

Zápis

**z 80. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy
konaného dne 6. 1. 2015 k projektům infrastruktury železnic,**

které 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“.

Seznam návrhů předložených k projednání

1	Studie proveditelnosti	předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
1.1	Rekonstrukce ŽST Přerov, 2. stavba	Ke schválení	--- ---,-

Investor/zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Jednání předmětné Centrální komise MD navštívil v úvodu pan ministr, Ing. Dan Ťok, kterého přivítal pan první náměstek ministra Mgr. Milan Feranec. ŘO infrastruktury a územního plánu MD (O 910), pan Ing. Josef Kubovský, seznámil pana ministra se vznikem a funkcí Centrální komise MD a s procesním postupem, vyplývajícím z činnosti této komise.

1 Studie proveditelnosti (SP)

1.1 Rekonstrukce ŽST Přerov, 2. stavba

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

Projektant: MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.

Druh dokumentace: studie proveditelnosti

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

Místo realizace (kraj): Olomoucký

Ekonomická efektivnost projektu:

Varianta č. 2: CIN 2 289 907,- tis Kč

EIRR	8,73	%
ENPV	561 381	tis. Kč
B/C R	1,31	

Obsahem varianty č. 2 je rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice, avšak při zachování úrovněového křížení vlakových cest a vzájemného rušení jízd vlaků na olomouckém zhlaví. Maximální navrhovaná rychlost je 100 km/hod. na přerovském zhlaví, 120 km/hod. v hlavních staničních kolejích výhybny Dluhonice a 120 km/hod. na olomouckém zhlaví. (Varianta bez přesmyku olomoucké tratě).

Varianta č. 3: CIN 2 877 945,- tis Kč

EIRR	6,88	%
ENPV	291 099	tis. Kč
B/C R	1,14	

Obsahem varianty č. 3 je komplexní rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice s odstraněním vzájemného rušení jízd vlaků, tedy s možností bezkolizní změny sledu vlaků ze všech zaústěných tratí při jejich vzájemném předjíždění. Maximální navrhovaná rychlost je 120 km/hod. (Varianta s přesmykem olomoucké tratě).

Varianta č. 4: CIN 2 926 891,- tis Kč

EIRR	6,80	%
ENPV	297 487	tis. Kč
B/C R	1,14	

Obsahem varianty č. 4 je komplexní rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice s odstraněním vzájemného rušení jízd vlaků, tedy s možností bezkolizní změny sledu vlaků ze všech zaústěných tratí při jejich vzájemném předjíždění. Maximální navrhovaná rychlost v přesmyku je 160 km/hod. (Varianta s přesmykem olomoucké tratě).

- Varianta č. 5:** 1. stavba CIN 2 318 440,- tis Kč
2. stavba CIN 669 595,- tis Kč

Celkový CIN 2 988 035,- tis Kč

EIRR	6,39	%
ENPV	207 554	tis. Kč
B/C R	1,09	

Obsahem varianty č. 5 je komplexní rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice s odstraněním vzájemného rušení jízd vlaků, tedy s možností bezkolizní změny sledu vlaků ze všech zaústěných tratí při jejich vzájemném předjíždění. Maximální navrhovaná rychlost je 120 km/hod. (Varianta s přesmykem olomoucké tratě, avšak s etapizací).

- Varianta č. 6:** 1. stavba CIN 2 329 617,- tis Kč
2. stavba CIN 710 654,- tis Kč

Celkový CIN 3 040 271,- tis Kč

EIRR	6,19	%
ENPV	163 583	tis. Kč
B/C R	1,07	

Obsahem varianty č. 6 je komplexní rekonstrukce kolejiště výhybny Dluhonice s odstraněním vzájemného rušení jízd vlaků, tedy s možností bezkolizní změny sledu vlaků ze všech zaústěných tratí při jejich vzájemném předjíždění. Maximální navrhovaná rychlost v přesmyku je 160 km/hod. (Varianta s přesmykem olomoucké tratě, avšak s etapizací).

Předmětná SP byla předložena k projednání na CK MD dne 2. 12. 2014. Komise vyslovila závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že projednávání studie proveditelnosti „Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba,, se přerušuje. Investor prověří, zda ve studii proveditelnosti předložená varianta řešení č. 2 splňuje podmínky zadání a sledované cíle, aby mohla být vzájemně porovnatelná s ostatními variantami řešení, a to v návaznosti na její technické parametry a hodnocení ekonomické efektivity této varianty. Dále CK MD konstatovala, že z hlediska technického řešení, je varianta č. 5 zcela totožná s variantou č. 3 a varianta č. 4 s variantou č. 6. Rozdíl u těchto variant spočívá pouze v etapizaci realizace. Investor předloží CK MD pouze varianty s odlišným technickým řešením.

Objednatel SP (SŽDC, s. o.) svým níže uvedeným dopisem č. j. 53651/2014-O7 ze dne 18. 12. 2014 předložil v reakci na požadavky stanovené ve výše uvedeném rozhodnutí CK MD informaci, která byla rozeslána ke stanovisku SFDI a věcně příslušným odborům MD (910, 130, 190, 430 a 520).

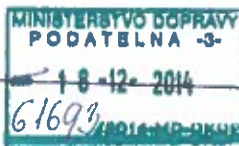


Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Diázdená 1003/7

110 00 PRAHA 1



Váš dopis zn.:
Ze dne :
Naše zn. (č.j.): 53 651/2014-O7
Počet listů : 2
Počet příloh : -
Počet listů příloh : -
Vyřizuje: Ing. Heinišová
Telefon: 602 650 521
E-mail: Heinisova@szdc.cz
Datum: 18. 12. 2014

Ministerstvo dopravy
O 910 – Odbor infrastruktury a územního
plánu
nábřeží Ludvíka Svobody 12
Praha 1
110 15

Studie proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba Informace pro Centrální komisi

Na základě závěrů Centrální komise MD ze 77. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 2. 12. 2014 k projednávání „Studii proveditelnosti Rekonstrukce žst. Přerov, 2. stavba“ jsme prověřili vznesené otázky a sdělujeme:

- a) Projektová varianta č. 2 ve studii proveditelnosti splňuje podmínky zadání. Tuto variantu považujeme za porovnatelnou s ostatními projektovými variantami, přičemž toto porovnání je možné provést v oblasti ekonomické efektivity, územní průchodnosti, technického řešení a zejména v oblasti splnění nebo nesplnění definovaných sledovaných cílů. Projektová varianta č. 2 dosahuje nejlepších výsledků ekonomické efektivity, je územně průchodná a technicky reálná, ale zároveň a především neplní rozhodující požadované cíle zvýšení bezpečnosti a dosažení kapacity dráhy. Nedosažení cíle zvýšení bezpečnosti je zaviněno tím, že neodstraňuje vzájemné kolize tras vlaků opačných směrů různých relací. Nedosažení cíle zajištění dostatečné kapacity dráhy je zapříčiněno tím, že tato varianta neumožňuje dostatečnou variabilitu tras, tedy je podvazující a limitní pro sestavu jízdního řádu. Tato varianta neřeší dopravně – technologický problém, neboť neodstraňuje vzájemné rušení jízdy vlaků. Tím se samozřejmě snižuje i hledisko bezpečnosti, které se však velmi obtížně vyjadřuje ve finanční rovině a do ekonomického hodnocení nelze započítat jinak než časovou penalizací jízdních dob vlaků způsobenou kolizním místem. (Pozn.: porovnání variant z pohledu všech výše uvedených parametrů/ ukazatelů vyjadřuje tabulka uvedená v závěru tohoto dopisu).

Na základě doporučení externích hodnotitelů JASPERS, případně Evropské komise u jiných studií proveditelnosti, by měly být ve studiích proveditelnosti prověřovány různé varianty plnící vytyčené cíle, případně pouze část vytyčených cílů.

Z těchto důvodů se domníváme, že zařazení projektové varianty č. 2 do studie proveditelnosti je důvodné. Zároveň se domníváme, že z výše uvedených důvodů nelze tuto variantu doporučit k dalšímu sledování.

- b) Souhlasíme se závěry Centrální komise MD v tom, že z hlediska technického řešení jsou posuzované projektové varianty č. 3 a č. 5 a dále varianty č. 4 a č. 6 totožné z pohledu dosaženého cílového stavu. Rozdíl těchto variant spočívá v etapizaci výstavby. Technické řešení sestává ze dvou navazujících, samostatně realizovatelných částí. První část záměru, obsahující rekonstrukci současné infrastruktury trojúhelníku tratí Přerov – Dluhonice – Prosenice, je v současné době ve fázi vydaného územního rozhodnutí a její realizace je možná v blízkém časovém období. Druhá část záměru, spočívající v realizaci nové infrastruktury mimoúrovňového křížení v úseku Dluhonice – Brodek, bude muset být nejprve zapracována do územní plánovací dokumentace a její realizace je tak možná až v střednědobém období. Dosažení požadovaného cílového stavu infrastruktury, kdy bude odstraněn současný dopravně-technologický

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384
www.szdc.cz

Sídlo: Diázdená 1003/7, Praha 1 110 00
IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

1/2

problém a bude také zvýšena bezpečnost železničního provozu odstraněním vzájemného rušení lízd vlaků, se tak v čase oddálí.

Projektové varianty č. 3 a č. 4 předpokládají souběžnou realizaci celého záměru. Z tohoto důvodu je v těchto variantách zahájení realizace první části záměru odloženo do doby, kdy bude možné současně zahájit i druhou část záměru. Tato skutečnost, znamenající odklad realizace o několik let, je velkou nevýhodou těchto variant.

Projektové varianty č. 5 a č. 6 předpokládají postupnou realizaci celého záměru ve dvou etapách. Tento postup umožňuje zahájení realizace první části stavby v blízkém časovém horizontu, čímž umožňuje čerpání prostředků EU s fondů CEF nebo OPD2 určených pro současně rozpočtové období EU. Zároveň tyto varianty prokazují provozní funkčnost stavu po realizaci první části stavby a technickou realizovatelnost obou částí záměru.

Obě dvojice projektových variant vedou sice ke shodnému technickému řešení, ale liší se časovým průběhem realizace, v důsledku toho tedy i různými vstupy do ekonomického hodnocení a nutně i rozdílnými výsledky ekonomického hodnocení.

Domníváme se, že uvedené rozdíly mezi oběma dvojicemi projektových variant je možné vyhodnotit v rámci procesu schvalování studie proveditelnosti a výběru projektové varianty, tzn. dle našeho názoru není nezbytné redukovat počet projektových variant ve studii proveditelnosti. V případě požadavku na vypuštění dvou projektových variant by bylo nezbytné zadat přepracování studie, což by oddálilo schválení studie proveditelnosti.

Pro informaci uvádíme v následující tabulce rekapitulaci posuzovaných projektových variant z pohledu naplnění jednotlivých cílů projektu. Tabulka byla převzata z Posuzovacího protokolu „Studie proveditelnosti Rekonstrukce žst. Píseň, 2.stavba“ čj. S9758/2014-SSV ze dne 4. 11. 2014, který jsme zaslali jako přílohu dopisu s žádostí o schválení studie proveditelnosti na Centrální komisi.

varianta	č.1 bez projektu	č.2	č.3	č.4	č.5	č.6
naplnění cílů projektu						
I: zkrácení cestovních dob	ne	ano	ano	ano	ano	ano
II: zvýšení bezpečnosti	ne	ne	ano	ano	v 2.etapě*	v 2.etapě*
III: dostatečná kapacita dráhy	ne	ne	ano	ano	v 2.etapě*	v 2.etapě*
pomocná hodnotící kritéria						
ekonom. efektivita (ERR ≥ 5,5 %)	-	ano	ano	ano	ano	ano
úspora dopravních zaměstnanců	ne	ano	ano	ano	ano	ano
- ušetřeno osob proti výchozímu stavu / proti variantě bez projektu	10 / 10	10 / 0	10 / 0	10 / 0	10 / 0	10 / 0
doba výstavby	-	03/2016 06/2018	06/2018 12/2021	06/2018 02/2022	03/2016 04/2020	03/2016 10/2020

Pozn.* po dokončení druhé etapy tj. výstavby přesmyku bude dosaženo zvýšení bezpečnosti a požadované kapacity dráhy


Ing. Jarmila Ozimá
Ředitelka odboru investičního

Stanoviska MD a SFDI:

O 130 MD:

Souhlasíme se SŽDC, že varianta 2 je variantou samostatně hodnotitelnou, byť se jedná o variantu nesplňující základní požadavky. Naopak nesouhlasíme s ponecháním variant 5 a 6, pokud se jedná o varianty technicky totožné s variantami 3 a 4, lišící se pouze etapizací výstavby; Centrální komise by měla zvolit jedno z navržených technických řešení, etapizace výstavby by měla být řešena následně investorem v navazujících stupních dokumentace. Z věcného hlediska lze naprosto podpořit návrh SŽDC na odmítnutí varianty 2, která nesplňuje základní požadavky na bezpečnost a kapacitu; řešený úsek je jedním z nejvytíženějších úseků na síti SŽDC a do budoucna lze předpokládat velký zájem dopravců o kapacitu dráhy v tomto úseku (včetně obtížně predikovatelné komerční osobní dopravy), z toho důvodu je z odborného hlediska neakceptovatelné ponechání úrovněového křížení; proto navrhuje, aby CK zvolila variantu s mimoúrovňovým křížením a výběr varianty byl doplněn dalším komentářem zdůvodňujícím volbu varianty s ohledem na další aspekty bezpečnosti a kapacity, které lze obtížně zachytit v samotném ekonomickém hodnocení.

O 190 MD:

V souvislosti s Vaším dopisem ze dne 19. prosince, který se týká studie proveditelnosti „Rekonstrukce ŽST Přerov – 2. stavba“ uvádíme, že stanovisko odboru veřejné dopravy (O190) k předmětné studii již bylo zasláno v dopise č. j. 281/2014-190-VD/2 ze dne 19. listopadu, přičemž O190 v předmětném dopise preferoval varianty č. 4 a 6 a jako nejvhodnější doporučoval variantu č. 4. Při zohlednění informací uvedených v příloženém dopise SŽDC č. j. 53 651/2014-O7 ze dne 18. prosince 2014, ze kterého jasně vyplývají výhody plynoucí z etapizace výstavby, vnímá O190 jako nejvhodnější variantu č. 6. Tato varianta zajistí dostatečnou kapacitu pro výhledový rozsah dálkové dopravy a také dostatečné podmínky pro eliminaci zpoždění a vysokou stabilitu jízdního řádu. Zároveň bude – dle výše uvedeného dopisu SŽDC – možné zahájit stavební práce v blízkém časovém horizontu a čerpat tak prostředky EU určené pro současné rozpočtové období.

O 430 MD:

Jak již bylo uvedeno v našem původním stanovisku, doporučujeme jako nejvhodnější variantu č. 5 nebo č. 6. Toto však bude platit pouze za předpokladu, že v současnosti ekonomicky nejvýhodnější varianta č. 2 nebude naplňovat požadovaný cílový stav, který by měl být ve studii proveditelnosti přesněji definován.

O 520 MD:

Příložené stanovisko bere odbor 520 na vědomí, jedná se o vysvětlení celého postupu a souvislostí s hodnocením jednotlivých variant. Z pohledu odboru strategie je možné pokračovat na základě tohoto dokumentu v přerušeném projednání Studie proveditelnosti, ŽST Přerov, 2. stavba. Odbor strategie i nadále preferuje výběr varianty č. 6.

O 910 MD:

Doporučuje přijmout variantu č. 6. V rámci všech předložených variant předmětné SP je nezbytné zajistit v úseku Brodek u Přerova – Prosenice (včetně výhybny Dluhonice) takový rychlostní profil, který vyloučí jeho kolísání a tím následně energetické a časové ztráty. Tomuto postupu potom přizpůsobit vynakládané investiční prostředky.

SFDI:

Studie proveditelnosti řeší tyto varianty:

- Varianta 1 – varianta bez projektu.

- Varianta 2 – varianta úprav infrastruktury na stávajících drážních plochách (uvedení do normového stavu).
- Varianta 3 – Varianta úprav stávající infrastruktury včetně vybudování tzv. přesmyku mezi výhybnou Dluhonice a žst. Brodek u Přerova umožňující bezkolizní jízdu vlaků ve směru Brodek u Přerova – Prosenice rychlostí 120 km/h.
- Varianta 4 – Varianta úprav stávající infrastruktury včetně vybudování tzv. přesmyku mezi výhybnou Dluhonice a žst. Brodek u Přerova umožňující bezkolizní jízdu vlaků ve směru Brodek u Přerova – Prosenice rychlostí 160 km/h.
- Varianta 5 – cílový stav stejný jako ve variantě č. 3, kterou dělí na dvě etapy.
- Varianta 6 – cílový stav stejný jako ve variantě č. 4, kterou dělí na dvě etapy.

Ve studii proveditelnosti chybí jasné a jednoznačné určení minimálních požadovaných parametrů, kterých má být realizací stavby dosaženo. Pokud by tomu tak bylo, pak by bylo zřejmé, zda lze přijmout variantu 2 za možný cílový stav. V opačném případě by měla být pro nesplnění parametrů vyloučena. Dle mého mínění nelze přijmout postup, že varianta 2 je hodnocena, vychází nejlépe z hodnocení ekonomické efektivity a následně je zamítnuta jako kapacitně a bezpečnostně nevhodná, i když není zřejmé, jaké parametry nesplňuje. Z technického hlediska jsou varianty č. 3 a 5, obdobně jako varianty č. 4 a 6, naprosto stejné. Rozdíl mezi nimi je v rozdělení investice do dvou staveb u variant č. 5 a 6, přičemž 1. stavbu by bylo možno zahájit už v roce 2016, tím by se pro varianty č. 5 a 6 snížilo riziko pro čerpání prostředků programového období 2014-2020. Z finančního hlediska tak lze doporučit variantu 5 nebo 6. Z hlediska ekonomického hodnocení varianty č. 4 a 6 s vyšší rychlosti na přesmyku, se zkrácením cestovní doby o cca 0,25 minuty ale také s vyššími CIN dosahují horších výsledků než varianty č. 3 a 5. Pokud by měly varianty č. 4 a 6 také další přínosy, mělo by se to projevit i v rámci hodnocení ekonomické efektivity. V opačném případě lze na základě současných výsledků studie proveditelnosti konstatovat, že vyšší náklady nepřinášají očekávané přínosy.

Vzhledem k výše uvedenému doporučujeme:

- a) Ve studii jasně definovat minimální požadované parametry kapacity (prostupnosti) trati;
- b) V případě že tyto kapacity varianta 2 splní, realizovat variantu 2;
- c) V případě nesplnění požadovaných parametrů realizovat variantu 5.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že:

- a) **Varianta č. 6 bude rozpracována v záměru projektu a SŽDC, s. o. do SP doplní podrobné zdůvodnění, proč nelze akceptovat variantu č. 2, která vykazuje nejvyšší celospolečenské přínosy. Současně popíše a vyhodnotí rozdíl v technickém řešení a ekonomické efektivnosti mezi variantami č. 5 a 6. (T: 16. 1. 2015)**
- b) **Bude prověřena možnost doplnění „Metodiky hodnocení efektivnosti investic“ 5/2012 o způsob hodnocení flexibility a spolehlivosti železniční infrastruktury.**
- c) **1. NM požádal členy CK MD, aby si do příštího jednání CK MD (13. 1. 2014) připravili návrh seznamu firem, které by byly schopny realizovat opravy dvou mostních objektů na přivaděči k dálnici D47 v prostoru Ostrava-Přívov.**

V Praze dne: 13. 1. 2015

Zapsal: Mgr. Petr Řehák



Souhlasím - nesouhlasím

V Praze dne 13. ledna 2015

Ing. Josef Kubovský

ředitel





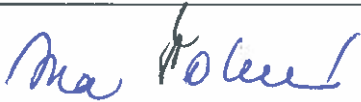

Odbor infrastruktury a územního plánu












Prezenční listina

ze zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 6. 1. 2015
k projektům infrastruktury železnic



(Malé kolegium, v době od 12:00 do 14:00 hod.)

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Dan Ťok ministr dopravy	
Mgr. Milan Feranec 1. náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
Mgr. Kamil Rudolecký náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
Ing. Ladislav Němec náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
PhDr. Iva Šolcová vrchní ředitelka Úsek fondů EU a strategie Ministerstvo dopravy	
Ing. Luděk Sosna, Ph. D. ředitel odbor strategie Ministerstvo dopravy	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Josef Kubovský ředitel odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
Ing. Jindřich Kušnír ředitel odbor drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstvo dopravy	v z. Ing. LUBOŠ KVIŽBKA 
Mgr. Marek Pastucha ředitel odbor fondů EU Ministerstvo dopravy	v.z. Miloš Čermák 
Ing. Tomáš Čoček, Ph. D. ředitel Státní fond dopravní infrastruktury	
Ing. Magdalena Konvičková VO infrastruktury železnic odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
Ing. Mojmír Nejezchleb náměstek GŘ SŽDC pro modernizaci dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Bohuslav Navrátil náměstek GŘ SŽDC pro provozuschopnost dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o.	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Jarmila Ozimá ředitelka odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Petr Hofhanzl ředitel odbor přípravy staveb Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Radovan Kovařík ředitel odbor provozuschopnosti Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Jaromír Louma odbor přípravy staveb Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Bohuslav Stečinský Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ náměstek ředitele	
Ing. Miroslav Bocák Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa východ náměstek ředitele	
Mgr. Karolína Pavlicová odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Pavel Paidar Správa železniční dopravní cesty, s. o. Stavební správa západ vedoucí regionálního pracoviště	
Mgr. František Měchura odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Libor Kuta odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Bc. Radka Šnajdrová oddělení fondů EU Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Jan Horváth odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Jan Matuška odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
Ing. Josef Tomeš	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Radomír Bocek Ředitelství silnic a dálnic	
Ing. Pavel Mathé odbor přípravy staveb Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
ALENA HEJNÍŠOVÁ SZDC - 07	
Josef Buriánek MD - 520	