

Porovnání investičních nákladů ZP Modernizace trati Brno - Přerov, 5. stavba Kojetín - Přerov oproti investičním nákladům uvažovaných ve SP "Modernizace trati Brno - Přerov"					
Část	Název části dokumentace/rozpočtu	inv. náklady SP CÚ 2015 v tis. Kč	inv. náklady ZP CÚ 2020 v tis. Kč	změna v tis Kč.	Zdůvodnění
D.D.1	Železniční zabezpečovací zařízení	357 989	712 526	354 537	U zabezpečovacího zařízení dochází k výraznému nárůstu investičních nákladů v oblasti přípojných tratí v žst. Kojetín. Podle současných znalostí musel být přešesn automatický vstup vlaků pod dohled ETCS ve směru od Kroměříže s dopadem na rozšíření sdělovacího a zabezpečovacího zařízení. Velký díl nákladů tvoří provizorní zabezpečovací zařízení za účelem realizace stavby při zachování provozu: - stávající elektromechanické zařízení není schopno zabezpečit stavební postupy a proto v ŽST Chropyně a v ŽST Kojetín musí být zřízena provizorní elektronická stavědla - provizorní elektronické stavědlo v Kojetíně se zřizuje již na začátku stavby a zabezpečuje i stávající kolejiště (je to z důvodů nutných demolíc stavědel na zhlavích) - s ohledem na demolici výpravní budovy v Kojetíně (neboť na jejím místě se staví nová budova) musí být zřízena v mobilních buňkách dopravní kancelář, zázemí pro zaměstnance SŽDC i nejnnutnější vybavení pro cestující - pro zajištění výstavby nadjezdů se zřizuje několik provizorních přejezdů včetně přejezdového zabezpečovacího zařízení - na tratích probíhá přepojování kolejí mezi stávajícím a novým stavem, které vyžaduje složitější traťové zabezpečovací zařízení
D.D.2	Železniční sdělovací zařízení	97 885	254 036	156 151	U sdělovacího zařízení způsobilo navýšení investiční nákladů následující skutečnosti: - Aktualizace výnosu a technické specifikace pro DOK č.j. 27150/2017 - SŽDC - O14 - Aktualizace výnosu a technické specifikace pro kamerové systémy č.j. 18453/2018-SŽDC–O14 - Aktualizace TS 2/2008-ZSE, třetí vydání, resp. druhé vydání a gestorský výklad - Nová směrnice SŽDC č.118 pro orientační a informační systémy - Změně profilu optického kabelu DOK z 36 vláken na 72 vláken, změna vyvádění DOK v jednotlivých lokalitách (viz směrnice, TS) - Úpravě kamerových systémů (viz směrnice, TS) - Změna technického řešení přenosového systému (původně navržený systém se již nevyrábí a dobíhá jeho podpora). Změna je řešena v souladu se zpracovanou studií sdělovacího zařízení. - Úprava a rozšíření původního rozsahu systému DDTS ŽDC (viz směrnice, TS) - Řešení magistrálního rozvodu má dopad i do sdělovacího zařízení (změna rozsahu) - Nejasný harmonogram pořadí staveb a s tím spojené úpravy a provozní stavy
D.D.3	Silnoproudá technologie vč. DŘT (uvedeno v D.E.3.6)				
D.E.1.1.1	Železniční svršek	1 150 254	1 097 200	-53 054	Bez výrazných změn.
D.E.1.1.2	Železniční spodek	883 795	851 724	-32 071	Bez výrazných změn.
D.E.1.2	Nástupiště	51 600	58 717	7 117	Bez výrazných změn.
D.E.1.4	Mosty, propustky, zdi	839 650	1 006 546	166 896	V části mosty je na základě detailního projednání se zástupci místní samosprávy požadováno zařadit: - stavby podchodů pro pěší a cyklisty (celkem 3x - ZRN cca 34 mil.) - podjezdu na sníženou výšku (1x - ZRN cca 5 mil.) jako náhrada za zrušení žel. přejezdů Mostní objekty na přeložce komunikace II/367 - obchvat Kojetína - (nad rámec SP ZRN cca 128 mil.)
D.E.1.5	Ostatní inženýrské objekty	0	7 783	7 966	SP neuvažovala. Jedná se o vyvolané vodohospodářské úpravy v korytech drobných občasných nebo trvalých toků.
D.E.1.6	Potrubní vedení	52 790	89 421	36 631	SP neuvažovala reálný rozsah nezbytných vyvolaných přeložek a ochran trubních vedení. Jedná se celkem o 52 (!) SO.
D.E.1.8	Pozemní komunikace	422 000	842 427	420 427	V průběhu detailního projednání s orgány místní samosprávy, vlastníky a zemědělskými subjekty v průběhu zpracování přípravné dokumentace (DÚR) je zjištěna mimořádně vysoká potřeba vyvolaných investic do přeložek a úprav komunikací II. a III. tříd, místních komunikací a polních a účelových cest. Zahrnuje: - přeložka II/367 Kojetín (obchvat) v délce 3,8 km včetně napojení - navýšení ZRN oproti SP o cca 230 mil. - přístup do lokality Včelín - účelová komunikace (lesní cesta) v délce 2,5 km - navýšení ZRN oproti SP o cca 25 mil. - přístup k ČOV Kojetín - navýšení ZRN oproti SP o cca 15 mil. - komunikace v podchodu 3x, podjezdu na sníženou výšku - navýšení ZRN oproti SP o cca 30 mil. - úpravy místních komunikací, polních a účelových cest - navýšení ZRN oproti SP o cca 120 mil.
D.E.1.9	Kabelovody, kolektory	10 500	420 576	410 076	Kabelovod je uvažován v žst. Kojetín a žst. Chropyně, navíc je navržena i stavba jednoduchého kabelovodu v koruně náspu i v části t.ú. Kojetín – Chropyně. V SP kabelovody téměř nebyly uvažovány.
D.E.1.10	Protihlukové stěny	117 500	67 382	-50 118	Na základě aktualizace akustické studie proběhla redukce PHS v žst. Chropyně.
D.E.2	Pozemní stavební objekty	73 327	302 305	228 978	Oproti SP je dostavby zařazena demolice novostavby nových VB v žst. Kojetín a žst. Chropyně. Dále nebyly v SP uvažovány další 4 nezbytné technologické objekty.
D. E.3.1	Trakční vedení vč. D. E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí	522 591	491 312	-31 279	Bez výrazných změn.
D.E.3.4	Ohřev výměn (uvedeno v D.E.3.6)				
D.E.3.6	Rozvody a přeložky VN, NN, osvětlení, DOÚO vč. D.D.3 Silnoproudá technologie vč. DŘT vč. D.E.3.4 Ohřev výměn vč. D.E.3.8 Vnější uzemnění	84 497	617 484	532 987	Studie uvažovala s napájením EOv z trakčního vedení. Na vstupní profesní poradě přípravné dokumentace byl tento způsob napájení zamítnut ze strany objednatele. Byl dán požadavek na společném napájení EOv a ostatních zařízení a dále byl požadavek na autonomní napájecí systém kabelem 22 kV (dále LDSŽ). Ve studii nebyl specifikován způsob hlavního napájení silnoproudých, zabezpečovacích a sdělovacích technologií. Na vstupní profesní poradě silnoproudu byl požadavek SŽDC na LDSŽ (viz. výše).
D.E.3.7	Ukolejnění kovových konstrukcí (uvedeno v části D.E.3.1)				
D.E.3.8	Vnější uzemnění (uvedeno v D.E.3.6)				
D.E.3.9	Přeložky a úpravy silnoproudých zařízení mimodrážních	14 500	92 271	77 771	SP neuvažovala reálný rozsah nezbytných vyvolaných silnoproudých přeložek.
D.E.3.10	Přeložky a úpravy sdělovacích zařízení mimodrážních	0	10 678	10 234	SP neuvažovala.
Celkem PS a SO		4 672 901	6 939 910	2 267 009	
	Ostatní náklady pro zajištění realizace stavby		355 738	355 738	NAD – náklady na náhradní autobusovou doprava nebyly zřejmě ve SP uvažovány, jelikož dle Směrnice SŽDC č.20/2004 nebyly tyto náklady započítávány do Celkových investičních nákladů (CIN) a nepočítalo s tímto nákladem tedy ani Ekonomické hodnocení. Oproti aktualizované směrnici SŽDC č.20/2017, kde se NAD započítává do Celkových investičních nákladů a Ekonomické hodnocení s tímto nákladem počítá. NAD činí 333 mil. Kč bez DPH.
Náklady na realizaci stavby bez rezervy		4 672 901	7 295 648	2 622 747	
	Náklady investorskó-inženýrské činnosti ve výstavbě v SP položka "Technický dozor"	76 815	110 000	33 185	V ZP oceněno individuálně dle pokynu objednatele.
	Náklady na dokumentaci staveb	313 000	303 841	-9 159	V ZP oceněno: budoucí náklady procentuálně, dosavadní náklady dle podkladů objednatele
	Zábory a nákupy pozemků	40 201	103 155	62 954	SP uvažovala výrazně menší šíři a tedy celkové výměry záboru.
	Jiné náklady přípravy a zabezpeční stavby v SP položka: "Technická asistence a propagace"	23 083	37 286	14 203	V ZP oceněno procentuálně.
Náklady na přípravu a celkové zabezpečení stavby		453 099	554 282	101 183	
Rezerva		468 662	693 991		
Inflace			1 086 065	1 086 065	V roce vydání studie proveditelnosti (2015) nebylo předepsáno Státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI) při odhadu výpočtu budoucích ceny stavebních prací použití celkového inflačního koeficientu respektive celkový inflační koeficient byl roven 0 % p.a. Oproti tomu v roce 2018 byl Státním fondem dopravní infrastruktury předepsán inflační koeficient vyhlášen ve výši 1,3 % p.a., od roku 2019 je to 2,35% p.a. Významnou roli hraje posun termínu realizace uvažovaného v ZP oproti SP.
CIN vč. rezervy (bez DPH)		5 636 977	9 629 986	3 993 009	