

# Zápis

**z 29. zasedání Centrální komise dne 4. 10. 2013 k projektům infrastruktury železnic,**

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“.

## Seznam předložených návrhů projektů k projednání:

Pořadové číslo	Studie proveditelnosti	předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
	Studie proveditelnosti GSM-R pro síť celostátních drah ČR, aktualizace III	Vypuštěno z programu	
Pořadové číslo	Název investiční akce	předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
	GSM-R III. koridor Beroun-Plzeň-Cheb ZP	Vypuštěno z programu	
1	Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505 – 29,881 trati Beroun Rakovník	ZP	123 894,-
2	Rekonstrukce kunčického zhlaví v ŽST Vítkovice	ZP	493 894,-
3	Modernizace traťového úseku Brno – Maloměřice – Brno Židenice	ZP	746 206,-
4	Negrelliho viadukt	ZP	998 637,-
5	Zvýšení kapacity tratě Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba	ZP	978 763,-
Pořadové číslo	Zadávací podmínky	předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
1	Zadávací podmínky veřejné zakázky „CDP Praha“	K projednání	740 354,-
2	Zadávací podmínky veřejné zakázky „Úpravy zab. zař. pro ETCS v úseku Praha – Kolín“	K projednání	123 000,-
3	Zadávací podmínky veřejné zakázky „DOZ Břeclav – Brno“	K projednání	254 246,-
Pořadové číslo	Různé	předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
1	Informace o změně věcného řešení oproti schválenému ZP u stavby „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“		642 366,-
2	Info - „Prodl. podch. a zajišť bezbar. přístupu na nástupiště žst. Č. Brod“		73 600,-

3	Informace - „DOZ Břeclav – Brno“		
4	Informace k plnění podmínek z CK MD ze dne 26. 9. 2013		
5	Informace Studie proveditelnosti GSM-R pro síť celostátních drah ČR, aktualizace III.		
6	Informace „Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické tratě“		

Investor: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

## Investiční akce:

### **1. Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505-29,881 trati Beroun - Rakovník.**

*Investor:* Správa železniční dopravní cesty, s. o.

*Projektant:* Sdružení firem PRODIN a. s. + TOP CON SERVIS s. r. o. – TRAŤ BEROUN - RAKOVNÍK

*Druh dokumentace:* Záměr projektu

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

*Místo realizace (kraj):* Středočeský

*Předpokládaná realizace:* 2015

*CIN:* 123,894 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni

*ISPROFOND:* 521 372 0014

*CIN:* 123,894 mil. Kč; financování se předpokládá z rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 - 2015 a v rámci spolufinancování z prostředků OPD. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10% dle pravidel FIDIC. (*SFDI = 28,499 mil. Kč; EU = 95,395 mil. Kč*).

#### ***Ekonomická efektivnost projektu:***

FRR = 0,67 %; FNPV = – 39 666 tis. Kč; B/C Ratio = 0,65;

ERR = 6,81 %; ENPV = 11 952 tis. Kč; B/C Ratio = 1,12, tzn., že z hlediska ekonomické analýzy **je projekt ekonomicky efektivní.**

#### ***Účel stavby:***

Jedná se o stavbu, která řeší zvýšení traťové rychlosti na celostátní jednokolejné neelektrizované trati Beroun - Rakovník v úseku mezi stanicemi Roztoky u Křivokláta - Městečko u Křivokláta v km cca 26,505 – 29,881. Součástí stavby bude rekonstrukce umělých staveb (mostů a propustků). Stavba leží na trati mimo TEN-T (3. osa). Cílem rekonstrukce bude zkrácení jízdních dob a přepravních časů, zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy na železniční dopravní cestě a zvýšení kultury cestování. Zvýšení cestovní rychlosti přinese úsporu jízdní doby, čímž se posílí konkurenceschopnost železniční dopravy.

V řešeném traťovém úseku je kolejové lože zabahněné a jsou zde problémy s geometrickou polohou koleje (dále jen „GPK“). Materiál železničního svršku v daném úseku se skládá z kolejnic tvaru S49 na betonových nebo dřevěných pražcích. Kolej je stykovaná. V obloucích o malých poloměrech jsou kolejnice výškově a bočně ojeté. Stávající odvodnění je v některých místech nefunkční. Současná traťová rychlost je 50 km/h.

Rekonstruovaná trať bude po stavební i provozní stránce uvedena do takového stavu, aby vyhovovala platným předpisům a normám. Po realizaci této stavby bude dosaženo traťové rychlosti 70 km/h, respektive 75 km/h pro nedostatek převýšení 130 mm. Rekonstrukcí předmětného úseku bude zajištěna bezpečnost železničního provozu, a to jak po stránce řádného technického stavu jednotlivých zařízení, tak i z hlediska dodržení volného a schůdného manipulačního prostoru. Stavbou budou odstraněny nedostatky týkající se nefunkčního odvodnění železničního tělesa. Bude provedeno odvodnění tělesa železničního spodku v prostoru zářezu a také bude zamezeno podmáčení železničního tělesa vodou z odvodnění tunelů. V místech, které vykazují poruchy GPK a kde se vyskytují blátivá místa budou zřízeny sanační vrstvy železničního spodku. Na zastávce Křivoklát bude zřízeno nové nástupiště s výškou nástupiště hrany 550 mm nad temenem kolejnice typu L o délce 130m. Bude provedena úprava napojení nástupiště na komunikaci a veřejné stezky. V celém úseku bude provedena rekonstrukce železničního svršku s použitím užitých regenerovaných kolejnic tvaru S49. Budou použity nové betonové pražce s pružným upevněním a zřídí se bezstyková kolej. U železničního mostu v km 27,190 bude provedena rekonstrukce ocelového mostního pole přes Berounku, která umožní osadit na ocelovou konstrukci bezstykovou kolej. Provede se rekonstrukce podélníků a uložení mostnic. Na inundačních polích bude provedena nová hydroizolace nosné konstrukce, úprava říms a zábradlí. U železničních mostů v km 28,378 a km 31,595 bude provedena náhrada ocelových konstrukcí s prvkovou mostovkou za mosty s průběžným kolejovým ložem. U mostů v km 27,453, km 28,056 a km 29,701 bude provedena nová hydroizolace, úprava říms a zábradlí. Stejně úpravy budou provedeny také na propustcích. Na vjezdových portálech tunelů budou provedeny výměny krajních svodnic, kterými protéká voda a v zimních měsících zde dochází k namrzání železničního svršku.

#### ***Územně technické podmínky:***

Umístění stavby je dáno současným situováním tratě. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy, v převážné části na pozemcích Správy železniční dopravní cesty, s. o. a Českých drah, a. s. Vedení kabelové trasy se předpokládá v některých místech, z prostorových důvodů, umístit i na sousedních pozemcích. Příprava území pro stavbu není potřebná, všechny činnosti pro realizaci stavby včetně přeložek inženýrských sítí jsou součástí stavby.

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

Technické a finanční požadavky na zabezpečení budoucího provozu stavby budou řešeny a popsány v rámci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů dokumentace stavby. Přehled budoucích správců a dělení nákladů bude uveden v souhrnném rozpočtu stavby. Provedenou rekonstrukcí však nedojde ke změně jednotlivých správců a institucí zajišťujících údržbu objektů. Vzhledem k tomu, že nedochází k rozšíření stávající železniční sítě, nevzniká ani potřeba nárůstu pracovníků údržby.

**Rozpis nákladů:**

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	5 480
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	105 522
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	10 522
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
7	Technická pomoc	110
8	Propagace	100
9	Dozor v průběhu výstavby	2 160
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>123 894</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Zvýšení traťové rychlosti v km 26,505-29,881 trati Beroun - Rakovník“ se schvaluje bez podmínek.

**2. Rekonstrukce kunčického zhlaví v ŽST Vítkovice.**

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

**Projektant:** MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu

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

**Místo realizace (kraj):** Moravskoslezský

**Předpokládaná realizace:** 2014 - 2015

**CIN:** 493,894 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni

**ISPROFOND:** 581 372 0001

**CIN:** 493,894 mil. Kč; financování se předpokládá z rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 - 2015 a v rámci spolufinancování z prostředků OPD. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu. (SFDI = 105,398 mil. Kč; EU = 388,497 mil. Kč).

**Ekonomická efektivnost projektu:**

FRR = - 4,88 %; FNPV = - 318 551 tis. Kč

ERR = 6,78 %; ENPV = 74 301 tis. Kč, B/C Ratio = 1,20, tzn., že z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní.

### **Účel stavby:**

Jedná se o stavbu, která řeší odstranění nevyhovujícího stavu železničního svršku a dalších zařízení na kunčickém zhlaví v žst. Ostrava Vítkovice, ležící na dvoukolejné elektrizované celostátní trati Český Těšín – Ostrava Svinov v km cca 32,645 až 33,450. Stavba leží na trati TEN-T. Ve stavbě bude řešen železniční svršek a spodek, umělé stavby, trakční vedení, zabezpečovací a sdělovací zařízení. V současné době je zde traťová rychlost 80 km/h. Stavba „Rekonstrukce kunčického zhlaví v žst. Ostrava Vítkovice“ souvisí se stavbou „Rekonstrukce TZZ Ostrava Vítkovice – Ostrava Svinov“, ale není podmiňující stavbou.

Cílem rekonstrukce je zvýšení traťové rychlosti na 120 km/h pro klasické soupravy, dosažení třídy zatížitelnosti D4 a průjezdného profilu Z-GC. Po realizaci stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu a ke zvýšení komfortu cestujících.

Předmětem stavby bude rekonstrukce stávajících kolejí a výhybek kunčického zhlaví železniční stanice Ostrava Vítkovice. Dále bude provedena rekonstrukce navazujících traťových kolejí v úseku žst. Kunčice – žst. Vratimov. Stavbou bude zvýšena traťová rychlost na 120 km/h. Hlavní traťové koleje budou z nového svrškového materiálu tvaru 60 E2 na betonových pražcích s pružným upevněním. Ze stejného svrškového materiálu budou i výhybky vložené do hlavních kolejí. Výhybky budou vybaveny elektrickým ohřevem výměn včetně ohřevu prostoru žlabových pražců. Předjízdne koleje na kunčickém zhlaví budou z nového svrškového materiálu 49 E1 na betonových pražcích s pružným upevněním. Všechny koleje a výhybky budou svařeny do bezстыkové koleje. Konfigurace Kunčického zhlaví bude navržena tak, aby byly zachovány užitečné délky 810 m pro kolej č. 2, 4 a 780 m pro kolej č. 1, 3. Osová vzdálenost kolejí č. 1, 2, 3 a 4 bude 5,0 m. Propojení na vlečkovou kolej VÍTKOVICE Doprava a. s. bude provedeno výhybkou č. 8 s napojením na novou výhybku č. 143. Vjezdy do kolejí č. 4 a 3 budou navrženy na rychlost 60 km/h. Spojka mezi traťovými kolejemi č. 2 a 1 bude provedena výhybkami č. 4 a 6 pro rychlost 60 km/h. Spojka mezi traťovými kolejemi č. 1 a 2 bude provedena výhybkami č. 1 a 2 pro rychlost 50 km/h. Spojka mezi traťovými kolejemi č. 1 a 2 bude v přímé před mostem v km 33,223 s propojením na vlečku ArcelorMittal Ostrava a. s. z koleje č. 2. Rekonstrukce železničního spodku bude provedena v obou traťových kolejích a všech stavbou dotčených staničních dopravních kolejích. Bude navržena jednotná skladba rekonstrukce pražcového podloží. Odvodnění traťové kolej č. 1 bude provedena do nezpevněného příkopu. Kolej č. 2 bude odvodněna trativodem a bude ve dvou místech příčným svodem vyvedena do příkopu u koleje č. 1. Rekonstrukcí dotčené staniční koleje budou odvodněny soustavou trativodů s odvodněním do retenční nádrže a vsakovací jímky v km 33,368. Bude provedena rekonstrukce dotčených umělých objektů (železniční propustek v km 32,650 a železničních mostů v km 33,065 a 33,223). U mostu v km 33,223 (přes ulici Místeckou) bude provedeno nadbetonování spřažené železobetonové desky z důvodu navýšení zatížitelnosti nosné konstrukce mostu. Po dobu rekonstrukce mostu přes ulici Místeckou bude stávající dvoukolejná tramvajová trať provizorně převedena do jednokolejné trati. V žst. Ostrava Vítkovice budou provedeny stavební úpravy místností pro umístění technologického zařízení. Přechod kabelů pod kolejištěm bude pomocí kabelovodu. Rozsah trakčního vedení bude odpovídat rozsahu úprav železničního svršku a spodku. V dotčeném úseku bude realizováno trakční vedení v parametrech pro maximální rychlost 160 km/h v hlavních kolejích. Bude vybudováno nové osvětlení hlavního kolejiště. Dále budou provedeny přeložky silnoproudých vedení a sdělovacích zařízení.

V celé stanici bude vybudováno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Nové výhybky s čelistovými závěry budou zabezpečeny rozřeznými elektromotorickými přestavníky se žlabovými pražci. V celé žst. budou všechna návěstidla nahrazena návěstidly novými, rovněž bude vybudována nová kabelizace. Nová stavědlová

ústředna se umístí v 1. NP v místnosti bývalé telefonní ústředny. Bude provedena úprava traťového zabezpečovacího zařízení. V žst. Ostrava-Vítkovice bude nově instalován kamerový systém pro sledování nástupišť. Dále bude provedeno doplnění dispečerské řídicí techniky v žst. Ostrava-Vítkovice.

### ***Územně technické podmínky:***

Stavba úzce navazuje na současně zpracovávanou přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce TZZ Ostrava Vítkovice – Ostrava Svinov“, se kterou je koordinována a v rámci stavby bude v tomto t. ú. položena kabelizace. Ve vazbě na projektový záměr „Ostravský železniční okruh“, zpracovaný Mott MacDonaldem CZ, s.r.o v lednu 2013, byly výhybky kol. spojek před mostem v km 33,223 situovány tak, aby bylo v budoucnu příp. možno provést kolejové napojení OŽO vložním výhybkou do traťové koleje č.1. Rovněž SZZ umožní příp. budoucí zapojení nové výhybky. Stavba je situována převážně na tělese dráhy a tedy na pozemcích SŽDC, s. o. a ČD, a. s., dále potom na pozemcích Vítkovice Doprava, a.s., ArcelorMittal Ostrava a.s., Statutárního města Ostrava a ŘSD ČR. Pozemky nepodléhají ochraně zemědělského půdního fondu. Na mimodrážních pozemcích budou pouze dočasné zábory. Pozemky nespádají do ochrany PUPFL. Umístění SO a PS nezasahuje ani do ochranného pásma lesa, které činní 50 m od hranice pozemku určeného k plnění funkce lesa. Realizace stavby si nevyžádá výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.

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

Stavba nezvýší nároky na počty zaměstnanců obsluhující dotčený úsek trati. Realizací stavby dojde ke snížení nároků na údržbu v prostoru kunčického zhlaví z titulu rekonstrukce železničního svršku, spodku, zabezpečovacího zařízení, trakčního vedení a některých souvisejících objektů.

### **Rozpis nákladů:**

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
	Poplatky za plány / stavební projekt	39 219 817
	Nákup pozemků	0
	Výstavba	397 665 000
	Technologie	
	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	38 977 000
	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
	Technická pomoc	3 610 000
	Propagace	480 000
	Dozor v průběhu výstavby	13 942 679
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>493 894 496</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	103 717 844
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>597 612 340</b>

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce kunčického zhlaví v ŽST Vítkovice“ se schvaluje bez podmínek.

### **3. Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice – Brno Židenice.**

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

**Projektant:** MORAVIA CONSULT Olomouc a. s.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu

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

**Místo realizace (kraj):** Jihomoravský

**Předpokládaná realizace:** 2014 - 2015

**CIN:** 746,206 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni

**ISPROFOND:** 562 3720005

**CIN:** 746,206 mil. Kč; financování se předpokládá z rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 - 2015 a v rámci spolufinancování z prostředků OPD. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10% dle pravidel FIDIC. (SFDI = 231,167 mil. Kč; EU = 515,039 mil. Kč).

#### ***Ekonomická efektivnost projektu dle SP varianty B:***

FRR = -1,85 %; FNPV = - 262 315 tis. Kč B/C Ratio = 0,62

ERR = 6,80 %; ENPV = 140 589 tis. Kč, B/C Ratio = 1,23, tzn., že z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní.

#### ***Účel stavby:***

Jedná se o stavbu, která se nachází na dvoukolejných elektrizovaných celostátních tratích Brno - Česká Třebová a Brno - Havlíčkův Brod v mezistaničním úseku Brno Maloměřice – Brno-Židenice v km cca 158,768 - 161,454. Předmětem řešení bude modernizace železničního svršku a spodku hlavních traťových kolejí včetně rekonstrukce umělých staveb. Dále budou provedeny nezbytné úpravy staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) pro vybudování nového elektronického trojznakového traťového zabezpečovacího zařízení (TZZ) v úseku Židenice - Maloměřice. V rámci stavby bude řešeno sdělovací zařízení, silnoproudá technologie včetně DRT, úprava trakčního vedení a napájení. Stavba leží na trati TEN-T. V mezistaničním úseku Brno-Maloměřice – Brno-Židenice se nachází celkem 7 traťových kolejí. Traťové koleje č. 1 a 2 jsou součástí 1. tranzitního železničního koridoru (TŽK) Brno - Česká Třebová a traťové koleje č. 1K a 2K leží na trati Brno hl. n. - Havlíčkův Brod. Zbývající traťové koleje č. 4, 6 a 8 nejsou součástí této stavby. Současná traťová rychlost 80 km/h bude po modernizaci zvýšena v hlavních kolejích ve směru Česká Třebová na rychlost 115 km/h pro klasické soupravy a pro naklápačcí soupravy na rychlost 130 km/h. Traťová rychlost ve směru na Havlíčkův Brod bude v rozmezí 90 až 110 km/h.

Cílem rekonstrukce je provést zvýšení traťové rychlosti, zajistit třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez UIC GC. Zajistit vybavení tratě takovým technologickým zařízením, které bude zajišťovat plnou bezpečnost provozu při traťové rychlosti do 160 km/h. Po realizaci bude stavba splňovat podmínky interoperability.

V řešeném rekonstruovaném úseku bude provedena rekonstrukce hlavních kolejí č. 1,2, 1K a 2K se směrovou a výškovou úpravou. Nový železniční svršek bude tvaru 60 E2 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým pružným upevněním. Kolej bude svařena

v bezстыkovou kolej. Na základě geotechnického průzkumu bude navržena konstrukce pražcového podloží železničního spodku. Odvodnění bude tvořeno většinou trativodním systémem s případným doplněním o hlavní sběrač. Současně bude provedena úprava přilehlých svahů u otevřených příkopů. Bude provedena rekonstrukce mostu v km 159,116 (ulice Karlova) s provedením nové hydroizolace desky v celém rozsahu poloviny mostu (pod kolejemi č. 1K, 1,2, 2K) včetně dilatační spáry a bude provedena úprava říms. U spodní stavby bude provedena sanace poškozených míst. Rámový podchod v km 159,645 bude zrušen. U podchodu v km 160,510 bude provedena bezešvá, celoplošná nová izolace. Ve stavbě bude zřízen kabelovod, který bude chránit kabelové trasy jednotlivých vedení v modernizovaném úseku. Dále budou zřízeny protihlukové stěny. V návaznosti na rekonstrukci železničního svršku, spodku a výstavby souvisejících zařízení bude provedena rekonstrukce trakčního vedení (TV) a ukolejnění. Součástí rekonstrukce TV bude převěšení stávajícího závěsného optického kabelu. V rekonstruovaném úseku bude stávající automatický blok nahrazen novým elektronickým trojznakovým TZZ s přenosem návěstí a kódu vlakového zabezpečení v celém traťovém úseku a se soustředěním výstroje do stavědlové ústředny v Brně Židenicích.

Přínos je především dosažen ve zvýšení bezpečnosti provozu železniční dopravní cesty zajištěním požadované prostorové průchodnosti a zlepšení parametrů dotčeného úseku tratě. Dále z důvodu zvýšení traťové rychlosti dojde k úsporám času zejména v osobní dopravě. Současně dojde k odstranění starých zařízení, která jsou za hranicí své životnosti a jsou ve špatném technickém stavu.

#### **Územně technické podmínky:**

Záměr projektu bude realizován na katastrálním území Židenice a Maloměřice v rámci Statutárního města Brna.

#### **Katastrální území Maloměřice:**

LV	Vlastník RČ (IČ) , Jméno vlastníka (název), adresa (sídlo), spoluvlastnický podíl						
	parc.číslo dle KN	výměra dle KN	parc.číslo dle ZE	původ ZE	výměra ZE	druh pozemku	způsob využití
486	ČR-Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dílžďená 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00						
	1897/43	26				zast.pl.	bez č.p.
	1895/3	455				ost. plocha	ost.komunikace
	1897/61	6517				ost. plocha	dráha
872	1/5	Božena Dobrovolná, Selská 14/57a, Brno, Maloměřice, 614 00					
	1/5	Marie Fojtíková, Žitná 1479/13, Brno, Řečkovice, 621 00					
	1/5	František Kellner, náměstí Svornosti 2387/2, Brno, Žabovřesky, 616 00					
	1/5	Josef Kellner, Selská 14/57a, Brno, Maloměřice, 614 00					
	1/5	Viktorie Marková, Heyrovského 594/10, Brno, Bystrc, 635 00					
	1901/17	359				travní porost	
	1900/19	23				ostatní plocha	jiná plocha
1187	CEMENTÁRNA MALOMĚŘICE s.r.o., Slaměnickova 1008/23b, Maloměřice, 61400 Brno						
	1808/46	16				ostatní plocha	jiná plocha
	1809/1	229				ostatní plocha	ostat.kom.
	1809/17	60				zast. pl.	jiná stavba
	1897/60	142				ostatní plocha	dráha

<b>3042</b>	<b>SJM Blaha Miroslav a Blahová Hana, Fryčajova 410/155a</b>						
	1802/1	7979					
<b>2498</b>	<b>České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15</b>						
	1517/4	2053				zahrada	
	1519	2714				ostatní plocha	dráha
	1797/1	3252				ostatní plocha	ostat.kom.
	1802/1	9151				ostatní plocha	jiná plocha
	1804	11882				ostatní plocha	sport. a rekr. pl.
	1806/1	3784				ostatní plocha	neplodná půda
	1808/1	4095				ostatní plocha	jiná plocha
	1897/1	620374				ostatní plocha	dráha
	1897/23	17665				ostatní plocha	dráha
	1898	7636				ostatní plocha	dráha
	1897/67	35				zast. pl.	výroba
	1897/75	27				zast. pl.	doprava
	1897/125	37				zast. pl.	doprava
<b>10001</b>	<b>Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno, Brno-město, 601 67</b>						
	1515/2	2				ostatní plocha	dráha
	1808/41	250				ostatní plocha	jiná plocha
	1897/4	1527				ostatní plocha	dráha
	1897/22	1908				ostatní plocha	ostat.kom.
	1901/13	174				travní porost	
<b>60000</b>	<b>ČR - Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Praha, Nové Město, 128 00</b>						
	1710	6594				ostatní plocha	ostat.kom.

### Katastrální území Židenice:

LV	Vlastník						
	RČ (IČ) , Jméno vlastníka (název), adresa (sídlo), spoluvlastnický podíl						
	parc.číslo dle KN	výměra dle KN	parc.číslo dle ZE	původ ZE	výměra ZE	druh pozemku	způsob využití
<b>8855</b>	<b>České dráhy, a.s., nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15</b>						
	5882	3456				zast. pl.	doprava
	5884/1	46154				ostatní plocha	dráha
	6064	600				ostatní plocha	dráha
<b>10001</b>	<b>Statutární město Brno, Dominikánské náměstí 196/1, Brno, Brno-město, 601 67</b>						
	5883/1	2259				ostatní plocha	ost.komunikace
	6165/1	750				ostatní plocha	ost.komunikace
	6165/4	16				ostatní plocha	ost.komunikace
	6519/1	3631				ostatní plocha	ost.komunikace
	8390/13	11625				ostatní plocha	ost.komunikace
<b>3897</b>	<b>ČR-Ministerstvo obrany, Tychonova 221/1, Praha, Hradčany, 160 00, správce VUSS Brno, Svatoplukova 2687/84, 615 00 Brno Židenice</b>						
	8390/11	1003				ostatní plocha	ost.komunikace

9	ČR-Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dílčeděná 1003/7, Praha, Nové Město, 110 00					
	6165/3	29			ostatní plocha	ost.komunikace
	8390/39	19			ostatní plocha	ost.komunikace

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

*Tabulka č.2 – přehled provozních souborů a stavebních objektů s dělením nákladů dle druhu majetku*

Číslo SO, PS	Název provozních souborů a stavebních objektů v projektu	Majetek	ZRN Kč
SO 31-17-04	Brno-Židenice - zhlaví Hády, železniční svršek	SŽDC	171 478 913
SO 31-17-07	Výstroj trati	SŽDC	372 133
SO 31-16-04	Brno-Židenice - zhlaví Hády, železniční spodek	SŽDC	40 256 783
SO 31-19-12	Brno os.n.-Brno-Židenice, žel. most v ev.km 158,809-Markéty Kuncové (nový km 146,660)	SŽDC	17 262 573
SO 31-19-13	Brno-Židenice - zhlaví Hády, žel. most v ev.km 159,116-Karlova	SŽDC	13 233 180
SO 31-19-13	Brno-Židenice - zhlaví Hády, žel. most v ev.km 159,116-Karlova	Ostatní	231 503
SO 31-19-14	Brno-Židenice - zhlaví Hády, zrušení podchodu v ev.km 159,645	SŽDC	7 810 289
SO 31-19-15	Brno-Židenice - zhlaví Hády, podchod v ev.km 160,510	SŽDC	4 969 717
SO 31-19-16	Brno-Židenice - zhlaví Hády, propustek v ev.km 161,452	SŽDC	990 733
SO 31-19-38	Brno os. nádr. - Brno-Židenice, návěštní lávky	SŽDC	7 729 424
SO 31-10-01	Modernizace průjezdu-přeložky a ochrana sděl.kabelů mimodrážních správců	Ostatní	3 801 855
SO 31-10-02	Modernizace průjezdu - přeložky a ochrana sdělovacích kabelů ČD	Ostatní	468 666
SO 31-38-01	Modernizace průjezdu, vegetační úpravy	SŽDC	2 000 000
SO 31-24-01	Modernizace průjezdu - ochrana výhledových kanalizací (bez rozpočtu=0)	SŽDC	0
SO 31-22-04	Brno-Židenice - zhlaví Hády, ochrana vodovodů	Ostatní	2 863 349
SO 31-27-04	Brno Židenice - zhlaví Hády, přeložky a ochrana kanalizace	SŽDC	6 056 988
SO 30-15-14	Brno-Židenice - kabelovod	SŽDC	7 555 250
SO 31-15-54	Brno-Židenice - zhlaví Hády, PHS v km 158,749 - 159,676 vlevo	SŽDC	34 775 465
SO 31-15-54.1	Brno-Židenice - zhlaví Hády, PHS v km 159,670 - 160,390 vlevo	SŽDC	26 304 421
SO 31-15-54.2	Brno-Židenice - Brno-Královo Pole, PHS v km 159,670 - 160,390 vlevo	SŽDC	6 354 499
SO 31-15-54.3	Brno-Židenice - zhlaví Hády, PHS v km 161,167 - 161,360 vlevo	SŽDC	6 399 252
SO 31-15-57	Brno-Židenice - zhlaví Hády, PHS v km 158,751 - 158,971 vpravo	SŽDC	6 891 487
SO 31-15-58	Brno-Židenice - zhlaví Hády, PHS v km 158,933 - 159,037 vpravo	SŽDC	3 089 290
SO 31-15-80	Modernizace průjezdu - IPO	Ostatní	398 050
SO 31-15-06	Stavební úpravy v budovách	SŽDC	11 000 000
SO 31-01-05	Brno Židenice , trakční vedení	SŽDC	17 141 188
SO 31-01-10	Brno Židenice - zhlaví Hády, úprava TV	SŽDC	56 072 598
SO 31-01-14	Modernizace průjezdu - úpravy ZOK	SŽDC	548 805
SO 31-01-55	Úprava trolejového vedení MHD pod mostem v Karlově ulici	Ostatní	1 602 180
SO 31-06-01	Brno os. nádr. - Brno-Židenice, DOÚO	SŽDC	6 285 675
SO 31-06-08	zast. Brno-Židenice, kabelové rozvody	SŽDC	2 974 070
SO 31-01-06	Brno Židenice ,ukolejnění	SŽDC	683 063
SO 31-01-11	Brno Židenice - zhlaví Hády, úprava ukolejnění	SŽDC	2 464 240
SO 31-06-06	zast. Brno-Židenice, uzemnění trafostanic	SŽDC	598 783
SO 31-06-81	Uzemnění TTS 6kV	SŽDC	511 548
SO 31-06-82	Uzemnění TNS 6kV Brno Maloměřice	SŽDC	400 799
SO 31-06-54	Brno-Židenice - zhlaví Hády, přeložky kabelů nn a vn ČD	Ostatní	6 077 909
SO 31-06-91	Rekonstrukce kabelu 6kV, Maloměřice – SpS Židenice	SŽDC	9 091 918
SO 31-06-55	Brno os. nádr. - Brno-Židenice, přeložky kabelů nn a vn EON	Ostatní	1 128 329

SO 31-06-22	Most ul. Markéty Kuncové, osvětlení silničního prostoru	Ostatní	947 554
SO 31-06-67	Brno os. nádr. - Brno-Židenice, přeložky kabelů TSB	Ostatní	749 788
PS 31-28-01	Brno os.nádr. - Brno-Židenice, staniční zabezpečovací zařízení	SŽDC	59 635 624
PS 31-28-05	Žst. Brno-Maloměřice, staniční zabezpečovací zařízení	SŽDC	8 341 534
PS 31-28-04	Brno-Židenice - Brno-Maloměřice, traťové zabezpečovací zařízení	SŽDC	20 205 558
PS 31-14-11	Brno-Židenice - zhlaví Hády, TK	SŽDC	6 646 321
PS 31-14-13	Brno-Židenice - zhlaví Hády, doplnění místní kabelizace Maloměřice	SŽDC	3 102 649
PS 31-14-14	Brno-Židenice - zhlaví Hády, provizorní kabelizace	SŽDC	923 212
PS 31-14-20	zast. Brno-Židenice, místní kabelizace	SŽDC	3 193 288
PS 31-14-02	Brno os. nádr. - zhlaví Hády, doplnění přenosového systému	SŽDC	1 800 994
PS 31-14-15	Brno-Židenice - zhlaví Hády, provizorní sdělovací zařízení	SŽDC	226 042
PS 03-14-24	zast. Brno-Židenice, EZS - St.6	SŽDC	157 012
PS 03-14-26	zast. Brno-Židenice, EPS - St.6	SŽDC	270 316
PS 31-14-12	Brno-Židenice - zhlaví Hády, přesměrování DK Brno-Blansko	SŽDC	1 346 392
PS 31-14-28	Brno os. nádr. - Brno-Maloměřice, náhrada ZOK ČD-T	Ostatní	1 393 567
PS 31-14-03	Brno os. nádr. - zhlaví Hády, úprava místních radiových sítí	SŽDC	525 964
PS 31-14-04	Brno os. nádr. - zhlaví Hády, úprava a doplnění GSM-R	SŽDC	2 434 741
PS 31-05-01	ED Brno, doplnění DŘT a řídicího systému	SŽDC	884 560
PS 31-05-03	zast.Brno Židenice - zařízení DŘT	SŽDC	1 088 436
PS 31-05-06	Žst.Brno Maloměřice jih,ST1 - zařízení DŘT	SŽDC	250 230
PS 31-05-07	Žst.Brno Maloměřice střed,TS1 - zařízení DŘT	SŽDC	161 878
PS 31-05-08	Žst.Brno Maloměřice sever,ST3 - zařízení DŘT	SŽDC	997 325
PS 31-05-09	Žst.Brno Maloměřice jih,TS3 - zařízení DŘT	SŽDC	266 105
PS 31-13-04.1	zast. Brno-Židenice, úprava trafostanice TS 22/0,4 kV (část SŽDC)	SŽDC	7 220 950
PS 31-13-04.2	zast. Brno-Židenice, úprava trafostanice TS 22/0,4 kV (část E.ON)	Ostatní	930 050
PS 31-08-01	Rekonstrukce NS 6kV, 75Hz Brno Maloměřice	SŽDC	8 124 875
PS 31-08-02	Rekonstrukce TTS 6kV Maloměřice – Židenice	SŽDC	1 246 273
PS 31-08-03	Rekonstrukce SpS 6kV Maloměřice – Sever	SŽDC	1 206 975

### **Rozpis nákladů:**

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	35 535 000
2	Nákup pozemků	15 000 000
3	Výstavba	621 243 000
4	Technologie	-
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	61 496 000
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	-
7	Technická pomoc	1 740 000
8	Propagace	650 000
9	Dozor v průběhu výstavby	10 542 000
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>746 206 000</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	-
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>746 206 000</b>

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Modernizace traťového úseku Brno Maloměřice – Brno Židenice“ se schvaluje bez podmínek.

#### **4. Negrelliho viadukt.**

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

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

**Druh dokumentace:** Záměr projektu

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

**Místo realizace (kraj):** Hlavní město Praha

**Předpokládaná realizace:** 2014 - 2016

**CIN:** 998,637 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni

**ISPROFOND:** 511 352 0008

**CIN:** 998,637 mil. Kč; financování se předpokládá z rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 - 2015 a v rámci spolufinancování z prostředků OPD. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10% dle pravidel FIDIC. (SFDI = 299,591 mil. Kč; EU = 699,046 mil. Kč).

#### ***Ekonomická efektivnost projektu dle SP varianta B:***

FRR = 1,61 %; FNPV = - 281 203 tis. Kč B/C Ratio = ---

ERR = 8,80 %; ENPV = 319 591 tis. Kč, B/C Ratio = 1,454, tzn., že z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní.

#### ***Účel stavby:***

Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ řeší nevyhovující stav mostní konstrukce a železničního svršku. Dále budou provedeny úpravy zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení. Negrelliho viadukt leží v traťovém úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny v km cca 410,512 až km 411,710. Je součástí elektrizované dvoukolejné celostátní trati Praha Masarykovo nádraží - Děčín a elektrizované jednokolejné celostátní trati Praha Masarykovo nádraží Hrabovka - Praha Masarykovo nádraží Karlín. Negrelliho viadukt je významnou kulturní a technickou památkou v České republice, spojující Masarykovo nádraží s Bubny. Přechází přes dvě Vltavská ramena a ostrov Štvanice. Jeho celková délka činí cca 1 120 m a má celkem 87 kamenných oblouků, z nichž 8 je přes obě ramena Vltavy. Spojovací viadukt, odbočka Křižíkova ulice – Hrabovka je dlouhý cca 280 m. Stavba leží na trati TEN-T. Stavba „Rekonstrukce Negrelliho viaduktu“ je samostatně realizovatelná a navazuje na stavby „Rekonstrukce Masarykova nádraží“, Modernizace žst. Praha-Bubny“ a Modernizace trati Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně.

Cílem stavby je zajištění závazných parametrů modernizované trati. Jedná se především o prostorovou průchodnost UIC GC, traťovou třídu zatížení D4, úpravy geometrických parametrů koleje, zajištění dostatečné kapacity dráhy, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení.

Předmětem stavby bude rekonstrukce 15 samostatných mostních objektů o celkové délce cca 1 400 m. Při rekonstrukci Negrelliho viaduktu budou odstraněny vestavby a přístavby. Všechny zazděné otvory budou vybourány kromě transformovny PRE u Křižíkovy ulice. Železniční svršek bude na mostě rekonstruován v plném rozsahu (koleje č. 1, 2 a 94).

Kolejnice budou nové tvaru 49 E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V kolejišti budou umístěny výhybky s pohyblivými hroty srdcovek. Na kolejnice budou aplikována protihluková opatření (bokovnice). Pod kolejovým ložem budou položeny antivibrační rohože, které také přispějí ke snížení hluku. Na viaduktu bude provedeno zajištění dostatečného prostoru pro rozmístění návěstidel, přestavníků, výstroje kolejových obvodů a související potřebné kabelizace. Dále budou navrženy ochrany, případně přeložky stávajících inženýrských sítí a na viaduktu bude navržen kabelovod pro uložení kabelů. U stávajícího zabezpečovacího zařízení dojde pouze k jeho doplnění a výměně některých kabelů. Místní dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení na Masarykově nádraží a dálkové ovládání v Bubnech zůstane zachováno.

### ***Územně technické podmínky:***

Z hlediska územního plánu je celá stavba umístěna na území DZ určeném pro plochy pro provoz železniční dopravy. V rámci projednání PD bylo pověřeným stavebním úřadem (MČ Praha 8) sděleno, že stavba je v souladu se záměry územního plánování v dotčeném území a nevyžaduje vzhledem ke svému rozsahu stavební úpravy podle §79 odst. 6 stavebního zákona, rozhodnutí o umístění stavby ani územní souhlas.

V daném hustě urbanizovaném území nelze stavbu realizovat jinde než ve stávajícím umístění. Vzhledem k tomu, že je Negrelliho viadukt kulturní památkou, musí se při návrhu rekonstrukce postupovat v souladu s požadavky orgánů památkové péče. Tyto omezují možnost rozšíření železničního tělesa na nezbytně nutnou a znemožňují tak realizaci normového řešení pro dané umístění a upořádání železniční tratě. Zároveň omezují požadavky památkové péče možnost úprav technického řešení na úroveň předjednanou v roce 2009 a popsanou v tehdy vydaném závazném stanovisku. Technické řešení rekonstrukce bylo s orgány památkové péče konzultováno během zpracování PD 2009 a při zpracování této PD byly kontinuálně konzultovány vynucené mírné odlišnosti technického řešení, které byly konzultovány před vydáním stanoviska NPÚ k PD 2013.

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

Stávající vlastnické poměry vycházejí z obvyklého rozdělení majetku mezi ČD, a. s. a ČR s právem hospodaření SŽDC, s. o., s přihlédnutím k místním odchylkám. Většina nových stavebních objektů a provozních souborů bude ve vlastnictví investora stavby SŽDC, s. o. Případné dotčené inženýrské sítě zůstanou ve vlastnictví stávajících majitelů. Investice je rozdělena dle majitele dotčených objektů a souborů následujícím způsobem (v cenové úrovni 2013):

<b>Majitel</b>	<b>Investiční náklady [tis. Kč]</b>	<b>Podíl na investičních nákladech projektu</b>
Správa železniční dopravní cesty, s.o.	996 072	98,43
České dráhy, a.s.	267	0,03
Ostatní	15 575	1,54

### **Rozpis nákladů:**

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	82 499
2	Nákup pozemků	0
3	Výstavba	818 263
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	81 627
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	0
7	Technická pomoc	2 019
8	Propagace	1 236
9	Dozor v průběhu výstavby	12 993
10	<b>Mezisosoučet</b>	<b>998 637</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Negrelliho viadukt“ se schvaluje bez podmínek.

### **5. Zvýšení kapacity tratě Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba.**

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

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

**Druh dokumentace:** Záměr projektu

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

**Místo realizace (kraj):** Středočeský

**Předpokládaná realizace:** 2015

**CIN:** 978,763 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni

**ISPROFOND:** 521 372 0005

**CIN:** 978,763 mil. Kč; financování se předpokládá z rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 - 2015 a v rámci spolufinancování z prostředků OPD. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10% dle pravidel FIDIC. (SFDI = 329,881 mil. Kč; EU = 648,883 mil. Kč).

### ***Ekonomická efektivnost projektu dle SP varianty B:***

FRR = 3,86 %; FNPV = - 63 114 tis. Kč B/C Ratio = ---

ERR = 15,93 %; ENPV = 858 259 tis. Kč, B/C Ratio = 2,079, tzn., že z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní.

### ***Účel stavby:***

Hlavním smyslem stavby je reagovat na zvýšenou poptávku nákladní dopravy, která již v dnešním rozsahu trať z hlediska propustnosti výrazně zatěžuje. Aby bylo možno zvýšeným nárokům vyhovět,

je třeba umožnit křižování ucelených nákladních vlaků o délce 650 m s ostatní, zejména osobní dopravou. Celá trať je rozdělena do dvou staveb. Provozně důležitější „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ řeší úpravy v úseku mezi ŽST Luštěnice (včetně) – ŽST Mladá Boleslav hlavní nádraží (minimální rozsah z důvodu nového zabezpečovacího zařízení). Byly navrženy úpravy jednotlivých žst., aby v nich bylo možno křižovat vlaky nákladní dopravy o délce 650 m a bylo přistoupeno k realizaci výhybny Bezděčín v omezujícím mezistaničním úseku Dobrovice – Mladá Boleslav.

V žst. Luštěnice je, vzhledem k potřebě křižování dlouhých nákladních vlaků, navrženo prodloužení užitečné délky dopravních kolejí č. 1 a 3 na 650 m. V prostoru současného nákladního obvodu je v nové poloze zachována manipulační kolej č. 2. Rekonstrukcí dojde ke zvýšení traťové rychlosti při průjezdu stanicí na 100 km/h. Místo současných úrovnových nástupišť u výpravní budovy je v záhlaví stanice zřízeno nové bezbariérové nástupiště výšky 550 mm nad TK, délky 80 m (umožní zastavení rychlíkové soupravy při výlukové činnosti). Přístup k nástupišti je od stávajícího železničního přejezdu. Přesunem nástupiště dochází k přiblížení místa zastavení osobních vlaků k zástavbě obce Luštěnice a k eliminaci přecházení kolejí cestujícími. Technologie nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie bude umístěna do objektu stávajícího skladiště, který bude pro tento účel rekonstruován a upraven.

Žst. Dobrovice je v celém úseku specifická, vzhledem k vysokému obratu nákladních vozů, směřujících do dobrovického cukrovaru. Pro účely tranzitní nákladní dopravy, a rovněž jako vjezdovo-odjezdové koleje pro vlaky cukrovaru, jsou určeny koleje č. 3 a 5, prodloužené na 650 m. Pro osobní dopravu jsou určeny koleje č. 1 a 2, které jsou vybaveny vnějšími nástupišti délky 60 a 80 m (80 m umožní zastavení rychlíkové soupravy při výlukové činnosti). Traťová rychlost po 1. koleji bude po rekonstrukci 100 km/h. Přístup na nástupiště u koleje č. 1 je řešen centrálním přechodem. Technologie nového zabezpečovacího zařízení je umístěna do nového technologického objektu, navrženého v prostoru severně od stávající výpravní budovy.

V polovině omezujícího mezistaničního úseku Dobrovice – Mladá Boleslav je navržena nová výhybna Bezděčín, umožňující vykřižování 650 m dlouhého nákladního vlaku. Traťová rychlost je 100 km/h, rychlost do odbočky 60 km/h. Zabezpečovací zařízení bude situováno do nového technologického objektu na mladoboleslavském zhlaví.

Úpravy v žst. Mladá Boleslav jsou vyvolány potřebou instalace nového zabezpečovacího zařízení 3. kategorie, které je třeba zřídit z důvodu zapojení nového traťového zabezpečovacího zařízení ve směru od Bezděčína, které do stávajícího zabezpečovacího zařízení v Mladé Boleslavi již zapojit nelze (elektrodynamické zab. zař. z roku 1953). Ve stanici jsou tak navrženy kolejové úpravy, vyplývající z potřeb umístění návěstidel u jednotlivých kolejí. V prostoru komplikovaného stávajícího přejezdu na bakovském zhlaví dochází ke snížení počtu kolejí na přejezdu, které umožní jeho nové zabezpečení. Součástí úprav je rovněž rekonstrukce dobrovického zhlaví tak, aby bylo odstraněno stávající trvalé omezené traťové rychlosti na 30 km/h. Technologie nového zabezpečovacího zařízení bude umístěna ve stávajícím objektu OŘ Praha, v sousedství výpravní budovy.

Staniční zabezpečovací zařízení (žst. Luštěnice, žst. Dobrovice, výh. Bezděčín) budou 3. kategorie typu elektronické stavědlo pro malé stanice s dálkovým ovládáním. Vzhledem k fyzickému dožití stávajícího SZZ v žst. Mladá Boleslav hl.n. je navrženo zřízení provizorního SZZ 3. kategorie na stávající konfiguraci kolejiště. Traťová zabezpečovací zařízení (v úseku Čachovice – Mladá Boleslav hl. n.) budou 3. kategorie typu AH. Do žst. Luštěnice bude zavázáno TZZ Čachovice – Luštěnice, které bylo řešeno v samostatné stavbě. U všech přejezdů byla prověřena nutnost jejich existence, přejezdy P2799 a P2801 jsou po projednání s místní samosprávou navrženy ke zrušení. Ostatní přejezdy budou zabezpečeny novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými doplňky. Řešený traťový úsek bude dispečersky ovládán ze žst. Mladá Boleslav hl.n.

V úseku Veleliby - Luštěnice jsou navrženy dvě HDPE trubky 40/33 mm, optický kabel a traťový kabel. V úseku Čachovice – Mladá Boleslav jsou navrženy dvě HDPE trubky 40/33 mm, optický kabel a traťový kabel. Bude navržena místní kabelizace k venkovním telefonním objektům vjezdových

návěstidel, PZZ a případně k elektromagnetickým zámkům umístěným v kolejišti. Ve všech železničních stanicích a zastávkách s obsluhou cestujících bude rekonstruováno rozhlasové zařízení. Navrženo je rozhlasové zařízení s možností dálkového ovládání a automatickým hlášením dle jízdy vlaku. Navržené rozhlasové zařízení umožní kontrolu provedeného hlášení. Dálkově ovládané železniční stanice budou vybaveny kamerovým systémem s umístěním kontrolního monitoru a nahráváním na dispečerském pracovišti. V objektech, kde bude v rámci stavby umístěno zařízení a nebudou trvale obsazeny, bude vyřešena ochrana proti vloupání s podporou mechanických zábran včetně zařízení EZS. Protipožární ochrana neobsazených objektů bude zajištěna kouřovými čidly zapojenými do EZS. Objekty a prostory s technologickým zařízením staničního zabezpečovacího zařízení budou chráněny autonomním samočinným hasebním systémem (ASHS). V jednotlivých dopravních je navržena místní rádiová síť MRS v pásmu 150 MHz. Stávající radiový systém TRS v pásmu 450 MHz bude zachován a bude upraven pro možnost dálkového ovládání.

V nově zřizované výhybně a rekonstruovaných železničních stanicích je navrženo nové, resp. je navržena úprava stávajícího venkovního osvětlení kolejiště a nástupišť podle požadavků normy ČSN EN 12464-2 se sledováním směrnice SŽDC E11 – Předpis pro projektování, realizaci, údržbu a provoz osvětlení venkovních železničních prostor SŽDC. Ovládání osvětlení je navrženo v režimu automatickém, místním s možností dálkového ovládání z pracoviště vlakového dispečera s respektováním podmínek komunikace podle TS 2/2008- ZSE. V nově zřizované výhybně a rekonstruovaných železničních stanicích, kde bude zřízeno nové staniční zabezpečovací zařízení budou stanovené výhybky vybaveny elektrickým ohřevem výhybek (EOV) systémem schváleným SŽDC, s.o.

Komplexní rekonstrukce železničního svršku je navržena pouze ve stanicích Luštěnice, a Dobruška, a v nové výhybně Bezvěteč. V ŽST Mladá Boleslav hl.n. se rekonstrukce týká jen míst, dotčených změnou GPK. Nově vkládané výhybky v dopravních kolejích budou 2. generace tvaru S49 na betonových prazcích. V ponechaných výhybkách s EOV bude zajištěn spolehlivý odtok vody z výměnových částí rekonstrukcí kolejového lože a doplněním trativodů nebo vsakovacích žebířů. Sanace prazcového podloží bude provedena v místech rekonstruovaných zhlaví, v hlavních staničních kolejích rekonstruovaných stanic, v ostatních staničních kolejích v místě závad v prazcovém podloží, pro nově zřizované koleje (výhybny, koleje přeložené do jiné polohy) a u nově zřizovaných nástupišť. Rekonstrukce traťové koleje není součástí stavby. Musí být zajištěna prostorová průchodnost ZGC – UIC a u mostních objektů a propustků zajištěna přechodnost C3/traťová rychlost v místech prováděných stavebních úprav.

Nástupiště jsou navržena ve stanicích k rekonstrukci na výšku 550 mm s přístupem podle ČSN 73 4959. Délka nástupišť byla stanovena po projednání s objednatelem Os vlaků, resp. s jejich dopravcem a odborem základního řízení provozu. Nástupiště budou navržena s pevnou hranou. Nástupiště v mezilehlých zastávkách nejsou součástí stavby.

### ***Územně technické podmínky:***

Stavba „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ tvoří v rámci současných investičních možností investora a též jako reakce na potřeby dopravců i správců trati mezistav k plánovanému zdvoukolejnění úseku Nymburk - Mladá Boleslav, nepřekračuje rámec Koridoru železniční trati č.071 v úseku Nymburk - Mladá Boleslav, a tudíž je v souladu se ZÚR SK.

I přes veškerou snahu nelze stavbu „Zvýšení kapacity trati Nymburk - Mladá Boleslav, 1. stavba“ umístit pouze na drážních pozemcích, tj. na pozemcích ČD, a.s. a pozemcích ČR, na kterých má právo hospodařit SŽDC, s.o. Navrhuje se proto trvalý zábor cizích (nedrážních) pozemků pro umístění trvalých součástí stavby a dočasný zábor pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby. Pro umístění některých inženýrských sítí se navrhuje na pozemku zřídit věcné břemeno.

## Přehled pozemků trvalého záboru:

údaje dle katastru nemovitostí				údaje ze zjednodušené evidence			zábor
				parcelní číslo dle PK	LV	katastrální území	trvalý (m <sup>2</sup> )
2825	ostatní plocha	silnice	325				40
755	ostatní plocha	ostat. komun.	10001				41
353	vodní plocha	tok umělý	-	(780/1)	10001	Nepřevázka	10
180	ostatní plocha	ostat. komun.	10001				35
8405	orná půda	ZPF	-	(545/2)	69	Nepřevázka	30
223	vodní plocha	tok umělý	129				23
33046	orná půda	ZPF	-	(544/2)	334	Nepřevázka	32
36684	orná půda	ZPF	-	(283/1)	210	Sýčina	280
				(282)	176	Sýčina	460
				(297)	74	Sýčina	213
				(300)	74	Sýčina	26
13844	ostatní plocha	ostat. komun.	10001			Luštěnice	7
1391	ostatní plocha	silnice	211			Luštěnice	2
1766	zast. plocha		212			Luštěnice	8
453	ostatní plocha	silnice	197			Bezděčín u Mladé Boleslavi	80

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

Navržené řešení neklade žádné zvláštní požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby. Většina nových SO a PS bude ve vlastnictví investora stavby SZDC, s.o. Ve vlastnictví ČD, a.s. jsou výpravní budovy, sklady a místní kabelizace. Dotčené inženýrské sítě zůstanou ve vlastnictví stávající majitelů.

## Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	48 536
2	Nákup pozemků	1 424
3	Výstavba	824 794
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	82 558
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	0
7	Technická pomoc	20 372
8	Propagace	833
9	Dozor v průběhu výstavby	462
10	Mezisoučet	978 763
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	CELKEM <sup>(4)</sup>	

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Zvýšení kapacity tratě Nymburk – Mladá Boleslav, 1. stavba“ se schvaluje bez podmínek.

**K projednání CK:**

#### **1. Zadávací podmínky veřejné zakázky „CDP Praha“.**

*Sektorový zadavatel:* státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

*Předpokládaná hodnota veřejné zakázky (bez DPH):* 383 mil. Kč; spolufinancování z OPD 1 (2007 – 2013).

Předmětný materiál byl posouzen O 810, 430, 910 MD a SFDI s výsledkem:

O 810 MD: neuplatnil připomínky

O 430 MD: v čl. 9.7 doporučil vynechat ve druhé větě prvního odstavce slovo „drah“, a to z toho důvodu, že se sice jedná o výstavbu budovy specifickou svým charakterem (centrální dispečerské pracoviště), nicméně nejde o stavbu drah nebo na dráze.

O 910 MD: neuplatnil připomínky

SFDI: neuplatnil připomínky

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise rozhodla, že doporučuje zapracovat připomínky MD do zadávacích podmínek a žádá, aby v souladu s čl. 7.4 Směrnice, byla o výsledku zapracování připomínek informována.

#### **2. Zadávací podmínky veřejné zakázky „Úpravy zab. zař. pro ETCS v úseku Praha – Kolín“.**

*Sektorový zadavatel:* státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

*Předpokládaná hodnota veřejné zakázky (bez DPH):* 123 mil. Kč; spolufinancování z OPD 1 (2007 – 2013).

Předmětný materiál byl posouzen O 810, 430, 910 MD a SFDI s výsledkem:

O 810 MD: neuplatnil připomínky

O 430 MD: neuplatnil připomínky

O 910 MD: neuplatnil připomínky

SFDI: neuplatnil připomínky

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že bere zadávací podmínky veřejné zakázky „Úpravy zab. zař. pro ETCS v úseku Praha – Kolín“ na vědomí. Centrální komise MD současně rozhodla, že veřejná zakázka může být vyhlášena po rozeslání tohoto zápisu z jednání Centrální komise MD.

### **3. Zadávací podmínky veřejné zakázky „DOZ Břeclav – Brno“.**

**Sektorový zadavatel:** státní organizace Správa železniční dopravní cesty.

**Předpokládaná hodnota veřejné zakázky (bez DPH):** 254,246 mil. Kč; spolufinancování z OPD 1 (2007 – 2013).

Předmětný materiál byl posouzen O 810, 430, 910 MD a SFDI s výsledkem:

O 810 MD: neuplatnil připomínky

O 430 MD: neuplatnil připomínky

O 910 MD: neuplatnil připomínky

SFDI: neuplatnil připomínky

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že bere zadávací podmínky veřejné zakázky „DOZ Břeclav – Brno“ na vědomí.

#### **Různé: (Informace)**

##### **1. Informace o změně věcného řešení oproti schválenému ZP u stavby „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“**

Závěr Centrální komise MD ze dne 24. 4. 2013:

*Centrální komise MD rozhodla, že se předložený záměr projektu investiční akce schvaluje s tím, že investorem bude doplněna majetkoprávní část ZP a během zpracování projektu bude dořešena problematika umístění technologického zařízení a s tím související změna nákladů. Následně v uvedené věci předloží investor informaci Centrální komisi MD.*

*V případě navýšení investičních nákladů předmětné akce o více než 1,79 % bude investor o této skutečnosti neprodleně informovat Centrální komisi MD.*

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci o změně věcného řešení oproti schválenému záměru projektu u stavby „Rekonstrukce ŽST Horažďovice předměstí“, na vědomí a nepožaduje předložení aktualizace projektu.

##### **2. Informace k žádosti o povolení výjimky z postupů zadavatele před zahájením zadávacího řízení dle čl. 7.1 „Směrnice“ u veřejné zakázky „Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště žst. Český Brod“**

Investor stavby „Prodloužení podchodu a zajištění bezbariérového přístupu na nástupiště žst. Český Brod“ požádal o udělení výjimky z postupů zadavatele před zahájením zadávacího řízení dle čl. 7.1 „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“.*

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky bez DPH je 73, 600 mil. Kč.

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci, týkající se žádosti o povolení výjimky z postupů zadavatele před zahájením zadávacího řízení, na vědomí.

### **3. Informace k žádosti o povolení výjimky z postupů zadavatele před zahájením zadávacího řízení dle čl. 7.1 „Směrnice“ u veřejné zakázky „DOZ Břeclav – Brno“**

Investor stavby „DOZ Břeclav - Brno“ požádal o udělení výjimky z postupů zadavatele před zahájením zadávacího řízení dle čl. 7.1 „*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*“.

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci, týkající se žádosti o povolení výjimky z postupů zadavatele před zahájením zadávacího řízení, na vědomí a doporučuje žádanou výjimku udělit.

### **4. Informace k plnění podmínek z CK MD ze dne 26. 9. 2013**

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci, týkající se plnění podmínek z CK MD ze dne 26. 9. 2013, na vědomí.

### **5. Informace „Studie proveditelnosti GSM-R pro síť celostátních drah ČR, aktualizace III“.**

Na MD se dne 9. 10. 2013 v 9:00 hod. uskuteční jednání s účastí SŽDC, MD O 430, MD O 130 a MD O 520.

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci, týkající se termínu jednání ve věci Studie proveditelnosti GSM-R pro síť celostátních drah ČR, aktualizace III, na vědomí.

#### **6. Informace „Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické tratě“**

Na MD se dne 7. 10. 2013 ve 13:00 hod. uskuteční jednání s účastí zpracovatele oponentního posudku a SŽDC k vypořádání připomínek.

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci, týkající se termínu jednání ve věci stavby Uzel Plzeň, 3. stavba – přesmyk domažlické tratě, na vědomí.

#### **7. Informace o vypořádání připomínek k zadávací podmínkám veřejné zakázky „Rekonstrukce tratě Liberec – Tanvald“**

#### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci, týkající se vypořádání připomínek k zadávacím podmínkám veřejné zakázky „Rekonstrukce tratě Liberec – Tanvald“, na vědomí.

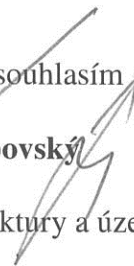
Příští jednání CK MD se uskuteční dne 11. října 2013 ve 13:00 hodin.

V Praze dne: 4. 10. 2013  
Zpracoval: Ing. Lumír Rubek



Souhlasím - nesouhlasím

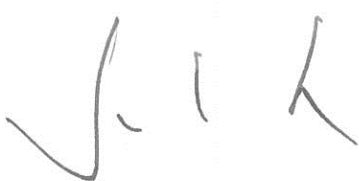

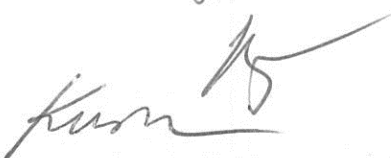
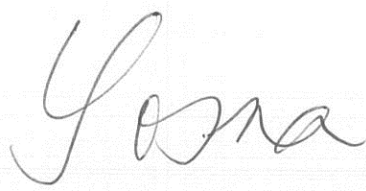
**Ing. Josef Kubovský**  
ředitel  
Odbor infrastruktury a územního plánu

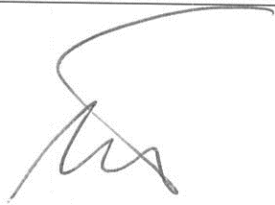


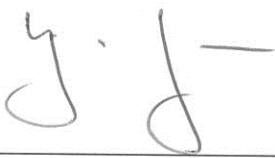




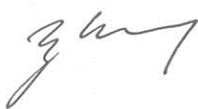



## Prezenční listina

ze zasedání Centrální komise dne 4. října 2013 k projektům infrastruktury železnic

Poradní místnost ministra, č. dv. 83, 1. poschodí, v době od 10.00 do 13.00 hod.

Jméno a funkce	Podpis
<b>Ing. Lukáš Hampl</b> 1. náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
<b>Mgr. Zbyněk Šolc</b> vrchní ředitel – Sekce kabinet ministra Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Petr Košan</b> Sekce kabinet ministra Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Josef Kubovský</b> ředitel odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Jindřich Kušnír</b> ředitel odbor drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstvo dopravy	<i>v z. Ing. Luboš Kušník</i> 
<b>Ing. Luděk Sosna, Ph. D.</b> ředitel odbor strategie Ministerstvo dopravy	

Jméno a funkce	Podpis
<b>Mgr. Marek Pastucha</b> ředitel odbor fondů EU Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Tomáš Čoček, Ph. D.</b> ředitel Státní fond dopravní infrastruktury	
<b>Ing. Jarmila Ozimá</b> ředitelka odbor investiční Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
<b>Ing. Magdalena Konvičková</b> VO infrastruktury železnic odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Mojmír Nejezchleb</b> náměstek GŘ SŽDC pro modernizaci dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
<b>Ing. Bohuslav Navrátil</b> náměstek GŘ SŽDC pro provozuschopnost dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o.	
<b>Prof. Ing. Petr Moos, CSc.</b> Akademická obec	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. Petr MATHE SŽDC SSZ	
Ing. Jan Hložek SŽDC SSV	
Julius Mottl SŽDC BR 07	
Karolína PAULCOVÁ SŽDC BR 07	
Libor KUTA SŽDC BR 07	
PAVEL PAIDAR SŽDC SSZ	

Jméno a funkce	Podpis
Ing. De m L naměstek ministra Ministerstvo dopravy	

## **Ověřovací doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě**

Ověřuji pod pořadovým číslem **52740844-25792-131010090403**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **25** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Ověřující osoba: **Lumír Rubek**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

**V Praze dne 10.10.2013**



52740844-25792-131010090403