



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železnic, s. o.
Generální ředitelství
odbor přípravy staveb
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne
**6176/2020-SŽDC-GR-
O6/27. 1. 2020**

Naše značka
40/2020-910-IZD/2

Vyřizuje / linka
Řehák Petr, Mgr. / 225131038

Praha
04. 03. 2020

Věc: ZP investiční akce „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“

Dopisem č. j. 6176/2020-SŽDC-GR-O6 ze dne 27. 1. 2020 předložil investor, Správa železnic, s. o., Ministerstvu dopravy k odbornému posouzení, dle 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), záměr projektu investiční akce „*Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)*“.

Předmětná stavba se nachází na celostátní dráze Kadaň-Prunéřov – Cheb, zařazené do systému TEN-T. Traťová třída zatížení je D4 (s lokálními omezeními na D3) a maximální traťová rychlost je 120 km/h. Na trati je zaveden průjezdný průřez Z-GC. Počátek řešeného dvoukolejného traťového úseku začíná před ŽST Kynšperk nad Ohří, prochází přes zastávku Nebanice a končí před ŽST Tršnice. Současný technický stav tratě i její stavebně-technické parametry již nevyhovují současným a zejména budoucím nárokům provozovaných dopravních segmentů na zajištění kvalitní a konkurenceschopné železniční dopravy, zejména z hlediska kapacity dráhy, celkového technického stavu a potřeby zkracování cestovních dob.

Stavba řeší rekonstrukci železničního svršku a spodku. Tyto kolejové úpravy vyvolají rekonstrukce, či případně sanace, konstrukcí železničních přejezdů, včetně přilehlých vozovek a mostních objektů. Rekonstrukce dále řeší zajištění spolehlivosti provozu s potřebnou kapacitou, zvýšení traťové rychlosti až na 150 km/h v cílovém stavu. Jedním z hlavních cílů stavby je uvedení nástupiště v ŽST do normového stavu, včetně vyřešení bezbariérového přístupu k jednotlivým nástupišťům pomocí šikmých ramp. Dále je navržena celková rekonstrukce obou traťových kolejí. V ŽST Kynšperk nad Ohří je navržena změna konfigurace kolejiště tak, aby vyhovovala budoucím požadavkům, dále rekonstrukce výhybek a staničních kolejí. Bude rekonstruováno zabezpečovací (SZZ a TZZ 3. kategorie) a sdělovací zařízení, včetně přejezdových, trakční vedení, osvětlení nástupiště a další energetická zařízení. Mezistaniční úseky se dle investora vybaví TZZ se soustředěnou technologií, umístěnou ve stanicích. Současně bude v rekonstruovaných úsecích realizována bezстыková kolej.

Pro výhledové nasazení systému ETCS je respektováno nařízení „Zásady pro návrh technického řešení ETCS ve vazbě na kolejová řešení dopraven“. Jsou zajištěny dostatečné kapacity spojových cest v optických kabelech a je zajištěna dosažitelnost všech potřebných informací z nově budovaných zařízení ve stavědlových ústřednách SZZ. Vlastní výstavba systému ETCS bude dle investora řešena samostatnou stavbou „ETCS v úseku Karlovy Vary – Cheb“, s předpokládanou realizací v letech 2027 - 2029. Zábrzdňá vzdálenost bude 1000 m.



Pro nasazení systému DOZ pro řízení dopravy z integrovaného pracoviště pro řízení provozu (RDP + PPV) Cheb, kdy se předpokládá dálkové ovládání celého úseku Sokolov – Cheb, bude zřízeno pracoviště dispečera, umístěného v ŽST Cheb. Realizace tohoto pracoviště je plánována v rámci stavby úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo). Předpokládá se postupná realizace staveb v celém úseku Sokolov – Cheb postupně ve směru od Chebu. Realizace systému DOZ pro řízení z CDP Praha bude řešena samostatnou stavbou.

Vzhledem k tomu, že se ve smyslu bodu č. 2.22 platné směrnice MD č. V-2/2012 jedná o tzv. „velký projekt“, byl Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. Brno dne 15. 1. 2020 vypracován oponentní posudek se závěry:

- 1) Analyzovat rozsah modernizace s možností snížení investičních nákladů, posoudit rozsah navržených prací tak, aby bylo možno zachovat příznivou ekonomiku projektu.
- 2) Posoudit srovnání výše investičních nákladů vzhledem k nákladům na srovnatelných stavebních úsecích, vyšší investiční náklady zdůvodnit.
- 3) Dořešit vazby a napojení mezi navazujícími úseky.
- 4) Doporučuje se posoudit rozsah investic v oblasti železničního spodku (například počet rekonstruovaných propustků) vzhledem k výsledku ekonomické analýzy.
- 5) Navrhnout organizaci výstavby tak, aby nedocházelo k nákladným mezistavům a provizoriím, minimalizovat dopady NAD.
- 6) Koordinovat záměr projektu s aktualizací územně plánovací dokumentace.
- 7) Koordinovat s ostatními investory jejich investiční záměry a v maximální míře dosáhnout synergických efektů.
- 8) Důsledně oddělit v dalším stupni přípravy stavební objekty navazující v rámci úseku Sokolov – Cheb.
- 9) Navrhnout některé stavební postupy s cílem úspory výlukové činnosti na ostatních úsecích tratí Sokolov – Cheb, Sokolov – Karlovy Vary.
- 10) Doplnit chybějící číslování stránek v záměru projektu.
- 11) Doplnit chybějící seznam zkratk v záměru projektu.

Realizace stavby se předpokládá v letech 01/2027 – 06/2028.

Celkové investiční náklady stavby, čerpané z finančních prostředků SFDI, představují částku ve výši **2 678,308 mil. Kč (bez DPH)** ve smíšené CÚ 2018 – 2028. Ekonomické hodnocení bylo zpracováno pomocí CBA, která byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017. Výsledky analýzy jsou $ERR = 5,73 \%$, $ENPV = 115\,987$ tis. Kč, $BCR = 1,030$. Ekonomické hodnocení je zpracováno pro **celý soubor staveb v rámci rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Cheb (mimo)**. Jedná se o stavby „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo). Doba výstavby je pro celý úsek Sokolov – Cheb uvažována v letech 2024 až 2028.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND: 541 352 0022

V souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012, 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, se dne 11. 2. 2020 uskutečnilo jednání Centrální komise MD, která k předmětnému záměru projektu investiční akce vyslovila závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“ schvaluje s následujícími podmínkami. Správa železnic, s. o. bude předmětnou akci připravovat v souladu se zásadami pro výhradní provozu vlaků pod dohledem systému ERTMS/ETCS, a to s nulovým migračním obdobím bez obnovy systému třídy B. Stávající systém třídy B tak bude ponechán v provozu bez jakékoliv obnovy, a to do doby přepnutí na systém třídy A. Před zahájením zadávacího řízení na realizaci první ze tří staveb (po stupni DSP) [(Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo), Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo) a Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)], bude cestou odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) Ministerstvo dopravy požádáno o rozhodnutí o dalším postupu.

Ministerstvo dopravy schvaluje tento záměr projektu

a doporučuje akci realizovat s financováním z rozpočtu SFDI v souladu se závěrem, přijatým Centrální komisí MD dne 11. 2. 2020.

Poznámka: Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu Správy železnic, s. o.

Příloha: Schvalovací doložka Ministerstva dopravy

Na vědomí: SFDI.



Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

náměstek ministra

Sekce ekonomická a infrastrukturní

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

„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“.

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu záměru projektu investiční akce

„Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo)“

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši 2 678,308 mil. Kč bez DPH, tj. 3 240,752 mil. Kč s DPH v cenové úrovni let 2018 – 2028, čerpanými z rozpočtu SFDI, který předložila Správa železnic, s. o. dopisem zn./č. j.: 6176/2020-SŽDC-GR-O6 ze dne 27. 1. 2020, schvaluje na základě rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený záměr projektu investiční akce a souhlasí s jeho registrací **s podmínkami:**

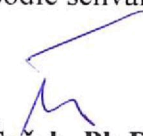
Správa železnic, s. o. bude předmětnou akci připravovat v souladu se zásadami pro výhradní provozu vlaků pod dohledem systému ERTMS/ETCS, a to s nulovým migračním obdobím bez obnovy systému třídy B. Stávající systém třídy B tak bude ponechán v provozu bez jakékoliv obnovy, a to do doby přepnutí na systém třídy A. Před zahájením zadávacího řízení na realizaci první ze tří staveb (po stupni DSP) [(Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Kynšperk nad Ohří (mimo), Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) – Tršnice (mimo) a Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) – Cheb (mimo)], bude cestou odboru infrastruktury a územního plánu MD (O 910) Ministerstvo dopravy požádáno o rozhodnutí o dalším postupu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND: 541 352 0022

Předpokládaná realizace akce v období: od 01/2027 do 06/2028

Ekonomické hodnocení je zpracováno pro **celý soubor staveb v rámci rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) – Cheb (mimo)**. Jedná se o stavby „Rekonstrukce traťového úseku Sokolov (mimo) - Kynšperk nad Ohří (mimo)“, „Rekonstrukce traťového úseku Kynšperk nad Ohří (včetně) - Tršnice (mimo)“ a Rekonstrukce traťového úseku Tršnice (včetně) - Cheb (mimo); ERR = 5,73 %, ENPV = 115 987 tis. Kč, BCR = 1,030.

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


Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.
náměstek ministra
Sekce ekonomická a infrastrukturní

Doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě

Tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické pod pořadovým číslem **127235262-182484-200306153913**, skládající se z **4** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Vstup bez viditelného prvku.

Jméno a příjmení osoby, která konverzi provedla: **JANA KUČEROVÁ**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**

Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**

V Praze dne 06.03.2020



127235262-182484-200306153913