

Odbor investiční
Č.j.: 3299 / 2014 – O7

S c h v a l o v a c í p r o t o k o l
Projektového souhrnného řešení stavby
a přeschvalovací protokol přípravné dokumentace stavby v rozsahu II. části
Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.,
II. část – Praha Hostivař - Praha hl. n.

A. Základní identifikační údaje

Název stavby: Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.,
II. část – Praha Hostivař - Praha hl. n.

Číslo ISPROFOND: 511 372 0004

Místo stavby: Železniční trať České Velenice – Praha hl. n.,
úsek trati žst. Praha Hostivař (mimo) – Praha hl. n. (mimo),
TÚ 1704 Praha Benešov – Praha hl. n.

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

- = Průjezdový profil UIC – GC
- = Traťová třída D4
- = Traťová rychlost po rekonstrukci (maximální) 120 km / hod.
- = Délka rekonstruovaného úseku 6 070 m

C. Účel stavby

Jedná se o stavbu, která řeší zvýšení kapacity dráhy pro potřeby příměstské, dálkové i nákladní dopravy v úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. Ve stavbě bude provedena rekonstrukce celostátní elektrizované železniční tratě Praha Hostivař – Praha hl. n. Tato stavba je v jednotlivých úsecích součástí III. a IV. tranzitního železničního koridoru a je součástí Železničního uzlu Praha. Stavba částečně využívá celostátní elektrizované železniční trati Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr. Rakouska v km cca 183,640 – 177,570. Předmětný úsek je zařazen do systému Transevropské dopravní sítě TEN-T. Stavba je v souladu, popř. není v rozporu se schváleným územním plánem hlavního města Prahy.

Současná železniční síť je tvořena v řešené oblasti složitou soustavou tratí, která vznikla podle dřívějších a dnes již neexistujících potřeb. Hlavní tratě „Praha Hostivař – Praha hl. n.“ a „Praha Malešice – čekací koleje s napojením do žst. Vršovice“ jsou dvoukolejné, ostatní jednokolejné. Pouze na trati Praha-Hostivař – Praha hl. n. je současná traťová rychlost v rozmezí 60 – 100 km / hod., ostatní trati umožňují v rozsahu stavby rychlost výrazně nižší, převážně 50 km / hod. V novém stavu bude v úseku Praha-Hostivař – Praha hl. n. traťová rychlost maximálně 120 km / hod.

Cílem stavby bude zajistit závazné parametry optimalizované trati. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení UIC D4, zvýšení rychlosti a zkrácení přepravní doby, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zvýšení bezpečnosti cestujících, zajištění přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, umožnění napojení terminálu METRANS na III. TŽK ve směru do a z žst. Praha Krč, zvýšení kapacity napojení ONJ a DKV Praha a uvolnění pozemků trvale zbytných z hlediska potřeb provozování dráhy.

Ve stavbě bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, objektů na železničním svršku, železničních mostů, propustků, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, trakčních a napájecích vedení, zařízení silnoproudé technologie včetně DŘT, zařízení silnoproudých rozvodů, venkovních osvětlení, EOY, vyvolaných rekonstrukcí pozemních komunikací, velkého množství přeložek cizích sítí, atd. Dále budou provedeny novostavby pozemních objektů pro umístění technologických zařízení a pro odbavení cestujících. Pro zajištění bezpečného přístupu k vlakům bude provedena výstavba nástupišť o výšce 550 mm nad temenem kolejnice v žel. stanicích a zastávkách. Bude vybudována nová železniční stanice Praha-Zahradní Město, která je situována do prostoru stávajícího kolejiště vjezdové skupiny žst. Praha Vršovice seřadovací nádraží. V nové žel. stanici dojde ke styku tratí, a to ze směru Praha Hostivař a Praha Malešice, při zachování spojení Praha Malešice – Praha Krč. Ve stanici bude navrženo jedno oboustranné ostrovní nástupiště, jedno jednostranné ostrovní nástupiště a jedno nástupiště vnější. Budou zde umožněny přestupní vazby na MDH do ulice Průběžné. V mezistaničním úseku žst. Praha-Zahradní Město - Praha Vršovice bude nově navržena dvojice dvoukolejných tratí vedených mimo zastávku Praha Strašnice přes území bývalého seřadovacího nádraží Praha Vršovice. Stávající zastávku Praha-Strašnice nahrazuje železniční stanice Praha-Zahradní Město a nová zastávka Praha Eden. Na zastávce Eden bude jedno vnější, jedno oboustranné ostrovní a jedno jednostranné ostrovní nástupiště. Přístup bude novým podchodem, který bude umístěn v souběhu s ulicí U Vršovického hřbitova. V žst. Praha Vršovice bude provedena rekonstrukce celé železniční stanice, včetně rekonstrukce dvou ostrovních nástupišť a vnějšího nástupiště u výpravní budovy (VB). Přístup na nástupiště a do prostoru před VB bude rekonstruovaným podchodem, který bude prodloužen do ulice Bartoškovy, s přímou vazbou k náměstí Bratří Synků. V místě nové žel. stanice Praha-

Zahradní Město bude postavena nová trakční měnárna, protože příkon ze stávající měnárny Třešňovka nebude dostatečný pro výhledový rozsah dopravy. Konec stavby bude před vjezdovými portály Vinohradských tunelů směrovým a výškovým vyrovnáním kolejí. Součástí stavby budou nezbytná kabelová vedení do sousedních dopravních žst. Praha Krč, výh. Vyšehrad a žst. Praha hl. n.

Bližší podrobnosti, které vedly k rozdělení stavby, byly uvedeny v informaci SŽDC pro prosincovou CK MD (dopis č. j. 54626 / 2012 – OI ze dne 4. 12. 2012), kde byly uvedeny náklady pro tuto stavbu ve smíšené CÚ ve výši 5 004,337 mil. Kč.

Rozdělením stavby nedošlo ke změnám v náplni II. části stavby oproti původně schválené dokumentaci a řešení respektuje i požadavek MD, aby koleje VRT byly v úseku Praha Zahradní Město – Praha Vršovice vedeny vně čtyřkolejného svazku kolejí. Jejich zapojení do hostivařského zhlaví stanice Praha Vršovice bylo prověřeno. Na základě požadavku MD byl dále osloven i zástupce Hlavního města Prahy ohledně spolupráce při realizaci stavby včetně zajištění finanční spoluúčasti.

Blíže o rozsahu a navrženém řešení pojednává příložený posuzovací protokol Stavební správy západ č. j. 930 / 2014 - SSZ – ÚT1 ze dne 22. ledna 2014.

D. Náklady

Celkové investiční náklady (CIN) se stanovují ve smíšené CÚ (zahrnuje náklady přípravy v letech 2005 - 2015 a uvažované realizace v letech 2015 – 2018) ve výši **4 419,960 mil. Kč jako limitní** na základě stanoviska MD ČR k záměru projektu č. j. 189 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 16. prosince 2013.

K IZ původně nerozdělené stavby vydalo MD ČR stanovisko ze dne 4. 3. 2011 pod č. j. 17 / 2011 – 130 – IZD / 2 v němž byly mimo jiné stanoveny i limitní investiční náklady ve smíšené CÚ ve výši 6 250,000 mil. Kč. Následně schválil ředitel odboru investičního přípravnou dokumentaci, která byla spolufinancována z fondu TEN-T a to schvalovacím protokolem ze dne 23. 5. 2011 č. j. 24141 / 11 - OI, ve kterém bylo přímému investorovi uloženo následující „s přihlédnutím k podmínce č. 1 ze stanoviska MD ČR k IZ a vzhledem k neexistenci smlouvy s Hl. m. Praha o podílu a rozsahu jejich požadavku zejména v oblasti nově navrhovaných zastávek a s tím souvisejících provozních souborů a stavebních objektů, omezit rozsah zpracování dalšího stupně dokumentace jen na projektové souhrnné řešení mimo oblast žst. Hostivař, pro kterou bude zpracován projekt stavby (P). V dalším stupni přípravy navrhnout možnou etapizaci realizace stavby“. Shodně se shora uvedeným stanoviskem MD ČR byly stanoveny schvalovacím protokolem přípravné dokumentace i **limitní náklady stavby ve výši 6 250,000 mil. Kč.**

Přípravná dokumentace byla technicky rozdělena z důvodu samostatných územních řízení a možného rozdílného postupu přípravy a realizace na dvě části:

„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“

Územní řízení č. j. ÚMČ P15 32603 / 2010/ HDo vydal odbor územního rozhodování Úřadu městské části Praha 15 dne 6. 9. 2010.

„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař - Praha hl. n.“

Územní řízení č.j. P10 - 001323 / 2011 vydal odbor stavební Úřadu městské části Praha 10 dne 14. 4. 2011.

Celková míra ekonomické efektivity pro daný projekt vychází $FNPV = -1\,304\,654$ tis. Kč a $EIRR = 6,83\%$. Z hlediska finanční analýzy vyplývá, že projekt není za daných podmínek efektivně proveditelný z čistě vlastních zdrojů investora. Z výsledku ekonomické analýzy vyplývá, že **projekt je ekonomicky efektivní** z celospolečenského hlediska. Přínos je především dosažen ve snížení provozních nákladů správce infrastruktury a to přímo ovlivní výši nutných dotací na udržení provozuschopnosti železniční dopravy. Dále dojde úspore času cestujících v osobní dopravě, protože bude zvýšena traťová rychlost. Realizace projektu je navíc součástí několika postupných kroků, které řeší komplexní rekonstrukci několika tratí a stanic v železničním uzlu Praha, včetně výstavby nových zastávek. Celý tento komplex úprav je hodnocen v rámci studie proveditelnosti „Zaústění IV. TŽK do žel. uzlu Praha“.

Ekonomické hodnocení je zpracováno dle materiálu „Aktualizace metodiky pro výpočet efektivnosti investic na SŽDC, s.o.“, 2009.

E. Závěr

Po projednání dokumentace na úrovni útvarů SŽDC, státní organizace, s dotčenými organizacemi a MD ČR, které záměru projektu dalo stanovisko č. j. 189 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 16. prosince 2013 následujícího znění:

Dopisem č. j. 42295 / 2013 – O7 ze dne 2. 10. 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 „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.“.

Jedná se o stavbu, která řeší zvýšení kapacity dráhy pro potřeby příměstské, dálkové i nákladní dopravy v úseku Praha Hostivař – Praha hl. n. Ve stavbě bude provedena rekonstrukce celostátní elektrizované železniční tratě Praha Hostivař – Praha hl. n. Tato stavba je v jednotlivých úsecích součástí III. a IV. tranzitního železničního koridoru a je součástí Železničního uzlu Praha. Stavba částečně využívá celostátní elektrizované železniční trati Praha – České Budějovice – Horní Dvořiště st. hr. Rakouska v km cca 183,872 300 – 177,570. Předmětný úsek je zařazen do systému Transevropské dopravní sítě TEN-T. Stavba je v souladu, popř. není v rozporu se schváleným územním plánem hlavního města Prahy. Rozsah stavby je podrobněji popsán v předloženém záměru projektu investiční akce „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.“, který vypracovala akciová společnost METROPROJEKT Praha v dubnu 2013.

Investiční náklady stavby, čerpané z finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) a fondů EU ve výši **4 419,960 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 1 761,179 mil. Kč (bez DPH) a z prostředků EU 2 658,782 mil. Kč (bez DPH). Realizace stavby se předpokládá v letech 2015 - 2018.

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 $ERR = 6,83 \%$; $ENPV = 330\,121$ tis. Kč; $EBCR = 1,101$. Z celospolečenského hlediska se jedná o efektivní projekt.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 511 372 0004.

— Projekt splňuje podmínky pro zařazení k financování v rámci OPD.

V souladu se Směrnicí V – 2 / 2012 se uskutečnilo dne 12. listopadu 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 „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.“ se schvaluje s následujícími podmínkami:

-
1. *SŽDC, s. o. na jednání Centrální komise doloží období smíšené cenové úrovně CIN,*
 2. *SŽDC, s. o. na jednání Centrální komise předloží informaci o tom, v čem spočívá redukce CIN.*

Na zasedání Centrální komise MD konané ve dnech 19. a 22. listopadu 2013 předložil investor informaci o splnění podmínek schválení záměru projektu stanovených na předchozím jednání Centrální komise MD. K předmětné informaci vyslovila Centrální komise MD následující závěr:

— *Centrální komise MD rozhodla, že podmínky schválení záměru projektu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.“ byly investorem splněny.*

Na základě výše uvedeného posouzení předloženého záměru projektu investiční akce „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část - Praha Hostivař – Praha hl. n.“

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. prosince 2013

Ing. Lukáš Hampl

1. náměstek ministra

Příloha

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

**„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.,
II. část – Praha Hostivař - Praha hl. n.“**

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce

**„Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.,
II. část – Praha Hostivař - Praha hl. n.“,**

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 4 419,960 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni, a to v letech přípravy stavby a uvažovaných letech realizace 2015 – 2018, který předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem ze dne 10. října 2013 zn. 42295 / 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 511 372 0004.

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. prosince 2013

Ing. Lukáš Hampl

1. náměstek ministra

a na základě zhodnocení stavby v připojeném posuzovacím protokolu Stavební správy západ č. j.: 930 / 2014 - SSZ – ÚT1 ze dne 22. ledna 2014

a) s c h v a l u j i

projektové souhrnné řešení stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., II. část – Praha Hostivař - Praha hl. n.“

b) p ř e s c h v a l u j i

přípravnou dokumentaci stavby „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n.“ schválenou schvalovacím protokolem č. j. 24141 / 11 - OI ze dne 23. 5. 2011 z důvodu rozdělení stavby na dvě samostatné části viz. shora uvedené vyjádření MD ČR ze dne 16. 12. 2013 v rozsahu II. části. Náplň stavby II. části zůstává nezměněna oproti původně schválené dokumentaci.

c) s t a n o v u j i

- celkové investiční náklady (CIN) z PD ve smíš. CÚ v mil. Kč..... **4 419,960**
- **limitní** náklady stanovené MD ČR v ZP v mil. Kč.....**4 419,960**
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. Kč 4 429,032

d) u k l á d á m

investorovi v další přípravě stavby

- = respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 189 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 16. prosince 2013,
- = respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- = respektovat připomínky Stavební správy západ uvedené v části 8. 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 22. ledna 2014

Ředitelka odboru investičního
Ing. Jarmila Ozimá