

Zápis

z 249. jednání Centrální komise MD k projektům infrastruktury železnic, uskutečněné formou videokonference dne 9. 3. 2021

kteří probíhá na základě 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“ (dále jen „Směrnice“).

Seznam návrhů předložených k projednání

1	Studie proveditelnosti	Předloženo Ministerstvu dopravy	
1.1	Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou	Ke schválení	
2	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v mil. Kč (bez DPH)
2.1	Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)	Ke schválení	3 761,749
2.2	Rekonstrukce ŽST Most	Ke schválení	3 008,600
2.3	Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ	Ke schválení	506,956
2.4	Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.	Ke schválení	135,829
3	Záměr projektu investiční akce - budovy	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v mil. Kč (bez DPH)
3.1	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha-Smíchov	Ke schválení	1 053,052
4	Aktualizace záměru projektu neinvestiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové neinvestiční náklady v mil. Kč (bez DPH)
4.1	Oprava trati v úseku Noutonice - Podlešín	Ke schválení	97,995
5	Globální položky	Předloženo Ministerstvu dopravy	
5.1	Globální položky investiční SŽ - březen 2021	Ke schválení	
6	Různé		

1 Studie proveditelnosti

1.1 Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou

(Prezentace Ing. Lumír Rubek)

Zadavatel SP: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Zhotovitel: SUDOP PRAHA a. s.

Druh dokumentace: studie proveditelnosti

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012

Místo realizace (kraj): Zlínský, Jihomoravský

Předmět předložené studie proveditelnosti (dále jen „SP“) je technicky vymezen úsek tratí Staré Město u Uherského Hradiště - Bylnice, Luhačovice - Újezdec u Luhačovic, Kunovice - Veselí nad Moravou. Záměrem SP bylo prověření zadaných variant modernizace a elektrizace souboru uvedených tratí.

Hlavní význam souboru řešených regionálních tratí pro osobní dopravu spočívá v zajištění dopravní obslužnosti oblasti Slovácka. Dále spojení nejvýznamnějších sídelních jednotek v oblasti (Staré Město u Uherského Hradiště, Uherské Hradiště, Uherský Brod, Luhačovice, Bojkovice, Veselí n. Moravou) a spojení této oblasti s krajským městem Zlín. Nákladní doprava na tomto souboru tratí má pouze okrajový význam.

Sledovaný soubor tratí je v celé své délce jednokolejný a neelektrizovaný, s dovolenou traťovou třídou zatížení C3. Maximální traťová rychlost je v jednotlivých traťových úsecích 80/100 km/h. Největším problémem je chybějící elektrizace a špatný technický stav některých traťových úseků.

Trať Staré Město u Uherského Hradiště - Bylnice je součástí dráhy regionální a není součástí ani sítě TEN-T, ani nákladních železničních koridorů RFC (výjimkou je ŽST Staré Město u Uherského Hradiště, která není v této SP řešena).

V ŽST Újezdec u Luhačovic odbočuje trať Luhačovice - Újezdec u Luhačovic. Jedná se o regionální trať mimo síť TEN-T a RFC.

Poslední je trať Kunovice - Veselí nad Moravou. Trať je rovněž součástí dráhy regionální a není součástí sítě TEN-T, ani RFC. Tato SP neuvažuje se zásahem do ŽST Veselí nad Moravou.

V ŽST Veselí nad Moravou navazuje dvoukolejná trať Brno - Veselí nad Moravou (- Uherské Hradiště) a trať Hodonín - Vrbovce. Do ŽST Bylnice je dále zaústěna trať Horní Lideč - Bylnice. Přeshraniční vazby z hlediska osobní ani nákladní dopravy nejsou pro řešenou oblast významné a nejsou detailněji řešeny.

Základní cíle SP

- 1) Zlepšení dostupnosti Uherského Hradiště, Luhačovic, Bojkovic s krajským městem Zlínem
- 2) Zlepšení dostupnosti oblasti s městy Olomouc/Praha/Brno
- 3) Zvýšení efektivity budoucí vozby ve Zlínském kraji a Jihomoravském kraji z hlediska snížení provozních nákladů železničních vozidel a dopadů na životní prostředí, včetně posouzení možnosti a účelnosti provozu dvouzdrojových (bateriových) vozidel
- 4) Zlepšení parametrů trati za účelem snížení provozních nákladů vlaků osobní železniční dopravy (potenciální snížení potřebného počtu náležitostí, zkrácení trasy vlaků apod.
- 5) Snížení negativních účinků železniční dopravy na okolí
- 6) Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy

- 7) Zvýšení kapacity dopravní cesty
- 8) Zlepšení možností sestavy GVD pro osobní a nákladní dopravu
- 9) Zlepšení stability GVD v reálném provozu
- 10) Minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty

Výchozí podklady

Aktuální SP předcházela SP z roku 2014 a její následné dvě aktualizace z r. 2015 a 2016. Kromě aktuálně řešeného souboru tratí byla ještě prověřována část trati č. 343 a traťová spojka tratí 330 a 340, která by zajistila napojení řešeného souboru tratí na 2. TŽK.

První aktualizace z roku 2015 byla způsobena nutností koordinace se související Studií proveditelnosti trati Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno), která rozšířila ekonomicky prověřované varianty o variantu S2a a současně částečně redukovala rozsah elektrizace ve vybraných stanicích. Došlo také k aktualizaci jednotkových cen podle „Aktualizace cenových normativů 2015“. Ostatní části SP z roku 2014 zůstaly neměnné (návrhy technického řešení variant projektových i bez projektu, dopravně-provozní technologie, dopravní koncepty, přepravní analýzy apod.).

Z hodnocených variant v aktualizované SP splnily ekonomickou efektivitu varianty S1a, S1b, S2a a S2b. K další přípravě byla doporučena varianta S2b, která obsahovala elektrizaci tratí do Luhačovic, Bojkovic i do Veselí nad Moravou, čímž by umožnila vytvoření ucelených vozebních ramen osobních vlaků v elektrické trakci (Zlín - Uherské Hradiště - Bojkovice město/Veselí nad Moravou).

Předmětem druhé aktualizace z r. 2016 bylo zohlednění vydaných Prováděcích pokynů k „Metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti a ex-post posuzování nákladů a výnosů projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“, vydané MD v únoru 2016. Aktualizace zahrnuje také finanční, časové a věcné dopady z přípravy jednotlivých staveb v obvodu původní studie (zejména stavba rekonstrukce SZZ Veselí nad Moravou, stavba DOZ trati Veselí nad Moravou (mimo) - Újezdec u Luhačovic (mimo), DOZ trati Újezdec u Luhačovic (mimo) - Vlárský průmysk. Celkové investiční náklady byly stanoveny dle „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti“.

Ekonomické efektivitě dosáhla pouze varianta S1a, tzn. rekonstrukce a elektrizace úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice a elektrizace ŽST Veselí nad Moravou.

Varianty v aktuální SP (r. 2020) byly rozděleny mezi Variantu Bez projektu a Projektové varianty.

Varianta Bez projektu

Ve stavu Bez projektu je předpokládáno zachování stávajícího uspořádání železniční infrastruktury se zachováním její provozuschopnosti ve stávajících parametrech, která bude dosažena formou neinvestičních počinů (údržba a opravy), respektive investic již připravených s následujícími výjimkami:

- s ohledem na technický a morální stav ŽST Uherské Hradiště, který je v příkrém rozporu s významem města, bude uvažována rekonstrukce stanice, včetně realizace dálkového ovládání celého úseku Staré Město u Uherského Hradiště - Kunovice z CDP Přerov (stejně jako zbytek řešené sítě),
- v souladu s Národním implementačním plánem ERTMS bude uvažována instalace systému ETCS L1 na celém řešeném souboru tratí.

Projektové varianty

V původním zadání SP bylo zadáno 6 projektových variant, které byly v průběhu zpracování studie upraveny do dvou základních souborů.

Prvním souborem jsou varianty LV-120, LVB-120, LVBB-120, uvažuje se s modernizací předmětného souboru tratí do maximální traťové rychlosti 120 km/h a použití ETCS L1 + TRS.

Druhý soubor variant LV-160, LVB-160, LVBB-160 uvažuje s modernizací do rychlosti až 160 km/h a použití ETCS L2 + GSM-R.

Jednotlivé projektové varianty se liší rozdílným rozsahem řešené (elektrizované) sítě. Kolejové řešení dopraven ani dopravní technologie se nemění.

Na základě výsledků ve 4. dílčím plnění SP 03/2020 bylo rozhodnuto o dalším sledování pouze variant LV-120 a LVB-120.

Ostatní 4 projektové varianty nebyly dále sledovány a v SP zůstávají ve stavu zpracování ke 4. dílčímu plnění. U dále sledovaných variant LV-120 a LVB-120 došlo ve spolupráci se Zlínským krajem a KOVED k optimalizaci provozních konceptů a na základě projednání i k redukci investičních nákladů. K dalšímu snížení investičních nákladů došlo na základě projednání připomínek k 5. dílčímu plnění, v rámci něhož Zpracovatel SP dodatečně obdržel záznam z jednání MD ČR, SFDI a Správy železnic, na kterém se přítomní shodli na novém metodickém přístupu ke stanovení rizik v rámci Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu.

Ve všech variantách je uvažováno se zřízením nové zastávky Drslavice.

Varianta LV-120

Ve variantě LV-120 je uvažováno s elektrizací a modernizací úseků Staré Město u Uherského Hradiště (mimo) - Újezdec u Luhačovic - Luhačovice (včetně) a Veselí nad Moravou (mimo) - Kunovice, včetně kompletního Kunovického trianglu. V režimu stavu Bez projektu zůstává úsek Újezdec u Luhačovic (mimo) - Bylnice (včetně).

Elektrizace je uvažována trakční soustavou AC 25 kV, 50 Hz. Je uvažováno s provozem dvouzdrojových (akutrolejových) vozidel u linek Sp/Os Zlín - Bojkovice město.

Traťový úsek Uherské Hradiště - Kunovice je navržen jako částečně dvoukolejný a samotná ŽST Uherské Hradiště je navržena se 4 nástupními hranami s délkou 200 m a výškou 550 mm.

Varianta LVB-120

V této variantě je varianta LV-120 rozšířena o úsek Újezdec u Luhačovic - Bojkovice město.

V ŽST Bojkovice je uvažováno pouze s elektrizací, se zásahem do kolejového řešení vzhledem k nedávné rekonstrukci není uvažováno. S provozem dvouzdrojových (akutrolejových) vozidel není uvažováno.

Opuštěné varianty

Varianta LVBB-120

V této variantě bylo uvažováno s elektrizací a modernizací celého souboru řešených tratí Staré Město u Uherského Hradiště (mimo) - Újezdec u Luhačovic - Luhačovice (včetně), Újezdec u Luhačovic - Bylnice a Veselí nad Moravou (mimo) - Kunovice, včetně kompletního

Kunovického trianglu. Návrh technického řešení vycházel z opuštěného provozního konceptu. Změny byly např. v podobě zřízení dvou výhyben - výhybna Pitín a výhybna Štávnice.

Varianty LV-160, LVB-160, LVBB-160

V souboru variant LV-160, LVB-160 a LVBB-160 je navrženo stejné kolejové řešení jako u varianty LVBB-120. Změny jsou především v traťových úsecích, u kterých dochází k přeložkám trati kvůli zvýšení traťové rychlosti. Nejvyšší traťová rychlost je pro rychlostní profil V150 navržena na V_{\max} 145 km/h. Největší přeložky trati jsou navrženy v traťovém úseku Kunovice - Hradčovice a Hradčovice - Uherský Brod.

Jednotlivé varianty se opět liší rozsahem elektrizace, jako u variant do 120 km/h.

Hodnocení ekonomické efektivity a výše investičních nákladů jednotlivých variant

Varianta	Bez projektu	LV-120	LVB-120
Doba výstavby [roky]	-	5	6
Rok ukončení výstavby	-	2029	2030
CIN v CÚ 2020 [tis. Kč]	-	8 413 711	9 940 681
Údržba a opravy [tis. Kč]	4 066 877	4 528 076	4 462 323
Reinvestice [tis. Kč]	7 372 875	2 725 812	2 063 686
FRR [%]	-	N/A	N/A
FNPV [tis. Kč]	-	-3 211 983	-3 815 058
ERR [%]	-	7,06	6,37
ENPV [tis. Kč]	-	785 129	596 747
B/C Ratio	-	1,136	1,089

Zhodnocení variant

Cíl		Varianta	
		LV-120	LVB-120
1)	Zlepšení dostupnosti Uherského Hradiště, Luhačovic, Bojkovic s krajským městem Zlínem	ano	ano
2)	Zlepšení dostupnosti oblasti s městy Olomouc/Praha/Brno	ano	ano
3)	Zvýšení efektivity budoucí vozby ve Zlínském kraji a Jihomoravském kraji z hlediska snížení provozních nákladů železničních vozidel a dopadů na životní prostředí, včetně posouzení možnosti a účelnosti provozu dvouzdrojových (bateriových) vozidel	ano	ano
4)	Zlepšení parametrů trati za účelem snížení provozních nákladů vlaků osobní železniční dopravy (potenciální snížení potřebného počtu náležitostí, zkrácení trasy vlaků apod.)	ano	ano
5)	Snížení negativních účinků železniční dopravy na okolí	ano	ano
6)	Zlepšení parametrů trati pro efektivnější provoz nákladní železniční dopravy	ano	ano
7)	Zvýšení kapacity dopravní cesty	ano	ano
8)	Zlepšení možností sestavy GVD pro osobní a nákladní dopravu	částečně	ano
9)	Zlepšení stability GVD v reálném provozu	částečně	částečně
10)	Minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty	částečně	ano
Výsledky ekonomického hodnocení			
Ekonomická efektivita (ERR > 5,0 %)		ano	ano

SFDI zajistilo k předložené studii proveditelnosti rovněž oponentní posudek, který byl zpracován Ústavem stavební ekonomiky a řízení, Fakulty stavební, Vysokého učení technického v Brně a byl v příloze podkladů.

Studie proveditelnosti byla rozeslána příslušným odborům MD a SFDI ke stanovisku.

Závěry a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:

O 130 – Veškeré připomínky uplatňované naším odborem byly zapracovány nebo uspokojivě vysvětleny v rámci projednání dokumentace.

Do další projektové přípravy doporučujeme dále sledovat variantu LVB-120, jelikož tato varianta nejlépe naplňuje stanovené cíle projektu.

Doporučujeme zejména rychle připravovat elektrizaci úseku Staré Město u Uh. Hradiště – Luhačovice, jelikož realizace projektu v tomto úseku přináší největší benefity a provozní úspory.

O 190 – O190 se ztotožňuje s doporučením zpracovatele SP, které je uvedené na str. 25 v souhrnné části a vyhodnocení (A. 1), a navrhuje k realizaci variantu LVB-120, tj. variantu, která počítá s elektrizací úseků Staré Město (UH) – Luhačovice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou a také Újezdec u Luhačovic – Bojkovice.

Tímto způsobem bude možné zajistit odstranění přeprahů a zkrácení celkové jízdní doby vlaků dálkové linky R18 Praha – Olomouc – Luhačovice v objednávce

Ministerstva dopravy (úsek Staré Město – Luhačovice) a zároveň také zkvalitnit regionální dopravní obsluhu (úseky Staré Město – Luhačovice, Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou, Újezdec – Bojkovice), popř. dopravní obsluhu vlaky komerční dopravy.

Všechny připomínky O190 byly v průběhu zpracování předmětné SP adekvátním způsobem zapracovány.

O 430 – Ve stanoveném termínu stanovisko nezaslal.

O 520 – Odbor strategie neuplatňoval k finálnímu znění SP žádné připomínky. Odbor strategie je připraven podpořit obě varianty. Pokud bude vybrána varianta LVB-120, požadujeme, aby byly celkové investiční náklady pro další fázi projektové přípravy pro investora stanoveny jako maximální přípustné.

O 710 – Na Vaši žádost o vypořádání připomínek k SP tratí Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice/Bylnice/Veselí sdělují, že jsme za Odbor ITS a kosmických aktivit žádné připomínky neuplatňovali.

S ohledem na vyšší rozsah naplnění definovaných cílů (lepší možnost sestavy GVD a minimalizace nákladů na zajištění provozuschopnosti), a při současném zachování ekonomické efektivity projektu (ERR 6,37%), **doporučujeme za O.710 pokračovat ve variantě LVB-120.**

SFDI – V předložené studii proveditelnosti byly posuzovány dvě varianty LV-120 (ERR 7,09%) a LVB-120 (ERR 6,37%). Obě tyto varianty prokázaly svou ekonomickou efektivitu, více citlivá na navýšení investičních nákladů je varianta LVB – 120.

Z hlediska výsledků ekonomického hodnocení je možné doporučit obě tyto varianty, za předpokladu důsledného sledování investičních nákladů. Před předložením SP na CK MD žádáme, aby se Správa železnic k předloženému posudku a v něm uvedeným připomínkám a doporučením vyjádřila.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD projednávání Studie proveditelnosti tratí Staré Město u Uherského Hradiště - Luhačovice/Bylnice/Veselí nad Moravou přerušuje.

2 Záměr projektu investiční akce

2.1 Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)

(Prezentace Mgr. Petr Řehák)

(Délka stavby = 12,205 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SAGASTA s. r. o. (PROGI spol. s r. o.; STOSMOL, s r. o.; SUDOP PRAHA a. s.)

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

Místo realizace (kraj): Ústecký

Předpokládaná realizace: 01/2023 – 06/2024

CIN: 3 761,749 mil. Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = 910,736 mil. Kč (bez DPH); z fondů EU = 2 851,013 mil. Kč (bez DPH); smíšená CÚ 2018 - 2024

ISPROFOND: 542 352 0021

Oponentní posudek: Byl vypracován Státním fondem dopravní infrastruktury dne 01/2021, s následujícím závěrem:

Předložený záměr projektu stavby „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“ plní veškeré cíle stanovené Dopravní politikou ČR, zásadami schválené Dopravní sektorové strategie, 2. fáze a Koncepcí modernizace páteřní železniční tratě Ústí nad Labem – Cheb, zařazené do sítě TEN-T. Svým věcným rozsahem a technickým řešením odpovídá stanovenému charakteru stavby rekonstrukce. Vzhledem ke svému rozsahu a umístění jsou veškeré investiční prostředky vkládány do zařízení v majetku ČR s právem hospodaření Správy železnic, státní organizace.

Z výsledků analýzy ekonomické efektivity a hodnot jednotlivých ukazatelů ekonomické efektivity, analýzy citlivosti a rizik, lze konstatovat, že projekt je efektivní a lze jej doporučit k realizaci. Ekonomické hodnocení projektu je společné i pro navazující stavbu „Rekonstrukce žst. Most“. Z toho důvodu je nutné obě tyto stavby sledovat společně.

Oponentní posudek doporučuje před předložením záměru projektu do CK MD vysvětlit tyto body:

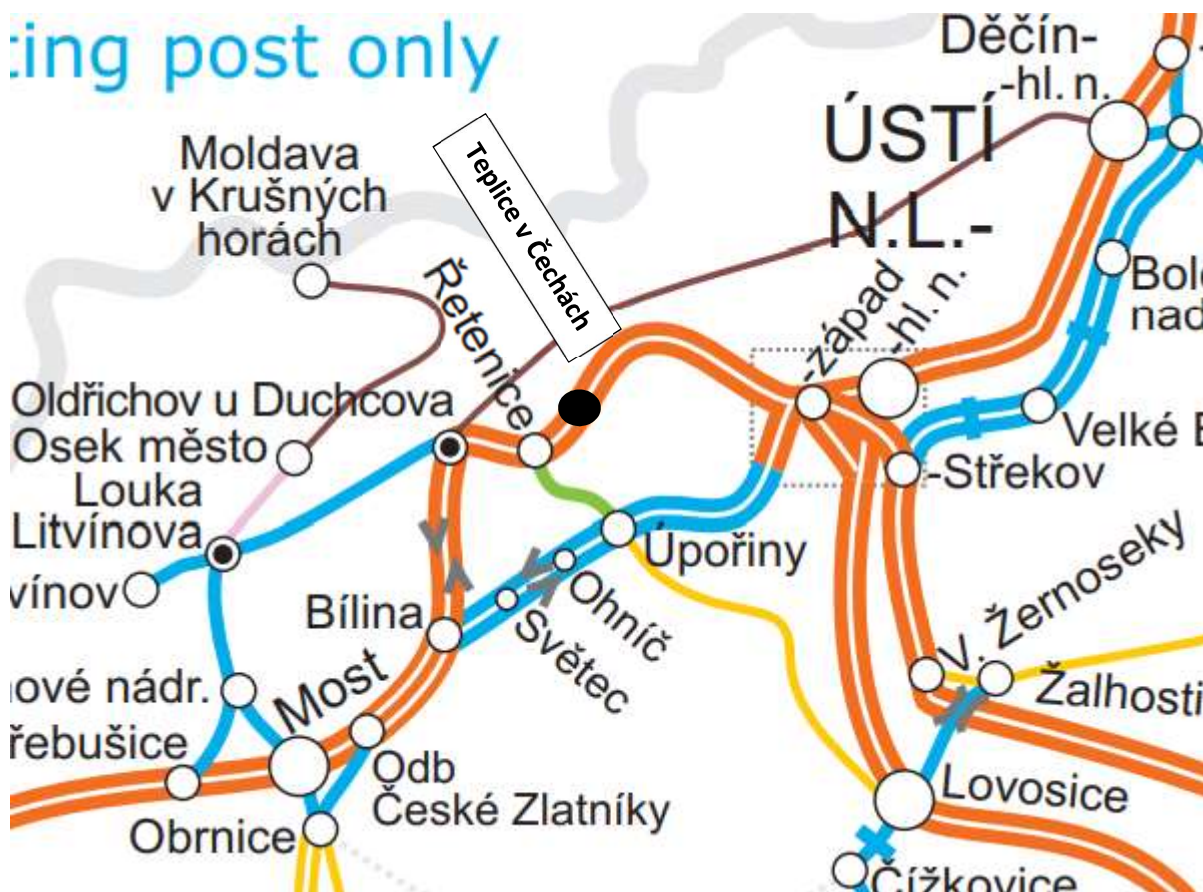
- Popis stávajícího SSZ žst. Bílina a Odb. Zlatníky je v ZP popsán zmatečně, neboť v souhrnné části je uvedeno SSZ 2. kategorie elektromechanické a v části zabezpečovacího zařízení se uvádí 3. kategorie SZZ RZZ AŽD71 s cestovou volbou.
- V předmětném úseku je počítáno s realizací GSM-R v rámci samostatné stavby „GSM-R Ústí n.L. – Chomutov“. Není tedy zřejmý důvod pro započítání nákladů na GSM-R v propočtu (viz příloha ZP Bílina - Most\B_Ekon a Fin analýza\Tabulka propočtu 20200610; položka B 08 Sdělovací zařízení v trati GSM-R) v úsecích Bílina – odb. Č Zlatníky (st. Od 35,157 Km – 41,536 Km) a odb. Č Zlatníky – Most (st. Od 43,5 Km – 45,613 Km). V propočtu je dále započítána položka B7 Sdělovací zařízení v trati (TRS,...). V souvislosti s realizací stavby GSM-R je tato položka nelogická, záměr projektu se o TRS nezmiňuje. Uvedené položky GSM-R a TRS je potřeba vysvětlit.
- Z jakého důvodu není vhodné využít výpravní budovu a případně jiné stávající technologické objekty pro umístění technologie.

Oponentní posudek doporučuje záměr projektu schválit s následujícími podmínkami a doporučeními:

- v dalším stupni projektové dokumentace v žst. Bílina řešit předjízdny koleje č. 3 a 6 v obdobném rozsahu jako hlavní koleje č. 1 a 2
- upřesnit rozsah rekonstrukce ostatních předjízdných kolejí s využitím užitého svrškového materiálu a vycházet ze stavu po realizaci akce „Oprava staničních kolejí v žst. Bílina“
- v dalším stupni projektové dokumentace prověřit potřebnost podchodu v km 34,493 pro původní funkci zavazadlového tunelu a tím i nezbytnou obnovou dvou zavazadlových výtahů
- v dalším stupni projektové dokumentace doporučujeme sjednotit délky nástupišť v obou stanicích jak v žst. Most, tak v žst. Bílina
- v dalším stupni dokumentace sledovat koordinaci s připravovanou rekonstrukcí výpravní budovy v žst. Bílina a posoudit výměru zastřešení i typ přístřešků v obou zastávkách Bílina-Kyselka a Želenice

- v dalším stupni dokumentace zajistit zpracování hlukové studie s cílem upřesnění rozsahu protihlukových opatření
- v dalším stupni dokumentace zajistit provedení stavebně technického průzkumu demolovaných či rekonstruovaných pozemních objektů s cílem ověření případného výskytu azbestu
- dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky na traťovém rameni
- koordinovat záměr projektu s ostatními plánovanými akcemi na rameni Ústí nad Labem – Cheb
- v rámci další přípravy a realizace pečlivě sledovat investiční náklady, dodržovat plánovaný harmonogram přípravy stavby i její samotné realizace. Vliv na ekonomickou efektivitu může mít i špatný odhad provozních nákladů infrastruktury a odhad poptávky po osobní dopravě.

Doporučení a závěry oponentního posudku bude Správa železnic, státní organizace akceptovat v dalším stupni projektové dokumentace, což dokládá svým vypořádáním připomínek. Oponentní posudek považuje předmětný záměr projektu za efektivní a doporučuje ho k další realizaci.



Stávající stav

Předmětný traťový úsek leží na celostátní, dvoukolejné, elektrizované dráze (3 kV DC), v úseku Ústí nad Labem – Chomutov. Dráha je součástí sítě TEN-T. Maximální traťová rychlost je 60 - 120 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 700 - 1000 m, dovolená třída zatížení je D4 (22,5 t/náprava), organizování a řízení dopravy je prováděno dle předpisu SŽDC D1.

Dráha má význam v dopravě osobní a nákladní z hlediska obsluhy průmyslových a těžebních komplexů.

Trať byla v celém úseku stavby vybudována v letech 1856 – 1870. Během doby následovala řada přeložek z důvodu důlní činnosti.

V ŽST Bílina je ZZ 3. kategorie – RZZ AŽD 71 s cestovou volbou. Zařízení je v současné době zastaralé a pro provoz nevyhovující. Jedná se o dopravnu s 9 dopravními a 15 manipulačními kolejemi. Kolejové lože je silně znečištěné. Svršek ve staničních kolejích je z let 1958 – 2016. Ve stanici jsou 2 ostrovní nástupiště s výškou nástupištní hrany 300 mm nad TK. Do ústeckého zhlaví je zaústěna trať od Oldřichova u Duchcova a trať od Úpořin (TZZ – AH). Dále jsou do ŽST zaústěny vlečky ČEZ - elektrárna Ledvice, Doly Bílina – Ropné produkty, Basalt základna Bílina a vlečka V3006.

TÚ Bílina – Odb. České Zlatníky je v současnosti trojkolejný, v pokračování do Mostu pak dvoukolejný. Traťová třída zatížení je C4. Traťová rychlost je v předmětném úseku 80 km/h, zábrzdna vzdálenost 1 000 m. Normativ délky vlaků nákladní dopravy činí 700 m, vlaků dálkové osobní dopravy 200 m a vlaků osobní dopravy 145 m. Kolejové lože je v dobrém stavu. V úseku se nacházejí 2 zastávky Bílina-Kyselka a Želenice, s vnějšími jednostrannými nástupišti s nástupní hranou ve výšce 350 mm nad TK. TZZ je obousměrný reléový UAB 74, s přenosem kódu VZ.

Odb. České Zlatníky slouží k mimoúrovňovému odbočení na trať Obrnice – Most. Je zabezpečena RZZ 3. kategorie s cestovou volbou.

MÚ České Zlatníky – Obrnice je jednokolejný s obousměrným TZZ typu AH, s jedním prostorovým oddílem a jedním přejezdem. Trať slouží pouze pro nákladní dopravu.

TÚ Odb. České Zlatníky – Most je dvojkolejný s traťovou rychlostí 80 km/h. Kolejové lože je v dobrém stavu. V TÚ se nenachází žádná zastávka. TZZ je obousměrný reléový UAB 74 s přenosem kódu VZ.

Dále se v celém úseku projevuje z hlediska železničního spodku nefunkčnost odvodňovacích zařízení. Poruchy vykazuje GPK, a to i vlivem dřívější intenzivní důlní činnosti. Stejně tak materiál železničního svršku, včetně výhybek, neodpovídá požadavkům pro tratě celostátního významu. Dále z hlediska bezpečnosti nevyhovuje stav stávajících nástupišť a přístupových komunikací.

Traťová rychlost je v daném úseku snižována na 50 km/h, což způsobuje prodlužování jízdních dob. Železniční mosty a propustky od doby svého vzniku nedoznaly výraznějších změn. Jsou na pokraji životnosti a nevyhovují v současné době požadovaným parametrům, především prostorovému uspořádání.

Trakční podpěry jsou na konci své životnosti, značně zkorodované, místy i s poškozeným základovým blokem. TV pochází z roku 1963.

Zdůvodnění realizace projektu a požadavky na technické řešení

Předmětná akce obsahuje rekonstrukci celé ŽST Bílina, mezistaničního úseku Bílina – Most (mimo), včetně mezilehlé Odb. České Zlatníky.

Hlavní přínosy stavby jsou:

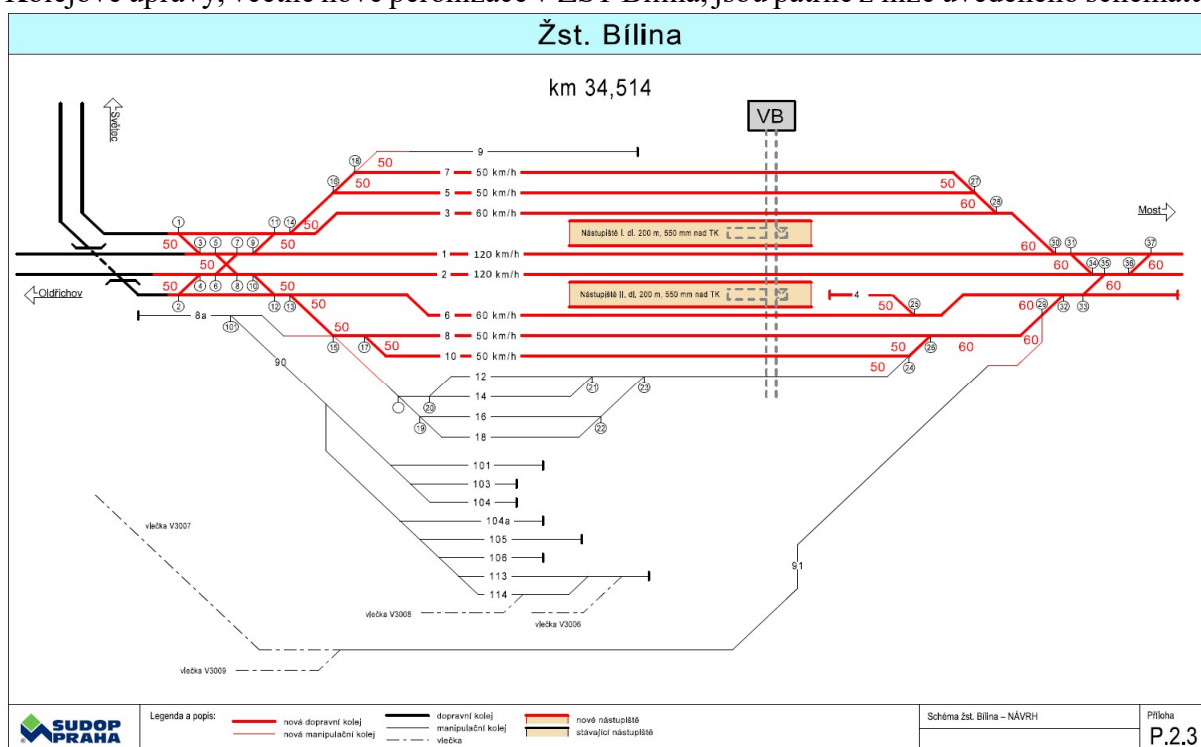
- a) Zvýšení kapacity dráhy
- b) Zvýšení rychlosti, a tím zkrácení jízdních dob
- c) Zvýšení bezpečnosti provozu
- d) Zajištění TT D4 a ložné míry ZGC

- e) Zvýšení bezpečnosti cestujících rekonstrukcí nástupišť s výškou 550 mm nad TK, včetně zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště
- f) Rekonstrukce stávajícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, které je za hranicí životnosti
- g) Realizace bezstykové koleje
- h) Dodržení hygienických limitů hluku a vibrací
- i) Rekonstrukce zařízení a staveb již provozně nespolehlivých a zastaralých
- j) Zajištění požadavků interoperability a zvýšení kapacity dráhy

V souladu s výhledovým rozsahem a organizací dopravy lze důvody a následný rozsah úprav shrnout **následovně**:

Výstavba SZZ 3. kategorie typu ES s JOP v **ŽST Bílina a na Odb. České Zlatníky** s jeho instalací v nových technologických objektech, tudíž bez provizorních ZZ, včetně zavázání ZZ do zaústěných TÚ. Řešení umožní realizovat **DOZ z CDP Praha**. Do doby realizace DOZ bude TÚ řízen ze ŽST Bílina. Výstavba TZZ 3. kategorie, typu obousměrný (banalizovaný) elektronický AB. Kabelizace a TV bude řešeno podle zásad pro tratě se střídavou trakční soustavou 25 kV 50 Hz. Výstavba zvýšených nástupišť s hranou 550 mm nad TK v **ŽST Bílina a na zastávkách Bílina-Kyselka a Želenice**, včetně bezbariérového přístupu. Rekonstrukce traťových kolejí a trakčního zařízení v úseku **Bílina – Odb. České Zlatníky – Most**, která zajistí zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h pro klasické soupravy a 100 km/h pro soupravy s naklápačím technikou. Z důvodu nevyhovujícího stavu proběhne rekonstrukce vybraných mostních objektů a propustků.

Kolejové úpravy, včetně nové peronizace v ŽST Bílina, jsou patrné z níže uvedeného schématu.



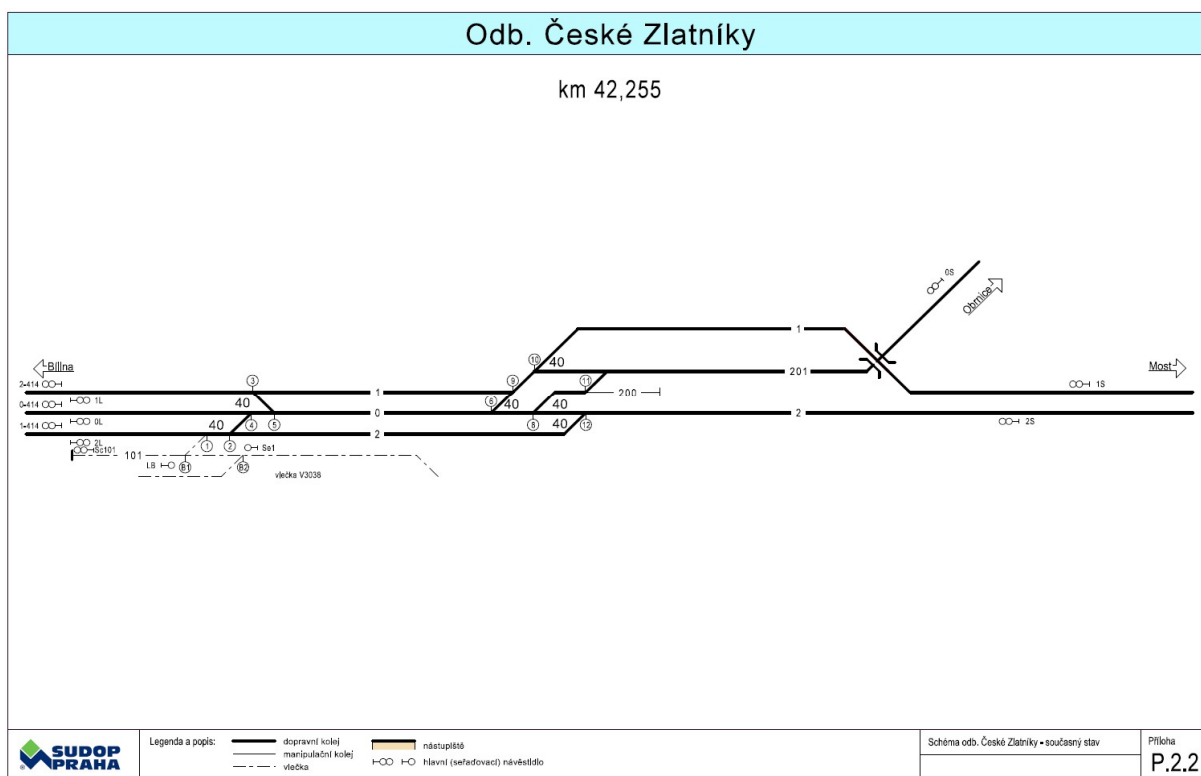
Navrhovaný stav po realizaci

Navrhovaná rychlost v hlavních kolejích = 120 km/h; v předjízdňích kolejích = 60 km/h; v ostatních kolejích = 50 km/h.

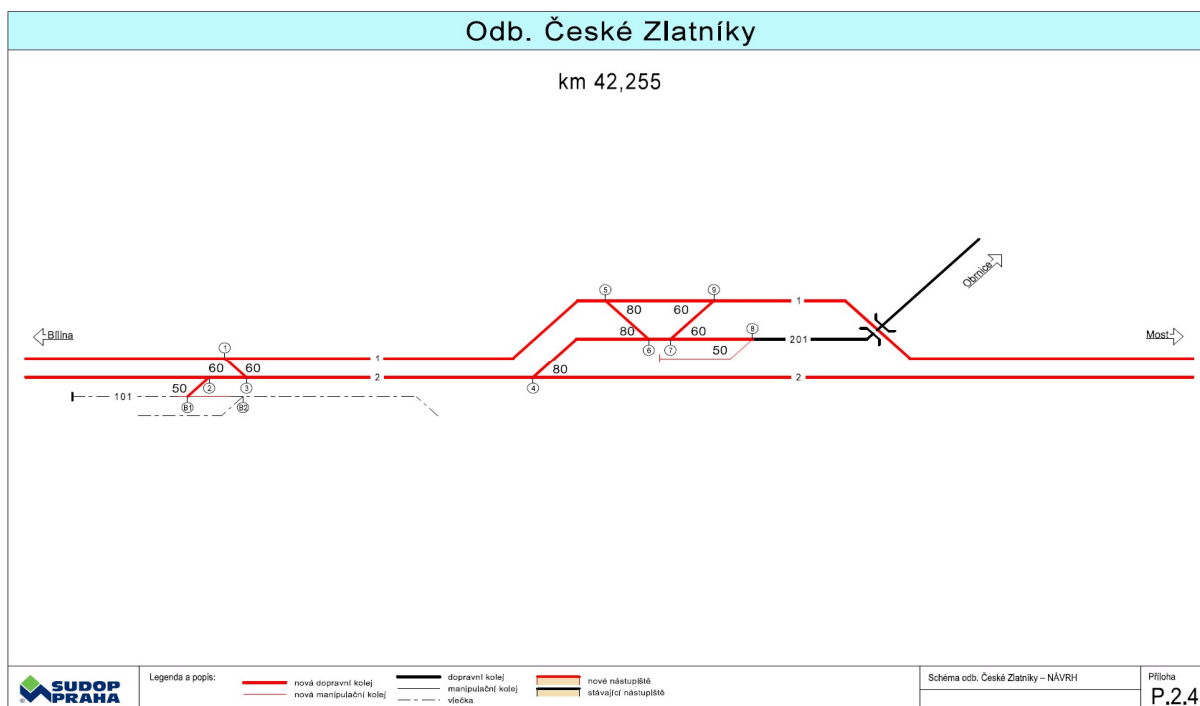
Stavební úpravy tratě

Jsou navrženy tak, aby směrové řešení využívalo plně stávající těleso trojkolejně tratě v úseku Bílina – Odb. České Zlatníky. To umožní změnit parametry oblouků tak, aby byla zvýšena traťová rychlost. Dojde k optimalizaci a vyrovnaní polohy osy kolejí v rozsahu dnešního zemního tělesa. V daném úseku jsou 2 železniční zastávky. Nástupiště **zastávky Bílina - Kyselka** budou situována v obdobné poloze jako stávající, vně traťových kolejí. Nástupištní hrany budou délky 120 m. Přístup na nástupiště bude novým podchodem, s bezbariérovým přístupem. V prostoru nástupiště bude vytvořen krytý přístřešek. Zastávka bude vybavena informačním zařízením a novým osvětlením. Nástupiště **zastávky Želenice** budou též situována v obdobné poloze jako stávající, vně traťových kolejí. Nástupištní hrany budou délky 120 m. Přístup na nástupiště bude novým podchodem, s bezbariérovým přístupem. Tento podchod nahradí v současné době nevyhovující lávku pro pěší. V prostoru nástupiště bude vytvořen krytý přístřešek. Zastávka bude vybavena informačním zařízením a novým osvětlením.

Na **Odb. České Zlatníky** je navržena celková rekonstrukce kolejiště, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Odbočka bude upravena ze stávající trojkolejně (ze směru Bílina) na dvukolejnou (viz obr. níže). V souvislosti s redukcí kolejiště a zvýšením traťové rychlosti, je navržena nová konfigurace kolejiště a příslušná úprava trakčního vedení. Odbočka bude vybavena SZZ 3. kategorie, ES s JOP, včetně nové technologické budovy. Dále dojde k rekonstrukci mostu v km 1,067.



Stávající stav



Navrhovaný stav po realizaci

V TÚ Bílina - **Odb. České Zlatníky** – **Most** bude rekonstruován železniční spodek a svršek. Bude zřízena bezстыková kolej. Současně proběhne rekonstrukce nevyhovujících mostních objektů, včetně zrušení nefunkčních propustků.

Systém GSM-R

Systém GSM-R je budován v rámci samostatné investiční akce „GSM-R Ústí nad Labem - Chomutov“.

AVV

Systém AVV nebude v rámci této stavby zřizován. Jeho nasazení může být provedeno dopravcem, nikoliv správcem infrastruktury, který bude upřednostňovat systém kompatibilní se systémem ETCS L2.

Informační systémy pro cestující

IS je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí, poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních panelů a monitorů. Navrhuje se informační systém s odjezdovými a příjezdovými panely ve výpravní budově, s odjezdovými panely u všech přístupů a s nástupištními panely na nových nástupištích. Nový IS bude vybudován i v podchodu pro cestující v podobě tabulí a LCD odjezdových monitorů. Informační systém pro cestující bude ovládán dálkově pomocí přenosového systému. Místně bude informační zařízení ovládáno z dopravní kanceláře

Systém ETCS L2 (dle investora):

Výstavba systému ETCS L2 a DOZ z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou. Ta bude respektovat a využívat výsledky z probíhajících a dokončených staveb, zejména v zajištění dostatečné kapacity spojových cest v optickém kabelu, v zajištění dosažitelnosti všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavebních ústřednách SZZ v zajištění dostatečné výkonové rezervy v napájecích systémech. Pro nově navržené

prostředky pro spolupůsobení vlaku budou použity PČN. Odjezdová návěstidla v ŽST Bílina budou uspořádána dle „Zásad pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“.

MÚ Bílina – Odb. České Zlatníky a Odb. České Zlatníky – Most budou vybaveny novým TZZ 3. kategorie, AB bez přenosu kódu VZ. Oddílová návěstidla budou stožárová. MÚ budou vybaveny kolejovými úseky, vymezenými PČN. Rozmístění návěstidel AB zůstane dle stávajícího stavu na zábrzdnu vzdálenost 1000 m. **Systém VZ třídy „B“ již nebude obnovován.**

Ekonomické hodnocení

V rámci hodnocení ekonomické efektivity bylo zpracováno **společné ekonomické zhodnocení projektového návrhu pro projekt „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“ a „Rekonstrukce ŽST Most“**. Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí CBA v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017. Dosažené hodnoty jsou:

ERR je ve výši 5,65 %; hodnota ENPV je 154 mil. Kč; BCR je 1,038. Z hlediska ekonomické analýzy vykazuje hodnocený projekt výsledky **nad hranicí efektivity. Projekt je možno doporučit k dalšímu financování a realizaci.**

Na předmětný projekt je třeba pohlížet v celém kontextu ramene Ústí nad Labem – Cheb, jehož součástí je i tato stavba.

Rozpis nákladů

	CELKOVÉ INVESTIČNÍ NÁKLADY V tis. Kč
1 Poplatky za plány / stavební projekt	256 953.00 Kč
2 Nákup pozemků	1 900.00 Kč
3 Výstavba	2 424 618.00 Kč
4 Technologie	624 594.00 Kč
5 Nepředvídatelné události	304 921.00 Kč
6 Případná úprava ceny	
7 Technická pomoc	13 524.00 Kč
8 Propagace	13 524.00 Kč
9 Dozor v průběhu výstavby	121 715.00 Kč
10 Mezisoučet	3 761 749.00 Kč
11 DPH	
12 CELKEM	3 761 749.00 Kč

2.2 Rekonstrukce ŽST Most

(Prezentace Mgr. Petr Řehák)

(Délka stavby = 1,804 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SUDOP PRAHA a. s. + SUDOP EU a. s.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

Místo realizace (kraj): Ústecký

Předpokládaná realizace: 01/2025 – 12/2026

CIN: 3 008,600 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2019 - 2027

ISPROFOND: 542 352 0022

Oponentní posudek: Byl vypracován Státním fondem dopravní infrastruktury dne 13. 11. 2020.

Oponentní posudek doporučuje záměr projektu schválit s následujícími podmínkami a doporučeními:

- v dalším stupni projektové dokumentace upřesnit rozsah rekonstrukce předjízdnych kolejí
- v dalším stupni projektové dokumentace upřesnit potřebu zdopravnění dosud manipulačních kolejí č. 5 a 6
- v dalším stupni projektové dokumentace zvážit případnou rekonstrukci manipulačních a předjízdnych kolejí za použití vyzískaného materiálu z jiných staveb
- v dalším stupni projektové dokumentace prověřit potřebnost podchodu v km 46,333 pro původní funkci zavazadlového tunelu a tím i nezbytnou obnovou zavazadlových výtahů
- v dalším stupni projektové dokumentace doporučujeme sjednotit délky nástupišť v obou stanicích jak v žst. Most, tak v žst. Bílina
- v dalším stupni projektové dokumentace se zaměřit na koordinaci s plánovanou stavbou Rekonstrukce výpravní budovy žst. Most, konkrétně s objektem E a C tak, aby nedošlo ke znehodnocení provedených úprav. Záměr projektu Rekonstrukce výpravní budovy žst. Most předpokládá, že v rámci rekonstrukce výpravní budovy bude provedena stavební připravenost a v rámci posuzovaného záměru projektu budou osazeny koncové prvky.
- dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky na traťovém rameni
- koordinovat záměr projektu s ostatními plánovanými akcemi na rameni Ústí nad Labem - Cheb
- v rámci další přípravy a realizace pečlivě sledovat investiční náklady, dodržovat plánovaný harmonogram přípravy stavby i její samotné realizace. Vliv na ekonomickou efektivitu může mít i špatný odhad provozních nákladů infrastruktury a odhad poptávky po osobní dopravě.

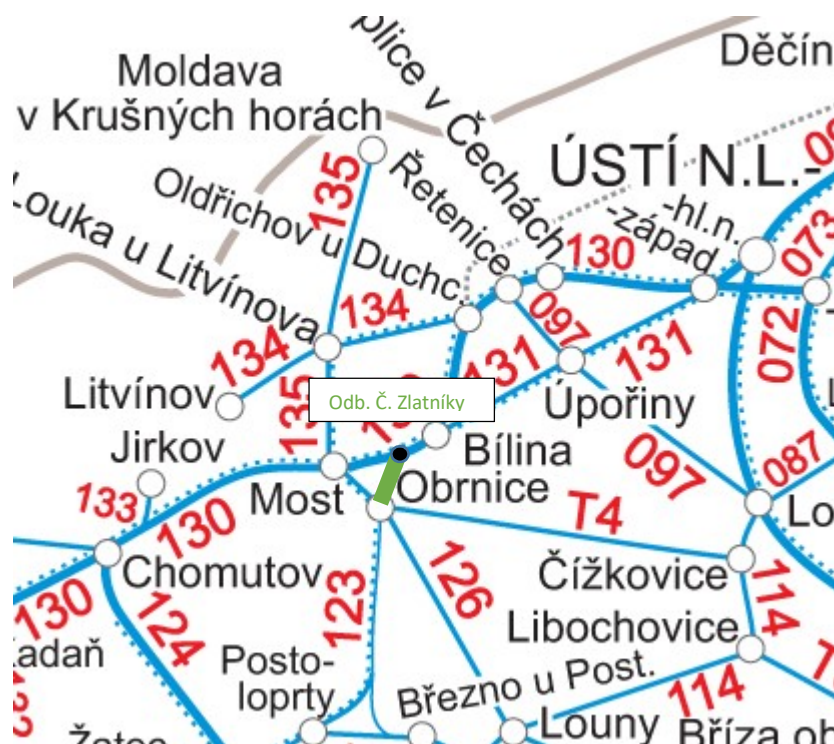
Z výsledků analýzy ekonomické efektivity a hodnot jednotlivých ukazatelů ekonomické efektivity, analýzy citlivosti a rizik, lze konstatovat, že projekt je efektivní a lze jej doporučit k realizaci. Ekonomické hodnocení projektu je společné i pro navazující úsek. Jedná se o návaznou stavbu Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo). Z toho důvodu je nutné obě tyto stavby sledovat společně.

Doporučení a závěry oponentního posudku bude Správa železnic, státní organizace akceptovat v dalším stupni projektové dokumentace, což dokládá svým vypořádáním připomínek. Oponentní posudek považuje předmětný záměr projektu za efektivní a doporučuje ho k další realizaci.

Stávající stav

ŽST Most leží na celostátní, dvoukolejné, elektrizované dráze (3 kV DC), v úseku Ústí nad Labem – Chomutov. Dráha je součástí sítě TEN-T. Maximální traťová rychlost je 60 - 120 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 700 - 1000 m, dovolená třída zatížení je D4 (22,5 t/náprava), organizování a řízení dopravy je prováděno dle předpisu SŽDC D1.

Stanice je vybavena SZZ 3. kategorie - RZZ AŽD 71 s číslicovou volbou. Mezistaniční úseky Most – Třebušice a Most – Odb. České Zlatníky, jsou vybaveny TZZ 3. kategorie obousměrný, trojznaký autoblok AB3-74. Jednokolejné úseky Most – Most nové n. a Most – Obrnice jsou vybaveny TZZ 3. kategorie – obousměrný traťový souhlas. Úsek Bílina – Odb. České Zlatníky je tříkolejný.



Sdělovací zařízení je ve stavu, odpovídající době jeho uvedení do provozu (1979).

Trakční vedení je z poloviny 60. až konce 80. let 20. století, vykazující v současné době již nedostatečný izolační stav.

Železniční spodek a svršek je z let 1979 – 2004. Ve stanici jsou 4 krytá nástupiště, z toho 3 ostrovní, s částečným bezbariérovým přístupem. Výška nad TK je pouze 300 mm.

Zdůvodnění realizace projektu a požadavky na technické řešení (dle investora):

Stanice leží na tzv. Podkrušnohorské magistralé s významnou osobní a nákladní železniční dopravou. Její rekonstrukce má dopad na celé provozní rameno. Akce řeší zajištění normových parametrů vzhledem ke zhoršujícímu se stavu železniční infrastruktury, která je již na hranici své životnosti, vytváří podmínky pro zajištění interoperability (GSM-R a ETCS) a pro konverzi trakce na střídavou napájecí soustavu 25 kV, 50 Hz. Dále se jedná o snížení provozních nákladů a zkrácení jízdních dob v souvislosti se zvýšením traťové rychlosti. Maximální návrhová TR = 120 km/h; prostorová průchodnost = GC; TT = D4. Nové SZZ a TZZ bude umožňovat nasazení systému ETCS L2. **Implementace tohoto systému proběhne souběžně v rámci samostatné stavby „ETCS + DOZ Ústí nad Labem – Most“.** Budou využity „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“ a „Metodický pokyn SŽ TSI CCS /MP1 – Zásady pro projektování výhradního provozu ETCS“. DOZ bude realizováno z CDP Praha. GSM-R je předmětem stavby „GSM-R Ústí nad Labem – Chomutov“. SZZ v ŽST Most bude 3. kategorie, ES s JOP. Ve stanici bude PPV

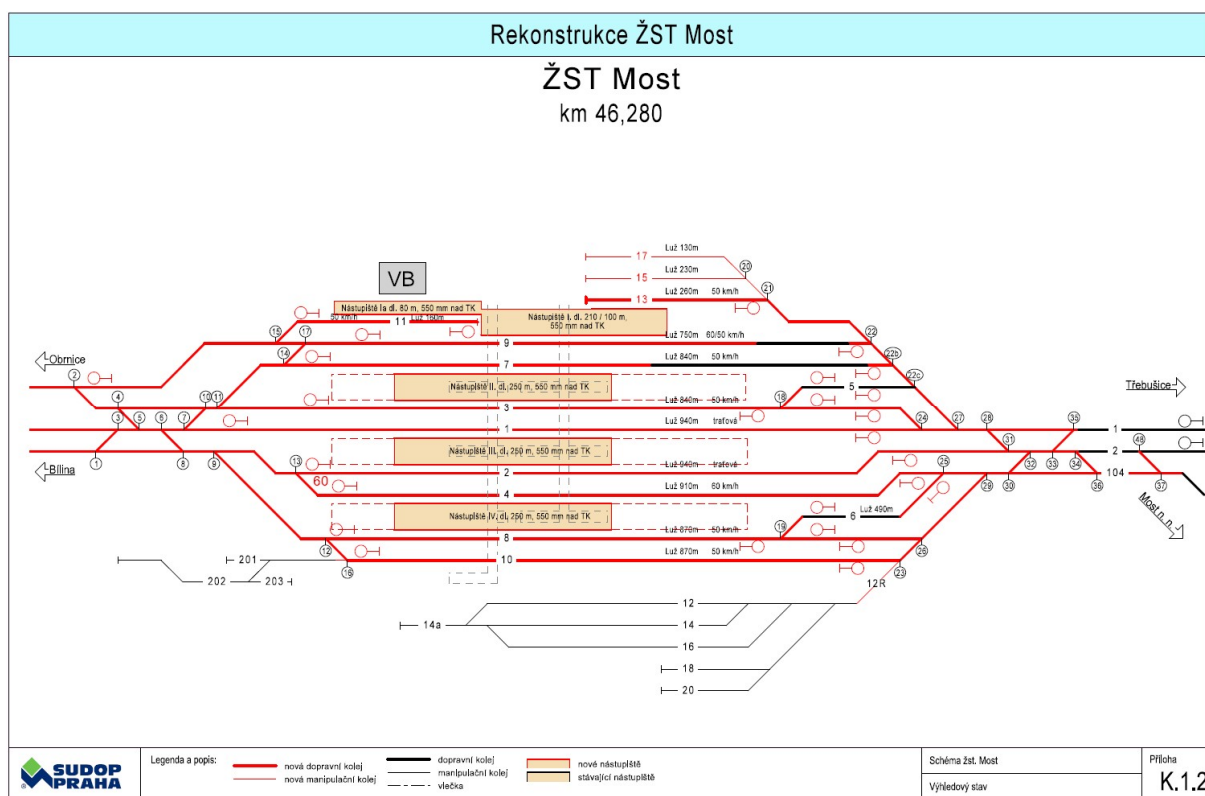
a regionálního dispečera. SZZ a TZZ budou v maximálním rozsahu připravována pro budoucí implementaci systému ETCS L2. **Kabelová vedení a trakční vedení budou řešena s ohledem na připravovanou konverzi trakce.**

TZZ bude navrženo jako elektronický AB. VZ třídy B již nebude obnovován.

Stavba bude koordinována se stavbami „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo),“ a „Rekonstrukce traťového úseku Most (mimo) – Kyjice (včetně),“ ve kterých je navržena výstavba nového TZZ v navazujících úsecích.

Současně dojde k rekonstrukci staničních kolejí, včetně obou zhlaví a tomu odpovídající sanace železničního spodku. Všechna nástupiště jsou navržena s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK se zachovaným stávajícím přístupem. Jednotlivé mosty (podchody) projdou kompletní rekonstrukcí (izolace, odvodnění, elektroinstalace). Dále dojde k rekonstrukci nákladních výtahů a k normovému doplnění orientačního a informačního systému.

Schéma kolejové konfigurace ŽST Most po rekonstrukci



Návrh protihlukových opatření

V případě uznání staré hlukové zátěže není nutno navrhovat protihluková opatření. V blízkosti tratě se nenachází žádný obytný objekt ani jiný chráněný venkovní prostor.

Ekonomické hodnocení

V rámci hodnocení ekonomické efektivity bylo zpracováno **společné ekonomické hodnocení projektového návrhu pro projekt „Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)“ a „Rekonstrukce ŽST Most“.**

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí CBA, která byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních

staveb“, MD ČR 2017. Z hlediska ekonomické analýzy vykazuje hodnocený projekt výsledky **nad hranicí efektivity**. Hodnota ERR je ve výši 5,65 %; hodnota ENPV je 154 mil. Kč; BCR je 1,038. **Projekt je možno doporučit k dalšímu financování a realizaci.**

Na předmětný projekt je třeba pohlížet v celém kontextu ramene Ústí nad Labem – Cheb, jehož součástí je i tato stavba.

Rozpis nákladů

	V tis. CZK v CÚ let výstavby	Celkové náklady projektu	Pozn.
1	Poplatky za plány / stavební projekt	191 370	
2	Nákup pozemků	0	
3	Výstavba	2 460 397	
4	Technologie (pro provoz dráhy)	0	
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	246 040	
6	Případná úprava ceny ²⁾	0	
7	Technická pomoc	12 087	
8	Propagace	8 058	
9	Dozor v průběhu stavby	90 649	
10	Mezisoučet	3 008 600	
11	(DPH ³⁾)		
12	CELKEM ⁴⁾	3 008 600	

Vysvětlení zkratk zabezpečovací techniky:

ZZ	-	zabezpečovací zařízení
SZ	-	sdělovací zařízení
SZZ	-	staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	-	traťové zabezpečovací zařízení
RZZ	-	reléové zabezpečovací zařízení
POAB	-	poloautomatické traťové zabezpečovací zařízení
AB	-	automatické traťové zabezpečovací zařízení
UAB	-	univerzální AB
VZ	-	vlakové zabezpečovací zařízení
PZZ	-	přejezdové zabezpečovací zařízení
ELMECH	-	elektromechanické SZZ
HPB	-	jednosměrný hradlový poloautomatický blok
RPB	-	reléový poloautomatický blok

AH	-	automatické hradlo
ES	-	elektronické stavědlo
JOP	-	jednotné obslužné pracoviště
DOZ	-	dálkové ovládání zařízení
GSM-R	-	evropský traťový digitální (datový) rádiový systém
ETCS L2	-	evropský systém vlakového zabezpečovacího zařízení, úroveň 2
TÚ	-	traťový úsek
MÚ	-	mezistaniční úsek
PČN	-	počítač náprav
PN	-	přivolávací návěst
VNPN	-	výstraha při nedovoleném projetí návěstidla
NVZ	-	národní vlakový zabezpečovač
Úvazka	-	vazba TZZ na SZZ
RBC	-	radiobloková centrála
CDP	-	Centrální dispečerské pracoviště
PPV	-	Pracoviště pohotovostního výpravčího

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD schvaluje záměry projektů investičních akcí *Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)*“ a „*Rekonstrukce ŽST Most*“ s podmínkou, že Správa železnic, státní organizace dokončí realizaci akce „ETCS + DOZ Ústí nad Labem – Most“ současně s akcí „*Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)*“ a zároveň zajistí návaznost na akci „*Rekonstrukce ŽST Most*“.

2.3 Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ

(Prezentace Ing. Lumír Rubek)

Investor: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Projektant: SUDOP EU a.s., Praha

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce.

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

Místo realizace (kraj): Ústecký.

Předpokládaná realizace: 3/2021 – 12/2022

CIN: 506,956 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2020-2023 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 542 352 0070

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: Ekonomické hodnocení záměru projektu „Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ“ je provedeno zjednodušenou

formou slovního hodnocení v souladu s částí IV. Odlišné postupy, bodem 2., písm. o), Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury, které vydalo Ministerstvo dopravy v listopadu 2017 - *[Hodnocení efektivnosti projektů se provádí zdůvodněním údajů a ukazatelů, které vyjadřují specifické přínosy pro uživatele, obyvatelstvo, ekonomiku (např. snížení počtu, příp. závažnosti dopravních nehod, snížení počtu obyvatel zasazených nadměrným hlukem atd.) s přihlédnutím k účelu stavby, a to v následujících případech:*

o) u rekonstrukcí a oprav staveb, kterými se odstraňují účinky celkového fyzického opotřebení nebo degradace v důsledku působení času a vnějších vlivů, za účelem uvedení do předchozího nebo provozuschopného stavu, a to bez změny původního využití.]

Předmět ZP:

Mostní estakáda v km 0,439 leží v ŽST Ústí n. L. hl. n., obvod osobní nádraží v části zhlaví, na niž navazují spojovací koleje směr ŽST Ústí n. L. západ, tzn. využívané vlaky ve směru Teplice v Č. / Úpořiny.

Ze ŽST Ústí nad Labem hl. n., obvod jih odbočuje trať Ústí n. L. hl. n. jih - Ústí n. L. západ (začátek tratě je v Ústí n. L. hl. n. jih) a z ŽST Ústí nad Labem hl. n., obvod osobní nádraží trať Ústí n. L. hl. n. os. n. - Kadaň-Prunéřov.

Traťový úsek je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem elektrizovaný trakční soustavou DC 3 kV, kategorie dráha celostátní, podle TSI INF je P5/F1 a P5/F2, součást sítě TEN-T. Traťová třída zatížení D4, maximální traťová rychlost 80 km/h.

Mostní estakáda převádí 2 traťové koleje přes komunikaci pro chodce, silniční komunikaci a volný terén. Celková délka mostu je 159 m. Mostní objekt sestává z 18 nosných konstrukcí. 12 z nich tvoří kamenné klenby z let 1894 a 1962. 5 konstrukcí je ocelových trémových plnostěnných z roku 1962. Poslední typ nosné konstrukce je tvořen deskou se zabetonovanými nosníky z roku 1955. Kolejové lože je průběžné šterkové uzavřené, kromě ocelových konstrukcí K10 a K12, kde je kolej uložena na mostnicích. Železniční svršek je tvaru S49. Na mostě není dodržen normový volný manipulační prostor a není dodržen normou požadovaný obrys kolejového lože.

Most je celkově ve špatném technickém stavu. Dochází k degradaci kamenného zdiva a betonových konstrukcí z důvodu nefunkční nebo neexistující hydroizolaci. Kamenné zdivo z vyvřelin použité na opěry a pilíře je místy popraskané vlivem dlouhodobého přetěžování. Na mostě se objevují četné trhliny v průčelním zdivu. Do objektů dlouhodobě zatéká. Ocelové konstrukce jsou poškozeny korozí. Jsou poškozeny zarážky pevných ložisek a dochází při průjezdu vlaků k pumpování ložisek pod ocelovými konstrukcemi. Objevují se trhliny ve svarech ocelových konstrukcí, místy chybí hlavy nýtů na dolních pásech.

Z důvodu současného technického stavu jsou v místě realizace stavby zavedeny trvalá omezení rychlosti. Po realizaci akce se tato omezení zruší.

Rekonstrukcí mostu v km 0,439 v trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ budou odstraněny vyskytující se poruchy a závady na mostní konstrukci. Budou zlepšeny parametry mostu, které jsou z hlediska kolejového uspořádání nevyhovující, i proto dochází k nerovnoměrnému zatížení nosných konstrukcí, jež jsou ve špatném technickém stavu. Odstranění výše uvedených závad lze dosáhnout pouze celkovou rekonstrukcí tohoto mostního objektu, které je možno provést ve dvou variantách.

Spodní stavba mostu je v záplavovém území Q5, v případě povodní by u varianty 2 byl pomalejší odtok povodňové vody, pomalé vysychání náspů, častější kontroly, sanace a také delší omezení provozu v tomto úseku.

Tabulka 2-5: Kritéria a jejich hodnocení určující výběr varianty

Kritérium	1-estakáda	2-zdi a mosty
	15 mostních otvorů	5 mostních otvorů
Nepříznivé hydrotechnické poměry (zátopová oblast bez možnosti protipovodňových opatření, vymílání drobných součástí a zadržování vody v konstrukci)	Vhodná varianta	Nevhodná varianta
Architektonické začlenění do intravilánu města	Vhodná varianta	Nevhodná varianta
Další možné využití plochy pod klenbami (parkování, cyklostezka, možnost měnit dopravní řešení, ...)	Vhodná varianta	Nevhodná varianta
Investiční náklady (CÚ 2020)	584 517 tis. Kč	507 140 tis. Kč
Roční náklady na údržbu	3 865 tis. Kč	3 353 tis. Kč

Z těchto celospolečenských důvodů je výhodnější varianta 1, ačkoliv investiční náklady jsou vyšší.

V předloženém záměru projektu byla proto použita **Varianta 1**. Vzhledem k nedostatečným prostorovým parametrům mostu je navržena výstavba nové mostní estakády. Nový mostní objekt bude navržen jako dvoukolejný s průběžným kolejovým ložem. Stávající mostní objekt bude kompletně demolován včetně základů. Nový mostní objekt bude navržen jako viadukt sestávající z 15 mostních otvorů jako ve stávajícím stavu. Mostní otvory nad komunikací pro pěší a nad terénem budou provedeny ze železobetonových kleneb obdobného rozpětí, jako je most stávající. V místě křížení s místní komunikací budou navrženy monolitické železobetonové polorámové konstrukce se zabetonovanými tuhými ocelovými nosníky. Vzhledem ke změně uspořádání místní komunikace pod mostem bude přemostění u opěry O2 směrem k západnímu nádraží navrženo pouze pro pěší také jako monolitická polorámová konstrukce. Založení mostu je předpokládáno hlubinné na mikropilotových roštích.

Aby byl dodržen obdobný ráz, jako u stávajícího mostu, budou čelní plochy mostů obloženy lomovým kamenem tak, aby imitovaly kyklopské kamenné zdivo. Nosné konstrukce betonových kleneb budou v kamenném obkladu přiznány. Obložení bude provedeno stejně jako u již realizovaného obloukového mostu přes Bílinu postaveného v rámci rekonstrukce ŽST Ústí n. L. v roce 2004. Podjezdná výška na místních komunikacích bude navržena 4,0 m + rezerva 0,15 m dle požadavku správce komunikace. Podchodná výška u pěších komunikací bude navržena 3,0 m.

Rozpis nákladů:

položka	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu (v tis. CZK)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	36 713
2	Nákup pozemků, výkup nemovitostí	0
3	Výstavba	408 171
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	40 817
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Technická pomoc	2 864
8	Propagace	1 000
9	Dozor v průběhu stavby	17 391
10	Mezisoučet	506 956
11	(DPH ⁽³⁾)	
12	CELKEM⁽⁴⁾	506 956

1) Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
2) Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
3) Pouze je-li DPH nerefundovatelná
4) Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná
5) Do celkových nákladů je započítán inflační koeficient 3,70% p.a. v letech realizace 2021 – 2022.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD schvaluje záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce mostní estakády v km 0,439 trati Ústí n. L. hl. n. - Ústí n. L. západ“ bez podmínek.

2.4 Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.

(Prezentace Ing. Lumír Rubek)

Investor: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Projektant: SUDOP EU a.s., Praha

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce.

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

Místo realizace (kraj): Ústecký.

Předpokládaná realizace: 3/2021 – 12/2022

CIN: 135,829 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2020-2023 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 542 352 0071

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: Ekonomické hodnocení záměru projektu „Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.“ je provedeno zjednodušenou formou slovního hodnocení v souladu s částí IV. Odlišné postupy, bodem 2., písm. o), Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury, které vydalo Ministerstvo dopravy v listopadu 2017 - [Hodnocení efektivnosti projektů se provádí zdůvodněním údajů a ukazatelů, které vyjadřují specifické přínosy pro uživatele, obyvatelstvo, ekonomiku (např. snížení počtu, příp. závažnosti dopravních nehod, snížení počtu obyvatel zasazených nadměrným hlukem atd.) s přihlédnutím k účelu stavby, a to v následujících případech:

o) u rekonstrukcí a oprav staveb, kterými se odstraňují účinky celkového fyzického opotřebení nebo degradace v důsledku působení času a vnějších vlivů, za účelem uvedení do předchozího nebo provozuschopného stavu, a to bez změny původního využití.]

Předmět ZP:

Mosty v km 518,498 a v km 518,962 leží v ŽST Ústí n. L. hl. n. obvod sever, v TÚ Praha Masarykovo nádraží - Děčín hlavní nádraží.

Traťový úsek je dvoukolejný, s oboustranným pravostranným provozem elektrizovaný trakční soustavou DC 3 kV, kategorie dráha celostátní, podle TSI INF je P5/F1, součást sítě TEN-T. Traťová třída zatížení D4, maximální traťová rychlost 160 km/h.

Most v km 518,498 převádí 9 kolejí přes místní komunikaci v ul. U Podjezdu. Maximální rozpětí ocelových nosných konstrukcí (dále jen „NK“) je 15,50 m. V příčném řezu je most tvořen 4 samostatnými ocelovými trámovými plnostěnnými konstrukcemi uloženými na kamenných opěrách. 2 koleje jsou vedeny přes klenbovou NK o světlosti 2,84 m. Další 2 koleje jsou vedeny přes železobetonovou rámovou konstrukci o světlosti 5,0 m. Poslední kolej směrem k řece je vedena opět po ocelové trámové NK.

V rámci stavby v roce 2006 proběhla výstavba železobetonové rámové konstrukce a oprava kamenné klenbové konstrukce. Tyto konstrukce jsou tedy ve vyhovujícím stavebnětechnickém stavu.

Všech 5 ocelových NK je ve velmi špatném stavu, na některých byla omezena rychlost a byly podepřeny inventárními skružemi. Pásnice ocelových nosníků jsou značně oslabeny korozí (místy až do ostra). Kamenná spodní stavba u ocelových konstrukcí je místy vyboulená, zejména závěrné zdi. Zdivo je degradované.

Technické řešení:

Nové konstrukce mostních objektů budou navrženy jako monolitické polorámové konstrukce ze železobetonu o potřebné světlosti s průběžným kolejovým ložem. Traťová třída zatížení je D4. Nové mosty budou vyhovovat pro přechodnost D4/120 a D2/160. Trať je z hlediska mostů zařazena do 2. třídy. Mosty se nacházejí ve staničním obvodu, budou tedy navrženy na volný manipulační prostor 3,0.

Most v km 518,498 vzhledem ke špatnému stavu ocelových nosných konstrukcí a nedostatečnému prostoru pod mostem u konstrukcí klenbových, budou všechny ocelové konstrukce kompletně sneseny. Kamenná klenba kompletně vybourána. Bude ponechána pouze polorámová železobetonová konstrukce z roku 2006. Nové konstrukce budou navrženy také jako monolitické polorámové konstrukce ze železobetonu o světlosti 5,0 m tak, aby celý most měl v celém rozsahu jednotnou světlost. Podjezdná výška bude zachována stávající. Pod mostem bude veden jeden jízdní pruh šířky 3,5 m a jednostranný chodník. Podjezdná výška bude navržena dle požadavku správce komunikace min. 3,5 m. Mostní objekt bude založen na základových pasech hlubinně na pilotách.

Most v km 518,962 vzhledem k velmi špatnému stavu ocelových nosných konstrukcí budou všechny ocelové konstrukce kompletně sneseny. Bude ponechána polorámová železobetonová konstrukce z roku 2006. Nové konstrukce budou navrženy také jako monolitické polorámové konstrukce ze železobetonu se zabetonovanými ocelovými nosníky o světlosti 9,5 m. Podjezdná výška bude zvýšena na 3,5 m, tak jako je v ponechané části mostu z roku 2006. V rámci rekonstrukce je navrženo upravit uspořádání pod mostem. Pod zachovanou částí mostu budou jízdní pruhy 2 x 2,75 m. Chodník vlevo 1,5 m a bezpečnostní odstup vpravo 0,5 m. Pod novou

konstrukcí by pak byl prostor pro komunikaci 2x 3,0 m jízdní pruh. Vlevo 2,0 m chodník a vpravo 0,5 m bezpečnostní odstup. Celkem tedy 9,50 m. Mostní objekt bude založen na základových pasech hlubinně na pilotách.

Vzhledem k provedené protipovodňové cloně bude v rámci rekonstrukce mostu nutná její úprava. U nového vyústění mostu směrem k řece bude nutné vybudovat nové mobilní hradítko, tak aby PPO řádně fungovala.

Kritéria a jejich hodnocení určující výběr varianty

Kritérium	Varianta 1	Varianta 2
	Nová nosná konstrukce, nová spodní stavba pouze potřebného rozpětí	Nová nosná konstrukce, stávající spodní stavba stávajícího rozpětí
Světlost otvoru	5,0/9,5 m	15,5/16,9 m
Architektonické začlenění do intravilánu města (údržba čistoty ve městě, osvětlení,...)	ANO	NE
Bezpečnost silniční a železniční dopravy a osob	ANO	NE
Potřeba provádění spodní stavby	NE	ANO
Investiční náklady (CÚ 2020)	129 436 tis. Kč	139 555 tis.
Roční náklady na údržbu	1 043 tis. Kč	1 116 tis. Kč

ANO – vhodná varianta

NE – nevhodná varianta

Z ekonomického hlediska vychází varianta 1 levněji o cca 10 mil. Kč a levnější jsou v této variantě i předpokládané náklady na údržbu.

Z uvedených ekonomických a celospolečenských důvodů má realizace tohoto projektu variantou 1 opodstatnění a je možné ji doporučit k realizaci.

Rozpis nákladů:

položka	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu (v tis. CZK)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	9 905
2	Nákup pozemků, výkup nemovitostí	0
3	Výstavba	110 116
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	10 074
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Technická pomoc	842
8	Propagace	200
9	Dozor v průběhu stavby	4 692
10	Mezisoučet	135 829
11	(DPH ⁽³⁾)	
12	CELKEM⁽⁴⁾	135 829

1) Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.

2) Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.

3) Pouze je-li DPH nerefundovatelná

4) Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná

5) Do celkových nákladů je započítán inflační koeficient 3,70% p.a. v letech realizace 2021 – 2022.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD schvaluje záměr projektu investiční akce „*Rekonstrukce mostů v km 518,498 a 518,962 TÚ Praha Masarykovo n. - Děčín hl. n.*“ bez podmínek.

3 Záměr projektu investiční akce - budovy

3.1 Rekonstrukce v žst. Praha-Smíchov

(Prezentace Ing. Michal Kliský)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SUDOP PRAHA, a. s.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012

Místo realizace (kraj): Hlavní město Praha

Předpokládaná realizace: 09/2023 – 04/2026

CIN: 1 053,052 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ let 2020 – 2023; SFDI = 1 053,052 mil. Kč (bez DPH); EU = 0 mil. Kč (bez DPH)

ISPROFOND: 511 351 0002

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: FIRR = 6,27 %; FNPV/C = 287,423 mil. Kč; Měrná přínosná plocha stavby = 7,99 m²/mil. Kč. Počet získaných bodů v hodnocení metodou MKA = 37, z celkového možného počtu bodů = 60, na základě zařazení projektu do kategorie „Smíšená“.

Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Výpočtem finanční efektivity dle přílohy č. 8 „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ bylo zjištěno, že se jedná o samofinancovatelný projekt, který tak lze označit za akceptovatelný a lze jej doporučit k investičnímu financování. Pro další financování je nutné uzavření závazku se Státním fondem dopravní infrastruktury na vrácení poskytnutých finančních prostředků pro projekt zpět pro financování dopravní infrastruktury.

Železniční stanice Praha – Smíchov je dle významnosti na 11. místě v celkovém pořadí z 2578 železničních stanic a zastávek dle kategorizace UIC.

Budova **nepatří** mezi nemovité kulturní památky.

Primárními důvody dle předloženého materiálu vedoucími k zařazení investice do plánu v současném čase je významnost železniční stanice podle kategorizace UIC (**kategorie B**), nevyhovující stavebně technický stav budovy – opotřebení budovy vyjádřeno procentním ukazatelem na úrovni **66,24 %**. Dokončením varianty rekonstrukce budovy je plánován stav budovy vyjádřený hodnotou do 20%.

Stupeň škály opotřebení	hodnota opotřebení
výborný stav	do 20 % (0,0 – 0,2)
dobrý stav	nad 20 % až do 35 % (0,21 – 0,35)
zhoršující se stav	nad 35 % až do 50 % (0,36 – 0,5)
špatný stav	nad 50 % až do 65 % (0,51 – 0,65)
velmi špatný stav	nad 65 % až do 80 % (0,66 – 0,8)
havarijní stav	nad 80 % (0,81 – 1,0)

Tabulka stupňů opotřebení dle „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“

Rekonstrukce stanice je navržena v zájmu přizpůsobení požadavkům současné železniční dopravy i dopravy návazné. Návrh rekonstrukce stanice zohledňuje zařazení v integrovaném dopravním systému a její vytížení. Návrh řešení rekonstrukce využívá komerční potenciál rozvíjející se lokality a řeší projekt samofinancovatelným způsobem. Řešení je přizpůsobeno dalším plánovaným akcím ze strany Správy železnic i hlavního města Prahy. Stanice leží na hlavní síti TEN-T pro osobní dopravu.

Dle analýzy provedené na základě priorit definovaných v Konceptu při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží se výpravní budova v železniční stanici Praha - Smíchov umístila na 7. místě v materiálu PRRON.

V záměru projektu bylo provedeno posouzení možných variant řešení akce, včetně vyčíslení předpokládaných nákladů:

Varianta bez projektu – zachování současného stavu – z pohledu ekonomického hodnocení je považována za variantu „bez projektu“. Ve variantě bez projektu se předpokládá zajištění pouze běžných výdajů na provoz a údržbu budovy bez úprav jejího dispozičního řešení.

Varianta s projektem – kompletní rekonstrukce výpravní budovy. Navržena je úplná přestavba jižního křídla budovy do retailové podoby se 3 nadzemními a 1 podzemním podlažím. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven položkovým rozpočtem na **1 053,052 mil. Kč**.

Přehled využití ploch – žst. Praha-Smíchov – STAV S PROJEKTEM		
Celková plocha ON	10 851 m²	
Věřejně přístupné prostory	2917 m ²	27 %
Technologické prostory (pro zajištění provozu objektu)	946 m ²	9 %
Provozní prostory Správy železnic	0 m ²	0 %
Prostory pro dopravce	373 m ²	3 %
Ostatní prostory dopravců	624 m ²	6 %
Komerční prostory	5628 m ²	52 %
Nevyužité	0 m ²	0 %
Společné prostory	363 m ²	3 %

Tabulka s přehledem využití ploch ve výpravní budově Praha – Smíchov – nový stav, ve variantě navrhovaného řešení, prostory v budoucnu sloužící pro potřeby dopravy celkově budou tvořit cca 45 % prostor objektu, dalších 52 % prostor objektu tvoří komerční prostory. V navrhovaném nejsou nevyužité prostory výpravní budovy, což je pro projektovou variantu požadovaný stav.

Předmět ZP:

Předmětem záměru projektu je kompletní rekonstrukce výpravní budovy a přilehlé části přednádražního prostoru v rámci pozemků Správy železnic

Činnosti v rámci rekonstrukce:

1. nové stavebně technické provedení splňuje všechny požadavky požárně bezpečnostního řešení
2. v rámci realizace projektu dojde ke zvýšení pocitu bezpečnosti cestující veřejnost – kamerový systém, vhodnější osvětlení aj.
3. rekonstrukce obvodového pláště budovy včetně zateplení

4. vytápění zajištěno navrženo plynovým zdrojem včetně prověření možnosti instalace tepelných čerpadel v navazujícím stupni dokumentace
5. budova bude splňovat všechny aspekty kladené na interoperabilitu a přístup cestujících s jízdním kolem
6. dispoziční úpravy s cílem zajištění maximálního využití objektu – objekt je samofinancovatelný díky rozsáhlému komerčnímu využití
7. zajištění pokrytí signálem wi-fi volně dostupným cestujícím
8. stavební a dispoziční úpravy prostor pro zaměstnance v souladu s BOZP
9. v rekonstruované budově bude doplněn instalovaný orientační a informační systém pro cestující v souladu se směrnicí č. 118 a grafického manuálu k této směrnici
10. celková rekonstrukce veřejných WC dle současných standardů
11. s ohledem na umístění v blízkosti centra města se nenavrhuje zřizování P+R (částečně řešeno samostatnou investicí města)
12. výměna výplní otvorů
13. zajištění sanace nosných konstrukcí a stability objektu včetně statické přípravy pro umístění platformy v rámci budoucí koordinace s městem
14. dojde k instalaci prvků ITS v podobě jednotného času, exteriérových digitálních podružných hodin, systému CCTV, informačního systému, zvukového hlásiče pro nevidomé, přepážkového komunikačního systému pro výdej jízdenek a ostatních kabelových rozvodů
15. v podzemním podlaží řešeno propojení do vestibulu metra i připravované budovy centrály Správy železnic
16. nakládání s dešťovými vodami není projektem řešeno vzhledem ke skutečnosti, že budova je překryta platformou s autobusovým terminálem (samostatná investice města)

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
11	Poplatky za plány / stavební projekt	69 191	
22	Nákup pozemků	0	
33	Výstavba	743 632	
44	Technologie (pro provoz dráhy)	114 371	
55	Nepředvídatelné události ¹⁾	85 800	
66	Případná úprava ceny ²⁾	0	
77	Technická pomoc	6 883	
88	Propagace	400	
99	Dozor v průběhu stavby	32 775	
110	Mezisoučet	1 053 052	
111	(DPH ³⁾)	0	
112	CELKEM ⁴⁾	1 053 052	

K předloženému záměru projektu uplatňovalo MD následující připomínky (včetně vypořádání ze strany Správy železnic a reakce na vypořádání):

O 130:

1. **Ze záměru projektu vyplývá, že záměry Správy železnic (jižní křídlo) a hlavního města Prahy (platforma) nejsou zcela ideálně koordinovány. Je potřeba oba záměry důsledně provázat.**

Z hlediska uvažovaných a probíhajících staveb v dané lokalitě probíhají pravidelné kontrolní koordinační schůzky za účasti dotčených investorů (MHMP, SŽ, Sekyra Group + zástupců projektových týmů), dle současné situace on-line systémem. Všechny stavby jsou mezi subjekty v lokalitě řádně koordinovány. Není jasné, z čeho pramení uvedená připomínka.

2. Nosná konstrukce nově budovaného jižního křídla má, dle našich informací a podle předchozích dohod, nést samotnou platformu. Z textu a výkresů však vyplývá, že je sledováno řešení samostatné konstrukce. Primárně by mělo být sledováno řešení jedné nosné konstrukce pro jižní křídlo i platformu.

MHMP souhlasí se zahájením jednání se SŽ o spolupráci na řešení statického spolupůsobení mezi jižním křídlem výpravní budovy a navrhovaným Terminálem, což dokládá dopis MHMP z 25. ledna 2021 Č. j.: MHMP 95418/2021 – viz P1. Z tohoto dopisu zároveň vyplývá i zájem MHMP o zahájení jednání o i spolufinancování této části výpravní budovy. V době předložení záměru projektu nebylo oficiální vyjádření MHMP k dispozici. V dalších stupních přípravy bude založení jižního křídla a terminálu řešeno jako společná konstrukce. Doplněno do textové části ZP (viz příloha P2), kapitola 4, str. 23.

3. Není zcela jasné, zda jižní křídlo „komunikuje“ s platformou. Pro atraktivitu komerčních prostor a jejich potenciál je důležité, aby přirozené proudy cestujících mohly být směřovány kolem těchto jednotek, proto je vhodné úzce koordinovat přístup na terminál ve vazbě na komerční jednotky. V návrhu některé pěší vazby zcela chybí, např. propojení s vnějším eskalátorem na platformu.

Do textové části ZP byl do kapitoly 2.3, str. 8 a do kapitoly 4, str. 23 doplněn popis provozního propojení výpravní budovy s přístupem na platformu Terminálu, doplněný popis v grafické příloze K.5 – Navrhovaný stav 2. a 3.NP (viz příloha P3 vypořádání).

4. V ZP je uvedeno: „*Konkrétní návrh řešení jižního a východního průčelí bude koordinován (konstrukčně, materiálově a esteticky) s přílehlými fasádami nové CSŽ (Centrála správy železnice)*“ – Toto je ale v rozporu s dohodami, že **výpravní budova bude součástí terminálu. Ze strany MD je v rámci rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha-Smíchov akceptováno nerealizovat architektonickou soutěž, avšak za podmínky úzké spolupráce na návrhu s architektem terminálu. V opačném případě nelze považovat tuto podmíněčnou akceptaci za naplněnou.**

Na str. 21 textové části ZP bylo doplněno: „*Návrh nového jižního křídla – retailové části - ve vazbě na dopravní terminál + stavební úpravy stávající centrální části ve vazbě na dopravní terminál a navazující ostatní výstavbu (hlavně souvislost se stavbou Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov a novou lávkou). V rámci koordinačních jednání mezi HMMP a IPR (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy) k terminálu Smíchovské nádraží bylo dle sdělení IPR dohodnuto, že SŽ nebude v případě nové*

retailové části výpravní budovy vypisovat architektonickou soutěž vzhledem k tomu, že architektonické řešení budovy bylo nalezeno již v rámci návrhu celého terminálu zadaného MHMP. SŽ v tomto případě vstupuje do území, které je řešeno architektonickou studií v celém kontextu přestupního terminálu dle zakázky MHMP a samotná architektonická soutěž na nádržní budovu tak není v tomto případě účelná. Architektura Terminálu ve vztahu k výpravní budově je nadále koordinována zpracovatelem původní Studie dopravních uzlů z roku 2019.“

O 190:

V požadovaném termínu nebyly k ZP dodány žádné připomínky.

O 410:

K předloženému ZP neuplatňuje žádné připomínky.

O 430:

V požadovaném termínu nebyly k ZP dodány žádné připomínky.

O 520:

1. Ekonomické hodnocení

a) V úvodu ekonomického hodnocení je uvedeno, že: „**Stávající stav výpravní budovy** je částečně uspokojivý díky průběžným udržovacím pracím, nicméně vzhledem ke stáří budovy již plně neodpovídá funkci, ke které byla navržena a nesplňuje ani technické a provozní požadavky dnešního provozu, které by umožnily její plné využití.

V části 2.2 Slovní zhodnocení potřebnosti a účelnosti je uvedeno následující:

Zvolené technické řešení vychází z několika předpokladů:

aktuální špatný technický stav objektu daný předchozím způsobem využívání a nedostatečností nákladů vynakládaných na údržbu,

Tato tvrzení jsou částečně v rozporu.

Textová část ZP a textová část EH (viz příloha P4) byly uvedeny do souladu. Procento opotřebení je 66,24 což odpovídá velmi špatnému stavebně technickému stavu.

b) V tabulce bez čísla na straně 7 není zřejmé, proč jsou náklady na technický dozor pouze v roce 2023, když investiční náklady jsou uvažovány i v dalších letech.

Tabulka upravena.

2. PŘÍLOHA E Stávající stav – fotodokumentace

Tato část by měla být zpracována výrazněji pečlivěji, opravdu 8 fotografií bez popisu, lokalizace a specifikace závad a nedostatků zachycených na fotografii neposkytuje žádnou vypovídající hodnotu.

Viz příloha P5_doplnění fotodokumentace skutečného stavu, příloha E ZP.

3. V části „K.6 - Průzkum trhu stanovení tržní ceny Smíchov (OR Praha)“ není proveden průzkum trhu a stanovení tržní ceny. Jedná se pouze o z internetu staženou nabídku pronájmů, kde není žádná jistota, že za tyto ceny lze prostor opravdu

pronajmout, chybí zde jakákoliv vazba na poptávku. Dále se jedná o zcela jiné typy objektů, většinou i v jiných, atraktivnějších lokalitách. Takto se průzkum trhu opravdu nedělá, toto je pouze část průzkumu trhu, konkrétně část sběr dat a ani tato část průzkumu trhu není dokončena. Chybí oslovení zákazníků a identifikaci jejich ochoty nájemné platit.

Stanovení předpokládaných cen za pronájem v navrhovaném stavu na základě průzkumu inzerce je ze strany MD dlouhodobě akceptováno, tento postup byl použit např. i pro VB v Pardubicích, Budějovicích, Plzni atd. V době zpracování ZP by oslovení konkrétních zákazníků mělo stejnou vypovídající hodnotu jako právě dokládané inzeráty – a to vzhledem k termínu realizace stavby a to nejen tohoto investičního ZP, ale i akcí souvisejících. Atraktivnější lokality byly zvoleny z toho důvodu, že vzhledem k připravovaným investicím se očekává, že Smíchov bude z pohledu komerčního využití velmi atraktivní lokalitou. Cenový průzkum určil cenu v místě a čase obvyklou, jedná se však o minimální požadovanou hodnotu výše nájmu v rámci veřejné soutěže.

O 710:

K předloženému ZP neuplatňuje žádné připomínky.

O 910:

1. Textová část ZP, kap. 2.2, Přehled jednotlivých souvisejících staveb dopravního charakteru: Doporučujeme doplnění informací o přípravě Dvoreckého mostu, který výrazně zlepší dostupnost stanice Praha-Smíchov z přilehlé oblasti pravého břehu Vltavy, zejména z Podolí.

Doplněno do textové části ZP do kap. 2.2 na str. 4.

Akceptováno

2. Textová část ZP, kap. 3.2, str. 11: „*Návaznost na trasu metra B, dále TRAM – linka 4, 5, 12, 20, 22, 94...*“ Zastávka Smíchovské nádraží není obsluhována tramvajovou linkou 22, prosíme o opravu.

Opraveno, v textové části ZP na str. 12 v kapitole 3.2

Akceptováno

3. Textová část ZP, kap. 3.2, str. 11: Ve vztahu k výpočtu potřebného počtu parkovacích míst doporučujeme doplnění odkazu na dopravní politiku města, kdy se tato stanice nachází na území zón placeného stání, tedy je z pohledu města rozšiřování možnosti parkování v jejím okolí možno považovat za nežádoucí – P+R by neplnilo svůj primární účel v odlehčení přetížených komunikací vedoucích do města, ale vedlo by k pravému opaku.

Doplněno do textu ZP na str. 12

Akceptováno

4. Textová část ZP, kap. 3.7, str. 19: „*Příjmy dále plynou z prostor Policie ČR a České pošty a.s (prostory ČP a.s. jsou umístěny v severním křídle).*“ Česká pošta není akciovou společností, prosíme o opravu.

Opraveno v textové části ZP na str. 20

Akceptováno

5. Textová část ZP, kap. 10, str. 38: Vyskytuje se nesoulad výsledků MKA v přehledné tabulce a navazujícím textu. Tentýž nesoulad se vyskytuje i v příloze B na str. 19. Prosíme o opravu.

Textová část EH a textová část ZP byly uvedeny do souladu.

Akceptováno

6. Ze záměru projektu není zřejmé, zda jsou dostatečně zohledněny náklady na reinvestice v projektové variantě. Vzhledem ke většinově komerčnímu charakteru budovy lze předpokládat potřebu zajištění reinvestic v zájmu zvýšení komerční atraktivity prostor v kratším čase, než je obvyklé u ostatních projektů. Stanovené náklady na opravy ve výši 60,368 mil. Kč v roce 2045 tak nemusí dostačovat po celé hodnotící období.

Vzhledem k tomu, že budova bude kompletně zrekonstruována, nebude vyžadovat žádné větší reinvestice. U komerčních prostor vzhledem k jejich atraktivitě se předpokládá s obnovou v režii uživatelů prostor. Navíc smyslem reinvestic rozhodně nemá být zvýšení komerční atraktivity, ale zachování a prodloužení funkčnosti jednotlivých stavebních objektů a souborů. Reinvestice se primárně budou týkat VPP a hygienického zázemí a TZB.

Akceptováno

7. Příloha B, ekonomické hodnocení, bodové hodnocení MKA, kritérium B3, klimatický komfort: Není zřejmý důvod neudělení bodového hodnocení tohoto kritéria. Vzhledem k rozsahu komerčních prostor a jejich charakteru je nezbytným předpokladem pro zajištění jejich atraktivity také klimatizace ve vyšších kvalitativních parametrech, než v případě současné budovy.

Bodové hodnocení upraveno, viz příloha P5.

Akceptováno

8. Přiložená fotodokumentace v příloze E neodpovídá svým rozsahem významu stanice. Žádáme o doplnění podrobnější dokumentace současného stavu budovy.

Viz připomínka výše.

Akceptováno

SFDI:

- V záměru projektu chybí koordinační situace, ze které by byly přehledně viditelné jednotlivé akce, které se na Smíchovském nádraží plánují a se kterými je projekt koordinován. V tomto případě, kdy je na jednom prostoru naplánováno několik samostatných staveb různých investorů, by bylo vhodné koordinační situaci v čitelné podobě do ZP doplnit. Situace v ZP na str. 5 není čitelná a v příloze D nejsou související stavby zakresleny.

Doplněna samostatná situace souvisejících a navazujících staveb, viz příloha P6 vypořádání.

- V ZP chybí příloha H: Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“. Součástí FA je jen rekapitulace nákladů. Též požadujeme doplnit.

V ZP byl výpočet nákladů projektu pomocí „Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“ doložen v otevřené verzi, příloha B.4.

- Dle informace v ZP nebyly, při jeho zpracování, dostatečné technické informace o podobě připravované akce MHMP Dopravního terminálu Smíchov a s tím i spojeného založení spodní stavby, nosných konstrukcí a dalších přednádražních objektů. Tyto informace mohou mít zásadní vliv na budoucí technické řešení VB a následně i dopad do celkových investičních nákladů. Dle textu ZP není s těmito konstrukcemi v tuto chvíli v ZP počítáno, jelikož nejsou tyto informace známy. Předložený ZP není tedy se stavbou Terminálu koordinován. V této souvislosti bychom Vás chtěli požádat i o informace k související akci Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov. V jaké je v současné době tato akce fázi a zda je v ní počítáno se založením a realizací některých nosných konstrukcí pro budoucí terminál a to jak v prostoru severní části VB, tak i v prostoru samotné železniční stanice?

Viz připomínky výše.

Naše připomínka, viz níže, stále trvá. ZP, tak jak je doplněn, identifikuje a upozorňuje na kolizní místa s připravovanými akcemi v oblasti Smíchovského nádraží. Tato kolizní místa však nikterak technicky neřeší (jak je patrné i z doplnění koordinační situace) pouze přislíbují v návazných stupních dokumentace jejich vyřešení a koordinaci.

S tímto však vyvstává otázka, zda akce Rekonstrukce žst. Praha – Smíchov, která je již ve fázi DSP (REALIZACE 01/2022 – 09/2025) má dostačující informace o podobě budoucího Terminálu Smíchovské nádraží. V této fázi přípravy by měla být tato kolizní místa řešena s odpovídající srovnatelnou podrobností. Terminál je však teprve ve fázi projektových prací – fáze I. Technické podmínky.

- Existuje již nějaká dohoda s MHMP o spolufinancování na založení spodní stavby, případně realizaci některých nosných konstrukcí pro Terminál?

viz připomínky výše

- Plánuje MHMP případně Dopravní podnik hl. m. Prahy rekonstrukci výstupů z metra, v souvislosti se všemi v ZP uvedenými investičními akcemi? V ZP není toto zmíněno.

Informace doplněna do textové části ZP kap. 2.2 str. 3: „Součástí stavby terminálu budou i úpravy vybraných výstupů z prostor metra. Předpokládá se úprava výstupů na ostrovních nástupištích pro tramvajovou dopravu a úprava výstupů před výpravní budovou – centrální částí (investice MHMP). V rámci stavby terminálu se dále předpokládá oprava hydroizolací u stropní konstrukce nad stanicí metra - předpoklad nutné koordinace opravy hydroizolací a postupu prací při úpravě předprostoru nádraží v ulici Nádražní (oprava hydroizolací v investici Dopravního podniku Praha)“.

- Je TZB uvažováno pro centrální, jižní část i severní část společné nebo je pro severní část plánováno odděleně?

Napájení centrální a jižní části výpravní budovy bude řešeno ze severního křídla této budovy (budova vedena pod jedním číslem popisným s 1. hlavním měřením

dle požadavku PRE a.s.), zde je již v rámci stavby Rekonstrukce žst Praha Smíchov uvažována kapacitní rezerva pro toto napojení a provoz veřejně přístupných částí výpravní budovy (jižní a centrální části).

Ostatní profese TZB řešeny samostatně pro centrální a jižní část mimo severní křídlo výpravní budovy.

TZB pro severní křídlo výpravní budovy je odděleno od centrální a jižní části výpravní budovy, bude se tedy v budoucnu jednat o provozně oddělené celky (pozn. severní křídlo je řešeno samostatně v rámci stavby Rekonstrukce žst. Praha-Smíchov).

- Dále ještě upozorňujeme na naši připomínku z projednání akce Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov CK MD 19. 11. 2020, která se vztahuje i k tomuto záměru, viz Str. 7 koordinace s touto akcí:

V rámci projednání akce Výstavba lávky v ŽST Praha-Smíchov jsme upozorňovali mimo jiné na to, že dispoziční uspořádání schodiště a eskalátorů v části VB (tedy směrem k nádražní ulici) není v souladu s doporučením Simulace pěších proudů. Dle Simulace proudů je doporučeno schodiště a eskalátory prohodit. Správa železnic se na CK MD vyjádřila, že bude finální dispozici se zapracováním tohoto doporučení řešit v dalším stupni.

Přílohy:

P1_dopis MHMP z 25. ledna 2021 Č. j.: MHMP 95418/2021

P2_textová část ZP

P3_K05_navrhovany stav 2. a 3.NP

P4_textová část EH

P5_MKA

P6_D2_situace související a navazující stavby

P7_vzor 81

P8_doplněná_fotodokumentace_VB_zst_Praha_Smichov

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD schvaluje záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“ s následujícími podmínkami:

1. Správa železnic je povinna využít veškeré generované příjmy na krytí nákladů na provozování celostátních a regionálních drah a zařízení služeb a na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty včetně oprav a údržby zařízení služeb.
2. Správa železnic, státní organizace, zařadí problematiku další přípravy projektu „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Praha – Smíchov“ na program jednání pracovní skupiny ke koordinaci přípravy staveb SOKP a železničního spojení Praha – Kladno tak, aby byla akce úzce koordinována s hlavním městem Prahou a jeho záměrem na výstavbu dopravního terminálu v dané lokalitě.

4 Aktualizace záměru projektu neinvestiční akce

4.1 Oprava trati v úseku Noutonice – Podlešín

(Prezentace Ing. Lumír Rubek)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: Správa železnic, státní organizace

Druh dokumentace: Záměr projektu neinvestiční akce

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012.

Místo realizace (kraj): Středočeský

Předpokládaná realizace: 03/2021 – 10/2021

ISPROFOND: 500 311 0001

Oponentní posudek: Nevztahuje se.

Záměr projektu byl projednán a schválen CK MD dne 9. 2. 2021 pod původním názvem „Oprava trati v úseku Noutonice - Podlešín a mostů v km 32,956 a 33,823“ s těmito údaji:

CNN: 107,622 mil. Kč (bez DPH); hrazeno pouze z prostředků SFDI, smíšená CÚ 2020.

V předloženém aktualizovaném záměru projektu jsou:

CNN: 97,995 mil. Kč (bez DPH); hrazeno pouze z prostředků SFDI, smíšená CÚ 2021.

Stávající stav:

Železniční trať Středokluky - Podlešín je jednokolejná, neelektrizovaná celostátní dráha, prostorová průchodnost GC, traťová třída zatížení C3/70. Na uvažovaném úseku se nachází 1 dopravní a 4 zastávky. Maximální traťová rychlost je 70 km/h. Zábrzdňá vzdálenost 700 m. Organizování a provozování drážní dopravy je dle předpisu SŽDC D1.

Stávající technický stav trati se blíží hranici technických parametrů umožňujících provozování stávajícího provozu. Kolejové lože je zbahnělé a vyžaduje pročištění, zanesené drážní příkopy neumožňují odvedení srážek mimo drážní těleso. Kolejnice ojeté s množstvím defektoskopických vad, upevňovací (ŽS3) a pryžové podložky nezaručují kvalitní drážnost. Povrchy opravovaných přejezdů jsou ve stavu, který neumožňuje plynulý průjezd. Konstrukce přejezdů je třeba nahradit novými. Nástupiště na zastávce Kováry a Koleč je sypané s pevnou hranou. Při neuskutečnění realizace těchto opravných prací by hrozilo případně zavedení pomalých jízd. Revitalizace ani rekonstrukce trati není v rámci investiční přípravy v nejbližších letech plánována.

Výčet a zdůvodnění změn technicko-ekonomických parametrů oproti schválenému ZP

Oproti původnímu záměru projektu se nebude realizovat oprava mostů v km 32,956 a v km 33,823. Ostatní rozsah prací zůstává beze změn a oprava tedy proběhne v úseku trati Noutonice - Podlešín v km 32,340 - 47,530. Součástí opravných prací bude oprava přejezdů P2253, P2254, P2255, P2256, P2257, P2261, P2262. Proběhne oprava povrchu nástupiště zastávky Koleč. Z důvodů snížení rozsahu prací o 2 stavební objekty a to opravu mostů v km 32,956 a 33,823 je celková částka o hodnotu těchto 2 stavebních objektů snížena.

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	97 995
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	
6	Přip. úprava ceny ⁽²⁾	
7	Technická pomoc	
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu výstavby	
10	Mezisoučet	97 995
11	(DPH ⁽³⁾)	20 579
12	CELKEM⁽⁴⁾	118 574

- | | |
|----|---|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události. |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách. |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH pokud je nerefundovatelná |

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD schvaluje aktualizaci záměru projektu neinvestiční akce „*Oprava trati v úseku Noutonice - Podlešín*“ bez podmínek.

5 Globální položky

5.1 Globální položky investiční SŽ - březen 2021

V návaznosti na směrnici MD č. V-2/2012, v platném znění, předložila Správa železnic, státní organizace (dále jen „Správa železnic“) svým dopisem zn. 13962/2021-SŽ-GR-O7 ze dne 24. 2. 2021, Ministerstvu dopravy k posouzení materiál „*Globální položky investiční SŽ – březen 2021*“ (v průvodním dopise ze dne 24. 2. 2021 zn. 13962/2021-SŽ-GR-O7 je chybně uvedeno „*Globální položky investiční SŽ – březen 2020*“). Materiál byl rozeslán k připomínkám O 130, O 520 MD a SFDI.

Předmětem aktualizace je:

- 1) Návrh na zařazení nových akcí
- 2) Žádost o výjimku NM u globálních položek, přesahujících 30 mil. Kč

1) Návrh na zařazení nových akcí (CIN v tis. Kč)

5003520139 - Pozemní objekty (vybraná síť TEN-T)

- Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum (29 000)

5003540011 - Modernizace a obnova materiálně technické základny

- MAT - Systém pro správu železničních mostů a tunelů (38 000)
- Pořízení stacionárních výdejních zařízení a mobilních nádrží na PHM (15 000)

2) **Žádost o výjimku NM u globálních položek, přesahujících 30 mil. Kč**

Správa železnic žádá o stanovisko, zda může být uvedená akce nadále připravována standardním způsobem pro realizační globální položky (tzn. schvalování v rámci Správy železnic bez ZP v souladu s ustanovením 2.9 shora uvedené směrnice).

Jedná se o následující akci

3273214993 - Ostatní investiční akce malého rozsahu

- Doplnění počítačů náprav pro zajištění volnosti v lokalitě OŘ Plzeň a OŘ Ústí nad Labem (nový CIN 75 346 tis. Kč):

Stanoviska a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:

O 130 – Bez připomínek.

O 520 – S ohledem na to, že k doplněným akcím nemáme výhrady a v převážné míře se další změny týkají termínů akcí, popřípadě jsou celé akce vyškrtнутy ze seznamu, nemá O520 k předloženému materiálu žádné připomínky.

Pro úplnost uvádíme, že udělení výjimky pro doplnění počítačů náprav také doporučujeme.

SFDI – 1. k zařazení nových investičních globálních položek:

5003520139 - Pozemní objekty (vybraná síť TEN-T)

- Výstavba železniční zastávky Pardubice centrum (29 000)

5003540011 - Modernizace a obnova materiálně technické základny

- MAT - Systém pro správu železničních mostů a tunelů (38 000)
- Pořízení stacionárních výdejních zařízení a mobilních nádrží na PHM (15 000)

Nemáme připomínek

2. S udělením výjimky pro akci níže nesouhlasíme. Původně předpokládané náklady byly ve výši 25 mil., v současné době Správa železnic plánuje investici trojnásobnou. Doporučujeme postupovat v souladu se směrnicí V-2/2012. Hranice pro předložení ZP je u akcí od 30 mil., v tomto případě je překročena více než dvojnásobně.

3273214993 – Ostatní investiční akce malého rozsahu

- Doplnění počítačů náprav pro zajištění volnosti v lokalitě OŘ Plzeň a OŘ Ústí nad Labem (nový CIN 75 346 tis. Kč)

Reakce odboru investičního GŘ SŽ, s. o. na připomínky SFDI k akci „Doplnění počítačů náprav pro zajištění volnosti v lokalitě OŘ Plzeň a OŘ Ústí nad Labem“.

Jedná se o specifický případ, kde je nám jeví zpětné zpracování ZP jako nadbytečné (ale samozřejmě se budeme řídit rozhodnutím CK), náklady totiž rostou zejména z důvodu nutné aktualizace SW, celkem se jedná o 40,1 mil. Kč za software u jednotlivých doplnění počítačů náprav v dotčených ŽST a 17,6 mil. Kč za stavební náklady bez softwaru. Dále akce zahrnuje 15 mil. za software související s úpravou ETCS (jelikož musí být dané prvky následně v budoucnu zavázány i do technologie ETCS). Zbytek

nákladů jsou náklady na přípravu, rezerva a inflace. CIN 75 345 266 Kč. To pořízení SW je bohužel nákladné a zhotovením ZP celkové náklady pouze ještě více navýšíme, přičemž dokumentace je již hotova a je požádáno o stavební povolení, bylo by tedy možné již zahájit zadávací řízení, což se v případě požadavku na ZP bude muset odsunout.

K nárůstu nákladů dochází vlivem doplnění prvků do stávající technologie, kdy tyto prvky musejí být z důvodu aktivace a přenosu dat zavázány do stávající technologie => nahrání patřičného SW, respektive aktualizace stávajícího za účelem vyhodnocování výstupů z čidel počítačů náprav a s tím spojeného ovládání zab.zařízení v dotčených stanicích. Systém toho, že budou v rámci stavby dané prvky, v tomto případě počítače náprav, namontovány na určené koleje, ale nebyly by aktivovány, či zavázány do stávající technologie, se nejeví ekonomický => nutná aktualizace SW jednotlivých stanic a zavázání do nejbližších DOZ z důvodu funkčnosti a ovládání. Dané prvky budou následně v budoucnu zavázány i do technologie ETCS (realizace předpoklad 2022 – 2023). Při koordinaci se stavbami ETCS Plzeň – Cheb a ETCS Beroun – Plzeň, byl předpoklad část nákladů na aktualizaci SW zahrnout až do staveb ETCS. S posunem jejich realizace bylo však v ŽST dotčených stavbou doplnění počítačů náprav nutné přistoupit k aktualizacím dříve, než budou dokončeny stavby týkající se ETCS a jejich aktivace, což zatížilo rozpočet řešené akce.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že předložený materiál aktualizace „Globální položky investiční SŽ - březen 2021“ schvaluje pouze v bodě 1) „Návrh na zařazení nových akcí“.

V bodě 2) „Žádost o výjimku NM u globálních položek, přesahujících 30 mil. Kč“ nedoporučuje výjimku udělit a požaduje, vzhledem k novým, násobně vyšším, CIN, předložení záměru projektu investiční akce.

Změny celkových evidovaných nákladů globálních položek jsou:

Název globální položky	Původní výše celkové alokace	Počet nových zakázek	Náklady nových zakázek	Změny dle čl.4 Směrnice V-2/2012*	Navržená změna položky	Nová výše celkové alokace
Ostatní investiční akce malého rozsahu	7 171 748	-	-	-889 235	-939 581	6 232 167
Pozemní objekty (vybraná síť TEN-T)	8 017 233	1	29 000	-219 621	-248 621	7 768 612
Pozemní objekty (mimo síť TEN-T)	2 282 275	-	-	-252 700	-252 700	2 029 575
Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech	8 688 106	-	-	-562 663	-562 663	8 125 443
Modernizace a obnova materiálně technické základny	3 828 236	2	53 000	5 084	58 084	3 886 320
Příprava 2. etapy majetkoprávního vypořádání ČD a SŽDC	27 422	-	-	-	-	27 422
CELKEM	30 015 020	3	82 000	-1 919 135	-1 945 481	28 069 539

Zapsal: Mgr. Petr Řehák
Ing. Michal Kliský
Ing. Lumír Rubek

Souhlasím - ~~nesouhlasím~~

V Praze . březen 2021

Ing. Josef Kubovský

ředitel

Odbor infrastruktury a územního plánu