



Správa železnic, státní organizace
Generální ředitelství
Odbor přípravy staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

ID DS: uccchjm

Odpověď k č. j. ze dne
69098/2022-SŽ-GŘ-O6
ze dne 6. 10. 2022

Č. j./Sp. zn./Typ
MD-33846/2022-910/2
MD/33846/2022/910

Vyřizuje/E-mail/Telefon
Ing. Martin Najman
martin.najman@mdcr.cz
+420 2251 31561

Datum
Praha
30.03.2023

Věc: „Všejsanská spojka“ – schvalovací doložka

Dopisem č. j. 69098/2022-SŽ-GŘ-O6 ze dne 6. 10. 2022 předložila Správa železnic, státní organizace, ve smyslu Směrnice č. V-2/2012 (Směrnice upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu) Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi MD záměr projektu investiční akce „Všejsanská spojka“.

Stavba se nachází na území Středočeského kraje v okresech Mladá Boleslav a Nymburk. Začíná v km 5,500 000, kde navazuje na připravovanou novostavbu tratě od Lysé nad Labem, a končí v km 14,670 642, kde se napojuje na stávající trať Nymburk – Mladá Boleslav. Uvedená novostavba propojuje úseky celostátní dráhy a též bude zařazena do kategorie celostátní dráhy.

Po zprovoznění této stavby se stávající koncová ŽST Milovice stane mezilehlou, kterou bude dle přepravní prognózy denně projíždět přibližně 48 párů vlaků osobní dopravy (12 párů kategorie Ex, 16 párů kategorie R, 16 párů kategorie Sp a 4 páry kategorie Os) a 16 párů vlaků nákladní dopravy (NEx, Pn).

Všejsanská spojka bezprostředně navazuje na připravované stavby „Modernizace traťového úseku Nymburk hl. n. (včetně) – Lysá n. L. (včetně)“ (předpokládaná realizace 2025–2030), jejíž součástí je mj. i nové zapojení tratě z Lysé nad Labem směr Milovice s mimoúrovňovým křížením s tratí od Nymburka, a „Modernizace a elektrizace tratě Nymburk – Nepřevázka“ (2027–2029).

V širším pojetí pak souvisí s dalšími stavbami na rameni Lysá nad Labem / Nymburk – Mladá Boleslav město – Odb. Dalovice, např. s Bezděčínskou spojkou.

Podmínkou pro zprovoznění Všejsanské spojky včetně elektrizace je též zajištění napájení trakčního vedení střídavou trakční proudovou soustavou 25 kV, 50 Hz, a to od severu z nové TNS Mladá Boleslav, od jihu z některé TNS na trati Kolín – Děčín (předpokládá se TNS Nymburk).

Přípravu všech těchto staveb je třeba časově i věcně koordinovat, aby nebylo nutné budovat nákladná provizorní navázání a současně aby bylo dosaženo maximálního užitku v podobě převedení přeprav ze silnice na železnici a úspor času i provozních nákladů. Těchto efektů lze dosáhnout jen při synergickém efektu plného dokončení všech úseků. **Dokončení celého ramene se očekává do r. 2031.**

Cílem stavby „Všejsanská spojka“ je společně se souvisejícími stavbami dosáhnout:

- **převedení části přeprav mezi Prahou a Mladou Boleslaví ze silniční na železniční dopravu.** Smyslem tohoto cíle je snížení environmentální zátěže z dopravy, protože externalita železniční dopravy zejména při elektrickém provozu jsou výrazně nižší, dále snížení nehodovosti v silniční dopravě a úspora času cestujících díky jejich cestování po železnici, neovlivněné kongescemi na silniční síti. Prostředkem k tomuto cíli je vytvoření kapacitní, elektrifikované, bezpečné, komfortní a rychlé železniční tratě mezi centry obou měst, protože stávající železniční spojení je pomalé, málo výkonné a tedy pro cestující neatraktivní;
- **zvýšení podílu železnice na nákladní přepravě na Mladoboleslavsku.** I tento cíl směřuje ke snížení environmentální zátěže z dopravy. Protože přepravy v rámci logistických řetězců jsou dálkové, pocítí pozitivní efekty stavby i ve vzdálených lokalitách včetně zahraničních;
- **umožnění přímého železničního spojení Lysé nad Labem a Milovic s Mladou Boleslaví v regionální osobní dopravě,** ať už do zaměstnání nebo do škol. Toto spojení je dnes zajišťováno jen poměrně pomalými regionálními autobusovými spoji;
- **realizací první etapy zlepšení spojení Prahy a Liberce, resp. Libereckého kraje.** Návným pokračováním v úseku Mladá Boleslav – Liberec se zabývá rozpracovaná „Studie proveditelnosti tratě Mladá Boleslav – Turnov – Liberec – státní hranice“. V případě jejího uzavření ve prospěch skupiny variant „200“ by u vlaků expresního segmentu bylo možné dosáhnout spojení obou měst za 70 minut.
- **umožnění rozvoje lokality Boží Dar** díky přímé železniční obsluze;
- **zvýšení bezpečnosti díky zrušení přejezdů v Milovicích a Čachovicích.**

Rozsah novostavby Všejsanské spojky je vymezen novým staničením km 5,500–14,671. Trať je v celé délce navržena jako dvoukolejná pro **rychlost $V_{150} = 200$ km/h**, traťovou třídu zatížení D4/120 a D2/200 a prostorovou průchodnost Z-GC. Směrové řešení respektuje koridor vymezený v ZÚR Středočeského kraje a hranice chráněných území.

Z hlediska výškového průběhu tratě je terén příznivý a umožňuje vedení tratě se sklony do 5 ‰. Limitem je požadavek územního plánu Města Milovice na průchod tratě městem po mostní estakádě tak, aby se prostor pod estakádou mohl stát propojujícím prvkem mezi částmi zástavby po obou stranách tratě. V prostoru Božího Daru bylo třeba trasu tratě vyzvednout na násep tak, aby veškerá křížení se stávajícími i budoucími komunikacemi mohla být mimoúrovňová, páteřní severojižní pozemní komunikace zůstane na terénu. V prostoru Vanovic je limitem pro návrh trasy možnost odvodnění tratě do potoka Vlkava a zároveň pokud možno zahloubení trasy do zářezu v blízkosti obytné zástavby.

Stávající úsek železniční tratě Lysá n. L. – Milovice včetně celé této stanice bude zrušen, kolejový rošt bude snesen, železniční přejezdy odstraněny. Zemní těleso a mostní objekty mohou být zachovány a využity např. pro zřízení cyklostezky.

V souladu se studií proveditelnosti jsou na Všejsanské spojnici navrženy tyto stanice a zastávky:

- ve fiktivním km 0,0 modernizovaná ŽST Lysá nad Labem (mimo rozsah řešené stavby);
- v km 6,9 modernizovaná ŽST Milovice (požadována zastávka);
- v km 9,8 nová ŽST Milovice-Boží Dar (předběžný název);
- v km 12,8 nová zastávka Vanovice (předběžný název);
- ve fiktivním km 14,6 modernizovaná ŽST Čachovice (mimo rozsah řešené stavby).

Obě stanice nejsou určeny pro předjíždění dlouhých nákladních vlaků, ani pro jakékoliv přepravní činnosti v nákladní dopravě. **Dopravny pro řízení sledu vlaků a pro jejich odstavení (např.**

při výlukách) s kolejemi pro vlaky délky 740 m včetně vlivů provozu pod ETCS budou situovány mimo řešenou stavbu.

V celém rozsahu stavby bude vložen nový železniční svršek. Kolejnice budou použity tvaru 60E2 v hlavních staničních a traťových kolejích, 49E1 v ostatních staničních kolejích. Ty budou uloženy na betonových pražcích o hmotnosti vyšší než 300 kg v traťových a hlavních staničních kolejích a nižší než 300 kg v ostatních staničních kolejích, všechny s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Dále je navrženo 16 výhybek, které vzhledem k návrhové rychlosti 200 km/h budou vybaveny pohyblivými hroty srdcovek (PHS).

V celé délce stavby bude vybudováno nové těleso železničního spodku, které bude sestávat ze zemního tělesa, podkladních a konstrukčních vrstev a odvodňovacích zařízení. Zemní těleso bude tvořeno zářezy a náspy. Výkopek ze zářezů bude využit do násypů bez úpravy nebo se zlepšením, např. vápnem. Náspy budou založeny na konsolidačních vrstvách.

Návrhové parametry odpovídající rychlosti 200 km/h podle předpisu SŽ S4 Železniční spodek jsou: únosnost na pláni tělesa železničního spodku $E_{min,PL} = 90$ MPa a únosnost na zemní pláni $E_{min,ZP} = 70$ MPa. V ZP je předběžně navržena typová konstrukce, tvořená konstrukční vrstvou ŠD 0/63 tl. 400 mm a podkladní vrstvou v náspu DK 0/125 tl. 400 mm, nebo v zářezu SC 0/32 tl. 300 mm a zlepšení zeminy vápnem a cementem v tl. 400 mm.

Odvodnění bude zajištěno otevřenými zpevněnými příkopy, místně v ŽST Milovice a v zastávce Vanovice též trativody, svedenými přednostně do trvalých nebo dočasných vodotečí.

Pro přístup cestujících k vlakům jsou v obou stanicích a jedné zastávce navrženy dvojice vnějších nástupišť. Všechna nástupiště a přístupy na ně budou splňovat požadavky na přístupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Odlišné budou přístupy, délka a konstrukce nástupišť:

- v ŽST Milovice jsou nástupiště délky 220 m na mostní estakádě. Přístup z uliční úrovně, kde budou zastávky autobusů, odbavení cestujících, obchodní vybavenost apod., do úrovně kolejiště zajistí na každé nástupiště pevné schodiště ve střední části nástupišť, dvě dvojice eskalátorů v blízkosti konců nástupišť a dva výtahy v koncích nástupišť. Koncepce odpovídá silnější frekvenci právě v koncích nástupišť, potřebě zajistit bezbariérovou přístupnost i při opravách výtahů a urbanistickým vazbám;
- v ŽST Milovice-Boží Dar jsou nástupiště délky 220 m na náspu. Konstrukce nástupišť může být mostního typu s přístupem chodníky o sklonu 8,3 % k podjezdu;
- v zastávce Vanovice budou nástupiště délky 110 m v zářezu, kratší délka je navržena podle požadavku IDSK na délku spěšných vlaků v souladu se sousedním úsekem Čachovice – Mladá Boleslav. Navrhuje se konstrukce nástupiště typu L s odklopnou deskou, umožňující strojní čištění kolejového lože, s přístupem chodníky o sklonu 8,3 % k nadjezdu.

Všechny přejezdy (P2925, P2926, P2927 a P2791) budou zrušeny a Všejsanská spojka nebude v úrovni křížit žádnou pozemní komunikaci.

Součástí stavby je i vybudování šesti nových železničních mostů, jednoho podchodu, devíti silničních nadjezdů či biomostů, jedné lávky a několika železničních i silničních propustků a opěrných zdí.

Z hlediska prostorového uspořádání na železničních mostních objektech budou dodrženy požadavky ČSN 73 6201, tedy VMP 3,5 na všech mostních objektech pro návrhovou rychlost 200 km/h. Zatížitelnost mostních objektů uvažována hodnotou $Z_{UIC,min} = 1,21$.

Všejsanská spojka na své trase přetíná několik stávajících a výhledových pozemních komunikací různých kategorií, proto je její součástí značný podíl úprav nebo novostaveb pozemních komunikací.

Staniční a traťové zabezpečovací zařízení je navrženo elektronické a pro výhradní provoz ETCS L2 s benefity. Stanice budou opatřeny stop značkami s DNS. V mezistaničních úsecích

nebudou použita světelná hlavní návěstidla, zde každý úsek bude dělen na prostorové oddíly ohraničené „Stop značkou ETCS s DNS“ (vždy jednou v každém mezistaničním úseku) a „Lokalizačními značkami ETCS“.

V ŽST Milovice bude vnitřní výstroj elektronického stavědla umístěna v nově vybudovaném provozně-technickém objektu pod železniční estakádou. V ŽST Milovice–Boží Dar bude vnitřní výstroj elektronického stavědla umístěna v nově vybudovaném provozně-technickém objektu.

Nová trať Lysá nad Labem – Čachovice včetně ŽST Milovice a ŽST Milovice-Boží Dar bude řízena z CDP Praha s možností předání na integrované pracoviště regionálního dispečerského pracoviště (RDP) a pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) Mladá Boleslav hl. n.

V dotčených stanicích a zastávkách bude navrženo nové informační (barevné LED provedení tabulí) a IP rozhlasové zařízení pro cestující a kamerový systém.

Pro napájení železničních stanic bude vybudován nový silnoproudý rozvod LDSŽ 22 kV, ze kterého budou přes trafostanice 22/0,4 kV napájeny jednotlivé netrakční odběry.

V ŽST Milovice bude vybudována nová výpravní budova pod nástupiště, která bude obsahovat i staniční transformovnu (STS) 22/0,4 kV. STS bude obsahovat společnou rozvodnu vn 22 kV, nn, 2 transformátory 22/0,4 kV do výkonu 250 kVA pro dva samostatné odběry EOV a ostatní zařízení zajišťující chod ŽST. V ŽST Milovice-Boží Dar bude vybudována STS 22/0,4 kV, umístěná v provozně-technologickém objektu. V zastávce Vanovice bude napájení zajištěno z nově vybudované přípojky z rozvodu distributora. Napájení z trakčního vedení bude využito jako záloha.

Všejsanská spojka je novostavbou, proto na ní bude vybudováno nové trakční vedení pro rychlost 200 km/h, a to pro soustavu AC 25 kV, 50 Hz. Cílově budou střídavou proudovou soustavou napájeny také navazující tratě v Lysé n. L. a v Čachovicích. Napájení bude zajištěno z trakční napájecí stanice (TNS) Mladá Boleslav a dále z TNS na trati Kolín – Nymburk. Spínací stanice budou jako dosud v Lysé nad Labem a dále v úseku Čachovice – Mladá Boleslav. **V rozsahu tohoto záměru projektu se s výstavbou nové TNS ani spínací stanice neuvažuje.**

Pro cestující a pro umístění technologických zařízení jsou navrženy tyto pozemní objekty:

- v ŽST Milovice je navržena staniční budova, členěná do 6 pavilonů umístěných v jednotlivých polích železničního mostu. V této budově jsou navrženy provozně-technologické prostory, prostory pro cestující a komerční prostory. Dále jsou na nástupištích navrženy přístřešky pro ochranu cestujících před povětrnostními vlivy;
- v ŽST Milovice-Boží Dar je navržen provozně-technologický objekt a dále malé přístřešky na nástupištích;
- na zastávce Vanovice jsou navrženy malé přístřešky na nástupištích.

Ochranu okolí dráhy před nepříznivými účinky dopravy zajistí protihlukové stěny a valy, jejichž rozsah bude upřesněn v navazujícím stupni přípravy podle hlukové studie. Pro účely stanovení nákladů stavby byl jejich rozsah odhadnut.

Návrh technického řešení je v souladu s „*Koncepčním záměrem projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC*“, schváleným Centrální komisí MD dne 24. 3. 2020 a s materiálem „*Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC, verze v. 1.00*“ ze dne 26. 7. 2022, který je jako příloha součástí Zvláštních technických podmínek (ZTP) pro projektové dokumentace akcí, vydaných Správou železnic, státní organizací, v platné verzi. Problematika vazby na JZP ŽDC je v ZTP řešena v kapitole 4. Dále má vazbu na záměr projektu investiční akce „*Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC*“, schválený Centrální komisí MD dne 12. 7. 2022.

Dle sdělení investora e-mailem ze dne 16. 1. 2023 jsou náklady na integraci příslušných dat do JZP ŽDC součástí **nákladů, uvedených** v příslušném záměru projektu v textové části **v kapitole 12 Rozpis nákladů, v tabulce 20, pod položkou v řádku 4 Technologie** a zahrnutých ve **formuláři Vzor 81 v řádku 8125 Náklady technologické části stavby**. (Jejich výše je dle odborného odhadu 1,025 mil. Kč.)

V budoucnu nebudou potřeba žádné další náklady, spojené s integrací technologie, dotčené akcí „**Všejanská spojka**“ do JZP ŽDC nad rámec rozpočtu této akce, tzn., že veškeré náklady jsou započteny v tomto projektu.

Podmínky pro novostavbu „*Všejanské spojky*“ definují územně-plánovací dokumentace, kdy současný koridor tratě byl vymezen změnou č. 1 Územního plánu velkého územního celku Mladá v roce 2003 a následně byl převzat do Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje z roku 2011. V nich je Všejanská spojka uváděna jako veřejně prospěšná stavba D212 „trať č. 232 Lysá n. L. – Milovice – Čachovice“ s šířkou koridoru 600 m. V etapizaci je Všejanská spojka zařazena na druhé místo mezi stavbami železnic, hned za modernizací tratě Praha – Kladno.

V bezprostředním sousedství po obou stranách koridoru se nachází Evropsky významná lokalita (EVL) Milovice – Mladá a Národní přírodní památka (NPP) Mladá, vlastní koridor prochází ochranným pásmem NPP. Ptačí oblasti se v území dotčeném realizací záměru nenacházejí, stejně tak záměr nezasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území (národní park, chráněná krajinná oblast).

Podle Rámcového hodnocení vlivu na lokality NATURA bylo zpracováno hodnocení, ve kterém se konstatuje, že **záměr nebude mít významný negativní vliv na předmět ochrany a celistvost EVL Milovice – Mladá ani na biotop zvláště chráněných savců**.

Rozsah stavby je podrobněji popsán v předloženém záměru projektu investiční akce „*Všejanská spojka*“, který vypracovala Správa železnic, s. o., v červnu 2022.

Realizace stavby se předpokládá v termínu 06/2027–12/2030.

Celkové investiční náklady stavby, čerpané pouze z finančních zdrojů SFDI, představují částku ve výši **9 502,150 mil. Kč** ve smíšené CÚ 2013–2031.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou CBA dle *Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb* (MD ČR 2017) a prováděcích pokynů k této metodice. Dosažené výsledky CBA jsou: EIRR = 5,89 %, ENPV = 3 342 353 588 Kč, BCR = 1,110 (dle SP), z čehož je zřejmé, že **projekt je z celospolečenského hlediska ekonomicky efektivní**. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 5 %.

K poklesu výsledků EH pod hranici ekonomické efektivity dochází – za předpokladu zachování všech ostatních vstupů ovlivňujících ekonomickou efektivitu – při navýšení investičních nákladů bez rezervy maximálně o 11,02 % (tj. o cca 4 237,828 mil. Kč bez rezervy), snížení úspor provozních nákladů železniční infrastruktury o 51 %, snížení výkonů osobní dopravy o 56 % anebo snížení výkonů dopravy nákladní o 17 %.

Finanční analýza projektu (FIRR = nelze stanovit; FNPV = -29 232 978 931 Kč) prokázala, že se nejedná o samofinancovatelný projekt. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Vzhledem k výše prezentovaným výsledkům ekonomického hodnocení je možné projekt „*Všejanská spojka*“ v upravené podobě doporučit k realizaci a k financování z veřejných rozpočtů. Nejvýznamnějšími socioekonomickými přínosy souboru staveb ve variantě Deko, kam patří i „*Všejanská spojka*“, jsou úspory času stávajících cestujících, cestujících z převedené přepravy

a na rušených přejezdech a dále zlepšení životního prostředí vlivem změny dopravního módu, včetně úspor z externalit.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 521 352 0078.

V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012, upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, se dne 7. 3. 2023 uskutečnilo jednání Centrální komise MD, která k předmětnému záměru projektu investiční akce vyslovila následující závěr:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že schvaluje předložený záměr projektu investiční akce „Všejsanská spojka“ s podmínkami, že Správa železnic, státní organizace:

- 1) V dalším stupni projektové přípravy prověří možnost realizace 0. (50.) staniční (obratové koleje), zapojené do 1. a 2. traťové koleje pouze v ŽST Milovice-Boží Dar. Předpokládanou ŽST Milovice bude řešit pouze jako železniční zastávku bez kolejového rozvětvení. Toto řešení předloží k posouzení Centrální komisi MD a vyčká jejího dalšího rozhodnutí.*
- 2) Zajistí, aby veškeré prvky zabezpečovacího zařízení, umísťované v rámci této stavby, byly vybaveny otevřeným komunikačním rozhraním podle standardů EULYNX. Pokud nebudou tato standardizovaná rozhraní do doby realizace předmětné akce aplikovatelná, zajistí, že dodavatel zabezpečovacího zařízení, umísťovaného v rámci realizace této stavby, bude povinen vyvinout veškerou součinnost při budoucím navázání dalších systémů a zařízení, a to i jiných výrobců/dodavatelů.*
- 3) Bude informovat Centrální komisi MD o začátku a průběhu čerpání rizikové složky investičních nákladů.*

Na základě výše uvedeného posouzení předloženého záměru projektu investiční akce „Všejsanská spojka“ Ministerstvo dopravy tento záměr projektu **schvaluje** a doporučuje akci realizovat s financováním z veřejných zdrojů v souladu se závěrem, který byl přijat Centrální komisí MD dne 7. 3. 2023.

Poznámka: Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu Správy železnic, s. o.

Příloha: Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

Na vědomí: SFDI

Ing. Lenka Hlubučková

vrchní ředitelka

Sekce ekonomická a infrastrukturní

Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

k záměru projektu investiční akce

„Všejská spojka“

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce

„Všejská spojka“,

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši **9 502,150 mil. Kč bez DPH**, tj. 11 497,602 mil. Kč s DPH, ve smíšené CÚ 2013–2031, čerpanými pouze z rozpočtu SFDI, který předložila Správa železnic, státní organizace, dopisem č. j. 69098/2022-SŽ-GR-O6 ze dne 6. 10. 2022, na základě rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce **schvaluje** a souhlasí s jeho registrací **s podmínkami, že Správa železnic, státní organizace:**

- 1) V dalším stupni projektové přípravy prověří možnost realizace 0. (50.) staniční (obratové koleje), zapojené do 1. a 2. traťové koleje pouze v ŽST Milovice-Boží Dar. Předpokládanou ŽST Milovice bude řešit pouze jako železniční zastávku bez kolejového rozvětvení. Toto řešení předloží k posouzení Centrální komisi MD a vyčká jejího dalšího rozhodnutí.
- 2) Zajistí, aby veškeré prvky zabezpečovacího zařízení, umístované v rámci této stavby, byly vybaveny otevřeným komunikačním rozhraním podle standardů EULYNX. Pokud nebudou tato standardizovaná rozhraní do doby realizace předmětné akce aplikovatelná, zajistí, že dodavatel zabezpečovacího zařízení, umístovaného v rámci realizace této stavby, bude povinen vyvinout veškerou součinnost při budoucím navázání dalších systémů a zařízení, a to i jiných výrobců/dodavatelů.
- 3) Bude informovat Centrální komisi MD o začátku a průběhu čerpání rizikové složky investičních nákladů.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 521 352 0078.

Předpokládaná realizace akce v 06/2027–12/2030.

Ekonomické hodnocení bylo v rámci studie proveditelnosti pro celé traťové rameno Praha – Mladá Boleslav – Liberec zpracováno metodou CBA dle *Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb* (MD ČR 2017) a prováděcích pokynů k této metodice. Dosažené výsledky CBA jsou: EIRR = 5,89 %, ENPV = 3 342 353 588 Kč, BCR = 1,110 (dle SP), z čehož je zřejmé, že **projekt je z celospolečenského hlediska ekonomicky efektivní**. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 5 %. Projekt je možné doporučit k financování z veřejných rozpočtů.

Projekt přináší efekty, jak z pohledu investora (správce infrastruktury), tak i celospolečenské.

Při dalším financování přípravy a realizace této akce bude postupováno podle schválených rozpočtů pro jednotlivé roky a z toho vyplývajících možností SFDI.

Ing. Lenka Hlubučková

vrchní ředitelka

Sekce ekonomická a infrastrukturní