

POZOR. Obsahuje informace, které nejsou určeny ke zveřejnění!

Zápis

**z 251. jednání Centrální komise MD, uskutečněného dne 20. 4. 2021 k projektům
dopravní infrastruktury,**

kteřé probíhalo na základě platné směrnice MD č. V-2/2012 „Směrnice, upravující postupy v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“.

Seznam návrhů předložených k projednání

(20. 4. 2021, od 10:00 do 12:00, videokonferenca)

1	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
1.1	Revitalizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)	Ke schválení	
2	Záměr projektu neinvestiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CNN) v mil. Kč (bez DPH)
3	Záměr projektu investiční akce - budovy	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
4	Záměr projektu neinvestiční akce - budovy	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CNN) v mil. Kč (bez DPH)
5	K projednání a ke schválení	Předloženo Ministerstvu dopravy	---
6	Různé	---	---
6.1	Prezenční listina k jednání Centrální komise MD	---	---

Investor/zadavatel: Správa železnic, státní organizace

Železniční infrastruktura

1. Záměr projektu investiční akce

1.1 Revitalizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) – Sušice (včetně)

(Prezentace Ing. Lumír Rubek)

1.1.1 Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně) - Žádost o výjimku z čl. 3.2 Směrnice MD č. V-2/2012

Odbor přípravy staveb Správy železnic, státní organizace v souvislosti s předložením záměru projektu „*Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)*“ požádal, podle článku 13.5 Směrnice MD č. V-2/2012 o výjimku z čl. 3.2 Směrnice MD č. V-2/2012 této směrnice, aby nebylo nutné zpracovávat studii proveditelnosti. Žádost byla odůvodněna tím, že jde o revitalizaci tratě v současném a dlouhodobě ustáleném směrovém a výškovém vedení bez možnosti definování smysluplných variant řešení pro posouzení.

Návrh O 910 MD pro CK MD:

O 910 MD navrhuje CK MD, s ohledem na zdůvodnění investora, doporučit náměstkyni ministra žádanou výjimku udělit.

1.1.2 Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně) - Záměr projektu

Investor: Správa železniční dopravní cesty, 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): Plzeňský

Předpokládaná realizace: 1/2027 – 6/2028

CIN: ██████████. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2015-2028 z prostředků SFDI.

ISPROFOND: 500 352 0025

Oponentní posudek: Byl vypracován Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., Brno a je v příloze „C“ záměru projektu. Závěr oponentního posudku zní:

Na základě provedené ekonomické analýzy se jeví projekt Revitalizace trati Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně) z celospolečenského hlediska efektivní.

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, čímž je ale samozřejmě ovlivněna relevantnost kalkulace, zejména v případě, že je řešen poměrně dlouhý traťový úsek s rozdílnými technickými a provozními parametry.

D.1 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 výše uvedených důvodů zpracovatel doporučuje:

- Posoudit srovnání výše nákladů vzhledem k nákladům na srovnatelných akcích – revitalizacích, na regionálních tratích, vyšší náklady zdůvodnit
- V souvislosti s plánovanou elektrizací trati (viz text ZP na straně 18) prověřit možnosti nasazení vozidel s alternativním napájením (baterie) a umožnit přímé spojení s navazujícími krajskými městy – při zachování stavu po provedené revitalizaci
- Dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky, zejména na plánovanou modernizaci trati Plzeň-Koterov (mimo) – Horažďovice předměstí (mimo) a modernizace trati Protivín (mimo) – Horažďovice předměstí (mimo)
- Navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím, minimalizovat dopady NAD
- Sledovat v maximální míře úspory nákladů se snahou jejich dalšího nezvyšování
- Dodržovat koordinační řešení vzhledem k plánovaným opravným pracím s cílem dosažení maximální efektivity prováděcích prací
- Provéřít možnost využití posunu nástupu a výstupu cestujících v železniční stanici Sušice s možným využitím stávající vlečky
- Dále rozvíjet kapacitu záhytných parkovišť

Zpracovatel posudku se domnívá, že uvedený projekt má význam pro zlepšení regionálního dopravního systému SŽ a Plzeňského kraje, neboť předmětná stavba je významnou regionální tratí a v neposlední řadě řeší problematiku zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Uvedený záměr splňuje požadavky strategických záměrů SŽ a MDČR, vycházejících z dlouhodobých dokumentů. Vzhledem k uvedeným faktům je možné doporučit předmětný projekt k realizaci, při dopracování návazností na plánované investiční a opravné akce.

Reakce Správa železnic, s. o. na závěry a doporučení oponentního posudku jsou ve vypořádání připomínek, které je rovněž v příloze „C“ záměru projektu.

Ekonomické hodnocení: ERR = 6,01 %, ENPV = [REDAKCE] Kč, BCR = 1, 029.

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

Předmět ZP:

Železniční trať Horažďovice předměstí – Sušice je součástí regionální dráhy Horažďovice předměstí – Klatovy. Traťový úsek je jednokolejný, neelektrizovaný, není součástí sítě TEN-T. Traťová třída zatížení C3, průjezdný průřez GC, maximální traťová rychlost 65 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m.

V rekonstruovaném úseku délky 19,5 km se nachází 4 železniční stanice.

Stávající stav:

V ŽST Horažďovice předměstí je provozováno nové elektronické staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 11 s počítači náprav a kolejovými obvody, ovládané z JOP.

Mezistaniční úsek Horažďovice předměstí – Horažďovice je vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

V ŽST Horažďovice je v provozu elektromechanické zabezpečovací zařízení, doplněné elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Mezistaniční úsek Horažďovice – Velké Hydčice je vybaven TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo bez oddílových návěstidel, volnost traťového úseku je zjišťována počítači náprav.

ŽST Velké Hydčice je vybavena SZZ 3. kategorie s kolejovými obvody a počítači náprav.

Mezistaniční úsek Velké Hydčice – Žichovice je vybaven TZZ 2. kategorie z roku 1974.

ŽST Žichovice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s ústředním stavědlem s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Mezistaniční úsek Žichovice - Sušice je vybaven TZZ 2. kategorie z roku 1974.

ŽST Sušice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s ústředním stavědlem s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly. Stavědlo 2 je obsazeno dozorcem výhybek, který provádí obsluhu PZM v km 19,278.

V mezistaničním úseku Sušice – Hrádek u Sušice není vybudováno žádné traťové zabezpečovací zařízení, provoz je řízen telefonickým dorozumíváním.

ŽST Hrádek u Sušice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie s ústředním přístrojem s elektromotorickými přestavníky a světelnými návěstidly.

Na trati se nachází celkem 12 úrovnových přejezdů, z toho jsou 2 přejezdy vybaveny světelným zařízením se závorami, 7 přejezdů je vybaveno světelným zařízením bez závor, 1 přejezd mechanicky ovládanými závorami (otevírán na požádání) a 2 přejezdy jsou označeny výstražnými kříži. Z toho je 6 přejezdů ovládáno počítači náprav a 3 přejezdy kolejovými obvody 50 Hz.

V řešeném úseku se nachází 10 oblouků s poloměrem $R = 300$ m a menším, trať je směrově i výškově členitá. V traťovém úseku Horažďovice – Sušice se nacházejí převážně kolejnice typu S49 z let 1971-1973 a typu T z let 1966-1969 na betonových pražcích SB5, SB3. Ve stanicích se místy nacházejí kolejnice typu A z let 1958-1969 na dřevěných pražcích. Kolejnice jsou z části s bočním a výškovým ojetím, upevňovadla na dřevěných pražcích místy uvolněná. Betonové pražce jsou místy s trhlínami. Kolej na celém úseku je stykovaná. Štěrkové lože je ve většině úseků středně až silně znečištěno.

Železniční spodek je v některých úsecích zdrojem poruch GPK z důvodu nefunkčního odvodnění. Výstroj trati je ve špatném technickém stavu a je potřeba ji kompletně nahradit novými prvky.

V ŽST Horažďovice se nacházejí 3 nástupiště o délce 50 m, 90 m a 150 m s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK. V ŽST Velké Hydčice jsou vybudována 2 nástupiště délky 53 m a 92 m s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK. V ŽST Žichovice jsou v provozu 2 nástupiště 60 m a 137 m s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK. V ŽST Sušice se nacházejí 2 nástupiště, obě jsou dlouhé 88 m, s výškou nástupní hrany do 350 mm nad TK. Nástupiště nevyhovují pro osoby s omezenou schopností pohybu, neumožňují provoz manipulačních vozíků.

Na trati se nachází 10 průběžně udržovaných mostů, postavených převážně v r. 1888. Mosty jsou vesměs ocelové trámové příhradové nebo plnostěnné konstrukce, pouze 3 mosty jsou klenbové a jeden most deskový. Stav mostů je hodnocen číslem 2/2, most v Sušici přes řeku Otavu je hodnocen číslem 1/1. Na trati se nachází celkem 36 propustků převážně z let výstavby tratě (1888), a to ponejvíce deskové konstrukce, 5 propustků je klenbové konstrukce a 2 propustky jsou trubní.

Navrhované řešení:

TZZ Horažďovice předm. - Horažďovice	pouze nutné úpravy TZZ (SZZ Horažďovice, DOZ)
ŽST Horažďovice	nové SZZ typu decentralizované ES (bez pultu nouzové obsluhy), zabezpečení centrálního přechodu (VZPK), nové PZS 3ZBI (P887)
TZZ Horažďovice – Velké Hydčice	pouze nutné úpravy TZZ (SZZ Horažďovice, V. Hydčice, DOZ), nové PZS 3SBI (P888)
ŽST Velké Hydčice	nové SZZ typu decentralizované ES (bez pultu nouzové obsluhy), zabezpečení centrálního přechodu (VZPK), nové PZS 3ZBI (P890)
TZZ Velké Hydčice - Žichovice	nové TZZ typu AH bez hradla na trati, nové PZS 3SBI (P891)
ŽST Žichovice	nové SZZ typu decentralizované ES (bez pultu nouzové obsluhy), zabezpečení centrálního přechodu (VZPK)
TZZ Žichovice - Sušice	nové TZZ typu AH bez hradla na trati, nové PZS 3SBI (P893, P897)
ŽST Sušice	nové SZZ typu ES (pult nouzové obsluhy), nové PZS 3ZBI (P899) s vazbou na nové SSZ na přilehlé křižovatce
TZZ Sušice – Hrádek u Sušice	pouze navázání TZZ na nové SZZ V ŽST Sušice

Navržené technické řešení uvažuje s následnou výstavbou systému ETCS vhodné aplikační úrovně v rámci samostatné stavby a ve vazbě na program rozšíření systému GSM-R na celou síť SŽ.

Zabezpečovací zařízení jako celek musí umožnit přenos a zálohování stavových informací dle TS 2/2007-Z a TS 4/2008-Z.

Nově navržená zařízení a rekonstruovaná zařízení budou respektovat technické specifikace pro interoperabilitu konvenčního železničního systému, zejména TSI CCS a Směrnici 16/2005 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“. Výstražná zařízení pro centrální přechody kolejí budou řešena dle TS 1/2018.

Při úpravách přejezdových zařízení bude v rámci dalšího stupně dokumentace posuzována nezbytnost doplnění zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

U všech VZPK je uvažováno pouze se světelnou a zvukovou signalizací (bez závor).

Ve všech stanicích je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku v hlavní staniční koleji a v jedné předjízděné koleji, pravidelně pojížděné vlaky osobní dopravy. V ostatních staničních kolejích je navržena rekonstrukce pouze v nezbytném rozsahu vyvolaném např. úpravou zhlaví. Uvažována je sestava železničního svršku s kolejnicemi tvaru 49 E1. Nové výhybky jsou navrženy přednostně na betonových pražcích, tvaru 1:11-300 do dopravních kolejí, příp. 1:9-190 a 1:7,5-190 do ostatních kolejí. Odvodnění stanic je navrženo pomocí nových trativodů, jejichž orientační rozsah je patrný se situací.

V úseku od krajní výhybky ŽST Velké Hydčice do km 8,7 a dále v celém mezistaničním úseku Žichovice – Sušice je navržena kompletní rekonstrukce železničního svršku včetně odvodnění.

V ostatních mezistaničních úsecích je rekonstrukce železničního svršku a spodku navržena pouze lokálně v souvislosti s rekonstrukcí železničních přejezdů, mostů nebo propustků.

Z 12 stávajících železničních přejezdů je navrženo na zrušení 5. U všech ponechaných přejezdů (vyjma P888 a P890) je navržena jejich rekonstrukce včetně sanace železničního spodku a odvodnění. Konkrétní typ přejezdové konstrukce bude řešen v navazujícím stupni projektové dokumentace.

V revitalizovaném úseku se nachází 10 mostních objektů a 36 propustků, jejichž stav byl posouzen, přičemž bylo přihlédnuto ke stáří těchto objektů (původní konstrukce byly vybudovány v roce 1888). U mostů a propustků, které vyhovují navrženým kritériím, je zvolena jejich oprava v rámci údržby, nebo sanace (rekonstrukce zdiva, izolace, PKO, sjednocující nátěry). U mostních objektů, které kritéria nesplňují je navrhována náhrada novou konstrukcí. Konkrétní rozsah prací ne jednotlivých mostech a propustcích je v ZP uveden v příloze K.3.

K rozsahu rekonstrukce výpravní budovy v ŽST Žichovice byly odborem 910 MD uplatněny připomínky, které byly uspokojivě vypořádány. Vypořádání připomínek je přiloženo ve složce ZP.

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK v CÚ let výstavby	Celkové náklady projektu
1	Poplatky za plány / stavební projekt	
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	
4	Technologie (pro provoz dráhy)	
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	
6	Případná úprava ceny ²⁾	
7	Technická pomoc	
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu stavby	
10	Mezisoučet	
11	(DPH ³⁾)	
12	CELKEM ⁴⁾	

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že schvaluje záměr projektu investiční akce „Revitalizace tratě Horažďovice předměstí (mimo) - Sušice (včetně)“ s podmínkami:

- 1) Správa železnic, státní organizace v návaznosti na schválený koncepční záměr projektu „Realizace Jednotného záznamového prostředí (JZP) ŽDC“ Centrální komisí dne 24. 3. 2020 s tím, že veškeré předkládané dílčí projektové záměry nebo jejich části, vztahované k problematice záznamu, případně archivaci dat, musí být připravovány a realizovány v souladu s tímto koncepčním dokumentem, v dalším stupni dokumentace vydefinuje specifikace, včetně způsobu záznamu a archivace dat v návaznosti na připravované JZP. Splnění této podmínky předloží investor věcně příslušnému odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) k odsouhlasení.**
- 2) Správa železnic, státní organizace bude v roce 2028 implementovat systém ETCS příslušné úrovně v souladu se závěry 17. jednání „Pracovní komise ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu“ ze dne 9. 12. 2020.**
- 3) Správa železnic, státní organizace bude ve smyslu příslušného oponentního posudku v dalších stupních projektové přípravy sledovat v maximální míře úspory schválených CIN a bude postupovat tak, aby nedošlo k jejich překročení o [REDAKCE]. Kč, stanovených analýzou citlivosti, neboť v takovém případě přestane být předmětná investiční akce ekonomicky efektivní.**