

Odbor investiční
Č.j.: 19101 / 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. 1 a 2
Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou

A. Základní identifikační údaje

Název stavby: Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou

Číslo ISPROFOND: 500 352 0021

Místo stavby: TÚ 2031 železniční trať Brno-Židenice – Havlíčkův Brod,
DÚ 18 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou

Kraj: Vysočina

Investor: SZDC s. o., Stavební správa východ

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy ČR

Zpracovatel dokumentace: Zdeněk Štěpán, Měření technických parametrů kolejových drah,
Horácké nám. 1466 / 22, PSČ 621 00 Brno

B. Závazné ukazatele stavby

- = Průjezdový profil Z – GC
- = Traťová třída D4
- = Traťová rychlost po rekonstrukci (maximální) 120 km / hod. ($V_{130} = 125$ km / hod.)
- = Zřízení koleje tvaru 60E2 na betonových pražcích 15 789 m
- = Délka nástupiště zastávky Laštovičky 2 x 140 m

C. Účel stavby

Stavba leží na dvoukolejné elektrizované celostátní železniční trati Brno – Havlíčkův Brod v mezistaničním úseku Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou v km cca 69,268 – 77,206. Předmětem řešení bude rekonstrukce nevyhovujícího stavebně - technického stavu železničního svršku a spodku, mostů a propustků, nástupišť v zastávce Laštovičky. Dále bude řešena rekonstrukce trakčního vedení a traťového zabezpečovacího zařízení. Současně budou provedeny úpravy napájení a sdělovacího zařízení. Stavba leží na trati TEN-T (nákladní koridor). Současná traťová rychlost 110 km / hod. bude po rekonstrukci v obou kolejích zvýšena až do rychlosti 120 km / hod.

Cílem rekonstrukce je provést zvýšení traťové rychlosti, zajistit třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez Z-GC. Účelem stavby bude zlepšení parametrů jednotlivých zařízení infrastruktury se zajištěním vyšší bezpečnosti železničního provozu dráhy. Po realizaci stavby dojde ke zvýšení komfortu cestování a tím se výrazně sníží nároky na údržbu a opravy.

Do obou kolejí, v mezistaničním úseku, bude vložen do nový železniční svršek tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným upevněním se zřízením bezстыkové koleje. Železniční spodek byl navržen na základě provedeného geotechnického průzkumu, podle kterého budou zřízeny konstrukční vrstvy pro zajištění požadovaného modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku. Bude provedena rekonstrukce odvodnění drážních příkopů a podélných trativodů. V hlubokých zářezech budou zřízeny příkopové zídky. Na zastávce Laštovičky budou rekonstruována obě vnější mimoúrovňová nástupiště v délce 140 m. Konstrukce nových nástupišť bude z konzolových desek. Šířka nástupišť bude 3,00 m a s výškou 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště budou vybaveny prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. K nástupišťům bude vybudován přístupový chodník. Na zastávce bude instalováno dálkově ovládané rozhlasové zařízení. Na zastávce bude provedena rekonstrukce osvětlení nástupišť včetně přípojky elektrické energie.

Mosty a propustky budou rekonstruovány na základě technického stavu dané umělé stavby. U mostu - Viadukt Babák v km 69,947 a mostu - Viadukt Ostrov nad Oslavou v km 76,955 bude zřízen nový železobetonový žlab pro šterkové lože a nové římsy. Dále bude zřízena hydroizolace železobetonového žlabu a nové zábradlí. Pilíře mostů se stáhnou ocelovými kotvami a zainjektují. U nosných konstrukcí mostů budou navrženy nové hydroizolace. U ostatních mostů v km 70,589, km 74,214, km 74,971 a km 75,556 budou provedeny stavební úpravy včetně úprav zábradlí a zřízení hydroizolací. Dále ve stavbě budou řešeny úpravy propustků. Trakční vedení bude rekonstruováno pro novou traťovou rychlost tak, aby byla zajištěna bezproblémová sjízdnost troleje na lomech nivelety koleje.

V řešeném mezistaničním úseku bude navržen nový autoblok 3. kategorie s kolejovými obvody 75 Hz. V železničních stanicích Sklené nad Oslavou a Ostrov nad Oslavou budou vybudovány potřebné objekty k napojení nového traťového zabezpečovacího zařízení a zdrojů napájení. V km 74,138 bude zřízen indikátor horkoběžnosti. Z důvodu navýšení odběru bude zřízen v žst. Ostrov nad Oslavou nový transformátor 22 / 0,4 kV, 250 KVA.

Blíže o rozsahu a navrženém řešení pojednává příložený posuzovací protokol Stavební správy výchoď č. j. 3035 / 2013 - SSV – U1 / Bed ze dne 24. dubna 2013.

D. Náklady

Celkové investiční náklady (CIN) se stanovují ve smíšené CÚ (předpoklad realizace v roce 2014 - 2015) ve výši **988,460 mil. Kč jako limitní** na základě stanoviska MD ČR k záměru projektu, respektive investičnímu záměru č. j. 63 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 24. dubna 2013.

Celková míra ekonomické efektivity pro daný projekt vychází $FNPV = - 369\,479$ tis. Kč a $EIRR = 6,03 \%$. 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 záměru projektu dalo stanovisko č. j. 63 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 24. dubna 2013 následujícího znění:

Dopisem č. j. 9586 / 2013 – OI ze dne 4. března 2013 státní organizace Správa železniční dopravní cesty předložila Ministerstvu dopravy 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. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou“.

Jedná se o stavbu, která leží na dvoukolejně elektrizované celostátní železniční trati Brno – Havlíčkův Brod v mezistaničním úseku Sklené nad Oslavou - Ostrov nad Oslavou v km cca 69,300 – 77,200. Předmětem řešení bude rekonstrukce nevyhovujícího stavebně - technického stavu železničního svršku a spodku, mostů a propustků, nástupišť v zastávce Laštovičky. Dále bude řešena rekonstrukce trakčního vedení a traťového zabezpečovacího zařízení. Současně budou provedeny úpravy napájení a sdělovacího zařízení. Stavba leží na trati TEN-T (nákladní koridor). Současná traťová rychlost 110 km / hod. bude po rekonstrukci v obou kolejích zvýšena až do rychlosti 120 km / hod. Do obou kolejí, v mezistaničním úseku, bude vložen do nový železniční svršek tvaru 60E2 na betonových pražcích s pružným upevněním se zřízením bezстыkové koleje. Železniční spodek byl navržen na základě provedeného geotechnického průzkumu, podle kterého budou zřízeny konstrukční vrstvy pro zajištění požadovaného modulu přetvárnosti na pláni tělesa

železničního spodku. Bude provedena rekonstrukce odvodnění. Na zastávce Laštovičky budou rekonstruována obě vnější mimoúrovňová nástupiště v délce 140 m. Konstrukce nových nástupišť bude z konzolových desek. Šířka nástupišť bude 3,00 m a s výškou 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště budou vybaveny prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. K nástupišťům bude vybudován přístupový chodník. Na zastávce bude instalováno dálkově ovládané rozhlasové zařízení a provedena rekonstrukce osvětlení nástupišť včetně přípojky elektrické energie. Mosty a propustky budou rekonstruovány na základě technického stavu dané umělé stavby. U mostu - Viadukt Babák v km 69,947 a mostu - Viadukt Ostrov nad Oslavou v km 76,955 bude zřízen nový železobetonový žlab pro šterkové lože včetně hydroizolace, nové římsy a nové zábradlí. U nosných konstrukcí mostů budou navrženy nové hydroizolace. Pilíře mostů se stáhnou ocelovými kotvami a zainjektují. U ostatních mostů budou provedeny stavební úpravy včetně úprav zábradlí a zařízení hydroizolací. Trakční vedení bude rekonstruováno pro novou traťovou rychlost tak, aby byla zajištěna bezproblémová sjízdnost troleje na lomech nivelety koleje. V řešeném mezistaničním úseku bude navržen nový autoblok 3. kategorie s kolejovými obvody 75 Hz. V železničních stanicích Sklené nad Oslavou a Ostrov nad Oslavou budou vybudovány potřebné objekty k napojení nového traťového zabezpečovacího zařízení a zdrojů napájení. V km 74,138 bude zřízen indikátor horkoběžnosti. Z důvodu navýšení odběru v žst. Ostrov nad Oslavou bude stávající transformátor 160 KVA nahrazen novým transformátorem 22 / 0,4 kV, 250 KVA. Cílem rekonstrukce je provést zvýšení traťové rychlosti, zajistit třídu zatížitelnosti D4 a průjezdný průřez Z-GC. Účelem stavby bude zlepšení parametrů jednotlivých zařízení infrastruktury se zajištěním vyšší bezpečnosti železničního provozu dráhy. Po realizaci stavby dojde ke zvýšení komfortu cestování a tím se výrazně sníží nároky na údržbu a opravy.

Investiční náklady stavby, čerpané z finančních prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) a fondů EU ve výši **988,460 mil. Kč (bez DPH)**, je třeba považovat za **l i m i t n í**. Limitní náklady zahrnují rozpočtovou rezervu ve výši 10 % dle pravidel FIDIC. Z rozpočtu SFDI bude čerpáno 215,036 mil. Kč (bez DPH) a z prostředků EU 773,424 mil. Kč (bez DPH). Realizace stavby se předpokládá v letech 2014 - 2015.

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 $FRR = -5,01\%$; $ERR = 6,03\%$; $EBCR = 1,031$. Z celospolečenského hlediska se jedná o efektivní projekt.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 500 352 0021

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 předmětnému záměru projektu investiční akce vyslovila Centrální komise MD závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou“ se schvaluje s podmínkou, že investor SŽDC, s. o. doplní ve formuláři „VZOR 81“ rozpis čerpání nákladů na přípravu v letech 2012, 2013 a předloží jej na nejbližším jednání Centrální komise MD.

Na základě výše uvedeného posouzení předloženého záměru projektu investiční akce „Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou“

Ministerstvo dopravy schvaluje tento záměr projektu

a doporučuje akci realizovat s financováním z rozpočtu SFDI a fondů EU s podmínkou:
Investor doplní ve formuláři „VZOR 81“ rozpis čerpání nákladů na přípravu v letech 2012, 2013 a předloží jej na nejbližším jednání Centrální komisi MD.

Poznámka: Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu přípravné dokumentace stavby.

Příloha: Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

V Praze dne 24. 4. 2013

Ing. Lukáš Hampl
1. náměstek ministra

Příloha

**Schvalovací doložka Ministerstva dopravy
k záměru projektu investiční akce**

„Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou“

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce

„Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou“

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 988,460 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni, který předložila Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem ze dne 4. března 2013 zn. 9586 / 2013 - OI, schvaluje na základě doporučení Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce a souhlasí s jeho registrací s následující podmínkou:

- Investor doplní ve formuláři „VZOR 81“ rozpis čerpání nákladů na přípravu v letech 2012, 2013 a předloží jej na nejbližším jednání Centrální komisi MD.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 500 352 0021

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 24. 4. 2013

Ing. Lukáš Hampl
1. náměstek ministra

a na základě zhodnocení stavby v připojeném posuzovacím protokolu Stavební správy východ č.j.: 3035 / 2013 - SSV – U1 / Beď ze dne 24. dubna 2013

a) s c h v a l u j i

přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce koleje č. 1 a 2 Sklené nad Oslavou – Ostrov nad Oslavou“

b) s t a n o v u j i

- celkové investiční náklady (CIN) ve smíř. CÚ v mil. Kč..... 988,460
- **limitní** náklady na základě stanoviska MD ČR v mil. Kč..... 988,460
rozpočtovou rezervu lze čerpat pouze se souhlasem ředitele odboru investičního,
příčemž do souhlasu odboru investičního **nesmí být** započato v pracích, které
přesahují schválený finanční limit
- orientační pořizovací investiční náklady v mil. Kč 999,033

c) u k l á d á m

investorovi v další přípravě stavby

- = respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 63 / 2013 – 910 – IZD / 2 ze dne 24. 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 3. května 2013

Ředitelka odboru investičního
Ing. Jarmila Ozimá

