

Odbor investiční  
Č.j.: 18253 / 2013 - OI

**S c h v a l o v a c í   p r o t o k o l**  
přípravné dokumentace stavby  
**Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole**

**A. Základní identifikační údaje**

**Název stavby:** Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole

**Číslo ISPROFOND:** 562 352 0015

**Místo stavby:** TUDU 2031 04, železniční trať odbočka Brno Židenice - Havlíčkův Brod,  
traťový úsek Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole

**Kraj:** Jihomoravský

**Investor:** SZDC s. o., Stavební správa východ

**Ústřední orgán investora:** Ministerstvo dopravy ČR

**Zpracovatel dokumentace:** SUDOP Brno, spol. s r. o., Kounicova 26, PSČ 611 36 Brno

**B. Závazné ukazatele stavby**

- = Průjezdny profil ..... Z – GC
- = Traťová rychlost po rekonstrukci ..... 85 - 100 km / hod
- = Zřízení koleje 60E2 na betonových pražcích ..... 6151 m
- = Zřízení koleje 60E2 na pražcích dřevěných ..... 30 m
- = Zřízení koleje 60E2 na pražcích SB8P ..... 300 m
- = Zřízení koleje - pevná dráha + přechody ..... 116 m
- = Regenerace a znovuzřízení transformované výhybky tvaru R65 1:11-300 ..... 1 ks

### C. Účel stavby

Jedná se o stavbu, která se nachází na dvoukolejně elektrizované celostátní trati Brno – Havlíčkův Brod v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole v km 3,014 – 8,313. Předmětem řešení bude rekonstrukce železničního svršku a spodku ve druhé traťové koleji a zčásti i v koleji č. 1, včetně rekonstrukce umělých staveb. Dále bude řešena rekonstrukce trakčního vedení a náhrada stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení – jednosměrného autobloku za obousměrný autoblok. Současně budou provedeny úpravy sdělovacího zařízení a napájení. Stavba leží na trati TEN-T (nákladní koridor). Současná traťová rychlost 80 km / hod. bude v koleji č. 2 po rekonstrukci zvýšena až do rychlosti 100 km / hod.

Cílem rekonstrukce je provést zvýšení traťové rychlosti, zajistit třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez Z-GC. Po rekonstrukci dojde v traťové koleji č. 2 ke zkrácení jízdní doby, zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a zlepšení kultury cestování. Dále bude zvýšena propustnost na železniční dopravní cestě.

V řešeném mezistaničním úseku v koleji č. 2 bude zřízena bezstyková kolej a nový železniční svršek bude tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným upevněním. V tunelech a v úsecích před výhybkami bude svršek tvaru 60E2 uložen na dřevěných pražcích. Atypické uložení kolejí bude na mostě přes ulici Fryčajovu, kde bude vložena nová konstrukce mostu z masivního železobetonu a kolej bude uložena jako pevná jízdní dráha. V místech rekonstrukcí v koleji č. 1 budou vyjmuta stávající kolejová pole. Týká se to mostních objektů, které budou upravovány v obou kolejích. V koleji č. 1 budou zřizovány i šterkové piloty v km 6,540 do km 7,275. Po provedení prací budou stávající kolejová pole vložena zpět do koleje č. 1 a železniční svršek bude upraven dle předpisů včetně zřízení bezstykové koleje. Na základě geotechnického průzkumu bude navržena v celé traťové koleji č. 2 sanace železničního spodku. Z důvodu nestabilního náspu v úseku od km 6,540 do km 7,275 budou navrženy v obou kolejích šterkové piloty ve třech řadách pod každou kolejí. V místě příkopových zídek bude na zřízení podkladních vrstev železničního spodku použita nepropustná minerální směs. Bude provedena rekonstrukce odvodnění. Nástupiště zastávky Brno-Lesná bude částečně rozebráno pro umožnění rekonstrukce železničního spodku v koleji č. 2 a poté bude opětovně zřízeno s použitím původního materiálu. Mosty a propustky budou rekonstruovány v koleji č. 2, případně v obou kolejích, podle technického stavu dané umělé stavby. Budou navrženy nové izolace nosných konstrukcí. Kamenné bloky říms včetně zábradlí budou rekonstruovány. V místě poruch železobetonových dílů budou provedeny sanace. Poškozené nosné konstrukce a spodní stavby budou rekonstruovány. Na mostech a propustcích budou řešeny úpravy pro kabelové přechody.

U mostu přes ulici Fryčajova v km 3,661 bude navržena nová nosná konstrukce. Důvodem je vysoká hlučnost stávající konstrukce. V km 3,172 a 4,124 budou navrženy nové návěštní lávky. V tunelech budou provedeny lokální sanace ostění v místech poruch. V budovách pro technologii budou provedeny stavební úpravy. Trakční vedení bude rekonstruováno pro novou traťovou rychlost tak, aby byla zajištěna bezproblémová sjízdnost troleje na lomech nivelety koleje a pod silničními nadjezdy.

V řešeném mezistaničním úseku bude navržen nový elektronický autoblok 3. kategorie s kolejovými obvody 75 Hz s přenosem kódu vlakového zabezpečovače. Stávající staniční zabezpečovací zařízení budou doplněna a upravena pro navázání na nový autoblok. Nový elektronický autoblok bude svými parametry splňovat podmínky interoperability. K propojení technologických zařízení a pro přenos informací budou položeny metalické a optické kabely, místní sdělovací kabely a silové kabely. V železničních stanicích Brno-Maloměřice a Brno-Královo Pole

budou vybudovány nové trafostanice, které budou spolu s nn částí sloužit pro napájení nově doplňovaného zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení.

Blíže o rozsahu a navrženém řešení pojednává příložený posuzovací protokol Stavební správy východ č. j. 2835 /2013 – SSV – U1 /Bed ze dne 22. dubna 2013.

#### D. Náklady

Celkové investiční náklady (CIN) se stanovují ve smíšené CÚ (předpoklad realizace v roce 2014) ve výši **681,117 mil. Kč jako limitní** na základě stanoviska MD ČR k záměru projektu č. j. 53 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 10. dubna 2013.

Celková míra ekonomické efektivity pro daný projekt vychází  $FRR = -2,72 \%$  a  $ERR = 6,15 \%$ . Z hlediska finanční analýzy vyplývá, že projekt není za daných podmínek efektivně proveditelný z čistě vlastních zdrojů investora. Z výsledku ekonomické analýzy vyplývá, že **projekt je ekonomicky efektivní** a bude přinášet prospěch pro širokou veřejnost. Přínos je především dosažen ve zvýšení bezpečnosti provozování drážní dopravy v důsledku instalace nového a modernějšího zabezpečovacího zařízení, rekonstrukce železničního svršku a spodku a trakčního vedení. Dále dojde z důvodu zvýšení traťové rychlosti k úsporám času zejména v osobní dopravě. Současně dojde k odstranění starých zařízení, která jsou za hranicí své životnosti a jsou ve špatném technickém stavu.

#### E. Závěr

Po projednání dokumentace na úrovni útvarů SŽDC, státní organizace, s dotčenými organizacemi a MD ČR, které k záměru projektu dalo stanovisko č. j. 53 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 10. dubna 2013 následujícího znění:

Dopisem č. j. 5723 / 2013 - OI ze dne 5. února 2013 předložil investor, Správa železniční dopravní cesty státní organizace, Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, v souladu s čl. 6.1 směrnice 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 č. j. 644 / 2012 – 910 – IPK / 3 dále jen „Směrnice V – 2 / 2012“) účinné od 1. 1. 2013, záměr projektu investiční akce „**Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole**“.

Jedná se o stavbu, která se nachází na dvoukolejné elektrizované celostátní trati Brno – Kolín v mezistaničním úseku Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole v km 3,014 – 8,313. Předmětem řešení bude rekonstrukce železničního svršku a spodku ve druhé traťové koleji a zčásti i v koleji č. 1, včetně rekonstrukce umělých staveb. Dále bude řešena rekonstrukce trakčního vedení a náhrada stávajícího traťového zabezpečovacího zařízení – jednosměrného autobloku za obousměrný autoblok. Současně budou provedeny úpravy sdělovacího zařízení a napájení. Stavba leží na trati TEN-T (nákladní koridor). Současná traťová rychlost 80 km / hod. bude v koleji č. 2 po rekonstrukci zvýšena až do rychlosti 100 km / hod. Cílem rekonstrukce je provést zvýšení traťové rychlosti, zajistit třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez Z-GC. Mosty a propustky budou rekonstruovány v koleji č. 2, případně v obou kolejích, podle technického stavu dané umělé stavby. U mostu přes ulici Fryčajova v km 3,661 bude navržena nová nosná konstrukce. Důvodem je vysoká hlučnost stávající konstrukce. V tunelech budou provedeny lokální sanace ostění v místech poruch. Trakční vedení bude rekonstruováno pro novou traťovou rychlost tak, aby byla zajištěna bezproblémová sjízdnost troleje na lomech nivelety koleje a pod silničními nadjezdy. V řešeném mezistaničním úseku bude navržen nový elektronický autoblok 3. kategorie s kolejovými obvody 75 Hz s přenosem kódu vlakového zabezpečovače. Stávající staniční zabezpečovací zařízení budou doplněna a upravena pro navázání na nový autoblok. Nový elektronický autoblok bude svými parametry splňovat podmínky interoperability. K propojení technologických zařízení a pro přenos informací budou položeny metalické a optické kabely, místní sdělovací kabely a silové kabely. V železničních stanicích Brno-Maloměřice a Brno-Královo Pole budou vybudovány nové transformovny, které budou, spolu s nízkonapětovou částí, sloužit pro napájení nově doplňovaného zabezpečovacího zařízení z trakčního vedení. Po rekonstrukci dojde v traťové koleji č. 2 ke zkrácení jízdní doby, zvýšení bezpečnosti vlakové dopravy a zlepšení kultury cestování. Dále bude zvýšena propustnost na železniční dopravní cestě.

Investiční náklady stavby, čerpané z finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) a fondů EU ve výši **681,117 mil. Kč (bez DPH)**, je třeba považovat za **l i m i t n í**. Akce je vedena jako náhradní projekt ke spolufinancování z prostředků Operačního programu doprava (dále jen „OPD“). V současné době není promítnuta v rozpočtu SFDI na rok 2013 a SVD 2014 – 2015, je vedena pouze v přípravě a zabezpečení staveb 2013. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10 % dle pravidel FIDIC. V případě zajištěného finančního krytí by z rozpočtu SFDI bylo čerpáno 189,776 mil. Kč (bez DPH) a z prostředků EU 491,340 mil. Kč (bez DPH). Realizace stavby se předpokládá v roce 2014.

Analýza nákladů a výnosů byla provedena tzv. přírůstkovou metodou, porovnáním projektové varianty s variantou bez projektu, metodou diferenčních toků. Finanční analýza je zpracována z pohledu provozovatele dráhy, tzn., že výpočty peněžních toků a finančních ukazatelů zahrnují pouze položky, které jsou nákladem či příjmem tohoto subjektu. Ekonomická analýza zahrnuje celospolečenské efekty stavby. Celková míra ekonomické efektivity pro daný soubor staveb je  $FRR = - 2,72 \%$ ;  $ERR = 6,15 \%$ ;  $B/C \text{ Ratio} = 1,068$ . Z celospolečenského hlediska se jedná o efektivní projekt.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 562 352 0015

Projekt splňuje podmínky pro zařazení k financování v rámci OPD.

V souladu se Směrnicí 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 č. j. 644 / 2012 – 910 – IPK / 3 s účinností od 1. 1. 2013 se uskutečnilo dne 20. 3. 2013 a následně pak

dne 26. 3. 2013 zasedání Centrální komise MD. K předmětné aktualizaci záměru projektu investiční akce vyslovila Centrální komise MD závěr:

*Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole“ schvaluje bez podmínek.*

Na základě výše uvedeného posouzení předloženého záměru projektu investiční akce „Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole“

**Ministerstvo dopravy schvaluje tento záměr projektu**

a doporučuje akci realizovat s financováním z rozpočtu SFDI a fondů EU bez podmínek.

Ministerstvo dopravy současně upozorňuje, že vzhledem k přípravě stavby jako náhradního projektu, není tato promítnuta v rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 a 2015. Před zahájením její případné realizace je proto třeba zajistit její finanční krytí.

Poznámka: Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu přípravné dokumentace stavby.

Příloha: Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

V Praze dne 10. dubna 2013

Ing. Lukáš Hampl

1. náměstek ministra

**Schvalovací doložka Ministerstva dopravy**

**k záměru projektu investiční akce**

**„Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole“**

---

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce

**„Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole“**

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 681,117 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni, který předložila Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem ze dne 5. února 2013 zn. 5723 / 2013 - OI, schvaluje na základě doporučení Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce a souhlasí s jeho registrací bez podmínek.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 562 352 0015

Při dalším financování přípravy a realizace této akce bude postupováno podle schválených rozpočtů pro jednotlivé roky a z toho vyplývajících možností Státního fondu dopravní infrastruktury a fondů EU.

V Praze dne 19. dubna 2013

Ing. Lukáš Hampl  
1. náměstek ministra

a na základě zhodnocení stavby v připojeném posuzovacím protokolu Stavební správy východ č.j.: 2835 /2013 – SSV – U1 /Bed ze dne 22. dubna 2013

**a) s c h v a l u j i**

přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce koleje č. 2 Brno-Maloměřice – Brno-Královo Pole“

**b) s t a n o v u j i**

- celkové investiční náklady (CIN) z PD ve smíř. CÚ v mil. Kč..... **680,769**
- **limitní** náklady stanovené MD ČR v záměru projektu v mil. Kč..... **681,117**  
rozpočtovou rezervu lze čerpat pouze se souhlasem ředitele odboru investičního, přičemž do souhlasu odboru investičního **nesmí být** započato v pracích, které přesahují schválený finanční limit
- orientační pořizovací investiční náklady v mil. Kč ..... 695,269

**c) u k l á d á m**

investorovi v další přípravě stavby

- = respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 53 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 10. dubna 2013 a č. j. 53 / 2013 – 910 – IZD / 3 ze dne 19. dubna 2013,
- = respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- = respektovat připomínky Stavební správy východ uvedené v části 4. připojeného posuzovacího protokolu,
- = věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené přípravné dokumentaci stavby, vícepracím a následně k navýšení nákladů stavby,
- = nedopustit jednostranná rozhodnutí bez komplexního posouzení efektivity, která vyvolávají zvýšení nákladů,
- = případné změny doložit průkazným materiálem o jednáních mezi investorem, projektantem a dalšími orgány podílejícími se na přípravě stavby.

V Praze dne 29. dubna 2013

Ředitelka odboru investičního  
Ing. Jarmila Ozimá