

Odbor investiční
Č.j.: 49687 / 2013 – O7

S c h v a l o v a c í p r o t o k o l
přípravné dokumentace stavby
Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

A. Základní identifikační údaje

Název stavby: Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Číslo ISPROFOND: 511 352 0008

Místo stavby: TÚ 0801 Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny a TÚ 1505 Praha

Masarykovo nádraží Hrabovka – Praha Masarykovo nádraží Karlín

Kraj: Hlavní město Praha

Investor: SZDC s. o., Stavební správa západ

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy ČR

Zpracovatel dokumentace: SUDOP Praha, Olšanská 1a, PSČ 130 80 Praha 3

B. Závazné ukazatele stavby

- = Prostorová průchodnost.....průjezdny průřez J-GC bez uvažování vlivu širších vozidel
- = Traťová třída zatížení D4

C. Účel stavby

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ řeší nevyhovující stav mostní konstrukce, železničního spodku a svršku. Dále budou provedeny úpravy zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení. Negrelliho viadukt leží v traťovém úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny v km cca 410,512 až km 411,710. Je součástí elektrizované dvoukolejné celostátní trati Praha Masarykovo nádraží - Děčín a elektrizované jednokolejné celostátní trati Praha Masarykovo nádraží Hrabovka - Praha Masarykovo nádraží Karlín. Negrelliho viadukt je významnou technickou památkou v České republice a jedná se o kulturní památku a spojuje Masarykovo nádraží s Bubny. Přechází přes dvě Vltavská ramena a ostrov Štvanici. Jeho celková délka činí cca 1120 m a má celkem 87 kamenných oblouků, z nichž 8 je přes obě ramena Vltavy. Spojovací viadukt, odbočka Křižíkova ulice – Hrabovka je dlouhý cca 280 m. Stavba leží na trati TEN-T. Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ je samostatně realizovatelná a navazuje na stavby „Rekonstrukce Masarykova nádraží“, Modernizace žst. Praha-Bubny“ a Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně.

Cílem stavby je zajištění závazných parametrů modernizované trati. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení D4, úpravy geometrických parametrů koleje, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení.

Předmětem stavby bude rekonstrukce 15 samostatných mostních objektů o celkové délce cca 1400 m (1120 m + 280 m). Při rekonstrukci Negrelliho viaduktu budou odstraněny vestavby a přístavby. Všechny zazděné otvory budou vybourány kromě trafostanice PRE u Křižíkovy ulice. Železniční svršek bude na mostě rekonstruován v plném rozsahu (koleje č. 1, 2 a 94). Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V kolejišti budou umístěny výhybky s pohyblivými hroty srdcovek. Na kolejnice budou aplikována protihluková opatření (bokovnice). Pod kolejovým ložem budou položeny antivibrační rohože, které také přispějí ke snížení hluku. Na viaduktu bude provedeno zajištění dostatečného prostoru pro rozmístění návěstidel, přestavníků, výstroje kolejových obvodů a související potřebné kabelizace. Dále budou navrženy ochrany, případně přeložky stávajících inženýrských sítí a na viaduktu bude navržen kabelovod pro uložení kabelů. U stávajícího zabezpečovacího zařízení dochází pouze k jeho doplnění a výměně některých kabelů. Místní dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na Masarykově nádraží a dálkové ovládání v Bubnech zůstává zachováno.

Blíže o rozsahu a navrženém řešení pojednává příložený posuzovací protokol Stavební správy západ č. j. 14615 / 2013 - SSZ – ÚT ze dne 24. října 2013.

D. Náklady

Celkové investiční náklady (CIN) se stanovují ve smíšené CÚ (zahrnuje náklady přípravy v letech 2007 - 2015 a uvažované realizace v letech 2014 - 2016) ve výši **998,637 mil. Kč jako limitní** na základě stanoviska MD ČR k záměru projektu č. j. 164 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 16. října 2013.

Celková míra ekonomické efektivity pro daný projekt vychází $FNPV = -281\,203$ tis. Kč a $EIRR = 8,80\%$. Z hlediska finanční analýzy vyplývá, že projekt není za daných podmínek efektivně proveditelný z čistě vlastních zdrojů investora. Z výsledku ekonomické analýzy vyplývá, že z celospolečenského hlediska **je projekt ekonomicky efektivní**. Přínos je především dosažen ve zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zkrácení jízdních dob. Realizací stavby se zvýší bezpečnost provozu a dojde ke snížení hluku z železničního provozu.

E. Závěr

Po projednání dokumentace na úrovni útvarů SŽDC, státní organizace, s dotčenými organizacemi a MD ČR, které záměru projektu dalo stanovisko č. j. následujícího znění:

Dopisem č. j. 38533 / 2013 – O7 ze dne 9. 9. 2013 předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení v souladu s čl. 6.1 směrnice 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 č. j. 644 / 2012 – 910 – IPK / 3 dále jen „Směrnice V – 2 / 2012“), záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“.

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ řeší nevyhovující stav mostní konstrukce a železničního svršku, úpravy zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení. Negrelliho viadukt leží v traťovém úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha Bubny v km cca 410,512 až km 411,710. Stavba leží na trati TEN-T a je součástí elektrizované dvoukolejné celostátní trati Praha Masarykovo nádraží - Děčín a elektrizované jednokolejné celostátní trati Praha Masarykovo nádraží Hrabovka - Praha Masarykovo nádraží Karlín. Cílem stavby je zajištění závazných parametrů modernizované trati. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení D4, úpravy geometrických parametrů koleje, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení. Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ je samostatně realizovatelná a navazuje na stavby „Rekonstrukce Masarykova nádraží“, Modernizace žst. Praha-Bubny“ a Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně. Rozsah stavby je podrobněji popsán v předloženém záměru projektu investiční akce „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ ze srpna 2013, který vypracoval SUDOP PRAHA a. s.

Investiční náklady stavby, čerpané z finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) a fondů EU ve výši **998,637 mil. Kč (bez DPH)**, je třeba považovat za **l i m i t n í**. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10 % dle pravidel FIDIC. Z rozpočtu SFDI bude čerpáno 299,591 mil. Kč (bez DPH) a z prostředků EU 699,046 mil. Kč (bez DPH). Realizace stavby se předpokládá v letech 2014 - 2016.

Analýza nákladů a výnosů byla provedena tzv. přírůstkovou metodou, porovnáním projektové varianty s variantou bez projektu, metodou diferenčních toků. Finanční analýza je zpracována z pohledu provozovatele dráhy, tzn., že výpočty peněžních toků a finančních ukazatelů zahrnují pouze položky, které jsou nákladem či příjmem tohoto subjektu. Ekonomická analýza zahrnuje celospolečenské efekty stavby. Celková míra ekonomické efektivity pro daný soubor staveb je

ERR = 8,80 %; ENPV = 319 591 000 Kč; EBCR = 1,454. Z celospolečenského hlediska se jedná o efektivní projekt.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 511 352 0008

Projekt splňuje podmínky pro zařazení k financování v rámci OPD.

V souladu se směrnicí V – 2 / 2012 se uskutečnilo dne 4. října 2013 zasedání Centrální komise MD. K předmětnému záměru projektu investiční akce vyslovila Centrální komise MD závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ se schvaluje bez podmínek.

Na základě výše uvedeného posouzení předloženého záměru projektu investiční akce „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“

Ministerstvo dopravy schvaluje tento záměr projektu

a doporučuje akci realizovat s financováním z rozpočtu SFDI a fondů EU bez podmínek.

Poznámka: Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu přípravné dokumentace stavby.

Příloha: Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

V Praze dne 16.10.2013

Ing. Lukáš Hampl

1. náměstek ministra

**Schvalovací doložka Ministerstva dopravy
k záměru projektu investiční akce**

„Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce

„Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 998,637 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni, a to v letech přípravy stavby a uvažovaných letech realizace 2014 - 2016, který předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem ze dne 9. září 2013 zn. 38533 /2013 – O7, schvaluje na základě rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce a souhlasí s jeho registrací bez podmínek.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 511 352 0008.

Při dalším financování přípravy a realizace této akce bude postupováno podle schválených rozpočtů pro jednotlivé roky a z toho vyplývajících možností Státního fondu dopravní infrastruktury a fondů EU.

V Praze dne 16.10.2013

Ing. Lukáš Hampl
1. náměstek ministra

a na základě zhodnocení stavby v připojeném posuzovacím protokolu Stavební správy západ č. j.: 14615 / 2013 - SSZ – ÚT ze dne 24. října 2013

a) s c h v a l u j i

přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“

b) s t a n o v u j i

- celkové investiční náklady (CIN) z PD ve smíř. CÚ v mil. Kč..... 998,637
- **limitní** náklady stanovené MD ČR v ZP v mil. Kč..... 998,637
- rozpočtovou rezervu lze čerpat pouze se souhlasem ředitele odboru investičního, přičemž do souhlasu odboru investičního **nesmí být** započato v pracích, které přesahují schválený finanční limit
- orientační pořizovací investiční náklady v mil. Kč998,637
- majetek SŽDC s. o. v CÚ 2013 činí v mil. Kč.....993,615
- majetek ČD a. s. v CÚ 2013 činí v mil. Kč..... 0,265
- majetek ostatní v CÚ 2013 činí v mil. Kč..... 18,035

c) u k l á d á m

investorovi v další přípravě stavby

- = respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 164 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 16. října 2013,
- = respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- = respektovat připomínky Stavební správy západ uvedené v části 6. připojeného posuzovacího protokolu,
- = věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené přípravné dokumentaci stavby, vícepracím a následně k navýšení nákladů stavby,
- = nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolávají zvýšení nákladů,
- = případné změny doložit průkazným materiálem o jednáních mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě stavby.

V Praze dne 15. listopadu 2013

Ředitelka odboru investičního
Ing. Jarmila Ozimá