

POZOR. Obsahuje informace, které nejsou určeny ke zveřejnění!

Zápis

**z 248. jednání Centrální komise MD, uskutečněného dne 23. 2. 2021 k projektům
dopravní infrastruktury,**

které probíhalo 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 návrhů předložených k projednání
(23. 2. 2021, od 13:00 do 15:00, videokonference)

1	Studie proveditelnosti	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
1.1	Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“	Ke schválení	---
2	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
2.1	Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)	Ke schválení	3 043,295
2.2	Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)	Ke schválení	4 233,857
2.3	Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)	Ke schválení	5 037,445
2.4	Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa	Ke schválení	887,897
2.5	Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa	Ke schválení	913,173
2.6	Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna	Ke schválení	828,166
3	Záměr projektu investiční akce - budovy	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
3.1	Kopřivnice ON – rekonstrukce výpravní budovy	Ke schválení	68,041
4	K projednání a ke schválení	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové neinvestiční náklady (CNN) v mil. Kč (bez DPH)
4.1	Globální položky neinvestiční Správy železnic – leden 2021	K projednání	---
4.2	Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard pro DÚR, DSP, PDPS	K projednání	---

Investor/zadavatel: Správa železnic, státní organizace

Železniční infrastruktura

1. Studie proveditelnosti

1.1 Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“

(Prezentace Ing. Lumír Rubek)

Zadavatel SP: Správa železniční dopravní cesty, s. o.

Zhotovitel: SUDOP BRNO, spol. s r.o.

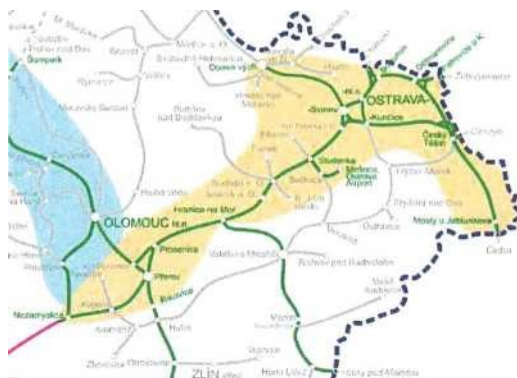
Druh dokumentace: Studie proveditelnosti

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

Místo realizace (kraj): Moravskoslezský, Olomoucký, Zlínský

Předmětem Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ je naplnění závěrů Centrální komise Ministerstva dopravy ze dne 20. 12. 2016 souvisejících se schválením studie „Koncepce přechodu na jednotnou napájecí soustavu ve vazbě na priority programového období 2014 - 2020 a naplnění požadavků TSI ENE“.

Studie proveditelnosti (dále jen „SP“) řeší návrh změny trakce oblasti tzv. „Ostravska a Přerovska“ přičemž bere v úvahu stávající infrastrukturu s ohledem na plánované stavby a výhledovou dopravu. SP se zabývá jak elektrizovanými jednokolejnými tratěmi, tak i tratěmi dvukolejnými zařazenými do sítě tratí TEN-T včetně hraničních přechodů s Polskem a Slovenskem. Největší vliv na řešenou oblast má stavba Brno - Přerov a rekonstrukce železničního uzlu Ostrava. Veškerá řešená infrastruktura je elektrizovaná napájecí soustavou DC 3 kV. Detailní pohled na řešenou infrastrukturu je na obrázku.



Území řešené SP změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“

Stejnoseměrná elektrizovaná infrastruktura DC 3 kV se vyskytuje v řešené oblasti na území krajů Moravskoslezského, Zlínského a Olomouckého:

- Trať 320/301A Mosty u Jablunkova st. hr. – Bohumín,
- Trať 320/301B Petrovice u Karviné st. hr. – Dětmárovice,
- Trať 320/301C Odb. Koukolná - Odb. Závada,
- Trať 301D Český Těšín - Polanka n. Odrou výhybna,
- Trať 301E Odra - Ostrava-Svinov,
- Trať 301F Ostrava-Svinov - Opava východ,

- Trať 301G Ostrava hl. n. - Ostrava-Kunčice,
- Trať 302E Český Těšín st. hr. - Český Těšín,
- Trať 305A Bohumín st. hr. – Bohumín,
- Trať 305B Bohumín – Přerov,
- Trať 305C Bohumín st. hr. - Bohumín-Vrbice,
- Trať 305E Hranice na Moravě – Drahotuše,
- Trať 309A Přerov - Česká Třebová,
- Trať 309E Prosenice – Dluhonice,
- Trať 306A Studénka – Sedlnice,
- Trať 305A Sedlnice – Mošnov,
- Trať 315A Přerov - Brno; styk trakčních soustav s koordinací staveb dle SP Brno – Přerov,
- Trať 305F Přerov - Břeclav v úseku Přerov – Říkovice,
- Trať 308 Horní Lideč státní hranice - Hranice na Moravě,
- Trať 302A Ostrava-Kunčice - Frýdek Místek - Valašské Meziříčí (jsou připravovány ZP Optimalizace a elektrizace trati Ostrava-Kunčice - Frýdek-Místek, ZP Revitalizace a elektrizace traťových úseků Frýdek-Místek (mimo) - Frenštát pod Radhoštěm město/Ostravice).

Cíle projektu

Hlavním cílem studie je stanovit časový harmonogram přechodu na napájecí systém AC 25 kV, 50 Hz a to tak, aby bylo optimálně využito již připravovaných modernizačních akcí na trakčním zařízení stávající železniční sítě, i budoucí výstavby vysokorychlostních tratí. Cílem je nalézt takový harmonogram, který bude znamenat jednak akceptovatelný dopad na stávající přepravní vazby zajišťované existujícím vozovým parkem a zároveň umožní maximálně využít výhod střídavého napájecího systému (jak z hlediska dopravců, tak z hlediska správce infrastruktury) pro rozvoj nových, zejména mezinárodních přeprav (převedených ze silniční dopravy na kombinovanou dopravu) na síti nákladních koridorů RFC 5, RFC 7, RFC 8 a RFC 9.

Samotná konverze na systém AC 25 kV, 50 Hz je pouhým prostředkem k dosažení hlavního cíle. Tím je zvýšení elektrické propustnosti trati, snížení provozních nákladů vlaků a úspornější provoz. To zvýší efektivitu železniční dopravy a zvýší se také konkurenceschopnost jak osobní tak nákladní dopravy.

- Naplňování požadavků TSI ENE a příslušných norem;
- Zlepšení parametrů tratí za účelem snížení provozních nákladů vlaků osobní a nákladní železniční dopravy;
- Zajištění energetických úspor v dopravě v návaznosti na Vládní usnesení číslo 362/2015 a 978/2015 snížení ztrát energie napájecího systému, tj. zvýšení energetické účinnosti;
- Zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních kolejových vozidel a zlepšení možností sestavy GVD pro osobní a nákladní dopravu;
- Zajištění kvalitního napájení na ucelených úsecích pro vozidla s vyššími výkony (až 6,4 MW), resp. vlaky o délce až 740 m a normativu hmotnosti 2 100 t a případně vyšší, výhledově i pro vysokorychlostní vozbu, při současném dodržování jízdních dob stanovených jízdním řádem a zvýšení výkonnosti železniční dopravy výkonnějším napájením (např. zvyšováním propustnosti, zrychlením rozjezdu, zvýšením možné zátěže nákladních vlaků);
- Snížení nákladů na zajištění provozuschopnosti a údržbu železniční dopravní cesty;

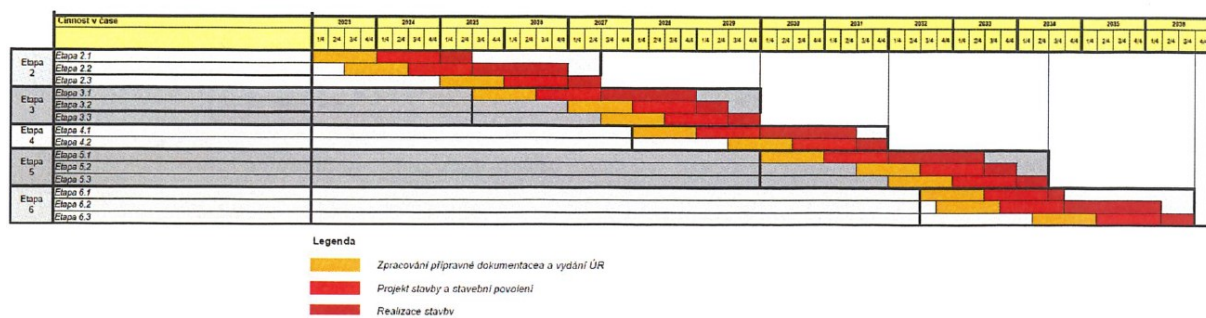
- Eliminace škodlivých vlivů bludných proudů na předměty a zařízení v majetku třetích osob a z nich vyplývajících rizika a eliminace rizika nebezpečného dotykového napětí;
- Zajištění kompatibility napájení tratí nově vzniklých Rychlých spojení s konvenční železniční sítí (Vládní usnesení číslo 389/2017 Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice).

Projektové varianty

Varianta bez projektu - představuje udržování současného technického stavu trati, tj. zachování provozuschopného stavu bez nepřiměřeného poklesu provozních parametrů trati, za použití standardních metod údržby a provedení oprav v rozsahu vycházejícím z technického stavu a životnosti jednotlivých prvků infrastruktury. Nejsou zde vyloučeny povinné intervence typu výměny subsystému, pokud se jedná o jediný účinný způsob údržby. Náklady na opravy dosahují značné výše, což je dáno relativně brzkou potřebou obnovy kompletních subsystémů. Varianta bez projektu předpokládá zachování stejnosměrné trakční soustavy v předmětné oblasti a s tím související nevýhody.

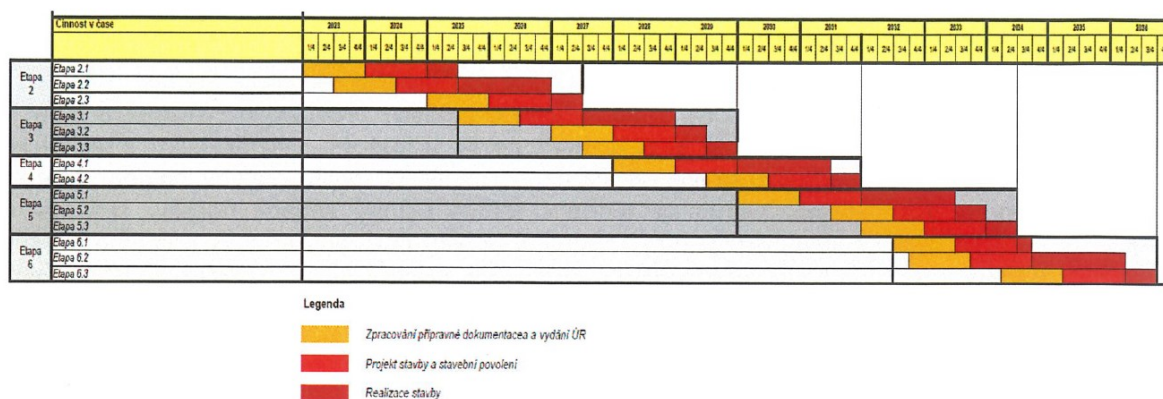
Varianta 1 (PV 1 AC; S1) - navržena je konverze napájecího systému na soustavu AC 25 kV, 50 Hz v řešené oblasti včetně zajištění potřebných úprav ve všech dotčených profesích (zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, silnoproudá technologie, trakční zařízení, energetická zařízení). Navržený harmonogram konverze vychází z projednání a připomínek dopravců, objednatelů veřejné dopravy a manažera dopravní infrastruktury. Samotná realizace konverze a z toho vynucených úprav infrastruktury je navržena na pět etap, přičemž každá etapa může obsahovat až tři dílčí podetapy. Tato varianta uvažuje napájecí stanice s využitím transformátorů v místě, kde distributor elektrické energie povolí její připojení, jedná se o TNS Prosenice a Dětmárovice. V opačném případě je v místě s menším (vůči energetickým potřebám SŽ, s. o. v daném bodě) zkratovým výkonem navržena technologie SFC - měnič o výkonu (zdánlivém) 2 x 30 MVA. Jedná se o TNS Suchdol nad Odrou, Ostrava-Svinov a Jablunkov. Výhodou této varianty jsou nižší náklady na stavbu transformátorových (klasických) trakčních napájecích stanic. Možným rizikem je zpřísnění podmínek připojení k distribuční síti pro klasické připojení, čímž by náklady vzrostly. Dalším rizikem může být v použití statických měničů, které zatím není na Správě železnic zavedeno a zaběhnuto. Grafické znázornění konverze v mapě tratí je v části dokumentace B.4.1.

Poznámka: Aktuálně probíhá realizace stavby Změna trakční soustavy na AC 25kV, 50 Hz v úseku Nedakonice - Říkovice, kde bude instalována technologie SFC. Po dokončení realizace v roce 2022 bude Správa železnic disponovat možností vyzkoušení technologie po všech stránkách (projektová příprava, realizace a vlastní provoz na infrastruktuře).



Navržený harmonogram varianty 1 (PV 1 AC; S1)

Varianta 2 (PV 2 AC; S2) - vychází z varianty PV 1 (PV 1 AC; S1) s tím rozdílem, že navrhuje všechny napájecí stanice s technologií SFC - měnič. Výhoda této varianty je v jednotné technologii trakčních napájecích stanic a snadnějšímu připojení k distribuční síti. Samotná realizace konverze a z toho vynucených úprav infrastruktury je navržena do pěti etap, přičemž každá etapa může obsahovat až tři dílčí podetapy. Riziko ohledně použití technologie SFC - měničů je obdobné jako u varianty PV 1 (PV 1 AC; S1) s tím rozdílem, že díky uvažování technologie SFC v každém napájecím bodě je větší míra rizika pro technologii dosud neznámou v podmínkách Správy železnic. Grafické znázornění konverze v mapě tratí je v části dokumentace B.4.1.

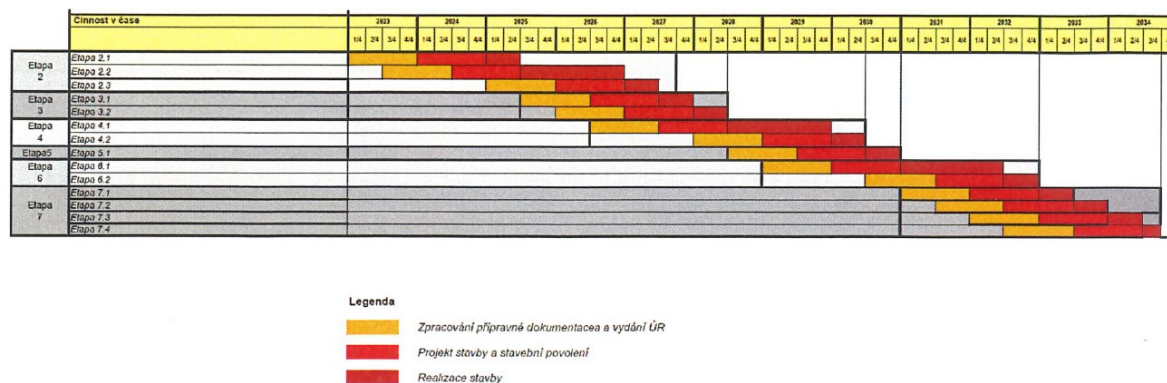


Navržený harmonogram varianty 2 (PV 2 AC; S2)

Varianta 3 (PV 3 AC; S3) - uvažuje napájení trakčního vedení systémem AC 2x 25 kV, 50 Hz. Tomu odpovídá i menší počet napájecích stanic (TNS Prosenice, Ostrava-Svinov a Jablunkov). Naopak navíc jsou zde navrženy autotransformátory pro zajištění dostatečné kvality napájení a je zde uvažováno s využitím zesilovacího vedení jako negativní fáze. Výhodou varianty je snížení počtu napájecích stanic. Tyto nižší náklady jsou ale vykompenzovány výstavbou autotransformátorů a doplnění napájecího vedení s opačnou fází do trakčního vedení. Riziko ohledně použití technologie SFC - měničů je zde shodné jako ve variantách předchozích. Další riziko plyne z mnohem většího potřebného výkonu v jednom napájecím místě. Distributor elektrické energie nemůže v této fázi bez smlouvy zaručit, že výkonová rezerva, která v daném místě nyní je, bude k dispozici i za několik let. Další riziko také plyne z údržby a výluk. Systém napájení 2x 25 kV, 50 Hz není na Správě železnic zaveden. Výpadek jedné napájecí stanice nebo přerušení trakčního vedení by znamenalo

mnohem větší dopad v dané oblasti (zastavení provozu a z toho plynoucí negativa). Grafické znázornění konverze v mapě tratí je v části dokumentace B.4.1.

Rozdíly v harmonogramu oproti předcházejícím variantám mají příčinu v menším počtu napájecích stanic a nutnosti zcela odlišného stavebního postupu konverze z důvodu omezení dopadů, resp. zajištění nejkratšího možného jednostranného napájení, které je při plném provozu po realizaci nežádoucí. Samotná realizace konverze a z toho vynucených úprav infrastruktury je navržena na šest etap, přičemž každá etapa může obsahovat až čtyři dílčí podetapy.



Navržený harmonogram varianty 3 (PV 3 AC; S3)

Časový harmonogram konverze

Jednotlivé varianty navrhuje harmonogram konverze na soustavu AC 25 kV, 50 Hz (2 x 25 kV, 50 Hz). Projektové varianty 1 a 2 (PV 1 AC; S1 a PV 2 AC; S2) pracují se shodným harmonogram přechodu střídavé trakce směrem od Přerova na východ. Varianta 3 (PV 3 AC; S3) uvažuje postup konverze rovněž od Přerova, avšak s jiným harmonogramem z důvodu odlišného technického řešení a následných možností realizace.

Ekonomické hodnocení

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis - CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“. Investiční náklady projektových variant byly vyčísleny dle aktuální verze materiálu „Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu“.

Realizace projektu je předpokládána v letech 2025 - 2036 (ve variantě S3 2025 - 2034). Hodnotící období je 30 let, tj. do roku 2045. Základní údaje jednotlivých variant, včetně výsledků ekonomického hodnocení, jsou uvedeny v následující tabulce.

Varianta	1 (PV 1 AC; S1)	2 (PV 2 AC; S2)	3 (PV 3 AC; S3)
Doba výstavby [roky]	12	12	10
CIN v CÚ 2020 [tis. Kč]	22 655 723	24 348 193	23 458 952
FRR [%]	N/A	N/A	N/A
FNPV [tis. Kč]	-5 632 728	-7 447 433	-7 070 201
ERR [%]	7,7	4,42	5,11
ENPV [tis. Kč]	1 153 779	-255 855	53 283
B/C Ratio	1,109	0,978	1,005

Podle výsledků finanční analýzy žádná z variant neprokazuje finanční návratnost, což odpovídá tomuto typu projektu. **Výsledky ekonomické analýzy prokázaly dosažitelnost hodnot ukazatelů potvrzujících ekonomickou efektivitu/proveditelnost projektových variant 1 (PV 1 AC; S1), 3 (PV 3 AC; S3) jelikož hodnota ERR je větší než užitá diskontní sazba (5,0 %) a ENPV nabývá kladných hodnot.**

Nejpodstatnějším přínosem v navržených variantách je úspora času v nákladní dopravě (zejména čekací doba nákladních vlaků promítající se do přepravní doby), úspora provozních nákladů vozidel (v osobní i nákladní dopravě), ale i úspora externích nákladů dopravy v osobní i nákladní dopravě (úspora energie, provozních nákladů infrastruktury atd.). Přínosem je rovněž možnost přímého napojení na tratě VRT, které budou elektrizovány střídavou trakční soustavou.

Zhodnocení variant

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

Naplnění cílů projektu	Projektová varianta		
	1 (PV 1 AC; S1)	2 (PV 2 AC; S2)	3 (PV 3 AC; S3)
1. Naplňování požadavků TSI ENE a příslušných norem.	ano	ano	ano
2. Zlepšení parametrů tratí za účelem snížení provozních nákladů vlaků osobní a nákladní železniční dopravy.	ano	ano	ano
3. Zajištění energetických úspor v dopravě v návaznosti na Vládní usnesení číslo 362/2015 a 978/2015 snížení ztrát energie napájecího systému, tj. zvýšení energetické účinnosti.	ano	ano	ano
4. Zefektivnění vozby vlaků lepším využitím trakčních vlastností moderních kolejových vozidel a zlepšení možnosti sestavy GVD pro osobní a nákladní dopravu.	ano	ano	ano
5. Zajištění kvalitního napájení na ucelených úsecích pro vozidla s vyššími výkony (až 6,4 MW), resp. vlaky o délce až 740 m a hmotnosti 2 100 t a případně vyšší, výhledově i pro vysokorychlostní vozbu, při současném dodržování jízdních dob stanovených jízdním řádem a zvýšení výkonnosti železniční dopravy výkonnějším napájením (např. zvyšováním propustnosti, zrychlením rozjezdu, zvýšením možné zátěže nákladních vlaků).	ano	ano	ano
6. Snížení nákladů na zajištění provozuschopnosti a údržbu železniční dopravní cesty.	ano	ano	ano
7. Eliminace škodlivých vlivů bludných proudů na předměty a zařízení v majetku třetích osob a z nich vyplývajících rizika a eliminace rizika nebezpečného dotykového napětí.	ano	ano	ano
8. Zajištění kompatibility napájení tratí nově vzniklých Rychlých spojení s konvenční železniční sítí (Vládní usnesení č. 389/2017 Program rozvoje rychlých železničních spojení v České republice).	ano	ano	ano
Výsledky ekonomického hodnocení			
Ekonomická efektivita (ERR > 5,0 %)	ano	ne	ano

Z výše uvedeného vyplývá, že všechny základní cíle projektu splňují varianta 1 (PV 1 AC; S1) i varianta 3 (PV 3 AC; S3), avšak varianta (PV 2 AC; S2) není ekonomicky efektivní.

Při podrobném posouzení varianty 3 (PV 3 AC; S3) se naplňují cíle téměř rovnocenně, nicméně varianta 3 (PV 3 AC; S3) při podrobnějším náhledu na ekonomické hodnocení je sice ekonomicky efektivní variantou, avšak z provedené citlivostní analýzy se jedná o variantu se značným rizikem ztráty ekonomické efektivity v průběhu další přípravy. Varianta 1 (PV 1 AC; S1) jako jediná má dobré dispozice v rezervách kritických vstupů do ekonomického hodnocení.

Odbor přípravy staveb Správy železnic, s. o. navrhuje:

1. schválit studii proveditelnosti;
2. uložit investorovi Stavební správě východ pokračování v projektové přípravě jednotlivých staveb dle varianty 1 (PV 1 AC; S1);
3. v další přípravě prověřit a podle možnosti zohlednit stanoviska hodnotitelů ze závěrečného hodnocení v rozsahu, který nebyl vypořádán do finální verze SP.

Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ byla rozeslána příslušným odborům MD a SFDI ke stanovisku.

Závěry a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:

O 130: veškeré připomínky našeho odboru uplatněné v průběhu zpracování k předmětné studii byly zapracovány nebo uspokojivě vypořádány.

Studie prokázala, že změna trakce na AC 25 kV, 50 Hz je ekonomicky efektivní. Pro další projektovou přípravu tak doporučujeme dále sledovat prioritně var. 1, ale akceptovatelná je též ekonomicky efektivní var. č. 3.

S ohledem na provázanost této akce s pilotním úsekem VRT Moravská Brána doporučujeme Centrální komisi, ale uložila Správě železnic, s. o. připravovat konverzi v této oblasti bezodkladně a postupovat s konverzí postupně v nejzazších termínech dle harmonogramu navrženém ve studii.

O 190: Z pohledu dálkové dopravy objednávané MD lze konstatovat, že všechny vznesené připomínky byly do předmětné studie proveditelnosti zapracovány uspokojivým způsobem. Pokud jde o výběr variant projektu, předpokládá odbor 190 nutnost perspektivního zvýšení kapacity trati z Přerova do Ostravy, proto nepokládá za vhodnou variantu bez projektu. V případě varianty 3, předpokládající realizaci trakční soustavy AC2 x 25 kV 50 Hz, existuje výrazné riziko provozních poruch a rovněž značné ekonomické náročnosti, plynoucí ze skutečnosti, že tato trakční soustava nebyla na území ČR dosud použita. Varianty 1 a 2 jsou z hlediska provozu vlaků dálkové a nadregionální dopravy velice podobné, neboť obě varianty jsou z hlediska energetické kapacity trati, harmonogramu realizace stavby a problematiky vhodných vozidel značně podobné, proto odbor 190 preferuje realizaci jedné z těchto variant.

O 430: O 430 k předchozím podkladům neuplatňoval připomínky a doporučuje nadále sledovat variantu s projektem č. 1, která prokázala nejlepší výsledky v rámci ekonomického hodnocení a spolu s variantou s projektem č. 3 dosahuje ERR hodnoty vyšší než diskontní sazba.

O 520: K finálnímu plnění Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ neuplatňujeme za odbor 520 připomínky. Naše připomínky byly vypořádány v průběhu plnění. Preferovanou variantou za odbor 520 je varianta S1 navrhovaná zpracovatelem a to především z důvodů uvedených v SP (tedy problémů u druhé ekonomicky efektivní varianty S3, které jsou spojeny s koncentrací celkového odběru do méně napájecích stanic, s čímž je spojena menší spolehlivost). Varianta S2 je ekonomicky neefektivní.

O 710: Nezaslal stanovisko.

SFDI: Doporučujeme schválit výše uvedenou studii proveditelnosti.

V další přípravě pokračovat ve Variantě 1 (PV 1 AC; S1) a zároveň žádáme o respektování závěru a doporučení z oponentního posudku, který byl zpracován Centrem dopravního výzkumu, v. v. i., ze dne 18. 12. 2020.

Předložená studie nepopisuje způsob přepínání z hlediska časové náročnosti. Žádáme tedy o upřesnění, jakým způsobem bude postupné přepínání probíhat a jaký to bude mít dopad na provoz případně do provozních nákladů a zda jsou tyto náklady zohledněny v ekonomickém hodnocení studie proveditelnosti.

Zdůvodnění:

Studie proveditelnosti hodnotí celkem tři varianty. Podle výsledků ekonomické analýzy byla prokázána ekonomická efektivita u Varianty 1 (PV 1 AC; S1) (ERR 7,7 %) a u Varianty 3 (PV 3 AC, S3) (ERR 5,11%). Zároveň obě tyto varianty naplňují stanovené cíle. Z analýzy citlivosti však vyplývá, že u Varianty 3 je velké riziko, že v další přípravě ekonomickou efektivitu ztratí. Z těchto důvodů doporučujeme dále pokračovat ve Variantě 1 (PV 1 AC; S1).

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD schvaluje předloženou Studii proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ a z navržených variant požaduje Variantu 1 (PV 1 AC; S1), která vykazuje nejpříznivější hodnocení ekonomické efektivity, rozpracovat v navazující projektové přípravě.

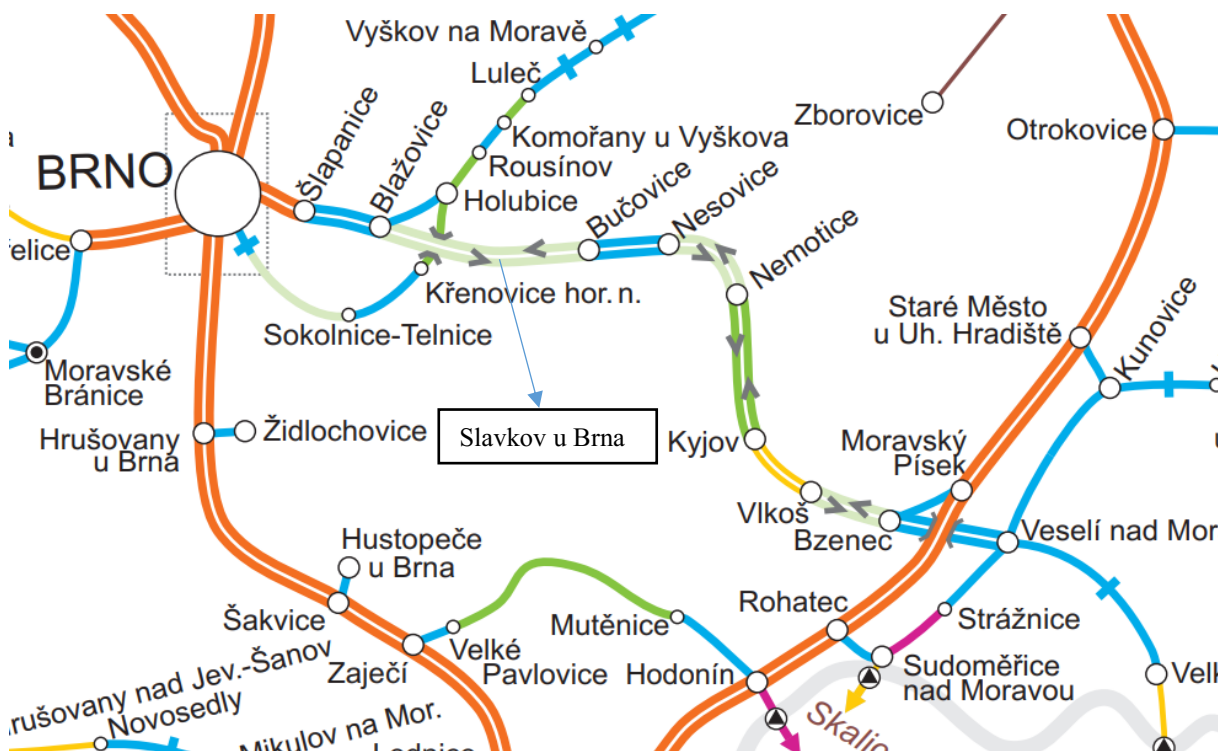
Centrální komise MD ukládá Správě železnic, státní organizaci, připravovat konverzi v této oblasti bezodkladně a postupovat nejpозději dle harmonogramu, navrženého ve studii.

2. Záměr projektu investiční akce

ÚVOD

Jedná se o blok akcí pod body 2.1 – 2.6, které kontinuálně pokrývají dvoukolejný neelektrizovaný traťový úsek Blažovice (mimo) – Veselí n. M. (mimo), (viz mapový výřez):

Délka úseku = 70 km



Rozsah všech šesti předkládaných staveb je určen studií proveditelnosti tratě Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno), která byla zpracována v roce 2016. Centrální komise MD schválila předmětnou studii dne 23. 8. 2016 ve variantě **ABe-K0e** mimo jiné s podmínkou:

Sledovat investiční náklady s ohledem na nízkou přepínací hodnotu citlivostní analýzy ekonomického hodnocení.

Současně bylo v návaznosti na výše uvedenou SP zpracováno pro soubor dotčených projektů ekonomické hodnocení v níže uvedeném smyslu:

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s dokumentem „Metodika pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů, projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ a ostatními platnými metodickými dokumenty pro celý soubor staveb na trati č. 340 Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno).

Výsledné hodnoty CBA pro variantu ABe-K0e s investičními náklady bez rezervy ve výši z 9 399 988 tis. Kč byly:

$$\text{ERR} = 5,26; \text{ENPV} = 133\,830 \text{ tis. Kč}; \text{BCR} = 1,016.$$

Z citlivostní analýzy této SP vyšla pro variantu ABe-K0e mezní hodnota ekonomické efektivity při zvýšení investičních nákladů o 1,6 %, tj. o 119 620 tis. Kč.

Pro aktualizaci ekonomického hodnocení SP, která byla provedena v červnu 2020 a byla zpracována metodou analýzy nákladů a přínosů (CBA) v souladu s dokumentem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“ (2017) a ostatními platnými metodickými dokumenty, **byly investiční náklady bez rezervy navýšeny z 9 399 988 tis. na 12 354 793 tis. Kč, tj. o 2 954 805 tis. Kč.**

Výsledné hodnoty této aktualizace CBA jsou:

ERR = 5,22; ENPV = 221 830 tis. Kč; BCR = 1,024

Z hlediska ekonomické analýzy **jsou projekty ekonomicky efektivní**. Z uvedeného vyplývá, že posuzovaný soubor staveb v úseku Blažovice - Veselí nad Moravou má dostatečný celospolečenský přínos a **je možné jej doporučit k financování z veřejných rozpočtů**.

V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012K byl, ke 3 akcím z uvedeného bloku staveb s CIN vyššími než 1,8 mld. Kč, dne 15. 12. 2020 zpracován totožný oponentní posudek Fakultou stavební, Vysokého učení technického v Brně.

Doporučení zpracovatele oponentního posudku zadavatelskému orgánu

Výsledné hodnoty ukazatelů ekonomické efektivity stanovené na základě Rezortní metodiky dokládají, že projekt „Trať Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno), aktualizace varianty ABe-KOe“ je z celospolečenského hlediska efektivní.

Na základě výše uvedených výstupů ekonomického hodnocení, hodnot jednotlivých ukazatelů ekonomické efektivity, analýzy citlivosti i analýzy a předpokladu řízení rizika, je nutno konstatovat, že projekt je hraničně efektivní.

Vyazuje poměrně vysokou citlivost na výši investičních nákladů, včetně nejasnosti jejich provázání napříč jednotlivými dokumenty SP a ZP.

Vzhledem k hodnotám ukazatelů a rizikům identifikovaným v kvalitativní analýze z roku 2016 by bylo vhodné dokončit kvantitativní analýzu rizika pro nová data z roku 2020.

Všechny záměry, resp. celý projekt „Trať Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno), aktualizace varianty ABe-KOe“ je mimo jiné směřován do zvýšení bezpečnosti železniční dopravy, pro niž (bezpečnost na volných tratích) nejsou zatím v metodických podkladech vyčísleny celospolečenské užitky, které by prokazovaly úspory nákladů společnosti při jejich realizaci. To znamená, že je předpokládána jistá celospolečenská kompenzace těchto investičních nákladů. (Fakulta stavební VUT v současné době řeší výzkumný projekt TA ČR „Evaluace zvýšené bezpečnosti a spolehlivosti železniční infrastruktury po její modernizaci či rekonstrukci“, jehož výstupy jsou směřovány právě do tohoto segmentu CBA).

Z technického hlediska lze konstatovat, že posuzované záměry projektu jsou zpracovány v souladu s cíli „Studie proveditelnosti tratě Veselí nad Moravou - Blažovice (- Brno)“ ve variantě ABe-KOe. Záměry projektů obsahují oproti této studii změny, které jsou však obecně vzato opodstatněné a technické řešení dílčích záměrů projektu je na velmi dobré úrovni.

Na základě technického posouzení se však doporučuje, aby se zpracovatelé záměrů projektu vyjádřili k následujícím otázkám:

„Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (včetně)“

- Je s ohledem na úsporu investičních nákladů při zachování dostatečné kvality návrhu možné vypustit návrh kolejové spojky mezi kolejemi 1 a 2 v ŽST Bučovice? Eventuálně prokažte, že je ve stanici nutno zbudovat všechny čtyři jednoduché kolejové spojky, **(podrobněji viz kap. C. 3.1. 2. 2)**

- Je se zřetelem na dostatečnou kapacitu tratě, případně robustnost návrhu, možné upravit dopravní schéma ŽST Bučovice tak, aby byla předjízdna kolej umístěna v sudé skupině stanice? Případně prokažte, že je v záměru projektu taková kapacitní rezerva, že nutnost protisměrných vjezdů do ŽST Bučovice nebude představovat v budoucnosti i s přihlédnutím k výhledovému zvýšení provozu problém. Tento bod je funkčně navázán na dispozici ŽST Bučovice stejně jako bod předchozí, je proto nutné jejich řešení ve vzájemném souladu/ *(podrobněji viz kap. C. 3. 4)*
- Byly v rámci zpracování záměru projektu zváženy i další alternativy řešení mimoúrovňového přístupu na nástupiště v ŽST Nesovice? Jestliže ano, zdůvodněte jejich nevyužití, *(podrobněji viz kap. C. 3.1. 2. 3)*
- Z jakého důvodu nebyla posuzována možnost zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a uživatelů pozemních komunikací nahrazením nebo zrušením některých železničních přejezdů v předmětném úseku? *(podrobněji viz kap. C. 3.1. 2. 4)*

„Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)“

- Bylo v rámci zpracování záměru projektu zváženo případné opuštění stávajícího zemního tělesa v úsecích s navrženým rychlostním profilem V150? *(podrobněji viz kap. C. 3. 2. 2. 2)*

„Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) - Veselí n. M. (mimo)“

- Jakým způsobem byla ověřena vyváženost mezi přínosy přeložky tratě mezi km 76,0 a 76,5 za účelem zkrácení jízdní doby a výší potřebných investičních nákladů na zbudování této přeložky a opuštění stávajícího tělesa? *(podrobněji viz kap. C. 3. 3. 2. 2)*

Připomínky nad rámec výše uvedených jsou podrobněji rozepsány v posudkové části tohoto expertního posouzení.

Doporučení a závěry oponentního posudku Správa železnic, státní organizace akceptuje nebo bude akceptovat v dalším stupni projektové dokumentace.

2.1 Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)

(Prezentace Ing. Martin Najman, Mgr. Petr Řehák)

(Délka úseku = 22,278 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SAGASTA, s. r. o.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládaná realizace: 01/2022 – 12/2025

CIN: 3 043,295 mil. Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = 768,197 mil. Kč (bez DPH); z fondů EU = 2 275,098 mil. Kč (bez DPH); smíšená CÚ 2015 – 2026.

ISPROFOND: 562 352 0032

Oponentní posudek: (viz úvod – výše)

Základní charakteristika tratě

Řešený traťový úsek je součástí železniční tratě Veselí nad Moravou - Blažovice. Jedná se o dráhu celostátní, nezařazenou do sítě TEN-T a do sítě evropských nákladních koridorů. Trať je dvoukolejná, neelektrizovaná, traťová třída zatížení C3, největší traťová rychlost v úseku Nesovice - Blažovice je 100 km/h, průjezdný průřez Z-GC. V řešeném úseku jsou železniční stanice (ŽST) Bučovice a Nesovice a železniční zastávky Křenovice dolní nádraží, Křižanovice, Marefy a Nevojice. V úseku se nachází 15 železničních přejezdů, 16 mostů a 39 propustků. *TÚ Blažovice – Brno hl. n. je elektrizován střídavou napájecí soustavou.*

Popis stávajícího stavu

V roce 2015 byla provedena v rámci stavby „Odstranění propadu rychlosti na trati Brno - Uherské Hradiště v úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (mimo)“ rekonstrukce železničního svršku a lokální sanace železničního spodku podél nástupišť a přejezdů, včetně obnovení funkce odvodnění, nástupišť, přejezdů, mostů a propustků a silnoproudých zařízení. V km 37,933 až km 39,125 byl v roce 2015 v rámci opravné práce vyměněn železniční svršek s kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích B91S s pružným bezpodkladnicovým upevněním a bezstyková kolej. V prostoru ŽST Bučovice jsou mezi jednotlivými zhlavími kolejnice typu T na betonových pražcích SB5 z roku 1970. Zhlaví jsou sestavena z výhybek poměrové z roku 1990 a 1992. ŽST Nesovice byla v roce 2010 v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Nesovice, II. část“ provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku. Nový železniční svršek v koleji č. 1, 2 a 3 je tvaru S49, na betonových pražcích B91/S2, s pružným upevněním. Nástupiště na zastávkách Křenovice dolní nádraží, Křižanovice, Marefy a Nevojice a v ŽST Nesovice jsou s nástupními hranami výšky 550 mm nad TK, v ŽST Bučovice jsou čtyři úroňová jednostranná nástupiště 250 mm nad TK. Pro přístup na nástupiště slouží dva úroňové přechody. Stávající úroňová nástupiště nezajišťují bezbariérový přístup cestujících. V řešeném úseku tratě se nachází 15 železničních přejezdů, 16 mostů a 39 propustků, které byly v roce 2015 rekonstruovány. Výpravní budova ŽST Bučovice pochází z 20. - 30. let minulého století. V roce 1983 k ní byla připojena přístavba, dodnes sloužící jako výpravní hala. V roce 2006 byla k objektu přistavena technologie SSZT, včetně zázemí zaměstnanců. Výpravní budova ŽST Nesovice je z roku 1981. ŽST Bučovice a Nesovice je napájena ze sloupové trafostanice 22/0,4 kV, jejíž technický stav je na hranici životnosti. Výhybky nejsou vybaveny ohřevem výměn. Rekonstrukce rozvodů a osvětlení proběhla současně s rekonstrukcí stanice v roce 2008 a 2010. Instalováno je osvětlení pomocí 5 ks věží, 24 osvětlovacích stožárů a 12 peronních stožárů. Po rekonstrukci bylo instalováno EOV.

Popis návrhového stavu

V rámci této stavby bude provedena kompletní rekonstrukce ŽST Bučovice a úpravy ŽST Nesovice. V traťových úsecích bude provedena rekonstrukce vybraných mostních objektů s lokální rekonstrukcí železničního svršku a spodku. Navržena je elektrizace tratě, nové zabezpečovací a sdělovací zařízení, nová energetická zařízení a úprava stávajících nebo výstavba nových pozemních objektů. Tímto bude zvýšena bezpečnost železničního provozu a zajištěn soulad s požadavky TSI. Stavbou bude dále zajištěna prostorová průchodnost Z-GC a traťová třída zatížení D4. Rekonstrukce tratě umožní výhledovou maximální rychlost 115 km/h po realizaci systému GSM-R a ETCS. Elektrizace trati systémem AC 25 kV 50 Hz sníží negativní vlivy na životní prostředí. Realizací nových nástupišť a podchodů bude zajištěn bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Předmětná akce neobsahuje stavbu „Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna“.

Dle návrhu investora:

Zabezpečovací zařízení

V ŽST Blažovice zůstane v činnosti stávající SZZ 3. kategorie, RZZ s číslicovou volbou a stávajícími TZZ směr Holubice a Šlapanice. Všechna odjezdová návěstidla na lichém zhlaví stanice budou nahrazena novými návěstidly. V obvodech RZZ se doplní úvazka TZZ s počítači náprav ve směru od Slavkova u Brna a obvody pro horní žlutou svítilnu odjezdových návěstidel liché skupiny z důvodu vazby na AB.

V ŽST Slavkov u Brna se nebudou provádět stavební úpravy kolejí, rychlost zůstane stávající. Ve stanici bude v činnosti SZZ 3. kategorie ES, vybudované v rámci stavby *"Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna"*. Ve stávajícím stavu je v činnosti SZZ 2. kategorie, ELMECH.

ŽST Bučovice bude zabezpečeno SZZ 3. kategorie, ES s JOP a s PČN, které bude v cílovém stavu dálkově ovládáno z CDP Přerov, což by měla řešit stavba *"ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou"*. Po dokončení stavby „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ bude z JOP ŽST **Bučovice úsekově** dálkově ovládán TÚ Nesovice (včetně) - Blažovice (mimo). Základní napájení SZZ bude zajištěno z trakčního vedení, jako náhradní zdroj bude sloužit elektrická přípojka z veřejné sítě. Ve stávajícím stavu je v činnosti SZZ 2. kategorie, ELMECH.

ŽST Nesovice bude zabezpečeno **stávajícím** SZZ 3. kategorie, ES s JOP a s PČN s ovládáním z JOP, které bude v cílovém stavu dálkově ovládáno z CDP Přerov, což by měla řešit stavba „ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“. Všechna odjezdová návěstidla budou nahrazena novými návěstidly v nových polohách. Bude provedena úvazka nového TZZ do stávajícího SZZ. Základní napájení SZZ předmětné akce bude zajištěno z trakčního vedení, jako náhradní zdroj bude sloužit elektrická přípojka veřejné sítě. Stávající kabelizace bude prověřena a kabely delší než 500 m budou nahrazeny kabely s kovovými plášti, odolnými proti vlivům střídavé trakce 25 kV, 50 Hz z důvodu elektrizace tratě střídavým systémem.

V TÚ Blažovice - Nesovice bude vybudováno TZZ 3. kategorie elektronického typu s oddílovými návěstidly. Nejvyšší traťová rychlost je 100 km/h (po realizaci systému ETCS L2 bude 115 km/h; zábrzdna vzdálenost bude 700 m). Rozdělení MÚ je navrženo do 6-ti, 9-ti a 6-ti prostorových oddílů. Volnost kolejových úseků bude zjišťována pomocí PČN. Ve stávajícím stavu je v MÚ Blažovice – Slavkov u Brna – Bučovice v činnosti TZZ 2. kategorie, HPB bez oddílových návěstidel. Ve stávajícím stavu je v TÚ Bučovice – Nesovice TZZ 3. kategorie, AH bez oddílových návěstidel.

U přejezdů P7919 a P7918 bude navržena změna způsobu zabezpečení PZZ na kategorii 3ZBI s celými závorami a signalizací pro nevidomé.

Systém GSM-R, jako nedílnou součást systému ETCS L2, investor předpokládá realizovat až v rámci samostatné stavby "ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou".

V cílovém stavu bude celá trať Veselí nad Moravou — Blažovice dálkově ovládána z CDP Přerov, což by měla řešit stavba „ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“. Současně bude elektrizována střídavou trakční napájecí soustavou AC 25 kV, 50 Hz.

Ekonomické hodnocení (viz úvod – výše)

Rozpis nákladů

	Popis	CELKOVÉ NAKLADY PROJEKTU V tis. CZK
1	Poplatky za plány/stavební projekt	199 759
2	Zábory a nákup pozemků	1 300
3	Výstavba	2 433 261
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události	243 326
6	Příp. úprava ceny	0
7	Technická pomoc	71 027 včetně propagace
8	Propagace	viz 7
9	Dozor v průběhu výstavby	94 623
10	Mezisoučet	3 043 295
11	DPH (21%)	
12	CELKEM	3 043 295

2.2 Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)

(Prezentace Ing. Martin Najman, Mgr. Petr Řehák)

(Délka úseku = 21,6 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SUDOP BRNO, s. r. o.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský, Zlínský

Předpokládaná realizace: 01/2022 – 12/2023

CIN: 4 233,857 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2016 – 2024.

ISPROFOND: 562 352 0034

Oponentní posudek: (viz úvod – výše)

Základní charakteristika trati

Předmětný traťový úsek je součástí dvoukolejné neelektrizované železniční tratě Veselí nad Moravou – Blažovice. Trať je využívána především osobní dálkovou dopravou vlaky kategorie Sp, které jsou vedeny v relaci Staré Město u Uherského Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n., některé spoje jsou vedeny do Bojkovic a Bynice. Regionální osobní doprava je vedena vlaky kategorie Os v relaci Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou – Brno hl. n., a to v celém úseku, nebo jen v jeho části. Nákladní doprava je v současnosti nevýznamná a tvoří ji jeden Pn vlak a několik párů Mn vlaků.

Popis stávajícího stavu

V mezistaničních úsecích Nesovice – Nemotice a Nemotice – Kyjov je maximální traťová rychlost 80 km/h. Železniční svršek je tvaru R65 na betonových pražcích z přelomu 70. a 80. let, lokálně vyměněný v průběhu let 1999 až 2006. V oblasti zastávky Bohuslavice u Kyjova pak je S49 z roku 1980. V celém úseku je bezстыková kolej. Železniční svršek v Nesovicích je v hlavních dopravních kolejích z roku 1979 tvaru S49 na dřevěných pražcích, výhybky v hlavních kolejích jsou tvaru S49 na dřevěných pražcích, v ostatních kolejích převážně tvaru S49, částečně T a A. Nesovické zhlaví bylo obnoveno v roce 1979, kyjovské zhlaví v roce 1981 výhybkami tvaru S49. Nástupiště jsou starších konstrukcí, převážně typu Tischer, často s úrovnovým přístupem, s povrchem nezpevněným anebo se zpevněnými prefabrikovanými deskami. V úseku Nesovice – Nemotice jsou dva úrovnové přejezdy, v ŽST Nemotice je jeden úrovnový přejezd, v úseku Nemotice – Kyjov je šest úrovnových přejezdů. V úseku se nacházejí mostní objekty různého stáří, konstrukcí a v různém stavebním stavu, které byly ve 30. až 50. letech 20. století přestavěny při zdvoukolejnění tratě. Mostní objekty umožňují provozovat železniční dopravu při maximální traťové rychlosti 80 km/h a třídě zatížení C3. Část z nich nevyhovuje svým prostorovým uspořádáním platným vyhláškám, normám a předpisům. Výpravní budova v ŽST Nemotice je původní z 80. let 19. století. Na zastávkách jsou silnoproudé rozvody a osvětlení napájené z nn rozvodu E.ON. Zastávka Brankovice je osvětlena 18 stožáry, zastávka Jestřabice 11 peronními stožáry, zastávka Bohuslavice u Kyjova 12 stožáry a jedním svítidlem na objektu zastávky. Osvětlení stanice Nesovice a silnoproudé rozvody jsou z roku 1980 a 2004. Ve stanici je 9 osvětlovacích stožárů a jedno svítidlo na výpravní budově.

Popis návrhového stavu

Směrování rekonstruované tratě je navrženo ve stávající trase. V rámci této stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku s cílem zvýšení traťové rychlosti. Přednostně bude zachováno stávající zemní těleso bez přeložek. Dále bude upraveno nebo navrženo nové zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, provedena výstavba pozemního objektu pro umístění technologie, provedena úprava nebo výstavba mostních objektů a propustků a elektrizace dle schválené studie proveditelnosti. Stavba řeší komplexní rekonstrukci železniční infrastruktury, včetně ŽST Nemotice na maximální rychlost v definitivním stavu 120 km/h.

Dle návrhu investora:

Zabezpečovací zařízení

V ŽST Nemotice bude navrženo nové SZZ 3. kategorie, ES s JOP a s přípravou pro DOZ z CDP Přerov. Součástí nového SZZ bude funkcionalita VNPN. Ve stávajícím stavu je v činnosti SZZ 2. kategorie, ELMECH.

V ŽST Kyjov bude v rámci stavby „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa“ navrženo SZZ 3. kategorie, ES s JOP, včetně úvazky na nové TZZ. Pro zjišťování volnosti staničních i traťových kolejí budou navrženy PČN. Ve stávajícím stavu je v činnosti na vlkošském zhlaví SZZ 2. kategorie, ELMECH a na nemotickém zhlaví SZZ 2. kategorie, TEST-14.

V MÚ úsecích Nesovice – Nemotice – Kyjov budou navržena nová TZZ 3. kategorie typu AH, v úseku Nemotice – Kyjov s oddílovými návěstidly. Ve stávajícím stavu je v MÚ Nemotice – Nesovice v činnosti TZZ 2. kategorie, HPB a v MÚ Nemotice – Kyjov TZZ 2. kategorie, RPB (investor též zvažuje pouhou úpravu dotčeného TZZ).

Na přejezdech budou navržena nová PZS 3. kategorie.

Pro zabezpečení stavebních postupů při rekonstrukci kolejiště budou navržena provizorní ZZ.

Systém GSM-R, jako nedílnou součást systému ETCS L2 investor předpokládá realizovat až v rámci samostatné stavby "ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou".

V cílovém stavu bude celá trať Veselí nad Moravou — Blažovice dálkově ovládána z CDP Přerov, což by měla řešit stavba „ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“. Současně bude elektrizována střídavou trakční napájecí soustavou AC 25 kV, 50 Hz.

Ekonomické hodnocení (viz úvod – výše)

Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	296 884
2	Nákup pozemků	0
3	Výstavba	3 422 811
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	342 281
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0
7	Technická pomoc	31 251
8	Propagace	0
9	Dozor v průběhu výstavby	140 630
10	Mezisoučet	4 233 857
11	(DPH ⁽³⁾)	
12	CELKEM⁽⁴⁾	4 233 857

2.3 Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)

(Prezentace Ing. Martin Najman, Mgr. Petr Řehák)

(Délka úseku = 24,119 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SUDOP PRAHA, a. s., EXPROJEKT, s. r. o., MCO CONSULT Olomouc, a. s.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládaná realizace: 06/2023 – 12/2025

CIN: 5 037,445 mil. Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = 1 222,858 mil. Kč (bez DPH); z fondů EU = 3 814,587 mil. Kč (bez DPH); smíšená CÚ 2014 – 2026.

ISPROFOND: 562 352 0036

Oponentní posudek: (viz úvod – výše)

Popis stávajícího stavu

Jedná se o dráhu celostátní, nezařazenou do sítě TEN-T a do sítě evropských nákladních koridorů. Trať je dvoukolejná, neelektrizovaná. Traťová třída zatížení C3 (20 t/náprava) s rychlostí 100 km/h v úseku Veselí nad Moravou - Bzenec, v úseku Bzenec - Kyjov s rychlostí 80 km/h. Železniční svršek na trati a v ŽST je převážně z roku 1978. V mezistaničních úsecích jsou použité kolejnice tvaru R65 a pražce PB2 a SB5. V ŽST Vlkoš jsou použité výhybky na dřevěných pražcích s kolejnicemi tvaru S49. V ŽST Bzenec jsou použité kolejnice tvaru S49, výhybky na dřevěných pražcích. Nástupiště na zastávkách Kyjov a Vracov jsou s nástupní hranou ve výšce 250 mm nad TK. V ŽST Vlkoš jsou 2 sypaná úrovněová nástupiště. V ŽST Bzenec jsou 4 nástupiště s nástupní hranou ve výšce 250 mm nad TK. V řešeném úseku se nachází 10 železničních přejezdů s různými typy přejezdových konstrukcí, dále 36 mostních objektů (16 mostů, 20 propustků). Velká část objektů byla vybudována při výstavbě tratě v 80. letech 19. století, později, ve 30. - 50. letech 20. století, byla většina objektů rozšířena případně přestavena během zdvoukolejňování tratě. Část mostních objektů s ocelovou nosnou konstrukcí byla stavebně upravena koncem 80. let 20. století. V mezistaničních úsecích Kyjov - Vlkoš a Vlkoš - Bzenec je položen traťový kabel, v úseku Bzenec - Veselí nad Moravou je položen dálkový kabel roku 1983. V ŽST Vlkoš je místní kabelizace z roku 1980. V ŽST Bzenec je místní kabelizace z roku 1980. Trať je ve všech ohledech zastaralá. Jízdní doby vlaků jsou dlouhé, komfort cestování neodpovídá požadavkům současnosti. Cílem stavby je zkrácení jízdní doby v předmětném traťovém úseku, zlepšení komfortu cestování, zvýšení bezpečnosti a odstranění nevyhovujícího stavu zařízení železniční dopravní cesty.

Popis návrhového stavu

V rámci předmětné stavby bude provedena rekonstrukce železničního svršku a sanace železničního spodku s cílem zvýšení traťové rychlosti. Bude zachováno stávající zemní těleso bez přeložek v úseku Kyjov - Vlkoš. V úseku Vlkoš - Veselí nad Moravou jsou navrženy přeložky. Dále bude navrženo nové zabezpečovací zařízení, sdělovací zařízení, úprava nebo nová výstavba pozemních objektů, mostních objektů a propustků. Rekonstrukce traťového úseku bude provedena za účelem zvýšení rychlosti průjezdu vlaků, zlepšení komfortu cestujících a zvýšení bezpečnosti železniční dopravy. Budou vybudovány dvě nové železniční zastávky Vracov zastávka a Bzenec střed. Železniční přejezdy P7939 a P7943 budou nahrazeny mimoúrovňovým křížením.

Dle návrhu investora:

Zabezpečovací zařízení

V ŽST Vlkoš (v rámci stavby bude stanice přejmenována na ŽST Vlkoš-Díly) a Bzenec bude SZZ 3. kategorie, ES s JOP. Stanice budou vybaveny světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou, navěštěny budou pouze rychlosti do 100 km/h. Pro kontrolu volnosti kolejí a pro automatickou činnost PZZ budou využity PČN. SZZ budou vybavena funkcí VNPN. Pro ovládání předmětné tratě bude zřízeno DOZ, ovládané výpravčím z JOP v ŽST Kyjov. V ŽST Bzenec nebude zřizováno provizorní ZZ, protože ve stanici bude během rekonstrukce nickolejný provoz. Ve stávajícím stavu je v obou stanicích SZZ 2. kategorie, ELMECH.

MÚ Kyjov – Vlkoš bude v rámci stavby vybaven TZZ 3. kategorie, AH bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati. Vznikne úvazka TZZ do nově zřízeného ES v ŽST Kyjov. Ve stávajícím stavu není v daném MÚ TZZ. Doprava je organizována telefonicky.

MÚ Vlkoš – Bzenec bude v rámci předmětné stavby vybaven TZZ 3. kategorie, AH bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati. Ve stávajícím stavu je zřízeno TZZ 2. kategorie, HPB.

MÚ Bzenec - Veselí nad Moravou je vybaven TZZ 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati. Ve stávajícím stavu je zřízeno TZZ 2. kategorie, RPB.

MÚ Bzenec – Moravský Písek bude v rámci stavby vybaven TZZ 3. kategorie typu AH bez oddílových návěstidel (návěstního bodu) na trati. Ve stávajícím stavu je TZZ 3. kategorie, AH.

ŽST Veselí nad Moravou je vybavena SZZ **3. kategorie ES s JOP**.

V oblasti stavby se nacházejí přejezdy, které budou zabezpečeny novým PZZ.

Kabelizace bude navržena v souladu s požadavky na ochranu před vlivy střídavé trakce, to znamená se stíněnými kabely.

Realizace systému ETCS bude řešena samostatnou stavbou. Navržené řešení bude v souladu se „Zásadami pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopravy“. Kolejové řešení umožní v předmětném úseku jízdu traťovou rychlostí až 160 km/h. Jelikož NVZ nebude do doby aktivace systému ETCS budován, bude traťová rychlost omezena na 100 km/hod. Zábrazdná vzdálenost bude 700 m.

Systém GSM-R, jako nedílnou součást systému ETCS L2 investor předpokládá realizovat až v rámci samostatné stavby "ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou".

V cílovém stavu bude celá trať Veselí nad Moravou — Blažovice dálkově ovládána z CDP Přerov, což by měla řešit stavba „ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice - Veselí nad Moravou“. Současně bude elektrizována střídavou trakční napájecí soustavou AC 25 kV, 50 Hz.

Ekonomické hodnocení (viz úvod – výše)

Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	183 481,-
2	Nákup pozemků	16 850,-
3	Výstavba	4 267 981
4	Technologie	0,-
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	415 532,-
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0,-
7	Technická pomoc	145 853,-
8	Propagace	600,-
9	Dozor v průběhu výstavby	7 148,-
10	Mezisoučet	5 037 445,-
11	(DPH ⁽³⁾)	0,-
12	CELKEM⁽⁴⁾	5 037 445,-

2.4 Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa

(Prezentace Ing. Martin Najman, Mgr. Petr Řehák)

Jedná se o novostavbu trakční napájecí stanice (TNS) Bučovice

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SUDOP PRAHA, a. s., EXPROJEKT, s. r. o., MCO CONSULT Olomouc, a. s.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládaná realizace: 06/2022 – 06/2024

CIN: 887,897 mil. Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = 232,914 mil. Kč (bez DPH); z fondů EU = 654,983 mil. Kč (bez DPH); smíšená CÚ 2018 – 2025.

ISPROFOND: 562 352 0061

Oponentní posudek: Nevztahuje se.

Popis návrhového stavu

Jedná se o novostavbu trakční napájecí stanice v km 32,2. Vlastní stavba TNS Bučovice zahrnuje vybudování areálu TNS, včetně příjezdových komunikací z Bučovic a Maref, přípojek VVN a VN z trafostanice E.ON. V rámci stavby proběhnou terénní úpravy, zřízení komunikací a zpevněných ploch, pozemních stavebních objektů, určených k umístění technologie a zázemí, odvodnění a oplocení areálu. Trakční napájecí stanice, jejíž umístění bylo původně uvažováno v Kyjově, byla následně přesunuta do Bučovic. Finální poloha TNS vyplynula z energetických výpočtů, zpracovaných v rámci DUR. Následně byla TNS vyčleněna z dokumentace „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa“ a byla zpracována samostatná dokumentace „Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa“. Z těchto důvodů jsou předkládány i dva samostatné ZP. Realizací záměru projektu bude umožněno napájení a elektrizace tratě v úseku Veselí nad Moravou - Blažovice.

Ekonomické hodnocení (viz úvod – výše)

Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	36 744,-
2	Nákup pozemků	3 550,-
3	Výstavba	731 012,-
4	Technologie	0,-
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	71 349,-
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0,-
7	Technická pomoc	42 719,-
8	Propagace	600,-
9	Dozor v průběhu výstavby	1 922,-
10	Mezisoučet	887 897,-
11	(DPH ^{<3)})	0,-
12	CELKEM	887 897,-

2.5 Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa

(Prezentace Ing. Martin Najman, Mgr. Petr Řehák)

(Délka úseku = 1,543 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SUDOP PRAHA, a. s., EXPROJEKT, s. r. o., MCO CONSULT Olomouc, a. s.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládaná realizace: 03/2022 – 05/2023

CIN: 913,173 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2015 – 2024.

ISPROFOND: 562 352 0035

Oponentní posudek: Nevztahuje se.

Popis stávajícího stavu

Posuzovaná železniční stanice je situována v intravilánu obce Kyjov na dvoukolejné trati Veselí nad Moravou - Blažovice. Po pravé straně stanice ve směru staničení se nachází remíza DKV a účelové kolejiště Správy železnic, státní organizace. Do stanice jsou dále zaústěny vlečky Vetropack Moravia Glass, Šroubárna Kyjov a NOMI s. r. o. Traťová rychlost je ve stanici snížena na 40 km/h, což je i rychlost do všech dopravních i manipulačních kolejí. Železniční svršek v hlavních dopravních kolejích je z roku 1981, kolejnice tvaru S49, pražce SB8. Výhybky jsou na dřevěných pražcích. Nemotické zhlaví bylo rekonstruováno v roce 2001 s použitím kolejnic tvaru R65, včetně dvojité kolejové spojky. Železniční spodek pochází z doby výstavby tratě a na některých místech vykazuje známky nedostatečné únosnosti. Odvodnění je řešeno přímým vsakováním, což je nedostatečné z důvodu výskytu blátivých styků. Vně hlavních kolejí jsou nástupiště šířky cca 6 m, bez mimoúrovňového přístupu. Nástupní hrany mají výšky 250 mm nad TK. Jsou tvořeny tvárnicemi Tischer, plochy nástupišť jsou zpevněny asfaltovým betonem či litým asfaltem. Nástupiště jsou poplatná době vzniku a nesplňují současné požadavky na bezpečnost a komfort pohybu cestujících. Ve stanici se nachází dvoukolejný železniční přejezd P7934. Konstrukce přejezdu je celopryžová. Přejezd byl rekonstruován včetně železničního spodku a odvodnění v roce 2012. V rámci akce budou řešeny tři mostní objekty z padesátých let. ŽST Kyjov není elektrizována a není zde ani instalován elektrický ohřev výměn. Stanice je v současnosti napájena z dvousloupové trafostanice 22/0,4 kV, která je na hranici své životnosti. Osvětlena je pomocí 26 ks osvětlovacích stožárů, 14 ks peronních stožárů, 3 ks osvětlovacích věží a 10 ks ramíkových svítidel. Záložní zdroj elektrické energie není v této ŽST vybudován.

Popis návrhového stavu

V novém stavu je navržena zásadní změna konfigurace kolejiště. Pro osobní dopravu jsou určeny hlavní koleje č. 1, 2, mezi něž se vkládá ostrovní nástupiště délky 170 m, a koleje č. 4 a 6 s vnějšími nástupišti délky 170 a 110 m. Kolej č. 4a je určena pro odstavování a manipulaci osobních souprav. Z důvodu boční ochrany hlavní koleje je nově navržena odvrtná kolej č. 4b. Pro nákladní dopravu jsou určeny dopravní koleje č. 3, 5 a manipulační koleje č. 7, 7a. Budou zrušeny dvě průběžné koleje (stávající č. 7, 8) a jedna kolej kusá. Dojde ke změně zapojení manipulační koleje 12a z důvodu zvýšení užité délky koleje 10a. Dále dojde ke zrušení kolejové spojky mezi kolejemi 1 a 3a. Ostatní manipulační a účelové koleje budou zachovány, stejně jako zapojení vleček. Nakládková místa zůstanou beze změny. Nový návrh směrového řešení hlavních kolejí č. 1 a 2 respektuje požadavek na zvýšení rychlosti na 100 km/h.

Nová konstrukce pražcového podloží bude zřízena v rozsahu nového železničního svršku. V ostatních kolejích bude nová konstrukce pražcového podloží zřízena v nejnutnějších

rozsahu pod novým napojením kolejí a pod novým železničním svrškem, který bude vložen v lokálních místech. V tomto rozsahu bude zřízeno odvodnění systémem podélných trativodů, příčných svodů, kanalizačních sběračů a otevřených příkopů. Pro vyústění odvodnění bude využita řeka Kyjovka a vsakovací objekty. V rámci stavby budou osazeny nové staničníky, sklonovníky a rychlostníky. Uvedené ostrovní nástupiště bude přístupné z plochy před výpravní budovou podchodem se schodišti a šikmými chodníky. Nástupní hrany budou ve výšce 550 mm nad TK. Rekonstrukce dvoukolejného přejezdu P7934 je navržena ve stávající poloze. Stávající most přes trvalý vodní tok Kyjovka bude nahrazen novým, jehož konstrukce se bude skládat ze 3 samostatných částí. Nová trafostanice bude situována vedle stávající trafostanice 22/0,4 kV. Dispoziční uspořádání vyplývá z požadavků osazované technologie. Před vstupy do nové trafostanice bude provedena zpevněná plocha ze štěrku s napojením na stávající štěrkovou přístupovou komunikaci. V celé ŽST Kyjov bude zřízen nový orientační systém. Elektrizace stanice bude provedena systémem AC 25 kV, 50 Hz. Na 23 výměnách bude zřízen elektrický ohřev. Osvětlení bude navrženo samostatně. Dále bude instalováno 12 ks sklopných osvětlovacích věží o výšce 20 m osazených 700 W LED svítidly, na zhlavích pak bude osvětlení provedeno pomocí 13 ks sklopných 12 m osvětlovacích stožárů. Osvětlení na nástupišťích bude provedeno LED svítidly na 6 m sklopných osvětlovacích stožarcích, v zastřešené části ostrovního nástupiště bude osvětlení umístěno v konstrukci zastřešení. V rámci předmětné akce bude ve stanici vybudován systém dálkové diagnostiky TS ŽDC. Pro napájení EOv (sezónní odběr) bude vybudován nový technologický objekt trafostanice 22/0,4 kV (TS2).

Dle návrhu investora:

Zabezpečovací zařízení

V ŽST Kyjov je navrženo SZZ 3. kategorie, ES s JOP a s PČN. Technické řešení předpokládá na nemotickém zhlaví využít po maximální dobu výstavby stávající ZZ. Totéž platí pro stávající TZZ ve směru Nemotice. Ve stávajícím stavu je v činnosti SZZ 1. a 2. kategorie. Na brněnském zhlaví je SZZ typu TEST B 24. Na veselském zhlaví je mechanické zabezpečovací zařízení ústředním zámkem a hradlovým přístrojem z roku 1939. Mezi ŽST Kyjov a ŽST Vlkoš je telefonický způsob dorozumívání. Drážní doprava je organizována dle předpisu SŽDC D1.

Realizací předmětné stavby budou uvedena veškerá zařízení a objekty stavu, kdy bude umožněno budoucí zavedení DOZ a ETCS, zvýšení traťové rychlosti v navazujících úsecích a bezkolizní elektrizace ŽST Kyjov.

Ekonomické hodnocení (viz úvod – výše)

Rozpis nákladů

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	52 553,-
2	Nákup pozemků	500,-
3	Výstavba	734 821,-
4	Technologie	0,-
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	72 964,-
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	0,-
7	Technická pomoc	49 724,-
8	Propagace	600,-
9	Dozor v průběhu výstavby	2 011,-
10	Mezisoučet	913 173,-
11	(DPH ^{<3)})	0,-
12	CELKEM[^]	913 173,-

2.6 Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna

(Prezentace Ing. Martin Najman, Mgr. Petr Řehák)

(Délka úseku = 1,13 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: SAGASTA, s. r. o.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský

Předpokládaná realizace: 01/2022 – 06/2023

CIN: 828,166 mil. Kč (bez DPH); pouze z prostředků SFDI; smíšená CÚ 2015 – 2023.

ISPROFOND: 562 352 0033

Oponentní posudek: Nevztahuje se.

Popis stávajícího stavu

Stávající železniční svršek S49 na betonových pražcích SB8 je z roku 1991, výhybky na dřevěných pražcích. V ŽST se nacházejí 3 úrovněová nástupiště s výškou nástupní hrany 250 mm nad TK. Nástupiště jsou přístupná úrovněovými přechody z betonových panelů.

Výpravní budova pochází z roku 1933. Stanice je napájena z trafostanice 22/0,4kV, která je umístěna v jejím areálu a jejíž technický stav je na hranici životnosti. Výměny nejsou vybaveny ohřevem.

Popis návrhového stavu

Obsahem stavby je rekonstrukce železničního spodku a svršku, elektrizace systémem AC 25 kV 50 Hz, nové zabezpečovací zařízení a sdělovací zařízení, výstavba nového vnějšího a ostrovního nástupiště s podchodem a s bezbariérovým přístupem, úprava a nová výstavba pozemních objektů, úpravy a demolice propustků. Tímto dojde ke zlepšení parametrů řešené tratě, zvýší se bezpečnost železničního provozu a cestujících a bude zajištěn soulad s požadavky TSI. Stavbou bude zajištěna prostorová průchodnost Z-GC a traťová třída zatížení D4. Maximální rychlost po rekonstrukci je 80 km/h. Elektrizace sníží negativní vlivy na životní prostředí.

Dle návrhu investora:

Zabezpečovací zařízení

ŽST Slavkov u Brna bude zabezpečena SZZ 3. kategorie, ES s JOP s PČN, které bude v cílovém stavu dálkově ovládáno z CDP Přerov. Do SZZ budou uvázána stávající TZS ve směru Bučovice a Blažovice. Základní napájení SZZ bude zajištěno z elektrické přípojky z veřejné sítě, jako náhradní zdroj bude sloužit napájení z trakčního vedení. Ve stávajícím stavu je v činnosti SZZ 2. kategorie, ELMECH. Zařízení je za morální a technickou životností a **neumožňuje** zavedení moderních systémů řízení a zabezpečení jízdy vlaku, včetně DOZ a nasazení systému ERTMS/ETCS.

Přejezd P7910 dozná změnu způsobu zabezpečení na kategorii 3ZBI s celými závorami.

Ekonomické hodnocení (viz úvod – výše)

Rozpis nákladů

	Popis	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU V tis. CZK
1	Poplatky za plány/stavební projekt	57 071
2	Zábory a nákup pozemků	6 250
3	Výstavba	665 275
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události	66 528
6	Příp. úprava ceny	0
7	Technická pomoc	6 007 včetně propagace
8	Propagace	viz 7
9	Dozor v průběhu výstavby	27 034
10	Mezisoučet	828 165
11	DPH (21%)	
12	CELKEM	828 165

Vysvětlení zkratk zabezpečovacího zařízení:

ZZ	-	zabezpečovací zařízení
SZ	-	sdělovací zařízení
SZZ	-	staniční zabezpečovací zařízení
TZZ	-	traťové zabezpečovací zařízení
RZZ	-	reléové zabezpečovací zařízení
POAB	-	poloautomatické traťové zabezpečovací zařízení
AB	-	automatické traťové zabezpečovací zařízení
VZ	-	vlakové zabezpečovací zařízení
PZZ	-	přejezdové zabezpečovací zařízení
ELMECH	-	elektromechanické SZZ
HPB	-	jednosměrný hradlový poloautomatický blok
RPB	-	reléový poloautomatický blok
AH	-	automatické hradlo
ES	-	elektronické stavědlo
JOP	-	jednotné obslužné pracoviště
DOZ	-	dálkové ovládání zařízení
GSM-R	-	evropský traťový digitální (datový) rádiový systém
ETCS L2	-	evropský systém vlakového zabezpečovacího zařízení, úroveň 2
TÚ	-	traťový úsek
MÚ	-	mezistaniční úsek
PČN	-	počítač náprav
PN	-	přivolávací návěst
VNPN	-	výstraha při nedovoleném projetí návěstidla
NVZ	-	národní vlakový zabezpečovač
Úvazka	-	vazba TZZ na SZZ
RBC	-	radiobloková centrála

Poznámka O 910 a O 130 MD:

Předložené ZP:

- 1) *Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)*
 - 2) *Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (mimo)*
 - 3) *Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)*
 - 4) *Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa*
 - 5) *Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa*
 - 6) *Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna*
- kontinuálně pokrývají traťový úsek (TÚ) Blažovice (mimo) – Veselí n. M. (mimo).

Z hlediska zabezpečovacího a částečně sdělovacího zařízení se jedná o akce, v rámci nichž bude nezbytné vybudovat téměř ve všech železničních stanicích a přilehlých traťových úsecích SZZ a TZZ zcela nová, a to v souladu s platnou evropskou a národní legislativou a v souladu s věcnou náplní, odpovídající standardům systému GSM-R a integrovaného systému ETCS L2, zahrnujícího v sobě prvky SZZ, TZZ, PZZ a VZ, kdy už se nejedná o AB a AH, nýbrž o traťové úseky pod dohledem uvedených systémů, v jejichž případě se jedná o první instalaci na této trati.

Proto je třeba budovat tato zařízení již přímo v rámci jednotlivých ŽST a jejich stavědel a přilehlých TÚ a jejich příslušné technologie (SW a HW úpravy) v rámci každého jednoho předloženého ZP, a to **kontinuálně ve směru Brno – Veselí n. M.** Tento směr je zvolen z důvodu kontinuálního postupu **při realizaci trakce** směrem od uzlu Brno, a to v souladu s požadavky Jihomoravského kraje na zajištění dopravní obslužnosti elektrickými jednotkami. **Tímto postupem bude dosaženo realizace systému GSM-R a ETCS L2 ve výhradním provozu s benefity postupně v uvedeném směru, avšak již v cílovém definitivním stavu.**

V této souvislosti bude třeba příslušně upravit výše uvedené předložené ZP a současně opustit předpokládanou akci *"ETCS+DOZ+GSM-R Blažovice – Veselí nad Moravou"* a z věcného a finančního hlediska ji tzv. „rozpusť“ do těchto ZP. Kromě toho bude nezbytné **TÚ Brno hl. n. – Blažovice vybavit systémem GSM-R a ETCS L2, včetně příslušných technologických zařízení.** Pokud by tato akce byla připravována a realizována jako samostatná, musí proběhnout současně s 1. navazující akcí *„Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“*.

S ohledem na uvedené skutečnosti a potřebné délky úseků, pokrývající příslušné RBC, budou jednotlivé ZP na sebe navazovat následovně:

- 1) *Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Slavkov u Brna - Nesovice (včetně)*
- 2) *Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (včetně)*
- 3) *Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)*

V rámci 1. uvedené stavby potom připravit a realizovat stavbu *„Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa“*, avšak s novým adekvátním názvem *„TNS Bučovice“*.

Další požadavky souvisejí s investičními náklady akce „*Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa*“.

Je třeba vysvětlit neobvykle vysoké ceny napájecí stanice Bučovice (900 mil. Kč) a některých výměr v tabulkách SPOŽES. Před několika lety rekonstruované trakční transformovny SŽDC byly realizovány za náklady v rozmezí 110-190 mil. Kč. Požadujeme vysvětlit, jak se dospělo k výměrám zejména těchto položek: B12, C01 (technologie trakční měnirny), C12, I03, K04, K05, K08, K09, M01, M04, M10, N06, O02 a O04. Předmětná napájecí stanice je oproti výše uvedeným realizovaným stavbám čistě novostavbou (doslovně na zelené louce, ideálním prostředí pro výstavbu), kde odpadají další náklady, spojené s demolicemi a likvidací nebezpečných odpadů, v krajním případě i s likvidací ekologické zátěže. U novostaveb je tedy cena obvykle nižší než u rekonstrukcí či kompletních náhrad stávajících objektů za nové. Je třeba vysvětlit rozdílné stavební a technologické nároky TR E.ON Bučovice (transformovna 110/22 kV), která se nachází několik stovek metrů od místa TNS SŽ Bučovice. Stejně tak vtať k jiným obdobným stavbám jiných investorů, např. s nedalekou rozvodnou E.ON Boršice na Uherskohradištsku (transformovna 110/22 kV), kterou E.ON realizoval v roce 2018 za necelých 100 mil. Kč.

Na základě výše uvedených skutečností byl učiněn:

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje záměry projektů investičních akcí „*Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (včetně)*“, „*Rekonstrukce traťového úseku Nesovice (mimo) – Kyjov (včetně)*“, „*Rekonstrukce traťového úseku Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)*“, „*Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa*“, „*Rekonstrukce ŽST Kyjov, 2. etapa*“ a „*Rekonstrukce ŽST Slavkov u Brna*“ s podmínkami:

- 1) Správa železnic, státní organizace bude v traťovém úseku Blažovice – Veselí nad Moravou postupovat kontinuálně ve směru od Brna hl. n., a to s realizací systému ETCS L2 ve výhradním provozu s benefity již v rámci každé dílčí akce, to znamená po stavebních celcích:
 - a) *Traťový úsek Blažovice (mimo) – Slavkov u Brna - Nesovice (včetně)*
 - b) *Traťový úsek Nesovice (mimo) – Kyjov (včetně)*
 - c) *Traťový úsek Kyjov (mimo) – Veselí n. M. (mimo)*
- 2) V tomto smyslu Správa železnic, státní organizace příslušně upraví v dalším stupni dokumentace (DÚR) věcné, finanční a ekonomické řešení a předloží jej k posouzení odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910). Tato povinnost se bude vztahovat i na řešení akce TNS Bučovice a vypořádání závěrů příslušného oponentního posudku.
- 3) Správa železnic, státní organizace bude připravovat a realizovat systém ETCS L2 bez benefitů v úseku Brno – Blažovice na stávající stav infrastruktury, a to současně s akcí „*Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) - Nesovice (včetně)*“.
- 4) Správa železnic, státní organizace prověří možnost změny názvu akce „*Rekonstrukce ŽST Kyjov, 1. etapa*“ na název „*Výstavba TNS Bučovice*“.

3. Záměr projektu investiční akce - budovy

3.1 Kopřivnice ON - rekonstrukce výpravní budovy

(Prezentace Ing. Michal Kliský)

Dopisem č. j. 84862/2020-SŽ-GŘ-O6 ze dne 7. 12. 2020 předložila Správa železnic, státní organizace ve smyslu Směrnice č. V-2/2012 Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi MD záměr projektu investiční akce „Kopřivnice ON – rekonstrukce výpravní budovy“.

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: Správa železnic, státní organizace

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Moravskoslezský kraj

Předpokládaná realizace: 06/2022 – 08/2023

CIN: 68,041 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ let 2020 – 2023; SFDI = 68,041 mil. Kč (bez DPH); EU = 0 mil. Kč (bez DPH)

ISPROFOND: 581 352 0047

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: FIRR = -0,99 %; FNPV/C = -25,245 mil. Kč; Měrná přínosná plocha stavby = 33,72 m²/mil. Kč. Počet získaných bodů v hodnocení metodou MKA = 30, z celkového možného počtu bodů = 60, na základě zařazení projektu do kategorie „Smíšená“. Při výpočtu byla použita diskontní sazba 4 %.

Jelikož měrná přínosná plocha stavby se nachází nad 20 m²/mil. Kč, záměr projektu lze, dle přílohy č. 8 „Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, označit za akceptovatelný a lze jej doporučit k investičnímu financování. Z ekonomického hodnocení dále vyplývá, že projekt není z pohledu investora finančně návratný a nejedná se o samofinancovatelný projekt.

Železniční stanice Kopřivnice je dle významnosti na 156. místě v celkovém pořadí z 2578 železničních stanic a zastávek dle kategorizace UIC. Průměrná denní frekvence cestujících se pohybuje kolem **818 osob za den (neveřejný údaj)**.

Budova **nepatří** mezi nemovité kulturní památky.

Primárními důvody dle předloženého materiálu vedoucími k zařazení investice do plánu v současném čase je významnost železniční stanice podle kategorizace UIC (**kategorie C**), nevyhovující stavebně technický stav budovy – opotřebení budovy vyjádřeno procentním ukazatelem na úrovni **72,58 %**. Dokončením varianty rekonstrukce budovy je plánován stav budovy vyjádřený hodnotou do 20%.

Stupeň škály opotřebení	hodnota opotřebení
výborný stav	do 20 % (0,0 – 0,2)
dobrý stav	nad 20 % až do 35 % (0,21 – 0,35)
zhoršující se stav	nad 35 % až do 50 % (0,36 – 0,5)
špatný stav	nad 50 % až do 65 % (0,51 – 0,65)
velmi špatný stav	nad 65 % až do 80 % (0,66 – 0,8)
havarijný stav	nad 80 % (0,81 – 1,0)

Tabulka stupňů opotřebení dle „Koncepce při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží“

Rekonstrukce stanice je navržena v zájmu přizpůsobení požadavkům současné železniční dopravy i dopravy návazné. Návrh rekonstrukce stanice zohledňuje zařazení v integrovaném dopravním systému a její vytížení. Současně se návrh rekonstrukce přizpůsobuje budoucí plánované modernizaci železniční tratě včetně předpokladu elektrizace. Stanice neleží na síti TEN-T pro dopravu.

Dle analýzy provedené na základě priorit definovaných v Koncepci při nakládání s nemovitostmi osobních nádraží se výpravní budova v železniční stanici Kopřivnice umístila na 32. místě v materiálu PRRON.

V záměru projektu bylo provedeno posouzení možných variant řešení akce, včetně vyčíslení předpokládaných nákladů:

Varianta bez projektu – zachování současného stavu – z pohledu ekonomického hodnocení je považována za variantu „bez projektu“. Ve variantě bez projektu se předpokládá zajištění pouze běžných výdajů na provoz a údržbu budovy bez úprav jejího dispozičního řešení.

Varianta 1 – jedná se o nejnižší investiční variantu. Zajištěna je výměna rozvodů včetně napojení na dílčí fakturační měření. Rekonstrukce se předpokládá u obvodového pláště, výplní otvorů a střechy. Na základě posouzení byla varianta zamítnuta.

Varianta 3 – varianta předpokládá novostavbu výpravní budovy v redukované podobě včetně zajištění napojení nástupišť a přilehlých prostor. Navržena byla podzemní železobetonová budova. Varianta prověřena a zamítnuta na základě posouzení variant.

Varianta 2 – s projektem – **kompletní rekonstrukce výpravní budovy**. Propočet výše investičních nákladů byl stanoven položkovým rozpočtem na **68,041 mil. Kč**.

Přehled využití ploch – ŽST Kopřivnice - výpravní budova – VARIANTA V2- finální			
Celková plocha ON	982,63	m ²	
Veřejně přístupné prostory	433,80	m ²	44%
Technologické prostory	160,00	m ²	16%
Provozní prostory Správy železnic	82,53	m ²	8%
Prostory pro dopravce	31,58	m ²	3%
Ostatní prostory dopravců	0,00	m ²	0%
Komerční prostory	234,90	m ²	24%
Byty	0	m ²	0%
Municipality	0	m ²	0%
Státní správa	0	m ²	0%
Nevyužité	39,82	m ²	4%
Společné prostory	0,00	m ²	0%

Tabulka s přehledem využití ploch ve výpravní budově Kopřivnice – nový stav, ve variantě navrhovaného řešení, prostory v budoucnu sloužící pro potřeby dopravy, celkově budou tvořit cca 71 % prostor objektu, dalších 24 % prostor objektu tvoří komerční prostory. V navrhovaném zůstávají nevyužité 4 % prostor výpravní budovy, což je pro variantu

rekonstrukce akceptovatelný stav. Nevyužité prostory jsou tvořeny převážně sklepními prostory, které nebylo možné v navrhované variantě efektivně využít.

Předmět ZP:

Předmětem záměru projektu je kompletní rekonstrukce výpravní budovy a přilehlé části přednádražního prostoru v rámci pozemků Správy železnic

Činnosti v rámci rekonstrukce:

1. nové stavebně technické provedení splňuje všechny požadavky požárně bezpečnostního řešení
2. v rámci realizace projektu dojde ke zvýšení pocitu bezpečnosti cestující veřejnost – kamerový systém, vhodnější osvětlení aj.
3. rekonstrukce obvodového pláště budovy včetně zateplení, technologická část budovy předpokládá využití pro fasádní zeleň
4. zřízení fotovoltaiického systému pro pokrytí části vlastní spotřeby budovy
5. vytápění zajištěno CZT, příprava TUV nově řešena lokálně pomocí bojlerů, další energetické úspory navrženy v souvislosti s rekonstruovanými prvky
6. budova bude splňovat všechny aspekty kladené na interoperabilitu a přístup cestujících s jízdním kolem
7. dispoziční úpravy s cílem zajištění maximálního využití objektu
8. příprava pro umístění potravinových a nápojových automatů
9. stavební a dispoziční úpravy prostor pro zaměstnance v souladu s BOZP
10. v rekonstruované budově bude doplněn instalovaný orientační a informační systém pro cestující v souladu se směrnicí č. 118 a grafického manuálu k této směrnici
11. celková rekonstrukce veřejných WC dle současných standardů
12. navrženo zřízení 23 parkovacích míst P+R (1 vyhrazeno pro ZTP) s přípravou pro zajištění dobíjení osobních automobilů na 2 parkovacích místech
13. výměna výplní otvorů
14. zajištění sanace nosných konstrukcí a stability objektu
15. dojde k instalaci prvků ITS v podobě jednotného času, exteriérových digitálních podružných hodin, systému CCTV, informačního systému, zvukového hlásiče pro nevidomé, přepážkového komunikačního systému pro výdej jízdenek a ostatních kabelových rozvodů
16. sklepní prostory zůstávají nevyužité
17. vybudování vhodného stání pro 14 jízdních kol kombinací stojanů s kamerovým dohledem a cykloboxů
18. úprava přednádražního prostoru na přilehlých pozemcích
19. nakládání s dešťovými vodami řešeno jejich vsakováním a druhotným využitím k obsluze vertikální fasádní zeleně

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu
1	Poplatky za plány/ stavební projekt	4 712
2	Nákup pozemků	845
3	Výstavba	47 783
4	Technologie	6 541
5	Nepředvídatelné události ⁽¹⁾	5 432
6	Příp. úprava ceny ⁽²⁾	
7	Technická pomoc	2 009
8	Propagace	223
9	Dozor v průběhu výstavby	496
10	Mezisosčet	68 041
11	(DPH ⁽³⁾)	14 289
12	Souhrn ⁽⁴⁾	82 330

Stavba je navržena do plánu čerpání prostředků z OPŽP, Prioritní osa 5 Energetické úspory. Stavba bude za předpokladu ekonomické efektivity investice navržena ve shodě s požadavky pro získání dotačního titulu.

K předloženému záměru projektu uplatňoval O910 MD následující připomínky (včetně vypořádání ze strany Správy železnic a reakce na vypořádání):

1. Dle textové části ZP je navrženo zřízení 14 odstavů pro jízdní kola formou volně přístupných zastřešených stojanů s kamerovým dohledem. Není zřejmé, zda byla posuzována rovněž možnost zajištění odstavů bezpečných proti krádeži a poškození jízdních kol, např. formou cykloboxů. S ohledem na udělení bodového ohodnocení 2 body v MKA je odpovídající vyšší míra zabezpečení odstavů pro jízdní kola.

Připomínka zapracována do textové části ZP a přílohy K.07.

Stání budou kombinována, řešeny budou stojany i cykloboxy.

Upravené dokumenty jsou součástí přílohy P1,P2,P3,P4.

Akceptováno.

2. Tabulka č. 8 na str. 36 textové části ZP působí zmatečně ve vztahu k uvedení počtu míst systému K+R, která jsou uvedena ve více řádcích, prosíme o opravu.

Připomínka zapracována do textové části ZP. Tabulka č. 8 byla zjednodušena a zpřehledněna.

Upravené dokumenty jsou součástí přílohy P1,P2.

Akceptováno.

Připomínky SFDI:

- Žádáme o doplnění a vyčíslení periodických nákladů v ZP je uvedeno 187 015,75 Kč dle L01 až L07 jedná se o náklady na pravidelné revize, pojištění a pravidelnou údržbu. Žádáme o podrobnější rozklíčování těchto jednotlivých položek a dále upřesnění, jestli se jedná o data za jeden konkrétní poslední rok nebo se jedná o průměr za několik období. V textu je uvedeno pouze jedná se o stávající stav k datu 1. 9. 2020.

Jedná se o údaje za rok 2019, dle výsledkové bilance.

Položky:

- Opravné práce na budově – OUA Projekty opravných prací
115 419,54
- Udržovací práce – OUA Opravy a udržování stavebního charakteru
38 989,70
- Soubor revizních prací společných prostor – Kopřivnice – VB 200 SPV
32 606,51
- ZP zmiňuje možnou investici města, které dle ZP uvažuje s vybudováním podchodu pod tratí, v jaké je tento záměr fázi, v jakém časovém horizontu je podchod plánován? Je rekonstrukce VB koordinována se zmíněným záměrem města?
Připomínka doplněna v textu ZP, investice města Kopřivnice je ve fázi přípravy a výběru vhodné varianty. Uvažuje se zbudování prodloužení podchodu z parku E. Beneše do areálu Tatra Trucks a.s., který by byl vázaný na stávající podchod pod železniční tratí. Druhou variantou je přemostění trati v oblasti konce Žst. Kopřivnice směrem Štramberk. Obě možné varianty byly posouzeny a koordinovány se ZP, na výpravní budovu nebudou mít vliv. Investice je pouze ze strany města.
Upravené dokumenty jsou součástí přílohy P1.
- Ve výkresové části je doložena průjezdnost nově zřízeného parkoviště pro autobus. Parkoviště je určeno pro OA a je koncipováno jako průjezdné s možností vjezdu a zastavení NAD v případě výlukové činnosti na trati. Upozorňujeme, takové řešení není v souladu s ČSN 736125-1 Autobusové zastávky. Není zde zřízena nástupní hrana pro oddělení pěší a motorové dopravy. Zastavení autobusu NAD na jízdním pásu komunikace za účelem nástupu/výstupu bez nástupní hrany nedoporučujeme.
Připomínka akceptována. S realizací zastávky NAD nebylo uvažováno, byla pouze prověřována možnost průjezdu parkovištěm pro autobus. Stavba nástupiště v souladu s ČSN není ani realizovatelná z hlediska prostorových možností.
- Strana 38 ZP Výpočet parkovacích míst - celkem potřeba 24 P míst - výpočet je správně, nejasné je rozdělení a popis těchto P míst. Viz nejasnost/rozpor v tabulce č. 8 v kolonce Navrhovaný stav: parkoviště K+R v počtu 2 ks a samostatně řádek K+R 3 ks ;
Připomínka zapracována do textové části ZP. Tabulka č.8 byla zjednodušena a zpřehledněna.
Upravené dokumenty jsou součástí přílohy P1,P2.

Přílohy:

- P1_Textová část ZP
- P2_K.07_Výpočet parkovacích míst
- P3_D.01_01_SITUACE KOO
- P4_D.01_02_SITUACE KAT

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje záměr projektu investiční akce „Kopřivnice ON – rekonstrukce výpravní budovy“ bez podmínek.

4. K projednání a ke schválení

4.1 Globální položky neinvestiční Správy železnic – leden 2021

(Prezentace Mgr. Petr Řehák)

V návaznosti na směrnici MD č. V-2/2012, v platném znění, předložila Správa železnic, státní organizace svým dopisem zn.: 8723/2021-SŽ-GŘ-O15 ze dne 4. 2. 2021 a 9131/2021-SŽ-GŘ-O15 ze dne 5. 2. 2021, Ministerstvu dopravy k posouzení materiál „*Globální položky neinvestiční Správy železnic – leden 2021*“. Jedná se o aktualizaci seznamu neinvestičních podakcí, financovaných z globální položky „**Správa železnic celostátní a reg. dráhy - opravy a údržba, včetně cyklické údržby**“, ISPROFOND 500 311 0001. Materiál byl rozeslán k dílčímu posouzení O 130, 520, 430, 710 MD a SFDI. (Kompletní materiál je přiložen v elektronické podobě).

Předmětem aktualizace je:

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

Předpokládané náklady nových podakcí, předložených ke schválení CK MD v části BUDOVOY, předpokládají částku ve výši **131 200 000 Kč**.

Plán oprav a údržby předpokládá náklady všech podakcí ve výši 5 451 705 366 Kč.

Celková změna předpokládaných nákladů představuje částku ve výši -443 554 407 Kč.

Celkové předpokládané náklady akcí, zařazených v plánu oprav a údržby představují celkem částku ve výši **5 008 150 959 Kč (bez DPH)** ← (5451705366 – 443554407).

Předpokládané náklady nových podakcí v části INFRASTRUKTURA, předpokládají částku ve výši **524 150 000 Kč**. Změny nákladů stávajících akcí představují částku ve výši 217 898 000 Kč.

Celkové změny ke schválení CK MD představují částku ve výši **742 048 000 Kč** ← (524150000 + 217898000).

Plán oprav a údržby předpokládá náklady všech podakcí ve výši 48 706 962 171 Kč.

Celková změna předpokládaných nákladů představuje částku ve výši -124 516 813 Kč.

Celkové předpokládané náklady podakcí, zařazených v plánu oprav a údržby představují celkem částku ve výši **46 246 139 386 Kč (bez DPH)**.

Upozorňuje se, že se jedná o předpokládané celkové náklady akcí na několik let, nikoli o alokaci finančních prostředků na konkrétní rok. Roční náklady jsou závislé na finančních prostředcích, poskytnutých v souladu se smlouvou se SFDI.

Dále byly předloženy popisy a aktualizace popisů neinvestičních podakcí (viz tabulka níže):

Seznam předložených popisů neinvestičních podakcí				
OŘ	Název akce	ISPROFOND	číslo PA	předpokládané náklady dle PNP (tis. Kč)
	nové akce			
BNO	Oprava trati v úseku Bystřice nad Pernštejnem - Rožná - II.etapa	500 311 0001	639200015	91 000
OLC	Oprava nástupišť v ŽST Grygov	500 311 0001	633210004	22 900
PLZ	Oprava trati v úseku Č. Krumlov – Kájov	500 311 0001	654210002	55 000
PLZ	Oprava trati v úseku Černý Kříž – Nové Údolí	500 311 0001	654210001	40 000
	akce se změnami			
HKR	Oprava kolejí a výhybek v žst. Rožďalovice - AKTUALIZACE PNP	500 311 0001	640180196	36 198
HKR	Oprava zabezpečení a výstroje trati v úseku Choceň - Litomyšl - AKTUALIZACE PNP	500 311 0001	640200026	95 000
OVA	Oprava osvětlení v žst. Ostrava-Kunčice	500 311 0001	635180215	22 000
PHA	Oprava GPK, broušení výhybek a kolejnic - Praha hl.n. Nové spojení, Praha Libeň, Praha Běchovice	500 311 0001	645200020	92 000
PHA	Oprava mostu v km 1,239 na trati Ledčecko - Kácov	500 311 0001	645180438	31 500
PHA	Oprava trati v úseku Čáslav - Žleby - Ronov	500 311 0001	645180480	72 888
PHA	Oprava trati v úseku Kladno - Krupá	500 311 0001	645190049	98 700
PHA	Oprava trati v úseku Nymburk město - Křinec	500 311 0001	645180470	30 000
PHA	Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Nymburk město	500 311 0001	645190016	60 000
PHA	Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Sázava	500 311 0001	645190017	55 000
PLZ	Oprava zabezpečení a výstroje trati v úseku Březnice - Strakonice - AKTUALIZACE PNP	500 311 0001	654200024	87 000
PLZ	Oprava zabezpečení a výstroje trati v úseku Nepomuk - Blatná - AKTUALIZACE PNP	500 311 0001	654200025	35 000
UNL	Oprava silnoproudých zařízení v žst. Cheb (EPZ II)	500 311 0001	650190298	22 000
UNL	Oprava trati v úseku Nejdek - Nové Hamry	500 311 0001	650190036	55 000
UNL	Oprava trati v úseku Hoštka - Polepy	500 311 0001	650190103	24 500
	dodatečné předložení PNP k akcím již zařazeným v plánu			
HKR	Oprava staničních kolejí v žst. Česká Třebová	500 311 0001	640190069	60 000
HKR	Oprava zabezpečení a výstroje trati v úseku Teplice nad Metují – Trutnov střed	500 311 0001	640200027	35 000
OLC	Oprava kolejí a výhybek v žst. Píseň	500 311 0001	633190181	29 900
PHA	Oprava trati v úseku Blatno - Rakovník - Kralovice	500 311 0001	645180534	40 000
PHA	Oprava trati v úseku Chotětov - Mladá Boleslav	500 311 0001	645180473	55 000
PHA	Oprava trati v úseku Chrástčany - Domoušice	500 311 0001	645180531	95 000
PHA	Oprava trati v úseku Kladno Ostrovec - Kralupy nad Vltavou	500 311 0001	645200064	50 000
PHA	Oprava trati v úseku Kralupy - Velvary	500 311 0001	645190052	47 440
PHA	Oprava trati v úseku Poličany - Malešov (mimo) - Červené Janovice	500 311 0001	645200021	65 000
PHA	Oprava TV v úseku Libice nad Cidlinou (mimo) – Poděbrady (mimo)	500 311 0001	645180515	90 000
PHA	Oprava výhybek a kolejí v žst. Kolín v obvodu st. 5 a 7	500 311 0001	645200113	70 000
PHA	Oprava zabezpečení a výstroje trati v úseku Zadní Třebáň - Liteň	500 311 0001	645200024	48 000
PHA	Oprava zabezpečovacího zařízení v úseku Zdice - Tochovice	500 311 0001	645180490	30 000
PHA	Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Nové Strašecí	500 311 0001	645180537	33 000
PHA	Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Slaný	500 311 0001	645190012	46 000
UNL	Oprava trati v úseku 1. TK Velké Březno - Boletice n/L a 1. SK v žst. Boletice	500 311 0001	650190109	90 000
UNL	Oprava trati v úseku Dubí - Moldava	500 311 0001	650190123	40 000

$\Sigma = 1\,950\,026$ tis. Kč

Připomínky odborů MD a SFDI:

O 130, 520, 430, 710 MD - Bez připomínek

O 910MD:

Zdůvodnit neinvestiční akci „*Oprava tratě v úseku Chotětov – Všetaty*“ v hodnotě 185 mil. Kč v návaznosti na připravovanou „*Všejanskou spojku*“ přes Milovice, včetně informace o jaké aktivitě se v rámci předmětné stavby bude jednat.

Vypořádání připomínky Správou železnic, státní organizací:

Opravná práce „*Oprava tratě v úseku Chotětov – Všetaty*“ je plánována v rozsahu km 40,2 – 61,0 (20,8 km), včetně ŽST Byšice, ŽST Kropáčova Vrutice a ŽST Chotětov. V současnosti je v tomto úseku železniční svršek tvořen kolejnicemi tvaru S49 z let 1982 - 1984. Výhybky byly ve stanicích vloženy v letech 1978 – 1990. Oprava zabezpečovacího zařízení v těchto stanicích byla provedena v letech 2019-2020. Stanice jsou dálkově řízeny ze ŽST Kropáčova Vrutice. Realizací opravných prací dojde ke komplexnímu a dlouhodobému řešení problematického stavu infrastruktury této tratě. V případě, že by nedošlo k realizaci opravné práce, docházelo by postupně k degradaci svárů kolejnic a nastaly by komplikace s udržení rozchodu a GPK v normových hodnotách, což by mohlo vést k dílčím omezením dopravy. Trať je v současnosti vytížena osobní i nákladní dopravou v intenzitě pravidelné dopravy 40 vlaků osobních a 3 nákladní denně. I v případě realizace připravované „*Všejanské spojky*“, která je ve fázi studie proveditelnosti, bude na této trati zachován provoz osobní dopravy a částečně i dopravy nákladní. Tato trať může sloužit tak, jako v současnosti, i pro odklonovou nákladní dopravu, v případě výluk na ramenech v okolí Mladé Boleslavi. K akci bude zpracován a předložen ke schválení záměr projektu.

Závěr:

Připomínka, vznesená O 910 MD, byla uspokojivě vypořádána.

SFDI:

K některým nově zařazeným GPN (INFRASTRUKTURA) byly vzneseny dotazy a připomínky:

633210004 Oprava nástupiště v ŽST Grygov (CNN 22,9 mil. Kč) – předpokládá se výsledná úprava nástupištní hrany u koleje č. 4 na normovou výšku 550 mm nad temenem kolejnice. V PNP tato informace není uvedena.

635210006 Oprava osvětlení v ŽST Frýdek-Místek (CNN 8 mil. Kč) – předpokládá se využitelnost předmětných opravných prací i v rámci připravované stavby „*Optimalizace a elektrizace tratě Ostrava-Kunčice – Frýdek-Místek*“. Žádáme o koordinaci.

635210004 Oprava osvětlení ŽST Ostrava hl. n. (CNN 9 mil. Kč) – předpokládá se využitelnost předmětných opravných prací i v rámci realizace připravované stavby „*Modernizace železničního uzlu Ostrava*“. Žádáme též o koordinaci.

Vypořádání připomínek Správou železnic, státní organizací:

633210004 Ano. Nástupiště bude v normové výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Tato Informace byla doplněna do PNP.

635210006, 635210004 V rámci obou opravných prací dochází k výměně zkorodovaných a opotřebovaných svítidel, částečné výměně již staticky nevyhovujících osvětlovacích stožárů a opravě hlaviček základů při zachování stávajících poloh. Při přípravě opravných prací se vycházelo z dostupných podkladů jednotlivých stupňů projektové dokumentace na obě investiční akce a rozsah oprav byl koordinován s projektovou skladbou investic při profesních poradách.

Závěr:

Připomínky, vznesené SFDI, byly uspokojivě vypořádány.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že schvaluje materiál „Globální položky neinvestiční Správy železnic – leden 2021“ bez podmínek.

4.2 Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard pro DÚR, DSP, PDPS

(Prezentace Ing. Ladislav Kubiček)

Pro projednání v Centrální komisi Ministerstva dopravy předkládám SFDI „*Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard – DÚR, DSP, PDPS (říjen 2020)*“, vč. přílohy č. 1 – *Datový standard pro silniční stavby a přílohy č. 2 – Datový standard pro železniční stavby*.

Předložený dokument byl za koordinace SFDI zpracován a souhlasně projednán se zástupci zainteresovaných ministerstev, organizací, svazů a sdružení (Ministerstvo dopravy, Ministerstvo průmyslu a obchodu, Česká agentura pro standardizaci, ŘSD ČR, SŽDC, ŘVC ČR, Svaz podnikatelů ve stavebnictví v ČR, Sdružení pro výstavbu silnic, Česká asociace konzultačních inženýrů, Odborná rada pro BIM a Asociace pro rozvoj infrastruktury).

K projednávání návrhů metodik a technických předpisů pro BIM pro dopravní stavby zřídil ředitel SFDI Radu pro BIM staveb dopravní infrastruktury (dále Rada pro BIM), jakožto odbornou platformu soukromého a veřejného sektoru. Současně také zřídil Technický redakční tým k připomínkování a projednání výše uvedených materiálů před jejich předložením Radě pro BIM. Předsedou Rady pro BIM byl jmenován Ing. Jiří Nouza, prezident Svazu podnikatelů ve stavebnictví v ČR. Předkládaný dokument byl jednohlasně schválen členy Technického redakčního týmu i členy Rady pro BIM. Usnesení Rady pro BIM ze dne 25. ledna 2021 k projednání Datového standardu DÚR, DSP, PDPS pro použití v rezortu dopravy a návrh dalšího postupu, je přiloženo v příloze.

Po projednání a schválení Centrální komisí bude dokument zveřejněn na webových stránkách SFDI.

Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že:

- 1) **Schvaluje materiál „*Předpis pro informační modelování staveb (BIM) pro stavby dopravní infrastruktury – Datový standard pro DÚR, DSP, PDPS*“ (říjen 2020) bez podmínek, a to k ověření použitím v pilotních projektech.**
- 2) **Ukládá ŘSD ČR, Správě železnic, státní organizaci a ŘVC ČR u nově zasmulvňovaných projektů ověřit použití schváleného Datového standardu, průběžně monitorovat jeho uplatnění a shromažďovat podněty pro změny Datového standardu a dalších, dříve schválených dokumentů (Metodika BIM protokolu, Metodika pro výběr společného datového prostředí, Požadavky na Plán realizace BIM), které budou průběžně poskytovány SFDI jako zpětná vazba pro přípravu aktualizací pro následné vydání.**

V Lysé nad Labem dne: 24. 2. 2021
Zapsal: Mgr. Petr Řehák

Souhlasím – nesouhlasím
V Praze dne 2021

Ing. Josef Kubovský
ředitel
Odbor infrastruktury a územního plánu