

## Zápis

### z 223. jednání Centrální komise MD, uskutečněného dne 24. 3. 2020 k projektům dopravní infrastruktury,

kteří 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“.

1	Studie proveditelnosti	Předloženo Ministerstvu dopravy	
1.1	Aktualizace SP tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě	Ke schválení	---
2	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
2.1	ETCS v uzlu Brno	Ke schválení	3 404,803
2.2	Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)	Ke schválení	2 533,158
2.3	Zlepšení provozních parametrů tratě Jaroměř – Stará Paka	Ke schválení	730,427
2.4	Rekonstrukce mostů v km 46,057 a 46,015 tratě Ledčsko - Čerčany	Ke schválení	48,981
2.5	Zvýšení stability skalních masivů na trati Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou	Ke schválení	105,614
3	K projednání a ke schválení	Předloženo Ministerstvu dopravy	---
3.1	Globální položky neinvestiční Správy železnic – březen 2020	Ke schválení	---
3.2	Žádost o výjimku z postupů dle platné směrnice MD č. V-2/2012 (Rekonstrukce TÚ Příbyslav - Pohled)	Ke schválení	---
3.3	Žádost o výjimku z postupů dle platné směrnice MD č. V-2/2012 (Rekonstrukce TÚ Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně))	Ke schválení	---
3.4	Koncepční záměr projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC	Ke schválení	---

**Investor/zadavatel:** Správa železnic, s. o.

# Železniční infrastruktura

## 1. Studie proveditelnosti

### 1.1 Aktualizace „Studie proveditelnosti tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“

**Zadavatel SP:** Správa železnic, s. o.

**Zhotovitel:** Sdružení Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě (MORAVIA CONSULT Olomouc a. s. + SUDOP PRAHA a. s.)

**Druh dokumentace:** Aktualizace studie proveditelnosti

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

**Místo realizace (kraj):** Olomoucký. Zlínský

**Doba zpracování:** 2018 – 2019

**Řešená lokalita:** Technicky je vymezena jako trať Hranice na Moravě – Horní Lideč – státní hranice Slovenska, včetně nově budovaného úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou.

Záměrem aktualizace studie proveditelnosti (dále jen ASP) bylo nové prověření vybraných variant modernizace tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě, stanovených rozhodnutím Centrální komise MD ze dne 7. února 2017 ve znění:

*S ohledem na zaslaný dopis SŽDC s. o., ze dne 18. 1. 2017 zn. 70/2016-SŽDC-026, ve věci reakce na připomínky agentury JASPERS, Centrální komise MD bere předložený materiál „SP Hranice na Moravě – Horní Lideč“ na vědomí. Současně Centrální komise MD souhlasí s tím, aby pokračovala projektová příprava ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů, a to pouze vybraných částí celého ramene, resp. uvažovaných dopravních částí v daném úseku, kde se jedná o invariantní řešení z hlediska stavebních objektů variant A2.2 a D2. Příprava bude pokračovat logickými navazujícími kroky (záměr projektu, DUR, dle dosaženého stupně přípravy, a to zejména dle variant A2.2 a D2 předkládané studie, které jsou ekonomicky efektivní). V případě železniční stanice Hranice na Moravě je možné zpracovat záměr projektu variantně. SŽDC, s. o. zahájí neprodleně aktualizaci celé studie proveditelnosti ve variantách, které budou projednány s věcně příslušnými odbory Ministerstva dopravy s tím, že v aktualizaci zohlední zejména:*

- 1. Aktuální platnou metodiku pro hodnocení ekonomické efektivnosti akcí (CBA).*
- 2. Koncepti přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014-2020 a naplnění požadavků TSI ENE.*
- 3. Definici stavebních nákladů dle Sborníku pro oceňování studií proveditelnosti.*
- 4. Aktualizaci přepravní prognózy v osobní i nákladní dopravě.*
- 5. Aktualizované plány dopravní obslužnosti Zlínského a Olomouckého kraje.*
- 6. Stanovisko JASPERS, č. j. SG/AS-JASPERS/2016-1511/PNR-GB-MK-LPM/so ze dne 1. 12. 2016, Reference: 2016 161 CZ RAM RAL.*

*Centrální komise MD souhlasí s technickým řešením dle variant A2.2 a D2 předkládané studie proveditelnosti, které umožní přípravu investic v přednádražních prostorách železničních stanic Hranice na Moravě, Valašské Meziříčí a Vsetín.*

ASP navázala na původní studii proveditelnosti, dokončenou v roce 2016. ASP byla uzavřena výslednou verzí z listopadu 2019 a projednáním formou závěrečných stanovisek jednotlivých hodnotitelů.

---

### **Výchozí technický stav a parametry tratě**

Železniční trať Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě je součástí globální sítě TEN-T pro osobní dopravu a hlavní sítě TEN-T pro nákladní dopravu. Současně je trať zahrnuta do nákladního koridoru RFC 9. Význam tratě pro osobní dopravu je převážně vnitroregionální, dálkové spojení s mezinárodním přesahem představují vlaky v trase Praha – Žilina. Pro nákladní dopravu se jedná o alternativu spojení se Slovenskem v případě přetížení nebo technických problémů na trase přes Ostravu. Sledovaná trať je ve stávajícím stavu v celé délce dvoukolejná a elektrizovaná stejnosměrnou napájecí soustavou 3 kV, s dovolenou traťovou třídou zatížení D4. Maximální traťová rychlost se v úseku Hranice na Moravě město – Valašské Meziříčí pohybuje mezi 145 km/h až 160 km/h, následně do ŽST Jablunka v rozmezí 105 – 120 km/h, zbytek tratě na slovenské hranice má nejvyšší traťovou rychlost 85 – 100 km/h. Z hlediska nákladní dopravy jsou problémem nevýhodné sklonové poměry tratě zejména v úseku Vsetín - SR. Zařazením do sítě TEN-T jsou dány parametry železniční infrastruktury, které by měla modernizace zajistit, pokud je podpořena průkazem ekonomické efektivity. V roce 2020 by měla být dokončena modernizace úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou, spolufinancovaná EU z programu CEF. Další úseky tratě procházejí průběžně opravami a výměnou dožilých zařízení. V nejbližších letech bude nezbytná obnova trakčního vedení.

---

### **Cíl studie proveditelnosti**

V souladu s rozhodnutím Centrální komise MD ze dne 7. února 2017 se ASP zaměřila na aktualizaci vybraných projektových variant s využitím Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb a Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměru projektu. Aktualizována byla prognóza přepravní poptávky v osobní i nákladní dopravě v souvislosti s novými plány dopravní obsluhy Zlínského a Olomouckého kraje.

---

### **Cíle projektu**

- 1) Zvýšení provozní spolehlivosti železniční infrastruktury
- 2) Omezení vlivu železničního provozu na obyvatelstvo
- 3) Zkrácení jízdních/cestovních dob osobní dopravy

---

### **Navržené varianty**

V současné době probíhá projektová příprava ŽST Vsetín (stupeň DSP), ŽST Valašské Meziříčí (stupeň ZP) a konverze napájení v úseku Vsetín (mimo) – Horní Lideč st. hr. (stupeň ZP). Oproti původní studii proveditelnosti je jako výchozí stav ASP uvažována stavba „Zvýšení traťové rychlosti v úseku Valašské Meziříčí – Hustopeče nad Bečvou“ již po realizaci. S investičními náklady na tuto stavbu se tedy nepočítá, modernizovaná infrastruktura bude fungovat i ve variantě bez projektu. Z nákladů projektu byly také vyřazeny opravné práce, které proběhly v roce 2015. Jedná se zejména o rekonstrukci traťových úseků Špičky (včetně) – Hustopeče nad Bečvou (mimo) a Valašské Meziříčí (mimo) – Brňov (mimo), a koleje č. 1 z Horní Lideče na hranici SR.

---

### **Varianta bez projektu**

Varianta bez projektu představuje udržování současného technického stavu tratě, tj. zachování provozuschopného stavu bez nepřiměřeného poklesu provozních parametrů za použití standardních metod údržby a provedení oprav v rozsahu, vycházejícím z technického stavu a životnosti jednotlivých prvků infrastruktury. Náklady na opravy dosahují značné výše, což je dáno relativně brzkou potřebou obnovy kompletních subsystémů. Varianta bez projektu

obsahuje, stejně jako projektové varianty, implementaci ERTMS/ETCS, konverzi napájení v úseku Vsetín (mimo) – Horní Lideč st. hr., a zrušení obsluhy zastávky Lidečko. Vzhledem k dostatečné kapacitě infrastruktury je uvažováno se stejným rozsahem provozu jako v projektových variantách.

### **Varianta A.2.2**

Navržena je modernizace celého traťového úseku, přičemž jsou tolerovány lokální rychlostní propady, jejichž odstranění by si vyžádalo výraznější úpravu GPK nebo souvisejících objektů, zejména mostů. V naprosté většině délky navrhovaných úprav je trasa fixována na stávající těleso dráhy, což do jisté míry omezuje vytvoření plynulého rychlostního profilu, ale naproti tomu umožňuje rychlejší následující přípravu eliminací výkupu pozemků. Jediná výraznější přeložka je navržena před ŽST Jablunka v délce cca 550 m, kdy je trať z důvodu eliminace propadu rychlosti stranově přeložena blíže k přeložce silnice I/57. V rámci ASP byl proti původní studii mírně upraven rychlostní profil, zejména s ohledem na plynulost a ekonomický provoz vlakových souprav. Do rychlostního profilu byly promítnuty dokončené nebo probíhající stavby a proti původní studii byly provedeny drobné úpravy směrového řešení. Součástí varianty je také zrušení obsluhy zastávek s nízkou frekvencí cestujících. Není tedy uvažováno ani s odpovídajícími stavebními náklady na jejich modernizaci. Jedná se o zastávky Špičky, Brňov a Lidečko.

### **Varianta D.2**

Vychází z řešení varianty A.2.2 a doplňuje ji o novostavbu v úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou. Umožňuje tím zkrácení jízdních dob vlaků osobní dopravy a vyčleňuje drážní dopravu mimo zastavěné území. Novostavba tratě obsahuje dva tunely v celkové délce cca 1 550 m. Stávající trať je v uvedeném úseku opuštěna, zbývající část tratě od Milotic směrem k hranicím se SR je řešena stejně jako ve variantě A.2.2.

### **Dopravní technologie**

Realizací projektu je dosaženo poměrně významného zkrácení cestovních dob osobní dopravy. Průměrná cestovní doba v relaci Hranice na Moravě – Střelná je ve variantě A.2.2 zkrácena o 10 minut u dálkové dopravy, o 17 minut u regionální dopravy oproti variantě bez projektu. Varianta D.2 díky novostavbě úseku Hranice na Moravě – Milotice nad Bečvou přináší další úsporu cestovní doby o 4 minuty. Z výpočtu propustnosti je zřejmé, že omezující mezistaniční úseky tratě Horní Lideč – Hranice na Moravě jsou schopné provést uvažovaný výhledový rozsah dopravy s dostatečnou rezervou. Provoz na celé trati tak bude teoreticky omezen provozem v oblasti zaústění tratě do ŽST Hranice na Moravě, a to v obou projektových variantách. V případě varianty D.2 je omezující zejména rozjezd vlaku ze ŽST Hranice na Moravě, kdy vlaky na hranici normativu hmotnosti potřebují delší dobu na rozjezd. To má za následek snížení propustnosti (prodloužení obsazení rozhodných prvků infrastruktury), ale i tak varianta D.2 vyhoví s dostatečnou rezervou provozní kapacity. Lze očekávat, že v reálném provozu budou nákladní vlaky na hranici normativu hmotnosti jezdit jen výjimečně, navíc se tato nevýhoda projeví pouze při rozjezdu vlaku; reálná propustnost tratě na rozdíl od té teoretické tak bude vyšší. Výhledový provozní koncept na trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě lze realizovat bez ohledu na navrženou modernizaci tratě. Výhledovou dopravu lze tedy uskutečňovat i na stávající infrastruktuře, avšak za cenu nižší provozní spolehlivosti, delších cestovních dob a vyšších provozních nákladů železniční infrastruktury i vozidel.

## Přepravní prognóza

V přepravní prognóze se potvrdil potenciál možného růstu objemu osobní dopravy na řešené trati. Vzhledem ke stejnému rozsahu dopravy a zvyšování globální přepravní poptávky je tento růst předpokládán i ve variantě bez projektu. Realizace projektu by generovala největší objem převedené dopravy v úseku Valašské Meziříčí – Vsetín. V nákladní dopravě činí mezinárodní přeprava přibližně 75 % výkonů. Hlavními komoditami jsou hromadné a těžké substráty, produkty automobilového průmyslu a intermodální zásilky. Jsou zde tedy přepravovány komodity s perspektivou dalšího růstu přeprav. Na základě provedených analýz a prognózy se může doprava na řešené trati k roku 2050 oproti výchozím hodnotám zdvojnásobit. Kapacita tratě pro nákladní dopravu je ovšem dostatečná pro předpokládaný nárůst přeprav jak ve variantě bez projektu, tak v projektových variantách. Ve variantě D.2 je díky přeložce tratě v Hranicích zkrácena trasa vlaků přibližně o 4,5 km. Tento kladný efekt je však částečně redukován většími sklony v tunelech, kde dochází k dílčímu prodloužení jízdních dob u těžkých nákladních vlaků a především zvýšení energetických nároků vlaků (spotřeby trakční energie).

## Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí CBA v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“. Investiční náklady projektových variant byly vyčísleny dle aktuální verze materiálu „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“. Realizace projektu je předpokládána v letech **2021 – 2028**.

Základní údaje jednotlivých variant, včetně výsledků ekonomického hodnocení, jsou uvedeny v následující tabulce.

Varianta	A.2.2	D.2
Doba výstavby [roky]	8	8
CIN v CÚ 2019 [mil. Kč]	21 059	24 602
Údržba a opravy [mil. Kč]	10 991	11 176
FRR [%]	N/A	N/A
FNPV [mil. Kč]	-5 674	-8 402
ERR [%]	2,63	3,42
ENPV [mil. Kč]	-1 341	-1 398
B/C Ratio	0,895	0,906

Z uvedených údajů je zřejmé, že ani jedna z posuzovaných variant není ekonomicky efektivní. Mírně lepší výsledky ekonomického hodnocení vykazuje i přes vyšší investiční náklady varianta D.2, která s sebou však nese rizika v podobě územní průchodnosti novostavby přeložky. Negativní výsledky ekonomického hodnocení obou variant jasně ukazují na příliš vysoké investiční náklady ve srovnání s přínosy, kterých je možné realizací projektu dosáhnout. Důvodem je mj. stávající podoba trati (plně dvoukolejná elektrizovaná trať), na které i přes horší technický stav infrastruktury nelze modernizací dosáhnout zásadní změny nabídky pro potenciální uživatele. Dostatečná kapacita trati bude ve výhledu zachována i ve variantě bez projektu. Dalším zásadním důvodem je nedostatečný přepravní potenciál tratě. V dané oblasti se nenachází žádné skutečně významné sídlo, které by generovalo vysokou

přepravní poptávku. Ani výrazné zlepšení parametrů tratě tak nemůže přitáhnout potřebné počty nových cestujících. Navíc zde existuje silná konkurence v podobě souběžných komunikací I/35 a I/57. Nevýhodné sklonové poměry tratě trvale omezují její atraktivitu pro nákladní dopravu. Dopravci budou i přes modernizační opatření nadále preferovat převážení vlaků přes Ostravsko. Případný nárůst přeprav lze navíc zajistit i ve variantě bez projektu.

### Zhodnocení variant

Dopravní a společenská potřebnost realizace projektu vychází z předem definovaných cílů, které reprezentují důvody k realizaci. Jedná se jak o ryze interní cíle železničního sektoru, tak o reakci na obecnou potřebu na přemísťování osob a zboží prostřednictvím železniční dopravy. Rekapitulace naplnění cílů projektovými variantami je uvedena v následujícím tabelárním přehledu.

Varianta	A.2.2	D.2
Naplnění cílů projektu		
1. Zvýšení provozní spolehlivosti železniční infrastruktury	ano	ano
2. Omezení vlivu železničního provozu na obyvatelstvo	část.	ano
3. Zkrácení jízdních/cestovních dob osobní dopravy	ano	ano
Výsledky ekonomického hodnocení		
Ekonomická efektivita ( $ERR \geq 5,0 \%$ )	ne	ne

### Projednání studie proveditelnosti

Aktualizace studie proveditelnosti byla po celou dobu zpracování projednávána s rozhodujícími hodnotiteli, tedy s Ministerstvem dopravy, Krajským úřadem Olomouckého kraje, Krajským úřadem Zlínského kraje, KIDSOK, KOVED, městem Hranice, sdružením ŽESNAD.CZ a složkami Správy železnic. Níže jsou uvedena stanoviska všech hodnotitelů, kteří se vyjádřili k finální verzi aktualizace studie.

- **Ministerstvo dopravy** – dopis čj. 136/2019-130-KR/5 ze dne 13. ledna 2020. Souhlasí s názorem zpracovatele ASP, že všechny přínosy z realizace projektu jsou zahrnuty a jediným možným způsobem dosažení ekonomické efektivity je výrazné snížení investičních nákladů, při minimálním snížení benefitů. Při případném budoucím hledání ekonomicky efektivního řešení navrhuje vytipovat jednotlivé prvky infrastruktury, jejichž modernizace bude mít největší přínos z hlediska zlepšení provozní koncepce osobní i nákladní dopravy. Dožívající zařízení, která nebudou předmětem modernizace, by se nahradila v rámci údržby. Navrhuje také uvažovat změnu provozního konceptu plynoucí z výstavby VRT po dokončení trasy VRT Praha – Brno.
- **ŽESNAD.CZ** – dopis čj. 1/2020 ze dne 14. ledna 2020. Variantu D.2 považuje za nevyhovující pro nákladní dopravu z důvodu nepříznivého sklonu tratě za ŽST Hranice na Moravě. Zásadně nesouhlasí s návrhem dílčího zjednotnění tratě, které by vedlo ke zvýšení provozních nákladů dopravců a zhoršení provozní spolehlivosti.

- **Zlínský kraj** – dopis čj. KUZL 81518/2019 ze dne 10. ledna 2020, který je společným stanoviskem kraje a Koordinátora veřejné dopravy Zlínského kraje (KOVED). Nesouhlasí s výsledky ASP, požaduje pokračovat v projektové přípravě ŽST Valašské Meziříčí a Vsetín. Doporučuje ihned zadat zpracování další studie, která by znovu prověřila efektivitu projektových variant, včetně nápojení tratě trianglem na Ostravu. Snižování investičních nákladů nepovažuje za vhodné řešení.
- **KIDSOK** – dopis čj. KIDSOK 491/2020 ze dne 5. února 2020. Koordinátor IDS Olomouckého kraje uznává obtížnost nalezení jakékoli ekonomicky efektivní varianty a je srozuměn s případnou redukcí rozsahu investice. Jeho minimálním požadavkem je dosažení systémové jízdní doby Hranice na Moravě – Valašské Meziříčí ve výši 30 minut.
- **Město Hranice** – dopis čj. ORM/1485/20 ze dne 9. ledna 2020. Pro hodnotitele je nepříjemné, aby se další postup přípravy opíral o výsledek ekonomického hodnocení projektu. Vznáší zároveň pochybnost o správnosti Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb. Prosazuje realizaci varianty D.2, která by znamenala opuštění stávající tratě na území města.
- **Správa železnic O6** – dle názoru předkladatele předmětné ASP postrádá smysl další prověřování modernizace tratě ve stávajícím rozsahu. Neefektivita takového řešení byla dostatečně prokázána. Ztotožňuje se se stanoviskem Ministerstva dopravy, které při případném budoucím hledání řešení navrhuje zaměřit se pouze na vybrané úseky trati, jejichž modernizace přináší největší efekt.
- **Správa železnic O11** – dopis čj. 2704/2020-SŽDC-GŘ-O11 ze dne 13. ledna 2020. Zásadně nesouhlasí s návrhem dílčího zjednotnění tratě, které by vedlo k nutnosti zavádět náhradní dopravu při každé údržbě nebo opravách trati.
- **Správa železnic O14** – dopis čj. 2062/2020-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 10. ledna 2020. Nemá k dokumentaci ASP žádné připomínky.
- **Správa železnic O24** – dopis čj. 3871/2020-SŽDC-GŘ-O24 ze dne 17. ledna 2020. Nemá k dokumentaci ASP žádné připomínky.
- **Správa železnic SSV** – vyjádření ze dne 6. ledna 2020. Nemá k dokumentaci ASP žádné připomínky.
- **Správa železnic OŘ Olomouc** – dopis čj. 1472/2020-SŽDC-OŘ Olc-OPS/ŠpB ze dne 16. ledna 2020. Oblastní ředitelství Olomouc se pokusilo identifikovat potenciální možnosti snížení investičních nákladů, konkrétní návrhy však uvedeny nebyly.

---

#### Návrh dalšího postupu

Vzhledem k negativním výsledkům ekonomického hodnocení není možné doporučit k další přípravě žádnou z projektových variant. Jako vhodný postup se v současnosti jeví vytipování a příprava samostatných investičních akcí s největším ekonomickým přínosem.

Odbor přípravy staveb proto navrhuje:

1. Vztít na vědomí aktualizaci studie proveditelnosti.
2. Pokračovat výběrem a přípravou samostatných ekonomicky efektivních investičních akcí.

---

## **Závěr**

ASP neprokázala efektivnost navrženého rozsahu modernizace tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě. Vzhledem k významu tratě a již rozpracované přípravě dílčích staveb je žádoucí nalézt ekonomicky efektivní podobu modernizace alespoň v omezeném rozsahu. Na základě výsledků projednání a posouzení předmětné aktualizace studie proveditelnosti

### **investor doporučuje**

#### **a) Vztít na vědomí**

Aktualizaci „Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě“.

#### **b) Uložit**

Správě železnic, aby pokračovala výběrem a přípravou samostatných ekonomicky efektivních investičních akcí.

### **Závěry a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:**

**O 130 MD:** se domnívá, že způsob řešení, navržený Správou železnic, s. o. není v kontextu řešené tratě koncepční a také se neztotožňuje s návrhem Správy železnic, s. o. zahájit přípravu samostatných ekonomicky efektivních investičních akcí, nýbrž požaduje dopracovat SP následovně:

1. Vytipovat jednotlivé prvky, jejichž modernizace bude mít největší přínos z hlediska zlepšení provozní koncepce, a to jak dálkové osobní, tak regionální osobní a nákladní dopravy (zejména úsek Hranice na Moravě – Vsetín, konverze trakčního vedení).
2. Dožívající zařízení, která nebudou předmětem modernizace, nahradit novými v rámci údržby.
3. Uvažovat změnu konceptu, plynoucí z výstavby VRT v ČR (interval linek Ex2 bude v takovém případě zhuštěn na 60 minut) po dokončení VRT Praha-Brno.

Dále O 130 MD uvádí, že varianta D.2 vykazuje oproti variantě A.2.2 lepší výsledky ekonomické efektivity. Proto je žádoucí soustředit se na řešení vycházející z varianty D.2.

**O 520 MD:** konstatuje, že jeho připomínky byly zapracovány a žádné další neuplatňuje. Doporučuje vztít výsledky aktualizace SP na vědomí. Pro další přípravu doporučuje jako možné východisko řešení samostatných dílčích ekonomicky efektivních částí řešené tratě se zaměřením na úsek Hranice na Moravě - Vsetín, implementaci ERTMS/ETCS a konverzi trakční soustavy v celém úseku Hranice na Moravě – státní hranice. Ekonomická efektivita jednotlivých částí pak musí být prokázána samostatně. Každý stavební počín na tomto rameni musí být jednoznačně zdůvodněn, pokud takové zdůvodnění není k dispozici, akce nemůže být připravována.

**O 190 MD:** konstatuje, že jeho připomínky byly do SP zapracovány. Dále na trati č. 280 předpokládá objednávku vlaků linky Ex2 v intervalu 120 minut bez ohledu na to, zda bude tato trať modernizována nebo ponechána ve stávajícím stavu. Zhuštění intervalu na 60 minut se předpokládá teprve v dlouhodobém horizontu při realizaci rychlých spojení. Modernizace této tratě je proto z hlediska O 190 MD důležitým prvkem postupného zvyšování kvality dálkové železniční dopravy v ČR, avšak pouze za předpokladu dosažení ekonomické efektivity.

Vzhledem k tomu, že ekonomicky efektivní není ani jedna z posuzovaných variant (tedy A.2.2 a D.2) O 190 MD navrhuje:

1. Vytipovat jednotlivé prvky, jejichž modernizace bude mít největší přínos z hlediska zlepšení provozní koncepce, a to jak dálkové osobní, tak také regionální osobní a nákladní dopravy.
2. Dožívající zařízení, která nebudou předmětem modernizace, nahradit novými v rámci údržby.
3. Provéřit, zda by ekonomickou efektivitu nevytěpšily přínosy plynoucí z výstavby VRT v ČR (interval linky Ex2 bude v takovém případě zhuštěn na 60 minut).

O 710 MD: nemá k předmětné aktualizaci SP připomínky.

SFDI: konstatuje, že při předcházejícím projednávání aktualizace připomínky neuplatňoval. Aktualizace SP prokázala, že modernizace tratě ve stávajícím rozsahu není ekonomicky efektivní v žádné z prověřovaných variant. Navrhuje proto vzít aktualizaci SP na vědomí a při hledání řešení dané tratě doporučujeme zaměřit se na vybrané úseky, jejichž modernizace přináší největší efekt s akceptovatelnými náklady tak, aby vybrané investiční akce byly samostatně ekonomicky efektivní.

#### **Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla:**

1. Bere aktualizaci „*Studie proveditelnosti tratě Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě*“ na vědomí.
2. Z hlediska další přípravy a realizace staveb doporučuje Správě železnic, s. o. pokračovat následovně:
  - a) Vytipovat jednotlivé úseky a části infrastruktury, jejichž modernizace bude mít největší přínos z hlediska zlepšení provozní koncepce, a to jak dálkové osobní, tak regionální osobní a nákladní dopravy, v úseku Hranice na Moravě – Vsetín, a to i v návaznosti na konverzi trakce a zavedení systému ETCS. Přitom vycházet z benefitů varianty D.2. U vytipovaných úseků a částí infrastruktury hledat samostatnou obhajobu ekonomiky obvyklými způsoby (CBA, MKA) v synergii s ostatními počiny na celém rameni Horní Lideč – Hranice na Moravě.
  - b) Dožívající zařízení, která nebudou předmětem modernizace, nahradit novými v rámci údržby.
  - c) Uvažovat budoucí koncept provozu linek rychlých spojení v ČR, včetně výstavby nových VRT.

## 2. Záměr projektu investiční akce

### 2.1 ETCS v uzlu Brno

**Investor:** Správa železnic, s. o.

**Projektant:** SUDOP BRNO spol. s r. o.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce.

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

**Místo realizace (kraj):** Jihomoravský, Olomoucký

**Předpokládaná realizace:** 01/2022 – 12/2025

**CIN:** 3 404,803 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2017 – 2026.

**ISPROFOND:** 562 351 0006

**Oponentní posudek:** Vztahuje se, byl Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Brno vypracován dne 16. 3. 2020.

#### D Závěr

Výsledné hodnoty ukazatelů multikriteriální analýzy dokládají, že investice do stavby ETCS v uzlu Brno se jeví z celospolečenského hlediska efektivní. Předpokládané náklady jsou uvedeny v tabulce Rozpis nákladů. Zpracovatel posudku se domnívá, že uvedený projekt má zásadní význam pro zlepšení dopravního systému SŽ a celé České republiky, neboť železniční uzel Brno leží na významném evropském tranzitním železničním koridoru a je zároveň druhým největším uzlem v počtu odbavených osob. Železniční uzel Brno je také významnou součástí příměstské dopravy a IDS JMK v rámci Brněnské aglomerace. Jeví se také jako perspektivní z hlediska dalších kapacit v nákladní dopravě. Posuzovatel nadále upozorňuje na nutnost sledování výše investičních nákladů, a v nezbytné míře jejich minimalizace. Záměr projektu doporučujeme schválit s dále uvedeným doporučením.

#### Doporučení zpracovatele oponentního posudku zadavatelskému orgánu pro další stupně projektové dokumentace:

- v rámci možností a pokud je to technicky možné posoudit srovnání výše investičních nákladů vzhledem k nákladům na srovnatelných akcích ETCS a vyšší investiční náklady zdůvodnit
- analyzovat rozsah investice s možností snížení investičních nákladů
- dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky (např. probíhající BC)
- navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím, minimalizovat dopady NAD zejména v uzlu Brno
- koordinovat záměr projektu s aktualizací územně plánovací dokumentace
- sjednotit dobu výstavby uvedenou v ZP (tři – čtyři roky)
- koordinovat s ostatními investory jejich investiční záměry a v maximální míře dosáhnout synergických efektů
- i přes absenci CBA analýzy ekonomického hodnocení důsledně vyhodnocovat vynaložené investiční prostředky
- doplnit číslování stran v ZP
- upřesnit formulace návazností na proběhlé investiční akce (minulý čas) a zpřesnit stáří některých infrastrukturních staveb v rámci uzlu Brno (např. ŽST Brno jih)

V Brně, dne 16.3. 2020



Ing. Vojtěch Kocourek, PhD.  
zodpovědný zpracovatel  
Oblast železniční dopravy

Poznámka č. 1:

Centrální komise MD dne 7. 3. 2017 schválila záměr projektu investiční akce „*Rekonstrukce zab. zař. v ŽST Brno hl. n.*“ s podmínkami, které mají vazbu i pro daný ZP:

1. Akci „*ETCS v uzlu Brno*“ bude SŽDC, s. o. realizovat jako samostatnou stavbu, avšak souběžně se stavbou „*Rekonstrukce zab. zař. v ŽST Brno hl. n.*“.
2. SŽDC, s. o. předloží do 15. 1. 2018 věcně příslušnému odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) záměr projektu investiční akce „*ETCS v uzlu Brno*“ v podobě, která umožní průjezd vlaků osobní a nákladní dopravy železničním uzlem Brno v kontinuální návaznosti na ETCS v traťovém úseku Kolín – Břeclav (1. národní TŽK). V této souvislosti, ve smyslu směrnice MD č. V-1/2012 (směrnice pro rozpis globálních položek na přípravu staveb), zařadí odbor strategie MD (O 520) předmětnou akci do rozpisu projektové přípravy staveb.
3. V rámci další přípravy a realizace akce „*Rekonstrukce zab. zař. v ŽST Brno hl. n.*“ SŽDC, s. o. zajistí realizaci ovládání zabezpečovacího a souvisejícího zařízení v ŽST Brno hl. n., kromě PPV, dálkově, a to pouze z příslušného pracoviště CDP Přerov.
4. V návaznosti na bod č. 3 tohoto závěru Centrální komise MD předloží SŽDC, s. o. v rámci další přípravy akce „*Rekonstrukce zab. zař. v ŽST Brno hl. n.*“ věcně příslušnému odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) informaci o nové výši CIN po zrušení dopravní kanceláře pro místní řízení ŽST Brno hl. n., a to v souvislosti s nastolenou jednotnou koncepcí řízení železniční dopravy prostřednictvím CDP, ve smyslu dopisu Ministerstva dopravy č. j. 14/2017-910-IZD/1 ze dne 26. 1. 2017.

O 910 MD upozorňuje na nesplnění bodů č. 1 a č. 2 závěrů CK MD ze dne 7. 3. 2017 (viz výše).

Poznámka č. 2:

Pro nezbytnou orientaci je nedílnou součástí těchto podkladů **orientační výkres definitivního stavu** v elektronické podobě.



### Nezbytné informace

Předmětná stavba je navržena na celostátní dráze v ŽST Brno-Maloměřice, odb. Brno-Židenice, odb. Brno-Černovice, ŽST Brno dolní n., ŽST Brno hl. n., v ŽST Brno-H. Heršpice, v ŽST Brno jih, v ŽST Modřice, v ŽST Brno-Slatina, v ŽST Střelice, v ŽST Tetčice, v ŽST Zastávka u Brna a ve všech mezistaničních úsecích, zaústěných do vyjmenovaných dopraven. Organizování a provozování drážní dopravy je realizováno podle předpisu SŽDC D1.

#### Jednotlivé dotčené traťové úseky jsou:

- Hrušovany u Brna (mimo) – Modřice – Brno-H. Heršpice – Brno hl. n.
- Střelice (mimo) – Brno-Horní Heršpice (včetně) – Brno hl. n. (včetně).
- Brno-Chrlice – Brno hl. n.
- Brno-Slatina (včetně) – odb. Brno-Černovice – Brno hl. n.
- Brno hl. n. – odb. Brno-Židenice – Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole – Kuřim (mimo).
- Odb. Brno-Židenice (včetně) – Brno-Maloměřice – Adamov (mimo).

### Zabezpečovací zařízení

Zabezpečovací zařízení jednotlivých železničních stanic a přilehlých traťových úseků, které jsou z převážné většiny dvoukolejné, minimálně jednokolejné je 2. nebo 3. kategorie (elektromechanické, reléové a elektronické staniční zabezpečovací zařízení; traťové zabezpečovací zařízení je automatický blok a automatické hradlo, včetně traťového souhlasu).

Řízení železniční dopravy a železničního provozu bude zajištěno z CDP Přerov, včetně uzlu Brno. V ŽST Brno hl. n. bude vybudován technologický objekt, v němž bude umístěna technologie elektronického SZZ stanice. Napájení bude z napájecího zdroje pro zabezpečovací zařízení s rezervami pro napájení budoucích technologií DOZ nebo ETCS. Ve 3.NP je dle investora dopravní kancelář s JOP pro ovládání SZZ stanice Brno hl. n. V sousední místnosti bude dispečerský sál pro umístění budoucích dálkově ovládaných odbočných tratí z integrovaného pracoviště pro řízení provozu (IPRP) – RDP + PPV. O 910 MD upozorňuje na plnění bodů č. 3 a č. 4 závěrů CK MD ze dne 7. 3. 2017 (viz výše).

### Trakční vedení

Oblast stavby je elektrizována jednofázovou proudovou soustavou 25 kV, 50Hz. Napájení trakčního vedení zajišťuje TNS Modřice, případně TNS Blansko nebo Čebín přes SpS Maloměřice. Napájení nově budovaného TV tratě Brno-Horní Heršpice – Zastávka u Brna v rámci stavby „Elektrizace tratě vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna“ bude zajištěno z TNS Modřice přes SpS Brno-Horní Heršpice.

Stavba řeší traťovou část systému evropského vlakového zabezpečovače ETCS úrovně L2, umožňující průjezd vlaků osobní i nákladní dopravy železničním uzlem Brno, tzn. přes ŽST Brno hl. n. a přes ŽST Brno dolní nádraží, v kontinuální návaznosti na traťovou část ETCS, vybudovanou v úseku Kolín – Břeclav (část I. NTŽK) v rámci jiné stavby. Současně bude řešeno i vybudování DOZ nových SZZ, TZZ, sdělovacího zařízení a zařízení DŘT a DDTS ŽDC v uzlu Brno, tzn. odb. Brno-Židenice, odb. Brno-Černovice, ŽST Brno dolní nádraží,

ŽST Brno-H. Heršpice a ŽST Brno jih z CDP Přerov, včetně umístění vnitřní části DOZ a ETCS. Dále bude řešeno vybudování traťové části systému vlakového zabezpečovače ETCS úrovně L2 na trati Brno-Horní Heršpice – Zastávka u Brna, včetně automatických vstupů do oblasti ETCS z tratě Zastávka u Brna – Rapotice a z tratě Střelice – Silůvky.

Nová elektronická SZZ budou navržena s počítači náprav, případně s kolejovými obvody. Nově budovat národní VZ již není možné a z toho důvodu nebude ve stanicích v železničním uzlu Brno VZ třídy B již budován, ale pouze VZ třídy A, tzn. ETCS L2. Ve stanicích uvnitř uzlu Brno je rychlost jízdy vlaků v rozmezí od 30 km/h do max. 100 km/h, takže vlaky mohou jezdit bez národního VZ. V dalším stupni dokumentace bude definitivně dořešeno, zda budou zřízeny počítače náprav eventuálně kolejové obvody. Při použití počítačů náprav budou stávající kolejové obvody demontovány a v rámci úprav železničního svršku budou zrušeny izolované styky (náklady na jejich rušení jsou obsaženy v propočtu investičních nákladů). V případě, že by bylo rozhodnuto o použití kolejových obvodů vyhovujících TSI (perspektivní kolejové obvody), musí být provedeno měření izolačního stavu kolejiště a železniční svršek musí vyhovovat měrnou svodovou admitancí pro tyto kolejové obvody a pro jejich nasazení na stávajícím provozovaném svršku celostátní dráhy hodnotě  $\leq 0,5$  S/km ve smyslu normy ČSN 34 2613 ed.3. Záměr projektu nezahrnuje náklady na úpravu železničního svršku pro splnění uvedené podmínky izolačního stavu kolejiště a součástí stavby nejsou žádné kolejové úpravy s výjimkou rušení izolovaných styků. Z toho také vyplývá, že nová staniční zabezpečovací zařízení budou nasazena na stávající kolejiště se stávajícím dopravním programem bez jakýchkoliv úprav kolejiště.

Na trati Brno-Horní Heršpice (mimo) – Zastávka u Brna budou ve stavbě „Elektrizace tratě, vč. PEÚ Brno – Zastávka u Brna“ vybudována v ŽST Střelice, Tetčice a Zastávka u Brna nová SZZ 3. kategorie elektronického typu s počítači náprav a na trati budou vybudována nová TZZ 3. kategorie elektronického typu s návěstidly a počítači náprav na trati. Úsek této tratě bude dálkově ovládán z IPRP v ŽST Brno hl. n. Hranice obvodu ETCS na této trati bude proto v souladu s obvodem dálkového ovládání z IPRP v ŽST Brno hl. n.

Pro správný provoz zabezpečovacího systému ETCS je nutné zajistit pokrytí traťových úseků signálem sítě GSM-R a u tratí, které již jsou částečně nebo plně pokryté signálem GSM-R zajistit oblast pro automatický vstup do systému ETCS z navazujících traťových úseků nebo odbočných tratí, kde signál není v současné době zajištěný.

### **Ekonomické hodnocení**

Předmětný investiční projekt byl posouzen standardními metodami hodnocení v souladu s platnou českou a evropskou metodikou. Jeho hodnocení zohledňuje nejen ekonomická, ale především společenská kritéria. Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s dokumentem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (2017) a Přílohy č. 4 této metodiky (***Obecná metodika zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení staveb k plnění legislativních požadavků s pevně stanoveným časovým rámcem a staveb k řízení provozu a sledování vlaků***), jakož i ostatními platnými metodickými dokumenty. U finanční analýzy jsou výsledné hodnoty ukazatelů pod hranicí samofinancovatelnosti. Výsledkem hodnocení prostřednictvím multikriteriální analýzy je závěr, že projekt je společensky efektivní, neboť splňuje dostatečný počet bodů (5) z celkových kritérií pro hodnocení efektivity. Z uvedeného vyplývá, že **daný projekt má dostatečný celospolečenský přínos a je možné jej doporučit k financování z veřejných rozpočtů**. Náklady stavby jsou oceněny dle cenové databáze SFDI – „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie

proveditelnosti a záměr projektu“ (Příloha K). Individuální kalkulace uvedené v této příloze jsou dány odborným odhadem projektantů jednotlivých profesí a vyjadřují nejlepší možný odhad, vycházející ze zkušeností se stavbami obdobného typu a rozsahu.

#### **Rozpis nákladů**

	<b>V tis. CZK</b>	<b>CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU</b>
1	Poplatky za plány / stavební projekt	<b>235 817</b>
2	Nákup pozemků	0
3	Výstavba	<b>2 756 782</b>
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	<b>275 678</b>
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	0
7	Technická pomoc	<b>24 823</b>
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu výstavby	<b>111 703</b>
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>3 404 803</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>3 404 803</b>

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje záměr projektu investiční akce „ETCS v uzlu Brno“ s podmínkami:

1. Správa železnic, s. o. bude při přípravě a realizaci předmětné akce postupovat v souladu s materiálem „Tvorba metodického pokynu pro projektování systému ERTMS/ETCS“.
2. Systém ERTMS/ETCS bude Správa železnic, s. o. pojmát u nově budovaných zabezpečovacích zařízení v rámci novostaveb jako integrované zabezpečovací zařízení (SZZ, TZZ, PZZ a VZ).
3. Správa železnic, s. o. bude u nově budovaných zabezpečovacích zařízení v rámci novostaveb realizovat pouze jeden typ detekčních prostředků a bude vycházet z bodů č. 1, 2 a 3 „Obecných závěrů k ETCS“, přijatých Pracovní skupinou pro řízení projektu ERTMS na síti SŽDC, s. o. dne 3. 1. 2018. (Viz níže).

#### Obecné závěry k ETCS:

1. V souvislosti nejen se zaváděním evropského vlakového zabezpečovacího zařízení ETCS do podmínek sítě evropského železničního systému, tedy i České republiky, je nezbytné vycházet z příslušných technických specifikací pro interoperabilitu (TSI) a dalších relevantních nařízení orgánů EU, zejména Prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/6 o evropském prováděcím plánu evropského systému řízení železničního provozu, ze směrnice o interoperabilitě a z Národního implementačního plánu ERTMS. Nezbytnost dodržení termínů, stanovených právními předpisy EU, to znamená zajištění přípravy projektů s dostatečnou časovou rezervou, neboť tyto termíny jsou z hlediska finančního, ekonomického, legislativního a trestně-právního nepřekročitelné.
2. Z důvodu zdárného naplnění uvedeného legislativního rámce je nutno výstavbu tohoto systému, včetně všech souvisejících staveb, realizovat v maximální míře kontinuity s respektováním způsobu implementace systému ETCS.
3. Plnému využití systému ETCS a jeho vlastností, při zajištění příslušných technologicko-provozních podmínek a kapacity dráhy, musí odpovídat realizace adekvátního zařízení pro detekci vlaků, které zejména nesmí snižovat vodivost zpětné cesty trakčních proudů a musí zcela eliminovat izolované styky v kolejnicových pasech. Proto nelze nadále řešit problematiku detekce nebezpečných defektů a neporušenosti kolejnic na úrovni odvětví zabezpečovací techniky, nýbrž jiným odpovídajícím způsobem, zajišťujícím požadovanou úroveň bezpečnosti provozu na železniční dopravní cestě.
4. **V případě již upravených traťových úseků pro výhradní provoz vlaků pod dohledem systému ERTMS/ETCS, navazujících na směr Modřice a Adamov (I. NTŽK) realizovat v souladu s těmito již upravenými navazujícími úseky i části železničního uzlu Brno.**
5. **Provéřit kapacitu rádiového systému GSM-R v železničním uzlu Brno a v případě jeho omezených možností navrhnout jeho optimální posílení, popřípadě doplnění.**

## **2.2 Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)**

**Investor:** Správa železnic, s. o.

**Projektant:** METROPROJEKT Praha a. s.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce.

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

**Místo realizace (kraj):** Plzeňský

**Předpokládaná realizace:** 10/2021 – 11/2023

**CIN:** 2 533,158 mil. Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = 762,281 mil. Kč; z fondů EU = 1 770,877 smíšená CÚ 2008 – 2024.

**ISPROFOND:** 532 352 0022

**Oponentní posudek:** Vztahuje se, byl Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Brno vypracován dne 10. 2. 2020.

### **D Závěr**

Výsledné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity dokládají, že investice do stavby Modernizace trati Plzeň - Domažlice - st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) - Nýřany - Chotěšov (mimo) se jeví z celospolečenského hlediska efektivní. Výsledné hodnoty ekonomických ukazatelů jsou uvedeny v tabulce Rozpis nákladů.

Dle změny č. 4 (ze dne 15. 9. 2015) bodu 5.2 směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2002 je reálné prokázat ekonomickou efektivitu předmětného dílčího traťového úseku v rámci celkové zpracované SP, čímž je ale samozřejmě ovlivněna relevantnost kalkulace, zejména v případě, že SP řeší poměrně dlouhý traťový úsek s rozdílnými technickými a provozními parametry.

#### Doporučení zpracovatele oponentního posudku zadavatelskému orgánu

V následné aktualizaci, případně dalším stupni projektové dokumentace budou řešeny, zdůvodněny nebo odstraněny připomínky uvedené v tomto posudku.

Z tohoto důvodu doporučujeme:

- posoudit srovnání výše investičních nákladů vzhledem k nákladům na srovnatelných stavebních úsecích transitzních železničních koridorů, vyšší investiční náklady zdůvodnit
- analyzovat rozsah modernizace s možností snížení investičních nákladů, například množství vyvolaných investic atd.
- dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky, modernizace železničního uzlu Plzeň a zbývající etapy akce Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN
- pozitivně je třeba hodnotit výstavbu záhytných parkovišť a koordinaci s výstavbou terminálu žst. Nýřany
- navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavbám a provizoriím, minimalizovat dopady NAD
- dobu modernizace uvést do souladu s 1. etapou výstavby nové trati tak, aby se minimalizovaly výluky nickolejného provozu na rameni Plzeň - Domažlice
- koordinovat záměr projektu s aktualizací územně plánovací dokumentace,
- koordinovat s ostatními investory jejich investiční záměry a v maximální míře dosáhnout synergických efektů,
- minimalizovat dopady výlukové činnosti na provoz terminálu KD ŽST Nýřany.

Zpracovatel posudku se domnívá, že uvedený projekt má zásadní význam pro zlepšení dopravního systému SŽ a celé České republiky, neboť předmětný úsek je součástí variantní trasy III. TŽK. Zároveň je součástí příměstské dopravy v rámci Plzeňské aglomerace a v neposlední řadě se jeví jako perspektivní z hlediska dalších kapacit v nákladní dopravě, zejména v segmentu kombinované dopravy z důvodu situování významného terminálu KD ŽST Nýřany. Posuzovatel nadále upozorňuje na nutnost

sledování výše investičních nákladů a v nezbytné míře jejich minimalizace. Jako doplňkový faktor je možné zdůraznit význam pro další rozvoj oblasti, dopad na zaměstnanost obyvatelstva a rozvoj turistického ruchu. Vzhledem k těmto faktům doporučujeme předmětný projekt k realizaci.

V Brně, dne 10.2. 2020

Ing. Vojtěch Kocourek, PhD.  
zodpovědný zpracovatel  
Oblast železniční dopravy

Poznámka č. 1:

*Správa železnic, s. o. již na závěry oponentního posudku pozitivně reagovala s tím, že požadavky z převážné většiny vypořádá v dalším stupni dokumentace.*

**Stávající stav**

Jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou celostátní železniční dráhu s rychlostí 80 – 100 km/h, která je v síti TEN-T pro osobní i nákladní železniční dopravu. Zábrzdňá vzdálenost je 700 m. Traťová třída zatížení v obvodu ŽST Plzeň hl. n. po realizaci 3. stavby do km 107,807 D4 (22,5 t na nápravu a 8,0 t/m'), na trati C3 (20,0 t na nápravu a 7,2 t/m') s přidruženou rychlostí 100 km/h; skupina přechodnosti 3; průjezdný průřez pro kombinovanou dopravu GCZ3. Zabezpečovací zařízení je 3. kategorie (RZZ, UAB). Většina železničního svršku je starší jak 25 let. Železniční spodek je celkem stabilní. Jediným místem se zvýšenými nároky na stabilitu železničního spodku je průchod poddolovaným územím v úseku odbočka Nová Hospoda – Vejprnice. Jedná se o poklesy z důvodu staré důlní činnosti, které jsou již prakticky odeznělé.

**Hlavní cíle stavby**

Hlavní cíle stavby vycházejí ze schválené studie proveditelnosti: „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice“ (dále jen SP) varianty 4e s nedílně stanovenými podmínkami CK MD. Jedná se o zkrácení jízdní doby a zajištění dostatečné kapacity infrastruktury na řešeném úseku tratě při současném splnění podmínky ekonomické rentability.

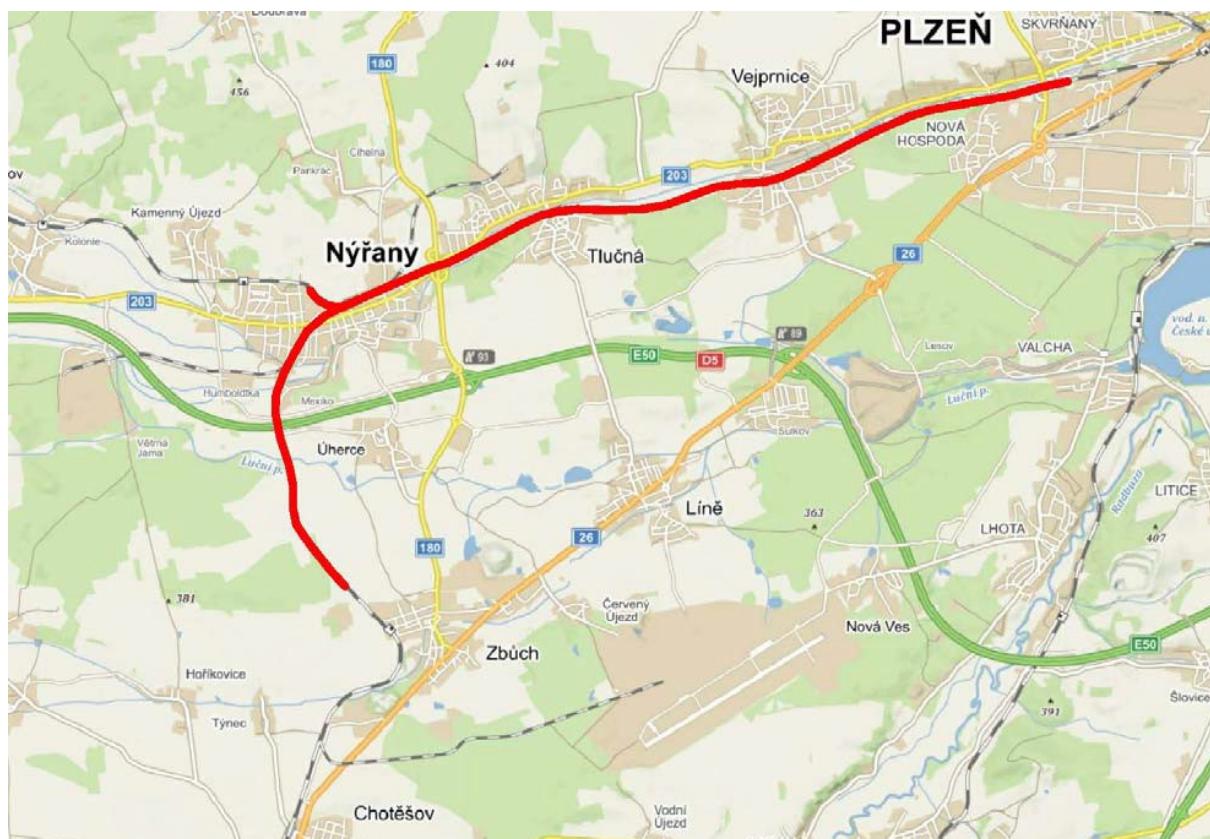
Dalšími cíli jsou:

- Zlepšení technického stavu a parametrů železniční tratě Plzeň – Domažlice – státní hranice do stavu, který odpovídá požadavkům technických norem a legislativním požadavkům tuzemských a evropských zákonů a nařízení.
- Zkrácení jízdních dob vlaků na rameni Praha – Mnichov/Norimberk.
- Vytvoření dostatečně kapacitní spojnice Čech a Bavorska pro nákladní dopravu, včetně zajištění interoperability a odstranění bariér konkurenceschopnosti tohoto spojení.
- Zvýšení atraktivity regionální železniční dopravy.
- Zlepšení obsluhy terminálu KD v Nýřanech.

Jako součást sítě TEN-T musí trať podle „Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013“ splňovat:

- Plnou elektrizaci.
- Zavedení systému ERTMS/ETCS.
- Hmotnost na nápravu 22,5 t.
- Rychlost 100 km/h (u tohoto parametru se pro úseky na stávajícím zemním tělese předpokládá využití bodu 3 článku 39 Nařízení EP a Rady č. 1315/2013).
- Provoz nákladních vlaků délky 740 m, splňující požadavky provozu pod systémem ETCS.

## Přehledná situace stavby



### Předmět stavby

Kompletní modernizace a elektrizace stávající tratě, včetně ŽST Vejpřnice, zastávky Tlučná a ŽST Nýřany. Před novou ŽST Chotěšov dojde k napojení na novostavbu tratě, realizované v rámci 1. stavby (Plzeň (mimo) – Stod (včetně)). Předmětný úsek stávající tratě bude v cílovém stavu sloužit především pro regionální osobní dopravu, vedenou v elektrické trakci 25 kV/50 Hz v sledovaném konceptu POVED Nepomuk/(Rokycany) – Plzeň – Nýřany – Heřmanova Huť/Stod a dále pro ucelené nákladní vlaky pro obsluhu terminálu Metrans. Přímé vlaky osobní i nákladní dopravy budou převedeny na novou trať (viz 1. stavba). ŽST Vejpřnice i Nýřany jsou navrženy tak, aby bezprostředně po stavbě umožnily průjezd všech vlaků po stávající trati, pro případ, že by tato stavba byla realizována jako první. Délky všech nástupišť jsou navrženy na minimálně 170 m, aby pojalý nejdelší pravidelně provozované respektive výhledově uvažované osobní vlaky. Obě železniční stanice disponují předjízdovou kolejí, která umožní křižování nákladního vlaku o délce až 740 m, jedoucího pod dohledem ETCS. ŽST Nýřany nově za předpokladu, že dojde k navrženému nahrazení stávajících úrovněvých přejezdů mimoúrovňovými křiženími (3 železniční přejezdy), v maximální možné míře zefektivní práce spojené se zpracováním ucelených vlaků v rámci terminálu Metrans a současně přinese snížení hlukové zátěže.

### Navržené úpravy lze shrnout takto:

- Třída zatížení D4/120 km/h, prostorová průchodnost UIC–GC.
- ŽST Vejpřnice se 3 dopravními kolejemi a dvojicí vnějších nástupišť o délce 170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK.
- Zastávka Tlučná nové nástupiště o délce 170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK, situované v nové poloze s ohledem na zkrácení docházkové vzdálenosti.
- ŽST Nýřany s 5 dopravními kolejemi, jedním ostrovním a jedním vnějším nástupišťem o délce

170 m s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK (1 hrana u ostrovního nástupiště o délce 200 m), podchodem a výtahy s osazeným kamerovým a akustickým systémem, zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště.

- Nový akustický a vizuální informační systém pro cestující, který musí zajistit hlášení s využitím rozdělení nástupišť do sektorů.
- Rekonstrukce traťové koleje v předmětném úseku, včetně mostních objektů.
- Výstavba nového trakčního vedení v předmětném úseku na střídavou trakční soustavu 25 kV/50 Hz.
- V ŽST Nýřany a Vejprnice bude vybudováno SZZ 3. kategorie ES.
- Modernizovaný traťový úsek bude v cílovém stavu dálkově ovládán z CDP Praha. Pracoviště pohotovostního výpravčího (PPV) bude v cílovém stavu zřízeno v ŽST Domažlice. Během realizace jednotlivých staveb se předpokládá úsekové řízení dopravy.
- Výstavba nového rádiového systému GSM-R.

Poznámka č. 2:

*Odbočná trať Nýřany – Heřmanova Huť není předmětem této stavby a nadále bude provozována dle předpisu SŽDC D3. Rekonstrukci tratě a změnu na provoz dle SŽDC D1 řeší samostatná stavba.*

**Železniční svršek**

V rámci stavby je navržena průběžná přestavba traťových a hlavních staničních (případně dalších staničních kolejí v souvislosti s jejich technickým stavem a změnou konfigurace kolejiště).

**Železniční spodek**

V rámci stavby je navržena průběžná přestavba všech konstrukčních vrstev železničním spodku až po úroveň zemní pláně a realizace nového odvodňovacího systému.

Poznámka č. 3:

*Jedním z limitujících faktorů staveb v úseku Plzeň – Domažlice st. hr. je rozsah nákladní dopravy, který je ve SP uveden jednak jako průměrný a jednak v maximální variaci. Pro dimenzování jednotlivých prvků infrastruktury a pro sestavu GVD je nutné použít výhradně maximální variaci, tj. nejvyšší předpokládaný počet vlaků jedoucích v jeden den. Vlivem kalendáře provozu pak jezdí některé vlaky pouze ve vybraných dnech dle požadavků přepraviců a technologie provozu dopravců, proto lze v praxi očekávat nižší provoz na trati. Oproti dnešnímu stavu se v cílovém stavu po zavedení elektrizace na české i německé straně výhledově předpokládá řádově vyšší provoz vlaků nákladní dopravy. Požaduje se možnost průjezdu jednoho vlaku za hodinu v každém směru s minimálním zastavováním (ideálně s průjezdnou trasou v GVD v celém úseku Plzeň – Furth im Wald), což znamená až 24 párů nákladních vlaků. V GVD schválené varianty 4e jsou zakresleny nákladní vlaky v polovičním počtu se třemi zastávkami na řešené trati.*

**Zabezpečovací zařízení**

Podle NIP ERTMS se předpokládá nasazení systému ETCS v úseku Plzeň – Domažlice – st. hr. SRN po roce 2023 v závislosti na postupu modernizace jednotlivých staveb daného úseku tratě. Zprovoznění systému ETCS se předpokládá po ucelených úsecích, v případě 2. stavby společně s realizací 1. stavby v úseku Plzeň (mimo) – Stod (včetně). Do té doby budou stanice i přilehlé traťové úseky provozovány bez vlakového zabezpečovače maximální traťovou rychlostí do 100 km/hod. Nově nasazené TZZ a SZZ musí umožňovat implementaci systému ETCS úrovně L2. Zařízení systému ETCS bude realizováno v rámci této stavby a po uvedení do provozu spolu s 1. stavbou se předpokládá výhradní provoz pod dohledem systému ETCS.

## Ekonomické hodnocení

### Rekapitulace podstatných údajů a ukazatelů

- Max. traťová rychlost Plzeň hl. n. – Vejprnice 120 km/h pro klasické soupravy, 140 km/h pro naklápěcí soupravy.
- Max. traťová rychlost Vejprnice – Nýřany 120 km/h pro klasické soupravy, 140 km/h pro naklápěcí soupravy.
- Max. traťová rychlost Nýřany – Chotěšov 100 km/h pro klasické soupravy, 140 km/h pro naklápěcí soupravy.
- Délka rekonstrukce jednokolejné tratě Plzeň – Chotěšov 12,334 km
- Mosty železniční běžné rozpětí 14 ks
- Přejezdové zabezpečovací zařízení 4 ks
- Počet zrušených přejezdů 3 ks
- Nástupiště ŽST Vejprnice 170/170 m
- Nástupiště zastávka Tlučná 170 m
- Nástupiště ŽST Nýřany 170/200/170 m
- Zabezpečovací zařízení 2x SZZ, 3x TZZ, 4x PZZ, DOZ, ETCS
- Sdělovací zařízení GSM–R, informační, kamerový, přenosový systém MPLS
- Třída zatížení D4/120 km/h
- Prostorová průchodnost UIC–GC
- **Souhrn investičních potřeb 2 533 158 tis. Kč bez DPH**

Hodnocení efektivnosti stavby bylo provedeno dle „Metodiky hodnocení efektivnosti a ex–post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ (účinnost metodiky od 1. 3. 2016), a to metodou CBA, v návaznosti na „Rezortní metodiku pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (2017).

Výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy při uvažovaném minimálním nárůstu převedených vlaků denně jsou uvedeny v následující tabulce.

FRR / ERR [%]	FNPV / ENPV [tis. Kč]	BCR
finanční analýza		
–10,19	–10 142 819	–
ekonomická analýza		
5,84	1 166 201	1,125
<b>Přehled výsledků SP Plzeň – Domažlice – st. hranice, akt. 09/2018</b>		

**Přehled výsledků je dán SP Plzeň – Domažlice – st. hranice, akt. 09/2018.** Výsledkem tohoto aktualizovaného zhodnocení je zjištění, že daný projekt je **při změnách**, ke kterým v průběhu přípravy došlo, **nadále proveditelný** a ekonomicky efektivní. **Hodnota ERR činí 5,84 %; ENPV = 1 166 201 tis. Kč v CÚ 2018; BCR = 1,125**, což je nad hranicí efektivity dané použitou diskontní sazbou. Největší vliv na změnu výsledků oproti původní SP má nárůst investičních nákladů 1. a 2. stavby, což představuje negativní dopad do původních výsledků. Naopak velmi pozitivní dopad uvažovaný převod silniční dopravy na 1 až 2 páry nákladních vlaků u stavu s projektem. **Z analýzy přepínací hodnoty vyplývá, že ke ztrátě ekonomické efektivity projektu změnou některé vstupní kritické veličiny u vybrané projektové varianty dojde v případě nárůstu investičních nákladů o cca 13 % (tzn. přibližně 1,8 mld. Kč).**

**Rozpis nákladů**

	<b>V tis. CZK</b>	<b>CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU</b>
1	Poplatky za plány / stavební projekt	177 344
2	Nákup pozemků	35 520
3	Výstavba	2 016 019
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	201 602
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
7	Technická pomoc	18 168
8	Propagace	500
9	Dozor v průběhu výstavby	84 005
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>2 533 158</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>2 533 158</b>

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že projednávání záměru projektu investiční akce „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN, 2. stavba, úsek Plzeň (mimo) – Nýřany – Chotěšov (mimo)“ přerušuje. Současně Správě železnic, s. o. ukládá:

- 1) Vyloučit z dotčené akce systém automatického vedení vlaku (AVV) a prověřit formu náhrady tohoto systému automatickým vedením vlaku formou nadstavby systému ETCS (ATO over ETCS).
- 2) V tomto smyslu věcně upravit předmětný záměr projektu, včetně odpovídajícího snížení investičních nákladů a takto upravený záměr opětovně předložit k projednání Centrální komisí MD.
- 3) Postup ve smyslu bodu č. 1, včetně příslušné úpravy investičních nákladů, uplatnit i v rámci přípravy a realizace všech akcí, týkajících se „Modernizace tratě Plzeň – Domažlice – st. hranice SRN“.

## **2.3 Zlepšení provozních parametrů tratě Jaroměř – Stará Paka**

**Investor:** Správa železnic, s. o.

**Projektant:** SUDOP PRAHA a. s.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce.

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

**Místo realizace (kraj):** Královéhradecký

**Předpokládaná realizace:** 01/2021 – 09/2022

**CIN:** 730,427 mil. Kč (bez DPH); předpokládá se financování pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2018 – 2023.

**ISPROFOND:** 552 372 0004

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se

### **Stávající stav**

Předmětná stavba řeší dílčí část železniční tratě Jaroměř – Stará Paka – Turnov – Železný Brod. Trať Jaroměř – Stará Paka je tratí významnou zejména pro osobní dopravu. Jsou zde objednávány rychlé spoje na ose Pardubice – Jaroměř – Liberec. Královéhradecký kraj a částečně i Liberecký kraj prostřednictvím společnosti KORID zde zajišťují dopravní obslužnost osobními vlaky. Nákladní doprava se na trati prezentuje pouze Mn vlaky pro obsluhu ŽST Dvůr Králové nad Labem, Mostek a Horka u Staré Paky, v případě výluk na trati Jaroměř – Trutnov slouží trať i pro odklony vlaků Pn pro obsluhu elektrárny Trutnov-Poříčí. Stavba navazuje na již realizovanou stavbu „DOZ Jaroměř – Stará Paka“, v rámci které byly rekonstruovány jednotlivé ŽST, trať a jednotlivé ŽST byly vybaveny zabezpečovacím zařízením 3. kategorie. Řízení provozu na trati bylo centralizováno na pracovišti výpravčího DOZ v ŽST Stará Paka.

Účelem této stavby je rekonstrukce železničního svršku a spodku ve vybraných mezistaničních úsecích v souladu s rychlostním profilem studie proveditelnosti Zlepšení provozních parametrů tratě Jaroměř – Stará Paka.

Očekávané hlavní přínosy stavby jsou:

- Zvýšení kapacity dráhy.
- Zvýšení rychlosti, a tím zkrácení jízdních dob.
- Dosažení traťové třídy zatížení C3 a prostorové průchodnosti UIC GC.
- Dodržení hygienických limitů hluku a vibrací.
- Náhrada zařízení a staveb vyžilých, provozně nespolehlivých a zastaralých, snížení nákladů na obsluhu dopravní cesty.

### **Důvody pro modernizaci předmětného úseku**

Rozhodujícím důvodem pro realizaci stavby je odstranění neuspokojivého technického stavu staveb a zařízení v tomto úseku železniční tratě. V souladu s výhledovým rozsahem a organizací dopravy lze důvody a následný rozsah úprav shrnout takto:

- Výstavba nového železničního svršku v úsecích, kde neproběhla úprava předchozími stavbami.
- Zajištění stability železničního spodku v dotčených místech stavby.
- Kompletní rekonstrukce jednotlivých mostních objektů, tedy mostů a propustků v trati.
- Rekonstrukce zasažených přejezdů.
- Úprava technologického zařízení v rozsahu stavby.
- Dokončení modernizace ŽST Dvůr Králové n. L.
- Dokončení modernizace ŽST Mostek.

### Základní technické řešení

Jedná se zejména o rekonstrukci částí úseků, kde vlivem jejich opotřebení, je značně snížena traťová rychlost. Ve vybraných úsecích dochází k rekonstrukci železničního svršku a spodku se zajištěním maximální traťové rychlosti, která nepřekračuje 100 km/hod a na kterou byla tato trať projektována. Dále k rekonstrukci jednotlivých mostních objektů a propustků, kde je zřizována dovolená tratová třída zatížení C3. Vzhledem k tomu, že v minulosti proběhla na tomto úseku stavba „DOZ Jaroměř (mimo) – Stará Paka (mimo)“ je technologické zařízení spíše pouze upravováno, neboť již došlo k celkové rekonstrukci technologického zařízení. Po dokončení této stavby dojde k úpravě rychlostních profilů v jednotlivých úsecích dotčených stavbou.

V předmětném traťovém úseku se ponechává stávající rádiový systém TRS. Vlakový zabezpečovač ETCS není stavbou zřizován, neboť v trati nedochází k překročení traťové rychlosti 100 km/hod. Stavba svým charakterem navazuje na systémy dispečerského řízení, které je ve stávajícím stavu již zřízeno. Celá trať je dálkově řízena z IPRP Stará Paka a toto řízení bude zachováno. Systém AVV, ani ATO nebude stavbou zřizován.

### Ekonomické hodnocení:

Hodnocení efektivnosti stavby bylo provedeno dle „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ s účinností od 15. 11. 2017. Cílem projektu je zvýšení kvality a atraktivity železniční dopravy a zkrácení jízdních dob. Ekonomickou efektivnost investice zajišťují úspory provozních nákladů infrastruktury a úspory času cestujících.

*V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy:*

FIRR/EIRR [%]	FNPV/ENPV (mil.Kč)	BCR
Finanční analýza		
1,32%	145,773	-
Ekonomická analýza		
6,12%	48,365	1,096

Výsledek ekonomického hodnocení je kladný (Efektivnost projektu - EIRR>5%, EIRR=6,12%). Citlivostní analýza ukazuje manévrovací prostor pro investiční náklady, které mohou přesáhnout CIN maximálně o 61,577 mil. Kč, a projekt zůstane stále výnosný. V případě poklesu prognózovaného počtu cestujících lze klesnout až o 86%, což je nepravděpodobné a projekt je stále životaschopný. V případě poklesu investičních nákladů o 26,2% může být projekt samofinancovatelný. Vzhledem k zjištěným výsledkům ekonomického hodnocení **je projekt ekonomicky efektivní.**

**Rozpis nákladů:**

Zařazení nákladů	Celkové náklady (A) [ Kč ]
1. Poplatky za plány/stavební projekt *)	37 544 023
2. Nákup pozemků *)	4 012 000
3. Výstavba *)	590 245 367
4. Stroje a zařízení	0
5. Nepředvídatelné události *)	56 071 681
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	0
7. Propagace	300 000
8. Dozor v průběhu výstavby *)	1 503 769
9. Technická pomoc	40 750 539
10. Mezisoučet	730 427 379
11. DPH	143 681 173
12. CELKEM	874 108 552

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje záměr projektu investiční akce „Zlepšení provozních parametrů tratě Jaroměř – Stará Paka“ s tím, že požaduje nejpozději v rámci zpracování dokumentace pro stavební povolení (DSP) navrhnout systém ETCS vhodné úrovně tak, aby byl realizovatelný v rámci této nebo samostatné akce, avšak současně bez jakéhokoli zmaření vložených veřejných investičních prostředků.

## **2.4 Rekonstrukce mostů v km 46,057 a 46,015 tratě Ledečko – Čerčany** (Délka úseku = 25,5 km)

**Investor:** Správa železnic, s. o.

**Projektant:** TOP CON SERVIS s. r. o.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce.

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

**Místo realizace (kraj):** Středočeský, Sázava

**Předpokládaná realizace:** 01/2021 – 12/2021

**CIN:** 48,981 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2019 – 2022.

**ISPROFOND:** 521 353 0022

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se

Trat' Ledečko - Čerčany je regionální dráha v pokračování tratě z Kolína do Ledečka, kde se připojuje trať ze směru od Světlé nad Sázavou. Trať je zaříznutá v hlubokém údolí Sázavy s ostrými oblouky o poloměru menším jak 200 m a maximální rychlostí do 60 km/h. V daném úseku je trať zařazena dle TTP do traťové třídy zatížení C3/60 (přípustná hmotnost 20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr). Traťová rychlost je omezena zejména směrovým a výškovým vedením tratě, zábrzdňá vzdálenost je 400 m. Normativ délky nákladního vlaku je 181 m. Dle MES (Mostní evidenční systém) je přechodnost na mostech C3/60.

Předmětem stavby jsou mosty v km 46,015 a 46,057 mezi dopravnou ve smyslu předpisu D1 Sázava a dopravnou Samechov (resp. zastávkou Sázava zastávka) v intravilánu města Sázava a železniční svršek před, za a mezi mosty.

### **Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu**

Most v km 46,057 je na hranici své technické životnosti a je jedním z limitních míst pro přechodnost celé tratě. Z podrobných pravidelných mostních prohlídek vyplývá, že se stav mostu v km 46,057 za poslední roky zhoršil a korozní oslabení má zrychlující tendenci. Poslední podrobná prohlídka z r. 2018 zhodnotila stavební stav ocelových konstrukcí stupněm 3 z důvodu značných korozních úbytků zejména v oslabení úhelníků příčného ztužení v místech připojení a silné korozi dolních pasových úhelníků hlavních nosníků. Korozní úbytky jsou již natolik velké, že v několika případech dochází k přerušení prvků nebo ke ztrátě jejich stability. Vzhledem ke značnému koroznímu oslabení, stáří konstrukce a jeho zatížitelnosti, která nespĺňuje přechodnostní požadavky, není možné takovou konstrukci nadále ponechat v trati. Dalším neméně závažným argumentem je světlá šířka a výška průjezdního průřezu, který neodpovídá normovým hodnotám pro silnici II. třídy II/110. Současné šířkové uspořádání na mostě nevyhovuje podmínkám pro bezpečné provozování mostních objektů dle Směrnice GR SŽDC č.32/2008 Zásady rekonstrukce regionálních drah. Na základě závěrů ze zjištěných skutečností a výsledku přepočtu mostu bylo konstatováno, že není ekonomicky únosné investovat finanční prostředky do jeho rekonstrukce. **Pro zachování provozuschopnosti a bezpečnosti železničního provozu na trati i pod mostem je nezbytné po 119 letech provozu v krátkodobém horizontu vyřešit přemostění novou konstrukcí.**

Most v km 46,015 je možno věrohodně rekonstruovat, sanovat bez zásadní přestavby. Ačkoliv se na něm vyskytují závady, které ho hodnotí stavebním stavem 2, jsou to poruchy, které způsobuje v průběhu životnosti zejména zatékající voda, která snižuje pevnost zdíva vyplavováním stmelujících pojiv. Tyto poruchy, vzhledem ke kvalitnímu zdíci mu kameni, jsou jednoduše sanovatelné.

### **Ekonomické hodnocení**

Předložené technické řešení splňuje všechny definované provozně-technické a společenskoekonomické cíle a má největší přínosy z pohledu uživatele železniční dopravy, objednatele železniční dopravy, vlastníka infrastruktury, správce infrastruktury, celospolečenských zájmů regionu a celospolečenských zájmů státu. Zejména se jedná o zajištění dostatečně kapacitního dopravního spojení na spojnici významných sídel Středočeského kraje. Realizací stavby se odstraní omezení tratě z hlediska parametru přechodnosti, prostorové průchodnosti a hrozícího hlediska pomalých jízd, pokud by most v km 46,057 nebyl přestaven. Kapacitnější dopravní cesta s častějším dopravním spojením přispěje k rozvoji regionu a nabídne alternativu k automobilové dopravě. Na základě všech provedených posouzení z hlediska celospolečenské prospěšnosti ve vztahu k zajištění obrany a bezpečnosti státu **lze doporučit hodnocený projekt k dalšímu pokračování přípravy a následně k realizaci.** Ekonomické hodnocení bylo zpracováno zjednodušenou formou ekonomického hodnocení investičních akcí železničních staveb v podobě textové zprávy. Zjednodušená forma je použita v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, vydanou MD ČR 11/2017 č. j. 59/2017- 910-IVD/1 a Prováděcími pokyny této metodiky, částí IV. Odlišné postupy, odst. 2 bod (o) tzn. u rekonstrukcí staveb, kterými se odstraňují účinky celkového fyzického opotřebení a degradace v důsledku působení času a to bez změny původního využití.

### **Rozpis nákladů**

	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu (v tis. CZK)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	2332
2	Nákup pozemků, výkup nemovitostí	0
3	Výstavba	38 089
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	3 809
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	0
7	Technická pomoc	4 525
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu stavby	226
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>48 981</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>48 981</b>

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce mostů v km 46,057 a 46,015 tratě Ledečko - Čerčany“ bez podmíněk.

## **2.5 Zvýšení stability skalních masivů na trati Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou** (Délka úseku = 9,5 km)

**Investor:** Správa železnic, s. o.

**Projektant:** SG Geotechnika a. s.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce.

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

**Místo realizace (kraj):** Středočeský, Sázava

**Předpokládaná realizace:** 03/2021 – 05/2022

**CIN:** 105,614 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2019 – 2022.

**ISPROFOND:** 551 353 0008

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se

Předmětná akce řeší sanace skalních stěn při trati v pěti dílčích lokalitách v úseku ŽST Hrabačov – ŽST Jablonec nad Jizerou, kde dochází periodicky k projevům nestability (uvolňování úlomků a bloků hornin), a s tím souvisejícímu ohrožení bezpečnosti a plynulosti železničního provozu, včetně poškozování majetku a zařízení ve správě Správy železnic, s. o. Pro zajištění skalních objektů je navržena stabilizace větších horninových celků pomocí podezdívek, či výplní stříkaným betonem nebo fixací ocelovými trny, ochranou sítí nebo ploty různých konstrukcí. Součástí prací je i kácení stromů v ploše skalních stěn.

### **Ekonomické hodnocení**

Bylo vypracováno v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ 11/2017, a to dle Odlišných postupů na základě čl. IV, bodu 2 p) Prováděcích pokynů, které lze uplatnit u staveb k odstranění zdrojů ohrožení provozuschopnosti dráhy (např. sanace skalních svahů apod.). Efektivita stavby je zdůvodněna formou slovního ohodnocení:

- Realizace stavby představuje nezbytná opatření k zachování provozuschopnosti a ochraně drážních zařízení. Trať má význam především pro osobní regionální dopravu. Negativním působením klimatických a vegetačních činitelů dochází k narušování horninového prostředí skalních zářezů, které může vyústit v obtížně předpověditelné uvolňování zvětralin až skalních bloků s hrozbou pádu do kolejiště. Současný technický stav je proto klasifikován jako nevyhovující, s ohrožením bezpečnosti a provozuschopnosti vlakové dopravy. Zachování současného technického stavu by znamenalo častý výskyt mimořádností a z nich plynoucí nutná provozní opatření ze strany správce infrastruktury (např. dočasné zastavení provozu na trati). –

Z výše uvedených důvodů je nezbytné přistoupit k zajištění stability skalních zářezů ve výše popsanych úsecích. Cílem je uvedení tratě do optimálního stavu a vytvoření podmínek pro bezpečné a spolehlivé provozování dráhy a drážní dopravy.

**Projekt proto lze doporučit k financování**

### **Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje záměr projektu investiční akce „Zvýšení stability skalních masivů na trati Martinice v Krkonoších – Rokytnice nad Jizerou“ bez podmínek.**

### 3. K projednání a ke schválení

#### **3.1 Globální položky neinvestiční Správy železnic – březen 2020**

V návaznosti na směrnici MD č. V-2/2012, v platném znění, předložila Správa železnic s. o. svým dopisem zn.: 16894/2020-SŽDC-GŘ-O15 ze dne 11. 3. 2020, Ministerstvu dopravy k posouzení materiál „Globální položky neinvestiční Správy železnic – březen 2020“. Jedná se o aktualizaci seznamu neinvestičních podakcí, 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)**“ na rok 2020. Materiál byl rozeslán k dílčímu posouzení O 130, 520, 430, 710 MD a SFDI. (**Kompletní materiál** je přiložen v elektronické podobě).

Předmětem aktualizace je:

- Návrh na zařazení nových akcí
- Návrh navýšení CIN vybraných akcí nad 20 mil. Kč

*(ostatní změny dle platné směrnice č. V-2/2012 nepodléhají projednání v CK MD)*

Ostatní ve smyslu níže uvedeného:

#### Část BUDOVY

Dne 25. 2. 2020 byl Centrální komisí schválen plán oprav a údržby – část BUDOVY v celkové výši předpokládaných nákladů všech podakcí 3 753 988 307 Kč.

Předpokládané náklady nových podakcí části BUDOVY jsou ve výši 28 200 000 Kč, změny předpokládaných nákladů již schválených podakcí činí 20 159 941 Kč (z toho změny: v kompetenci investora 20 159 941 Kč, předkládané ke schválení CK MD 0 Kč). Do seznamu akcí byla zařazena akce 635170074 Obvod OŘ Ostrava - Údržba, servis výtahů. Tato akce byla převedena ve změnách za duben 2019 z části INFRASTRUKTURA, ale nebyla přidána do seznamu části BUDOVY. Její předpokládané náklady činily 4 000 000 Kč. Celková změna předpokládaných nákladů činí tedy 52 359 941 Kč, z toho celkové změny ke schválení CK MD v části BUDOVY činí 28 200 000 Kč. Přehled změn je uveden v příloze 2.

Celkové předpokládané náklady akcí zařazených v plánu oprav a údržby – část BUDOVY činí celkem **3 806 348 248 Kč** bez DPH.

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

#### Část INFRASTRUKTURA

Dne 25. 2. 2020 byl Centrální komisí schválen plán oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA v celkové výši předpokládaných nákladů všech podakcí 28 443 190 202 Kč.

CK jsou nyní předkládány ke schválení tyto změny:

Předpokládané náklady nových podakcí části INFRASTRUKTURA jsou ve výši 172 000 000 Kč. Změny nákladů stávajících akcí jsou ve výši 106 197 000 Kč. Celkové změny ke schválení CK MD v části INFRASTRUKTURA činí 278 197 000 Kč (příloha 1).

V plánu byly dále ukončeny akce ve výši 223 071 172 Kč, zrušeny akce ve výši 61 100 000 Kč a provedeny změny v kompetenci investora v souhrnné výši 44 667 098 Kč.

Do rozpisu podakcí byly také zařazeny akce pro rok 2021 schválené Centrální komisí dne 25. 2. 2020 s celkovými předpokládanými náklady ve výši 9 656 790 000 Kč.

Celkové předpokládané náklady podakcí zařazených v plánu oprav a údržby – část INFRASTRUKTURA činí nově celkem **38 138 673 128 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 a aktualizací popisů neinvestičních podakcí k adresným akcím části INFRASTRUKTURA, jejichž předpokládané náklady překračují hranici 20 mil. Kč.

*Z výše uvedených připomínkových míst k předloženému materiálu „Globální položky neinvestiční Správy železnic – březen 2020“ uplatnily připomínky O 520 MD, O 910 MD a SFDI. Připomínky (v elektronické podobě) byly uspokojivě vypořádány.*

#### **Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje materiál „Globální položky neinvestiční Správy železnic – březen 2020“ s tím, že investor předloží odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) v termínu do 6. 4. 2020 popis neinvestiční podakce pro stavby „Oprava podchodu ŽST Ústí nad Labem hl. n.“ a „Oprava nástupišť č. 5 a 6 v ŽST Brno hl. n.“ a současně zajistí koordinaci neinvestiční akce „Oprava tratě v úseku Velké Březno – Boletice n/L v km 440,220 – 443,320“ a investiční akce "Optimalizace traťového úseku Ústí n/L-Střekov – Děčín východ“.**

### **3.2 Žádost o výjimku z postupů dle platné směrnice MD č. V-2/2012 (Rekonstrukce TÚ Příbyslav - Pohled)**

Dopisem č. j. 15969/2020-SŽ-GR-O6 ze dne 5. 3. 2020 požádala Správa železnic, s. o. (viz níže) o výjimku ve smyslu možnosti pokračovat v přípravě akce „Rekonstrukce TÚ Příbyslav – Pohled“ dalším stupněm dokumentace s tím, že záměr projektu bude předložen až následně.



Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 15969/2020-SŽ-GR-O6  
Listů/příloh 1/0  
  
Vyřizuje Ing. arch. Pavel Andršt  
Telefon +420 972 235 893  
Mobil +420 724 951 970  
E-mail Andrst@szdc.cz  
  
Datum 5. března 2020

Ministerstvo dopravy  
Ing. Josef Kubovský, ředitel O910  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

#### **„Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav - Pohled“ - žádost o výjimku z postupů**


Vážený pane řediteli,  
naše organizace 13. listopadu 2018 předložila Ministerstvu dopravy prostřednictvím Odboru infrastruktury a územního plánu dokumentaci záměru projektu „Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav - Pohled“. Tento záměr projektu byl dne 27. srpna 2019 zařazen na jednání Centrální komise Ministerstva dopravy, ale jeho projednávání bylo přerušeno z důvodu nutnosti dořešení problematiky zavádění ETCS na této trati, včetně stanovení jeho aplikační úrovně.

Vzhledem ke skutečnosti, že tato problematika není do dnešního dne plně dořešená, předkládáme žádost o výjimku z postupů dle článku 13.4 Směrnice MD č. V-2/2012 upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, a to konkrétně žádáme o možnost pokračování přípravy této akce, tedy možnost zpracování dalšího stupně dokumentace s tím, že záměr projektu bude předložen až následně.

Pro předmětnou stavbu je vydáno již téměř dva roky platné územní rozhodnutí. V současné době Správa železnic zpracovává „Metodický pokyn pro projektování systému ERTMS/ETCS“, pro jehož konečné znění je stanoven termín 30. června 2020. Poté bude dokončen záměr projektu stavby „ETCS + DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín“, který nám byl vrácen Ministerstvem dopravy k přepracování. Lze tedy předpokládat, že v průběhu začátku prací na dalším stupni dokumentace stavby „Rekonstrukce traťového úseku Příbyslav - Pohled“ budou již známy veškeré vstupní údaje pro řádné dokončení projektové přípravy a pro úpravu záměru projektu této stavby v souladu s výše uvedenými dokumenty. Do té doby budou zpracovávány pouze invariantní části dokumentace a neobáváme se, že hrozí riziko zmaření jakékoliv části prostředků vynaložených na projektovou přípravu z důvodu nejjasnosti v technickém řešení systému ETCS.

Vážený pane řediteli, dovolujeme si Vás požádat o projednání této žádosti v Centrální komisi Ministerstva dopravy.

S pozdravem

  
Ing. Pavel Paidar  
ředitel odboru přípravy staveb

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že doporučuje panu NM výjimku z platné směrnice č. V-2/2012, spočívající v možnosti pokračovat v přípravě akce „*Rekonstrukce TÚ Příbyslav – Pohled*“ dalším stupněm dokumentace s tím, že záměr projektu bude předložen až následně, udělit, avšak s podmínkou, že Správa železnic, s. o. bude pokračovat zcela v souladu s „Metodickým pokynem pro projektování systému ERTMS/ETCS“ a se záměrem projektu akce „ETCS + DOZ Brno – Havlíčkův Brod – Kolín“, tedy ve smyslu odst. č. 3 dopisu Správy železnic, s. o. č. j. 15969/2020-SŽ-GR-O6 ze dne 5. 3. 2020.

### **3.3 Žádost o výjimku z postupů dle platné směrnice MD č. V-2/2012 (Rekonstrukce TÚ Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně))**

Dopisem č. j. 16573/2020-SŽDC-GR-O6 ze dne 9. 3. 2020 požádala Správa železnic, s. o. (viz níže) o výjimku z povinnosti zpracovat studii proveditelnosti pro velký projekt (čl. 3, bod 3.2 směrnice):



Váš dopis zn.  
Ze dne  
Naše zn. 16573/2020-SŽDC-GR-O6  
Listů/příloh 1/0  
  
Vyřizuje Ing. arch. Pavel Andršt  
Telefon +420 972 235 893  
Mobil +420 724 951 970  
E-mail Andrst@szdc.cz  
  
Datum 9. března 2020

Ministerstvo dopravy  
Ing. Josef Kubovský, ředitel O910  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

#### **Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) - Chabařovice (včetně) - žádost o výjimku z postupů**

Vážený pane řediteli,  
Správa železnic předkládá v těchto dnech Ministerstvu dopravy záměr projektu stavby „Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) - Chabařovice (včetně)“.

Tato investiční akce obsahuje rekonstrukci stávajícího úseku tzv. podkrušnohorské železniční magistrály v současné stabilizované trase bez možnosti výraznějších změn trasování a při zachování základních technických parametrů, tedy jako dvoukolejně elektrifikované tratě. Vzhledem k těmto skutečnostem je základní technické řešení tohoto úseku jednoznačně definováno a není možno uvažovat s jinými variantami, který by měly být prověřovány.

Vzhledem k výše uvedenému si Vás tímto dovoluji požádat o předložení k projednání v Centrální komisi výjimky z postupů dle ustanovení 13.4 Směrnice Ministerstva dopravy č. V-2/2012, konkrétně z povinnosti zpracovat studii proveditelnosti pro velký projekt dle čl. 3.2 této směrnice.

Děkuji

Ing. Pavel Paidar  
ředitel odboru přípravy staveb

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že doporučuje panu NM výjimku z platné směrnice č. V-2/2012, spočívající v možnosti zrušit povinnost zpracovat studii proveditelnosti pro velký projekt na akci „Rekonstrukce traťového úseku Ústí nad Labem západ (mimo) – Chabařovice (včetně)“, udělit.

### **3.4 Konceptní záměr projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC**

Dopisem Správy železnic, s. o. č. j. 1768/2020-SŽDC-TÚDC-ÚT ze dne 28. 2. 2020 byla Ministerstvu dopravy, jmenovitě odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910), předložena „Zpráva o opatření k závěrům výkonu funkce státního dozoru ve věcech drah – Kontrolně analytické centrum řízení dopravy (KAC)“, která reaguje na uložená opatření dle Protokolu o výkonu státního dozoru a současně předkládá „**Konceptní záměr projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC**“. (Všechny zmíněný materiál se nachází v elektronické příloze).

(Níže je uvedeno úvodní shrnutí obsahu návrhu „Konceptního záměru projektu realizace Jednotného záznamového prostředí ŽDC“, včetně zdůvodnění jeho předložení k projednání).



#### **Úvodní shrnutí obsahu návrhu „Konceptního záměru“ projektu realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC**

S přihlédnutím k závěrům vyplývajících z vyhodnocení stávající technicko technologické aplikace (Kontrolní analytické centrum – KAC) zajišťující záznam určených audio, video a datových informací v oblasti železniční dopravní cesty (dále jen ŽDC), se prokázalo jako velmi výhodné, vytvořit komplexní záznamový prostor určený pro záznam všech potřebných dat a informací napříč oblastí působnosti ŽDC.

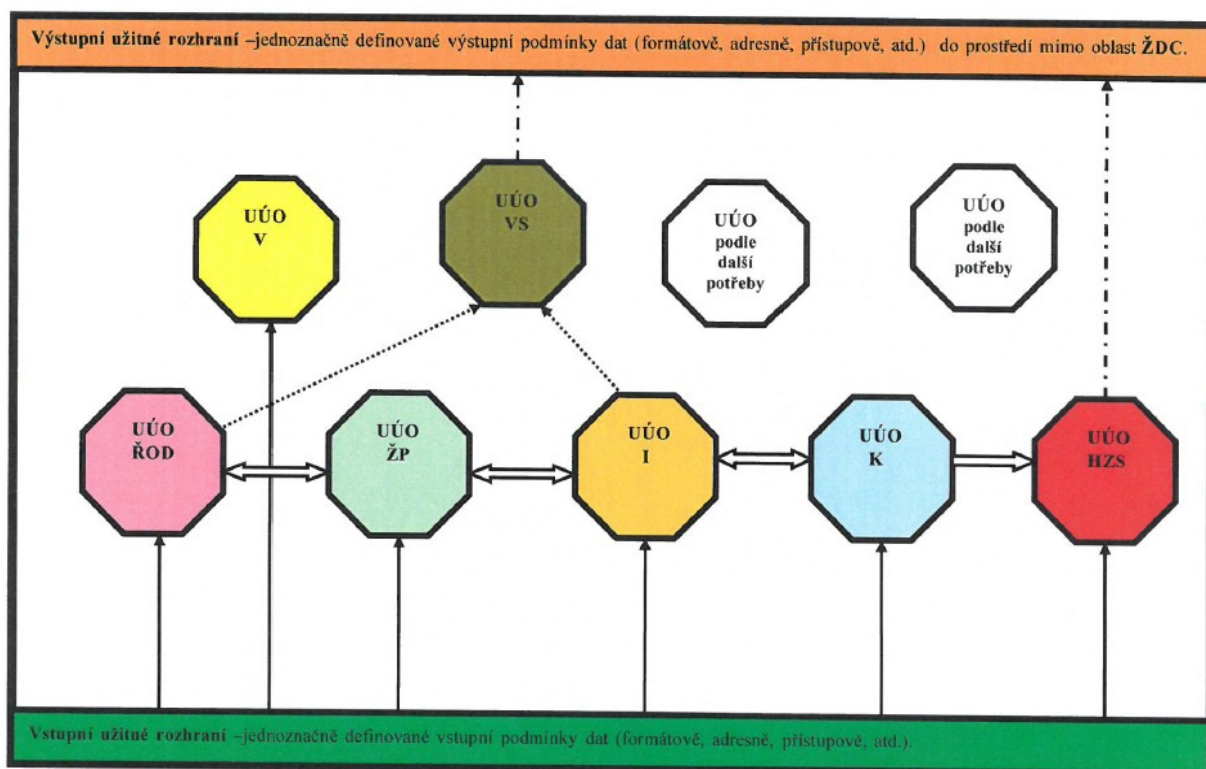
Záměrem této aplikace je vytvoření jednotného a komplexně koncipovaného prostředí, které by sjednotilo a přesně specifikovalo používání záznamového a archivačního zařízení používaného při tvorbě podmínek působnosti v celém prostředí ŽDC.

Vytvořením nového záznamového prostředí ŽDC by vznikla komplexně definovaná struktura oblastí oborové působnosti a zaměření zaznamenávaných aktivit, pracovních postupů a výsledků činnosti v oblasti působnosti ŽDC.

#### **Realizací „Projektového záměru“ popsané stavby by bylo dosaženo:**

- Výrazného provozního a ekonomického zhodnocení již provozně využívané technické aplikace KAC;
- Vytvoření jednotného záznamového prostředí umožňujícího plnohodnotně a harmonizovaně využívat data a datové informace v oblasti ŽDC, které jsou potřebné pro optimalizaci provozu ve všech oborech její působnosti;
- Vytvoření podmínek pro plnohodnotné a přístupově jednotné použití podmínek GDPR a to v celém datovém, informačním a komunikačním rozsahu působnosti ŽDC;
- Vzniku možnosti pro zjednodušení organizace provozních a servisních podmínek, které jsou nedílnou procesní součástí tvorby ŽDC;
- Výrazného zvýšení účinnosti analytických procesů, využívaných pro optimalizaci využití ŽDC .
- Přesně definované perspektivní možnosti uložení a archivace komunikace a datových informací vycházející z výhledově realizovaných provozně technických aplikací v oblasti ŽDC;
- Kumulace dat a informací vztažných k problematice optimalizace tvorby, údržby a servisní činnosti ŽDC;
- Ekonomické optimalizace oblastí potřeb současného i perspektivního záznamu v celé šíři činnosti ŽDC;
- Optimalizace způsobu přenosu a dohledovatelného předávání dat mezi všemi vztažnými OS;

## Základní principiální schéma koncepčního záměru „Jednotného záznamového prostředí ŽDC“



### Legenda ke schématu:

**Jednoduché spojnice** - všechna předávaná vstupní data plně definovaná vstupním užitným rozhraní určená pro záznam nebo archivaci v adresně konkrétní UÚO.

**Tečované spojnice** - výběrová a přesně definičně upravená data předávaná pouze do prostředí ŽDC.

**Čerchované spojnice** - výběrová a přesně definičně upravená data předávaná pouze mimo prostředí ŽDC.

**Dvojitě spojnice** - předávaná uložená data podle přesně definovaného a jednoznačně vymezeného přístupového algoritmu mezi určenými UÚO – pouze v prostředí ŽDC.

**UÚO** užité úložné oblasti definované pro pracovní činnost konkrétního oborového využití (bližší definice viz „Koncepční záměr“.)

**ŘOD** řízení a organizování dopravy

**ŽP** životní prostředí

**I** infrastruktura

**K** kamery

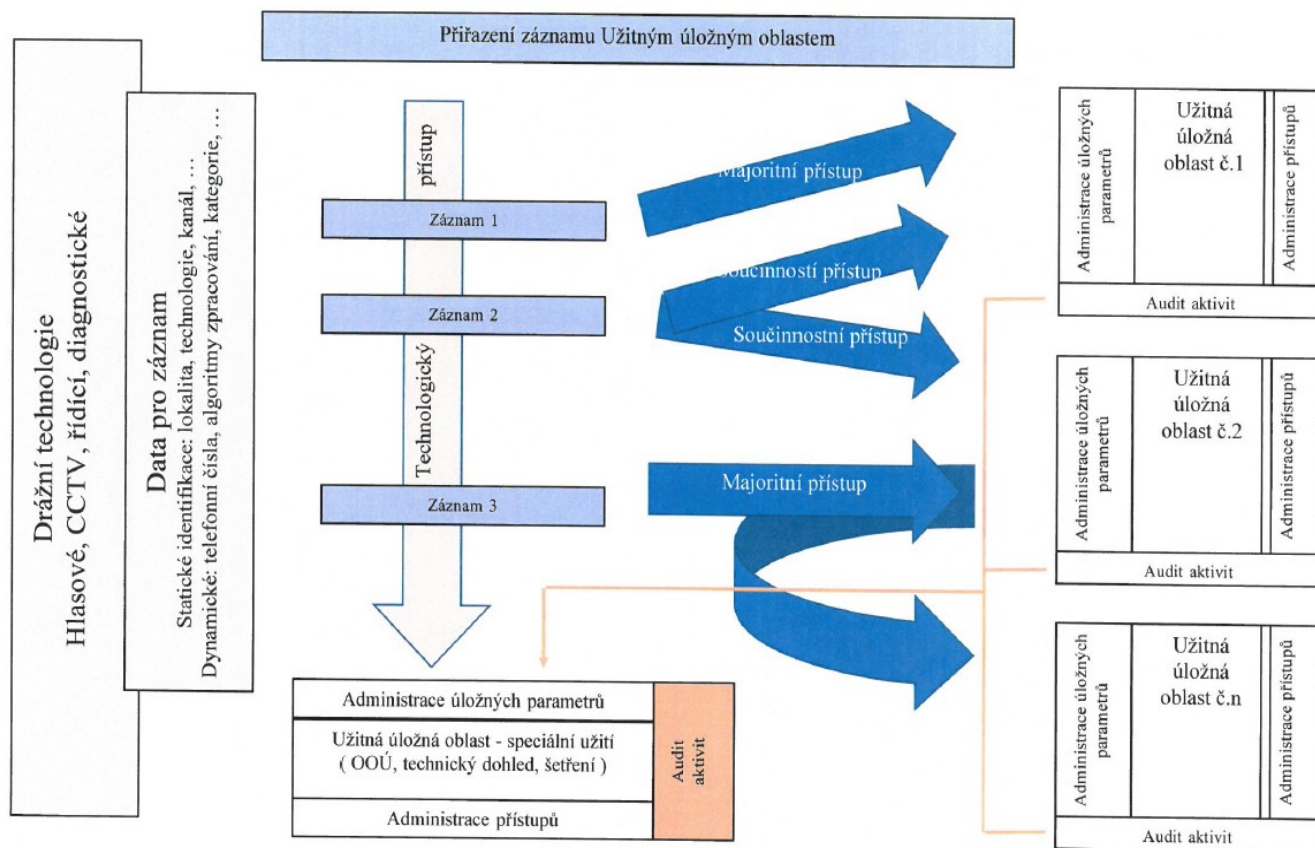
**HZS** hasičský záchranný sbor

**V** video

**VS** veřejná správa

Plnohodnotné principiální definice, návrhy technologického členění, organizačních i přístupových struktur a technologické směřování technického přístupu aplikace je uvedeno v plném znění „Koncepčního návrhu“.

## Základní schéma vstupního algoritmu zpracování dat „Jednotného záznamového prostředí ŽDC“



Smyslem předkládaného koncepčního záměru projektu realizace „Jednotného záznamového prostředí ŽDC“ (dále jen „JZP ŽDC“) je **přijetí koncepce JZP ŽDC**, která vzniká na základě zkušeností s provozním využíváním Kontrolně analytického centra řízení dopravy (KAC), schváleného Centrálními komisemi MD dne 16. 12. 2014 a 12. 6. 2015 v hodnotě 545,047 mil. Kč bez DPH (spolufinancovaných z evropských zdrojů), realizovaného s plným využíváním od 1. 1. 2018 a potvrzeného z hlediska technické využitelnosti, provozní potřeby a smyslnosti vynaložených veřejných finančních prostředků, včetně evropských, provedeným výkonem státního dozoru ve věcech drah dne 24. 7. 2019 (viz protokol č. j. 84/2019-910-IZD/3 ze dne 6. 12. 2019).

JZP ŽDC je výhodně strukturovaně uspořádané do užitných úložných oblastí (UÚO), které jsou definovány jako záznamový a archivační prostor pro, v předstihu definovanou, pracovní činnost, prováděnou v rámci vtažného oborového využití. Využití stávajícího KAC, by se následně stalo jednou UÚO (jednou částí pracovní struktury) nově vytvořeného záznamového prostředí.

Vytvořením JZP ŽDC by vznikla komplexně definovaná struktura oblastí oborové působnosti a zaměření zaznamenávaných aktivit, pracovních postupů a výsledků činnosti v působnosti železniční dopravní cesty.

Realizací předmětného záměru projektu bude dosaženo:

- 1) Výrazného provozního a ekonomického zhodnocení již provozně využívané technické aplikace KAC.
- 2) Vytvoření jednotného záznamového prostředí, umožňujícího plnohodnotně a harmonizovaně využívat data a datové informace v oblasti ŽDC, které jsou nezbytné pro optimalizaci provozu ve všech oborech její působnosti.
- 3) Vytvoření podmínek pro plnohodnotné a přístupově jednotné použití podmínek GDPR, a to v celém datovém, informačním a komunikačním rozsahu působnosti ŽDC.
- 4) Vzniku možností pro zjednodušení organizace provozních a servisních podmínek, které jsou nedílnou procesní součástí tvorby ŽDC.
- 5) Výrazného zvýšení účinnosti analytických procesů, využívaných pro optimalizaci využití ŽDC.
- 6) Přesně definované perspektivní možnosti uložení, archivace, komunikace a ukládání datových informací, vycházející z výhledově realizovaných provozně-technických aplikací v oblasti ŽDC.
- 7) Kumulace dat a informací, vztažných k problematice optimalizace tvorby, údržby a servisní činnosti ŽDC.
- 8) Ekonomické optimalizace oblasti potřeb současného i perspektivního záznamu v celé šíři činnosti ŽDC.
- 9) Optimalizace způsobu přenosu a dohledovatelného předávání dat mezi všemi vztažnými organizačními složkami.

**Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje koncepční záměr projektu „Realizace Jednotného záznamového prostředí ŽDC“ bez podmínek s tím, že veškeré předkládané dílčí projektové záměry nebo jejich části, vztažené k problematice záznamu, případně archivaci dat, musí být připravovány a realizovány v souladu s tímto koncepčním dokumentem. Současně ukládá Správě železnic s. o. zachovat postup v souladu s usnesením vlády ČR ze dne 27. ledna 2020 č. 86, o uložení povinnosti informovat vládu v souvislosti s výdaji v oblasti informačních a komunikačních technologií, tj. informovat vládního zmocněnce pro informační technologie a digitalizaci Ing. Vladimíra Dzurilly, Dip Mgmt.**

V Praze dne: 25. 3. 2020  
Zapsal: Mgr. Petr Řehák

Souhlasím – nesouhlasím  
V Praze dne 2020

**Ing. Josef Kubovský**  
ředitel  
Odbor infrastruktury a územního plánu