

Naše zn.: 29 903/2014-07

Vyřizuje: Hejnslová, Frdřich

Telefon: 972 246 528, 972 244 833

Mobil: 602 650 521, 602 269 052

E-mail: Hejnslova@szdc.cz, Frdřich@szdc.cz

Schvalovací protokol

„Studie proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“

1. Identifikační údaje

Název akce: Studie proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany
Doba zpracování: 2012 až 2014
Řešená lokalita: trať Lysá nad Labem (včetně) – Praha-Vysočany (včetně)
Kraje: Středočeský kraj, Hlavní město Praha
Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SZDC), Dlážděná 7/1003, 110 00 Praha 1
zastoupená Stavební správou západ (SSZ), Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
vedoucí projektu Ing. Jaromír Tvrdík

2. Účel projektu a řešené varianty

Trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany je dvoukolejná a elektrifikovaná (3 kV ss), s pěti stanicemi a dvěma zastávkami. Zařazením náleží do dráhy celostátní a do sítě TEN-T jako součást hlavní sítě nákladní dopravy a globální sítě osobní dopravy.

Spojuje Prahu s Čelákoviciemi a Lysou nad Labem, ale i s Milovicemi, Nymburkem, Poděbrady a v meziregionálních vazbách i Královéhradeckým krajem. Přepravní výkony v osobní dopravě zde trvale rostou, trať patří mezi trati s nejvyšším počtem cestujících v Čechách. Trať dále slouží pro odklony vlaků z I. koridoru. Cílem studie proveditelnosti bylo nalézt vhodný návrh optimalizace nebo modernizace daného úseku.

Rozhodujícími cíli projektu jsou:

- I. bezpečnost a bezbariérový pohyb cestujících;
- II. zajištění potřebné kapacity dráhy pro osobní dopravu;
- III. zkrácení cestovních dob pro osobní dopravu;
- IV. zlepšení obsluhy území doplněním míst zastavení;
- V. zlepšení podmínek pro tranzitní nákladní dopravu.

Prostředkem k naplnění cílů pak je optimalizace nebo modernizace úseku, při respektování normových požadavků. Podmínkou je ekonomická efektivita projektu. Pro dosažení cílů studie proveditelnosti navrhuje variantu bez projektu a šest variant projektových.

BEZ PROJEKTU – Pomocí oprav se zachovává současný stav.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Navržena rekonstrukce trati v celé délce ve všech profesích, zejména peronizace stanic, zvýšení rychlosti a nasazení zab. zař. 3. kategorie. Dojde ke zvýšení kapacity dráhy.

MIN – Trať zůstává dvoukolejná v současné stopě při rychlosti do 120 km/h.

STŘED 1 – Trať zůstává dvokolejná s drobnými rektifikacemi oblouků při rychlosti do 140 km/h.

STŘED 2 – Řešení z varianty „STŘED 1“ je doplněno o zhruba 2 km dlouhou přeložku za ŽST Čelákovice.

STŘED 2-RZ – Varianta „STŘED 2“, doplněná o novou zastávku Praha-Rajská Zahrada.

MAX – Trať je v úseku Mstětice – Praha-Vysočany navrženo ze čtyřkolejné trati.

MAX-RZ – Varianta „MAX“ doplněná o novou zastávku Praha-Rajská Zahrada.

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

Zhodnocení, jak projektové varianty plní cíle projektu, je uvedeno v tabulce, důvody jsou rozebrány v posuzovacím protokolu.

Projektant porovnával variantu bez projektu s výše uvedenými šesti projektovými variantami po dobu hodnotícího období 2016 - 2045. Hodnocení variant bylo provedeno formou CBA podle Aktualizace metodiky pro výpočet efektivnosti investic na SŽDC (2009) a dalších platných pokynů. Zpracována byla finanční analýza, ekonomická analýza, analýza citlivosti a analýza rizik.

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

| varianta | BEZ PROJEKTU | MIN | STŘED 1 | STŘED 2 | STŘED 2 - RZ | MAX | MAX - RZ |
|--|--------------|---------|---------|---------|--------------|---------|----------|
| naplnění cílů projektu | | | | | | | |
| I: bezpečnost a bezbar. pohyb cestujících | ne | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| II: kapacita dráhy pro osobní dopravu | ne | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| III: zkrácení cestovních dob | ne | část. | část. | ano | část. | ano | část. |
| IV: zlepšení obsluhy území | ne | ne | ne | ne | ano | ne | ano |
| V: podmínky pro nákladní dopravu | část. | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| ekonomické hodnocení | | | | | | | |
| celkové investiční náklady v CÚ 2013 (mil. Kč) | - | | | | | | |
| finanční vnitřní výnosové procento FRR | - | -4,95 % | -5,25 % | -5,51 % | -5,51 % | -5,81 % | -5,82 % |
| finanční čistá současná hodnota FNPV/C (mil. Kč) | - | -3 580 | -4 154 | -4 950 | -5 134 | -8 934 | -8 999 |
| ekonomické vnitřní výnosové procento ERR | - | 9,38 % | 9,18 % | 10,07 % | 9,62 % | 7,06 % | 6,97 % |
| ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč) | - | | | | | | |
| poměr přínosů a nákladů B/C Ratio | - | 1,453 | 1,434 | 1,562 | 1,504 | 1,189 | 1,177 |

Z hlediska finanční analýzy žádná z projektových variant nezajišťuje samofinancovatelnost projektu. Výsledky ekonomického hodnocení ukazují, že všechny varianty dosahují předepsané hodnoty ERR větší než 5,50 %, ekonomická čistá současná hodnota ENPV variant je kladná. Přepínací hodnoty rozhodujících parametrů jsou velmi příznivé, pro vybranou variantu „STŘED 2-RZ“ by hodnoty ERR=5,50 % by bylo dosaženo při nárůstu investičních nákladů o 51 % nebo při poklesu počtu cestujících o 39 %. Riziková analýza tak byla provedena jen pro variantu „MAX“, u níž tak bylo pravděpodobné ERR shodné se základním výpočtem.

Nejlépe cíle plní projektové varianty „STŘED 2-RZ“ a „MAX-RZ“, z nich varianta „MAX-RZ“ ale s vysokým rizikem neúspěchu z důvodu záborů pozemků a s horšími výsledky ekonomické efektivity. **Jako optimální se tedy jeví projektová varianta „STŘED 2-RZ“.**

4. Projednání

Studie proveditelnosti byla během svého zpracování průběžně projednávána s Ministerstvem dopravy, poradenskou organizací JASPERS, objednatelem regionální dopravy ROPID a složkami SŽDC a podle výsledků projednání doplňována, resp. upravována. Získaná stanoviska jsou součástí dokladové části, zpracované SSZ.

Dokončená studie proveditelnosti ve verzi z 2/2014 byla předložena Ministerstvu dopravy, které k ní vydalo dopis čj. 114/2014-910-IZD/8 z 2. 7. 2014, v jehož závěru se uvádí:

»V souladu se Směrnicí V-2/2012 se uskutečnilo dne 3. června 2014 zasedání Centrální komise MD. K předmětné studii proveditelnosti vyslovila Centrální komise MD následující závěr:

Centrální komise MD rozhodla:

a) *schválit studii proveditelnosti „Optimalizace tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“ a*

- b) *schválit variantu „STŘED 2 – RZ“ a tuto následně rozpracovat do záměru projektu staveb s podmínkou, že v záměru projektu obsahujícím úsek se zastávkou Praha-Rajská Zahrada bude doložena koordinace s podmiňující stavbou jiného investora (hlavní město Praha).*

Variantu „STŘED 2 – RZ“ byla schválena s přihlédnutím k celkové výši nákladů této varianty a zajištění všech stanovených cílů projektu.

Na základě výše uvedeného posouzení předložené studie proveditelnosti „Optimalizace tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“

Ministerstvo dopravy tuto studii proveditelnosti schvaluje

a požaduje rozpracovat studii proveditelnosti v záměru projektu investiční akce ve variantě „STŘED 2 – RZ“ s podmínkou, že v záměru projektu obsahujícím úsek se zastávkou Praha-Rajská Zahrada bude doložena koordinace s podmiňující stavbou jiného investora (hlavní město Praha).«

5. Závěr

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

a) schvalují

Studii proveditelnosti optimalizace tratě Lysá nad Labem – Praha-Vysočany;

b) ukládám

přímému Investorovi Stavební správě západ v další přípravě staveb

- 1) rozpracovat studii proveditelnosti v záměrech projektu dílčích staveb podle varianty „STŘED 2-RZ“ a návazně zajistit další přípravu a realizaci;
- 2) do záměru projektu dílčí stavby obsahující úsek se zastávkou Praha-Rajská Zahrada doložit koordinaci s podmiňující stavbou jiného investora (hl. m. Prahy), která bude obsahovat lávku pro pěší přes trať a ke stanici metra;
- 3) v další přípravě respektovat připomínky ze stanovisek MD, JASPERS a složek SŽDC podle kapitoly 10 posuzovacího protokolu studie proveditelnosti.

V Praze dne 9. 7. 2014

Ing. Mojmír Nejezchleb
náместek GŘ pro modernizaci dráhy

Přílohy:

Posuzovací protokol „Studie proveditelnosti optimalizace tratě Lysá nad Labem – Praha Vysočany“
čj. 6 182/2014-SSZ-ÚT1 z 30. 4. 2014

Dopis Ministerstva dopravy čj. 114/2014-910-IZD/8 z 2. 7. 2014

Naše zn.: 6 182/2014-SSZ-ÚT1

Vyřizuje: Frdriřh

Telefon: 972 244 833

Mobil: 602 268 052

E-mail: Frdriřh@szdc.cz

Datum: 30. 4. 2014

Posuzovací protokol

„Studie proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany“

1. Základní identifikační údaje

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

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s., Olřanská 1a, 130 80 Praha 3
vedoucí projektu Ing. Jaromír Tvrdík

Studie proveditelnosti (SP) byla zadána v květnu 2012, v dodatcích byl posunut termín odevzdání a rozřřřen předmět plnění o samostatné posuzování zastávky Praha-Rajská Zahrada. K projednání byla rozeslána studie ve verzi 11/2012, stanoviska MD, JASPERS a SZDC byla zohledněna ve verzích 7/2013 a 9/2013. Na doporučení JASPERS byla doplněna ŽST Lysá n. L. do SP v konečné verzi 02/2014.

2. Umístění řešené lokality



Studie proveditelnosti se zabývá trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany (dle TTP č. 524A, dle JŘ pro cestující č. 231) včetně obou krajních stanic. Trať začíná v ŽST Lysá nad Labem, která je křižovatkou ve směrech Kolín, Ústí n. L.-Střekov a Milovice, přičemž trať Kolín – Ústí n. L.-Střekov je významným nákladním spojením objíždějícím uzel Praha. Na trati Lysá n. L. – Praha leží z. Čelákovice-Jiřina, ŽST Čelákovice s odbočnými regionálními tratěmi do Brandýsa n. L. a Mochova, ŽST Mstětice, z. Zeleneč, ŽST Praha-Horní Počernice a

odb. Skály. V úseku od odb. Skály do ŽST Praha-Vysočany vede souběžně jednokolejná trať Praha-Vysočany – Turnov (dle TTP č. 537, dle JŘ pro cestující č. 070), která je ve společném úseku rovněž součástí řešení studie. Z Prahy-Vysočany dále pokračují trati směr Praha hl. n. a Praha-Libeň.

Trať Lysá nad Labem – Praha-Vysočany je součástí dráhy celostátní, vydáním Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1315/2013 je zařazena do sítě TEN-T jako součást hlavní sítě nákladní dopravy a globální sítě osobní dopravy. Je elektrifikovaná (3 kV ss) a dvoukolejná.

Řešený úsek leží na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy. Trať vede rovinatým územím. Úsek od Lysé k přemostění Labe u Čelákovice prochází lesnatým územím a kolem Přírodní rezervace Hrbáčkovy tůně, dále až po hranice Prahy je okolí trati využíváno pro zemědělství. Ve středočeských sídlech u trati výrazně roste počet obyvatel, kteří dojíždějí za prací, vzděláním a kulturou do Prahy. Na území Prahy je okolí trati urbanizované jak s obytnou zástavbou, tak s bývalými výrobními a současnými skladovými plochami. Na trať je napojena řada vleček, pravidelně obsluhované jsou jen SSHR Mstětice a Energovod v Praze-Horních Počernicích.

3. Cíl studie proveditelnosti

Zkoumaná trať spojuje Prahu s městy a obcemi, které na ní leží, ale i s Milovicemi, Nymburkem, Poděbrady a v meziregionálních vazbách i Královéhradeckým krajem. Přímou podél trati nevede dostatečně kapacitní a rychlá

pozemní komunikace, což konkurenceschopnost železnice zlepšuje. Cílem studie proveditelnosti bylo nalézt vhodný návrh optimalizace daného úseku.

4. Cíle projektu

Rozhodujícími cíli projektu jsou:

- I. bezpečnost a bezbariérový pohyb cestujících. Problematickými prvky jsou především úrovňová nástupiště ve stanicích, vyžadující přecházení přes koleje a nevyhovující přístupnosti osob se sníženou pohyblivostí nebo omezenou schopností orientace. Stanice Čelákovice navíc není vhodně zpřístupněná z části zástavby, cestující musí nádraží zbytečně obcházet. Pro splnění cíle projektu je třeba stanice peronizovat. Zabezpečovací zařízení je dožilé, tři staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) jsou elektromechanická, traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) ve většině úseků neumožňuje banalizovaný provoz. Pro splnění cíle je potřebné nasadit nová SZZ a TZZ 3. kategorie.
- II. zajištění potřebné kapacity dráhy pro osobní dopravu. Interval vlaků ve špičce je dnes limitován úrovňovým přístupem k vlakům ve stanicích, kdy pouze část vlaků ve dvou stanicích Lysá n. L. a Praha-Horní Počernice může využívat ostrovní nástupiště s mimoúrovňovým přístupem. Dalšími limity je dlouhé následné mezidobí automatického hradla v traťových úsecích. Pro dosažení cíle je třeba všechny stanice peronizovat a v mezistaničních úsecích nasadit autoblok tak, aby bylo možné zkrátit interval osobních vlaků na 15 minut.
- III. zkrácení cestovních dob pro osobní dopravu. Traťová rychlost se ve většině délky pohybuje mezi 80 a 100 km/h z důvodu špatného stavu infrastruktury a nezřízeného přenosu kódu vlakového zabezpečovače, ačkoliv směrové poměry umožňují rychlosti vyšší, zejména při částečném narovnání trati. Cíl bude částečně naplněn při zvýšení traťové rychlosti bez opuštění dnešního drážního tělesa a plně pak bude dosažen při realizaci přeložek tam, kde je to územně možné.
- IV. zlepšení obsluhy území doplněním míst zastavení. Ve středočeské části trati jsou místa zastavení vhodně rozmístěna, na území Prahy ale prochází trať kolem sídliště Černý Most bez zastavení. Cíl lze splnit výstavbou nové zastávky Praha-Rajská Zahrada.
- V. zlepšení podmínek pro tranzitní nákladní dopravu. Trať spojuje Prahu s „nákladním koridorem“ Kolín – Ústí n. L.-Střekov a může být vhodnou náhradní trasou pro směry z Prahy na východ i na sever zejména pro nákladní vlaky délky 740 m. K tomu je třeba dosáhnout parametry podle Nařízení EP a Rady č. 1315/2013 pro nákladní hlavní síť TEN-T, tedy rychlost alespoň 100 km/h, dostatečnou délku kolejí, elektrifikaci a ERTMS.

Prostředkem k naplnění cílů pak je modernizace nebo optimalizace úseku, při respektování normových požadavků. Podmínkou pak je i ekonomická efektivita projektu.

5. Dopravní a přepravní technologie

V osobní meziregionální dopravě projíždí po trati vlaky linky R Praha – Hradec Králové [– Trutnov] v intervalu 60 minut s vynechanými spoji v sedle. Četnější jsou regionální vlaky Os, jejichž počet dlouhodobě roste a nyní dosahuje interval 30/60 minut s nepravidelným posílením v ranní špičce a v úseku Praha-Horní Počernice – Praha hl. n. Snahou objednatelů KÚ StČk a ROPID je dosáhnout pravidelného intervalu 15 minut v celém úseku do Lysé n. L. Počty přepravených osob vzrostly za posledních 8 let z 8 000 na 12 000 osob v regionální dopravě, dálková doprava přidává dalších 5 000 osob. Přepravní prognóza SP ukazuje, že optimalizací trati lze dosáhnout dalšího nárůstu na 23 000 až 24 000 osob, tedy o cca třetinu.

Nákladní doprava po trati je nyní tvořena jedním párem Pn vlaků a několika Mn vlaky pro místní obsluhu. Posuzovaný projekt může vytvořit příležitost pro převedení části nákladních vlaků na tuto trať, v ekonomickém hodnocení tento vliv ale pro svou nejistotu není uvažován. Optimalizace trati také usnadní průvoz vlaků při odklonech z I. koridoru.

6. Navržené varianty

Studie proveditelnosti v aktualizaci 02/2014 navrhuje variantu bez projektu a šest variant projektových.

BEZ PROJEKTU – Zachovává se současný stav. Trať zůstává dvoukolejná, s rychlostí do 100 km/h a s úrovňovými nástupišti ve stanicích. Stavby jsou průběžně obnovovány z prostředků na provozuschopnost, včetně instalace elektronických SZZ a TZZ po dožití nynějších zařízení. Trať neumožňuje navýšení počtu vlaků ani nasazení ETCS.

PROJEKTOVÉ VARIANTY – Ve všech šesti variantách je navržena rekonstrukce trati v celé délce ve všech profesích – dojde k rekonstrukci železničního svršku, spodku, výstavbě ostrovních a vnějších nástupišť s podchody, rekonstrukci mostních objektů včetně největšího mostu v Čelákovcích přes Labe, dále k rekonstrukci trakčního vedení včetně napájení z trakční mělníry (TM) Čelákovice. Traťové zab. zařízení bude elektronické 3. kategorie s přípravou pro ETCS, nové bude i sdělovací zařízení na celé trati. Všechny projektové varianty umožňují požadované navýšení počtu vlaků. Dále jsou popsány odlišnosti variant:

MIN – Trať zůstává dvoukolejná v současné stopě při rychlosti do 120 km/h. Kolejistiže stanic jsou řešena úsporně i za cenu provozních omezení (nižší rychlosti i v pravidelných vlakových cestách).

STŘED 1 – Trať zůstává dvoukolejná, směrové řešení je zlepšeno díky rektifikaci oblouků před Mstěticemi a v úseku Zeleneč – Praha-Horní Počernice, tím i rychlost dosahuje až 140 km/h. Stanice jsou řešeny optimálně podle potřeb dopravní technologie a pohodlného přístupu cestujících. Ve zhlaví žst. Mstětice je zatížený přejezd silnice II/101 nahrazen nadjezdem, což přináší benefity z úspor času v silniční dopravě.

STŘED 2 – Řešení z varianty „střed 1“ je doplněno o zhruba 2 km dlouhou přeložku za ŽST Čelákovice, umožňující zvýšení rychlosti na 140 km/h ve větší délce trati a vedoucí ke zkrácení trati. Přeložky a rektifikace oblouků odpovídají Zásadám územního rozvoje Středočeského kraje.

STŘED 2 – RZ – Varianta „střed 2“, doplněná o novou zastávku Praha-Rajská Zahrada v blízkosti stejnojmenné zastávky metra a v sousedství sídliště.

MAX – Trať je v úseku Mstětice – Praha-Vysočany zečtyřkolejněna. Důvodem je snaha o užší přípojovou skupinu v žst. Nymburk, kterou by čtyřkolejné řešení umožnilo díky souběžné jízdě vlaků. Vyšší kapacita trati ale není jinak využívána a byla by spíše rezervou pro výhledové záměry napojení Mladé Boleslavi a Liberce. V úseku Lysá n. L. – Mstětice řešení odpovídá variantě „střední 2“.

MAX – RZ – Varianta „max“ doplněná o novou zastávku Praha-Rajská Zahrada v blízkosti stejnojmenné zastávky metra a v sousedství sídliště.

7. Ekonomické hodnocení

Projektant porovnával variantu bez projektu s výše uvedenými šesti projektovými variantami po dobu hodnotícího období 2016 – 2045.

Hodnocení variant bylo provedeno formou CBA podle Aktualizace metodiky pro výpočet efektivity investic na SŽDC (2009) a dalších platných pokynů. Zpracována byla finanční analýza, ekonomická analýza, analýza citlivosti a analýza rizik. Nejvýznamnějším přínosem projektových variant je úspora času cestujících a úspora provozních nákladů v silniční dopravě u převedené dopravy.

| varianta | BEZ PROJEKTU | MIN | STŘED 1 | STŘED 2 | STŘED 2 - RZ | MAX | MAX – RZ |
|--|--------------|---------|---------|---------|--------------|---------|----------|
| ekonomické hodnocení | | | | | | | |
| celkové investiční náklady v CÚ 2013 (mil. Kč) | - | ██████ | ██████ | ██████ | ██████ | ██████ | ██████ |
| finanční vnitřní výnosové procento FRR | - | -4,95 % | -5,25 % | -5,51 % | -5,51 % | -5,81 % | -5,82 % |
| finanční čistá současná hodnota FNPV/C (mil. Kč) | - | -3 580 | -4 154 | -4 950 | -5 134 | -8 934 | -8 999 |
| ekonomické vnitřní výnosové procento ERR | - | 9,38 % | 9,18 % | 10,07 % | 9,62 % | 7,06 % | 6,97 % |
| ekonomická čistá současná hodnota ENPV (tis. Kč) | - | ██████ | ██████ | ██████ | ██████ | ██████ | ██████ |
| poměr přínosů a nákladů B/C Ratio | - | 1,453 | 1,434 | 1,562 | 1,504 | 1,189 | 1,177 |

Výsledky ekonomického hodnocení ukazují, že všechny varianty dosahují předepsané hodnoty ERR větší než 5,50 % a překračují tuto hodnotu poměrně výrazně. Ekonomická čistá současná hodnota ENPV variant je kladná. Přepínací hodnoty rozhodujících parametrů jsou velmi příznivé (hodnoty ERR=5,50 % by bylo dosaženo u investičních nákladů při nárůstu o 18 až 57 %, u počtu cestujících v osobní dopravě při poklesu o -17 až -42 %), riziková analýza tak byla provedena jen pro variantu „max“, u níž i tak bylo pravděpodobné ERR shodné se základním výpočtem.

8. Zhodnocení variant

Jednotlivé projektové varianty naplňují cíle projektu v různé míře.

První cíl (bezpečnost a bezbariérový pohyb cestujících), druhý cíl (kapacita dráhy pro osobní dopravu) a pátý cíl (podmínky pro nákladní dopravu) plní všechny projektové varianty. U třetího cíle (zkrácení jízdních dob) v následující tabulce rozlišujeme, jak výrazně se cestovní doba zkrátí, přičemž nová zastávka se v cestovní době většiny cestujících projeví negativně. Naopak tato nová zastávka naplní čtvrtý cíl (zlepšení obsluhy území). Z tohoto důvodu žádná z projektových variant nemůže současně bezesbýtku plnit všechny cíle.

V pomocných hodnotících kritériích je rekapitulováno splnění dalších podmínek. Ekonomická efektivita vychází z výsledků, uvedených v 7. kapitole. Počet cestujících uváděný k roku 2020 vychází z logitového modelu použitého v SP a závisí na počtu vlaků a dosažené cestovní době. Neshoda s územními plány je výrazným rizikem přípravy a týká se čtyřkolejného úseku variant „max“ a „max – RZ“. Možnost dosažení úzké přípojové skupiny v ŽST Nymburk je daná počtem traťových kolejí, protože kvůli souběžnému provozu vlaků R a Os ji lze docílit jen u variant čtyřkolejných za podmínky, že osobní vlaky nebudou mezi Nymburkem, resp. Milovicemi a Prahou předjížděny. Rizika spatřujeme především v možném neúspěchu při projednání záborů a jiných územních dopadů stavby a z toho vyplývajícího překročení doby výstavby.

Rekapitulace výsledků ze studie, opravené a doplněné stavební správou o hodnocení rizika neúspěchu:

| varianta | BEZ PROJEKTU | MIN | STŘED 1 | STŘED 2 | STŘED 2 - RZ | MAX | MAX – RZ |
|---|-----------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|-------------|-------------|
| naplnění cílů projektu | | | | | | | |
| I: bezpečnost a bezbar. pohyb cestujících | ne | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| - peronizace / zab. zař. 3. kategorie | ne / postupně | ano / ano | ano / ano | ano / ano | ano / ano | ano / ano | ano / ano |
| II: kapacita dráhy pro osobní dopravu | ne | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| - počet párů vlaků za hodinu R / Os | 1/2 – 3 | 1/4 | 1/4 | 1/4 | 1/4 | 1/4 | 1/4 |
| III: zkrácení cestovních dob | ne | část. | část. | ano | část. | ano | část. |
| - dosažené jízdní doby Lysá – Praha-Vys. pro R / Os | 23,5 / 29,0 | 20,0 / 26,0 | 19,0 / 25,5 | 17,5 / 25,0 | 17,5 / 26,5 | 17,5 / 25,0 | 17,5 / 26,5 |
| IV: zlepšení obsluhy území | ne | ne | ne | ne | ano | ne | ano |
| - nová zastávka Praha-Rajská Zahrada | ne | ne | ne | ne | ano | ne | ano |
| V: podmínky pro nákladní dopravu | část. | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| - délky kolejí alespoň 780 m v Lysé + jedna další stanice | ne / ano | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| - rychlost 100 km/h | část. | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| - příprava pro ERTMS | ne | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| pomocná hodnotící kritéria | | | | | | | |
| ekonomická efektivita (ERR ≥ 5,5 %) | - | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| počet cestujících v úseku Pha – Čelákovice za den | 21 510 | 23 100 | 23 260 | 23 540 | 24 090 | 23 540 | 24 090 |
| shoda s územními plány měst a ZÚR | ano | ano | ano | ano | ano | část. | část. |
| úzká skupina přípojí v ŽST Nymburk | ano | ne | ne | ne | ne | ano | ano |
| možnost etapizace výstavby | - | ano | ano | ano | ano | ano | ano |
| doba výstavby | - | 2016 - 18 | 2016 - 18 | 2016 - 18 | 2016 - 18 | 2016 - 18 | 2016 - 18 |
| riziko neúspěchu | není | nízké | nízké | střední | střední | vysoké | vysoké |

9. Projednání studie proveditelnosti

První projednávaná verze SP byla dokončena v 11/2012. Stanoviska MD, JASPERS a SŽDC k ní byla zpracována a SP byla opětovně rozeslána na SŽDC ve verzi 7/2013, na MD a JASPERS až po odstranění zjištěných nedostatků ve verzi 9/2013. K těmto verzím byla získána nová stanoviska. Následně byla podle doporučení JASPERS řešená oblast rozšířena o ŽST Lysá n. L. do konečné verze SP z 02/2014.

Přehled obdržených vyjádření:

- Ministerstvo dopravy k SP 11/2012 připomínky čj. 15/2013-130-KR/1 z 21. 2. 2013. K SP 9/2013 souhrnné stanovisko čj. 72/2013-130-KR/1 z 30. 10. 2013. K SP 2/2014 souhrnné stanovisko čj. 25/2014-130-KR/6 z 17. 4. 2014;
- JASPERS k SP 11/2012 „Připomínky“ z 26. 3. 2013; k SP 9/2013 „Komentáře“ z 24. 11. 2013; k SP 2/2014 „Postoj JASPERS ke studii“ čj. JASPERS/2014-109/PNR/so z 9. 4. 2014. V posledním Postoji JASPERS „nemá žádné další zásadní námitky k pojetí SP a jejímu doložení a doporučuje dále postoupit k národním schvalovacím procesům“;
- ROPID vyjádření čj. OPL/0101/13/Hs z 20. 2. 2013, v němž doporučují varianty „maximální – RZ“ a případně „střed 2 – RZ“. Upozorňují dále, že pro optimální dopravní model je nutná i Libická spojka a úpravy v úseku Libice n. C. – Nymburk – Lysá n. L., kterými se zabývá jiná studie proveditelnosti;
- SŽDC GR úsek NM k SP 11/2012 vyjádření čj. 8889/2013-NM z 26. 2. 2013. K SP 2/2014 stanovisko čj. 10738/14-O6 z 4. 4. 2014, v němž O6 doporučuje přednostně sledovat varianty „střed 2“ a „střed 2 – RZ“;
- SŽDC O12/OZŘP k SP 11/2012 vyjádření čj. 1846/2013-OZŘP z 15. 1. 2013. K SP 7/2013 vyjádření čj. 36596/2013-OZŘP z 29. 8. 2013. K SP 2/2014 vyjádření čj. 15411/2014-O12 z 8. 4. 2014, v němž preferují sledovat variantu „střed 2“ nebo „střed 2 – RZ“;
- SŽDC O13/OTH k SP 11/2012 připomínky čj. 2925/13-OTH z 21. 1. 2013. K SP 7/2013 sdělení čj. 38674/13-O13 z 10. 9. 2013. K SP 2/2014 sdělení čj. 16279/2014-O13 z 11. 4. 2014, v němž doporučují sledovat variantu „střed 2“, eventuálně „střed 2 – RZ“;
- SŽDC O14/OAE k SP 11/2012 stanovisko čj. 7175/2013-OAE z 19. 2. 2013. K SP 7/2013 vyjádření čj. 39 324/13-O14 z 12. 9. 2013. K SP 2/2014 vyjádření čj. 15 686/14-O14 z 8. 4. 2014, v němž není uvedena preference některé z projektových variant a je zmíněna vhodnost zvažování lokality trakční mělníry;
- SŽDC O15/OP OŽP k SP 7/2013 stanovisko čj. 38445/2013-OP z 10. 9. 2013 bez doporučení varianty;
- SŽDC O26/OST k SP 11/2012 vyjádření čj. 3436/2013-OST z 23. 1. 2013. K SP 7/2013 vyjádření čj. 40242/2013-O26 z 16. 9. 2013. K SP 2/2014 vyjádření čj. 14800/2014-O26 z 2. 4. 2014, v němž doporučují

variantu „střed 2“ se stavební připraveností pro zastávku Praha-Rajská zahrada, jejíž realizaci je nutné koordinovat s investicí města;

- SŽDC O30/BEZ k SP 11/2012 stanovisko čj. 57489/2012-BEZ z 3. 1. 2013 bez doporučení varianty;
- SŽDC SSZ k SP 11/2012 připomínky čj. 1852/2013-SSZ-ÚT z 18. 2. 2013. K SP 7/2013 připomínky čj. 12142/2013-SSZ-ÚT z 5. 9. 2013. K SP 9/2013 stanovisko čj. 15970/2013-ÚT1 z 14. 11. 2013. K SP 2/2014 stanovisko čj. 4452/2014-SSZ-ÚT1 z 1. 4. 2014, v němž doporučujeme sledovat variantu „střed 2“ nebo „střed 2 – RZ“.

Kromě výše uvedených doporučení obsahovaly doručené dokumenty také připomínky k vypracování, které projektant zapracoval. Stanoviska JASPERS byla projednávána na poradách ve dnech 3. 6. 2013 a 16. 12. 2013, doplnění ŽST Lysá n. L. bylo konzultováno též na poradě 3. 2. 2013. Stanoviska MD a složek SŽDC k SP 11/2012 byla projednána na poradě dne 16. 4. 2013. Složky SŽDC ve vyjádřeních k SP 7/2013 a 2/2014 již nepožadovaly změny studie a vyjádření proto nebyla projednávána. Stanoviska MD k SP 9/2013 a 2/2014 obsahovala náměty úprav studie; na každé ze stanovisek reagovala SŽDC dopisem s návrhem dalšího postupu a MD tento postup akceptovalo (na souhrnné stanovisko MD čj. 72/2013-130-KR/1 z 30. 10. 2013 k SP 9/2013 odpovéděla SŽDC dopisem 51443/2013-O6 z 27. 11. 2013, MD přenesení části podmínek do další přípravy potvrdilo odpovědí čj. 69/2013-130-KR/8 z 28. 2. 2013; na souhrnné stanovisko MD čj. 25/2014-130-KR/6 z 17. 4. 2014 k SP 2/2014 odpovéděla SŽDC dopisem čj. 18520/2014-O7 z 23. 4. 2014, s vypořádáním MD vyslovilo souhlas čj. 25/2014-130-KR/7 z 30. 4. 2014).

Z uvedených stanovisek MD, JASPERS a složek SŽDC vyplynula doporučení do další přípravy, která jsou uvedena v další kapitole tohoto posuzovacího protokolu.

10. Návrh dalšího postupu

SŽDC doporučuje sledovat variantu „střed 2“ nebo „střed 2 – RZ“. Z nich varianta „střed 2 – RZ“ s novou zastávkou Praha-Rajská zahrada má mírně horší ekonomické výsledky, ale zlepšuje železniční obsluhu území pro poměrně velký počet cestujících. Varianty „min“ a „střed 1“ mají mírně horší výsledky ekonomického hodnocení a plní jen část cílů projektu. Varianty „max“ a „max – RZ“ mají horší výsledky ekonomického hodnocení, nejsou dopravně technologicky dostatečně zdůvodnitelné a jejich vyšší zábory na trvalé zábory mají menší šanci na úspěšné územní projednání, tyto varianty odmítl JASPERS v „Připomínkách“ z 26. 3. 2013.

Stavební správa západ proto navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti, protože splnila zadání a zmapovala možnosti optimalizace řešeného úseku.
2. pro další přípravu a realizaci jako výsledné řešení **přijmout variantu „střed 2“ nebo „střed 2 – RZ“.**
3. při přípravě dílčích staveb ve stupních ZP a PD respektovat připomínky ze stanovisek MD, JASPERS a SŽDC:
 - respektovat výsledné řešení v dalších studiích navazujících úseků,
 - v dalších stupních přípravy dorešit optimální napájení trati rekonstrukcí TM Čelákovice nebo výstavbou nové TM v oblasti Lysá – Milovice;
 - pro řešení mostu přes Labe projednat s Městem Čelákovice podmínky územně akceptovatelného řešení ve vztahu k podjezdové výšce ulice Přístavní a využití mostu k umístění lávky pro pěší, dále řešit s Ministerstvem dopravy a s resortem vodních cest otázku podplavné výšky na Labi,
 - prověřit využitelnost současných pozemních staveb pro umístění technologických zařízení,
 - aktualizovat návrh protihlukových opatření podle Nařízení č. 272/2011 Sb.,
 - zajistit bezbariérovou úpravu ponechaných stávajících nástupišť v ŽST Lysá n. L.,
 - u kolejíšť dopraven pro zmírnění dopadů výlukových opatření na jízdní doby v ŽST Mstětice navrhnout spojky na čelákovickém zhlaví na rychlost cca 80 km/h. V ŽST Praha-Horní Počernice upravit rychlost v 0. SK na 60 – 80 km/h. Na odb. Skály doplnit zbývajícím spojkou. Dále v ŽST Praha-Vysočany umožnit jízdu z 2. TK od odb. Skály do 303. SK traťovou rychlostí 80 km/h a prověřit možnost realizace druhého podchodu v ose ulice Krátkého pro zkrácení přestupní doby na autobusy MHD.

11. Závěr

Optimalizace trati Lysá n. L. (včetně) – Praha-Vysočany (včetně) je v souladu se záměry MD, SŽDC, Středočeského kraje i Prahy. Studie proveditelnosti prokazuje, že varianty „střed 2“ a „střed 2 – RZ“ nejlépe plní cíle projektu a zároveň vykazují nejpříznivější výsledky ekonomické efektivity.

Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné studie proveditelnosti
doporučujeme

a) **schválit**

Studii proveditelnosti optimalizace trati Lysá nad Labem – Praha-Vysočany;

b) **uložit**

investorovi staveb Stavební správě západ pokračovat v přípravě a realizaci dílčích staveb.



Ing. Pavel Mathé
náměstek ředitele pro techniku

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Stavební správa západ
190 00 Praha 9, Sokolovská 278/19-5
DIČ: CZ70994234
(5)