

# Zápis

## ze 104. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 7. 7. 2015 k projektům infrastruktury železnic

které probíhá na základě 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“.

### Seznam návrhů předložených k projednání

(Od 12:00 do 15:00, Malé kolegium MD)

1	Studie proveditelnosti	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
1.1	Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna. Aktualizace SP 2015, 3. fáze – zpracování připomínek	Ke schválení	19 462 000,-
2	Benefitová žádost	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v tis. Kč (bez DPH)
2.1	Rekonstrukce mostu v km 56,722 tratě Horní Cerekev - Tábor	Ke schválení	23 238,-
2.2	Rekonstrukce mostů na trati Chomutov - Cheb	Ke schválení	50 097,-
3	Různé		
3.1	Instruktaž agentury JASPERS	Informace	--- ---,-

**Investor/zadavatel:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

# 1 Studie proveditelnosti

## 1.1 Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna

**Zadavatel SP:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

**Zhotovitel:** sdružení „METROPROJEKT + SUDOP, Praha – Ruzyně – Kladno“

**Druh dokumentace:** studie proveditelnosti

**Předkládá se:** v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012

**Místo realizace (kraj):** Hlavní město Praha, Středočeský

V rámci studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ bylo navrženo 10 projektových (investičních) variant a varianta „bez projektu“, sloužící jako referenční.

Varianta 0 – Bez projektu.

Varianta R1 – s napojením letiště od SV přes Dlouhou Míli, vycházející z varianty R1b.

Varianta R1spěš – provozní modifikací varianty R1, oproti které je kladenská relace obsluhována 6 páry vlaků za hodinu.

Varianta R1vyp – oproti variantě R1 jsou v této variantě vypuštěny zastávky Pletený Újezd, Praha-Liboc a Praha-Výstaviště.

Varianta R1stř – vycházející z varianty R1 s aplikovaným principem střídavého zastavování v zastávkách Pletený újezd + Pavlov / Malé Přítočno + Jeneč. Kladenské linky v zast. Praha-Liboc a Praha-Výstaviště nezastavují.

R1mod – provozní modifikací varianty R1, oproti které je kladenská relace obsluhována 6 páry vlaků za hodinu. Dále jsou vypuštěny zastávky Praha-Liboc, Praha-Výstaviště a Pletený Újezd.

R2 spoj – spočívá ve snížení investiční náročnosti a dopadu do území dvoukolejného úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín oproti plně dvoukolejné podobě modernizace za cenu snížení kapacity tratě „Dejvická“. Snížená kapacita je kompenzována spojováním souprav. Zastávkové kladenské vlaky a část letištních jsou v ŽST Praha-Ruzyně ve špičce spojovány/rozpojovány v jednu soupravu.

J1stř – je obdobou varianty R1 lišící se připojením na Letiště VH z jihozápadního směru. Navíc je v této variantě aplikován princip střídavého zastavování vlaků.

J5 – je modifikací varianty J1. Tato varianta využívá odbočku Jeneček k vedení přímých vlaků z letiště do Praha hl. n.

J5 mod – je modifikací varianty J5. Tato varianta využívá odbočku Jeneček k vedení přímých vlaků z letiště do Praha hl. n.

P – je variantou plně využívající možnosti průjezdného modelu letiště.

## Výše investičních nákladů jednotlivých variant a výsledky hodnocení jejich ekonomické efektivity

varianta	bez projektu	R1	R1 spěš	R1 vyp	R1 mod	R1 stř	R2 spoj	J1 stř	J5	J5 mod	P
<b>ekonomické hodnocení</b>											
celkové investiční náklady v CÚ 2017 (mil. Kč)	0	19 395	19 462	19 225	19 300	19 395	18 170	18 993	19 148	18 979	22 643
celkové náklady na opravy (mil. Kč)	4 458	2 628	2 642	2 630	2 645	2 628	2 594	2 590	2 174	2 177	2 902
finanční vnitřní výnosové procento FRR	–	-3,53 %	-3,51 %	-3,56 %	-3,54 %	-3,53 %	-3,62 %	-3,54 %	-3,39 %	3,34 %	-3,76 %
finanční čistá současná hodnota kapitálu FNPV/C (mil. Kč)	–	-12 287	-12 314	-12 162	-12 196	-12 287	-11 387	-11 910	-11 717	-11 534	-14 745
ekonomické vnitřní výnosové procento kapitálu ERR	–	7,06 %	7,37 %	7,38 %	7,53 %	7,25 %	6,93 %	7,29 %	6,33 %	7,01 %	6,40 %
ekonomická čistá současná hodnota ENPV (mil. Kč)	–	3 143	3 835	3 811	4 180	3 557	2 645	3 708	1 566	2 907	2 072
poměr přínosů a nákladů B/C Ratio	–	1,239	1,291	1,292	1,319	1,270	1,214	1,288	1,121	1,226	1,135
přepínací hodnota u EA pro investiční náklady	–	23,90 %	29,06 %	29,22 %	31,94 %	27,05 %	21,45 %	28,84 %	12,08 %	22,61 %	13,53 %

### Závěry a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:

- O 130 – Přípomínky O130 byly zapracovány nebo vysvětleny na poradách a nemáme ke způsobu jejich vypořádání připomínky.  
Z navržených variant jednoznačně **upřednostňujeme Variantu R1 spěš**. Tato varianta nabízí nejvyšší počet párů vlaků kategorie Sp+Os ve špičkové hodině (4+2), nabízí přijatelnou cestovní dobu z centra (27 minut) a zároveň nabízí vysokou variabilitu provozního konceptu. Taktéž je podstatné, že tato varianta v úseku mezi stanicemi Praha-Masarykovo nádraží a Praha-Letiště Václava Havla je plně dvoukolejná a tudíž z hlediska stability jízdního řádu nejméně citlivá na nepravidelnosti. Tato varianta zároveň vykazuje dobré výsledky ekonomického hodnocení (ERR = 7,37 %).
- O 190 – Přípomínky odboru veřejné dopravy, týkající se provozního konceptu vlaků dálkové dopravy a dopravního spojení v relacích dálkové dopravy byly zapracovány v dostatečné kvalitě pro tuto úroveň dokumentace.  
V relacích sledovaných Ministerstvem dopravy, jakými jsou například rychlé spojení Praha – Rakovník, nabízí všechny varianty dobré nebo uspokojivé řešení v dostatečné kvalitě pro případné další zpracování ve vyšším stupni dokumentace. Doporučovaná varianta R1 spěš naplňuje požadavky objednatele dálkové dopravy.  
S ohledem na výstupy studie uvádíme, že **preferujeme řešení v podobě některé z podvariant varianty R1**.
- O 430 – Odbor 430 z hlediska své gesce může pouze konstatovat, že všechny posuzované projektové varianty prokazují pozitivní hodnoty ERR a ENPV a splňují tak základní podmínky z pohledu potenciálního evropského spolufinancování. Z pohledu celospolečenského se jeví jako nejvýhodnější varianta R1mod, která vykazuje nejlepší výsledky ERR, nicméně rozdíly ERR v rámci skupiny variant R1 jsou minimální. **Doporučujeme tedy zvolit variantu ze skupiny R1**.
- O 520 – Studii považuje za kompletní se zapracovanými veškerými připomínkami, které byly Odborem strategie vzneseny.  
Při výběru variant je nutné vždy zohledňovat nejen ryze ekonomické hledisko, ale je nutné zohlednit i celkovou dopravní koncepci a brát v potaz potenciální rizika

nejen z pohledu přípravy a realizace projektu, ale i ze samotného provozu po dokončení realizace. Dle výsledků studie je možné uvažovat při výběru výsledné varianty

ze všech projektových variant. S ohledem na nedostatečnou provozní spolehlivost varianty R2 spoj v důsledku jednokolejného řešení úseku Praha-Bubny – Praha-Veleslavín však nelze tuto variantu doporučit. Zároveň s ohledem na snahu o zajištění dostatečně rychlé obsluhy letiště Ruzyně lze za vhodnější považovat variantu ze skupiny R1 s odbočením tratě na letiště ve stanici Praha-Ruzyně. Při posuzování jednotlivých provozních konceptů je pak vhodné uvažovat s dostatečnou rezervou v řešení kolejiště, která umožní případné přizpůsobení provozního konceptu aktuální situaci. Zároveň s ohledem na charakter obsluhy Kladna je vhodné upřednostnit takový provozní koncept, který umožní zajištění obsluhy především spěšnými vlaky s příznivou cestovní dobou mezi Prahou a Kladnem. Dle výše uvedeného **odbor strategie doporučuje Variantu R1spěš.**

SFDI – Zpracovanou aktualizaci studie proveditelnosti považujeme za dostatečný základ pro posun projektu do další fáze přípravy a realizace.

Pro další přípravu a realizaci **doporučujeme varianty souhrnně označené R1**, z nichž varianty R1mod, R1vyp a R1spěš disponují v tomto pořadí nejlepší ekonomickou efektivitou a plní stanovené cíle projektu.

U prvních dvou výše uvedených variant (v rozporu se stanovisky IPR Praha, ROPID a KÚ Středočeského kraje) nejsou však navrženy nové zastávky Praha- Výstaviště, Praha-Liboc a Pletený Újezd. Proto při volbě varianty skupiny R1 se zahrnutím těchto nových zastávek doporučujeme v dalších stupních projektové přípravy volit takové technické řešení, které bude i ekonomicky odůvodněné, např. budou doloženy celospolečenské přínosy prokazující ekonomickou efektivitu nových zastávek tak, aby tyto nesnižovaly celkové hodnoty celého projektu.

S ohledem na kvalifikované vysoké riziko neúspěchu projektu dále doporučujeme pečlivě sledovat rizikové faktory, předcházet nerealizovatelnosti projektu a nedodržení základních parametrů projektu (neodůvodněnému zvyšování investičních nákladů, prodlužování doby výstavby).

#### **Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD rozhodla, že:**

1. **Schvaluje studii proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“.**
2. **Schvaluje ke sledování v dalších stupních přípravy a realizace staveb variantu R1spěš s následujícími podmínkami:**
  - a) **SŽDC, s. o. bude další postup v přípravě v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín opírat o existující souhlasné stanovisko EIA pro záměr s názvem „Modernizace tratě Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ – dále jen „plně tunelová varianta“.**
  - b) **Pro úsek Praha-Bubny – Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín SŽDC, s. o. zpracuje dokumentace vlivu dílčích staveb záměru v daném úseku na ŽP dle technického řešení odpovídajícího variantě R1spěš. SŽDC s. o. paralelně zajistí rozpracování varianty v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín, optimalizující „plně**

tunelovou variantu“ (dále jen varianta „optimalizovaná tunelová“). Při zpracování dokumentací těchto variant bude dbáno na snížení nákladů a současně projednatelnost variant v zájmovém území. Dokumentace v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín bude zpracována především s ohledem na možné vlivy změn, které jednotlivé varianty představují oproti variantě „plně tunelové“. Dokumentace vyhodnocení vlivu změn ve variantách technického řešení odpovídající variantě R1spěš a „optimalizovaná tunelová“ předloží na MŽP k posouzení dle §9a odst. (4) z. 39/2015 Sb. Výsledné technické řešení tohoto úseku bude stanoveno na základě průběhu změnového řízení EIA.

- c) Úsek Praha-Veleslavín – Praha-Letiště Václava Havla/Kladno bude připravován s cílem realizace v co nejkratší možné době. V této souvislosti SŽDC s. o. zajistí vydání ověřujících závazných stanovisek dle první části přechodných ustanovení z. 39/2015 Sb., o EIA k záměrům „Modernizace tratě Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – I. etapa“ a „Modernizace tratě Praha – Kladno s připojením na letiště Ruzyně – II. etapa, ŽST Praha-Ruzyně - Kladno“ a zajistí prodloužení platnosti těchto stanovisek. Dále bude pokračováno příslušnými stupni projektové dokumentace, nutnými pro vydání ÚR.
- d) Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna bude rozděleno do dílčích staveb, včetně stanovení investičních nákladů a předpokládané doby zahájení přípravy a realizace těchto staveb.
- e) Materiál dle bodu d) předloží SŽDC, s. o k projednání na CK MD nejpozději se záměrem projektu na první ze souboru staveb.
- f) MD O910 a SŽDC, s. o. budou nárokovat po příslušných pořizovateli územně plánovací dokumentace (Hlavní město Praha, Středočeský kraj, obce) zajištění územní ochrany pro případnou budoucí realizaci varianty P.
- g) Architektonické řešení souboru staveb železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna SŽDC, s. o. bude zajištěno ve spolupráci s věcně a místně příslušnými orgány Hlavního města Prahy při respektování limitních nákladů jednotlivých staveb dle bodu d).
- h) SŽDC, s. o. předloží podrobný harmonogram přípravy souboru staveb železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna.

## 2 Benefitová žádost

### 2.1 Rekonstrukce mostu v km 56,722 tratě Horní Cerekev – Tábor

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

**Zpracovatel materiálu:** TOP NOC SERVIS s. r. o.

**Druh dokumentace:** Benefitová žádost

**Předkládá se:** v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012

**Místo realizace (kraj):** Jihočeský

**Realizace:** 2015

**CIN celkem:** 25,992 mil. Kč (bez DPH); po soutěži 23,238 mil. Kč (bez DPH); předpokládá se spolufinancování z prostředků OPD

**ISPROFOND:** 327 321 4993 (příprava a zabezpečení staveb)

**CBA:** EIRR = 6,60 %, BC/R = 1,103

**Účel stavby:**

Stavba se nachází na jednokolejné neelektrizované železniční dráze Horní Cerekev- Tábor. Stavba řeší rekonstrukci předmětného kamenného viaduktu, rekonstrukci železničního spodku a svršku v km 56,644 – 56,798.

**Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že benefitovou žádost na akci „Rekonstrukce mostu v km 56,722 tratě Horní Cerekev - Tábor“ schvaluje bez podmínek.

## **2.2 Rekonstrukce mostů na trati Chomutov - Cheb**

**Investor:** Správa železniční dopravní cesty, s. o.

**Zpracovatel materiálu:** Dipont s. r. o.

**Druh dokumentace:** Benefitová žádost

**Předkládá se:** v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012

**Místo realizace (kraj):** Karlovarský

**Realizace:** 2015

### **A) „Rekonstrukce mostu v km 183,323 tratě Chomutov – Cheb“**

**CIN celkem:** 18,641 mil. Kč (bez DPH)

**CBA:** EIRR = 8,97 %, BC/R = 1,38

**ISPROFOND:** 541 372 0003

Stavba se nachází dvoukolejně elektrizované celostátní dráze Chomutov – Cheb, v mezistaničním úseku Dalovice – Karlovy Vary. Předmětem stavby je odstranění nevyhovujícího stavu nosné konstrukce a spodní stavby železničního mostu, včetně úpravy GPK, vedoucí k odstranění propadu rychlosti. Bude zřízena bezstyková kolej. Bude vyvolána úprava trakčního vedení.

### **B) „Rekonstrukce žel. mostů v km 226,393 a 226,575 tratě Chomutov – Cheb“**

**CIN celkem:** 34,141 mil. Kč (bez DPH)

**CBA:** EIRR = 6,43 %, BC/R = 1,09

**ISPROFOND:** 500 372 0040

Stavba se nachází dvoukolejně elektrizované celostátní dráze Chomutov – Cheb, v mezistaničním úseku Kynšperk – Tršnice. Předmětem stavby dále bude rekonstrukce železničního svršku v km 226,259 – 226,737, včetně úpravy trakčního vedení. Rekonstrukcí mostních objektů dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 80 – 120 km/hod., včetně traťové třídy zatížení D4 UIC.

**CIN celkem:** 52,782 mil. Kč (bez DPH); po soutěži 50,097 mil. Kč (bez DPH); předpokládá se spolufinancování z prostředků OPD

**Souhrnné zhodnocení CBA:** EIRR = 12,98 %, BC/R = 1,875

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že benefitovou žádost na akci „Rekonstrukce mostů na trati Chomutov - Cheb“ schvaluje bez podmínek.

### 3 Různé

#### 3.1 Instruktaž agentury JASPERS

Centrální komise MD byla seznámena s požadavkem EK, tlumočeným agenturou JASPERS, týkajícím se hodnocení CBA u velkých projektů, připravovaných v rámci OPD 2. Není povoleno žádné přechodné období.

V Praze dne: 13. 7. 2015

Zapsal:

Za infrastrukturu železnic: Mgr. Petr Řehák



☒ Souhlasím - nesouhlasím

V Praze dne 13. července 2015



**Ing. Josef Kubovský**

ředitel

odbor infrastruktury a územního plánu

13/7/15  
