

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 50864/2017–SZDC–GR–O6

Vyřizuje: Ing. Horváth, Ing. Salavová, Ing. Kokojan

Telefon: 972 242 367, 972 235 396, 972 242 376

E-mail: horvath@szdc.cz, salavova@szdc.cz,
kokojanD@szdc.cz

Datum: 20. 12. 2017

Podle rozdělovníku

rozesláno pouze elektronicky

Náhradní autobusová doprava

Vážené dámy, vážení pánové,

tímto dopisem si Vás dovoluujeme informovat o způsobu zohlednění nákladů na náhradní autobusovou dopravu (dále také NAD).

V souvislosti s novelizací zákona č. 266/1994 Sb. o drahách v roce 2017 došlo ke změně přístupu k hrazení NAD a nově je nutné zahrnovat poplatky za NAD do celkových investičních nákladů stavby. Náklady NAD budou zahrnovat předpokládané oprávněné finanční nároky dopravce přímo související se zabezpečením náhradní dopravy při přerušení **osobní drážní dopravy, která je provozovaná ve veřejném zájmu v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje z důvodu realizace stavby** (viz zákon č. 266/1994 Sb. o drahách). Ve stádiu přípravy budou uvedené oprávněné finanční nároky dopravce vycházet ze zpracované projektové dokumentace stavby, a to z přílohy Zásady organizace výstavby (ZOV).

Vzhledem k těmto skutečnostem dochází u investičních staveb vyžadujících zavedení NAD k navýšení celkových investičních nákladů. V následujících bodech uvádíme postup při schvalování staveb, vlastní vyčíslení nákladů NAD a dopady na ekonomické hodnocení stavby.

1. Schvalování staveb

a) Globální položky ve vztahu k CK MD

U staveb, spadajících do kategorie „globální položky“ byla na zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy ze dne 7. 11. 2017 k projektům infrastruktury železnic a pozemních komunikací udělena výjimka z platné směrnice MD č. V-2/2012, a to následovně:

- U akcí do 20 mil. Kč bez uvažování NAD, u kterých dojde k navýšení CIN vlivem hrazení NAD.
- U akcí v celkovém rozmezí 20 – 30 mil. Kč bez uvažování NAD, u kterých již byla udělena výjimka ve smyslu platné směrnice MD č. V-2/2012, dojde-li k navýšení CIN vlivem hrazení NAD.

V obou výše uvedených případech nebude SZDC, s. o. předkládat samostatné žádosti o udělení výjimky z příslušných postupů. Výjimka v tomto smyslu se bude považovat za udělenou.

SZDC, s. o. předloží dopisem (v rámci globálních položek) Státnímu fondu dopravní infrastruktury a věcně příslušnému odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) standardní seznam akcí, jichž se hrazení NAD týká. Dále budou tyto akce, související s NAD, vždy uvedeny a označeny v rámci standardně předkládaného seznamu staveb. Současně bude u těchto akcí uvedeno samostatné vyčíslení nákladů, souvisejících s hrazením NAD. Na výzvu O7/1 údaje zpracuje příslušná stavební správa do rozpisu globálních položek.

b) Jmenovité položky ve vztahu k CK MD

U záměrů projektů, kde z důvodu NAD dojde k překročení CIN, je nutné postupovat v souladu s danými postupy Směrnice MD č. V-2/2012 v platném znění.

c) Přeschvalování dokumentací ve vztahu k SŽDC

U jmenovitých a globálních položek kde dojde **výhradně z důvodů NAD** k překročení CIN, nebudou v minulosti schválené stupně dokumentace přeschvalovány.

2. Vyčíslení výše nákladů NAD

Náklady za NAD budou v souhrnném rozpočtu stavby zahrnuté do celkových investičních nákladů v položce **B.3.7.2 Náhrady za omezení provozu**, viz příloha B – Realizace, Směrnice SŽDC č.20.

Základní pravidla pro stanovení nákladů NAD:

- prioritně bude NAD zahrnutá do nákladů stavby, v případech vyloučení drážní dopravy, na jednokolejné trati,
- u více Kolejových tratí bude uvažováno s náklady za NAD pouze v odůvodněných případech, kdy je vyloučení drážní dopravy doloženo na základě prokazatelně prověřených údajů a ZOV,
- vstupem pro stanovení nákladů bude rozsah vyloučení osobní dopravy v délce od 24 hodin a víc,
- pro stanovení nákladů výpočet bude zanedbán čas zahrnující čekání na výkon dopravce, náklady na tuto dobu jsou již paušálně rozpuštěné v jednotkové ceně za kilometr objížděné trasy autobusů,
- do výběru objížděných tras NAD budou zahrnuté pouze komunikace umožňující vjezd autobusů,
- v rámci výpočtu bude rozlišováno vyloučení dopravy v pracovních dnech a dnech pracovního volna (sobota/neděle) bez zohlednění státních svátků a mimořádných jízd,
- pro výpočet se bude standardně počítat se dvěma autobusy na jednu vlakovou soupravu se zanedbáním rozložení dopravy v rámci intenzity dopravní špičky. V případě, že dle charakteru tratě (např. dle znalosti počtu cestujících na vlakovou soupravu) lze předpokládat méně nebo více než dva autobusy na určitý typ vlaku, je možné snížit nebo navýšit počet autobusů na vlakovou soupravu, při předpokladu počtu cestujících 50 osob/1 autobus,
- ve stanovené jednotkové sazbě Kč za km NAD jsou zohledněné předpokládané náklady na úspory dopravce související s přerušením drážní dopravy, které vycházejí ze statistických údajů vzešlých z provedených fakturací NAD v roce 2017.

Celková suma nákladů za náhradní autobusovou dopravu $\sum N_{nad}$ se vypočítá jako suma jednotlivých N_{nad} na jednu ucelenou výluku.

Výpočet NAD na jednu ucelenou výluku se provede dle vzorce:

$$N_{nad} = 70 \text{ Kč} * \sum_i T_{km}$$

N_{nad} – náklady za náhradní autobusovou dopravu na jednu ucelenou výlukou

i – proměnná zahrnující počet objížděných tras autobusové dopravy s různou délkou

$\sum_i T_{km}$ – celková délka ujetých km objížděných tras na období vyloučení osobní dopravy

$$\sum T_{kmi} = T_{kmi} (\sum_i A_{denP} * D_p + \sum_i A_{denV} * D_v)$$

T_{kmi} - délka v km jednotlivých objížděných tras zahrnující spojnicí všech dopraven na vyloučené trase. V případě, více typů objížděných tras zohledňujících objížďku NAD rozdílných dopraven (např. pro náhradu rychlíkových a osobních vlaků) se uvede délka více objížděných tras.

D_p – počet pracovních dnů s vyloučením dopravy na jednu ucelenou výlukou

D_v – počet dnů pracovního volna (sobota/neděle) s vyloučením dopravy na jednu ucelenou výlukou

$\sum_i A_{denP}$ – celkový počet autobusů NAD za 1 pracovní den pro danou objížděnou trasu

$\sum_i A_{denV}$ – celkový počet autobusů NAD za 1 den pracovního volna pro danou objížděnou trasu

$$\sum_i A_{denP} = (A_{xi} * V_{pi})$$

$$\sum_i A_{denV} = (A_{xi} * V_{vi})$$

A_{xi} – počet autobusů NAD na vlakovou soupravu pro danou objížděnou trasu

V_{pi} – počet vlaků za pracovní den pro danou objížděnou trasu (Os/R/Sp)

V_{vi} – počet vlaků za dny pracovního volna pro danou objízdnou trasu (Os/R/Sp)

Toto opatření bude platit do doby aktualizace Směrnice SŽDC č. 20.

Příklad:

Výluka na jednokolejné trati od 5. 1. 2018 – 20. 2. 2018

- T_{km1} – trasa zahrnující spojnici všech dopraven = 75 km
- T_{km2} – trasa zahrnující přímý spoj s vyloučením některých dopraven = 50 km
- i – proměnná zahrnující počet tras autobusové dopravy s různou délkou = 2
- A_{x1} = 2 autobusy na vlakovou soupravu pro trasu T_{km1}
- A_{x2} = 3 autobusy na vlakovou soupravu pro trasu T_{km2}
- V_{p1} = 8 vlaků s trasou T_{km1}
- V_{p2} = 6 vlaků s trasou T_{km2}
- V_{v1} = 6 vlaků s trasou T_{km1}
- V_{v2} = 2 vlaků s trasou T_{km2}
- D_p = 33 dnů
- D_v = 14 dnů

$$\sum_i A_{denP} = (A_{xi} * V_{pi})$$

$$A_{1denP} \Rightarrow (2 * 8) = 16$$

$$A_{2denP} \Rightarrow (3 * 6) = 18$$

$$\sum_i A_{denV} = (A_{xi} * V_{vi})$$

$$A_{1denV} \Rightarrow (2 * 6) = 12$$

$$A_{2denV} \Rightarrow (3 * 2) = 6$$

$$\sum T_{kmi} = T_{kmi} (\sum_i A_{denP} * D_p + \sum_i A_{denV} * D_v)$$

$$\Rightarrow T_{km1} * (A_{1denP} * D_p + A_{1denV} * D_v) + T_{km2} * (A_{2denP} * D_p + A_{2denV} * D_v)$$

$$\sum_i T_{km} = 75 * (16 * 33 + 12 * 14) + 50 * (18 * 33 + 6 * 14) = 86\,100 \text{ km}$$

$$N_{nad} = 70 \text{ Kč} * \sum_i T_{km}$$

$$\Rightarrow 70 \text{ Kč} * 86\,100 \text{ km} = 6\,027\,000 \text{ Kč}$$

3. Zohlednění NAD v ekonomickém hodnocení

V rámci ekonomického hodnocení je ve variantě s projektem i ve variantě bez projektu uplatněn stejný přístup k nacenění nákladů dle výše uvedeného postupu. Náklady na zavedení NAD již v rámci průměrné sazby 70 Kč/km/autobus zahrnují nejen průměrné náklady na autobusy, ale i průměr úspor/vícenákladů za provoz vlaků.

Zpracování do CBA tabulek:

a) Investice - náklady na NAD jsou uvedeny v souhrnném rozpočtu stavby v položce B.3.7.2. Tato částka bude zohledněna v listu 1 Cín řádek Stavby a konstrukce.

b) Provozuschopnost (opravy, údržba) ve variantě s projektem i variantě bez projektu - náklady spjaté s NAD vstupují do finanční i ekonomické analýzy. Z důvodu aplikace konverzního faktoru musí být pro finanční a ekonomickou analýzu řešeny zvlášť, a to následujícím způsobem:

- V rámci finanční analýzy se náklady NAD uvedou se záporným znaménkem do řádku Ostatní příjmy na listu 8 Příjmy.

- V rámci ekonomické analýzy se náklady NAD začlení do nově pojmenovaného řádku na listu 9 Ostatní přínosy EA. Na tyto náklady bude aplikován stejný konverzní faktor jako na náklady NAD u investice.

V ekonomické analýze je nutné kromě nákladů na NAD dále zohlednit externalitu a provozní náklady infrastruktury, které vyvstanou zavedením NAD. Rovněž nelze opomenout ocenění časových úspor či ztrát pro cestující dotčené NAD.

4. Proces financování NAD

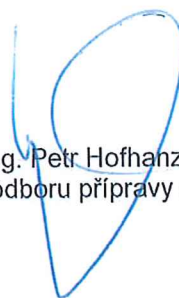
Průběh procesu financování NAD se řídí pokynem EN č.j. 26448/2017-SŽDC-GŘ-EN, případně jinými dokumenty, které budou v této souvislosti proces financování upravovat a upřesňovat.

Rádi bychom Vás požádali, abyste seznámili své zaměstnance a Vaše smluvní partnery, kteří zpracovávají dokumentace v rámci přípravy staveb, s výše uvedenými pokyny k zohledňování NAD.

S pozdravem



Ing. Jarmila Ozimá
ředitelka odboru investičního



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb

Příloha:

Aplikace Microsoft excel pro výpočet NAD

Rozdělovník:

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace:

Odbor přípravy staveb O6,

Odbor investiční O7,

Odbor provozuschopnosti O15,

Odbor strategie O26,

Odbor stavební O29,

Samostatné oddělení fondů EU,

Stavební správa západ ÚT1 a ÚT2,

Stavební správa východ