



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Odbor přípravy staveb
Č. j.: 11 493/2016 – SZDC – O6 – Ves

SCHVALOVACÍ PROTOKOL

projektu stavby
a přeschvalovací protokol přípravné dokumentace stavby

Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr

březen/2016

A. Základní identifikační údaje

Název stavby:	Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr
ISPROFOND/ISPROFIN:	521 371 0004
Místo stavby:	Železniční trať č. 170 Praha – Plzeň – Cheb, TUDU 0202 Traťový úsek Beroun (žkm 37,541) – Králův Dvůr (žkm 42,700)
Kraj:	Středočeský
Investor:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, Nové město IČ: 70 99 42 34; DIČ: CZ – 70 99 42 34 zastoupena Stavební správou západ, Sokolovská 278/1955, 190 09 Praha 9
Ústřední orgán investora:	Ministerstvo dopravy ČR, Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1
Zpracovatel dokumentace:	Metroprojekt Praha, a. s. nám. I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2
Zpracovatel EH:	Metroprojekt Praha, a. s. nám. I. P. Pavlova 1786/2, 120 00 Praha 2

B. Závazné ukazatele stavby

Průjezdový průřez	UIC GC
Traťová třída zatížení	D4
;	
Délka nově vložených kolejí (č. 1, 2 a 0)	9 827 m
Počet nově vložených výhybek	67 ks
Nástupiště vnější, výška 550 mm nad TK, délka 90 m	jedna nástupní hrana
Nástupiště vnější, výška 550 mm nad TK, délka 180 m	dvě nástupní hrany
Nástupiště vnější, výška 550 mm nad TK, délka 300 m	jedna nástupištní hrana
Nástupiště jazykové, výška 550 mm nad TK, délka 186 m	jedna nástupní hrana
Nástupiště ostrovní, výška 550 mm nad TK, délka 300 m	tři nástupní hrany
Nástupiště ostrovní, výška 550 mm na TK, délka 365 m	jedna nástupní hrana

C. Účel stavby

Stavba řeší optimalizaci části celostátní dráhy Praha – Plzeň – Cheb, která je součástí III. tranzitního koridoru České republiky. Trať je dvoukolejná, a až do km 41,025 elektrizovaná stejnosměrnou trakční soustavou 3 kV. Od tohoto km až do ŽST Cheb je elektrizována střídavou trakční soustavou 25 kV/50 Hz. V ŽST Beroun je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení III. kategorie typu AŽD 71. Doprava je v celém úseku řízena podle předpisu SŽDC D1. Současná traťová rychlost s dílčími omezeními je 100 km hod⁻¹. Zábrazdná vzdálenost je 700 m. Jedná se o traťový úsek ŽST Beroun (včetně) – zastávka Králův Dvůr, a to od žkm 37,541 do žkm 42,700. Stavba je umístěna na trati patřící do sítě TEN-T.

Na traťovém úseku z Berouna do Plzně byly dokončeny tyto stavby III. TŽK „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“ (2012) a „Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany“ (2013). V současné době jsou v realizaci stavby „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“ a „GSM-R III. koridor Beroun – Plzeň – Cheb“.

Stavba řeší rekonstrukci železničního spodku a svršku, úpravy stávajících a výstavbu nových nástupišť, přejezdů, železničních mostů a propustků. Dále bude provedena modernizace

zabezpečovacího zařízení a nového dálkového ovládání. Navržena bude výstavba sdělovacího a informačního zařízení včetně pokládky kabelů, rekonstrukce trakčního vedení včetně DŘT, elektronická ochrana technologických objektů a technologií, kamerový systém pro zajištění bezpečnosti cestujících a protihluková opatření. Stávající traťová rychlost 80 – 100 km hod⁻¹ bude po rekonstrukci zvýšena až na 120 km hod⁻¹ pro klasické soupravy ($V_k = 150$ km hod⁻¹ pro naklápečí soupravy).

Účelem stavby je zajištění požadavků na interoperabilitu optimalizované trati, zejména dosažení traťové třídy zatížitelnosti D4, zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC, vybavení tratě odpovídajícím technologickým zařízením.

Návrh konstrukčních vrstev pražcového podloží železničního spodku vychází z geotechnického průzkumu. Odvodnění ŽST Beroun bude zajištěno pomocí trativodů a svodného potrubí. Železniční svršek v hlavních kolejích bude tvaru 60 E2 s pružným upevněním na betonových pražcích. Další dopravní koleje budou tvořeny železničním svrškem tvaru 49 E1, případně S49.

V ŽST Beroun budou stávající nástupiště snesena v celé délce. Bude provedena výstavba nových nástupišť. Bude postaveno ostrovní nástupiště č. 3 mezi kolejemi č. 1 a 3 s délkou hran 300 m, ostrovní nástupiště č. 2 mezi kolejemi č. 0 a 2 s délkami hran 365 m a 300 m. Vnější nástupiště u koleje č. 6 před výpravní budovou bude o délce 300 m. Jazyková část nástupiště č. 1 mezi kolejemi č. 6b a 8 ležící u výpravní budovy bude mít délku 180 m. Nástupiště 1a u koleje č. 10 bude o délce 90 m. Nová nástupiště mají pevnou nástupištní hranu ve výši 550 mm nad temenem kolejnice a jsou vybavena prvky pro užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Nástupištní zídky budou tvořeny prefabrikáty tvaru „L“ a pochozí povrch bude ze zámkové dlažby. Přístup cestujících na nástupiště se řeší pomocí podchodu se schodišti a výtahy. Na nových ostrovních nástupištech bude provedeno nové zastřešení v délce 90 m, které bude vyhovovat průjezdnému profilu UIC-GC. U nástupiště č. 1 a 1a dojde k úpravě stávajícího zastřešení v závislosti na úpravě konstrukce nástupišť a polohy kolejového řešení. Na zastávce Králův Dvůr budou zřízena dvě vnější nástupiště o délce 170 m a výšce 550 mm nad temenem kolejnice. Nástupiště budou opatřena přístřešky pro cestující. Přístup na nástupiště č. 1 bude podchodem s výstupem schodištěm a přístupovým chodníkem. Přístup na druhé nástupiště bude přímo od přístupové komunikace chodníkem.

V rámci stavby bude realizována rekonstrukce 3 železničních mostů přes vodní toky, 1 most bude přestavěn na propustek, budou rekonstruovány 4 propustky a jeden bude zrušen. V ŽST Beroun a na zastávce Králův Dvůr budou vybudovány podchody pro cestující. Zavazadlový tunel v ŽST Beroun bude zrušen. Stávající silniční nadjezd bude doplněn o ochranu proti dotyku s živými částmi trakčního vedení a s ochranou proti výfukovým plynům. Je navržena úprava silniční křižovatky na zastávce Králův Dvůr a s tím související rekonstrukce přejezdu v km 41,344, která je vyvolána změnou polohy kolejí.

Obvod osobního nádraží a dvoukolejný průtah koridorové trati směr Králův Dvůr bude vybaven novým elektronickým stavědlem. Jedná se o staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) III. kategorie dle ČSN 34 2620. Zařízení bude dálkově ovládáno z CDP Praha. V této stavbě je obsaženo doplnění technologického zařízení v budově CDP Praha, které zajistí dálkové ovládání v celém úseku Praha – Beroun. V ŽST Beroun bude zřízeno provizorní pracoviště, které umožní ovládání úseku Praha – Beroun pro případ poruchy na zařízení CDP. Traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) je též III. kategorie, elektronický automatický blok, které bylo vybudováno v rámci stavby „Optimalizace trati Beroun – Zbiroh“. Bude provedena nová místní i dálková kabelizace. Vybudováno vnější i vnitřní sdělovací zařízení, rozhlas s dálkovým ovládáním pro informaci cestujících, kamerový a informační systém. Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Beroun bude připraveno pro nasazení systému ERTMS.

Ve výpravní budově budou provedeny stavební úpravy pro umístění technologické části staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně ostatních prvků staničních technologií (DŘT, DOZ atd.). Pro umístění dalších částí zařízení budou v rámci stavby vybudovány další pozemní objekty, a to technologický objekt (plocha 140 m²), provozní budova pro umístění silnoproudé i slaboproudé technologie (385 m²) a technologický objekt (19,6 m²) pro EPZ. Pro případ výpadku napájení trakčního systému 3 kV bude vybudována podpůrná trakční měnična.

K této trakční měničárně umístěné u nádraží Beroun bude vybudována příjezdová komunikace. Bude provedena rekonstrukce trakčního vedení pro traťovou rychlost 160 km hod⁻¹.

V průběhu zpracování projektu stavby došlo ke změnám a upřesnění technického řešení proti původnímu zadání a předpokladům daných schválenou přípravnou dokumentací, v jejichž důsledku vyplynula nutnost rozšířit uvedenou stavbu o některá řešení. Změny jsou následující:

- **ŽST Beroun - železniční svršek a spodek**
Úprava kolejí v oblasti zapojení vlečky Kovošrotu z důvodu zajištění činnosti zabezpečovacího zařízení. Dále dochází k úpravě kolejiště cementáren z důvodu nového situování krakorce vyvolaného úpravami zapojení vlečky KD Trans. Do projektu bylo doplněno prospojkování v oblasti železničního přejezdu KD Trans.
- **Beroun – nákladové nádraží**
Rekonstrukce vybraných kolejí v ŽST Beroun, které jsou umístěny v obvodu seřadovací nádraží v jižní části. Jedná se o svazek čtyř dopravních kolejí 213, 215, 217, 219. Koleje jsou v současné době nesjízdné (215, 217, 219) nebo ve špatném technickém stavu (213). Svazek těchto kolejí patří k nejděším na nádraží a jejich rekonstrukce významně zvýší kapacitu dopravy, která je v současné době nedostatečná.
- **Umělé stavby (železniční mosty a propustky)**
Ke změnám došlo na základě podrobnějšího geotechnického a stavebně-technického průzkumu. Výsledky z tohoto průzkumu vedly ke změnám technického řešení umělých staveb. Nová řešení vedla ke zvýšení předpokládaných nákladů stavby. Největší navýšení nákladů představuje změna stavebního objektu 13-38-01 Most - podchod v km 38,831, kde bude provedena náhrada stávající konstrukce za novou. Důvodem je nízká zatížitelnost stávající konstrukce.
- **Komunikace**
Dochází k zařazení nového objektu komunikace, která bude postavena k nové spínací stanici Tetin.
- **Kabelovody**
V ŽST Beroun dochází ke zvětšení rozsahu kabelovody, které souvisejí s nárůstem požadavků na zabezpečovací zařízení a rozvody elektro.
- **Pozemní stavební objekty**
Úpravy provedené na základě navazujících profesí. Na základě požadavku ČEZ Distribuce budou nově provedeny stavební úpravy dvou trafostanic.
- **Trakční vedení, silnoproudá technologie, ohřevy výhybek**
Bude proveden posun neutrálního bodu do žkm 42,360. Na základě požadavku ČEZ se bude budovat nová spínací stanice. Byly upřesněny požadavky na ohřev výhybek z důvodu nově navrženého kolejiště.
- **Zabezpečovací zařízení**
V rámci zabezpečovacího zařízení dochází k největšímu objemu nárůstu nákladů. Odchylně od přípravné dokumentace bude zařízení po dokončení ovládáno z CDP Praha (Centrální dispečerské pracoviště Praha). Součástí stavby tedy je i vybavení příslušného sálu na CDP Praha pro dálkové ovládání úseku Praha – Beroun. V nové dopravní kanceláři bude zřízen pouze nezálohovaný JOP (jednotné obslužné pracoviště), jako pracoviště pohotovostního výpravčího. Dále budou odchylně od přípravné dokumentace řešeny provizorní stavy po dobu stavebních postupů, a to z důvodu minimalizace omezení dopravy při přepínání mezi jednotlivými zařízeními.
- **Železniční sdělovací zařízení**
Na základě změny koncepce zabezpečovacího zařízení dochází k úpravám sdělovacího zařízení (např. doplnění pracoviště CDP Praha - změna řešení dispečerské řídicí techniky).

Blíže o rozsahu a navrženém řešení stavby „Optimalizace tratí Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ pojednává příložený posuzovací protokol Stavební správy západ ze dne 29. února 2016 č. j. 2 815/2015 – SŽDC – SSZ – ÚT2 - Smn.

D. Náklady

Stavba je obsažena v plánu investiční výstavby SŽDC, a to v kapitole „Základní tabulka“. Finanční krytí stavby se předpokládá z prostředků SFDI a fondů EU. Realizace je uvažována v letech 2016 až 2018.

K záměru projektu (ZP) vydalo Ministerstvo dopravy stanovisko pod č. j. 6/2012 – 910 – IZD/1 ze dne 26. ledna 2012, v němž byly mimo jiné stanoveny i limitní investiční náklady ve smíšené CÚ ve výši 1 636,213 mil. Kč (bez DPH). Následně byla schválena odborem přípravy staveb přípravná dokumentace pod č. j. 36 034/2013 – OI ze dne 21. srpna 2013.

Na základě předložené aktualizace ZP, která vyplynula z výše uvedených změn vzniklých v průběhu přípravy stavby, jsou stanoveny **celkové investiční náklady (CIN)** ve smíšené cenové úrovni (zahrnuje náklady příprav v letech 2004 - 2016 a uvažované realizace v letech 2016 - 2018) ve výši 1,207. Tyto náklady byly odsouhlaseny MD ČR ve stanovisku č. j. 6/2012 – 910 – IZD/5 ze dne 20. listopadu 2015, které bylo vydáno k předložené aktualizaci záměru projektu.

Ekonomické hodnocení původního odsouhlaseného IZ bylo provedeno na základě hodnocení ze studie proveditelnosti Praha – Plzeň z roku 2010, která řešila návrh modernizace části 3. TŽK v úseku Praha – Plzeň. V rámci tohoto nadřazeného úseku bylo zahrnuto i hodnocení modernizace úseku Beroun – Králův Dvůr. Ekonomické hodnocení bylo několikrát aktualizováno, jelikož došlo ke zpřesňování harmonogramu a investičních nákladů ostatních částí souboru staveb (pozn. důvodem bylo zpracování dalších stupňů dokumentací, nebo vybrání zhotovitelů staveb). V rámci nynější aktualizace ekonomického hodnocení byly do výpočetního modelu vloženy aktualizované investiční náklady za úsek Beroun (včetně) – Králův Dvůr.

Celková míra ekonomické efektivity pro daný projekt vychází $FNVPV = ERR = 6,92\%$ a $B/C \text{ Ratio} = 1,207$. 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** z celospolečenského hlediska. Přínos je především dosažen tím, že po realizaci projektu dojde zejména ke zvýšení cestovní rychlosti a následně k úspoře času cestujících. Dále dojde k úspoře provozních nákladů.

Ekonomické hodnocení je zpracováno v souladu s materiálem „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury“, které byly vydány ve Věstníku dopravy č. 11/2013 dne 22. května 2013.

E. Závěr

Ministerstvo dopravy ČR vydalo k záměru projektu stanovisko č. j. 6/2015 – 910 – IZD/5 ze dne 20. listopadu 2015 následujícího znění:

Dopisem č. j. 43 818/2015 – SŽDC – O6 ze dne 19. 10. 2015 předložil investor, Správa železniční dopravní cesty, 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), aktualizovaný záměr projektu investiční akce „*Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr*“.

Akce se týká části stávající celostátní dvoukolejné elektrizované železniční dráhy (TEN-T) Praha Smíchov - Plzeň hlavní nádraží v km 37,565 – 42,700. Předmětná dráha je součástí III. národního tranzitního železničního koridoru.

Původní předmětný záměr projektu byl již Centrální komisí MD dne 20. 12. 2011 schválen bez podmínek, a to s celkovými investičními náklady (CIN) stavby ve výši 1,207 KČ (bez DPH).

Aktualizace záměru projektu byla předložena ke schválení vzhledem k navýšení z důvodu změny rozsahu věcné náplně stavby, včetně upřesnění technických

řešení oproti původnímu zadání. Uvedené změny se týkají železničního spodku a svršku v osobním a nákladovém nádraží ŽST Beroun, umělých staveb (železniční mosty a propustky), komunikací, pozemních stavebních objektů, kabelovodů, trakčního vedení, silnoproudé technologie, ohřevu výměn a zabezpečovacího a sdělovacího zařízení.

Předmětem aktualizovaného ZP investiční akce je zajištění požadavků na interoperabilitu optimalizované tratě, zejména dosažení traťové třídy zatížitelnosti D4, zajištění prostorové průchodnosti pro ložnou míru UIC GC a vybavení tratě odpovídajícím technologickým zařízením. Stávající traťová rychlost 80 – 100 km/hod. bude po rekonstrukci zvýšena až na 120 km/hod. pro klasické soupravy a na 150 km/hod. pro soupravy s naklápačící technikou. Staniční zabezpečovací zařízení v ŽST Beroun bude připraveno pro nasazení systému ERTMS. Pro zajištění napájení trakčního systému 3 kV bude v případě výpadku zřízena podpůrná trakční měnična. Bude provedena rekonstrukce trakčního vedení pro traťovou rychlost 160 km/hod.

Na jednání Centrální komise MD dne 17. 2. 2015 byl vysloven souhlas s tím, aby ekonomická efektivnost předmětné akce byla doložena CBA dle Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň (dále jen: „SP“), která zahrnuje i předmětný projekt, přičemž se nevyžaduje přepracování celé této CBA. V CBA SP budou doloženy aktualizované výsledky ekonomické efektivnosti formou CBA tabulek, ve kterých se zohlední aktuální investiční náklady a harmonogram výstavby celého souboru staveb. V záměru projektu akce „Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr“, bude doplněn přepočet limitních CIN akce, schválených CK, na CIN akce, vstupující do CBA ve SP.

Nově stanovené Celkové investiční náklady stavby, čerpané z finančních prostředků SFDI a fondů EU, představují částku ve výši _____ Z rozpočtu SFDI bude čerpáno _____ Kč a z prostředků EU _____ Kč. Realizace stavby se předpokládá v letech 2016 - 2018.

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 $EIRR = 6,92 \%$, $ENPV$ _____, $Kč, B / C Ratio =$ _____, což znamená, že z hlediska ekonomické analýzy je projekt ekonomicky efektivní.

Stavba je v souladu s dopravní politikou státu.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND: 521 371 0004

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 3. 11. 2015 uskutečnilo jednání Centrální komise MD, která k předmětnému aktualizovanému záměru projektu investiční akce vyslovila závěr:

Centrální komise MD rozhodla, že, aktualizovaný záměr projektu investiční akce „Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ schvaluje bez podmínek. O případné aktualizaci příslušné studie proveditelnosti (CBA) bude rozhodnuto po přijetí aktuálních pravidel pro hodnocení ekonomické efektivnosti staveb.

Na základě výše uvedeného posouzení předloženého aktualizovaného záměru projektu investiční akce „Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr“

Ministerstvo dopravy schvaluje tento aktualizovaný záměr projektu

a doporučuje akci realizovat s financováním z veřejných zdrojů.

Poznámka:

1. Žádáme o zaslání schvalovacího protokolu přípravné dokumentace stavby.
2. Vzhledem k výši CIN byl ve smyslu výše zmíněné platné směrnice MD č. V-2/2012 zpracován Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. oponentní posudek ze dne 30. 10. 2015, který je nedílnou součástí dokumentace předmětného aktualizovaného záměru projektu.

Na vědomí: SFDI

V Praze dne 20. 11. 2015

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

1. náměstek ministra – státní tajemník

Příloha

**Schvalovací doložka Ministerstva dopravy
k aktualizovanému záměru projektu investiční akce
„Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr“.**

Ministerstvo dopravy po posouzení návrhu aktualizovaného záměru projektu investiční akce

„Optimalizace tratě Beroun (včetně) – Králův Dvůr“,

s předpokládanými celkovými investičními náklady ve výši Kč bez DPH,
tj. Kč s DPH v cenové úrovni let 2004 – 2018 z rozpočtu SFDI, který předložila
Správa železniční dopravní cesty, s. o. dopisem zn. / č. j.: 43818 / 2015 – SŽDC - O6 ze dne
19. 10. 2015, schvaluje na základě rozhodnutí Centrální komise Ministerstva dopravy uvedený
aktualizovaný záměr projektu a souhlasí s jeho registrací bez podmínek.

Projekt je zaevidován pod č. ISPROFOND: 521 371 0004

Předpokládaná realizace akce v období: od 06/2016 do 12/2018

Hodnocení ekonomické efektivity: EIRR = 6,92 %, ENPV =

Kč a BCR =

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

V Praze dne 20. 11. 2015

Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.

1. náměstek ministra – státní tajemník

— Po projednání dokumentace na úrovni příslušných útvarů SŽDC, dále s dotčenými organizacemi a s orgány státní správy a na základě zhodnocení stavby obsaženém posuzovacím protokolu Stavební správy západ č. j. 2 815/2016 – SŽDC – SSZ – ÚT2 – Smn ze dne 29. února 2016 a stanovisku MD ČR uvedeném výše:

a) s c h v a l u j i

projekt stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“

b) p ř e s c h v a l u j i

— přípravnou dokumentaci stavby „Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr“ schválenou schvalovacím protokolem č. j. 36 034/2013 – OI ze dne 21. srpna 2013

c) s t a n o v u j i

- celkové investiční náklady (CIN) stanovené MD ČR v aktualizaci ZP v mil. Kč
- limitní náklady stanovené z projektu ve smíř. CÚ v mil. Kč
- rozpočtovou rezervu ve fázi přípravy lze v odůvodněných případech snížit pouze se souhlasem ředitele odboru přípravy staveb
- rozpočtovou rezervu ve fázi realizace lze čerpat pouze po schválení příslušné změny během výstavby v souladu se směrnicí SŽDC č. 105 / 2013 „Změny během výstavby“ schválené dne 18. září 2013 pod č. j. 39 507/2013-O7.
- orientační pořizovací investiční náklady v mil. Kč

d) u k l á d á m

investorovi v další přípravě stavby:

- respektovat vyjádření MD ČR č. j. 6/2012 – 910 – IZD/5 ze dne 20. listopadu 2015,
- respektovat limitní náklady a závazné ukazatele stavby částí D a B tohoto schvalovacího protokolu,
- respektovat připomínky Stavební správy západ uvedené v částech III. a VII. připojeného posuzovacího protokolu,
- věnovat dostatečnou pozornost kvalitní přípravě stavby, aby nedocházelo ke změnám oproti projednané a schválené projektové 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.

Zpracoval: Ing. Jan Veselovský
972 524 367
724 349 105

V Praze dne 18. března 2016

Ing. Petr Hofhanzl
Ředitel odboru přípravy staveb

Přílohy:

Posuzovací protokol č. j. 2 815/2016-SŽDC-SSZ-UT2-Smn
ze dne 29. února 2016