

# ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce

Úvodní informace o investorovi				
Organizace	Správa železnic, státní organizace		Dlážděná 1003/7, Praha 1	IČO: 70994234
Ředitel nebo Statutární zástupce	Bc. Jiří Svoboda, MBA	Generální ředitel	SvobodaJ@spravazeleznic.cz	972 235 202
Kontaktní osoba projektu	Ing. Ilona Hanáková	Vedoucí oddělení	Hanakoval@spravazeleznic.cz	972 235 828

## 1. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROJEKTU

Shrnutí charakteristik projektu	
Název projektu:	Tišická spojka
ISPROFOND projektu:	3273214901 – Příprava a zabezpečení staveb (projektová příprava)
Místo realizace (kraj):	Středočeský kraj
Specifický cíl / účel projektu:	Novostavba železniční infrastruktury
Termín realizace:	2027 – 2028

### 1.1. Celkové náklady projektu

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku 2024

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, OPD, TEN-T, EIB)	650 087	786 605
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
<b>Celkem<sup>1</sup></b>	<b>650 087</b>	<b>786 605</b>

<sup>1</sup> Investiční náklady včetně věcné a inflační rezervy (řádek 812 VZOR 81) = souhrn investičních zdrojů (řádek 819 VZOR 81)

**Předpokládané celkové investiční náklady ve smíšené cenové úrovni let 2021 – 2028**

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, OPD, TEN-T, EIB)	683 692	827 267
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
<b>Celkem<sup>2</sup></b>	<b>683 692</b>	<b>827 267</b>

**Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku 2024**

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, MD – kap. 327, OPD, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
<b>Celkem<sup>3</sup></b>		

**Předpokládané celkové neinvestiční náklady ve smíšené cenové úrovni let 2021 – 2028**

Zdroj	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty (SFDI, MD – kap. 327, OPD, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
<b>Celkem<sup>4</sup></b>		

**1.2. Návaznost na schválené koncepce a programy**

Návaznost na schválené koncepce a programy
<p>Projekt reaguje na dokument MD „Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030“. Zaměřuje se při tom zejména na problémový okruh „vyčerpaná kapacita pro nákladní vlaky na hlavních tratích“.</p> <p>Tišická spojka, společně s realizací souvisejícího záměru „Rekonstrukce a elektrizace trati Kralupy nad Vltavou (mimo) – Neratovice (mimo)“ a dalších navazujících záměrů umožní vytvořit alternativní objízdnou trasu pro tranzitní nákladní dopravu mimo pražský železniční uzel ve směru I. tranzitního železničního koridoru.</p>

<sup>2</sup> Investiční náklady včetně věcné a inflační rezervy (řádek 812 VZOR 81) = souhrn investičních zdrojů (řádek 819 VZOR 81)

<sup>3</sup> Neinvestiční náklady včetně věcné a inflační rezervy (řádek 823 VZOR 82) = souhrn neinvestičních zdrojů (řádek 829 VZOR 81)

<sup>4</sup> Neinvestiční náklady včetně věcné a inflační rezervy (řádek 823 VZOR 82) = souhrn neinvestičních zdrojů (řádek 829 VZOR 81)

### 1.3. Soulad s územně plánovací dokumentací

#### Soulad s územně plánovací dokumentací

Plánovaná železniční infrastruktura zatím není v územně plánovací dokumentaci zanesena.

## 2. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU

### 2.1. Popis stávajícího stavu

#### Popis stávajícího stavu

Není pro tento projekt relevantní. Jedná se o záměr vybudování nové kolejové spojky.

Na základě rozhodnutí Centrální komise MD ze dne 1. 4. 2025 bude projekt v další přípravě koordinován se záměrem Modernizace trati Praha-Čakovice (mimo) – Neratovice – Všetaty (mimo), předpokládá se společná realizace obou akcí.

### 2.2. Zdůvodnění nezbytnosti

#### Zdůvodnění nezbytnosti

Realizace záměru zajistí vytvoření bezúvratového spojení tratí 070 a 072 v úseku Neratovice – Dřísy. Umožní tak provážení nákladních vlaků tímto úsekem bez nutnosti úvratování v žst. Všetaty a podstatně tak přispěje ke zkrácení cestovní doby těchto vlaků.

### 2.3. Cíle a indikátory projektu

#### Stanovení cílů a měřitelných indikátorů projektu

Projekt byl zařazen do přípravy před schválením nyní platných „Pravidel přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury“. Cíl a indikátory projektu nebyly stanoveny při zařazení akce do přípravy, ale až v rámci zpracování záměru projektu.

##### Cíl projektu:

Zajištění potřebných parametrů infrastruktury pro efektivní provoz nákladní dopravy

##### Indikátory projektu:

Délka nové železniční tratě – 1,4 km

Délka tratě vybavené ETCS – 1,4 km

Dosažená traťová rychlost – 100 km/h

### 2.4. Doplnující informace

#### Související náklady a související akce

a) Byly v posledních 5 letech vynaloženy investiční/neinvestiční prostředky v úseku, části úseku, nebo stavebním objektu, který je předmětem tohoto záměru projektu (kromě běžné údržby)?

Ne

Související náklady a související akce	
b) Plánuje se v následujících 4 letech vynaložení dalších investičních/neinvestičních prostředků v úseku, části úseku, nebo stavebním objektu, který je předmětem tohoto záměru projektu (kromě běžné údržby)?	
Ne	
c) Byl v minulosti vypracován jiný záměr projektu, týkající se úseku, části úseku, nebo stavebního objektu, který je předmětem tohoto záměru projektu?	
Ne	

### 3. POŽADAVKY NA ŘEŠENÍ PROJEKTU

#### 3.1. Technické řešení projektu

Požadavky na technické řešení
<p>V novostavbě Tišické spojky ve směru Neratovice – Dřísy je navržena sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. S ohledem na použití svršku tvaru 49 E1 je využití rychlostního profilu pro nedostatek převýšení 150 mm omezeno pouze pro vozidla s omezenými silovými účinky na trať (maximální hmotnost na nápravu 18 t), pro ostatní vozidla platí <math>l_{max} = 130</math> mm.</p> <p>Rekonstrukce zastávky a přejezdu v Tišicích bude předmětem souvisejícího záměru Modernizace trati Praha-Čakovice (mimo) – Neratovice – Všetaty (mimo).</p> <p>Navržen je most přes silnici III/24413 v km 1,036 a propustek Tišického potoka v km 0,550. Tunely ani opěrné zdi navrženy nejsou.</p> <p>Napájení řešené trati je navrženo z nové TNS Neratovice v km cca 16,5, která je součástí souvisejícího záměru Rekonstrukce a elektrizace trati Kralupy nad Vltavou (mimo) – Neratovice (mimo). Napájení je navrženo systémem AC 25 kV 50 Hz, styk soustav je navržen cca km 17,0 (před žst. Neratovice). Místo styku soustav bylo zvoleno pro zamezení nebezpečných elektromagnetických vlivů elektrizované trati na stávající zařízení žst. Všetaty. Trakční vedení je navrženo v celé délce novostavby Tišické spojky.</p> <p>V rámci zabezpečení je navržena realizace ETCS L2. Předpokládány jsou nezbytné úpravy existujícího systému ETCS v žst. Všetaty, pokud by realizace Tišické spojky následovala až po modernizaci žst. Všetaty. Trať bude řízena z CDP Praha, kde budou provedeny nezbytné úpravy na nový stav.</p> <p>Bude zřízeno nové SZZ 3. kategorie pro odbočku Tišice, v žst. Všetaty budou provedeny nutné úpravy vyvolané zapojením Tišické spojky.</p> <p>Trať bude vybavena GSM-R. Kabelizace sdělovacího zařízení bude z důvodu elektrizace střídavou trakcí řešena metalickým traťovým kabelem v provedení TCEPKPFLEZE s vyšším redukčním činitelem. Tento kabel zajistí odolnost proti indukovanému napětí.</p>

#### 3.2. Rozhodující stavební objekty a provozní soubory

Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů
<p>Největší podíl na stavebních nákladech má železniční svršek (28,76 %), železniční spodek (26,68 %), zabezpečovací zařízení (14,27 %), silnoproudá technologie (10,71 %) a trakční zařízení (7,19 %).</p> <p>Jednotlivé stavební objekty a provozní soubory budou definovány v dalším stupni přípravy.</p>

### 3.3. Územně technické podmínky

#### Územně technické podmínky

Rozsah a způsob zabezpečení přeložek inženýrských sítí bude řešen a popsán v navazujícím stupni přípravy. Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu není předmětem záměru.

### 3.4. Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS)

*Jsou-li ITS či C-ITS výhradním/hlavním předmětem záměru projektu, využijte pro zpracování záměru projektu vzor „projektového záměru“ dle podkapitoly 7.1 Pravidel.*

*Jsou-li prvky ITS či C-ITS pouze dílčí částí záměru projektu stavby, uveďte následující informace.*

Požadavky ITS
a) Zhodnocení, zda akce svou realizací přispěje k naplnění cílů a na tyto cíle navazující opatření vládou schválených strategických materiálů (např. „Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021-2027 s výhledem do roku 2050“ apod.)
Zahrnutí ETCS a GSM-R do navržené infrastruktury vede k implementaci evropské legislativy na národní úrovni. Plní se tak cíl „jednotný evropský dopravní prostor“ ze Strategie rozvoje inteligentních dopravních systémů 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050. Přispívá se zároveň k plnění opatření C09 – Systémový přístup a aplikace technických norem a standardů pro zajištění interoperability ITS a opatření C10 – Zvýšení odolnosti dopravního systému před rizikovými vlivy a mimořádnostmi.
b) Základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků inteligentních dopravních systémů (ITS), stručně popisující použitou technologii, místo instalace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní. V případě, že některá z uvedených informací nebude při zpracování záměru projektu k dispozici (především v rámci nových staveb), uveďte se popis, ze kterého bude patrné, jaké typy ITS budou instalovány, v jakém úseku dopravní infrastruktury a jejich informační vazba na nadřazené systémy ITS (např. napojení na JSDI/NDIC, dispečerské systémy, monitorovací systémy, apod.)
V celé délce trati je navržena realizace ETCS L2. Předpokládány jsou nezbytné úpravy existujícího systému ETCS na nový stav žst. Všetaty, pokud by řešená stavba následovala až po modernizaci zmíněné stanice.  Trať bude vybavena GSM-R.  Vybudování systému automatického vedení vlaku není navrženo, stejně jako graficko-technologická nástavba k podpoře řízení dopravních procesů na vymezeném úseku železniční sítě.  Vzhledem k zaměření projektu není relevantní ani zřízení nových informačních systémů pro cestující.
c) Vazba projektu na nadřazené systémy ITS (např. napojení na NDIC, dispečerské systémy apod.)
Veškeré technologické zařízení bude vybaveno prvky pro možnost dálkového řízení a dohledu z příslušného dispečerského pracoviště. Na elektrodispečinku Praha-Křenovka budou provedeny veškeré nutné úpravy pro zahrnutí nové technologie do systému dispečerské řídicí technologie.
d) Stručný popis životního cyklu projektu ITS s předpokládanou dobou ukončení projektu a návrh postupu po jeho řádném ukončení, tj. demontáž, modernizace nebo nasazení zcela nové technologie (nový projekt)
Jednotlivé prvky ITS budou po skončení životnosti nahrazovány novým zařízením. Ekonomické hodnocení projektu zahrnuje náklady na komplexní obnovu dožilých částí ITS.

Požadavky ITS
e) Stanovení indikátorů KPI pro sledování, zda implementované řešení ITS plní funkci, která je realizací akce očekávána, tj. např. přináší realizace akce očekávané přínosy správci silniční sítě (ŘSD) nebo účastníkům silničního provozu?
S ohledem na charakter zaváděných prvků ITS není relevantní.  ETCS a GSM-R mají na navržené železniční infrastrukturu přispívat především k vyšší bezpečnosti provozu omezováním vlivu lidského faktoru. Prvky ITS se navíc budou realizovat jako součást nové trati, neexistuje tak srovnávací základna vlivu zřízení prvků ITS.
f) Zhodnocení souladu projektu/záměru projektu s povinnostmi vyplývajícími z usnesení vlády ČR č. 86/2020, resp. č. 831/2022, o uložení povinností informovat útvar Hlavního architekta eGovernmentu Ministerstva vnitra v souvislosti s výdaji v oblasti informačních a komunikačních technologií.
Záměr projektu nepodléhá povinnosti uložené uvedeným usnesením vlády. Investiční náklady na informační a komunikační technologie projektu nepřesahují 20 mil. Kč.
g) Stručný popis zajištění provozu služeb ITS a údržby ITS prvků včetně organizačních vazeb a vyčíslení přibližných zřizovacích a provozních nákladů.
<u>Vazba na Jednotné záznamové prostředí železniční dopravní cesty</u>  Návrh technického řešení je v souladu s „Koncepčním záměrem projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC“ schváleným Centrální komisí MD dne 24. 3. 2020 a s materiálem „Specifikace a zásady uchovávání a výměny dat mezi JZP a technologiemi ŽDC“, verze v. 1.00 ze dne 26. 7. 2022, který má vazbu na záměr projektu investiční akce „Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC“, schválený Centrální komisí MD dne 12. 7. 2022.  Náklady projektu obsahují integraci realizovaného systému zabezpečovacího zařízení do systému lokálních/centrálních serverů diagnostiky. Formát výstupních dat ze zabezpečovacího zařízení bude umožňovat jejich následné zpracování a ukládání do příslušné užité oblasti JZP.  Náklady projektu obsahují integraci realizované dálkové diagnostiky technologických systémů do systému dispečera železniční infrastruktury. Formát výstupních dat bude umožňovat jejich následné zpracování a ukládání do příslušné užité oblasti JZP.  Náklady projektu obsahují realizaci úložiště jednotlivých kamerových serverů tak, aby splnily podmínky na rozšířený úložný prostor kamer JZP, který bude realizován v rámci stavby „Realizace systému Jednotného záznamového prostředí ŽDC“.  Náklady na integraci příslušných dat do JZP činí 1025 tis. Kč. Jsou součástí nákladů, uvedených v kapitole 4.2 Rozpis nákladů, pod položkou Technologie. V budoucnu nebudou potřeba žádné další náklady spojené s integrací technologie do JZP nad rámec rozpočtu tohoto projektu.

## 4. EKONOMICKÉ PARAMETRY PROJEKTU

### 4.1. Hodnocení ekonomické efektivity projektu

<b>Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu</b>
<p>Ekonomické hodnocení bylo zpracováno v rámci schválené Studie proveditelnosti trati Kralupy nad Vltavou – Neratovice – Dřísy (SUDOP Praha a.s., 2021). Vzhledem ke změnám, které nastaly v oblasti zpracování ekonomického hodnocení (vydání aktualizace Rezortní metodiky v roce 2023), bylo ekonomické hodnocení ze SP aktualizováno.</p>

## Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Předmětem přílohy C je tak aktualizace ekonomického hodnocení projektové varianty V1 ze SP. Oproti SP došlo k aktualizaci těchto vstupních údajů:

- investiční a provozní náklady železniční infrastruktury (přepočten dle „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie“ z roku 2024),
- osobní doprava – vnímaná cestovní doba,
- cenová úroveň – přepočten na cenovou úroveň roku 2024,
- nové ohodnocení všech sledovaných finančních toků vstupujících do hodnocení včetně makroekonomických ukazatelů dle aktualizace Rezortní metodiky,
- nová diskontní sazba u finanční i ekonomické analýzy rovněž dle aktualizace Rezortní metodiky.

Ostatní předpoklady byly převzaty ze schválené SP. Přepočten je proveden v aktualizované verzi CBA tabulek (verze 1.12).

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy pro projektovou variantu V1 (CÚ 2024).

Finanční analýza	
FRR [%]	nelze nalézt
FNPV [tis. Kč]	-2 812 464
Ekonomická analýza	
ERR [%]	8,57
ENPV [tis. Kč]	2 659 667
BCR	1,723

Pro kritické proměnné byly v ekonomické analýze stanoveny tzv. přepínací hodnoty, tedy hodnoty změny kritické proměnné, při které jsou ekonomické ukazatele projektu na hranici efektivity.

Proměnná	Přepínací hodnota
Investiční náklady	72,34 %
Výkony nákladní dopravy	-67,32 %

Z analýzy přepínacích hodnot vyplývá, že základní výsledky hodnocení jsou vysoko nad hranicí ekonomické efektivity, přepínací hodnoty kritických proměnných jsou 67 % a více. Kromě klasické přepínací hodnoty byla vypočtena i přepínací hodnota pro investiční náklady při diskontní sazbě 5 %. Z výpočtu pro sledovanou variantu vychází pak přepínací hodnota pro investiční náklady na výši 36,5 % při zachování výše diskontní sazby.

## 4.2. Rozpis nákladů

Rozpis nákladů			
p.č.	Popis položky	Náklady v tis. Kč	Vysvětlení k položce
1.	Poplatky za plány / stavební projekt	51 881	
2.	Nákup pozemků	8 250	
3.	Výstavba	390 549	
4.	Technologie	134 102	
	z toho ITS/telematika	0	
5.	Nepředvídatelné události	52 465	rezerva 10 % stavebních nákladů
6.	Příp. úprava ceny (3)	0	očekávaná inflace je v nákladech obsažena
7.	Technická pomoc	42 987	
8.	Propagace	0	
9.	Dozor v průběhu výstavby	3 459	
10.	Celkem bez DPH	683 692	
11.	Samostatně DPH	0	DPH je refundovatelná
12.	<b>CELKEM s DPH</b>	<b>683 692</b>	

Do celkových investičních nákladů ve smíšené cenové úrovni je zahrnut inflační koeficient ve výši 2 % p. a. pro předpokládané roky realizace 2027 – 2028 a náklady na NAD ve výši 0 Kč. Náklady na integraci příslušných dat do JZP jsou součástí nákladů uvedených v položce 4. Technologie.

## 5. DALŠÍ ÚDAJE O PROJEKTU

### 5.1. Hodnocení z hlediska environmentálních vlivů

Zhodnocení navrhovaného řešení akce z hlediska vlivů na životní prostředí
<p>Předkládaný záměr prochází zvláště chráněným územím Přírodní rezervace Všetatská černava. Územím již v současnosti prochází traťový úsek Všetaty – Dřísy, navržená spojka se do tohoto úseku napojuje. Záměr zároveň prochází Evropsky významnou lokalitou Všetatská černava (vymezena velmi podobně jako uvedená přírodní rezervace).</p> <p>Před zahájením projektové přípravy bude záměr projednán s Krajským úřadem Středočeského kraje z hlediska možného vlivu na výše uvedené lokality. Do projednání bude zahrnuta také Evropsky významná lokalita Píščina u Tišic, kterou prochází související záměr Modernizace trati Praha-Čakovice (mimo) – Neratovice – Všetaty (mimo).</p> <p>V dalším stupni přípravy bude třeba provést posouzení vlivu záměru na krajinný ráz, které bude podkladem pro stanovisko dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.</p> <p>Záměr se nachází v blízkosti úředně stanoveného záplavového území (rozlivové území Labe na povodeň Q100). Jedním z opatření ochrany před povodněmi je vypracování povodňového plánu stavby. Povodňový plán musí obsahovat konkrétní postupy a pokyny pro činnost na staveništi v období před povodní a při povodni. Tento plán bude před zahájením stavby předložen k potvrzení souladu s povodňovými plány obcí dotčených stavbou.</p>



## 5.2. Požadavky na zabezpečení provozu a údržby

### Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Technické a finanční požadavky na zabezpečení budoucího provozu stavby budou podrobněji řešeny a popsány v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů v navazujícím stupni přípravy, včetně přehledu budoucích správců a dělení nákladů. Stavba nezvýší nároky na počty zaměstnanců spravujících dotčený úsek trati.

Charakter prací předpokládá, že bude zasahováno do infrastruktury ve správě Správy železnic, státní organizace (vyjma sítí) a dále do pozemních komunikací ve správě Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje, případně jednotlivých obcí (dle druhu pozemní komunikace).

Část stavby	Budoucí správce
Zabezpečovací zařízení	Správa železnic
Sdělovací zařízení	Správa železnic
Silnoproudá technologie	Správa železnic
Železniční svršek	Správa železnic
Železniční spodek	Správa železnic
Mosty, propustky	Správa železnic
Inženýrské sítě	Ostatní
Pozemní komunikace	Ostatní
Pozemní stavební objekty	Správa železnic
Trakční zařízení	Správa železnic
Energetická zařízení	Správa železnic

## 5.3. Majetkoprávní vztahy

### Popis majetkoprávních vztahů

Rozhodující část Tišické spojky vede po pozemcích, které jsou v současné době využívány k zemědělství. Tyto pozemky budou muset být před realizací projektu vykoupeny.

## 6. PŘÍLOHY

Pořadí a označení příloh se při zpracování záměru projektu nemění; pokud se některá z nich k záměru projektu nevztahuje, daný řádek nemažte a zvolte položku „Netýká se“.

Přílohy		
Označení	Název a popis přílohy	Součást ZP
A	Formuláře VZOR 80 – 83	ANO
B	Požadavky na ITS (pokud není uvedeno v bodě 3.4 záměru projektu)	Netýká se
C	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu	ANO
D	Oponentní posudek	ANO

Přílohy		
Označení	Název a popis přílohy	Součást ZP
E	Vyjádření investora k oponentnímu posudku	ANO
F	Situace projektu a orientační výkres či mapa s vyznačením začátku a konce stavby, ev. další výkresy	ANO
G	Fotodokumentace současného stavu, výsledek diagnostiky, hlavní/mimořádná mostní prohlídka, apod., výsledky průzkumů – pouze v případě rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních akcí	Netýká se
H	Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových databází pro investiční přípravu dopravních staveb“ vydávaných SFDI, a to dle ceníku (sborníku) odpovídající podrobnosti dokumentace, na jejímž základě je ZP či AZP zpracována.	ANO
I	Zpráva o prvotním hodnocení záměru, resp. Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)	Netýká se
J	Vyhodnocení zprávy o prvotním posouzení záměru, resp. Hodnotící list investora k Audit bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací	Netýká se
K	Srovnání celkových nákladů akce a jejich jednotlivých složek ve srovnatelné cenové úrovni oproti původnímu materiálu a jeho předchozím aktualizacím (v případě AZP)	Netýká se
L	Ostatní přílohy - např. výsledky zpracovaných studií	ANO