

Naše zn.: 50705 / 2015 – SŽDC – O7

Vyřizuje: Heinišová, Frdriř

Telefon: 972 246 528, 972 244 833

Mobil: 602 650 521, 602 269 052

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

Datum: 30. 10. 2015

Schvalovací protokol

aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha

1. Identifikační údaje

Název akce: Zaústění III. tranzitního železničního koridoru do železničního uzlu Praha

Doba zpracování: 2011 až 2015

Řešená lokalita: železniční trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Vršovice vj. n. – odb. Tunel

Kraj: Praha

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s.
vedoucí projektu Ing. Petr Vaněk a Ing. Tomáš Němec

2. Účel projektu a řešené varianty

Studie proveditelnosti se zabývá dvěma železničními tratěmi, jimiž III. tranzitní železniční koridor (TŽK) vstupuje od Plzně do železničního uzlu Praha. Jde jednak o trať Praha hl. n. (mimo, od jižního portálu 1. vinohradského tunelu) – Praha-Smíchov (včetně), dvoukolejnou, elektrizovanou, délky 4 km, sloužící především osobní dopravě. Dále o trať Praha-Vršovice vj. n. (částečně, jen zásah do tzv. čekacích kolejí) – Praha-Krč – odb. Tunel (vč.), jednokolejnou, elektrizovanou, délky 12 km, sloužící pouze nákladní dopravě. Obě trati jsou součástí dráhy celostátní, sítě TEN-T a hlavní sítě osobní, resp. nákladní dopravy.

Řešený úsek navahuje na další realizované, schválené nebo připravované záměry a stavby:

- na trati Praha-Smíchov – Plzeň probíhá postupná modernizace dílčích úseků podle „Studie proveditelnosti pro trať Praha Smíchov – Plzeň, verze 31. 8. 2010“ ve var. 2, schválené MD dne 8. 3. 2011 a NM SŽDC dne 16. 5. 2011;
- trať Praha-Smíchov – Hostivice má projít rekonstrukcí zabezpečovacího zařízení a zvýšením kapacity podle „Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ ve variantě R1 spěš, schválené MD dne 2. 10. 2015 a NM SŽDC dne 23. 10. 2015;
- trať Praha-Hostivař – Praha-Zahradní Město – Praha hl. n. prochází přestavbou podle „Studie proveditelnosti zaústění IV. TŽK do železničního uzlu Praha“ ve var. střední 2 (P3), schválené MD dne 22. 8. 2013. Součástí této akce je i vybudování nové ŽST Praha-Zahradní Město, která nahradí současnou ŽST Praha-Vršovice vj. n.

Cílem studie proveditelnosti bylo navrhnout a zhodnotit možné návrhy rekonstrukce trati plnící v různé míře níže uvedené cíle.

Rozhodujícími **cíli projektu** jsou:

1. zlepšení technického stavu a snížení nákladů na udržování provozuschopnosti železniční infrastruktury;
2. zvýšení bezpečnosti dopravy i cestujících a zajištění bezbariérového přístupu k vlakům;
3. lepší zapojení trati do systému pražské integrované dopravy (PID);
4. udržení podmínek pro průjezd vlaků nákladní dopravy přes uzel Praha;
5. uvolnění nevyužívaných ploch pro mimodrážní využití.

Prostředkem k naplnění cílů pak je rekonstrukce současných tratí, při respektování normových požadavků. Podmínkou je ekonomická efektivita projektu, která byla prověřována pro obě trati samostatně. Pro dosažení cílů studie proveditelnosti prověřila na každé trati vždy **projektové varianty a variantu bez projektu**.

Úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov

BEZ PROJEKTU – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Navržena rekonstrukce všech částí infrastruktury – železničního svršku, spodku, nástupišť, mostních objektů, trakčního vedení a napájení, zabezpečovacího zařízení vč. ETCS a sdělovacího zařízení.

MINIMÁLNÍ – Varianta zachovávající v ŽST Praha-Smíchov jak obvod osobní nádraží, tak obvod společné nádraží. Protože tato varianta by byla v neodstranitelném rozporu s územním plánem hl. m. Prahy, byla zamítnuta a nebyla ani posouzena přepravní prognózou ani ekonomického hodnocení.

STŘEDNÍ 1.1=1.2 – Varianta s rekonstrukcí dvoukolejné trati včetně mostu přes Vltavu. ŽST Praha-Smíchov se rekonstruuje se soustředěním dopravy do dnešního obvodu osobního nádraží, kde se vybuduje nové další ostrovní nástupiště.

STŘEDNÍ 2.1=2.2 – Varianta rozšiřující variantu střední 1.1=1.2 o trojkolejné přemostění Vltavy zvyšující kapacitu dráhy a o novou zastávku Praha-Výtoň.

Varianty střední 1.1 a střední 1.2, resp. shodně střední 2.1 a střední 2.2 se mezi sebou liší výhradně provozním konceptem, kdy ve variantě střední 1.2 a střední 2.2 je navíc uvažován provoz Sp vlaků Praha hl. n. – Letiště Ruzyně. Vzhledem ke schválení Studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna ve variantě R1 spěš nebudou tyto spěšné vlaky vedeny, takže tyto provozní koncepty již není třeba uvažovat.

Úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel

BEZ PROJEKTU – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Navržena rekonstrukce všech částí infrastruktury – železničního svršku, spodku, mostních objektů, trakčního vedení a napájení, zabezpečovacího zařízení vč. ETCS a sdělovacího zařízení.

STŘEDNÍ 1 – Varianta zachovávající jednokolejnou trať, určenou pro nákladní dopravu.

STŘEDNÍ 2 – Varianta se zdvoukolejněním trati vyjma jednokolejného chuchelského tunelu, s cílem umožnit provoz městské tangenciální osobní linky Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město. Na trati by tak vznikla i nová nástupiště.

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

Projektant porovnával pro každý úsek variantu bez projektu s výše uvedenými dvěma projektovými variantami po dobu hodnotícího období pro smíchovskou trať 2018 – 2047, pro krčskou trať 2022 – 2051. Ekonomické 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 kvantitativní analýza rizik.

Zhodnocení, jak projektové varianty plní cíle projektu, je spolu s výsledky finanční a ekonomické analýzy uvedeno v tabulce, důvody jsou rozebrány v posuzovacím protokolu. Tučně je pro každý úsek vyznačena vybraná varianta:

úsek	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (SH)			Praha-Zahradní Město – odb. Tunel (JS)		
varianta	bez projektu	střední 1.1	střední 2.1	bez projektu	střední 1	střední 2
naplnění cílů projektu						
1: zlepšení tech. stavu trati a snížení nákladů na opravy	ne	ano	ano	ne	ano	ano
2: zvýšení bezpečnosti dopravy a bezbariérový přístup	ne	ano	ano	ne	ano	ano
3: lepší zapojení trati do PID	ne	část.	ano	ne	ne	ano
4: průjezd nákladní dopravy uzlem Praha	ano	ano	ano	ano	ano	ano
5: uvolnění ploch ŽST P.-Smíchov pro mimodrážní využití	ne	ano	ano	–	–	–
výsledky ekonomického hodnocení						
celkové investiční náklady v CÚ 2015 (mil. Kč)	0	3 533	4 942	0	1 506	2 106
finanční vnitřní výnosové procento FRR	–	-3,43 %	-3,27 %	–	-0,88 %	-3,13 %
finanční čistá souč. hodnota kapitálu FNPV (mil. Kč)	–	-1 066	-1 846	–	-285	-738
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	10,31%	6,71 %	–	1,06 %	12,59%
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	–	925	298	–	-203	945
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	1,364	1,092	–	0,823	1,600

Z hlediska finanční analýzy žádná z projektových variant nezajišťuje samofinancovatelnost projektu. Výsledky ekonomického hodnocení ukazují, že v trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov obě projektové varianty dosahují předepsané hodnoty ERR větší než 5,50 %, ekonomická čistá současná hodnota ENPV těchto variant je kladná. Na trati Praha-Zahradní Město – odb. Tunel dosahuje takových výsledků jen jedna projektová varianta.

Pro úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov varianta střední 1.1 plní téměř všechny cíle projektu. Všechny cíle projektu pak plní varianta střední 2.1, ale z projednání studie proveditelnosti s hodnotiteli vyplynulo, že pro obhajitelnost a potvrzení realizovatelnosti varianty střední 2.1 je třeba jednak zpracovat zvláštní studii, komplexně hodnotící tangenciální linky – tuto studii by měla zadat společnost ROPID, a dále je nezbytné hledat obecně přijatelnou podobu přemostění Výtoně a Vltavy. Protože varianta střední 1.1 je zároveň etapou uvažovaného cílového stavu střední 2.1, **je optimální sledovat v současné době variantu střední 1.1.**

Pro úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel plní všechny cíle projektu varianta střední 2. Také zde z projednání studie proveditelnosti vyplynulo, že pro obhajitelnost této varianty je třeba zpracovat zvláštní studii tangenciálních linek, do té doby bude **nutno postupovat podle varianty bez projektu.**

4. Projednání

Studie proveditelnosti byla během svého zpracování průběžně projednávána s Ministerstvem dopravy, JASPERS, IPR Praha, ROPID a se složkami SŽDC a podle výsledků projednání upravována, resp. aktualizována. Závěrečná stanoviska jsou součástí dokladové části, zpracované SŽDC.

Dokončená studie proveditelnosti ve verzi „aktualizace“ ze srpna 2015 byla předložena Ministerstvu dopravy, které k ní vydalo dopis čj. 154/2015-910-IZD/7 z 2. 10. 2015, v jehož závěru se uvádí:

»V souladu s platnou Směrnicí MD č. V-2/2012 se dne 18. 9. 2015 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, které k předmětné studii proveditelnosti přijalo následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že:

1. **Schvaluje studii proveditelnosti „Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“.**
2. **Ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb požaduje připravovat variantu Střední 1.1 (úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov), s tím, že SŽDC, s. o. bude nadále sledovat i variantu Střední 2.1, jako cílové řešení. Při realizaci staveb v rozsahu varianty Střední 1.1 minimalizovat náklady, které by následnou dostavbou staveb varianty Střední 2.1 byly zmařeny.**
3. **V úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel (tzv. jižní spojka) postupovat podle varianty bez projektu. Na základě výsledků a doporučení studie tangenciálních linek, zajišťované organizací ROPID, SŽDC, s. o. předloží na CK MD návrh dalšího postupu pro předmětný traťový úsek.**

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

5. Závěr

Po závěrečném projednání studie proveditelnosti s MD, JASPERS, IPR Praha, ROPID a složkami SŽDC a vydání jejich stanoviska:

a) schvaluji

aktualizaci studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha;

b) ukládám

- 1) **přímému investorovi Stavební správě západ ve spolupráci se SŽDC O6 v další přípravě staveb rozpracovat studii proveditelnosti pro trať Praha hl. n. – Praha-Smíchov v záměrech projektu a přípravných dokumentacích dílčích staveb, a to podle varianty střední 1.1. Nárazně zajistit další přípravu a realizaci.**

V přípravě respektovat podmínky MD dle dopisu čj. 154/2015-910-IZD/7, přijmout připomínky ze stanoviska JASPERS a zohlednit připomínky dalších hodnotitelů (IPR Praha, ROPID, složky SŽDC) podle kapitoly 10 posuzovacího protokolu studie proveditelnosti.

- 2) **SŽDC O7 ve spolupráci se SŽDC O6 a Stavební správou západ po zpracování studie tangenciálních linek organizací ROPID navrhnout a na CK MD předložit další postup investiční přípravy na trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel.**

V Praze dne 30. 10. 2015


Ing. Mojmír Nejezchleb
náměstek GR pro modernizaci dráhy

Přílohy:

Posuzovací protokol Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha
čj. 13 224/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk z 18. 8. 2015

Dopis Ministerstva dopravy čj. 154/2015-910-IZD/7 z 2. 10. 2015

Naše zn.: 13 224/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk

Vyřizuje: Ing. Karel Fridrich, Ing. Alena Heinišová

Telefon: 972 244 833, 972 246 528

Mobil: 602 269 052, 602 650 521

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

Datum: 18. 8. 2015

Posuzovací protokol

„Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“

1. Základní identifikační údaje

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC), Dlážďená 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
vedoucí projektu Ing. Petr Vaněk (původní SP) a Ing. Tomáš Němec (aktualizace SP)

V roce 2011 byla zadaná „Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“, z jejíhož závěrečného projednání vzešla potřeba zadání její aktualizace. „Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“ byla zpracována v období červenec 2014 až srpen 2015.

2. Umístění řešené lokality



Aktualizace studie proveditelnosti (SP) se zabývá dvojicí železničních tratí, jimiž je západní větev III. tranzitního železničního koridoru (TŽK) Praha – Plzeň – Cheb zaústěna do železničního uzlu Praha.

První trať je Praha hl. n. – Praha-Smíchov, označená v tabulkách traťových poměrů (TTP) číslem 525B a v jízdním řádu (JR) pro cestující číslem 171. Po ní je směřována ze III. TŽK osobní doprava. Řešený úsek začíná u vjezdových návěstidel pražského hlavního nádraží na jižním konci 1. vinohradského tunelu a končí na radotínském zhlaví železniční stanice (ŽST) Praha-Smíchov, kde navazuje trať směr Plzeň řešená v SP III. TŽK. ŽST Praha-Smíchov v současném stavu sestává z více

obvodů: osobního nádraží (vlaky směr Beroun a Rudná u Prahy), společného nádraží (vlaky směr Hostivice), nákladového obvodu (přiléhá k společnému nádraží: dnes s minimálním využitím) a obvodu výhledu Vvšehrad.

Druhou trať je Praha-Vršovice vjezdové nádraží – Praha-Krč – odb. Tunel – Praha-Radotín, označená v TTP č. 521A a je také nazývána jako „Jižní spojka“. Po ní projíždí nákladní doprava. Stanice Praha-Vršovice vj. n. se v budoucnu při stavbě „Optimalizace traťového úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha-Hostivař –

Praha hl. n.“ přemění na ŽST Praha-Zahradní Město. Do studie proveditelnosti z této trati náleží úsek začínající na tzv. čekacích kolejích ŽST Praha-Zahradní Město a končící na odb. Tunel, za níž se trať od Krče zapojí do trati od Smíchova v nové odb. Velká Chuchle, která bude vybudována ve stavbě „Optimalizace trati Praha-Smíchov – Černošice“.

Obě trati náleží do dráhy celostátní, tratě jsou zařazeny do sítě TEN-T jakožto součást hlavní sítě osobní (Praha hl. n. – Praha-Smíchov), resp. nákladní (Praha-Zahradní Město – odb. Tunel) dopravy. Trati jsou elektrifikované stejnosměrnou trakční proudovou soustavou 3 kV. Úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov je dlouhý 4 km, dvoukolejný, s traťovou rychlostí 60 km/h. Úsek Praha-Vršovice vj. n. – odb. Tunel je dlouhý 12 km, jednokolejný, s traťovou rychlostí 75 km/h.

Obě trati leží v Praze a vedou silně urbanizovaným územím. U smíchovské trati leží v okolí trati především obytná bloková zástavba, trať prochází městskými památkovými zónami Nusle, Vinohrady a Smíchov a dále pražskou památkovou rezervací pod Vyšehradem. Kulturní památkou je i soubor mostů z roku 1902 pod Vyšehradem přes ulice na Výtoni a přes Vltavu. Naopak krčská trať vede v souběhu se silničním „Městským okruhem“ vesměs mimo obytnou zástavbu.

3. Cíl studie proveditelnosti

Cílem studie proveditelnosti je vypracování návrhů řešení rekonstrukce železničních tratí Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel plnění níže uvedené cíle projektu, a to v různých projektových variantách. Dále je cílem SP porovnání těchto návrhů mezi sebou z hlediska technického, dopravně technologického, přepravního a ekonomického, jako podklad pro výběr optimální varianty.

4. Cíle projektu

Základními cíli navrhovaných stavebně technických opatření jsou zejména:

1. zlepšení technického stavu a snížení nákladů na udržování provozuschopnosti železniční infrastruktury. Železniční stanice Praha-Smíchov prošla poslední rekonstrukcí v 50. letech 20. století, zdejší reléové staniční zabezpečovací zařízení je za hranicí technické životnosti a v uspokojivém stavu není ani trakční vedení nebo kolejiště. Most přes Vltavu podle stavebně technického průzkumu vyžaduje brzkou náhradu prvků mostovky, které jsou oslabené korozí. Ostatní části infrastruktury obou tratí jsou ve stavu, odpovídajícím běžně prováděné údržbě. Bez celkové modernizace by vyžadovaly obě trati vyšší náklady na náhradu nebo opravu jednotlivých staveb a zařízení z prostředků na provozuschopnost;
2. zvýšení bezpečnosti dopravy i cestujících a zajištění bezbariérového přístupu k vlakům. Zvýšení bezpečnosti lze docílit instalací moderního zabezpečovacího zařízení s dispečerským řízením včetně evropského zabezpečovače ETCS L2.

Jedinou stanicí s osobní dopravou v dnešním stavu je ŽST Praha-Smíchov, která sestává z více obvodů. Osobní nádraží je peronizované, ale na společném nádraží se dosud používají úrovněvá nástupiště. Pro zajištění bezbariérového přístupu k vlakům je potřeba úrovněvá nástupiště nahradit nástupištem ostrovním a také vybudovat výtahy na nástupiště, doplnit hmatové prvky na povrchy nástupišť a upravit informační a orientační systém pro nevidomé, resp. slabozraké;

3. lepší zapojení trati do systému pražské integrované dopravy (PID). Cíl sleduje na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov přidání dalších linek S6, S65 a S71 navíc ke stávající S7, na trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel pak možnost zavedení linky S72.

Zkvalitnit obsluhu území v rámci PID lze také doplněním zastávek v místě křížení s jinými páteřními linkami na Výtoni (tramvaje) na smíchovské trati, resp. na Kačerově (metro linka C) a na Spořilově (tramvaje, autobusy) na krčské trati. Protože nové zastávky vedou k prodloužení cestovní doby vlaku, je třeba účelnost doplnění zastávek pečlivě zvažovat;

4. udržení podmínek pro průjezd vlaků nákladní dopravy přes uzel Praha. Současný stav infrastruktury nákladní dopravy v zásadě postačuje, na krčské trati je dostatečná kapacita, traťová třída zatížení D4 a průjezdný průřez GC. Cílem je nezhoršení průjezdnosti, například vlivem zvyšujícího se počtu osobních vlaků nebo redukcí infrastruktury;
5. uvolnění nevyužívaných ploch pro mimodrážní využití. V ŽST Praha-Smíchov jsou obvody společné nádraží a nákladový obvod využívány minimálně, Územní plán sídelního útvaru hl. m. Prahy (ÚP SÚ HMP) předpokládá využití těchto ploch pro městskou zástavbu. Krčské trati se tento cíl netýká.

Prostředkem k naplnění cílů je rekonstrukce úseků tratí, při respektování normových požadavků a při udržení přijatelných dopadů na životní prostředí a okolní zástavbu. Podmínkou je i ekonomická efektivita projektu a územní průchodnost navržené varianty.

5. Navržené varianty

Varianty jsou navrženy a posuzovány pro obě zahrnuté trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel zvlášť.

5.1 Úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov

Studie proveditelnosti prověřovala variantu bez projektu a následující varianty projektové.

BEZ PROJEKTU – zachovává se současný stav. Stavby jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost. Konfigurace ŽST Praha-Smíchov ani kapacita trati se nemění. Počet cestujících přepravených vlakem roste díky dokončování III. TŽK mimo uzel Praha.

VARIANTA MINIMÁLNÍ – představuje rekonstrukci dvoukolejné trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov včetně dvoukolejného, památkově chráněného mostu přes Výtoň a Vltavu z roku 1902. ŽST Praha-Smíchov zůstává v současném rozsahu, včetně zachování obvodu společné nádraží. Rekonstrukce se týká všech profesí obdobně k ostatním projektovým variantám.

Varianta minimální byla během zpracování SP vyhodnocena jako územně nereálná, neboť zachování společného nádraží by bylo ve výrazném a neodstranitelném rozporu s ÚP SÚ HMP. Proto nebyla ani podrobena dopravně technologickému posouzení, přepravní prognóze a ekonomickému hodnocení.

VARIANTA STŘEDNÍ 1.1=1.2 – je navržena rekonstrukce dvoukolejné trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov včetně dvoukolejného, památkově chráněného mostu přes Výtoň a Vltavu z roku 1902. Rozsah ŽST Praha-Smíchov se zredukuje o nákladový obvod a o společné nádraží, opuštěné pozemky budou uvolněny pro městskou zástavbu. Náhradou bude změněno kolejiště osobního nádraží, vznikne zde nové ostrovní nástupiště a dvojice kolejí pro nákladní vlaky směřující do Hostivice a na vlečku Letiště Praha ve Středoklukách. Rekonstrukce zahrne železniční svršek a spodek, nástupiště, mosty, trakční vedení, přeložky sítí, protihlukovou ochranu a další nezbytné součásti infrastruktury. Provoz zabezpečí nové elektronické staniční zab. zař. (SZZ) a traťové zab. zař. (TZZ) se zábrzdou vzdáleností 1000 m při rozmístění návěstidel po cca 500 m pro dosažení co největší propustnosti. Úsek bude také opatřen systémem ETCS L2 a dispečerským řízením z CDP Praha.

Varianty střední 1.1 a střední 1.2 se mezi sebou liší výhradně provozním konceptem, kdy ve variantě střední 1.2 je navíc uvažován provoz Sp vlaků Praha hl. n. – Letiště Ruzyně, viz blíže v kapitole 6.

VARIANTA STŘEDNÍ 2.1=2.2 – řešení varianty střední 1.1=1.2 je rozšířeno o nové trojkolejné přemostění Vltavy. Navrhuje se rekonstrukce stávajícího historického mostu s jeho zjednodušením a novostavba dvoukolejného nového souběžného mostu, pojatého jako novodobá replika. Na trojkolejném úseku leží nová zastávka Praha-Výtoň v atraktivní, ale urbanisticky náročné lokalitě pod Vyšehradem. Za ní trojkolejný úsek končí, pokračuje dvoukolejná trať směr Praha hl. n. a jednokolejná trať směr Praha-Vršovice. ŽST Praha-Smíchov je shodná s variantou střední 1.1=1.2, liší se pouze doplněním dvou výhybek v liché skupině.

Varianty střední 2.1 a střední 2.2 se mezi sebou liší výhradně provozním konceptem, kdy ve variantě střední 2.2 je navíc uvažován provoz Sp vlaků Praha hl. n. – Letiště Ruzyně, viz blíže v kapitole 6.

5.2 Úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel

Studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a dvě varianty projektové.

BEZ PROJEKTU – zachovává se současný stav, SZZ obou stanic budou nahrazeny v jiných stavbách – ŽST Praha-Zahradní Město v navazující stavbě SŽDC, ŽST Praha-Krč jako vyvolaná investice Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s. při stavbě metra linky D. Stavby jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost. Konfigurace stanice Praha-Krč ani kapacita trati se nemění, trať slouží pouze nákladní dopravě.

VARIANTA STŘEDNÍ 1 – je navržena rekonstrukce jednokolejné trati včetně průjezdu ŽST Praha-Zahradní Město čekací koleje a ŽST Praha-Krč, bez změn jejich konfigurace. Rekonstrukce se týká železničního svršku a spodku, mostů, trakčního vedení, SZZ, TZZ, přeložek sítí a podobně. Úsek bude také opatřen systémem ETCS L2 a dispečerským řízením z CDP Praha. Trať bude i nadále sloužit výhradně nákladní dopravě.

VARIANTA STŘEDNÍ 2 – trať je pro umožnění provozu osobní dopravy nové linky S72 zdvoukolejněna, vyjma chuchelského tunelu s profilem neumožňujícím doplnění druhé koleje. Zdvoukolejnění si vyžádá změnu konfigurace všech tří dopraven – ŽST Praha-Zahradní Město čekací koleje, ŽST Praha-Krč a odb. Tunel. Nástup a výstup cestujících by byl možný na nových nástupištích krčské stanice (přestup na metro linky D), krčské zastávky (přestup na metro linky C) a na nové zastávce Praha-Spořilov (přestup na tramvaj a autobus). Rekonstrukce se i v této variantě týká všech staveb a zařízení, vč. zavedení systému ETCS L2 a dispečerského řízení z CDP Praha.

6. Dopravní technologie a přepravní prognóza

6.1 Úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov

Trat' Praha hl. n. – Praha-Smíchov se využívá téměř výhradně pro osobní dopravu. V **dálkové osobní dopravě** jde o linky EC/Rx Praha hl. n. – Plzeň hl. n. – Cheb / München / Klatovy v souhrnném intervalu 60 min., přičemž po zprovoznění přeložky Ejovice – Plzeň v roce 2018 se předpokládá zvětšení četnosti vlaků zavedením dvousegmentové obsluhy v úseku Praha – Plzeň s intervaly vlaků Ex po 60 min., R po 60/120 min. Dále jde o mezuregionální linku R Praha hl. n. – Příbram – Písek – České Budějovice, provozovanou v intervalu 120 min. s četnými vynechanými spoji. Provoz těchto linek je shodný ve variantě bez projektu i v projektových variantách.

V **regionální osobní dopravě** po trati projíždí linka S7 (Úvaly –) Praha hl. n. – Praha-Radotín (– Řevnice (– Beroun)), provozovaná v intervalu 10/30 min. Cílem organizátora pražské integrované dopravy ROPID je prodloužení linek S6 Praha-Smíchov – Nučice (– Beroun) a S65 Praha-Smíchov – Hostivice – Rudná u Prahy až do ŽST Praha hl. n. a dále zavedení nové tangenciální linky S71 Praha-Smíchov – Praha-Vršovice – Praha-Malešice – Praha-Běchovice, tyto linky by měly špičkový interval 20 až 30 minut. Předpokladem k tomu je zvýšení kapacity dráhy, což neumožňuje varianta bez projektu a je to předmětem návrhu projektových variant. Varianta střední 1.1 (a s obtížemi i 1.2) umožní zavedení dvou z těchto linek, varianta střední 2.1 (a s obtížemi i 2.2) pak všech tří linek.

Varianty střední 1.1 a střední 1.2, resp. střední 2.1 a střední 2.2 se mezi sebou liší výhradně provozním konceptem, kdy ve variantách střední 1.2, resp. střední 2.2 je navíc uvažován provoz Sp vlaků Praha hl. n. – Praha-Smíchov – Hostivice – Jeneček – Letiště Ruzyně. Tento provoz Sp vlaků odpovídá SP „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ ve variantách J1stř, J5, J5mod. Vzhledem k závěrům jednání Centrální komise Ministerstva dopravy ze dne 7. 7. 2015 k SP „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, kdy bylo pro další přípravu rozhodnuto sledovat variantu R1spěš napojující ruzyňské letiště od ŽST Praha-Ruzyně, není třeba se spěšnými vlaky nadále počítat a varianty střední 1.2 a střední 2.2 jsou bezpředmětné.

Přepravní prognóza osobní dopravy vychází ze dvou dopravních modelů: pro dálkovou dopravu byl použit dopravní model vytvořený pro „Studii proveditelnosti pro trat' Praha-Smíchov – Plzeň, verze 31. 8. 2010“ společností SUDOP PRAHA a. s. Pro regionální a městskou hromadnou dopravu je využit čtyřstupňový dopravní model spravovaný IPR Praha. Městský dopravní model předpokládá, že realizace projektu nepovede k indukci nových cest, ale pomůže převedení části cest z IAD a z jiných linek MHD (metro, tramvaje, autobusy) na železnici. Trat' Praha hl. n. – Praha-Smíchov je velmi dobře využita již nyní, denně po ní projede 9 900 cestujících v regionální dopravě a 5 800 cestujících v dálkové dopravě. Výhledově se předpokládá nárůst počtu cestujících v dálkové dopravě vlivem dokončení III. TŽK na cca 9 000 osob denně, a to pro všechny varianty včetně bez projektu. Naopak v regionální dopravě se liší výsledky varianty bez projektu (11 500 osob denně), střední 1.1 (12 500 osob denně) a střední 2.1 (15 000 osob denně). Nárůst počtu cestujících ve variantě střední 2.1 oproti střední 1.1 je způsoben jednak realizací nové zastávky Praha-Výtoň a dále zavedením linky S71.

Samostatně byla vyhodnocena přepravní prognóza nové zastávky Praha-Výtoň, navrhované ve variantě střední 2.1 (a střední 2.2). Celkový obrát cestujících na této zastávce stanovil model na 3 500 osob denně, což ukazuje na účelnost zřízení této zastávky.

V úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov není nákladní doprava zavedena, s výjimkou jednoho manipulačního vlaku a výlukových stavů. Přes Prahu-Smíchov budou po dokončení ŽST Praha-Zahradní Město směřovány **nákladní vlaky** jen vlaky směr Hostivice. Potřeby nákladní dopravy jsou zohledněny při návrhu ŽST Praha-Smíchov uvažováním dvou kolejí pro vlaky s leteckým palivem na letiště Ruzyně.

Kapacita trati a reálnost navržených jízdních řádů byly prověřeny **provozní simulací**. Tato simulace modelovala provoz v době ranní špičky pro všechny zpracované jízdní řády při provozu bez zpoždění a při provozu se zpožděním, vyhodnoceno bylo vždy 90 pokusů. Zahrnuta byla infrastruktura v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov, příslušnou část ŽST Praha hl. n., celou ŽST Praha-Smíchov a přilehlé úseky směr Praha-Žvahov, Praha-Hlubočepy a Praha-Radotín. Výsledkem je potvrzení reálnosti navržených grafikonů vlakové dopravy, ale rizikem se ukázala být ŽST Praha hl. n., kde scénáře s provozem linky S65 Praha hl. n. – Hostivice a zároveň Sp Praha hl. n. – Letiště vedou k vícenásobnému posunu, přičemž je pravděpodobné, že tento posun nemusí být realizovatelný. Vzhledem k výše uvedenému tyto scénáře již nejsou relevantní. Prokázalo se, že podle německé metodiky DB 405.0104 jde o „provoz s dobrou kvalitou“.

6.2 Úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel

Varianta bez projektu a varianta střední 1 na této trati shodně neuvažují s **osobní regionální dopravou**. Organizátor ROPID požaduje po trati Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – Praha-Radotín zavedení nové tangenciální linky S72 Praha-Radotín – Praha-Zahradní Město – Praha-Malešice – Praha-Libeň s intervalem 30 min., tento požadavek respektuje projektová varianta krčské trati střední 2.

Dopravní model v **přepravní prognóze** na krčské trati pro variantu střední 2 posoudil přepravní potenciál nové tangenciální linky S72. Využilo by ji v úseku Praha-Radotín – Praha-Kačerov denně 2 900 cestujících a v úseku Praha-Kačerov – Praha-Zahradní Město denně 1 700 cestujících, čemuž odpovídá obsazenost průměrně 40 a 25 cestujících na vlak.

V dnešním stavu je převážná většina **nákladní dopravy** na III. TŽK směřována po krčské trati, která byla k tomuto účelu ostatně postavena. Potřeby nákladní dopravy jsou zohledněny při návrhu ŽST Praha-Zahradní Město čekací koleje, ŽST Praha-Krč, oboje zajištěním kolejí pro vlaky délky 740 m. Projektové varianty na směřování ani objem nákladní dopravy nemají vliv.

7. Ekonomické hodnocení

Hodnocení variant bylo provedeno metodou 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 kvantitativní analýza rizik.

V SP bylo zpracováno samostatně ekonomické hodnocení úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov a samostatně Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel. Vzhledem k tomu, že se liší předpokládaná doba rekonstrukce obou tratí, je odlišné i hodnotící období: pro smíchovskou trať 2018 – 2047, pro krčskou trať 2022 – 2051.

Pro úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov byla porovnána varianta bez projektu s projektovými variantami střední 1.1, střední 1.2, střední 2.1, střední 2.2. Z důvodů uvedených v kapitole 6.1 jsou varianty střední 1.2 a střední 2.2 bezpředmětné a nejsou proto jejich výsledky ekonomického hodnocení v tomto posuzovacím protokolu uváděny.

Pro úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel se porovnává varianta bez projektu s projektovými variantami střední 1 a střední 2.

Nejvýznamnějším přínosem projektových variant smíchovské trati je úspora času cestujících a úspora provozních nákladů železnice za velké opravy. U krčské trati je významným přínosem úspora provozních nákladů železnice, ve variantě střední 2 pak navíc přínosy z úspory času cestujících.

úsek	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (SH)			Praha-Zahradní Město – odb. Tunel (JS)		
varianta	bez projektu	střední 1.1	střední 2.1	bez projektu	střední 1	střední 2
ekonomické hodnocení						
celkové investiční náklady v CÚ 2015 (mil. Kč)	0	3 533	4 942	0	1 506	2 106
celkové náklady na opravy (mil. Kč)	2 135	648	680	1 151	134	135
finanční vnitřní výnosové procento FRR	–	-3,43 %	-3,27 %	–	-0,88 %	-3,13 %
finanční čistá současná hodnota kapitálu FNPV (mil. Kč)	–	-1 066	-1 846	–	-285	-738
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	10,31 %	6,71 %	–	1,06 %	12,59 %
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	–	925	298	–	-203	945
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	1,364	1,092	–	0,823	1,600
přepínací hodnota u EA pro investiční náklady	–	41,1 %	10,2 %	–	-19,0 %	64,6 %

Podle výsledků finanční analýzy žádná z variant neprokazuje finanční návratnost, což odpovídá tomu typu projektu. Výsledky ekonomické analýzy prokázaly, že **kladné ekonomické efektivity dosahují na smíchovské trati projektové varianty střední 1.1 a střední 2.1, na krčské trati jen střední 2**. Ekonomická čistá současná hodnota ENPV těchto tří projektových variant je kladná. Přepínací hodnoty pro investiční náklady se pohybují v rozmezí +10,2 až +64,6 %.

V ekonomickém hodnocení smíchovské trati varianty střední 2.1 byl posouzen samostatný přínos vybudování zastávky Praha-Výtoň. Z výsledků plyne, že samotná zastávka má pozitivní vliv na výsledek hodnocení, např. ENPV var. střední 2.1 zlepšuje o 34 mil. Kč, a je i samostatně obhajitelná.

8. Zhodnocení variant

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

úsek	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (SH)			Praha-Zahradní Město – odb. Tunel (JS)		
varianta	bez projektu	střední 1.1	střední 2.1	bez projektu	střední 1	střední 2
naplnění cílů projektu						
1: zlepšení tech. stavu trati a snížení nákladů na opravy	ne	ano	ano	ne	ano	ano
2: zvýšení bezpečnosti dopravy a bezbariérový přístup	ne	ano	ano	ne	ano	ano
- staniční a traťové zabezpečovací zařízení 3. kat. vč. DOZ a ETCS L2	ne	ano	ano	ne	ano	ano
- nástupiště výšky 550 mm nad TK s bezbariérovými úpravami	ne	ano	ano	–	–	ano
3: lepší zapojení trati do PID	ne	část.	ano	ne	ne	ano
- možnost nového zavedení linek daným úsekem	–	S6, S65	S6,S65,S71	–	–	S72
- nové železniční zastávky	ne	ne	Výtoň	ne	ne	Kačеров, Spořilov
4: průjezd nákladní dopravy uzlem Praha	ano	ano	ano	ano	ano	ano
5: uvolnění ploch ŽST P.-Smíchov pro mimodrážní využití	ne	ano	ano	–	–	–
- umístění kolejíště výhradně na plochách pro železnici dle ÚP SÚ HMP	ne	ano	ano	–	–	–
výsledky ekonomického hodnocení						
ekonomická efektivita (ERR ≥ 5,5 %)	–	ano	ano	–	ne	ano
pomocná hodnotící kritéria						
splnění TSI a technických norem	ne	ano	ano	ne	ano	ano
úspora dopravních zaměstnanců	ano	ano	ano	ne	ano	ano
- počet zaměstnanců / ušetřeno proti výchozímu stavu	20 / 7	8 / 19	8 / 19	6 / 0	4 / 2	4 / 2
počet přepravených cestujících denně	21 000	22 000	22 500 – 24 500	–	–	1 700 – 2 900
možnost etapizace výstavby	–	je etapou stf.2.1	ano	–	ne	ne
doba výstavby	–	2018-21	2018-24	–	2022-23	2022-24
riziko neúspěchu	–	střední	vysoké	–	–	střední
- hlavní rizikové oblasti	nedostatek finančních prostředků na opravy	řešení mostu přes Vltavu, stavba v památk. chráněném území	projednání mostu a Výtoně, stavba v památk. chráněném území, studie pro tang. linky	nedostatek finančních prostředků na opravy	varianta není ekonom. efektivní	podmínění infra. pro tangenciální linky zvláštní studií

První cíl „zlepšení technického stavu a snížení nákladů na udržování provozuschopnosti“ považujeme za splněný, pokud dojde k celkové rekonstrukci infrastruktury a náklady na opravy budou významně sníženy proti variantě bez projektu. Tyto cíle plní všechny projektové varianty u smíchovské i krčské trati.

U druhého cíle „zvýšení bezpečnosti dopravy i cestujících a zajištění bezbariérového přístupu k vlakům“ je pro splnění nezbytné nasadit SZZ a TZZ 3. kategorie vč. DOZ a ETCS L2 a také zajistit přístupnost nástupišť pro osoby se sníženou schopností pohybu (výtahy) a orientace (hmatové značení, majáčky atd.), což plní všechny projektové varianty u smíchovské i krčské trati.

Třetí cíl „lepší zapojení trati do systému pražské integrované dopravy (PID)“ má dvě složky, přičemž částečné splnění cíle hodnotíme při dodržení alespoň jedné z nich. První je možnost prodloužení stávajících linek nebo zavedení nových linek v řešeném úseku. Druhou složkou je zlepšení obsluhy území novými zastávkami. U smíchovské trati plní jednu z těchto podmínek varianta střední 1.1 a obě podmínky plní varianta střední 2.1. U krčské trati neplní žádný cíl varianta střední 1 a oba cíle plní varianta střední 2.

Čtvrtý cíl „udržení podmínek pro průjezd vlaků nákladní dopravy přes uzel Praha“ závisí na návrhu podle potřeb nákladní dopravy. U smíchovské trati jde o zajištění disponibilních kolejí v ŽST Praha-Smíchov. U krčské trati jde o vybudování kolejí pro vlaky délky 780 m v ŽST Praha-Zahradní Město čekací koleje a ŽST Praha-Krč a dále o dostatečnou kapacitu mezistaničních úseků. Tento cíl plní všechny projektové varianty smíchovské i krčské trati, stejně tak i varianty bez projektu obou tratí.

Pátý cíl „uvolnění nevyužívaných ploch pro mimodrážní využití“ se týká pouze smíchovské trati v lokalitě ŽST Praha-Smíchov. Pro jeho dosažení musí být opuštěny ty části stanice, kterým ÚP SÚ HMP určuje jiné budoucí využití. Plní jej obě projektové varianty smíchovské trati.

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

V pomocných hodnotících kritériích jsou rekapitulovány další údaje: dodržení TSI a technických norem, úspora dopravních zaměstnanců díky nasazení nových SZZ a TZZ, počty přepravených cestujících, možnost etapizace výstavby, doba výstavby a riziko případného neúspěchu.

Pro výběr dalšího postupu je třeba zohlednit také výsledky projednání jak během zpracování SP, tak závěrečná stanoviska. Nezbytnými podmínkami je kladný výsledek ekonomického hodnocení a splnění cílů projektu. **V úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov:**

- varianta střední 1.1 prokazuje ekonomickou efektivitu i s poměrně vysokou přepínací hodnotou investičních nákladů. Plní také cíle projektu, pouze cíl „zlepšení zapojení trati do PID“ plní jen částečně. Varianta umožňuje zavedení pouze dvou nových linek regionální dopravy, zatímco organizátor ROPID požaduje linky tři, a neobsahuje novou zastávku Praha-Výtoň. Je však třeba připomenout, že obsazenost prodloužených linek S6 a S65 z dopravního modelu je poměrně nízká, a proto lze vedení všech tří linek považovat za sporné. Variantu **střední 1.1 lze dále sledovat pro střednědobý horizont**. Výhodou též je, že vyjma řešení mostních objektů v úseku obvod Vyšehrad (vč.) – osobní nádraží (mimo) je technické řešení shodné s variantou střední 2.1 a lze jej tak chápat jako její etapu. Ze závěrečného projednání vyplynulo, že je vhodné prověřit možnost doplnění zastávky Praha-Výtoň i do této varianty, a to i za cenu určitého kapacitního omezení, resp. možnosti provezení pouze jedné z linek S6, S65 a S71 daným úsekem;
- varianta střední 2.1 plní všechny cíle projektu bez výhrad. Prokazuje ekonomickou efektivitu poměrně těsně, relativní porovnání s variantou střední 1.1 ukazuje, že rozšíření řešení proti střední 1.1 samo o sobě ekonomickou efektivitu nemá (rozdílová ENPV -627 mil. Kč při rozdílu CIN +1 409 mil. Kč). Významným rizikem této varianty je kontroverznost nutného stavebního zásahu do přemostění Vltavy a zejména do prostoru Výtoně, kde během již deset let trvajícího projednávání nedošlo k nalezení shody mezi náhledem složek SŽDC, objednatele městské dopravy (ROPID), územního rozvoje (OÚP MHMP, IPR Prahy), ochrany kulturních památek (NPÚ, OPP MHMP), což potvrdila i poslední jednání na IPR Prahy z 10. 2. 2015 a 19. 3. 2015, a složité projednání lze očekávat i ve vztahu k veřejnosti. Otázkou je i potřebnost této investice v kontextu dlouhodobého záměru tzv. pražského diametru, tedy tunelového železničního propojení Praha-Smíchov/Praha-Eden – Praha-Opera – Praha-Karlín/Praha-Bubny. Výhodou varianty naopak je, že vykazuje vyšší provozní variabilitu v trojkolejném úseku. Variantu **střední 2.1 je vhodné sledovat jako výhledové cílové řešení**, ale nejví se reálně počítat s jeho realizací ve střednědobém čase.

V úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel:

- varianta střední 1 plní cíle vyjma „zlepšení zapojení trati do PID“, k jehož dosažení ale tato varianta nebyla ani myšlena. Varianta nedosahuje ekonomické efektivity, **nelze tedy variantu střední 1 sledovat**;
- varianta střední 2 plní všechny cíle a dosahuje velmi dobrých hodnot ekonomické efektivity, vyplývajících ze zavedení tangenciální linky osobní dopravy. Problémem této varianty je neobhájenost koncepce tangenciálních linek ze strany objednatele ROPID vůči evropským hodnotitelům, což odráží podmínka JASPERS v závěrečném stanovisku „*další posouzení jižní spojky by mělo být předmětem komplexní integrované studie všech plánovaných tangenciálních tras*“. Variantu **střední 2 tak lze doporučit jako cílový stav**, ale schválení této varianty je možné až po zpracování uvedené studie.

9. Projednání studie proveditelnosti

Studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími hodnotiteli, tedy s MD, JASPERS, IPR Praha, ROPID a se složkami SŽDC. K výsledné verzi vydali hodnotitelé tato vyjádření:

- MD souhrnné vyjádření čj. 42/2015-130-KR/4 z 22. 6. 2015 bez zásadních připomínek;
- JASPERS souhrnné posouzení čj. SG/JASPERS/2015-685/PNR/so z 18. 6. 2015, v němž se uvádí mj. „*studie poskytuje stabilizované a podle názoru JASPERS technicky a ekonomicky efektivní bezprostřední řešení pro etapu I – nádraží Smíchov, které naléhavě potřebuje modernizace a prozíravě odráží ekonomické a přepravní podmínky a kritéria přijatelnosti tím, že preferuje rekonstrukci stávajícího železničního mostu přes Vltavu ve střednědobém termínu (etapa II). Etapa III je více méně nezávislá na předcházejících dvou etapách a v tomto smyslu k ní studie přistupuje. Výsledky studie pro etapu III lze podle názoru JASPERS považovat za orientační*“ a „*další posouzení jižní spojky by mělo být předmětem komplexní integrované studie všech plánovaných tangenciálních tras, avšak počáteční indikace pro účel této studie jsou pozitivní a dostatečné*“;
- Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy doporučení výsledné varianty čj. 06008/15 z 19. 6. 2015, doporučující sledovat variantu střední 2 v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov i Praha-Zahradní Město – odb. Tunel. Uvádějí také, že „*úloha tříkolejného železničního přemostění Vltavy mezi Výtoní je komplikovaná a dnes není na tuto problematiku jednotný názor. Zásah do tohoto prostoru bude vždy velice citlivé téma. Jako kompromisní řešení, pro odblokování dané situace souhlasíme s možností zachování dnešního dvoukolejného železničního mostu, za podmínky vybudování nové železniční zastávky Praha-Výtoň na jeho předpolí (...) v dlouhodobém horizontu nadále požadujeme realizaci tříkolejného uspořádání*“;

- ROPID vyjádření čj. OPL/0311/15/Hs z 15. 6. 2015, v němž uvádějí, že „vyhovuje nejlépe (na obou dílčích úsecích) výhledovým záměrům v regionální železniční dopravě varianta střední 2“ a „pokud by se rozhodlo o etapizaci stavby s etapou v podobě varianty střední 1 a vzhledem ke skutečnosti, že železniční zastávka Praha-Výtoň prokázala celospolečenský přínos a ekonomickou efektivitu, požadujeme doplnění této zastávky rovněž do varianty střední 1“;
- SŽDC O6 doporučení výsledné varianty čj. 24580/2015-O6 z 17. 6. 2015, doporučující pro úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov variantu střední 1 s tím, že „výlučné sledování (...) podvarianty [s ponecháním současného mostu přes Vltavu a bez zastávky Praha-Výtoň] považujeme pro další proces přípravy za rizikové“ a za nejprůchodnější označující řešení s novým dvoukolejným mostem a s novou zastávkou Praha-Výtoň. Dále „nezbytnou repasi původního souboru památkově chráněných mostních konstrukcí doporučujeme řešit mimo soubor staveb Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov“ a „o realizaci zast. Praha-Výtoň (...) rozhodnout v dalším stupni dokumentace na základě odstranění rozporných názorů dotčených odborů MHMP a prokázání dostatečné kapacity traťového úseku“. Pro úsek Praha-Zahradní Město – odb. Tunel doporučují var. bez projektu;
- SŽDC O12 vyjádření čj. 26324/2015-SŽDC-O12 z 19. 6. 2015, doporučující nejprve realizovat variantu střední 1 a jako cílové řešení obou úseků pak střední 2;
- SŽDC O13 doporučení výsledné varianty čj. 26272/2015-SŽDC-O13 z 18. 6. 2015, v němž je jako optimální pro úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov označena varianta střed 2 s částečným odsunem mostu, přičemž „celospolečensky neodůvodnitelný požadavek na zachování konstrukce na stávajícím místě odmítáme“ a „trvat na pietním zachování původních materiálů a plánů odsuzuje železnici do role správce skanzenu.“ K trati Praha-Zahradní Město – odb. Tunel se SŽDC O13 nevyjádřil;
- SŽDC O14 vyjádření čj. 26 018/2015-SŽDC-O14 z 17. 6. 2015, podle nějž nemají objektivní důvod kteroukoli efektivní variantu upřednostnit a doporučit;
- SŽDC O26 stanovisko čj. 25055/2015-SŽDC-O26 z 12. 6. 2015 doporučující k další přípravě variantu střední 2 v obou úsecích;
- SŽDC SSZ závěrečné stanovisko čj. 10 075/2015-SŽDC-SSZ-ÚT1-Frk z 19. 6. 2015, doporučující v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov zahájit přípravu v rozsahu var. střední 1, ale v dlouhodobém výhledu sledovat cílové řešení v podobě varianty střední 2 zejména po nalezení obecné shody na podobě takového řešení. Dále stanovisko navrhuje zvážit doplnění zast. Praha-Výtoň ke stávající dvoukolejné trati. Pro trať Praha-Zahradní Město – odb. Tunel doporučuje SSZ nezahajovat přípravu do doby splnění podmínky JASPERS zpracovat studii pro tangenciální osobní linky.

Stanoviska byla projednána na závěrečné poradě dne 22. 6. 2015 a bylo dohodnuto, že SP bude předložena na CK MD s doporučeními, převzatými do tohoto posuzovacího protokolu.

10. Návrh dalšího postupu

Ze studie proveditelnosti a jejího projednání vyplynulo, že SP lze předložit na CK MD ke schválení. Závěrečná stanoviska ukázala, že existuje shoda na cílové koncepci obou řešených úseků Praha hl. – Praha-Smíchov a Praha-Zahradní Město – odb. Tunel, odpovídající zpracovaným variantám SH střední 2.1, resp. JS střední 2.

U smíchovské trati se ale zároveň vyjevila trvající neshoda ohledně řešení přemostění Výtoně a Vltavy, a to jak ve střednědobém horizontu, tak i cílově – některé složky preferují nový most bez využití stávajícího přemostění (IPR Praha v únoru 2015, SŽDC O13, SŽDC O6), jiné zachování současného mostu (NPÚ, MHMP OPP), rozpory jsou i ohledně charakteru nové mostovky souběžné s památkovým mostem (IPR Praha: novodobá architektonicky náročná konstrukce; NPÚ: pohledová replika). Dále stanovisko JASPERS potvrdilo, že pro financovatelnost staveb pro tangenciální osobní linky na smíchovské i krčské trati požadují zpracování zvláštní studie, hodnotící komplexně takové linky.

Existuje nicméně shoda hodnotitelů, že není účelné odkládat rekonstrukci nesporných a etapovitě využitelných úseků, tj. Praha hl. n. – Praha-Smíchov v rozsahu varianty střední 1.1.

Stavební správa západ proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti, protože splnila zadání a zmapovala možnosti rekonstrukce obou tratí;
2. určit **v úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov** pro bezprostředně navazující přípravu a realizaci stavby v rozsahu varianty **střední 1.1**, pro kterou se zároveň doporučuje prověřit realizaci zastávky Praha-Výtoň. Jako cílové řešení se navrhuje sledovat variantu **střední 2.1**, jejíž obhajitelnost je podmíněna zejména zpracováním studie tangenciálních linek na území Prahy a dořešením podoby přemostění Výtoně a Vltavy. Obecně přijatelnou podobu tohoto přemostění je nezbytné dále hledat pro střednědobý i cílový stav;
3. postupovat **v úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel** v současné době podle varianty **bez projektu**. Jako cílové řešení ve vzdálenějším časovém horizontu se navrhuje sledovat variantu **střední 2**, ale za podmínky jejího obhájení ve studii tangenciálních linek, zajištěné organizací ROPID;

4. v další přípravě respektovat závěry posouzení JASPERS, především promítnout požadavky nové legislativy a směrnic EU, zejména v oblasti rizik a životního prostředí, monitorovat a řídit rizika, zohlednit výsledky samostatné studie zavádění osobních tangenciálních linek a minimalizovat omezení provozu během rekonstrukce.

11. Závěr

Rekonstrukce tratí tvořících zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha je v souladu se záměry rozvoje železniční sítě ČR podle Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, potřebami hl. m. města Prahy a plány SŽDC. Studie proveditelnosti prokazuje, že existují projektové varianty ekonomicky efektivní a plnící cíle projektu.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti

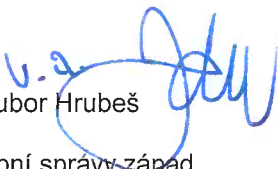
doporučujeme

a) schválit

Studii proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha;

b) uložit

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


Ing. Lubor Hrubeš
ředitel
Stavební správy západ



Ministerstvo dopravy

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

Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Generální ředitelství

odbor investiční

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne
35414/2015-SŽDC-
O7/21.8.2015

Naše značka
154/2015-910-IZD/7

Vyřizuje / linka
Řehák Petr, Mgr. / 225131038

Praha
- 2 -10- 2015

Věc: SP "Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha"

Dopisem č. j. 35414/2015-SŽDC-O7 ze dne 21. 8. 2015 předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, s. o., Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, dle platné směrnice MD č. V-2/2012 (Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu), studii proveditelnosti „Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“.

Účelem studie proveditelnosti je poskytnutí relevantního podkladu k posouzení vhodné investiční varianty pro modernizaci předmětného traťového úseku, a to z hlediska koncepčního, technického, technologického, přepravního a ekonomického. Projektové varianty zahrnují návrhy řešení rekonstrukce železničních tratí Praha hl. n. – Praha-Smíchov a Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel.

Základní cíle navrhovaných stavebně technických opatření jsou:

- 1) Zlepšení technického stavu a snížení nákladů na udržování provozuschopnosti železniční infrastruktury.
- 2) Zvýšení bezpečnosti dopravy i cestujících a zajištění bezbariérového přístupu k vlakům.
- 3) Výhodnější zapojení tratí do systému pražské integrované dopravy (PID).
- 4) Udržení adekvátních podmínek pro průjezd vlaků nákladní dopravy přes uzel Praha.
- 5) Uvolnění nevyužívaných územních ploch pro mimodrážní využití.



V rámci studie proveditelnosti byly řešeny varianty zvlášť pro níže uvedené TÚ:

- a) *Pro TÚ Praha hl. n. – Praha-Smíchov*: Bez projektu a projektové varianty - Minimální, Střední 1.1 a Střední 2.1.
- b) *Pro TÚ Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel*: Bez projektu a projektové varianty – Střední 1 a Střední 2.

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

úsek	Praha hl. n. – Praha-Smíchov (SH)			Praha-Zahradní Město – odb. Tunel (JS)		
varianta	bez projektu	střední 1.1	střední 2.1	bez projektu	střední 1	střední 2
ekonomické hodnocení						
celkové investiční náklady v CÚ 2015 (mil. Kč)	0	3 533	4 942	0	1 506	2 106
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	10,31 %	6,71 %	–	1,06 %	12,59 %
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	1,364	1,092	–	0,823	1,600

Kromě varianty Střední 1 prokázaly kladnou ekonomickou efektivitu všechny projektové varianty. Cíle projektu byly naplněny v různé míře. **Požadavkům z hlediska ekonomických, provozních a kapacitních možností vyhověla nejlépe varianta Střední 1.1 s cílovým řešením variantou Střední 2.1.** Varianta Střední 1.1 řeší rekonstrukci dvoukolejné tratě Praha hl. n. – Praha-Smíchov, včetně dvoukolejného, památkově chráněného mostu přes městskou část Výtoň a řeku Vltavu. ŽST Praha-Smíchov bude zredukována o nákladový obvod a tzv. společné nádraží. Bude vybudováno nové ostrovní nástupiště a dvojice kolejí pro nákladní dopravu ve směru Hostivice a Středokluky. Dále proběhne rekonstrukce železničního spodku a svršku, mostů, nástupišť a trakce, včetně protihlukových opatření. Provoz zabezpečí elektronické SZZ prostřednictvím JOP a TZZ se zábrzdnou vzdáleností 1000 m, avšak při rozmístění návěstidel po 500 m z důvodu dosažení větší propustnosti. Předmětný TÚ bude vybaven systémem ETCS L2 a dispečerským řízením z CDP Praha. Varianta Střední 2.1 řeší navíc trojkolejné přemostění řeky Vltavy, což znamená ponechat stávající most jednokolejný a nový, dvoukolejný, vybudovat souběžně se stávajícím jako novodobou repliku. Na trojkolejném úseku se předpokládá realizovat novou zastávku Praha-Výtoň.

V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012 se dne 18. 9. 2015 uskutečnilo zasedání Centrální komise MD, které k předmětné studii proveditelnosti přijalo následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že:

1. Schvaluje studii proveditelnosti „Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha“.
2. Ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb požaduje připravovat variantu Střední 1.1 (úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov), s tím, že SŽDC, s. o. bude nadále sledovat i variantu Střední 2.1, jako cílové řešení. Při realizaci staveb v rozsahu varianty Střední 1.1 minimalizovat náklady, které by následnou dostavbou staveb varianty Střední 2.1 byly zmařeny.
3. V úseku Praha-Zahradní Město – Praha-Krč – odb. Tunel (tzv. jižní spojka) postupovat podle varianty bez projektu. Na základě výsledků a doporučení studie tangenciálních linek, zajišťované organizací ROPID, SŽDC, s. o. předloží na CK MD návrh dalšího postupu pro předmětný traťový úsek.

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

V Praze dne 2. 10. 2015



Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

1. náměstek ministra

Na vědomí: SFDI

Ověřovací doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Ověřuji pod pořadovým číslem **77797329-182484-151005131917**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **3** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Ověřující osoba: **Jana Kučerová**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**

V Praze dne 05.10.2015



77797329-182484-151005131917