

Zápis

z 220. Centrální komise MD konané dne 25. 2. 2020 k projektům infrastruktury železnic (Od 13:00 Malé kolegium)

kteé 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	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v mil. Kč (bez DPH)
1.1	Zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice	Ke schválení	435,505
1.2	Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha	Ke schválení	638,387
2	Záměr projektu investiční akce - budovy	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v mil. Kč (bez DPH)
2.1	Rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Bečov nad Teplou	Ke schválení	67,144
2.2	Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce	Ke schválení	47,292
2.3	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina	Ke schválení	54,958
2.4	Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov	Ke schválení	38,080
3	Globální položky	Předloženo Ministerstvu dopravy	
3.1	Globální položky neinvestiční Správy železnic – únor 2020 + návrh nových podakcí na rok 2021	Ke schválení	
4	K projednání a ke schválení	Předloženo Ministerstvu dopravy	
4.1	Žádost o udělení výjimky ze Směrnice č. V-2/2012 pro akci „Velim – Poříčany, BC“	K projednání	
4.2	Žádost o udělení výjimky ze Směrnice č. V-2/2012 pro akci „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“	K projednání	
5	Informace	Předloženo Ministerstvu dopravy	

5.1	Překročení nákladů stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“	Pro informaci	
6	Různé	Předloženo Ministerstvu dopravy	

1 Záměr projektu investiční akce

1.1 Zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice

Investor: Správa železnic, s. o.

Projektant: Sdružení SEU+SP_Lovo-Řetenice_ZP, se správcem 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 kraj

Předpokládaná realizace: 01/2023 – 12/2025

CIN: 435,505mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2016 – 2026 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 542 353 0005

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení:

Hlavním cílem této akce je opětovné zprovoznění trati Řetenice – Lovosice. Řešený úsek v místě sesuvu má i nadále komplikované geotechnické a hydrogeologické poměry. Nezanedbatelné je i hledisko investičních nákladů a nákladů na údržbu. Jako nejlepší varianta realizace se proto jeví **varianta 1 – přemostění**.

Z uvedených celospolečenských a ekonomických důvodů má realizace tohoto projektu variantou 1 – přemostění opodstatnění a **je možné ji doporučit k realizaci**. Hodnocení je provedeno zjednodušenou formou slovního hodnocení v souladu s článkem IV bodem 2 odstavce a Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury, které vydalo Ministerstvo dopravy v listopadu 2017.

Hodnocení přejezdů P2070, P2071, P2072

Zásady a metody zpracování hodnocení ekonomické efektivnosti železničních staveb, jsou stanoveny v „Prováděcích pokynech pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“, vydaných MD a účinných od 15/11/2017 a v „Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, která je přílohou Pokynů.

Ekonomické hodnocení je provedeno přírůstkovou metodou na základě analýzy nákladů a přínosů. Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní výnosové procento (FIRR / EIRR), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (BCR).

EIRR = 6,55 %; B/C Ratio = 1,189; ENPV = 3 350 072 tis. Kč; DS = 5 %. Ekonomické hodnocení je zpracováno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s dokumentem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (2017). **Projekt je možné doporučit k financování z veřejných rozpočtů.**

Předmět ZP:

Trat' Řetenice – Lovosice je regionální jednokolejnou tratí vybudovanou v roce 1897. Organizování a provozování drážní dopravy probíhá podle předpisu SŽDC D1. Zábrazdná vzdálenost na trati je 400 m. Největší povolená rychlost je 50 km/h. Provozovatelem dráhy je SŽ, s. o., místním správcem je OŘ Ústí nad Labem. Trat' Řetenice – Lovosice leží v Ústeckém kraji. Výškový profil tratě (sklony dosahují hodnoty 25 ‰, na trati je kromě mnoha zářezů, náspů a mostů i jeden tunel – 233,7 m dlouhý) vyhovoval hned od začátku spíše osobním vlakům než nákladním uhelným vlakům.

Dne 7. června 2013 došlo mezi obcemi Dobkovičky, Velemín a Litochovice nad Labem v Českém středohoří k velkému sesuvu půdy, který těžce poškodil výstavbu nedokončené dálnice D8, těžce poškozena byla i souběžně vedená železniční trať.

Sesuv strhl část zařízení lomu a větší objem kameniva, přerušil železniční trať Lovosice – Teplice v úseku Úpořiny – Chotiměř (kolejový svršek byl ve staničení km 24,200 až 24,400 posunut o cca 20 m) a zcela vyplnil odřez pro dálnici D8. Provoz vlaků je od té doby vyloučen a v úseku Lovosice – Radejčín přepravu osob zajišťuje náhradní autobusová doprava.

V současné době je stávající žel. svršek v km 24,0 – 24,8 tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích SB5 s rozdělením „c“. Stávající kolej je stykovaná. Poloměry směrových oblouků jsou menší než 300 m (min. 243 m).

V ŽST Chotiměř jsou v současné době kolejnice tvaru S49 nebo T na dřevěných nebo betonových pražcích SB5. Výhybky jsou stupňové, tvaru T na ocelových pražcích. Stávající koleje jsou stykované.

Trat' je zařazena do Plánu dopravní obslužnosti Ústeckého kraje 2017–2021 jako linka U 6. Jedná se o obslužnou linku s podprůměrnými výsledky. Na přepravu po trati se velmi negativně podepsalo zavedení dlouhodobé NAD v úseku Radejčín – Lovosice. Zatímco na úseku Teplice – Úpořiny zůstal počet cestujících v období 2011–2015 prakticky stabilní, na úseku Úpořiny – Lovosice došlo k citelnému propadu, a to až o 40 %. Linka U 6 má silný turistický potenciál po celé období roku.

Cílem stavby je obnovení provozu na trati Řetenice – Lovosice s minimálními investičními náklady. K dosažení tohoto je uvažováno s organizováním a řízením drážní dopravy podle předpisu SŽDC D3 a s původním rozsahem dopravy.

K dosažení tohoto cíle je potřeba provést s minimalizací investičních nákladů následující úpravy:

- obnovit část tratě cca 200 m v místě sesuvu, což vyžaduje vybudovat nový mostní objekt se železničním svrškem, obnovit kabelové propojení přerušené v tomto místě a sanovat dva propustky
- obnovit PZZ přejezdů P2070, 2071, 2072 (původně byly zabezpečeny, později PZZ sneseno) - dle požadavků investora samostatné ekonomické hodnocení,
- upravit SZZ ŽST Lovosice (úprava SW),
- změnit organizování a řízení drážní dopravy v úseku Úpořiny – Lovosice podle předpisu D3 (dirigující dispečer bude umístěn v ŽST Lovosice),
- změnit ŽST Chotiměř na dopravu D3.

Navrhovaný stav

V oblasti sesuvu v km 24,2 – 24,4 je navrženo směrové řešení s poloměrem směrového oblouku $R=300$ m, který mírně zlepšuje stávající směrové poměry. Před a za sesuvem je v prostoru

rekonstrukce (cca od km 24,0 – 24,8) nová osa koleje vedena ve stávající stopě s minimálními zdvihy a směrovými posuny. Rychlost je zachována stávající $V=50$ km/h. Přemostění úseku sesuvu, bude mít minimální vliv do vodního režimu tohoto území. Nový materiál žel. svršku od km 24,000 do km 24,800 bude tvaru 49E1 na nových betonových pražcích s minimální hmotností 250kg s pružným upevněním a rozdělením „c“. Kolej bude v rozsahu rekonstrukce svařena do BK.

Překonání místa sesuvu je navrženo mostním objektem. Jako sledovaná výsledná varianta typu mostní konstrukce je uvažovaná spřažená ocelobetonová konstrukce o sedmi prostých polích, každé o rozpětí 20,0 m. Celková délka mostní konstrukce je 163,095 m. Opěry jsou navrženy jako tížné, monolitické s rovnoběžnými křídly založené na velkopřůměrových pilotách. Vnitřní podpory jsou navrženy vždy ze dvou samostatně stojících pilířů, které jsou v patě spojeny základovou deskou uloženou na velkopřůměrových pilotách. Navrženy byly piloty Ø1500 mm o délce 20,0 m. Základy mostu budou proti tlaku zeminy po svahu dolů chráněny kotvenými bárkami blíže. Ty zajistí ochranu mostu před vodorovnými deformacemi jak od creepových pohybů svahu tak také v případě aktivace dílčího sesuvu.

Přemostění sesuvného území má následující obecné výhody:

- Nedojde ke svislému přetížení sesuvných vrstev. Zatížení bude pilotami založení mostu přeneseno do skalního podloží.
- Nedojde ke vzniku významné bariéry proti volnému odtoku podzemní vody v přirozeném směru po svahu dolů.
- Není třeba řešit problém sedání nehomogenního podloží pod náspem.

Každý prvek založení mostu bude proti pohybům a tlaku zeminy chráněn speciální konstrukcí. Navržené řešení bárky bylo vyvinuto pro zajištění pilířů mostu, avšak v propočtu nákladů j počítáno s obdobně nákladným prvkem i pro obě krajní opěry. Bárky jsou navrženy ve formě pilotové stěny tvořící v půdoryse tvar písmene „V“ se špičkou směřující do svahu. Železobetonové vrtané piloty jsou navrženy průměru 1500 mm a hloubky 25 m a jsou rozmístěny s minimální praktickou roztečí podél ramen stěny. V hlavě budou svázány tuhou železobetonovou převázkou, přes kterou budou pevně zakotveny do skalního podloží trvalými pramencovými předpjatými zemními kotvami. Bárky budou působit jako účinný statický prvek stabilizující svah a na svou šířku poskytují řádově obdobnou míru odporu proti svahovým pohybům, jako prvky navržené pro zajištění svahu při variantě násep. Avšak vzhledem k poměrně velké rozteči prvků může dojít k pohybu zeminy mezi nimi. Může tedy docházet k pohybům creepovým (dotvarování svahu), avšak bez vlivu na most. Odolnost proti dotvarování svahu pod mostem bude zajištěna tuhou povahou samotného založení mostu.

Aby byla zajištěna bezpečnost při provádění konstrukcí a snížena celková míra rizika projektu, jsou navrženy následující prvky přípravy území – hloubková drenáž a geotechnický monitoring.

Hloubkový drén bude situován ve svahu nad tělesem železniční dráhy. Vzhledem k tomu, že sesuvná oblast v km 24,2 až 24,4 je nejhlubší zhruba v polovině staničení, skládal by se drén ze tří větví. Ve dvou větvích nad dráhou by byla voda sbírána od začátku a konce překonávaného úseku a poté sváděna k nejhlubšímu místu zhruba ve středu staničení. Třetí větev by byla kolmá na trať a převedla by vodu z nejhlubšího místa příčně pod mostem a napojila by se na drén dálnice. Odhadem by bylo třeba vybudovat zhruba 275 m drenáže. V příčném řezu by se jednalo o vybudování rýhy šířky cca 2 m a hloubky až po smykovou plochu sesuvu, tedy zhruba 2 až 7 m. Stěny rýhy by byly dočasně pažené. Na dně rýhy by bylo do lůžka osazeno drenážní potrubí (odhad DN400) probíhající v přímých úsecích mezi mezilehlými šachtami. Následně by byla rýha zasypána propustným hrubozrnným materiálem.

Je navrženo vybudování systému geotechnického monitoring pro sledování odezvy území a chování konstrukcí během výstavby a v dohodnutém časovém rozpětí po uvedení do provozu.

Rozpis nákladů:

položka	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu (v tis. CZK)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	29 748
2	Nákup pozemků, výkup nemovitosti	1 000
3	Výstavba	352 303
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	35 231
6	Přip. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Technická pomoc	3 032
8	Propagace	100
9	Dozor v průběhu stavby	14 091
10	Mezisoučet	435 505
11	(DPH ⁽³⁾)	91 456
12	CELKEM⁽⁴⁾	526 961

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „*Zajištění provozních parametrů trati Řetenice - Lovosice*“ schvaluje s podmínkou, že Správa železnic, s. o. doloží odboru 130 MD stanovisko Ústeckého kraje k budoucí objednávce železniční dopravy na předmětné trati v letech 2022 – 2026 včetně.

1.2 Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha

Investor: Správa železnic, s. o.

Projektant: SUDOP PRAHA a. s., Praha

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Pardubický kraj

Předpokládaná realizace: 9/2022 – 10/2024

CIN: 638,387 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2018 – 2024, SFDI = 95,758 mil. Kč; fondy EU = 542,629 mil. Kč.

ISPROFOND: 553 352 0010

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení:

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA) resp. doplňkové multikriteriální analýzy (MKA). CBA i MKA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017.

Z hlediska celospolečenského negeneruje projekt kladné ekonomické výsledky

(ENPV = - 380,771 mil. Kč). Je to dáno především **skutečností, že se jedná o bodovou investici** řešící samostatně jednotlivé problematické místo infrastruktury, bez návaznosti a kontextu dalších jejích částí.

Z důvodu nedosažení ekonomické efektivity výpočtem metodou CBA byla navržena možnost snížení investičních nákladů a zároveň následně zkoumána ještě další, nemonetizovatelná

kritéria, jenž jsou pro celospolečenský přínos podstatná, ale v rámci CBA je není možné (nebo jen obtížně) zahrnout. Pro vyhodnocení těchto kritérií byla použita metoda **zjednodušené MKA**, která prokázala **požadovaný zisk 4 bodů** (z maximálních možných sedmi), avšak v kombinaci s **nesplněním podmínky vylučovacího kritéria** ($BCR > 0,5$) přesto nedoložila celospolečenskou potřebnost investice.

Na základě všech provedených výpočtů nelze z hlediska parametrů ekonomické efektivity a celospolečenské prospěšnosti doporučit hodnocený projekt v navržené podobě k dalšímu pokračování přípravy a následně k realizaci i přesto, že se jedná o projekt obecně prospěšný.

Předmět ZP:

Železniční přejezd P4897 v km 286,369 se nachází na trati Česká Třebová – Praha, která je součástí celostátní dráhy zařazené do systému TEN-T, po které prochází I. a III. tranzitní koridor. Trať je v celé dotčené délce dvoukolejná, v obvodu ŽST Uhersko se nachází 5 průjezdných kolejí (1, 2, 3, 4, 6) a jedna kusá kolej č. 5. Trať je elektrizována.

Předmětný železniční přejezd převádí silnici č. III/32271 přes 5 staničních kolejí, rychlost drážních vozidel je v daném úseku 160km/hod o celkovém počtu vlaků 316/den. Délka přejezdu v ose komunikace je 29,5 m s konstrukční šíří 7,2 m a šířkou komunikace 6,3 m, úhel křížení je 85°.

Součástí záměru projektu je dále zrušení železničního přejezdu P4896, který se nachází v traťovém úseku Zámorsk - Uhersko v km 285,375. Stávající přejezd převádí polní cestu přes 2 traťové koleje, rychlost drážních vozidel je v daném úseku 160km/hod. Délka přejezdu v ose komunikace je 14,3 m s konstrukční šíří 4,8 m a šířkou komunikace 4,6 m, úhel křížení je 90°.

V ŽST Uhersko se nachází stávající lávka pro pěší sloužící pro pohyb osob od výpravní budovy a nástupiště podél 3 koleje k protilehlému nástupišti podél 6. koleje. Přístup na lávku je možný pouze po schodišti přístupném z úrovně nástupišť.

V předmětném záměru projektu je navrženo mimoúrovňové křížení silnice III/32271 s železniční tratí a zřízení nové přístupové polní cesty náhradou za zrušení železničního přejezdu P4896. Bezbariérová obslužnost žst. Uhersko bude zajištěna doplněním přístupových chodníků ke stávající lávce. Stávající lávka je situována mezi nástupištem u výpravní budovy (podél 3. koleje) a protilehlým nástupištem podél 6. koleje.

Silnice III/3271 bude přeložena v celkové délce cca 0,838 km. Začátek úseku se předpokládá v místě nové trasy silnice III/32271 překládané v rámci nově budované dálnice D35. Dále pak trasa pokračuje přímým úsekem, převádějící silnici přes železniční trať, polní cestu a levé rameno vodoteče Loučné. Na konci úseku je trasa v pravostranném oblouku vedena přes meliorační kanál a pravostranné rameno vodoteče Loučné, který slouží jako náhon MVE. V místě křížení bude vybudován nový mostní objekt předpokládané délky cca 300 m, který bude překračovat železniční trať, polní cestu, vodoteč Loučnou a značnou část jejího inundačního území. Komunikace III/32271 bude na severní straně trati napojena na nově budovanou trasu silnice a stane se místní komunikací. Napojení silnice III/32263 bude provedeno od stávajícího křížení III/32271 a III/32263 jejím vedením po stávající III/32271 směrem k obci Městec, kde bude vytvořena nová křižovatka.

Realizací stavební akce se předpokládá zajištění následujících přínosů:

- Odstranění nebezpečného křížení – přejezd P4897 v žkm 286,369 se silnicí III. třídy

- Odstranění nebezpečného křížení – přejezd P4896 v žkm 285,375 s polní cestou
- Zřízení bezbariérového pohybu osob mezi nástupišti
- Most umožní budoucí prodloužení staničních kolejí
- Zvýšení komfortu pro cestující

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
1	Poplatky za plány / stavební projekt	44 227	
2	Nákup pozemků	2 957	
3	Výstavba	475 225	
4	Technologie (pro provoz dráhy)	39 278	
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	51 094	
6	Případná úprava ceny ²⁾		
7	Technická pomoc	4 255	
8	Propagace	400	
9	Dozor v průběhu stavby	20 950	
10	Mezisoučet	638 387	
11	(DPH ³⁾)	134 061	
12	CELKEM ⁴⁾	772 448	

Návrh O 910 MD:

Centrální komise MD rozhodla, že projednávání záměru projektu investiční akce „Náhrada přejezdu P4897 v km 286,369 trati Česká Třebová – Praha“ se přerušuje s cílem najít, na základě vzájemné diskuze mezi Ministerstvem dopravy, Správou železnic, s. o. a Státním fondem dopravní infrastruktury, vhodné metodické postupy v otázce hodnocení ekonomické efektivity náhrady železničních přejezdů.

2 Záměr projektu investiční akce - budovy

2.1 Rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Bečov nad Teplou

Investor: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Projektant: Ing. Václav Kouba – Projektový ateliér

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Karlovarský kraj

Předpokládaná realizace: 11/2022 – 12/2023

CIN: 67,144 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2019 – 2023 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 541 352 0026

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: FIRR = -8 %; FNPV/C = -34,10 mil. Kč; Měrná přínosná plocha stavby = 27,87 m²/mil. Kč. Počet získaných bodů v hodnocení metodou MKA = 23, z celkového možného počtu bodů = 60, na základě zařazení projektu do kategorie „Smíšená“. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Jelikož měrná přínosná plocha stavby činí více než 20 m²/mil. Kč, projekt lze, dle přílohy č. 8 „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, doporučit k investičnímu financování.

Dle analýzy provedené na základě priorit definovaných v Konceptu při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží se výpravní budova v železniční stanici Bečov nad Teplou umístila na 42. místě v materiálu PRRON. Železniční stanice Bečov nad Teplou je dle významnosti na 513. místě v celkovém pořadí z 2578 železničních stanic a zastávek dle kategorizace UIC. Budova patří 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 D**), nevyhovující stavebně technický stav budovy – opotřebení budovy vyjádřeno procentním ukazatelem na úrovni 72,78 %. Přičemž po dokončení revitalizace 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 „Konceptu při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“

Dalšími důvody jsou naplnění povinnosti pečovat, starat se a investovat do nemovité kulturní památky, plánovaná investiční akce města Bečov nad Teplou v prostranství přednádražního prostoru, dislokace zaměstnanců Správy železnic, s. o. z nevyhovujících prostor provozního objektu, vytvoření nových pracovišť pro provozní zaměstnance, úspora provozních nákladů, doplnění prvků interoperability (bezbariérový přístup a WC), návaznost na investiční a opravné akce „Výstavba PZS trati Rakovník - Bečov nad Teplou“ (termín ukončení realizace stavby 12/2020), dále stavbu „DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)“, v rámci které se v žst. Bečov nad Teplou bude zřizovat souhlasové tlačítko mezi dispečerem CDP Praha a dirigujícím dispečerem v žst. Bečov nad Teplou (termín ukončení realizace stavby 4/2020) a plánovaná úprava a oprava nástupišť v železniční stanici s termínem realizace 2020 - 2021.

Vzhledem k památkové ochraně objektu výpravní budovy nebyl v předloženém záměru projektu zpracován a posouzen variantní scénář.

VÝPRAVNÍ BUDOVA A OBJEKT ZÁZEMÍ - NAVRHOVANÝ STAV						
	VÝPRAVNÍ BUDOVA		OBJEKT ZÁZEMÍ		CELKEM	
Celková plocha ON	1385,12 m ²		150,73 m ²		1535,85 m ²	
Veřejně přístupné prostory	98,45 m ²	7%	0 m ²	0%	98,45 m ²	6%
Technologické prostory	192,81 m ²	14%	18,84 m ²	12%	211,65 m ²	14%
Provozní prostory SŽDC	290,71 m ²	21%	131,89 m ²	88%	422,6 m ²	28%
Prostory pro dopravce	0 m ²	0%	0 m ²	0%	0 m ²	0%

Ostatní prostory dopravců	0 m2	0%	0 m2	0%	0 m2	0%
Komerční prostory	1 m2	0%	0 m2	0%	1 m2	0%
Byty	388,15 m2	28%	0 m2	0%	388,15 m2	25%
Municipality	51,11 m2	4%	0 m2	0%	51,11 m2	3%
Státní správa	0 m2	0%	0 m2	0%	0 m2	0%
Nevyužité	0 m2	0%	0 m2	0%	0 m2	0%
Společné prostory	362,89 m2	26%			362,89 m2	26%

Tabulka s přehledem využití ploch ve výpravní budově Bečov nad Teplou – nový stav

Předmět ZP:

Předmětem záměru projektu je celková rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy s vybudováním novostavby objektu zázemí, včetně potřebného počtu parkovacích stání pro potřeby správce infrastruktury, dále vybudování menšího objektu zázemí pro turisty, krytého přístřešku pro ukládání kol, zrestaurování historického oplocení a úprava venkovních zpevněných ploch a zeleně.

Činnosti v rámci rekonstrukce:

1. obnova venkovního pláště stavby do podoby, která bude odpovídat době vzniku objektu,
2. restaurování konstrukce portiku kryjícího nástupiště u kolejiště,
3. oprava, nebo výměna okenních a dveřních výplní v původních pozicích a formátech,
4. oprava střešní krytiny,
5. instalace nových rozvodů a zařízení hromosvodů, včetně zemnění,
6. vybudování bezbariérového přístupu do objektu,
7. vybudování prostor pro infocentrum města,
8. obnova původního domovního schodiště,
9. oprava, či výměna podlah,
10. provedení sanačních opatření,
11. nahrazení inženýrských sítí silnoproudu, slaboproudu, vody, kanalizace, plynu za nové,
12. instalace kamerového systému zejména pro veřejné prostory a plochy, s centrálou v dopravní kanceláři,
13. instalace EPZ
14. instalace plynových kondenzačních kotlů jak pro potřeby vytápění veřejně přístupných prostor a prostor pro správce infrastruktury, tak pro každou bytovou jednotku,
15. instalace chlazení pomocí technických opatření u vstupů do veřejně přístupných hal i do místností přístupných přímo z exteriéru bez zádveří,
16. instalace pevně zabudované klimatizace s možností vytápění pro dopravní kancelář výpravčího,
17. rekonstrukce prostor pro čekající veřejnost,
18. vybudování nových WC pro cestující (muži, ženy, invalidé),
19. rekonstrukce prostor pro úsek dopravní kanceláře, úsek provozů ST a SSZT,

20. vybudování nového nákladního výtahu v exteriéru pro potřeby provozů správce infrastruktury,
21. v rámci 4 bytů budou provedeny úpravy související pouze s obnovení venkovního pláště stavby (okna, parciální zateplení),
22. demolice objektu zázemí TO, dřevěného mobilního skladu ST, plechové mobilní garáže ST,
23. vybudování solitérního objektu zázemí pro správce infrastruktury, jakožto náhrady po zdemolovaných drobných objektech,
24. vybudování stanoviště pro ukládání odpadu,
25. výměna či oprava plotovek, oprava zdiva historického oplocení,
26. vybudování nového odvodu splaškových vod z výpravní budovy, včetně nového odvodu dešťových vod,
27. modernizace orientačního systému,
28. úpravy zeleně a venkovních zpevněných přilehlých ploch,
29. vybudování stání pro služební vozidla zaměstnanců (úsek ST - 2 stání, úsek SSZT - 1 stání, vše pro automobily větších rozměrů - dodávky),
30. vybudování objektu zázemí pro cyklisty (turisty),
31. vybudování pítka na pitnou vodu,
32. přemístění (dnes již nefunkčního) návěstidla k ploše zázemí pro cyklisty,
33. vybudování krytého přístřešku pro 8 jízdních kol.

Rozpis nákladů:

	Druh nákladu	Celkové náklady projektu (v tis. Kč)	Poznámka
1	Poplatky za plány / stavební projekt	4 680,0	
2	Nákup pozemků		
3	Výstavba	53 875,0	
4	Technologie (pro provoz dráhy)		
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	5 388,0	
6	Případná úprava ceny ²⁾		
7	Technická pomoc	2 955,0	
8	Propagace		
9	Dozor v průběhu stavby	246,0	
10	Mezisoučet investice Celkem bez DPH	67 144,0	
12	DPH	14 100,24	
13	CELKEM	81 244,24	

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce výpravní budovy v železniční stanici Bečov nad Teplou“ schvaluje bez podmínek.

2.2 Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce

Investor: Správa železnic, s. o.

Projektant: LD projekt s.r.o., Ing. Lukáš Daněk, Ph.D.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Kraj Vysočina

Předpokládaná realizace: 10/2020 – 01/2022

CIN: 47,292 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2019 – 2022 z prostředků SFDI

ISPROFOND: 561 352 0036

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: FIRR = -2,25 %; FNPV/C = -22,52 mil. Kč; Měrná přínosná plocha stavby = 16,45 m²/mil. Kč. Počet získaných bodů v hodnocení metodou MKA = 23, z celkového možného počtu bodů = 60, na základě zařazení projektu do kategorie „Smíšená“.

Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Jelikož měrná přínosná plocha stavby se nachází v intervalu 15 až 20 m²/mil. Kč, záměr projektu lze, dle přílohy č. 8 „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, označit za ještě akceptovatelný a lze jej doporučit k investičnímu financování. Z ekonomického hodnocení dále vyplývá, že projekt není z pohledu investora finančně návratný a nejedná se o samofinancovatelný projekt.

Dle analýzy provedené na základě priorit definovaných v Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží se výpravní budova v železniční stanici Světlá nad Sázavou umístila na 68. místě v materiálu PRRON. Železniční stanice Světlá nad Sázavou je dle významnosti na 350. místě v celkovém pořadí z 2578 železničních stanic a zastávek dle kategorizace UIC. Budova patří 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 D**), nevyhovující stavebně technický stav budovy – opotřebení budovy vyjádřeno procentním ukazatelem na úrovni 67,23 %. Přičemž po dokončení revitalizace je plánován stav budovy vyjádřený hodnotou do 6,7%.

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“

Dalšími důvody jsou naplnění povinnosti pečovat, starat se a investovat do nemovité kulturní památky, plánovaná investiční akce města Světlá nad Sázavou v prostranství přednádražního prostoru, v rámci které bude vybudován v prostoru před nádražím přestupní terminál pro navazující autobusovou dopravu a současně bude řešen požadovaný počet parkovacích stání pro dopravně přestupní terminál jako celek. Dále mírná úspora provozních nákladů (na vytápění cca o 32%), doplnění prvků interoperability (bezbariérový přístup a WC) a vazba na plánovanou investiční akci s názvem „Modernizace žst. Světlá nad Sázavou“.

Vzhledem k památkové ochraně objektu výpravní budovy nebyl v předloženém záměru projektu zpracován a posouzen variantní scénář.

Přehled využití ploch – 2st. Světlá nad Sázavou – STAV S PROJEKTEM			
Celková plocha ON	1037,58	m ²	
Veřejně přístupné prostory	133,56	m ²	13%
Technologické prostory	90,84	m ²	9%
Provozní prostory SZDC	131,56	m ²	13%
Prostory pro dopravce	47,36	m ²	5%
Ostatní prostory dopravců	66,77	m ²	6%
Komerční prostory	7,34	m ²	1%
Byty	144,02	m ²	14%
Municipality	0	m ²	0%
Státní správa	0	m ²	0%
Nevyužité	35,94	m ²	3%
Nevyužité - půda	312,13	m ²	30%
Společné prostory	68,06	m ²	7%

Tabulka s přehledem využití ploch ve výpravní budově Světlá nad Sázavou – nový stav

Předmět ZP:

Předmětem záměru projektu je celková rekonstrukce památkově chráněné výpravní budovy a přestavba prostor ve vedlejším objektu, stávajících WC, na prostor pro umístění boxů pro kola.

Činnosti v rámci rekonstrukce:

1. oprava fasády,
2. rekonstrukci střešního pláště včetně poškozených částí krovu, instalace nové ochrany před bleskem,
3. výměna výplní otvorů obálky budovy,
4. oprava poškozených částí dřevěných stropních konstrukcí,
5. sanace vlhkosti,
6. zmenšení plochy stávajících bytů pomocí stavebních úprav dispozice 2. NP,
7. instalace nových rozvodů ZTI, silnoproudé elektroinstalace,
8. přemístění sdělovacích slaboproudých zařízení,
9. instalace nového zdroje vytápění a ohřevu TUV, nových rozvodů a otopných těles ve veřejné i neveřejné části objektu,
10. vyřešení soudobých požadavků na požární bezpečnost staveb,
11. instalace nového osvětlení v interiéru i exteriéru výpravní budovy s ohledem na bezpečnost cestujících,
12. instalace nového systému CCTV včetně prostor boxů pro kola a stojanů na kola,
13. instalace nového informačního a orientačního systému, včetně umístění informačních panelů,
14. instalace nového rozhlasu pro cestující,
15. umístění informačních panelů s turistickými informacemi ve veřejných prostorách výpravní budovy a nové turistické mapy na fasádu objektu,
16. realizace wi-fi pro veřejnost v prostorách vestibulu a čekárny,
17. úprava zpevněných ploch a zeleně po stavebních opravách a sanaci vlhkosti.

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
1	Poplatky za plány / stavební projekt	2 318,93	
2	Nákup pozemků		
3	Výstavba	37 006,60	Odhad v cenové hladině 2019
4	Technologie (pro provoz dráhy)		
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	3 632,48	
6	Případná úprava ceny ²⁾		
7	Technická pomoc	4 171,61	
8	Propagace		
9	Dozor v průběhu stavby	162,00	
10	Mezisoučet	47 291,61	
11	(DPH ³⁾)	9 222,15	
12	CELKEM ⁴⁾	56 513,76	

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Světlá nad Sázavou ON - rekonstrukce“ schvaluje bez podmínek.

2.3 Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina

Investor: Správa železnic, s. o.

Projektant: Sagasta s. r. o., Ing. arch. Vítězslav Glomb

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Ústecký kraj

Předpokládaná realizace: 03/2020 – 05/2021

CIN: 54,958 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2019 – 2023 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 542 352 0038

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: FIRR = -4,25 %; FNPV/C = -34,201 mil. Kč; Měrná přínosná plocha stavby = 19,86 m²/mil. Kč. Počet získaných bodů v hodnocení metodou MKA = 27, z celkového možného počtu bodů = 60, na základě zařazení projektu do kategorie „Smíšená“.

Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Jelikož měrná přínosná plocha stavby se nachází v intervalu 15 až 20 m²/mil. Kč, záměr projektu lze, dle přílohy č. 8 „*Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb*“, označit za ještě akceptovatelný a lze jej doporučit k investičnímu financování. Z ekonomického hodnocení dále vyplývá, že projekt není z pohledu investora finančně návratný a nejedná se o samofinancovatelný projekt.

Dle analýzy provedené na základě priorit definovaných v Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží se výpravní budova v železniční stanici Bílina umístila na 118. místě v materiálu PRRON. Železniční stanice Bílina je dle významnosti na 135. 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 C**), nevyhovující stavebně technický stav budovy – opotřebení budovy vyjádřeno procentním ukazatelem na úrovni **50,15 %**. Přičemž po dokončení revitalizace 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“

Dalšími důvody jsou viditelné projevy zatékání a vzlínání vlhkosti na obvodových zdech v suterénu, které by mohly v budoucnosti ovlivnit statiku budovy, doplnění prvků interoperability (bezbariérový přístup a WC), doplnění prvků pro navigaci nevidomých, plánovaná akce „*Rekonstrukce traťového úseku Bílina (včetně) – Most (mimo)*“ v rámci které budou doplněny bezbariérové přístupy na jednotlivá nástupiště a současný ne hospodárný provoz budovy.

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

Varianta – zachování současného stavu – z pohledu ekonomického hodnocení je považována za variantu „bez projektu“. Zauvažovány byly pouze nutné opravy objektu. Výše neinvestičních nákladů byla vyčíslena na základě odborného odhadu na **13,541 mil. Kč**.

Varianta – kompletní rekonstrukce současného objektu v nezměněné podobě. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven na základě výpočtu dle směrných cen stavebních prací, vedlejší rozpočtové náklady byly stanoveny pomocí Směrnice SŽDC č. 20, celkově na **52,221 mil. Kč**. Výše CIN byla ověřena dle metodiky orientačního propočtu investiční náročnosti a pomocí MOPIN byla tudíž celková výše CIN na projekt rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina stanovena na 65,080 mil. Kč.

Varianta – kompletní demolice současného objektu a následná **novostavba** objektu nového. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven dle Sborníku na **66,985 mil. Kč**. U této varianty řešení akce byly náklady na demolici objektu navýšeny o 50 % (5,85 mil Kč), jelikož se jedná o stavbu v proluce, která tvoří opěrnou zeď kolejiště, dále se jedná o stavbu železobetonovou a podsklepenou, což také navyšuje cenu demoličních prací. Řešení varianty novostavby by znamenalo nutnost architektonické soutěže na řešení lokality i vzhledem k současnému významu budovy a složité projednání záborů pozemků pro zajištění přístupu k ŽDC a provizorních provozů po dobu demolice a výstavby nové výpravní budovy. Výše uvedené by pak bylo významným časovým posunem i pro řešení návazné infrastrukturní akce.

Varianta – demolice částí objektu a kompletní rekonstrukce na **ponechané části** staby. Propočet výše investičních nákladů nebyl stanoven, jelikož bylo usouzeno, že vzhledem k charakteru stavby není reálná.

Kompletní rekonstrukce současného objektu byla Správou železnic, s. o. označena jako nejvhodnější varianta řešení. A proto bylo v materiálu následně pracováno pouze s první variantou jako s variantou „bez projektu“ a s variantou komplexní rekonstrukce jako s variantou „s projektem“.

Přehled využití ploch – žst. Bílina – STAV S PROJEKTEM		
Celková plocha ON	1 714,36 m ²	
Veřejně přístupné prostory	358,82 m ²	21 %
Technologické prostory	0 m ²	0 %
Provozní prostory SŽDC	142,53 m ²	8 %
Prostory pro dopravce	99,50 m ²	6 %
Ostatní prostory dopravců	221,07 m ²	13 %
Komerční prostory	267,53 m ²	16 %
Byty	0 m ²	0 %
Municipality	0 m ²	0 %
Státní správa	0 m ²	0 %
Nevyužité	426,52 m ²	25 %
Společné prostory	198,40 m ²	12 %

Tabulka s přehledem využití ploch ve výpravní budově v ŽST Bílina – nový stav (nevyužité prostory obsahují sklepní prostory)

Předmět ZP:

Předmětem záměru projektu je celková rekonstrukce objektu výpravní budovy.

Činnosti v rámci rekonstrukce:

1. možná výměna velkoplošného zasklení na východní a západní straně fasády, z důvodu nutnosti zvýšit součinitele prostupu tepla, resp. snížit energetickou náročnost budovy *(nezbytnost tohoto řešení bude prověřena v dalším stupni projekčních prací)*,
2. sanace suterénních prostorů a odstranění příčiny pronikání vody do objektu,
3. možná realizace dodatečné hydroizolace a tepelné izolace stěn výpravní budovy přiléhajících ke kolejišti (potřeba vytrhat část 1. koleje, vyhloubit zapažený výkop, provést stavební úpravy, obnovit vrstvy železničního spodku a svršku, atd.), pokud nebude možné provést kompletní dodatečnou hydroizolaci, bude následným vhodným krokem alespoň zaslepení a zazdění shozů, které vedou ze služebního chodníku do 1. PP *(nejvhodnější postup bude zpracován a ověřen v dalším stupni projektové dokumentace)*,
4. zateplení fasády včetně provedení nových obkladů a omítek,
5. vybavení odbavovací haly novým orientačním a informačním systémem,
6. *(v další fázi projektu bude výpočtem ověřena dostatečnost stávajícího osvětlení, případně bude navržena jeho obměna. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace může být zvážena i varianta výměny stávajících trojúhelníkových skleněných krytů světél v hale za LED panely)*,
7. výměna skříňových dveří, které tvoří zadní část osvětlovacích těles odbavovací haly za bezpečnostní „předokenní“ rolety,
8. umístění nových prvků orientačního systému na fasádě budovy a vstupních dveřích,
9. umístění orientačního hlasového majáčku nad vstupem do odbavovací haly,
10. realizace nového chodníku před budovou včetně signalizačních, hmatově odlišných pruhů, které budou bezpečně navádět osoby nevidomé a slabozraké,
11. revize a oprava kanalizačních a dešťových svodů,
12. provedení lokálních vysrávek střešního pláště v místech, kde se v současné době hromadí voda,
13. osazení nového systému hromosvodů,

14. vložení tepelné izolace mezi vazníky nad bednění podhledu stropní konstrukce, které budou i s podhledem provedeny nově,
15. výměna stávajících rozvodů TZB a elektro instalací,
16. renovace otopného systému,
17. instalace nové klimatizace a vzduchotechniky,
18. umístění informací o dané turistické lokalitě v odbavovací hale o možnostech pěších výletů a o návaznostech na blízké cyklotrasy, doplněné přehlednou mapou,
19. instalace proskleného výtahu uprostřed zadní části odbavovací haly, který umožní bezbariérové napojení nejen do podchodu, ale i do zbývajících prostorů výpravní budovy ve vyšších patrech,
20. rekonstrukce stávajících veřejných WC v 1. NP,
21. provedení dispozičních změn v bývalých komerčních prostorech v přízemí – vybourání dělících příček, dveří a rozvodů. V nově vzniklých prostorech budou následně nahrazeny původní místnosti novými – bezbariérovými WC, úschovnou kol (s kapacitou cca 20 kol) a novou komerční jednotkou se zázemím,
22. provedení dispozičních změn ve 2. NP levého i levého traktu, kterým vzniknou nové prostory kanceláří pro komerční pronájem a oddělené WC pro muže a ženy, pro jejich budoucí uživatele,
23. provedení dispozičních změn ve 3. NP levého traktu v prostorách pronajatých autobusovému dopravci,
24. rekonstrukce prostor ve 3. NP pravého traktu bez dispozičních a funkčních změn (*Finální podoba dispozičních změn, materiálového a technického řešení bude obsahem pro další stupeň projektové dokumentace.*).

Rozpis nákladů:

	Položka	Celkové náklady projektu (Kč)	Poznámka
1.	Poplatky za plány/stavební projekt	4 951 638	DSP, DPS, DSPS
2.	Nákup pozemků	0	
3.	Výstavba	41 380 047	cenová úroveň 2019
4.	Technologie	0	
5.	Nepředvídatelné události ¹⁾	4 018 139	
6.	Příp. úprava ceny ²⁾	0	CIN vč. inflace
7.	Technická pomoc	4 302 892	
8.	Propagace	0	
9.	Dozor v průběhu výstavby	305 317	
10.	Mezisoučet	54 958 033	
11.	(DPH ³⁾)	0	
12.	CELKEM ⁴⁾	54 958 033	

V rámci posouzení předmětného ZP byla blíže probírána otázka týkající technické realizovatelnosti varianty řešení akce „novostavba“ včetně její finanční náročnosti. Z doplnění informací k posouzení variantního řešení u výpravní budovy v ŽST Bílina, zaslaném e-mailem dne 7. 2. 2020 vyplývá, že tato varianta je technicky řešitelná, ale s ohledem na uvedené skutečnosti je za daných prostorových podmínek a charakteru podsklepené (civilní kryt) železobetonové stavby, značně finančně náročná.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „*Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Bílina*“ schvaluje bez podmínek.

2.4 Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov

Investor: Správa železnic, s. o.

Projektant: IPSUM CZ, Ing. arch. Luboš Sejkora, Ing. Miroslav Vlček

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Karlovarský kraj

Předpokládaná realizace: 09/2020 – 11/2023

CIN: 38,080 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2019 – 2023 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 541 352 0028

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: FIRR = -6,53 %; FNPV/C = -17,08 mil. Kč; Měrná přínosná plocha stavby = 63,45 m²/mil. Kč. Počet získaných bodů v hodnocení metodou MKA = 23, z celkového možného počtu bodů = 60, na základě zařazení projektu do kategorie „Smíšená“.

Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Jelikož měrná přínosná plocha stavby činí více než 20 m²/mil. Kč, projekt lze, dle přílohy č. 8 „*Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb*“, doporučit k investičnímu financování. Z ekonomického hodnocení dále vyplývá, že projekt není z pohledu investora finančně návratný a nejedná se o samofinancovatelný projekt.

Dle analýzy provedené na základě priorit definovaných v Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží se výpravní budova v železniční stanici Chodov umístila na 16. místě v materiálu PRRON.

Železniční stanice Chodov je dle významnosti na 251. 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 D**), nevyhovující stavebně technický stav budovy – opotřebení budovy vyjádřeno procentním ukazatelem na úrovni **78,60 %**. Přičemž po dokončení revitalizace je plánován stav budovy vyjádřený *hodnotou blížíící se 0%*.

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“

Dalšími důvody jsou dimenzování prostor výpravní budovy pro současné potřeby cestující veřejnosti i správce infrastruktury, doplnění prvků interoperability (bezbariérový přístup a WC), a v neposlední řadě úspora provozních nákladů. Schvalované akci předcházela

investiční akce „Peronizace ŽST Chodov“ realizovaná v období 07/2016 - 08/2018 s CIN 505,578 mil. Kč.

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

Varianta – zachování současného stavu – z pohledu ekonomického hodnocení je považována za variantu „bez projektu“. Zauvažovány byly pouze nutné **opravy** pro zajištění chodu objektu. Výše neinvestičních nákladů byla vyčíslena na základě odborného odhadu na **13,930 mil. Kč**.

Varianta – kompletní rekonstrukce současného objektu v nezměněné podobě. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven dle Sborníku na **47,531 mil. Kč**.

Varianta – demolice 2.NP a části objektu, rekonstrukce přízemí v **ponechané části** objektu. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven dle Sborníku na **--,-- mil. Kč**. – *nebyla posuzována*.

Varianta – kompletní demolice současného objektu a následná **novostavba** objektu nového o menším objemu. (V záměru projektu není uvažováno s architektonickou soutěží, z důvodu že lokalita je zařazená v kategorii D, město Chodov není krajské město, ani se zde neplánuje s vlaky Rychlých spojení, denní obrát cestujících je pod 4 000 cestujících a budova ani její okolí není památkově ani jinak chráněná.) Kompletní demolice stávajícího objektu a novostavba **nízkoenergetického objektu sníží náklady na vytápění** a údržbu. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven dle Sborníku na **38,080 mil. Kč**.

Demolice stávajícího objektu a novostavba bodovy o menším objemu byla Správou železnic, s. o. označena jako nejvhodnější varianta řešení. A proto bylo v materiálu následně pracováno pouze s 1. variantou jako s variantou „bez projektu“ a s variantou novostavby jako s variantou „s projektem“.

Přehled využití ploch – žst. Chodov – POROVNÁNÍ						
	Stávající stav		Rekonstrukce		Nová budova	
Celková plocha ON	1006,69	m ³	952,26	m ³	119,2	m ³
Veřejné přístupné prostory	89,42	9%	165,1	17%	79,4	67%
Technologické prostory	7,92	1%	0	0%	0	0%
Provozní prostory SŽDC	0	0%	37,7	4%	16,1	14%
Prostory pro dopravce	22,74	2%	22,7	2%	22,7	19%
Ostatní prostory dopravců	24,23	2%	32,6	3%	0	0%
Komerční prostory	23,89	2%	1	0%	1	1%
Byty	257,14	26%	257,14	27%	0	0%
Municipality	0	0%	0	0%	0	0%
Státní správa	0	0%	0	0%	0	0%
Nevyužité	527,22	52%	381,89	40%	0	0%
Společné prostory	54,13	5%	54,13	6%	0	0%

Tabulka s přehledem využití ploch ve výpravní budově Chodov ve variantě novostavba – nový stav

Předmět ZP:

Předmětem záměru projektu je kompletní demolice a novostavba výpravní budovy v železniční stanici Chodov.

Činnosti v rámci rekonstrukce:

1. demolice současného objektu,
2. výstavba zastávky náhradní autobusové dopravy,
3. výstavba nového objektu, který bude splňovat:
 - a. současné požadavky na sníženou energetickou náročnost budov,

- b. požadavky požárně bezpečnostního řešení,
 - c. veškeré požadavky interoperability (orientační systém, celková bezbariérovost),
4. vybudování parkovacích míst pro osobní automobily pro 28 vozidel, včetně krytého stání pro 14 motocyklů,
 5. umístění dvou zastřešených stojanů na kola pro 18 jízdních kol při pěší komunikaci před vstupem do výpravní budovy,
 6. zřízení nové zeleně na okolní ploše.

Rozpis nákladů:

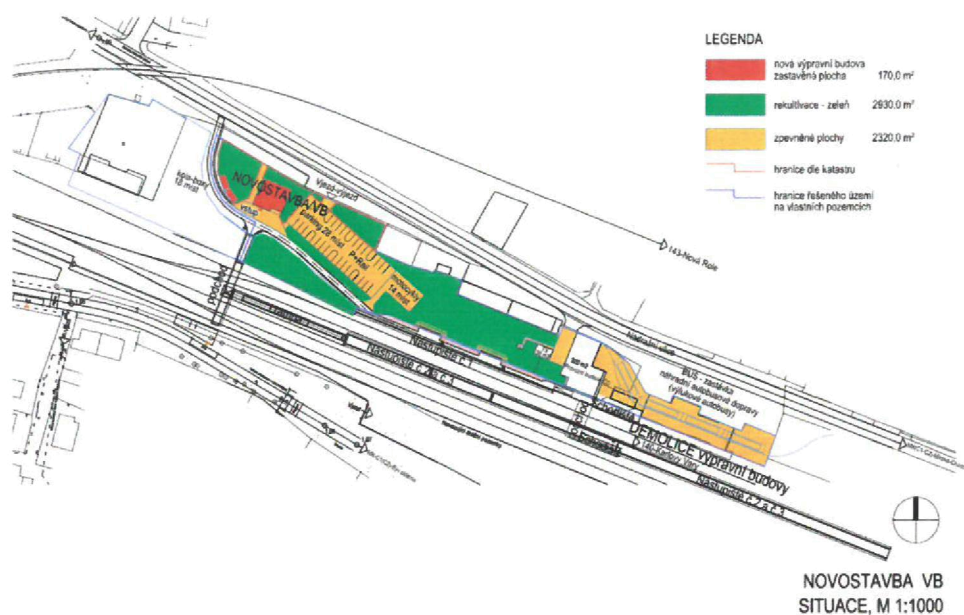
	Náklad	tis. Kč
1	Poplatky za plány / stavební projekt	1 805
2	Nákup pozemků	200
3	Výstavba	20 566
4	Technologie (pro provoz dráhy)	0
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	2 019
6	Případná úprava ceny ²⁾	0
7	Technická pomoc	1 971
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu stavby	179
10	Mezisoučet	26 741
11	(DPH ³⁾)	5 212
12	CELKEM ⁴⁾	31 953

V rámci posuzování předmětného záměru projektu byly řešeny otázky ploch zeleně zahrnutých do výpočtu ekonomické efektivity projektu a nepotřebnosti, v budoucnu, stávajícího objektu výpravní budovy pro Správu železnic, s. o., včetně vyčerpání všech možností před demolicí nemovitosti, a to s ohledem na stanovisko města, představené v kapitole 4.3.3 záměru projektu:

„Město Chodov sice akceptuje obě varianty, ale preferovalo by variantu zachování stávající budovy s argumentem, že z historických budov města se do dnešních dní prakticky nic nezachovalo a město si začíná vážit i takovýchto relativně nových objektů, byť datovaných „jen“ k r. 1860.“

Dále bylo na jednání konaném dne 4. 9.2019 v kanceláři starosty města Chodov konstatováno následující:

„na základě interního projednání se pro variantu zachování stávající VB pozitivně vyjádřil pan starosta, dále pořizovatel územního plánu a potažmo i autor územního plánu Ing. arch. Oldřich Fára“.



Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Chodov“ schvaluje s podmínkou, že Správa železnic, s. o. k předmětnému záměru projektu nejpozději před vyhlášením zadávacího řízení na zhotovitele akce doloží věcně příslušnému odboru O 910 MD odpověď města Chodov na nabídku k převodu stávající výpravní budovy dle bodu 2 kapitoly 4.14 „Postup nakládání s nepotřebnými nemovitostmi“ Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží. Za potvrzení nezájmu ze strany města Chodov je možno považovat i skutečnost, že město na písemnou nabídku neodpovědělo ve lhůtě 2 měsíců.

3 Globální položky

3.1 Globální položky neinvestiční Správy železnic – únor 2020 + návrh nových podakcí na rok 2021

V návaznosti na směrnici MD č. V-2/2012, v platném znění, předložila Správa železnic, s. o. níže uvedenými dopisy ze dne 12. 2. 2020 zn. 9672/2020-SŽDC-GŘ-O15 a zn. 9853/2020-SŽDC-GŘ-O15 Ministerstvu dopravy k posouzení materiál „Globální položky neinvestiční Správa železnic - únor 2020“ a „Globální položky neinvestiční Správy železnic - návrh nových podakcí na rok 2021“ (dále jen „GPN“). Materiál byl rozeslán k dílčímu posouzení O 130, O 520, O 430, O 710 MD a SFDI. (Kompletní materiál je přiložen v elektronické podobě). Ke GPN nebyly uplatněny připomínky.

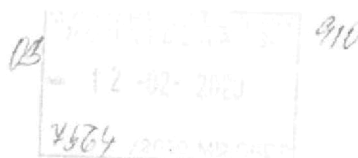
Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby pro rok 2020 – část BUDOVY činí celkem 3 753,988 mil. Kč (bez DPH).

Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby pro rok 2020 – část INFRASTRUKTURA činí celkem 28 443,190 mil. Kč (bez DPH).

Celkové předpokládané náklady nových podakcí navržených k zařazení do plánu oprav a údržby na rok 2021 – část INFRASTRUKTURA činí celkem 9 656,790 mil. Kč (bez DPH).



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**



Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 9672/2020-SŽDC-GR-015
Listů/příloh 2/5

Vyřizuje Ing. Jan Miklenda
Telefon +420 972 244 484
Mobil +420 725 919 683
E-mail Miklenda@sfdc.cz

Datum 12. února 2020

Ministerstvo dopravy

O 910 - Odbor infrastruktury a
územního plánu, oddělení
infrastruktury železnic
nábřeží Ludvíka Svobody 12
110 15 Praha 1

Globální položky neinvestiční Správy železnic – únor 2020

Ve smyslu 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“, která byla schválena rozhodnutím ministra dopravy pod č.j.: 644 / 2012 - 910 - IPK / 29 dne 15. 9. 2015, Vám v příloze tohoto dopisu zasíláme aktualizaci seznamu neinvestičních podakcí financovaných z globálních položek „SŽDC celostátní a reg.dráhy - opravy a údržba (mimo síť TEN-T)“, ISPROFOND 500 312 0047, a „SŽDC celostátní a reg.dráhy - opravy a údržba (vybraná síť TEN-T)“, ISPROFOND 500 312 0048, na rok 2020. Akce z obou globálních položek jsou vedeny v rámci jednoho plánu. Jednotlivé akce mají uvedeno, zda se jedná o akci na síti TEN-T či nikoli. Veškeré aktuálně navrhované změny jsou v přílohách vyznačeny červenou barvou písma.

Předmětem této aktualizace je:

- návrh na zařazení nových akcí
- návrh navýšení CNN vybraných akcí nad 20 mil. Kč

(ostatní změny dle změny č. 4 Směrnice V-2/2012 nepodléhají projednání v CK MD).

Část BUDOVY

Dne 28. 1. 2020 byl Centrální komisí schválen plán oprav a údržby – část BUDOVY v celkové výši předpokládaných nákladů všech podakcí 3 735 838 207 Kč.

Předpokládané náklady nových podakcí části BUDOVY jsou ve výši 10 000 000 Kč, změny předpokládaných nákladů již schválených podakcí činí 29 950 100 Kč (z toho změny: v kompetenci investora 29 950 100 Kč, předkládané ke schválení CK MD 0 Kč). Náklady vyřazených akcí činí 21 800 000 Kč. Celková změna předpokládaných nákladů činí 18 150 100 Kč, z toho celkové změny ke schválení CK MD v části BUDOVY činí 10 000 000 Kč. Přehled změn je uveden v příloze 2.

Celkové předpokládané náklady akcí zařazených v plánu oprav a údržby – část BUDOVY činí celkem **3 753 988 307 Kč** bez DPH.

Celkový podrobný rozpis členění plánu BUDOVY je součástí přílohy číslo 4.

Část INFRASTRUKTURA

Dne 28. 1. 2020 byl Centrální komisí schválen plán oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA v celkové výši předpokládaných nákladů všech podakcí 31 112 849 330 Kč.

CK jsou nyní předkládány ke schválení tyto změny:

Předpokládané náklady nových podakcí části INFRASTRUKTURA jsou ve výši 50 000 000 Kč. Změny nákladů stávajících akcí jsou ve výši 103 500 000 Kč. Celkové změny ke schválení CK MD v části INFRASTRUKTURA činí 153 500 000 Kč (příloha 1).

Jako nová akce je opět předkládána akce „Oprava zabezpečovacího zařízení žst. Horní Cerekev“ vyřazená ze změn za měsíc leden. K této akci je dle požadavku CK MD předložen popis neinvestiční podakce.

V plánu byly dále ukončeny akce ve výši 1 964 577 242 Kč, zrušeny akce ve výši 733 830 000 a provedeny změny v kompetenci investora ve výši -124 751 886 Kč.

Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA činí nově celkem **28 443 190 202 Kč** bez DPH. Upozorňujeme, že se jedná o předpokládané celkové náklady akcí na několik let, nikoli o alokaci finančních prostředků na konkrétní rok. Roční náklady jsou závislé na finančních prostředcích poskytnutých v souladu se smlouvou se SFDI.

Celkový podrobný rozpis členění plánu INFRASTRUKTURA je součástí přílohy číslo 3.

Dále v příloze č. 5 přikládáme další část popisů neinvestičních akcí k adresným akcím části INFRASTRUKTURA, jejichž předpokládané náklady překračují hranici 20 mil. Kč.

Žádáme o projednání změn plánu oprav a údržby dle příloh č. 1 a 2 a schválení popisů neinvestičních podakcí dle přílohy č. 5 na nejbližším zasedání CK MD.

S pozdravem



Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
ředitel Odboru provozuschopnosti

Přílohy

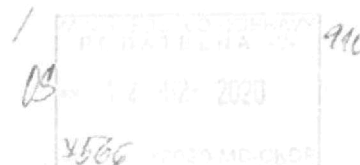
- Příloha 1 – Plán opravných a údržbových akcí pro rok 2020 financovaných z globální položky "SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba" – INFRASTRUKTURA – změna za únor – 1 výtisk; elektronicky součástí přílohy č. 3
- Příloha 2 – Plán opravných a údržbových akcí pro rok 2020 financovaných z globální položky "SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba" – BUDOVY – změna za únor – 1 výtisk; elektronicky součástí přílohy 4
- Příloha 3 – Plán opravných a údržbových akcí pro rok 2020 financovaných z globální položky "SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba" – INFRASTRUKTURA – celý plán k 12. 2. 2020 – zaslán pouze elektronicky – soubor: 20200212_OUA Infrastruktura - tabulka pro MD - komplet.xlsx
- Příloha 4 – Plán opravných a údržbových akcí pro rok 2020 financovaných z globální položky "SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba" – BUDOVY – celý plán k 10. 2. 2020 – zaslán pouze elektronicky – soubor: 20200210_OUA Budovy - tabulka pro MD - 2020A02 - komplet.xlsx
- Příloha 5 – Popisy neinvestičních podakcí s předpokládanou hodnotou nad 20 mil. Kč – celkem 30 popisů a 1 výtisk; zasláno též elektronicky



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**



0100200001061948



Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 9853/2020-SŽDC-GR-O15
Listů/příloh 2/1

Vyřizuje Ing. Jan Miklenda
Telefon +420 972 244 484
Mobil +420 725 919 683
E-mail Miklenda@szdc.cz

Datum 12. února 2020

Ministerstvo dopravy

O 910 - Odbor infrastruktury a
územního plánu, oddělení
infrastruktury železnic
nábřeží Ludvíka Svobody 12
110 15 Praha 1

Globální položky neinvestiční Správy železnic – návrh nových podakcí na rok 2021

Ve smyslu 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“, která byla schválena rozhodnutím ministra dopravy pod č.j.: 644 / 2012 - 910 - IPK / 29 dne 15. 9. 2015, Vám v příloze tohoto dopisu zasíláme seznam nových podakcí k zařazení do globálních položek „SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba (mimo síť TEN-T)“ a „SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba (vybraná síť TEN-T)“, ISPROFOND 500 312 0047 a 500 312 0048. Podakce z obou globálních položek jsou vedeny v rámci jednoho plánu. Jednotlivé podakce mají uvedeno, zda se jedná o podakci na síti TEN-T či nikoli. Plán je dále členěn na část INFRASTRUKTURA a část BUDOVY.

Součástí tohoto podání jsou pouze podakce za část INFRASTRUKTURA, nové podakce za část BUDOVY budou podány po schválení aktualizace PRON na rok 2020.

Nové akce jsou předkládány již nyní z toho důvodu, aby na celorepublikové výlukové poradě, která se bude konat v květnu letošního roku, bylo možné k požadovaným výlukám přiřazovat již konkrétní schválené podakce.

Celkové předpokládané náklady nových podakcí části INFRASTRUKTURA činí celkem **9 656 790 000 Kč** bez DPH.

Celkový podrobný rozpis nových podakcí je součástí přílohy číslo 1.

Po schválení budou nové podakce zařazeny do aktuálního plánu opravných a údržbových akcí. Celkové předpokládané náklady všech podakcí pak budou činit cca 38,1 mld. Kč (dle aktuálního stavu plánu k 12. 2. 2020). Upozorňujeme, že se jedná o předpokládané celkové náklady akcí na několik let, nikoli o alokaci finančních prostředků na konkrétní rok. Roční náklady jsou závislé na finančních prostředcích poskytnutých v souladu se smlouvou se SFDI.

K adresným podakcím v závislosti na jejich předpokládaných celkových nákladech budou následně průběžně předkládány záměry projektů či popisy neinvestičních podakcí v souladu se směrnicí V-2/2012 a požadavky MD.

Žádáme o projednání návrhu nových podakcí na rok 2021 dle přílohy č. 1 v Centrální komisi Ministerstva dopravy.

S pozdravem

97

Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.
ředitel Odboru provozuschopnosti

Přílohy

Příloha 1 – Nové podakce plánu oprav a údržby na rok 2021 financovaných z globálních položek „SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba (mimo síť TEN-T)“ a „SŽDC celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba (vybraná síť TEN-T)“ – 2 výtisky; zasláno též elektronicky

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla předložený materiál „Globální položky neinvestiční Správa železnic - únor 2020“ a „Globální položky neinvestiční Správy železnic - návrh nových podakcí na rok 2021“, včetně předložených Popisů neinvestičních podakcí, schválit s tím, že:

Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby pro rok 2020 – část BUDOVY činí celkem 3 753,988 mil. Kč (bez DPH).

Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby pro rok 2020 – část INFRASTRUKTURA činí celkem 28 443,190 mil. Kč (bez DPH).

Celkové předpokládané náklady nových podakcí navržených k zařazení do plánu oprav a údržby na rok 2021 – část INFRASTRUKTURA činí celkem 9 656,790 mil. Kč (bez DPH).

4 K projednání a ke schválení

4.1 Žádost o udělení výjimky ze Směrnice č. V-2/2012 pro akci „Velim – Poříčany, BC“

Odbor investiční GŘ SŽ, s. o. požádal dopisem ze dne 19. 2. 2020 zn. 12108/2020-SŽDC-GŘ-O7 pro stavbu „**Velim – Poříčany, BC**“ o udělení výjimky 1. náměstka MD dle čl. 13, bodu 13.4 Směrnice V-2/2012 z ustanovení čl. 8 bod 8.1, kterým se stanovuje, že zadavatel nemůže s vítězným uchazečem podepsat smlouvu na plnění veřejné zakázky, nemá-li pravomocné stavební povolení.

Stavba „**Velim – Poříčany, BC**“ je v současné době ve fázi dokončené dokumentace pro stavební povolen a probíhajícího zadávacího řízení na zhotovitele stavby. Zadávací řízení formou otevřeného řízení bylo zahájeno dne 13. 11. 2019, nabídky byly podány 22. 1. 2020.

Hodnotící komise ukončila hodnocení a posuzování nabídek a nyní se připravuje Rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky.

Žádost o stavební povolení byla odeslána, po doplnění požadovaných dokladů Drážní úřad obnovil stavební řízení, předpoklad vydání stavebního povolení je v dubnu 2020 a nabytím právní moci stavebního povolení pak v květnu 2020.

Zahájení stavby se předpokládá v březnu 2020 přípravnými pracemi, termín zahájení denních a hlavních výluk je stanoven na červen 2020. Předpokládané termíny realizace stavby jsou koordinovány v rámci výlukového plánu s ostatními výlukami na odklonových tratích, a tudíž není jednoduché termíny realizace stavby posouvat. Pro dodržení předpokládaného harmonogramu stavby může zhotovitel před vydáním stavebního povolení realizovat přípravné práce, jako jsou např.:

- příprava zařízení staveniště, přípojek energií, přístupových cest na staveniště
- zahájení projekční prací na dokumentacích pro souhrnné řešení technologických částí
- zahájení projednávání termínů požadovaných výluk předmětné stavby
- zasmělnění a naplánování své a subdodavatelské kapacity – personál, mechanizace, materiál
- vstoupit do jednání s majiteli pozemků určených pro dočasný zábor stavby a projednat povolení vstupů
- vstoupit do jednání s místní správou, úřady a hlavně se správci inženýrských sítí pro přípravu jejich přeložek
- naplánovat a zasmělnit odběr zásadních lokálních materiálových kapacit – lomy, betonárky, skládky

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD doporučuje 1. náměstkovi ministra udělit, dle čl. 13 bodu 13.4 směrnice MD č. V-2/2012, pro stavbu „Velim – Poříčany, BC“ žádanou výjimku z ustanovení čl. 8 bod 8.1 této směrnice, kterým se stanovuje, že zadavatel nemůže s vítězným uchazečem podepsat smlouvu na plnění veřejné zakázky, nemá-li pravomocné stavební povolení. Udělení žádané výjimky je doporučeno s podmínkou, že stavební práce specifikované ve stavebním povolení nebudou zahájeny dříve než po nabytí jeho právní moci.

4.2 Žádost o udělení výjimky ze Směrnice č. V-2/2012 pro akci „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“

Odbor přípravy staveb GŘ SŽ, s. o. požádal dopisem ze dne 18. 2. 2020 zn. 11973/2019-SŽDC-GŘ-O6 o udělení výjimky 1. náměstkovi MD dle čl. 13, bodu 13.4 Směrnice V-2/2012 z ustanovení čl. 3 bod 3.2, kterým se stanovuje, že v předinvestiční fázi projektu se pro velké projekty zpracovává studie proveditelnosti.

Investiční akce „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“ obsahuje rekonstrukci železniční stanice s významným omezením plochy vyhrazené pro účely železnice. Uvolněná plocha bude využita pro jiné účely související s rozvojem města Děčín. Samotná potřeba provozního rozsahu kolejiště byla prověřena v rámci „Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín - Všetaty – Děčín“ z roku 2015, v její aktualizaci bude obsaženo již řešení z tohoto záměru projektu. Technické řešení kolejiště za podmínky nutnosti splnění požadavků města na uvolnění ploch nelze zpracovat v jiné koncepční variantě.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD doporučuje 1. náměstkovi ministra udělit, dle čl. 13 bodu 13.4 směrnice MD č. V-2/2012, pro stavbu „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“ žádanou výjimku z ustanovení čl. 3 bod 3.2 této směrnice, kterým se stanovuje, že v předinvestiční fázi projektu se pro velké projekty zpracovává studie proveditelnosti. Pokud bude zájem Správy železnic, s. o. spolufinancovat předmětnou stavbu z fondů EU, bude třeba předložit příslušnou studii proveditelnosti, resp. aktualizaci studie proveditelnosti, ve které bude stavba obsažena.

5 Informace

5.1 Překročení nákladů stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“

Odbor přípravy staveb Správy železnic, s. o. předložil níže uvedeným dopisem zn. 11600/2020-SŽDC-GR-O6 ze dne 17.2.2020 informaci, týkající se překročení nákladů stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.



**SPRÁVA
ŽELEZNIC**

Váš dopis zn.
Ze dne
Naše zn. 11600/2020-SŽDC-GR-O6
Listů/příloh 2/0

Vyřizuje Ing. arch. Pavel Andršt
Telefon +420 972 235 893
Mobil +420 724 951 970
E-mail Andrst@szdc.cz

Datum 17. února 2020

Ministerstvo dopravy
Odbor infrastruktury a územního
plánu (O910)
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Oznámení Centrální komisi MD - překročení nákladů stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“

Vážení,
ve smyslu „Metodiky použití stanovených koeficientů pro kalkulaci ceny investičních akcí dopravních staveb kalkulovaných podle expertních cen OTSKP 2019“ a s ohledem na povolenou výjimku z odst. 6.9 Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012, která umožňuje nezpracovávat aktualizaci záměru projektu v případě zvýšení nákladů stavby o více jak 10% z důvodu aplikace příslušných koeficientů, předkládáme oznámení Centrální komisi o navýšení schválených předpokládaných stavebních nákladů stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“.

Záměr projektu (ZP) stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ byl schválen s náklady 4 045,352 mil. Kč ve smíšené cenové úrovni 2013 – 2021 a dle souhrnného rozpočtu ve stádiu 3 (tedy ve stupni dokumentace pro stavební povolení - DSP) jsou celkové investiční náklady stavby 5 042,333 mil. Kč v cenové úrovni 2006 – 2025. Rozbor těchto nákladů uvádíme v následujícím textu.

Rozbor navýšení stavebních nákladů (ZRN) ve srovnatelné cenové úrovni:

Použitá inflace pro převod: Index cen stavebních prací 2018=0%, 2019=1,30%, 2020= 2,35%

Náklady dle schváleného záměru projektu (viz tabulka vzor 81):

ZRN (Kč)	CÚ 2013-2021	CÚ 2019	CÚ 2020
8124 Náklady stavební části stavby	2 410 989 000	2 442 332 000	2 499 727 000
8125 Náklady technologické části stavby	998 707 000	1 011 690 000	1 035 465 000
Celkem	3 409 696 000	3 454 022 000	3 535 192 000

Náklady dle DSP (bez aplikace koeficientů dle Metodiky SFDI):

ZRN (Kč)	CÚ 2019
Náklady stavební části stavby	2 729 348 274
Náklady technologické části stavby	987 103 536
Celkem	3 716 451 810

Z výše uvedeného porovnání nákladů dle schváleného ZP a dle DSP vyplývá, že ve srovnatelné cenové úrovni 2019 je navýšení stavební a technologické části (ZRN) v DSP oproti ZP činí navýšení 262 429 810 Kč, což je navýšení o 7,598 %. Navýšení je způsobeno podrobnějším rozpracováním technického řešení. Z hlediska požadavků Směrnice MD č. V-2/2012 toto navýšení nestanovuje povinnost zpracovávat aktualizaci záměru projektu.

1/2

Správa železnic, státní organizace
zapsaná v obchodním rejstříku vedeném Městským
soudem v Praze, spisová značka A 48364

Sídlo: Klášterská 1003/7, 110 00 Praha 1
IČO: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234
www.szdc.cz

Generální ředitelství
Klášterská 1003/7
110 00 Praha 1

Dle souhrnného rozpočtu stavby zpracovaného (zpracovaného v CÚ 2006-2025 a převedeného do CÚ 2020) při použití koeficientů dle „Metodiky SFDI pro použití stanovených koeficientů pro kalkulaci ceny investičních akcí dopravních staveb kalkulovaných podle expertních cen OTSKP 2019“ jsou náklady následující:

ZRN (Kč)	CÚ 2020
Náklady stavební části stavby	3 012 520 694
Náklady technologické části stavby	1 019 539 714
Celkem	4 032 060 408

Po aplikaci koeficientů dle „Metodiky pro použití stanovených koeficientů pro kalkulaci ceny investičních akcí dopravních staveb kalkulovaných podle expertních cen OTSKP 2019“ ve srovnatelné cenové úrovni 2020 je navýšení nákladů stavební a technologické části v DSP stavby „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ ve výši 496 868 408 Kč, což je navýšení 14,055 %.

Po prověření ekonomického hodnocení stavby je i při tomto navýšení stavba nadále efektivní (vnitřní výnosové procento po navýšení je 6,86%).

Rekapitulace:

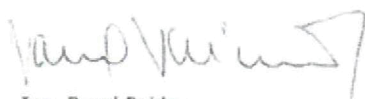
Název akce:	Modernizace železničního uzlu Pardubice
ISPROFOND:	553 372 0002
CIN ve fázi: ZP	4 045 352 000
CIN ve fázi: DSP (stádium 3) bez použití koeficientu dle Metodiky SFDI	4 763 061 709
CIN ve fázi: DSP (stádium 3) s použitím koeficientu dle Metodiky SFDI	5 042 332 697
Ekonom. hodnocení zprac. metodou:	Nákladovo-výnosové analýzy
Závěr ek. hodnocení po navýšení CIN:	Stavba je ekonomicky efektivní
Ekonomické vnitřní výnosové % ERR po navýšení CIN:	6,86%
Přepínací hodnota v Kč dle EH:	288 816 000
Min. hodnota (%) ERR pro prokázání ekonomické efektivity:	5%

Pozn.: v této tabulce jsou uvedeny celkové investiční náklady stavby, v předchozím porovnání byly v souladu se Směrnicí č. V-2/2012 porovnávány náklady stavební a technologické části

Z výše uvedeného vyplývá, že i při navýšení nákladů v souladu s „Metodikou použití stanovených koeficientů pro kalkulaci ceny investičních akcí dopravních staveb kalkulovaných podle expertních cen OTSKP 2019“ je stavba „Modernizace železničního uzlu Pardubice“ stále ekonomicky efektivní a zároveň není potřebné zpracovávat aktualizaci záměru projektu.

Prosíme o projednání tohoto oznámení v Centrální komisi Ministerstva dopravy.

S pozdravem


Ing. Pavel Paidar
ředitel odboru přípravy staveb

2/2

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD se znepokojením bere předloženou informací na vědomí.

V Praze dne: 26. února 2020

Zapsal: Ing. Lumír Rubek

Ing. Jiří Černík



Souhlasím - ~~nesouhlasím~~

V Praze 26. února 2020


Ing. Josef Kubovský
ředitel


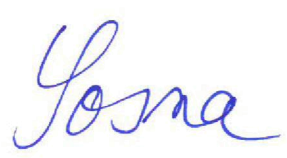

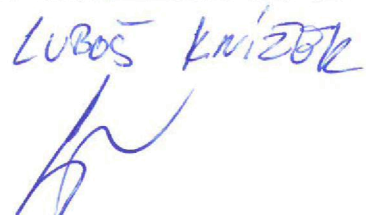
Odbor infrastruktury a územního plánu

26.2.2020
2020


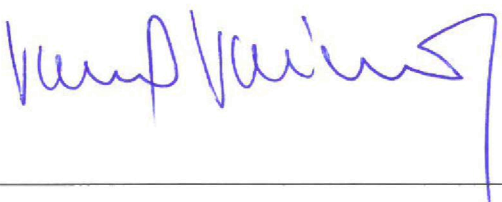

Prezenční listina




ze zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 25. 2. 2020
k projektům infrastruktury železnic

(Malé kolegium, v době od 13:00 hod.)

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Tomáš Čoček, Ph.D. 1. náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
Ing. Ladislav Němec náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
Ing. Zdeněk Jelínek pověřen řízením sekce 200 Ministerstvo dopravy	
Ing. Luděk Sosna, Ph.D. ředitel odbor strategie Ministerstvo dopravy	
Ing. Josef Kubovský ředitel odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
Ing. Jindřich Kušnír ředitel odbor drážní a vodní dopravy Ministerstvo dopravy	 v z. LUBOŠ KNÍŽEK

Jméno a funkce	Podpis
Ing., Mgr. Marek Pastucha ředitel odbor fondů EU Ministerstvo dopravy	VZ 
JUDr. Václav Kobera ředitel odbor ITS, kosmických aktivit a VaVal Ministerstvo dopravy	VZ. JAN SYCHRA 
JUDr. Ondřej Michalčík ředitel odbor veřejné dopravy Ministerstvo dopravy	
Ing. Milan Valenta odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
Ing. Marie Soukupová odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
Ing. Zbyněk Hořelica ředitel Státní fond dopravní infrastruktury	V.Z. IVO VYKYDAL 
Ing. Ivo Vykydal ředitel kanceláře ŘSFDI Státní fond dopravní infrastruktury	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Marcela Pernicová náměstkyně GŘ SŽDC pro provozuschopnost dráhy Správa železnic, s. o.	
Ing. Mojmír Nejezchleb náměstek GŘ SŽDC pro modernizaci dráhy Správa železnic, s. o.	
Ing. Karel Švejda ředitel odbor investiční Správa železnic, s. o.	
Ing. Pavel Paidar ředitel odbor přípravy staveb Správa železnic, s. o.	
Ing. Bohuslav Stečínský ředitel odbor provozuschopnosti Správa železnic, s. o.	
Bc. Radka Šnajdrová oddělení fondů EU Správa železnic, s. o.	
Ing. Mgr. František Měchura odbor investiční Správa železnic, s. o.	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. arch. Pavel Andršt odbor přípravy staveb Správa železnic, s. o.	
Ing. Viktor Vik, Ph.D. náměstek ředitele Stavební správa východ Správa železnic, s. o.	
Ing. Radim Brejcha, Ph.D. náměstek ředitele Stavební správa západ Správa železnic, s. o.	
Ing. Jan Vraný odbor pozemních staveb Správa železnic, s.o.	
IAN CERHA OG SZ	

Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **126959770-25792-200227082812**, skládající se z **32** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Vstup bez viditelného prvku.

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **LUMÍR RUBEK**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**

V Praze dne 27.02.2020



126959770-25792-200227082812