „A-4-2 Návrhy řešení technologických profesí – text“ Na trakčních měnících požadujeme pro magistrální rozvod 22 kV změnu rozvaděče 22 kV z SF6 na jiný typ, např. rozvaděč 22 kV s přesušeným vzduchem, nebo při dostatku místa rozvaděč 22 kV se vzduchovou izolací. **(zpracoval: Bc. Valníček, 972 741 487)**

K žádosti o doporučení varianty vám sdělujeme, že z pohledu zařízení v gesci O24 nemáme důvod upřednostňovat některou z předložených variant před ostatními.

**Ing. Jaromír Hrubý**  
ředitel odboru elektrotechniky a energetiky

v.z. Ing. Luboš Krátký

Digitálně  
podepsal Ing.  
Luboš Krátký  
Datum:  
2020.08.27  
12:34:49 +02'00'



## Skala Pavel, Ing.

---

**Od:** Knížek Karel  
**Odesláno:** středa 12. srpna 2020 11:40  
**Komu:** Skala Pavel, Ing.  
**Předmět:** FW: ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění

Dobrý den,

k uvedenému projektu neměl O30 GR SŽ připomínky, takže k vypořádání nemáme námitek.

S pozdravem

### Karel Knížek

**Správa železnic, státní organizace**  
**Generální ředitelství**

systemový specialista  
odbor bezpečnosti a krizového řízení (O30)  
oddělení požární prevence

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1  
pracoviště: Nádražní 102/9, 326 00 Plzeň  
T 972 522 142  
M 724 931 668  
E knizek@spravazeleznic.cz  
[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.spravazeleznic.cz/dolozka>

---

**From:** Skala Pavel, Ing.  
**Sent:** Tuesday, August 11, 2020 3:00 PM  
**Subject:** RE: ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění

Vážení,

na níže uvedených odkazech Vám zasílám čistopis závěrečného plnění *Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“*, které obsahuje zapracované připomínky ke 13. dílčímu plnění. Žádám Vás tímto o **doporučení varianty** k další přípravě a o **kontrolu zapracování připomínek**. Obdržené připomínky ke 13. dílčímu plnění a způsob jejich vypořádání naleznete v příloze tohoto e-mailu.

Obsahem závěrečného plnění je též posouzení náhrad zbývajících železničních přejezdů (v části A.8 Ekonomické hodnocení, kap. 4.3) a to na základě připomínky O13 GR Správy železnic. Vzhledem k fázi rozpracovanosti Aktualizace a s ohledem, aby nedošlo ještě více k prodloužení termínu jejího odevzdání, jsou náhrady žel. přejezdů zpracovány zjednodušeně. Pro každý přejezd byl posouzen návrh technického řešení náhrady, expertním odhadem určeny investiční náklady a provedena citlivostní analýza pro zjištění, jak se investiční náklady promítnou do ekonomické efektivity variant D2 a Z1. Zapracování do výkresové části nebylo požadováno.

Odkaz na uložení: <https://datashare.szdc.cz/index.php/s/0DMAGHuru4xLSD4>

Odkaz na interní uložení pro odbory GR Správy železnic: [I:\OPS\StudieProveditelnosti\ASP Kolín-Všetaty-Děčín\konecne\\_plneni.zip](I:\OPS\StudieProveditelnosti\ASP Kolín-Všetaty-Děčín\konecne_plneni.zip)

**Termín pro zaslání připomínek je 26. srpna 2020.**

Žádost je rozesílána pouze elektronicky.

S pozdravem

**Ing. Pavel Skala**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

systémový specialista

Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, oddělení metodiky a EIA

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha

T 972 235 866

M 601 391 995

E [skalap@spravazeleznic.cz](mailto:skalap@spravazeleznic.cz)

[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)



Ing. FOKSA  
4/9 km  
SKALA

Váš dopis zn.

Ze dne

Naše zn. **S3256/Std-31705/2020-SŽ-OŘ**  
PHA-OPS

Listů/příloh 1/0

Vyřizuje Ing. Kroužil Petr  
Telefon +420 972 224 631  
Mobil +420 602 200 691  
E-mail krouzil@szdc.cz

Datum 28. srpna 2020

Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství

Ing. Pavel Skala  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

Správa železnic, státní organizace		Počet
Generální ředitelství		listů
Došlo dne:	2. 09. 2020	příloh
č.j.		listů příloh

1015499

### **Vyjádření OŘ Praha**

/investor: Správa železnic, státní organizace/

Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ) Oblastní ředitelství Praha (dále jen OŘ PHA) posoudila předloženou dokumentaci k akci „Aktualizace Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín-Všetaty-Děčín, závěrečné plnění se zapracovanými připomínkami ke 13.díličímu plnění“ a má následující připomínky a požadavky týkající se výše uvedené stavby:

- Z projednávaných variant studie proveditelnosti preferuje OŘ Praha variantu Z1, Z2.
- K předložené dokumentaci nemá dalších připomínek a se zapracováním připomínek ke 13. díličímu plnění souhlasí.

Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění - odkaz na internetové stránky:

Technické kvalitativní podmínky státních drah (TKP SD) jsou dostupné na webových stránkách SŽ-CTD: [www.tudc.cz](http://www.tudc.cz) → *Dokumenty pro zhotovitele*.

**Upozorňujeme, že toto vyjádření je vydáno pouze jako vyjádření za OŘ Praha. Vyjádření ostatních organizačních složek dráhy (SŽ) si musíte taktéž zajistit.**

Libor Škvára  
náměstek ředitele pro techniku

 **Správa železnic**  
státní organizace  
Oblastní ředitelství Praha  
Partyzánská 24, 170 00 Praha 7  
IČO: 70994234 DIČ: CZ70994234  
[63]

## Skala Pavel, Ing.

---

**Od:** OŘ UNL sekretariát  
**Odesláno:** úterý 25. srpna 2020 10:20  
**Komu:** Skala Pavel, Ing.  
**Předmět:** ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění  
**Přílohy:** ASP KVD - VYPOŘÁDÁNÍ 13 DP export 2.xlsx

Dobrý den,

v příloze zasíláme připomínky za OŘ UNL.

S přáním krásného dne.

**Jana Müllerová**

**Správa železnic, státní organizace  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem**

Kancelář ředitele OJ  
Samostatný technik OJ

Železničářská 1386/31,400 03 Ústí nad Labem  
T 972 422 463  
E [mullerovaj@spravazeleznice.cz](mailto:mullerovaj@spravazeleznice.cz)  
[www.spravazeleznice.cz](http://www.spravazeleznice.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.szdc.cz/dolozka](http://www.szdc.cz/dolozka)

**From:** Kučera Ladislav, Ing., MBA <[KuceraLa@spravazeleznice.cz](mailto:KuceraLa@spravazeleznice.cz)>  
**Sent:** Tuesday, August 25, 2020 10:01 AM  
**To:** OŘ UNL sekretariát <[ORUNLsek@spravazeleznice.cz](mailto:ORUNLsek@spravazeleznice.cz)>; Jelínková Gabriela, Bc. <[JelinkovaG@spravazeleznice.cz](mailto:JelinkovaG@spravazeleznice.cz)>; Müllerová Jana <[MullerovaJ@spravazeleznice.cz](mailto:MullerovaJ@spravazeleznice.cz)>  
**Cc:** Šteffl Miloš, Ing. <[Steffl@spravazeleznice.cz](mailto:Steffl@spravazeleznice.cz)>  
**Subject:** FW: ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění

Dobrý den.

Z pověření náměstka pro řízení provozu Vám zasílám připomínky k vypořádání, jak byly zaslány paní Tiché na její žádost dne 18.8.2020.

Resumé:

Za úsek řízení provozu souhlasíme s vypořádáním našich připomínek č. 74 a 76.

Nesouhlasíme s vypořádáním připomínky č. 75 – Platnost dat odpovídá harmonogramu zpracování této studie.

Aktualizace studie je prováděna v 7/2020 a připomínkované údaje by podle našeho názoru měly být rovněž aktuální.

Přeji hezký den  
a zdravím

**Ing. Ladislav Kučera, MBA**

**Správa železnic, státní organizace  
Oblastní ředitelství Ústí nad Labem**

vedoucí odboru  
Odbor provozu

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.spravazeleznic.cz/dolozka>

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese <http://www.spravazeleznic.cz/dolozka>

**From:** Skala Pavel, Ing. <[SkalaP@spravazeleznic.cz](mailto:SkalaP@spravazeleznic.cz)>

**Sent:** Tuesday, August 11, 2020 3:00 PM

**To:** 'jindrich.kusnir@mdcr.cz' <[jindrich.kusnir@mdcr.cz](mailto:jindrich.kusnir@mdcr.cz)>; 'ludek.minar@mdcr.cz' <[ludek.minar@mdcr.cz](mailto:ludek.minar@mdcr.cz)>; 'vaclav.macek@mdcr.cz' <[vaclav.macek@mdcr.cz](mailto:vaclav.macek@mdcr.cz)>; 'ondrej.michalcik@mdcr.cz' <[ondrej.michalcik@mdcr.cz](mailto:ondrej.michalcik@mdcr.cz)>; 'josef.kubovsky@mdcr.cz' <[josef.kubovsky@mdcr.cz](mailto:josef.kubovsky@mdcr.cz)>; 'ludek.sosna@mdcr.cz' <[ludek.sosna@mdcr.cz](mailto:ludek.sosna@mdcr.cz)>; SŽDC O11 sekretariát <[O11sek@spravazeleznic.cz](mailto:O11sek@spravazeleznic.cz)>; SŽDC O13 sekretariát <[O13sek@spravazeleznic.cz](mailto:O13sek@spravazeleznic.cz)>; SŽDC O14 sekretariát <[O14sek@spravazeleznic.cz](mailto:O14sek@spravazeleznic.cz)>; SŽDC O24 sekretariát <[O24sek@spravazeleznic.cz](mailto:O24sek@spravazeleznic.cz)>; SŽDC O26 sekretariát <[O26sek@spravazeleznic.cz](mailto:O26sek@spravazeleznic.cz)>; SŽDC O30 sekretariát <[O30sek@spravazeleznic.cz](mailto:O30sek@spravazeleznic.cz)>; Krýže Pavel, Ing., Ph.D. <[Kryze@spravazeleznic.cz](mailto:Kryze@spravazeleznic.cz)>; Ondruška Radovan, Ing. <[Ondruska@spravazeleznic.cz](mailto:Ondruska@spravazeleznic.cz)>; Bednář Josef, Ing. <[BednarJo@spravazeleznic.cz](mailto:BednarJo@spravazeleznic.cz)>; Jelínek Vojtěch, Ing. <[Jelinek@spravazeleznic.cz](mailto:Jelinek@spravazeleznic.cz)>; Plocek Ondřej, Ing. <[Plocek@spravazeleznic.cz](mailto:Plocek@spravazeleznic.cz)>; Konopáč Tomáš, Ing. <[Konopac@spravazeleznic.cz](mailto:Konopac@spravazeleznic.cz)>; Hora Horymír, PhDr. <[Hora@spravazeleznic.cz](mailto:Hora@spravazeleznic.cz)>; Knížek Karel <[Knizek@spravazeleznic.cz](mailto:Knizek@spravazeleznic.cz)>; OŘ PHA sekretariát <[ORPHasek@spravazeleznic.cz](mailto:ORPHasek@spravazeleznic.cz)>; Kroužil Petr, Ing. <[Krouzil@spravazeleznic.cz](mailto:Krouzil@spravazeleznic.cz)>; OŘ UNL sekretariát <[ORUNLsek@spravazeleznic.cz](mailto:ORUNLsek@spravazeleznic.cz)>; Tichá Iveta, DiS. <[Tichal@spravazeleznic.cz](mailto:Tichal@spravazeleznic.cz)>; 'winter.pavel@idsk.cz' <[winter.pavel@idsk.cz](mailto:winter.pavel@idsk.cz)>; 'hybl.martin@idsk.cz' <[hybl.martin@idsk.cz](mailto:hybl.martin@idsk.cz)>; 'valenta.miroslav@ropid.cz' <[valenta.miroslav@ropid.cz](mailto:valenta.miroslav@ropid.cz)>; 'Haas Václav' <[haas.vaclav@ropid.cz](mailto:haas.vaclav@ropid.cz)>; 'ropid@ropid.cz' <[ropid@ropid.cz](mailto:ropid@ropid.cz)>; 'macho@kr-s.cz' <[macho@kr-s.cz](mailto:macho@kr-s.cz)>; 'office@zesnad.cz' <[office@zesnad.cz](mailto:office@zesnad.cz)>; 'Oldřich Sládek' <[oldrich.sladek@zesnad.cz](mailto:oldrich.sladek@zesnad.cz)>; 'jaroslav.tyle@zesnad.cz' <[jaroslav.tyle@zesnad.cz](mailto:jaroslav.tyle@zesnad.cz)>; 'marek.pastucha@mdcr.cz' <[marek.pastucha@mdcr.cz](mailto:marek.pastucha@mdcr.cz)>; 'franek.j@kr-ustecky.cz' <[franek.j@kr-ustecky.cz](mailto:franek.j@kr-ustecky.cz)>; 'jerabek.j@kr-ustecky.cz' <[jerabek.j@kr-ustecky.cz](mailto:jerabek.j@kr-ustecky.cz)>; 'mracek@kr-s.cz' <[mracek@kr-s.cz](mailto:mracek@kr-s.cz)>; SŽDC O06 sekretariát <[O6sek@spravazeleznic.cz](mailto:O6sek@spravazeleznic.cz)>; Veliš Miroslav, Ing. <[Velis@spravazeleznic.cz](mailto:Velis@spravazeleznic.cz)>; Zunt Zbyněk, Ing. <[Zunt@spravazeleznic.cz](mailto:Zunt@spravazeleznic.cz)>; Pacner Martin, Mgr. <[PacnerM@spravazeleznic.cz](mailto:PacnerM@spravazeleznic.cz)>; Fuksa David, Ing. <[Fuksa@spravazeleznic.cz](mailto:Fuksa@spravazeleznic.cz)>; 'p.riley@eib.org' <[p.riley@eib.org](mailto:p.riley@eib.org)>; Beneš Jan, Ing. <[BenesJan@spravazeleznic.cz](mailto:BenesJan@spravazeleznic.cz)>; SSZ sekretariát <[SSZsek@spravazeleznic.cz](mailto:SSZsek@spravazeleznic.cz)>

**Subject:** RE: ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, závěrečné plnění

Vážení,

na níže uvedených odkazech Vám zasílám čistopis závěrečného plnění Aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“, které obsahuje zapracované připomínky ke 13. dílčímu plnění. Žádám Vás tímto o **doporučení varianty** k další přípravě a o **kontrolu zapracování připomínek**. Obdržené připomínky ke 13. dílčímu plnění a způsob jejich vypořádání naleznete v příloze tohoto e-mailu.

Obsahem závěrečného plnění je též posouzení náhrad zbývajících železničních přejezdů (v části A.8 Ekonomické hodnocení, kap. 4.3) a to na základě připomínky O13 GŘ Správy železnic. Vzhledem k fázi rozpracovanosti Aktualizace a s ohledem, aby nedošlo ještě více k prodloužení termínu jejího odevzdání, jsou náhrady žel. přejezdů zpracovány zjednodušeně. Pro každý přejezd byl posouzen návrh technického řešení náhrady, expertním odhadem určeny investiční náklady a provedena citlivostní analýza pro zjištění, jak se investiční náklady promítnou do ekonomické efektivity variant D2 a Z1. Zapracování do výkresové části nebylo požadováno.

Odkaz na uložiště: <https://datashare.szdc.cz/index.php/s/0DMAGHuru4xLSD4>

Odkaz na interní uložiště pro odbory GŘ Správy železnic: [I:\OPS\StudieProveditelnosti\ASP Kolín-Všetaty-Děčín\konecne plneni.zip](I:\OPS\StudieProveditelnosti\ASP Kolín-Všetaty-Děčín\konecne_plneni.zip)

**Termín pro zaslání připomínek je 26. srpna 2020.**

Žádost je rozesílána pouze elektronicky.

S pozdravem

**Ing. Pavel Skala**

**Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství**

systémový specialista  
Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, oddělení metodiky a EIA

Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha  
T 972 235 866  
M 601 391 995  
E [skalap@spravazeleznic.cz](mailto:skalap@spravazeleznic.cz)  
[www.spravazeleznic.cz](http://www.spravazeleznic.cz)

Nedílnou součástí této zprávy je právní doložka, jejíž plné znění naleznete na adrese [www.spravazeleznic.cz/dolozka](http://www.spravazeleznic.cz/dolozka)





# Obecní úřad Chotánky

Správa železnic, státní organizace  
Generální ředitelství  
Ing. Pavel Skala  
systémový specialista  
Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb,  
oddělení metodiky a EIA  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha

Vaše č.j.:                      Naše č.j.:                      /2020/ou                      v Chotánkách 21.7.2020

**Věc:** ASP optimalizace trati Kolín - Všetaty - Děčín, 13. dílčí plnění k připomínkám

Na základě výzvy k zaslání připomínek ke konceptu aktualizace studie proveditelnosti trati Kolín-Všetaty-Děčín ze dne 26.6. a 20.7.2020 sdělujeme následující:

- 1) Z výstavbou třetí koleje souhlasíme pouze za podmínky, že bude současně vybudována vlaková zastávka v obci Chotánky. Pokud nedojde k výstavbě zastávky, se stavbou třetí koleje nesouhlasíme. Rozšířením trati dojde k uzavření místní komunikace fungující jako spojnice mezi částmi obce Vystrkov I, Vystrkov II a samotnou obcí, ke zvýšení prašnosti, a hluku na úkor místních obyvatel. Přínos pro obec by tedy vybudování třetí koleje bez zbudování zastávky nebyl žádný, naopak se sníží komfort pro místní obyvatele.
- 2) S pořízením nadjezdu v místě, kde navrhuje koncept souhlasíme za předpokladu, že budou průběžně probíhat jednání o konečné podobě včetně lávky pro pěší a konečná verze bude odsouhlasena zastupiteli obce.
- 3) V místech stávajícího chráněného přejezdu požadujeme bezbariérový podchod/nadchod pro pěší.
- 4) Žádáme o úpravu mostku/propustku pod žel. tratí v souladu s projektem obce Chotánky a města Poděbrad „Obnova vodního režimu Poděbrady - Chotánky“. V této věci již byla se systémovým specialistou SŽDC, Ing. Janem Benešem, zahájena jednání o řešení situace.
- 5) Žádáme o vybudování protihlukových bariér v obci a absorbérů vibrací ( tento požadavek byl již ve vyjádření obce k projektu Kolín, Babín včetně Libické spojky).
- 6) Nechráněný přejezd Chotánky-Vystrkov bude nahrazen lávkou, příp. podchodem

Veškeré připomínky a požadavky vyplývají z výsledků osobních jednání a dohod uskutečněných mezi zastupiteli obce a spol. SŽDC, Metroprojekt Praha, SUDOP Praha.

*Klára Vaňková  
starostka obce*





# Městys Všetaty

T.G. Masaryka 69, 277 16 Všetaty

---

Ve Všetatech dne 30.07.2020

Čj.: ÚVŠ/303/2020

Správa železnic, s.o.,  
Ing. Pavel Skala  
Dlážděná 1003/7  
110 00 Praha 1

## S d ě l e n í

Městys Všetaty souhlasí s konceptem aktualizace „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín-Všetaty-Děčín“.

**Robert Sokol**  
Starosta městyse Všetaty

**Robert  
Sokol**

Digitálně podepsal Robert Sokol  
DN: c=CZ,  
2.5.4.97=NTRCZ-00237329,  
o=Městys Všetaty [IČ 00237329],  
ou=01, cn=Robert Sokol,  
sn=Sokol, givenName=Robert,  
serialNumber=P438244  
Datum: 2020.07.30 10:06:42  
+02'00'