

## Zápis

### ze 126. zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy konaného dne 3. 5. 2016 k projektům infrastruktury železnic a vodních cest (Od 13:00 Malé kolegium)

kteří 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

1	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady v tis. Kč (bez DPH)
1.1	Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží	Ke schválení	121 351,-
1.2	Rekonstrukce výhybek pod St. 5 v žst. Brno hl. n.	Ke schválení	165 079,-
1.3	Sanace svahu v km 144,278 – 145,080 trati Jaroměř - Liberec	Ke schválení	97 358,-
2	<b>K projednání</b>	<b>Předloženo Ministerstvu dopravy</b>	
2.1	Globální položky realizační SZDC - duben 2016	K projednání	
2.2	Informace k akcím „Modernizace tratě Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“ a „Modernizace tratě Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavin (mimo)“	K projednání	
2.3	Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou plavbu ČR	K projednání	
3	<b>Různé</b>		
3.1	Informace Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. o odstoupení od žádosti o poskytnutí dotace z prostředků OPD	Pro informaci	

## 1 Záměr projektu investiční akce

### 1.1 Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží

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

**Projektant:** METROPROJEKT Praha a. s.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce

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

**Místo realizace (kraj):** Ústecký

**Předpokládaná realizace:** 2018

**CIN:** 121,351 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2015 – 2018;

SFDI = 36,283 mil. Kč; EU = 85,068 mil. Kč, spolufinancování z prostředků OPD 2.

**Ekonomická efektivnost projektu:** EIRR = 6,56%; ENPV = 7 467 tis. Kč; EBCR = 1,08

**ISPROFOND:** 542 373 0009

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se

Jedná se o stavbu, která se nachází v ŽST Mikulášovice dolní nádraží na regionální neelektrizované jednokolejné trati Rumburk – Dolní Poustevna st. hr. Stavba bude řešit rekonstrukci železničního svršku a spodku, nástupišť, propustku, pozemních objektů, trakčních a energetických zařízení. Dále bude rekonstruováno zabezpečovací a sdělovací zařízení. Stavba leží na trati mimo TEN-T. Nejvyšší traťová rychlost bude 50 km/h. Cílem stavby bude provést zkrácení technologických časů při křižování vlaků ve stanici. Bude zvýšen komfort pro cestující při nastupování a vystupování do/z vlaků. Bude zajištěna třída zatížení C2 a prostorová průchodnost UIC Z-GC.

### **Rozpis nákladů:**

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	10 534
2	Nákup pozemků	
3	Výstavba	97 314
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	9 673
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
7	Technická pomoc	482
8	Propagace	112
9	Dozor v průběhu výstavby	3 236
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>121 351</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b><u>121 351</u></b>

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce ŽST Mikulášovice dolní nádraží“ schvaluje bez podmínek.

## **1.2 Rekonstrukce výhybek pod St. 5 v žst. Brno hl. n.**

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

**Projektant:** SUDOP BRNO, spol. s r. o.

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce

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

**Místo realizace (kraj):** Jihomoravský

**Předpokládaná realizace:** 2019

**CIN:** 165,079 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2016 – 2019;

SFDI = 49,932 mil. Kč; EU = 115,147 mil. Kč, spolufinancování z prostředků OPD 2.

**Ekonomická efektivnost projektu:** EIRR = 6,85%; ENPV = 133 965tis. Kč; EBCR = 2,027

**ISPROFOND:** 562 352 0023

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se

Stavba leží v oblasti středního zhlaví v železniční stanici Brno hl. n., v obvodu stavědla č. 5 v km cca 142,800 – 143,260, v intravilánu města Brna. Zhlavím prochází dvoukolejná celostátní elektrizovaná železniční trať Lanžhot st. hr. – Brno hl. n., jednokolejná trať Brno hl. n. – Přerov/Veselí nad Moravou. Kusou kolejí č. 5 je zde ukončena trať Hrušovany nad Jevišovkou – Brno hl. n. Jedná se o stavbu, která bude řešit rekonstrukci železničního svršku a spodku. Stávající traťová rychlost je v celém obvodu 30 km/h, s výjimkou kolejí 1, 2, 4, kde je traťová rychlost 40 km/h od začátku řešeného úseku do km 143,079. Traťová rychlost bude i po stavbě zachována s ohledem na směrové poměry. Ve stanici jsou oblouky o poloměrech od 130 m a výše. Z tohoto důvodu nelze provést zvýšení rychlosti. Traťová třída zatížení je C3 a průjezdný průřez Z-GČD. Stavba leží na trati TEN-T. Cílem stavby bude dosáhnout normového stavu kolejiště. Ve stavbě bude sneseno 21 výhybek včetně jednoho středu dvojitě kolejové spojky a nově bude vloženo 22 výhybek a jeden střed dvojitě kolejové spojky ve svršku tvaru 49E1. V úseku ve směru od Břeclavi (před mostem přes komunikaci Hybešovu) budou nové výhybky vloženy do stávajících poloh. V úseku za mostem budou výhybky vloženy v nové konfiguraci kolejiště železniční stanice Brno. Bude provedena směrová a výšková úprava kolejí. Železniční spodek bude navržen na základě provedeného geologického průzkumu.

### **Rozpis nákladů:**

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	<b>10 790</b>
2	Nákup pozemků	<b>0</b>
3	Výstavba	<b>135 467</b>
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události <sup>(1)</sup>	<b>13 466</b>
6	Příp. úprava ceny <sup>(2)</sup>	
7	Technická pomoc	685
8	Propagace	300
9	Dozor v průběhu výstavby	4 371
10	<b>Mezisoučet</b>	<b>165 079</b>
11	(DPH <sup>(3)</sup> )	
12	<b>CELKEM<sup>(4)</sup></b>	<b>165 079</b>

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce výhybek pod St. 5 v žst. Brno hl. n.“ schvaluje bez podmínek.

### 1.3 Sanace svahu v km 144,278 – 145,080 trati Jaroměř - Liberec

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

**Projektant:** DIPONT s. r. o., Ústí nad Labem

**Druh dokumentace:** Záměr projektu investiční akce

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

**Místo realizace (kraj):** Liberecký

**Předpokládaná realizace:** 2017

**CIN:** 97,358mil. Kč (bez DPH) ve smíšené cenové úrovni 2014 – 2017, stavba bude financována SFDI.

**Ekonomická efektivnost projektu:** EIRR = 6,35%; ENPV = 4 887tis. Kč; EBCR = 1,066

**ISPROFOND:** 500 352 0038

**Oponentní posudek:** Nevztahuje se

Jedná se o stavbu na celostátní jednokolejně neelektrizované dráze Jaroměř – Liberec, v traťovém úseku Rychnov u Jablonce nad Nisou – Jeřmanice, mimo TEN-T. Traťová rychlost kolísá od 30 do 90 km hod<sup>-1</sup>.

Stávající železniční těleso je vedeno od km 144,278 do km 145,075 ve skalním zářezu, který je dělen od km 145,565 do km 144,675 mostem přes skalní rokli. Stěny skalního zářezu jsou vysoké až 15 m, silně zvětralé a místy tektonicky narušené. Ve skalním zářezu není dodržena minimální šířka železniční pláně 3,0 m. V některých místech dosahuje šířka ke skalní stěně pouze 2,70 m. Postupně zvětrávající skalní horniny odpadávají přímo do koleje, místy hrozí zřícení i většího množství horniny, odhadem i kolem 10 tun. Odvodnění v patě zářezu je zanesené a nefunkční, pata svahu je podmáčená a v některých místech stojí voda trvale, což ohrožuje stabilitu skalního svahu zářezu. Traťová rychlost zde byla trvale snížena z původních 80 km hod<sup>-1</sup> na 30 km hod<sup>-1</sup>.

Na základě výsledků a doporučení zpracovaného inženýrskogeologického průzkumu byla v prostoru skalního zářezů navržena sanační opatření. Celý skalní zářez bude rekonstruován do předpisového tvaru. V místech kde hornina zvětrává méně, bude provedeno odtěžení skalního masívu do sklonu 3:1 a vytvořeny lavičky o šířce 1,5 m se zábranami proti spadu zvětralin do koleje. Lavičky budou vytvářeny vždy po výšce 5,0 m. V místech se značně zvětrávající horninou, bude provedeno odtěžení svahu do sklonu 1:1,25. Svahy budou opatřeny vegetační ochranou. Zároveň bude provedena úprava pláně železničního spodku a rekonstrukce odvodnění. Závěrem bude provedena montáž železničního svršku a úprava GPK.

#### **Rozpis nákladů:**

pol. č.	Název položky	Celkové náklady projektu (v tis. Kč)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	7 465
2	nákup pozemků	0
3	Výstavba	80 193
4	Technologie	0
5	Nepředvídatelné události	5 598
6	Příp. úprava ceny	0
7	Technická pomoc	420
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu stavby	3 682
10	Mezisoučet	97 358
11	(DPH)	
12	<b>CELKEM</b>	



## Závěr Centrální komise MD:

Centrální komise MD rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Sanace svahu v km 144,278 – 145,080 trati Jaroměř - Liberec“ schvaluje s podmínkou, že investor prověří možnost spolufinancování předmětné investiční akce z Operačního programu Životní prostředí a o výsledku podá informaci CK MD.

## 2 K projednání

### 2.1 Globální položky realizační SŽDC - duben 2016

V návaznosti na čl. 9 platné směrnice MD č. V-2/2012 předložila SŽDC, s. o. svým dopisem ze dne 20. 4. 2016 zn. 17435/2016-SŽDC-O7 Ministerstvu dopravy a následně jeho Centrální komisi, k posouzení materiál „Globální realizační položky SŽDC – duben 2016“. Materiál byl rozeslán k dílčímu posouzení O 130, O 520 a O 430 MD. Nikdo z oslovených k materiálu neuplatnil připomínky. Materiál je přílohou zápisu.



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace  
Generální ředitelství  
Dlážděná 1003/7  
110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.:  
Ze dne:  
Naše zn.: 17435/2016 – SŽDC - O7  
Vyřizuje: Libor Bláha  
Telefon: 222 335 378  
Mobil:  
E-mail: BlahaL@szdc.cz  
Datum 20.4.2016

MD ČR

Ing. Josef Kubovský  
Ředitel O 910

Nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222  
110 15 Praha 1

### Globální položky realizační SŽDC – duben 2016

Vážený pane řediteli,

v rámci plnění článku 10 Směrnice č. V-2/2012 Vám pro projednání v Centrální komisi postupuji seznam akcí SŽDC financovaných cestou globálních realizačních položek v rámci rozpočtu SFDI. Struktura předkládaného materiálu odpovídá požadavkům výše uvedené směrnice dle bodu 10.4, veškeré aktuálně navrhované změny jsou dle bodu 10.2 zřetelně vyznačeny červenou barvou písma.

Předmětem této aktualizace je:

- návrh na zařazení nových akcí (výhradně akce OPŽP2)
- návrh navýšení CIN vybraných akcí v rozmezí 20 – 30 mil. Kč
- Mimořádný návrh navýšení CIN vybrané akce nad 30 mil. Kč

(ostatní změny dle změny č. 4 Směrnice V-2/2012 nepodléhají projednání v CK MD)

### **Návrh na zařazení nových akcí**

Jedná se o návrh jednotlivých akcí, u kterých se předpokládá kofinancování v rámci OPŽP2, tj. výhradně zajištění stability skalních masivů:

- Zajištění skalních masivů na trati Hlubočky - Hrubá Voda - Domašov nad Bystřicí
- Zajištění skalních masivů na trati Bruntál - Milotice
- Zajištění skalních masivů Kozmice 1, 2
- Zajištění skalních masivů na trati Brno - Letovice
- Zajištění skalních masivů na trati Újezdec u Luhačovic – Luhačovice a Bohuslavice nad Vlárří- Bylnice

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Sídlo: Dílčdéná 1003/7, Praha 1 110 00

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

www.szdc.cz

1/4

- Zajištění skalních masivů na trati Hanušovice - Staré Město pod Sněžníkem / Červený Potok
- Zajištění skalních masivů na trati Miroslav – Střelice a Moravské Bránice – Oslavany
- Zajištění skalních masivů na trati Potštejn-Litice nad Orlicí (Sopotnice)
- Zajištění skalních masivů na trati Strakonice - Volary, 1.stavba
- Zajištění skalních masivů na trati Strakonice - Volary, 2.stavba
- Zajištění skalních masivů Povrly – Děčín hl. n. km 528,350 – 528,500 a 529,400 - 529,950
- Zajištění skalních masivů na tratích Chotětov - Mladá Boleslav a Mladá Boleslav - Mladá Boleslav město
- Zajištění skalních masivů na trati Beroun – Rakovník
- Zajištění skalních masivů na trati Praha - Vrané - Dobříš/Čerčany
- Zajištění skalních masivů na trati Chomutov – Cheb
- Zajištění skalních masivů na trati Všetaty - Děčín-Prostřední Žleb
- Zajištění skalních masivů na trati Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou
- Zajištění skalních masivů na trati Tábor – Písek
- Zajištění skalních masivů na trati Pňovany – Bezručice

### **Návrh navýšení CIN vybraných akcí v rozmezí 20 – 30 mil. Kč**

U níže uvedených akcí realizačních globálů žádáme (na základě zpracované přípravy resp. zpracování závěrů z výrobních porad) o navýšení CIN na částku přesahující 20 mil. Kč, avšak zároveň nepřekračující částku 30 mil. Kč. Žádáme o Vaše stanovisko, zda mohou být tyto akce nadále připravovány standardním způsobem pro realizační globální položky (tzn. schvalování v rámci SŽDC v souladu s ustanovením 2.9 shora uvedené směrnice). Jedná se o následující akce:

- Přesun zastávky Pokřikov (CIN 28 572)
- Rekonstrukce provozní budovy OR v Rokycanech (CIN 29 369)
- Rekonstrukce mostů v km 29,624 a 30,538 včetně železničního svršku pro zvýšení rychlosti v TÚ Horní Lipová - Lipová Lázně trati Hanušovice – Mikulovice (CIN 29 879)
- Rekonstrukce mostu v km 48,927 trati Mariánské Lázně - Karlovy Vary (CIN 25 290)
- Výstavba PZS v km 36,324 (P 4632) a v km 37,323 (P 4633) trati Jičín – Nymburk (CIN 26 384)
- Rekonstrukce přejezdu v km 2,140 a km 2,251 trati Čáslav – Třemošnice (CIN 29 600)

2/4

#### **Mimořádný návrh navýšení CIN vybrané akce nad 30 mil. Kč**

Dle ustanovení článku 13.4 Směrnice č. V-2/2012 si dovoluujeme požádat, aby byl cestou projednání v CK MD předložen 1. náměstkovi ministra dopravy Ing. Tomáši Čočkovi návrh na udělení výjimky z postupů dle Směrnice č. V-2/2012 ve věci:

**Udělení výjimky z bodu 2.9 Směrnice č. V-2/2012**, která by umožnila dle článku 10 uvedené Směrnice nadále připravovat a realizovat v rámci globální položky „Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech“ (ev. č. ISPROFOND 3273514800) **podakci „Zvýšení zabezpečení žel.přejezdu Chlumec nad Cidlinou - Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548“ (ev.č. 5523730016)**, která rozpočtem nákladů aktuálně překračuje hranici 30 mil. Kč (t.j. bez další povinnosti předkládat ZP k akci do CK).

**Zdůvodnění:** Uvedená akce modernizace přejezdů by se měla v letošním roce realizovat, dle dokončené přípravné dokumentace akce však náklady překračují horní hranici limitu pro globální položky, CIN byly vyčísleny na **35, 107 mil. Kč**. Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace je již dokončena pro celek (položka zahrnuje zabezpečení tří dílčí přejezdů), bylo by pro ponechání podakce v globální položce nutné akci přerozdělit na dvě menší akce, zpracovat samostatně přípravné dokumentace a nechat je schválit (což by bylo spojeno s dalšími finančními výdaji a také časovou ztrátou). Další možností by bylo akci převést mezi jmenovité akce (což by znamenalo nechat zpracovat záměr projektu, nechat akci schválit v CK a v rozpočtu SFDI, což se nám u tohoto typu akce rovněž nejví jako vhodné řešení).

Po zvážení uvedených možností se v tomto případě přikláníme k výjimečně využívanému kroku, a to k žádosti o udělení výjimky dle článku 13.4 a ponechání akce v globální položce.

Dovoluji si Vás tímto požádat o předložení materiálu k projednání v Centrální komisi.

S pozdravem

  
Ing. Jarmila Ozimá

ředitelka odboru investičního

**Zvýšení zabezpečení žel. přejezdu Chlumec nad Cidlinou - Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548**

Doplnění zdůvodnění k žádosti č.j. 17 435 / 2016 – SŽDC – O7 (návrh na udělení výjimky 1. náměstka ministra dopravy ze Směrnice V-2/2012 pro ponechání v realizační globální položce akce s CIN převyšujícími limit 30 mil. Kč).

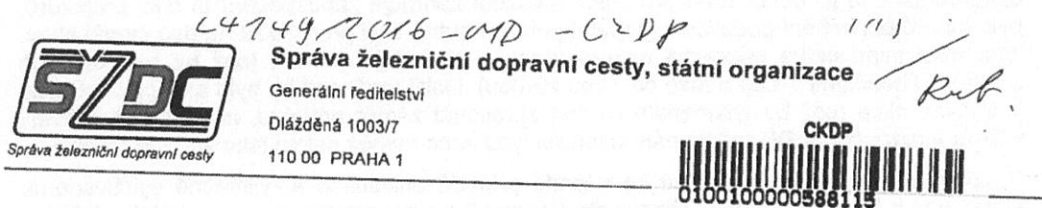
Původní předpokládané CIN: 24, 618 mil. Kč  
Nově navržené CIN: 35,107 mil. Kč

Tímto doplňujeme po věcné stránce zdůvodnění obsažené v uvedeném č.j. (které poukazovalo na případné časové a finanční ztráty, pokud by muselo dojít k přerozdělení stavby):

Původní přípravná dokumentace byla vypracována na konci roku 2011, výkazy výměr byly vypracovány dle platných směrnic v roce 2011/12 – tedy databáze ÚRS (případně databáze firmy Starmon z roku 2011). Projekt stavby byl oceněn podle aktuálního ceníku OTSKP.

V roce 2011 bylo uvažováno, že vlečka ve Skřivanech zůstane ovládána místně a nebude tedy nutné stávající situaci měnit. V projektu stavby se situace změnila (vlečkař mezitím zažádal o zrušení části vlečky). Vzhledem k tomu, že ve Skřivanech nezůstane žádný dopravní zaměstnanec, bylo nutné projekt stavby upravit tak, aby bylo možné vlečku i nadále provozovat. Přejezd v km 36,284 byl na žádost obce (vzhledem k jejímu rozvoji) rozšířen o chodníkovou část, tím došlo i k úpravám v okolí přejezdu, kde se nacházejí propustky. Přejezd v km 36,549 byl konstrukčně upraven tak, aby více vyhovoval místní situaci v obci a zvýšil tak bezpečnost (nejen chodců).

Vzhledem ke skutečnosti, že se s aktualizací CIN čekalo až na dokončení zpracování aktuální PD (a na stáří původní přípravné dokumentace), s přihlédnutím k výše popsáným věcným změnám, žádáme o udělení výjimky, která by umožnila plynulé pokračování přípravy a realizace stavby v rámci realizačního globálu přejezdů, aniž by bylo nutné stavbu přerozdělit do dvou položek anebo převést mezi jmenovité stavby.



Váš dopis zn.:  
Ze dne:  
Naše zn.: 19 348 / 2016 – SŽDC - O7  
Vyřizuje: Měchura  
Telefon: 222 335 517  
Mobil:  
E-mail: mechura@szdc.cz  
Datum: 2. 5. 2016

**MD ČR**  
**Ing. Josef Kubovský**  
Ředitel O 910  
Nábřeží Ludvíka Svobody 12/1222  
110 15 Praha 1

**Dodatečné doplnění podkladů do CK**

Vážený pane řediteli,

v rámci č.j. 17 435/2016-SŽDC-O7 byl předložen k projednání CK MD souborný materiál aktualizace realizačních globálních položek. Po termínu jeho odeslání obdržel Odbor investiční SŽDC žádost Stavební správy východ SŽDC o doplnění rozpisu globální položky „Ostatní investiční akce malého rozsahu“ o novou akci:

**„Zajištění provozní spolehlivosti v trafostanicích Bartoušovice a Sedlnice“**

Zdůvodnění:

V uvedených trafostanicích dochází v místnostech rozvoden k přehřívání instalovaných technologií. Vysoká teplota je způsobena provozem vlastní technologie trafostanic a hrozí poškození zabudované technologie a následná odstávka napájení instalovaných zařízení. Tuto situaci navrhujeme řešit drobnou investiční akcí zahrnující instalaci větrání a vzduchotniky, jejíž náklady lze odhadnout na 1 mil. Kč.

Vzhledem ke hrozcím provozním důsledkům případného výpadku napájení je tento stav zapotřebí bezodkladně řešit. Proto si Vás dovoluji touto cestou požádat o dodatečné zařazení této akce k projednání v Centrální komisi společně s původně předloženým materiálem.

S pozdravem

  
Ing. Jarmila Ozimá

ředitelka odboru investičního

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384  
www.szdc.cz

Sídlo: Diážděná 1003/7, Praha 1 110 00

IČ: 709 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

1/1

**Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD po projednání předloženého materiálu:**

1. rozhodla, že materiál „Globální realizační položky SŽDC – duben 2016“, předložený dopisy ze dne 20. 4. 2016 zn. 17435/2016-SŽDC-O7 a ze dne 2. 5. 2016 zn. 19348/2016-SŽDC-O7, schvaluje bez podmínek.
2. Bere na vědomí informaci, že u akce „Zvýšení zabezpečení žel. přejezdu Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov v km 35,774 a 36,284 a 36,548“ došlo, po dokončení přípravné dokumentace, ke zvýšení CIN na 35,107 mil. Kč bez DPH, čímž byla překročena hranice 30 mil. Kč pro přípravu globální položky a doporučuje, aby byla 1.NM-ST udělena výjimka z čl. 10 Směrnice V-2/2012 a předmětná akce byla i nadále ponechána v rámci realizační globální položky.



## 2.2 Informace k akcím „Modernizace tratě Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“ a „Modernizace tratě Praha-Výstaviště (mimo) – Praha-Veleslavín (mimo)“

Odbor přípravy staveb SŽDC, s. o. dopisem ze dne 27. 4. 2016 zn. 18604/2016-SŽDC-O6 předložil na jednání CK MD informaci, týkající se stavu přípravy dvou dílčích staveb ze schválené „Aktualizace studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna“ a požádal o odsouhlasení navrhovaného postupu. Informace je předkládána k projednání dalšího postupu na Centrální komisi Ministerstva dopravy.

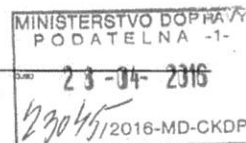


Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1



Váš dopis zn.:  
Zde dne:  
Naše zn.: 18604/2016-SŽDC-O6  
Vyřizuje: Ing. Petr Hofhanzl  
Telefon:  
Mobil: 724 778 073  
E-mail: Hofhanzl@szdc.cz  
Datum: 27. 4. 2016

Ministerstvo dopravy

O 910, odbor infrastruktury a územního plánu,  
oddělení infrastruktury železnic  
nábřeží Ludvíka Svobody 12  
110 15 Praha 1

**Stavba „Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“ a „Modernizace trati Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)“**

V příloze Vám zasíláme aktuální informace o stavu přípravy dvou dílčích staveb ze schválené „Aktualizace studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna“ a žádáme Vás o odsouhlasení navrhovaného postupu tak, abychom mohli plynule pokračovat v projektové přípravě obou staveb.

Ing. Petr Hofhanzl

ředitel odboru přípravy staveb

Příloha: viz text



Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9

Váš dopis zn.:

Ze dne:

Naše zn.: 6861/2016-SŽDC-SSZ-ÚT1-Šme

Vyřizuje: Ing. Dana Šmejkalová

Telefon: 972 244 730

Mobil: 702 117 548

E-mail: smejkalovad@szdc.cz

Datum: 27. 4. 2016

SŽDC, s.o.

Odbor přípravy staveb O6

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

### **Stavba „Modernizace tratí Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)“ a „Modernizace tratí Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)“**

Správa železniční dopravní cesty, s. o., Stavební správa západ připravuje výše uvedené stavby, které jsou součástí souboru staveb „Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna“.

„Aktualizace studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna 2015“ (dále jen ASP PLK) byla schválena v Centrální komisi Ministerstva dopravy (CK MD) dne 7. 7. 2015 k pokračování přípravy ve variantě R1spěš s osmi podmínkami.

Dále zasíláme informaci o stavu přípravy těchto dvou staveb a žádáme Vás o její předložení na Centrální komisi Ministerstva dopravy.

#### **Modernizace tratí Praha-Výstaviště (mimo) - Praha-Veleslavín (mimo)**

Varianta R1spěš uvažuje s převážně povrchovým vedením tratí v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín s částečným zakrytím tratí, zatímco přípravná dokumentace (DÚR) z roku 2009 uvažovala s variantou plně tunelovou s raženými a hloubenými úseky. CK MD uložila mj. „*paralelně zajistit rozpracované 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 území*“.

Z toho důvodu jsme přistoupili k zadání technicko-ekonomické studie, která prověřila různé varianty částečně nebo zcela podpovrchového vedení tratí v tomto úseku, a to zejména z hlediska technické reálnosti, geotechnických podmínek, směrového vedení tratí, investičních nákladů (IN), dopadů na ekonomickou efektivitu a dopadů těchto variant na životní prostředí. Celkem byly prověřeny 3 základní varianty podpovrchového vedení tratí (V1, V2, V3) a dvě podvarianty (V1k, V2k) s vloženým krátkým povrchovým úsekem mezi Prašným mostem a křížením s ul. Gymnazijní.

Ze závěrů „Technicko-ekonomické studie podzemního vedení tratí v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín“ vyplývá, že všechny prověřované plně podpovrchové varianty znamenají přibližně stejný nárůst IN oproti povrchové variantě (Vp) dle ASP PLK, a to o cca 3 mld. Kč. Podvarianty s krátkým povrchovým úsekem znamenají nárůst IN o cca 2 mld. Kč. Z dalšího projednání je však zřejmé, že tyto polopovrchové varianty mají jen minimální potenciál k získání územního rozhodnutí. Nejpokročilejší v přípravě je varianta V1 s převážně hloubeným tunelem ve stávající stopě, která ale nese jen malé dodatečné benefity oproti variantě povrchové a která se zdá být značně problematická z hlediska způsobu výstavby v zastavěném území. Tyto nevýhody zastiňují i pozitivní skutečnost, že tato varianta má stanovisko MŽP (EIA) a zpracovanou DÚR. Z hlediska ekonomické efektivity se jeví jako nejvýhodnější varianta V3 s raženými tunely v nové stopě. U této varianty je možné zohlednit přínosy ze zvýšené bonity území stejně jako u všech ostatních podpovrchových variant, ale navíc je ještě dosažena úspora času vlivem zvýšené návrhové rychlosti generující další ekonomické přínosy. Varianta V3 má oproti ostatním variantám i další výhody, jako je například minimalizace negativního vlivu na okolní zástavbu díky vysokému nadloží, možnost použití moderní technologie ražení TBM a zejména minimalizace negativního vlivu na území během výstavby, kdy stavba se na povrchu projevuje pouze v oblasti portálů raženého tunelu s využitím centrálního stavebního

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

zapsaná v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl A, vložka 48384

www.szdc.cz

Sídlo: Dlážděná 1003/7, Praha 1 110 00

IČ: 700 94 234 DIČ: CZ 709 94 234

1/1

dvora v prostoru žst. Praha-Dejvice. Nevýhodami varianty V3 pak je nutnost přistoupit ke změně koridoru stavby v Zásadách územního rozvoje Prahy, změny ÚP SÚ HMP, nové posouzení vlivu stavby na životní prostředí a nové zpracování DÚR.

Technicko-ekonomická studie podzemního vedení trati v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavin byla předběžně projednána v Zastupitelstvu MČ Praha 6, kde byla vyjádřena podpora variantě V3. Dále byly podrobněji prověřeny oblasti obou portálů raženého tunelu z hlediska proveditelnosti stavebních jam a zařízení stavenišť pro účely ražby.

#### **Závěr:**

Ani po schválení SP PLK v povrchové variantě R1spěš se nezměnil zásadně negativní postoj MČ Praha 6 k této variantě. Jelikož se povrchová varianta jeví jako neprojednatelná s MČ Praha 6, považujeme za neefektivní ji dále rozpracovávat.

Na základě výše uvedeného navrhuje pokračovat v přípravě úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavin ve variantě V3 s tím, že bude nutno aktualizovat ekonomické hodnocení schválené studie proveditelnosti. Potřeba aktualizace ekonomického hodnocení vyvstává i z důvodu zavedení nové přechodné metodiky pro hodnocení efektivnosti projektů železniční infrastruktury. V rámci aktualizace ekonomického hodnocení bude nutné hledat ještě další přínosy, které by vyvážily vzniklé vícenáklady. Zároveň si dovolujeme na základě současných znalostí predikovat pozitivní dopad nové metodiky na tunelové stavby, tedy i na doporučenou variantu V3.

#### **Modernizace trati Praha-Bubny (včetně) – Praha-Výstaviště (včetně)**

V současnosti je na tuto stavbu rozpracována přípravná dokumentace z roku 2014 (PD 2014), která nebyla z důvodu neschválení ASP PLK dokončena. PD 2014 byla původně zadána po dohodě s IPR Prahy na podkladě územní studie VRÚ Holešovice Bubny – Zátory, která však nakonec nebyla schválena a ze strany MČ Praha 7 byla odmítnuta.

ASP PLK řešení proti PD 2014 částečně měnila, a to redukcí úseků na mostních estakádách, směrovým řešením kolejí a prodloužením nástupišť na 200 m. Současně ale MČ Praha 7 při jednání se zástupci SŽDC SSZ po schválení SP PLK požadovala rozšíření řešení oproti ASP PLK, zejména zahrnutí zvýšení nivelety tratě v úseku Praha-Bubny – odb. Stromovka (vč. mostních objektů) a rozšíření umístění trati na mostních objektech. Tím se dostala varianta R1spěš schválená v ASP PLK do rozporu s požadavky MČ Praha 7 a zároveň MČ Praha 7 požaduje řešit i traťový úsek, který nebyl v ASP PLK zahrnut. Bylo tedy nutno ověřit, jakým způsobem je možno splnit požadavky MČ Praha 7 ve vztahu ke schválené ASP PLK.

Na základě výše uvedeného byla zpracována „Podkladová technicko-ekonomická studie pro zadání dopracování PD“ (dále jen PTES), ze které vyplývají následující závěry:

- Jeden z požadavků MČ Praha 7 byl na přizvednutí kralupské trati v úseku od ŽST Praha-Bubny (mimo) – odb. Stromovka. Bylo doloženo, že toto přizvednutí je technicky možné řešit nezávisle jako samostatnou stavbu. Z pohledu investičního by přizvednutí mělo být hrazeno jiným investorem, jelikož z pohledu železnice nepřináší žádné benefity. Tento návrh je z pohledu MČ Praha 7 akceptovatelný.
- Jelikož není jasná výhledová urbanistická struktura území, je vhodné, aby byla kladenská trať připravena na různé scénáře urbanistické struktury, což je ovšem spojeno s vyššími IN. Z pohledu určité univerzálnosti řešení kladenské trati je doporučením PTES zpracovat požadavek na zřízení estakády podél ulice Strojnické a „Prodloužené“ Strojnické (v rozsahu dle PD 2014). Z pohledu návrhu budoucí urbanistické struktury se jedná o limitující prvek. Realizace estakád v rozsahu dle PD 2014 znamená dle předběžného odhadu navýšení IN o cca 150 mil. Kč oproti ASP PLK. Tato změna je ze strany MČ Praha 7 vyžadována. Z pohledu MČ Praha 7 je použití vysokého zemního tělesa v tomto území nepřipustné.
- PTES prokázala neúnosné navýšení investičních nákladů (o cca 500 mil. Kč vůči ASP PLK) v případě úplného zapracování požadavku MČ Praha 7 na otevření úrovně pod nástupištěm (dále ÚPN) železniční stanice. Tato změna je ze strany MČ Praha 7 vyžadována s možností kompromisního návrhu, kdy s ohledem na značné investiční náklady není již vyžadováno úplné uvolnění ÚPN. Vyžadováno i nadále je otevření stanice v úrovni ÚPN vůči budoucímu aktivnímu

parteru ulice Brazilejská a zachování dříve navržených příčných průchodů stanicí ve vazbě na urbanistickou strukturu.

- Návrh nového průjezdu pro tramvaje pod jižním zhlavím žst. Praha-Bubny znamená navýšení IN o cca 50 mil. Kč. Jedná se o dříve neprověřované řešení. Nové vedení tramvajové trati by vyžadovalo zásadní zásah do jižního vestibulu stanice metra C Vltavská, realizace tohoto konceptu je vysoce riziková. Tato změna není ze strany MČ Praha 7 přímo vyžadována, jedná se však o prvek, který se může objevit v následných územních studiích řešeného území.

#### **Závěr:**

Z PTES vyplývá, že zvýšené investiční náklady nejsou v rámci finanční ani ekonomické analýzy vyváženy odpovídajícími přínosy a mají výrazný negativní dopad do ekonomického hodnocení ASP PLK, z tohoto pohledu je zapotřebí nalézt investičně přijatelné kompromisní řešení.

Doporučujeme do PD zpracovat výše popsanou změnu pro umožnění výhledového přizvednutí kralupské trati jako samostatné stavby. V rámci této změny je zapotřebí navrhnout most přes ul. Veletržní v invarianční podobě. Součástí Kladenské trati pak bude pouze provizorní napojení na stávající kralupskou trať v minimálním rozsahu.

Dále doporučujeme zpracovat požadavek MČ Praha 7 na zřízení estakády podél ulice Strojnické a „Prodloužené“ Strojnické (v rozsahu dle PD 2014), aby nevznikl limitující prvek z hlediska návrhu budoucí urbanistické struktury. Domníváme se, že navýšení IN o cca 150 mil. Kč oproti ASP PLK má v tomto případě opodstatnění a je akceptovatelné.

Navýšení investičních nákladů za účelem umožnění vestavby v úrovni pod nástupištěm žst. Praha-Bubny považujeme za zbytečné a neobhajitelné, totéž platí pro nový průjezd pro tramvaje pod jižním zhlavím žst. Praha-Bubny.

**Ing. Bohuslav Stečinský, MSc.**  
náměstek ředitele pro techniku

#### **Závěr Centrální komise MD:**

**Centrální komise MD projednávání informace, týkající se stavu přípravy dvou dílčích staveb ze schválené „Aktualizace studie proveditelnosti Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna“, přerušila.**

### ***2.3 Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou plavbu ČR***

Ředitelství vodních cest ČR předložilo dopisem ze dne 7. 4. 2016 čj. ŘVC/168/2015/OSE-6 materiál „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou plavbu ČR“, ve kterém jsou zpracovány připomínky MD a SFDI. Proběhlo připomínkové řízení se zapojením zejména zástupců O520, O130, O910 a SFDI. Materiál je přílohou podkladů.

Materiál byl zpracován jako celorepublikové hodnocení ekonomické efektivity vynakládání veřejných prostředků do infrastruktury vodních cest nákladní plavby. Jedná se tzv. tahové hodnocení, které bude dále předkládáno Centrální komisi Ministerstva dopravy jako

ekonomické odůvodnění investičních akcí v něm obsažených tj. nebudou u těchto akcí vypracovávána samostatná ekonomická hodnocení.

Vyhodnocení ekonomické efektivity překládaného materiálu bylo provedeno v souladu s „Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivity investic na vodních cestách“ vydanými Ministerstvem dopravy – Odbor infrastruktury a územního plánu, čj. 4/2014-910-IVD/1, ze dne 20. 1. 2014. Tyto prováděcí pokyny definují jednotný postup pro hodnocení ekonomické efektivity projektů na vodních cestách sloužících vnitrozemské plavbě.

Ekonomická efektivity hodnoceného celku investičních akcí dosahuje kladných výsledků, viz níže. V rámci zpracování materiálu bylo uvažováno se 3 variantami (minimalistická, střední a maximalistická). V rámci ekonomické analýzy jsou uvažovány náklady a užítky vznikající na území všech dotčených zemí a z důvodu snahy o dostatečnou robustnost výsledků výpočtů ekonomických ukazatelů byla zvolena střední varianta vývoje přepravy komodit na vnitrozemských vodních cestách

Ekonomické vnitřní výnosové procento ERR	17,012 %
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (1 000 CZK)	13 801 259
Rentabilita nákladů	3,246
Ekonomická čistá současná hodnota ENPV (1 000 EUR)	496 537

	<b>CZK</b>	<b>KF</b>
Celkem náklady infrastruktury	-3 179 896	
Celkem úspory okolní infrastruktury	6 334 862	
Celkem úspory nákladů přepraveců	18 397 847	
Celkem externality	29 413 529	
Celkem efekty osobní a rekreační vodní dopravy	0	
Ostatní přínosy a náklady projektu	0	
<b>Celkové úspory</b>	<b>50 966 342</b>	
Celkem investiční náklady bez rezervy	7 372 921	0,86
Zůstatková hodnota (záporná)	-4 241 599	0,86
<b>Celkové náklady</b>	<b>3 131 322</b>	
<b>Cash Flow</b>	<b>47 835 020</b>	
<b>Diskontní sazba</b>	<b>5,5%</b>	
<b>Diskontní cash flow</b>	<b>13 801 259</b>	

Velmi dobré výsledky ekonomické analýzy je však třeba interpretovat v kontextu. Většina vodní cesty, kde se projevují benefity, byla v minulosti vybudovaná a tyto historické náklady nyní do analýzy nevstupují. Do nákladové části vstupují pouze investiční náklady na odstranění několika problematických úseků, které však ve svém důsledku umožňují plnohodnotné využití celé labsko-vltavské vodní cesty.

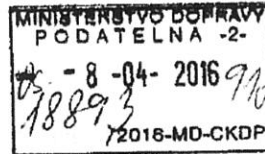
#### Stanovisko O910:

S předloženým materiálem souhlasí.





# Ředitelství vodních cest ČR



Ministerstvo dopravy  
Odbor infrastruktury

Nábřeží L. Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

Naše zn.: ŘVC/168/2015/OSE-6  
JID: RVCCR-eO-01116/16

Vyřizuje: Ing. Jan Bukovský/+420225131741

Praha 07.04.2016

**VĚC: Předání zpracovaného „Komplexního vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“ po vypořádání připomínek k projednání Centrální komisí Ministerstva dopravy**

V příloze Vám předáváme zpracované „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“, Fakulta stavební VUT v Brně, AdMaS, 2016, ve znění po vypořádání připomínek Ministerstva dopravy a Státního fondu dopravní infrastruktury.

Původní znění materiálu jsme předložili na Ministerstvo dopravy dopisem č.j. ŘVC/168/2015/OSE-2 ze dne 1.7.2015, k čemuž jsme obdrželi připomínky Ministerstva dopravy č.j. 43/2015-910-IVD/2 ze dne 14.9.2015. Tyto připomínky byly zpracovatelem zpracovány, následně projednány dne 2.12.2015 s odbory infrastruktury, strategie, drážní a vodní dopravy a dne 16.2.2016 se Státním fondem dopravní infrastruktury. Veškeré připomínky byly zpracovány a jejich zpracování bylo projednáno se zúčastněnými odbory.

V souladu se závěrem Centrální komise Ministerstva dopravy Vám předkládáme k projednání Centrální komisí předmětnou dokumentaci jako hodnocení ekonomické efektivity modernizace celého tahu vodní cesty Labe a Vltavy. Následně bude toto hodnocení aplikováno na jednotlivé dílčí investiční akce.

S pozdravem

  
Ředitel  
vodních  
cest  
ČR  
Nábřeží L. Svobody 12, 221 00 Praha 1

**Ing. Lubomír Fojtů**  
ředitel ŘVC ČR

## Přílohy:

- „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou dopravu v ČR“, Fakulta stavební VUT v Brně, AdMaS, 2016, včetně elektronické verze na CD-ROM

Nábřeží L. Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1  
IČ: 67981801  
ID Datové schránky: ndn5skh

tel. : +420 225 131 732  
fax : +420 225 131 733  
e-mail: [rvccr@rvccr.cz](mailto:rvccr@rvccr.cz)  
<http://www.rvccr.cz>

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD rozhodla, že předložený materiál „Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou plavbu ČR“ schvaluje bez podmínek.

## **3 Různé**

### **3.1 Informace Jindřichohradecké místní dráhy, a.s. o odstoupení od žádosti o poskytnutí dotace z prostředků OPD**

V roce 2013 schválila Centrální komise bez podmínek záměry projektů „Výstavba PZS v km 22,003 + PZS v km 39,446 a osvětlení nástupiště dopravní Křeč“. Současně uložila JHMD zpracovat žádost o financování záměrů projektů investičních akcí ze zdrojů OPD 2007 - 2013 tak, aby bylo možné ex-post refundovat zdroje SFDI. Součástí sdělení o schválení záměrů projektů bylo i stanovení limitních výdajů celkem ve výši 8,8 mil. Kč hrazených ze SFDI v souladu s PSP ČR schváleným rozpočtem na rok 2013. JHMD zrealizovalo v roce 2013 předmětné investiční akce, na které SFDI poskytlo prostředky v limitní výši 8,8 mil. Kč a zbylé investiční náklady plně uhradil JHMD z vlastních zdrojů. Současně JHMD zpracoval žádost o financování projektů investičních akcí ze zdrojů OPD 2007 - 2013 a předložil ji na MD odbor Fondů EU. Dopisem ze dne 28. 4. 2016 odstoupil JHMD od žádosti o poskytnutí dotace z prostředků OPD, které MD odbor Fondů EU akceptoval.

### **Závěr Centrální komise MD:**

Centrální komise MD bere informaci JHMD na vědomí a souhlasí s postupem JHMD.

Příloha zápisu (pouze v elektronické podobě):

- Globální položky realizační SŽDC - duben 2016
- Komplexní vyhodnocení ekonomické efektivity veřejných investic do rozvoje infrastruktury vodních cest vhodných pro nákladní vnitrozemskou plavbu ČR

V Praze dne: 3. května 2016

Zapsal: Ing. Lumír Rubek



Souhlasím - nesouhlasím

V Praze 5. května 2016

**Ing. Josef Kubovský**





ředitel


Odbor infrastruktury a územního plánu




# Prezenční listina

ze zasedání Centrální komise Ministerstva dopravy dne 3. 5. 2016  
k projektům infrastruktury železnic a vodních cest



(Malé kolegium, v době od 13:00 hod.)

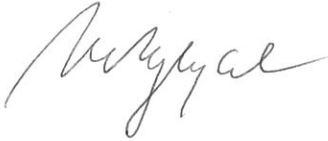



Jméno a funkce	Podpis
<b>Ing. Tomáš Čoček, Ph.D.</b> 1. náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
<b>Mgr. Kamil Rudolecký</b> náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Ladislav Němec</b> náměstek ministra Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Luděk Sosna, Ph.D.</b> ředitel odbor strategie Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Josef Kubovský</b> ředitel odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy	
<b>Ing. Jindřich Kušnír</b> ředitel odbor drážní a vodní dopravy Ministerstvo dopravy	<p>V z. LUBOŠ KVIŠŤEK</p> 

Jméno a funkce	Podpis
<p><b>Ing., Mgr. Marek Pastucha</b> ředitel odbor fondů EU Ministerstvo dopravy</p>	
<p><b>JUDr. Václav Kobera</b> ředitel odbor ITS, kosmických aktivit a VaVaI Ministerstvo dopravy</p>	
<p><b>JUDr. Ondřej Michalčík</b> ředitel odbor veřejné dopravy Ministerstvo dopravy</p>	
<p><b>Ing. Zbyněk Hořelica</b> ředitel Státní fond dopravní infrastruktury</p>	
<p><b>Ing. Milan Valenta</b> odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy</p>	
<p><b>Ing. Magdalena Konvičková</b> odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy</p>	
<p><b>Ing. Mojmír Nejezchleb</b> náměstek GŘ SŽDC pro modernizaci dráhy Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	

Jméno a funkce	Podpis
<p><b>Ing. Bohuslav Navrátil</b>  náměstek GŘ SŽDC pro provozuschopnost dráhy  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Jarmila Ozimá</b>  ředitelka  odbor investiční  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Petr Hofhanzl</b>  ředitel  odbor přípravy staveb  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Radovan Kovařík</b>  ředitel  odbor provozuschopnosti  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Bohuslav Stečínský</b>  Správa železniční dopravní cesty, s. o.  Stavební správa západ  náměstek ředitele</p>	
<p><b>Ing. Miroslav Bocák</b>  Správa železniční dopravní cesty, s. o.  Stavební správa východ  náměstek ředitele</p>	
<p><b>Mgr. Karolína Pavlicová</b>  odbor investiční  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	



Jméno a funkce	Podpis
<p><b>Ing. Pavel Paidar</b>  Správa železniční dopravní cesty, s. o.  Stavební správa západ  vedoucí regionálního pracoviště</p>	
<p><b>Mgr. František Měchura</b>  odbor investiční  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Jaromír Louma</b>  odbor přípravy staveb  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Bc. Radka Šnajdrová</b>  oddělení fondů EU  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Pavel Mathé</b>  odbor přípravy staveb  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Marcela Pernicová</b>  odbor provozuschopnosti  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	
<p><b>Ing. Radim Brejcha, Ph.D.</b>  odbor strategie  Správa železniční dopravní cesty, s. o.</p>	

Jméno a funkce	Podpis
<p><b>Ing. Milan Valenta</b> odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy</p>	
<p><b>Ing. Magdalena Konvičková</b> odbor infrastruktury a územního plánu Ministerstvo dopravy</p>	
<p>IVO VYKYDAL SFDI</p>	
<p>JAN HLAVIČEK SĚDE, SSU</p>	
<p>ING. FRANTIŠEK HLAVIČEK SĚDE, SSZ</p>	
<p>ING. JAN DUKOVSKÝ ŘVČ CR</p>	

**Ověřovací doložka konverze do dokumentu obsaženého v datové zprávě**

Ověřuji pod pořadovým číslem **84758146-25792-160505122642**, že tento dokument, který vznikl převedením vstupu v listinné podobě do podoby elektronické, skládající se z **21** listů, se doslovně shoduje s obsahem vstupu.

Zajišťovací prvek: **bez zajišťovacího prvku**

Ověřující osoba: **Lumír Rubek**

Vystavil: **Ministerstvo dopravy**  
Pracoviště: **Ministerstvo dopravy**  
V **Praze** dne **05.05.2016**



84758146-25792-160505122642