

21.7.13



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlažděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Odbor investiční
Č.j.: 32537 / 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 žel. svršku km 3,730 - 8,175 trati Plzeň - Žatec
(Třemošná)

A. Základní identifikační údaje

Název stavby: Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 trati Plzeň - Žatec (Třemošná)

Číslo ISPROFOND: 532 352 0018

Místo stavby: železniční trať Plzeň hl. n. – Žatec západ,
traťový úsek 0501 Plzeň - Mladotice,
definiční úsek 02 žst. Plzeň hl. n. - seř. n. - Třemošná u Plzně

Kraj: Plzeňský

Investor: SŽDC s. o., Stavební správa západ

Ústřední orgán investora: Ministerstvo dopravy ČR

Zpracovatel dokumentace: Projekt servis spol. s.r.o., Mezitrat'ová 137, PSČ 198 21,
Praha 9 - Hloubětín

B. Závazné ukazatele stavby

- = Průjezdny profil Z – GC
- = Traťová rychlost 80 km / hod.
- = Délka rekonstrukce železničního svršku 4445 m
- = Délka nástupiště v zastávce Plzeň – Bolevec 110 m

C. Účel stavby

Jedná se o stavbu, která řeší rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku v km 3,730 – 8,175 v mezistaničním úseku Plzeň - Třeboň. Stavba leží na celostátní jednokolejné neelektrizované železniční trati Plzeň hlavní nádraží – Žatec západ. Trať je zabezpečena obousměrným traťovým zabezpečovacím zařízením I. kategorie, které umožňuje dálkové řízení provozu. V km 6,021 – 6,189 leží železniční zastávka Plzeň - Bolevec.

V řešeném traťovém úseku je kolejové lože zabahněné a únosnost zemní pláně je proměnlivá. Odvodnění je nevyhovující a nefunkční. Trať je vedena v náročných terénních podmínkách, kde v zářezech a odřezech je nedostatečná šířka zemní pláně tělesa železničního spodku a šířkové uspořádání neodpovídá současným předpisům a vzorovým listům. Materiál železničního svršku v daném úseku je různého stáří a skládá se z kolejnic tvaru S49 nebo T převážně na dřevěných pražcích a v některých místech jsou užit betonové pražce. V místech s dřevěnými pražci stav upevnění kolejnic vyžaduje zvýšené náklady na údržbu. V obloucích o malých poloměrech jsou kolejnice výškově a bočně ojeté.

Při rekonstrukci bude provedeno zvýšení traťové rychlosti ze 70 km / hod. na 80 km / hod. při minimálních posunech osy koleje. Rekonstruovaná trať bude po stavební i provozní stránce uvedena do takového stavu, aby vyhovovala platným předpisům a normám. Rekonstrukcí předmětného úseku bude zajištěna bezpečnost železničního provozu, a to jak po stránce řádného technického stavu jednotlivých zařízení, tak i z hlediska dodržení volného a schůdného manipulačního prostoru. Stavbou budou odstraněny nedostatky týkající se nefunkčního odvodnění železničního tělesa. Odvodnění tělesa dráhy v prostoru zářezu bude provedeno pomocí zpevněných příkopů, případně trativodů. Bude provedeno odstranění nevyhovujícího štěrkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu. V celém úseku bude provedena rekonstrukce železničního svršku s použitím kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích s pružným upevněním. Bude zřízena bezстыková kolej. Součástí prací na železničním spodku bude provedení demontáže a zpětné montáže nástupiště v zastávce Plzeň - Bolevec a při zpětné montáži bude délka nástupištní hrany zkrácena na 110 m. Na železničních přejezdech v km 4,226, km 5,994, km 6,450 a km 8,161 budou provedeny stavební úpravy se zřízením nových pryžových krytů. Dále budou provedeny stavební úpravy umělých objektů. Jedná se o rekonstrukci dvou železničních mostů v km 4,769, km 6,013 a sedmi propustků. Dva propustky budou zrušeny.

V souvislosti s rekonstrukcí železničního svršku a spodku budou provedeny úpravy zabezpečovacího zařízení, zejména na železničních přejezdech z důvodu zvýšení bezpečnosti provozu. Stávající kolejové obvody budou nahrazeny počítači náprav. Dále budou provedeny ochrany kabelových vedení.

Blíže o rozsahu a navrženém řešení pojednává příložený posuzovací protokol Stavební správy západ č. j. 10070 / 2013 - SSZ – UT2 – FH - PD ze dne 26. července 2013.

D. Náklady

Celková míra ekonomické efektivity pro daný projekt vychází $FRR = -3,48 \%$ a $ERR = 8,36 \%$. 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 cestujícím i široké veřejnosti. Přínos je především dosažen ve zvýšení bezpečnosti a plynulosti železničního provozu na dané trati. Význam tohoto projektu je především v úspoře provozních nákladů a ve zvýšení traťové rychlosti. Realizací projektu dojde ke snížení provozních nákladů správce infrastruktury a to přímo ovlivní výši nutných dotací na udržení provozuschopnosti železniční dopravy.

E. Závěr

Po projednání dokumentace na úrovni útvarů SŽDC, státní organizace a s dotčenými organizacemi, byl Správou železniční dopravní cesty, s. o., předložen investiční záměr Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení dopisem č. j. 49758 / 2012 - OI dne 5. listopadu 2012, které k němu dalo stanovisko č. j. 169 / 2012 - 910 - IZD / 2 ze dne 3. prosince 2012 následujícího znění:

Výše uvedeným dopisem předložila Správa železniční dopravní cesty, s. o., Ministerstvu dopravy (v souladu s čl. 5 „Směrnice pro zpracování, předkládání a schvalování investičních záměrů v oblasti investiční a neinvestiční výstavby dopravní infrastruktury“ č.j. 39 / 2012 - 910 - IPK / 1) investiční záměr „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 Plzeň - Žatec (Třemošná)“.

Jedná se o stavbu, která řeší rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního svršku a spodku celostátní jednokolejné neelektrizované trati Plzeň - Žatec v km 3,730 - 8,175 (mezistaniční úsek Plzeň - Třemošná). Vlastní stavba umožní zvýšení traťové rychlosti ze 70 km / h na rychlost 80 km / h pro všechny typy vlakových souprav při minimálních posunech osy koleje s prostorovou průchodností Z - GC. V rámci rekonstrukce bude provedena úprava zabezpečovacího zařízení, při kterém budou stávající kolejové obvody nahrazeny počítači náprav a u přejezdu A2 v km 5,994 bude nahrazeno přejezdové zabezpečovací zařízení novým, typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed. 2. Dále bude provedena demontáž a zpětné montáž nástupiště v železniční zastávce Plzeň - Bolevec, aby splňovalo současné požadavky na výši nástupní hrany nad temenem kolejnice a její vzdálenost od osy koleje. Při zpětné montáži bude zkrácena délka nástupní hrany na 110 m. V rámci stavby bude provedena rekonstrukce dvou železničních mostů v km 4,769, km 6,013 a sedmi propustků.

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. Výsledkem prováděné ekonomické analýzy projektu je $FRR = -3,48 \%$; $ERR = 8,36 \%$; $B/C \text{ Ratio} = 1,17$, což znamená, že z hlediska ekonomické analýzy je projekt efektivní. Jeho přínosem je zvýšení bezpečnosti a plynulosti železničního provozu. Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 532 352 0018

Projekt splňuje podmínky pro zařazení k financování v rámci OPD.

V souladu se Směrnicí pro zpracování, předkládání a schvalování investičních záměrů projektů v oblasti investiční a neinvestiční výstavby dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu s účinností od 1. 2. 2012 se uskutečnilo dne 20. 11. 2012 zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy, která doporučila návrh předmětného investičního záměru ke schválení bez připomínek.

Na základě výše uvedeného **sekce 1. náměstka Ministerstva dopravy schvaluje návrh investičního záměru „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 Plzeň - Žatec (Třemošná)“ bez připomínek.**

Ministerstvo dopravy současně upozorňuje, že stavba je připravována jako náhradní projekt, a proto není promítnuta v rozpočtu SFDI na rok 2013 a SDV 2014 a 2015. Před zahájením její případné realizace je třeba zajistit její finanční krytí.

Příloha: Stanovisko sekce 1. náměstka

**Stanovisko sekce 1. náměstka Ministerstva dopravy
k investičnímu záměru**

„Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 Plzeň - Žatec (Třemošná)“

Sekce 1. náměstka Ministerstva dopravy po posouzení návrhu investičního záměru

„Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 Plzeň - Žatec (Třemošná)“

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši
, který předložila Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem zn. 49758 / 2012 - OI ze

dne 5. 11. 2012, schvaluje uvedený návrh investičního záměru a souhlasí s jeho registrací bez připomínek.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND 532 352 0018

Při dalším financování přípravy a realizace této stavby bude postupováno podle schválených rozpočtů pro jednotlivé roky a z toho vyplývajících možností SFDI a fondů EU.

V Praze dne 3. prosince 2012

Ing. Lukáš Hampl

1. náměstek ministra

a na základě zhodnocení stavby v připojeném posuzovacím protokolu Stavební správy západ č. j.: 10070 / 2013 - SSZ – UT2 – FH - PD ze dne 26. července 2013

a) s c h v a l u j i

přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce žel. svršku km 3,730 - 8,175 trati Plzeň - Žatec (Třemošná)“

b) s t a n o v u j i

- celkové investiční náklady (CIN) z PD
- **limitní** náklady stanovené MD ČR v IZ v mil. Kč.....
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
- majetek SŽDC s. o. v CÚ 2013 činí v mil. Kč.....
- ostatní majetek v CÚ 2013 činí v mil. Kč.....

c) u k l á d á m

investorovi v další přípravě stavby

- = respektovat vyjádření MD ČR č. j.: 169 / 2012 – 910 – IZD / 2 ze dne 3. 12. 2012,
- = respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby části D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- = respektovat připomínky Stavební správy západ uvedené v části III. a VII. 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 31. července 2013

Ředitelka odboru investičního
Ing. Jarmila Ozimá

