

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Divize dopravních technologií a lidského faktoru

Oblast železniční dopravy

Líšeňská 33 a, 636 00 Brno

☎ +420 541 641 754 ✉ jan.perutka@cdv.cz

Posouzení záměru projektu

Optimalizace traťového úseku Ostrava- Kunčice (mimo)

Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou

- **Objednatel**
Státní fond dopravní infrastruktury
Sokolovská 278
190 00 Praha 9
- **Identifikace objednávky**
Číslo objednávky: CDV 4/2021
Číslo jednací: 1778/SFDI/112234/5963/2021
- **Datum zpracování**
22.3. 2021
- **Zpracovatelský tým**
Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
Ing. Jiřina Veselá
Ing. Jan Perůtka

Ing. Jan Perůtka
vedoucí Oblasti železniční dopravy

OBSAH

| | | |
|----------|--|-----------|
| A | Situace | 3 |
| A.1 | Zadání | 3 |
| A.2 | Podklady pro zpracování posudku | 3 |
| A.2.1 | Podklady předané objednatelem | 3 |
| A.2.2 | Podklady posuzovatelů k hodnocení | 3 |
| B | Nález | 4 |
| B.1 | Dopravně inženýrské a technické podklady pro hodnocení efektivnosti projektu | 5 |
| B.2 | Hodnocení ekonomické efektivnosti akce Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou | 7 |
| B.3 | Vstupy pro výpočet ukazatelů ekonomické efektivnosti (pro všechny varianty) | 7 |
| B.3.1 | Délka hodnoceného období a výše diskontní sazby | 7 |
| B.3.2 | Investiční náklady | 7 |
| B.3.3 | Časové úspory | 8 |
| B.3.4 | Sestava ekonomické analýzy – CF toky pro výpočet | 8 |
| B.3.5 | Ekonomická analýza | 8 |
| C | Posudek | 11 |
| C.1 | Dopravně inženýrské a technické přínosy pro hodnocení efektivnosti projektu Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou ... | 11 |
| C.2 | Ověření vstupních údajů | 11 |
| C.2.1 | Délka hodnoceného období a výše diskontní sazby | 11 |
| C.2.2 | Stavební náklady a předpokládaný harmonogram výstavby | 12 |
| D | Závěr | 13 |
| D.1 | Doporučení zpracovatele oponentního posudku zadavatelskému orgánu | 13 |
| E | Příloha | 15 |

A Situace

A.1 Zadání

Expertní posouzení je zpracováno v souladu s rámcovou smlouvou na poskytování poradenských služeb čj. 1772/SFDI/110105/4672/2016, CES: 5/2016, dodatku č. 1 č.j. 1772/SFDI/111019/13028/2019 uzavřených mezi Státním fondem dopravní infrastruktury se sídlem Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9, IČ: 70856508 (dále jen SFDI) a poradcem Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., se sídlem Líšeňská 33a, 636 00 Brno, IČ: 44994575 (dále jen CDV). Předmětem zadání je zpracování oponentního posudku na záměr projektu:

Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou

A.2 Podklady pro zpracování posudku

A.2.1 Podklady předané objednatelem

- a) Povinný obsah ZP
- b) Formuláře vzor 80 – 83
- c) Celková situace
- d) Náklady stavby
- e) Hodnocení ekonomické efektivity projektu

A.2.2 Podklady posuzovatelů k hodnocení

- a) Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb MDČR 11/2017
- b) Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivity projektů dopravní infrastruktury – MDČR odbor infrastruktury a územního plánu, 11/2017
- c) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, 2008
- d) Analýza nákladů a přínosů – metodická příručka, MMR, 2005

B Nález

Posuzovaným materiálem je záměr projektu Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou. Pro ekonomické hodnocení záměru projektu byly využity následující podklady:

- Bilance plánovaných investičních potřeb a zdrojů financování akce, zjednodušené hodnocení ekonomické efektivity projektu
- Ekonomické hodnocení stavby Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou

Předmětem projektu je Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou spočívající v rekonstrukci definovaných úseků v oblasti železničního svršku a spodku, mostů a propustků, přejezdů a souvisejících zařízení. Bude tedy rekonstruováno kolejiště, součástí stavby je také modernizace zabezpečovacího a sdělovacího zařízení, včetně silnoproudých rozvodů a traťového vedení. Stavba je koordinována s provedenými opravnými pracemi traťového úseku, které budou v dalších fázích přípravy zohledněny.

Tabulka 1: Identifikační údaje stavby

| | |
|--|--|
| Název projektu | Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou |
| Místo realizace | Moravskoslezský kraj |
| Stavba | Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou |
| Charakter stavby | Stavba dráhy dle zákona 266/1994 Sb., Zákon o drahách |
| Předpokládané celkové investiční náklady v CÚ smíšená 2015-2028 (bez DPH) | 3 900 803 tis. Kč |
| Předpokládané celkové investiční náklady v CÚ smíšená 2015-2028 (včetně DPH) | 4 719 971 tis. Kč |
| Rozhodující stavební objekty | Železniční svršek, železniční spodek, zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá technologie, včetně DŘT, trakční a energetická zařízení, mosty a propustky, nástupiště, pozemní objekty a komunikace, trakční vedení |

B.1 Dopravně inženýrské a technické podklady pro hodnocení efektivnosti projektu

Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou ovlivňuje území, v němž se nalézají, neboť zajišťuje dopravní obslužnost v oblasti Ostravské aglomerace. Uvedené území trpí značným nedostatkem ekologické dopravy a železnice je schopna nabídnout řešení tohoto nedostatku v rámci svých možností. Předmětná stavba je v souladu se základními strategickými materiály MDČR – Dopravní politika v období 2014 až 2020 a následně Dopravně sektorové strategie, druhá fáze.

Stavba Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou obsahuje naplnění technických požadavků plynoucích z technicko – právních předpisů pro bezpečné provozování dráhy. Cílem stavby Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou je vytvořit kvalitní systém železniční dopravy České republiky, který v integraci a návaznosti na modernizovanou síť ČR a železniční síť sousedních států může obstát v silné konkurenci především silniční dopravy.

Z pohledu technického stavu je technická a částečně i stavební část řešeného úseku trati na hraně dlouhodobě udržitelné úrovně provozuschopnosti. V nejbližších letech proto bude nezbytná obnova infrastruktury. Dále je nutné zajistit, aby trať splňovala TSI ve všech subsystémech, včetně uzpůsobení zařízení pro cestující osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, včetně bezbariérového přístupu na nástupiště.

Proto budou dále zřízena normová nástupiště splňující TSI PRM a tedy uzpůsobená pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

V rámci investiční akce ZP bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku s cílem zvýšení traťové rychlosti. Bude upraveno nebo nově navrženo sdělovací a zabezpečovací zařízení, upraveny nebo nově řešeny pozemní objekty, mostní objekty, silnoproudá technologie, včetně DŘT a trakční zařízení. Vzhledem k plánovanému nasazení systému ERTMS (European Rail Traffic Management System) jsou navrženy takové úpravy (železniční infrastruktury), aby byly v souladu s tímto plánovaným nasazením.

Úkolem splnění požadavku projektu je především:

- Optimalizace trati a rekonstrukce ŽST Ostrava - Vítkovice
- Zajištění požadovaných normových parametrů
- Zvýšení bezpečnosti provozu a cestujících v souladu s požadavky TSI
- Zvýšení traťové rychlosti a zatraktivnění železniční dopravy
- Příprava na konverzi TN systémem 25 kV 50 Hz
- Příprava na aplikaci systémem ETCS L2 a jeho budoucí následná aktivace

Z pohledu uživatelů v osobní dopravě (objednatelů, dopravců i cestujících veřejnosti) i nákladní dopravě (přepravců, dopravců) neustále existuje poptávka po zlepšování ukazatelů, které bezprostředně ovlivňují jejich činnost, tedy zejména:

- Zkrácení cestovních dob – díky zvýšení traťové rychlosti dojde k dílčím úsporám času při přepravě
- Zvýšení jízdního komfortu – kvalita jízdy díky novému železničnímu svršku je znatelná nejen v osobní dopravě
- Zlepšení parametrů infrastruktury pro nákladní dopravu – délka staničních kolejí

Záměr projektu je koordinován se stavbami a koncepčními dokumenty:

- Výstavba zastávky Ostrava – Zábřeh
- Modernizace železničního uzlu Ostrava
- Studie proveditelnosti VRT (Brno – Přerov – Ostrava)
- Optimalizace a elektrizace trati Ostrava – Kunčice – Frýdek Místek
- Rekonstrukce ŽST Havířov
- Optimalizace traťového úseku Český Těšín (mimo) – Albrechtice u Českého Těšína
- DOZ Ostrava – Svinov – Petrovice u Karviné st. hr. a Dětmárovice (mimo) – Mosty u Jablunkova st. hr.
- Výstavba R110 kV na TNS Ostrava – Svinov
- Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“
- „Rekonstrukce výpravní budovy Ostrava – Vítkovice“, která je ve fázi zpracování ZP

Vlastní předmět stavby je traťový úsek celostátní dráhy vedoucí z ŽST Ostrava-Kunčice do ŽST Ostrava-Vítkovice a dále do Odbočky Odry až do Výhybny Polanka nad Odrou. V rámci Odbočky Odry je vedena odbočná trať směrem na ŽST Ostrava-Svinov, která je také součástí zpracování ZP. Stavba není zařazena v rámci modernizace celého železničního uzlu Ostrava a je řešena jako samostatná stavba mimo aglomeraci uzlu Ostrava.

Současný technický stav řešeného traťového úseku včetně stavebně-technických parametrů trati již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům provozovaných dopravních segmentů na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy a to jak osobní, tak nákladní. Zejména z hlediska celkového technického stavu (železniční svršek a spodek, mostní objekty apod.) a potřeby zkrácování cestovních dob. Zvýšení stávající traťové rychlosti se zajištěním homogenity na co nejdelším úseku přinese zkrácení cestovní doby a to i za předpokladu umístění zastávky Ostrava – Zábřeh, s kterou je v rámci zpracování ZP počítáno jako s novým dopravním bodem z hlediska osobní dopravy. Důležitou roli na řešeném úseku plní nákladní doprava, kdy v ŽST Ostrava-Vítkovice čekají nákladní vlaky k zařazení do sledu na koridorovou trať. Nedílnou a neméně podstatnou nezbytností realizace je připravenost traťového úseku na změnu trakčního napájení z DC 3 kV na AC 25 kV 50 Hz v celém regionu. Optimalizace traťového úseku, včetně úpravy dopravního vedení povede ke zvýšení bezpečnosti železničního provozu a zajištění bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace v ŽST Ostrava-Vítkovice.

Podklady pro zpracování ZP

- Studie proveditelnosti uzlu Ostrava, 04/2016, Moravia Consult Olomouc a.s.
- Zpřesnění Sm. V-2/2012 pro účely ZP na budovy ON

- Železniční bodové pole (ŽBP) a železniční mapové podklady z roku 2004 – 2018
- Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží
- „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vydané MD v roce 2010
- Pracovní jednání v průběhu zpracování ZP

Výsledkem projektu je Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou, zajišťující všechny technické podmínky dané platnou legislativou, dodržení hygienických limitů hluku a vibrací, zásadní zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy, nahrazení nevyhovujících konstrukcí a zařízení, zajištění přístupu pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace podle Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 o technických specifikacích pro interoperabilitu, týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (TSI PRM), vztahující se dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., § 1, odst. 3, na stavbu dráhy zařazené do Evropského železničního systému.

B.2 Hodnocení ekonomické efektivity akce Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou

Hodnocení ekonomické efektivity bylo zpracováno v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektu dopravních staveb“ (MDČR 11/2017).

Hlavními přínosy projektu jsou zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a náhrada prvků železniční infrastruktury dožilých v rámci železničního provozu, úspory času cestujících, snížení provozních nákladů infrastruktury a vozidel.

B.3 Vstupy pro výpočet ukazatelů ekonomické efektivity (pro všechny varianty)

B.3.1 Délka hodnoceného období a výše diskontní sazby

| | |
|---------------------|-----------|
| Doba výstavby: | 2023–2025 |
| Diskontní sazba EA: | 5% |
| Diskontní sazba FA: | 4% |

B.3.2 Investiční náklady

Celkové investiční náklady Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou činí: 3 900 803 tis. Kč bez DPH a 4 719 971 tis. Kč s DPH v CÚ smíšená 2020–2026.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno na základě „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity staveb“ (MDČR 2017).

B.3.3 Časové úspory

Díky navýšení traťové rychlosti a propustnosti trati došlo k ušetření cestovního času, jak v osobní, tak nákladní dopravě. V osobní dopravě tato časová úspora činí průměrně 3 min. Data o počtu cestujících byla poskytnuta ze strany ČD a jsou přílohou tohoto ekonomického hodnocení. Tato příloha je neveřejná a není dovoleno ji poskytovat třetím stranám. Jelikož se u nákladní dopravy jedná o zrychlení přepravy v řádech jednotek minut, je tato časová úspora zanedbána.

Dále je počítáno se zpožděním v osobní i nákladní dopravě během výlukových opatření k příslušným stavebním operacím v závislosti na technickém stavu infrastruktury ve variantě bez projektu a na výstavbě ve variantě s projektem. Tyto úvahy (varianta bez projektu a varianta s projektem) jsou ve výsledku mezi sebou porovnány a vyčísleny.

Všem cestujícím je uvažována sazba 279,91 Kč/oshod v CÚ 2020. Pro úsporu času v nákladní dopravě je uvažováno s měrnou sazbou dle přepravovaných komodit. Jelikož není známo přesné rozdělení dle přidané hodnoty, je použito doporučené rozdělení dle Rezortní metodiky. Výsledná měrná sazba činí 3,86 Kč/thod (použito pro úspory času z výluk a souvisejících stavebních prací, viz odstavec výše). Úspora za celé hodnotící období je 619 606 024 Kč.

B.3.4 Sestava ekonomické analýzy – CF toky pro výpočet

Ekonomická efektivita stavby je doložena záměrem projektu. V této části byl proveden přepočet investičních nákladů dle skutečnosti nebo aktuálního předpokladu vývoje v souladu s „Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (MDČR 11/2017).

Vzhledem k charakteru navržených prací je posouzení efektivity projektu řešeno ekonomickou analýzou, která je součástí záměru projektu.

Celkové náklady Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou činí dle záměru projektu 3 900 803 tis. Kč bez DPH v CÚ smíšená 2020 – 2026.

B.3.5 Ekonomická analýza

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí finanční a ekonomické analýzy metodou nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). Výpočty jsou založeny na analýze diferenčních nákladových finančních toků v době hodnocení projektu, a to během období 2023 – 2052, tj. 30 let. Pro každý rok hodnocení projektu jsou porovnávány finanční toky varianty s projektem a varianty bez projektu, a to jak ve finanční, tak i ekonomické analýze.

Realizace stavby přinese kromě úspor času v železniční dopravě zvýšení bezpečnosti v dopravě na vytíženém rameni koridorové trati. Přínosy a náklady byly zhodnoceny v rámci ekonomické analýzy zobrazující celospolečenské výsledky dané revitalizace. Je patrné, že projekt není finančně efektivní, avšak po započtení celospolečenských účinků jsou splněny ukazatelé ekonomické analýzy.

Při zpracování se vychází z následujících materiálů:

- Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (MDČR, 2017)
- Guide to Cost – Benefit Analysis of Investment Projects (Structural Fund – ERDF, Cohesion Fund and ISPA), 2014

Z hlediska finanční analýzy jsou ukazatelé pod hranicí efektivity. I přesto, že se současná infrastruktura z velké části blíží ke konci své životnosti a bylo by ji nutné v rámci oprav obnovit, projekt nepřináší dostatečné finanční efekty, aby byl z pohledu finanční analýzy efektivní.

Z hlediska celospolečenského vykazuje projekt výsledky nad hranicí efektivity, i když výsledky jsou poměrně hraniční. Předmětná trať je však součástí jednoho z nejvýznamnějších multimodálních železničních uzlů v železniční síti ČR a je součástí sítě TEN-T. Z toho vyplývají požadavky na nasazení systému ERTMS a z tohoto pohledu je tedy tento projekt významným krokem k celkové modernizaci této významné části železniční dopravy v ČR. Všechna navrhovaná opatření mají za následek zlepšení parametrů infrastruktury a úsporu času v osobní a nákladní dopravě. Hodnota přínosů je ve srovnání s hodnotou investičních nákladů dostatečná, aby kompenzovala veškeré vynaložené investiční náklady. Projekt vykazuje ekonomickou efektivitu a lze ho doporučit k financování.

Tabulka 2: Výsledky finanční a ekonomické analýzy

| Ukazatel | Hodnota |
|----------------|----------|
| FRR/C | - |
| FNPV (tis. Kč) | -901 123 |
| ERR (%) | 7,57 |
| ENPV (tis. Kč) | 157 487 |
| B/C Ratio | 1,066 |

Stanovení kritických proměnných:

Analýza citlivosti umožňuje identifikovat „kritické“ proměnné projektu. Je doporučeno uvažovat proměnnou za kritickou, když odchylka $\pm 1\%$ hodnoty vede k odchylce na výstupní hodnotě větší než 1%.

Jako kritické byly označeny proměnné, jejichž elasticita je výrazně větší než 1. Změnou takto zjištěných proměnných je možné nejvíce ovlivnit finanční nebo ekonomické výsledky celého projektu a to jak negativně, tak pozitivně. Jako kritické proměnné byly identifikovány (pro ENPV):

- Investiční náklady (IN) s elasticitou 17,92
- Provozní náklady infrastruktury (PN) s elasticitou 10,54
- Převážní výkony v osobní dopravě s elasticitou 2,07

Analýza různých scénářů a stanovení přepínací hodnoty:

Pro vybrané významné kritické proměnné v ekonomické analýze byla provedena analýza různých scénářů vývoje daných ukazatelů a byly stanoveny tzv. přepínací hodnoty.

Tabulka 3: Citlivostní analýza

| Procentuální změna | -10% | -5% | 0% | 5% | 10% |
|-----------------------------------|------------|------------|----------|------------|------------|
| Investiční náklady FNPV (tis. Kč) | -599 196 | -750 159 | -901 123 | -1 052 086 | -1 203 050 |
| Investiční náklady ENPV (tis. Kč) | 396 799 | 277 143 | 157 487 | 37 831 | -81 824 |
| PN infrastruktury FNPV (tis. Kč) | -1 116 620 | -1 008 871 | - | -793 374 | -685 626 |
| PN infrastruktury ENPV (tis. Kč) | -27 997 | 64 744 | - | 250 230 | 342 972 |
| Dop. výkony v OD ENPV (tis. Kč) | 124 174 | 140 831 | - | 174 143 | 190 800 |

Výsledky provedené citlivostní analýzy korelují s výslednými elasticitami a největší dopady nárůstu či poklesu u jednotlivých proměnných lze pozorovat u investičních nákladů a PN infrastruktury. Aby byla zachována ekonomická efektivita stavby, mohou investiční náklady narůst o cca 6,58%, tedy o 207,5 mil. Kč. PN infrastruktury a přepravní výkony v osobní dopravě mohou klesnout o cca 8,4%, respektive 47,2%.

C Posudek

C.1 Dopravně inženýrské a technické přínosy pro hodnocení efektivnosti projektu Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou

Stavba je liniovou dopravní stavbou, jejímž základním cílem je odstranění nedostatečných parametrů trati při zachování stávajících hranic pozemku podle současných potřeb správce železniční dopravní cesty. Navržené práce se týkají především těchto přínosů:

- Zlepšení jízdního komfortu
- Zvýšení traťové rychlosti se zkrácením jízdních dob
- Zlepšení stavebně technického stavu
 - o Železničního svršku a spodku včetně odvodnění
 - o Umělých staveb (mostů a propustků)
 - o Železničního zabezpečovacího zařízení
 - o Železničního sdělovacího zařízení
 - o Silnoproudých zařízení a rozvodů včetně DŘT
 - o Pozemních objektů a komunikací
 - o Trakčního vedení včetně energetických zařízení

C.2 Ověření vstupních údajů

C.2.1 Délka hodnoceného období a výše diskontní sazby

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

Posuzovatel předpokládá, že náklady stavby jsou rozloženy na období výstavby 2023 až 2025 (3 roky).

Tabulka 4: Vybrané parametry stavby

| Stavba | Délka v km | Realizace stavby v letech | Náklady stavby bez DPH [tis. Kč] |
|--|---------------|---------------------------------|-------------------------------------|
| Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice(mimo) Ostrava- Svinov/Polanka nad Odrou | 7,892 | 2023–2025 | 3 900 803 |

C.2.2 Stavební náklady a předpokládaný harmonogram výstavby

Celkové náklady Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou činí 3 900 803 tis. Kč bez DPH.

Předpokládaná realizace stavebních nákladů, a tedy i čerpání financí pro jednotlivé roky 2023 až 2025 jsou v záměru projektu uvedeny. Harmonogram výstavby je v ZP navržen a koordinován s ostatními akcemi na předmětném rameni a v uzlu Ostrava.

D Závěr

Na základě provedené ekonomické analýzy se jeví projekt Optimalizace traťového úseku Ostrava-Kunčice Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou z celospolečenského hlediska efektivní. Rovněž údaje uvedené v záměru projektu vykazují reálné hodnoty a údaje.

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 a vyšší náklady zdůvodnit
- Dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky, zejména na plánovanou modernizaci trati I. tranzitního železničního koridoru a akcí v rámci železničního uzlu Ostrava
- Navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím, minimalizovat dopady NAD a dopady do nákladní dopravy
- Sledovat v maximální míře úspory nákladů se snahou jejich dalšího nezvyšování – v odůvodněných případech použít zánovní materiál (užitý železniční svršek)
- Důsledně dodržovat v dalších stupních dokumentace koordinační vazby na projekty ETCS a konverze trakčního napájení
- V dalším stupni nadále postupovat dle schválené územně – správní dokumentace
- Důsledně řešit technické a ekonomické rozhraní mezi přípravou ETCS L2 a jeho vlastní realizací
- V textu záměru projektu opravit drobné překlepy a formulace
- V záměru projektu odstranit nesoulad v textové a tabulkové části stran přípravy a vlastní realizace ETCS

Zpracovatel posudku se domnívá, že uvedený projekt má význam pro zlepšení dopravního systému SŽ a Moravskoslezského kraje, neboť předmětná stavba je významnou tratí navazující na I. tranzitní železniční koridor a je páteřní tratí procházející průmyslovou oblastí Ostravy. Trať má napojení na rozvíjející se terminály kombinované dopravy a je rovněž využívána v nákladní dopravě zejména mezi ČR a Slovenskem. Je nutné zdůraznit polohu tratě ve vztahu k I. tranzitnímu koridoru, zejména v osobní dopravě. Z toho plyne velký význam tratě pro případné odklonové trasy mezinárodní 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.

V Brně, dne 22.3. 2021



Ing. Vojtěch Kocourek, Ph.D.
zodpovědný zpracovatel
Oblast železniční dopravy

E Příloha

Tabulka 5: Rozpis nákladů

| | Druh nákladu | Celkové náklady projektu [tis. Kč] |
|----|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1 | Poplatky za plány / stavební projekt | 260 188 |
| 2 | Nákup pozemků | 0 |
| 3 | Výstavba | 3 168 961 |
| 4 | Technologie | 0 |
| 5 | Nepředvídatelné události | 316 862 |
| 6 | Příp. úprava ceny | 0 |
| 7 | Technická pomoc | 27 388 |
| 8 | Propagace | 0 |
| 8 | Dozor v průběhu výstavby | 123 247 |
| 9 | Mezisoučet | 3 900 803 |
| 10 | (DPH) | |
| 11 | CELKEM | 3 900 803 |