

Zápis

z 267. jednání Centrální komise MD k projektům infrastruktury železnic, uskutečněného formou videokonference dne 25. 1. 2022

kteřé bude probíhat 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 (25. 1. 2022, od 10:00 do 11:00 h, videokonference)

1	Studie proveditelnosti	Předloženo Ministerstvu dopravy	
1.1	VRT Praha – Brno – Břeclav	Ke schválení	dle varianty
1.2	VRT (Brno –) Přerov – Ostrava	Ke schválení	dle varianty
2	Záměr projektu investiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
2.1	Vybavení železničních vozidel Unipetrol Doprava palubními jednotkami ETCS	Ke schválení	CIN – 16,000 SFDI – 13,500
2.2	Vybavení vybraných stanic a zastávek informačními panely, instalace SMART zastávek	Ke schválení	39,225
2.3	Areál HZS Cheb	Ke schválení	220,258
3	Záměr projektu neinvestiční akce	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové neinvestiční náklady (CNN) v mil. Kč (bez DPH)
3.1	Oprava tratě v úseku Čerčany – Samechov – Sázava	Ke schválení	190,000
4	Různé		
4.1	Multikriteriální hodnocení významu projektů pro financování výstavby cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty	Ke schválení	V gesci O 520

Investor/zadavatel: 1) Správa železnic, státní organizace
2) ORLEN Unipetrol Doprava, s. r. o.

Železniční infrastruktura

1. Studie proveditelnosti

1.1 VRT Praha – Brno – Břeclav

(Prezentace Ing. Michal Kliský)

Zadavatel SP: Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel: SUDOP PRAHA, a. s.

Druh dokumentace: studie proveditelnosti

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

Místo realizace (kraj): hl. m. Praha, Středočeský kraj, kraj Vysočina, Jihomoravský kraj

Předmětem studie proveditelnosti (dále jen „SP“) byl návrh možných variant řešení novostavby vysokorychlostní tratě v úseku Praha – Brno – Břeclav. Zpracování SP navazuje na schválený Program rozvoje Rychlých železniční spojení v ČR (schválen usnesením vlády č. 389 dne 22. 5. 2017), kterým byl stanoven základní předpoklad řešení vysokorychlostní sítě v České republice. Zpracování studie proveditelnosti dále předcházelo zpracování územně-technických studií pro jednotlivé úseky, které vytvořily technické podklady pro možné řešení.

Zpracování SP bylo rozděleno do 2 etap, kdy v rámci první etapy byly posuzovány veškeré možné varianty řešení jak z hlediska územního vedení tratě, tak z hlediska volby traťové rychlosti. První etapa zpracování byla ukončena multikriteriálním posouzením, ze kterého vyplynuly varianty pro řešení v druhé etapě. Tento postup byl zvolen s ohledem na náročnost celkového zpracování všech dostupných variant řešení SP při dostatečné znalosti podkladů pro rozhodnutí o variantách druhé etapy.

Samotnou řešenou vysokorychlostní trať lze rozdělit na 3 hlavní části. Základní část tvoří úsek Praha – Brno, který je směřován přes oblast Poříčan vzhledem k příznivějším podmínkám pro umístění tratě v krajině. Na tuto část navazuje úsek Brno – Břeclav. V návaznosti na vyloučení jižního koridoru úseku Praha – Brno je dále ve studii proveditelnosti řešen úsek Praha – Benešov u Prahy, kterým je řešeno zkapacitnění výjezdu z Prahy ve směru do Českých Budějovic. Ve studii proveditelnosti je dále řešena problematika zapojení vysokorychlostní tratě do železničního uzlu Brno včetně návrhu úprav pro zvýšení jeho kapacity.

Základní cíle SP

- 1) Zlepšení mobility osob v rámci České republiky
- 2) Eliminace bezpečnostních rizik a vysoká spolehlivost železničního systému
- 3) Zvýšení podílu železnice na dopravním trhu
- 4) Přijatelná energetická náročnost v sektoru dopravy a příspěvek ke snížení produkce CO₂
- 5) Výrazně lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteřní železniční infrastrukturu
- 6) Zvýšení kapacity železniční sítě
- 7) Konkurenceschopná cestovní doba na rozhodujících relacích
- 8) Podpora hospodářských příležitostí v regionech a regionálních centrech

Výchozí technický stav a parametry železniční infrastruktury

Ve výchozím stavu železniční infrastruktury není v dané relaci zřízena žádná vysokorychlostní trať. Obsluha této relace je zajištěna pomocí konvenční železniční sítě, kterou zde tvoří I. tranzitní železniční koridor. Tato trať je silně zatížena a svými kvalitativními parametry již není schopna plnit

roli páteřního dopravního systému. Nežádoucím vlivem na provoz na uvedené trati je především kombinace různých požadavků dopravy regionální, dálkové a nákladní, které způsobují vzájemná omezení mezi jednotlivými vlaky. Technický stav železniční infrastruktury je na jednotlivých částech tratě značně rozdílný, postupně je zajišťována její modernizace v zájmu zajištění provozování dráhy v dostatečné kvalitě. Tato modernizace nebude novostavbou vysokorychlostní tratě nijak znehodnocena, neboť bude nadále využívána pro potřeby dopravy nákladní i regionální.

Varianta Bez projektu

Ve stavu Bez projektu je předpokládáno zajištění rozvoje okolní konvenční i vysokorychlostní železniční sítě s výjimkou úseku Praha – Brno – Břeclav. Ve variantě bez projektu se nepředpokládá ani realizace pilotních úseků VRT, které jsou hodnoceny jako součást projektu. Rozvoj okolní sítě představují především následující projekty:

- VRT Praha – Drážďany
- VRT Přerov – Ostrava
- Modernizace tratě Brno – Přerov pro rychlost 200 km/h
- Optimalizace tratě Kolín – Všetaty – Děčín
- Modernizace tratě Velký Osek – Hradec Králové – Choceň

Vzhledem k vedení dálkových linek osobní dopravy v relacích Praha – Brno a Praha – Ostrava po konvenční tratích č. 011 a jejich budoucímu zvýšení rozsahu provozu se předpokládá kapacitní omezení pro nákladní dopravu v úsecích Praha – Kolín – Pardubice a Brno – Břeclav ve variantě bez projektu.

Projektové varianty

Zpracování studie proveditelnosti probíhalo ve 2 etapách s ohledem na nezbytnost zajištění předběžného vyhodnocení variant určených pro detailní zpracování v rámci II. etapy. Pro rozhodování Centrální komise Ministerstva dopravy jsou předloženy konečné výsledky II. etapy zpracování studie proveditelnosti. Varianty jsou dále rozděleny podle jednotlivých úseků s ohledem na jejich rozdílný charakter řešení.

Úsek Praha – Brno

Byly zpracovány dvě varianty technického řešení SK4 a PK4, které vycházejí z variant I. etapy SK1 a PK1. Úpravy byly řešeny s cílem minimalizace dopadů na životní prostředí, respektování výsledků projednání v regionech a obcích a minimalizace investiční náročnosti. Trasa variant byla optimalizována na rychlost 320 km/h s výjimkou hustě osídlených oblastí v okolí Prahy a Brna, kde je rychlost snížena na 230–270 km/h. Bylo zpracováno 6 variant provozního řešení, které předpokládají zajištění obsluhy 4 vrstvami vlaků osobní dopravy.

Úsek Brno – Břeclav

Byly zpracovány dvě varianty technického řešení BK3 a BK4, které vycházejí z původních variant I. etapy BK1 a BK2. Varianta BK3 navrhuje novostavbu VRT v úseku Brno – Šakvice a následné zapojení do konvenční tratě. Varianta BK4 byla doplněna na základě mezinárodního jednání o propojení států V4 vysokorychlostní železnicí. V této variantě je navrženo vedení VRT na státní hranici se Slovenskem a napojení Břeclavi pomocí sjezdu v blízkosti obce Ladná.

Úsek Praha – Benešov

Byla zpracována jedna varianta technického řešení JK4. Trasa vychází z variant I. etapy a je optimalizována pro rychlost 200 km/h a provoz pouze vlaků osobní dopravy. Trasa je navržena

s cílem komplexního řešení dopravní obsluhy oblasti v jihovýchodním směru od Prahy, kdy vlivem výběru severní varianty VRT Praha – Brno není řešen úsek Praha – Benešov hlavní trasou VRT.

Hodnocení ekonomické efektivity a výše investičních nákladů jednotlivých variant

Varianta	Bez projektu	SK4-250	SK4-320	PK4-250	PK4-320
CIN včetně rizikové přírážky [mil. Kč]	-	323 923	323 923	300 755	300 755
FRR [%]	-	není	není	není	není
FNPV [mil. Kč]	-	-233 799	-236 061	-218 860	-221 302
ERR [%]	-	6,96	7,71	7,25	7,71
ENPV [mil. Kč]	-	55 989	71 011	61 610	77 235
B/C Ratio	-	1,317	1,402	1,373	1,468

Zhodnocení plnění cílů projektu

Bylo posouzeno hodnocení plnění jednotlivých cílů projektu z hlediska charakteristiky těchto cílů.

Eliminace bezpečnostních rizik a vysoká spolehlivost železničního systému

Spolehlivost a bezpečnost je zajištěna technickým a provozním návrhem, který počítá s plně segregovanou dvoukolejnou VRT bez úroňových křížení. Navrženo je kapacitní napojení železničních uzlů Praha i Brno, dostatečný rozsah propojení s konvenční sítí i kvalitní technické zázemí pro údržbu tratě.

Zvýšení podílu železnice na dopravním trhu

Díky výraznému kvalitativnímu zlepšení železniční dopravy za pomoci nové VRT se předpokládá výrazné zvýšení počtu přepravených cestujících v rozhodných relacích.

Přijatelná energetická náročnost a příspěvek ke snížení emisí CO₂

Díky výraznému převodu dopravy z individuální, autobusové i letecké se předpokládá výrazné snížení emisí skleníkových plynů z dopravy. Mírně vyšší energetická náročnost provozu při rychlosti 320 km/h je kompenzována vyšším převodem dopravy z ostatních energeticky náročnějších způsobů dopravy.

Lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteří železniční síť

Všechny varianty předpokládají napojení VRT na dopravní systém krajů. Varianty SK zajišťují lepší obsluhu kraje Vysočina díky přímému napojení krajského města Jihlavy a lepšímu rozložení míst zastavení v kraji.

Zvýšení kapacity železniční sítě

Novostavba VRT zajišťuje novou kapacitu na železniční síti. Technické parametry VRT předpokládají provoz vlaků osobní dopravy splňujících požadavky pro přístup na uvedenou síť. Nová kapacita VRT umožní výrazné rozšíření dálkové dopravy mezi Čechy a Moravou, současně zajistí uvolnění konvenční sítě pro potřeby dopravy nákladní a regionální.

Konkurenceschopná cestovní doba na rozhodných relacích

VRT zajišťuje výrazné zkrácení cestovních dob díky rychlému provozu vlaků osobní dopavy. Navržený provozní koncept pak umožňuje využít tohoto zkrácení i v navazujících relacích včetně mezinárodních. Dosažení cestovních dob mezi Prahou a Brnem kratších než 1 hodina je možné zajistit pouze u variant navržených na provozní rychlost 320 km/h. Z posouzení pak vyplývá, že navržená VRT je konkurenceschopná nejen vůči silniční dopravě, ale v některých mezinárodních relacích i vůči dopravě letecké.

Podpora hospodářských příležitostí v regionech a regionálních centrech

Díky realizaci VRT je možné rozšíření hospodářských příležitostí zajištěných zlepšením dopravní obslužnosti a umožněním pravidelného a časově příznivého spojení dalších regionů. V současném stupni zpracování je obtížné přesné posouzení tohoto rozvoje, jehož možnosti byly analyzovány a byla odhadnuta možnost rozvoje pracovních i bytových kapacit v blízkosti obsluhy VRT.

Z celkového posouzení vyplývá příznivější plnění cílů projektu u variant s traťovou rychlostí 320 km/h v hlavní trase vzhledem ke kratším cestovním dobám a z toho plynoucího většího rozsahu převodu dopravy, dále pak u variant SK vzhledem k příznivějšímu napojení kraje Vysočina včetně krajského města Jihlavy.

Studie proveditelnosti byla rozeslána příslušným odborům MD a SFDI ke stanovisku.

Závěry a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:

O 130 – O130 navrhuje Centrální komisi MD přijetí následujícího závěru:

a) Centrální komise **schvaluje** „Studii proveditelnosti Praha – Brno – Břeclav“ a k další přípravě a realizaci **požaduje zajistit:**

- **v úseku Praha – Brno realizaci infrastruktury v rozsahu dle varianty SK4-320** s možností drobných korekcí trasy v rámci vymezeného koridoru v závislosti na projednání záměru se samosprávou, přičemž vybrané prvky infrastruktury v uzlu Brno (terminál Brno-Vídeňská, propojení VRT Praha – Brno s tratí/VRT ve směru Přerov) budou podrobněji posouzeny ve spolupráci s městem Brno a Jihomoravským krajem a bude prověřena potřebnost stanice (terminálu) a přímého propojení s tratí Brno – Přerov vč. vazby na okolní území.
- další prověření potřebnosti stanice (případně terminálu) Pučery VRT vč. vazby na okolní území,
- **v úseku Brno – Šakvice k realizaci infrastruktury v rozsahu dle varianty BK-3 včetně návrhu nezbytných úprav pro zvýšení kapacity – úprava spočívá v prodloužení VRT ve stopě varianty BK-4 do km 44.0** a zde vytvoření mimoúrovňového napojení do stávající trati Brno – Břeclav; mimoúrovňové napojení v tomto místě bude sloužit jako definitivní sjezd z VRT ve směru Břeclav i po případném prodloužení VRT dle varianty BK-4 na státní hranici se Slovenskem,
- **v úseku od napojení VRT v km 44.0 k realizaci infrastruktury dle varianty BK-3** (modernizaci stávající tratě na 200 km/h) s možností úpravy technického řešení v návaznosti na úpravu ukončení VRT, s možností úpravy konfigurace stanic dle požadavků aktualizovaných v rámci prodloužení VRT,
- **v úseku Praha – Benešov územní přípravu infrastruktury dle varianty JK-4** (novostavbu trati pro rychlost 200 km/h), přičemž záměr bude samostatně posouzen v rámci zpracování záměru projektu.

b) Centrální komise Správě železnic, státní organizaci **ukládá:**

- pokračovat v realizaci přípravy „pilotních úseků“,
- realizovat kroky vedoucí ke zrychlené přípravě VRT Praha – Brno – Břeclav v rozsahu dle bodu a) vč. propojení do konvenční sítě a přípravě nové budovy CDP v lokalitě

Balabenka pro řízení provozu na VRT,

- realizovat kroky vedoucí k **územní ochraně** v rozsahu dle bodu a) a **dále**:
 - ve spolupráci a po dohodě se statutárním městem Brno a Krajským úřadem Jihomoravského kraje zpracování podrobné technické studie zaměřené na prostupnost spojovací trati (jižního by-passu) územím města Brna podél dálnice D1. Důvodem je zajistit vzájemné propojení VRT Praha – Brno a modernizované trati (resp. VRT) Brno – Přerov. Po schválení studie bude v návaznosti na toto prověření možné zajistit územní ochranu v Aktualizaci územního rozvojového plánu ČR, případně z pozice oprávněného investora požádat o aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje,
 - požádat z úrovně oprávněného investora o aktualizaci Zásad územního rozvoje hlavního města Prahy pro úsek Praha-Uhřetěves – hranice Středočeského kraje pro novou variantu řešení železniční trati Praha – Benešov,
 - předat územně-analytický poklad Krajskému úřadu Středočeského kraje pro úsek Praha – Benešov vč. napojení do stávající tratě. K územní ochraně dojde následně Aktualizací územního rozvojového plánu ČR nebo Aktualizací Zásad územního rozvoje Středočeského kraje pro tuto novou variantu řešení železniční trati Praha – Benešov,
 - požádat z úrovně oprávněného investora o aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro úsek Šakvice – st. hr. (přechod hranice v lokalitě stávajícího železničního hraničního přechodu Lanžhot – Kúty dle dohody se Slovenskou republikou na jednání V4).

O 190 – Neuplatňuje další připomínky.

O 430 – Stanovisko nebylo doručeno

O 520 –

Odbor strategie konstatuje, že studie byla zpracována řádně, kompletně, v požadované kvalitě, celistvosti odpovídající standardnímu detailu a rozsahu zpracování studií proveditelnosti a je tedy způsobila pro projednání Centrální komisí MD ČR.

Studii doporučujeme schválit dle dílčích variant navržených investorem, při tvorbě závěrů Centrální komise vycházet z textu písmene a) a b) Schvalovacího/posuzovacího protokolu Správy železnic, který bude vhodné s ohledem na stanoviska dalších útvarů jazykově a věcně precizovat.

V obecné rovině je nutné v závěrech akcentovat:

1. Dle obsaženého doporučení v dalších fázích projektové přípravy (při zpracování záměru projektu a v dalších stupních, tedy EIA a DUR) posuzovat a rozpracovávat navrhovanou novostavbu trati Praha – Benešov zcela samostatně. Souhlasíme s kroky navrženými k územní ochraně trasy novostavby tratě Praha-Uhřetěves – Benešov. Vlastní proces aktualizace ZUR hlavního města Prahy a Středočeského kraje je nutné připravovat ve velmi úzké součinnosti s příslušnými útvary zaměřenými na územní plánování obou subjektů.
2. V dalších fázích projektové přípravy taktéž odbor strategie očekává, že budou k dispozici bližší podklady pro definici smysluplnosti zastavování vlaků a případné stanice mezi Poříčany a Jihlavou pro potenciální obsluhu části středních Čech (viz terminály Pučery a prověření jeho role dle závěrů Posuzovacího protokolu). Odevzdaný dokument SP v tuto chvíli tuto problematiku řeší pouze slovně bez další bližší specifikace nebo odůvodnění potřeby zastavování.

3. Pro navrhovaný terminál Brno – Vídeňská a jižní bypass Brna spojující VRT Praha – Brno s modernizovanou tratí Brno-Přerov (resp. s možným propojením na novou VRT Brno – Ostrava) je nutné zpracovat v součinnosti s městem Brno a Jihomoravským krajem podrobnější studii, která se bude zabývat detailním technickým řešením a územní průchodností (limity) sledovaného území ve vazbě na další rozvojové záměry města Brna v celé sledované lokalitě.
4. V otázce aktualizace ZUR Jihomoravského kraje v prostoru Břeclavi v souvislosti s jeho železničním obchvatem ve formě varianty BK4, která není součástí ekonomického hodnocení předložené SP, je nutné velmi těsně spolupracovat s příslušným útvarům Jihomoravského kraje, Slovenskou republikou a v dalším se zabývat pouze variantou BK4 bez propojení mezi odbočkami Podivín a Ladná nejlépe ve variantě, která opouští ČR blízkosti stávajícího železničního mostu na konvenční trati přes řeku Moravu, která minimalizuje zásahy do EVL Soutok-Podluží.

O 710 –

K předloženému materiálu „Studie proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav“ v tomto počátečním stádiu přípravy nemáme za O 710 dalších připomínek, které by šly nad rámec přiložených oponentních posudků či stanovisek.

O 914 –

Studie je v určitém rozsahu již vymezena v Zásadách územního rozvoje krajů především jako územní rezerva. V Krajích Vysočina a Jihomoravském je navrženo nové směrové vedení, které je obcemi většinou vnímáno pozitivně. Některé úseky jsou dokonce vymezeny jako veřejně prospěšné stavby. Studie byla v celém rozsahu důkladně projednána a pro další řešení v územně-plánovacích dokumentacích považujeme za nutnost studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav schválit.

Problém v posledním půlroce vnikl u územních rezerv pro liniové stavby, a to nálezem Ústavního soudu doplněného o to, že územní rezervy mohou být majiteli pozemků strpěny max. 4 roky. Tady bychom rádi upozornili na problém s úsekem obchvatu Břeclavi a novou stopou na hranice. Problémem je nedostatečné odůvodnění tohoto záměru a odmítnutí ze strany Jihomoravského kraje tuto část, alespoň vymežit jako územní rezervu, jelikož se jedná velmi cenné území z hlediska životního prostředí a nesouhlas ze strany Břeclavi. Doporučujeme tuto část nechat doplnit případně územně-technickou studií a samostatně projednání. Doporučujeme také zajistit určitý závazek ze Slovenské republiky, že budou řešit rychlé spojení v novém koridoru a dohodne se místo nebo spíše místa případného překročení hranic.

Praha – Benešov

Územně je možné řešit novou variantu trasy Praha – Benešov až po vydání Aktualizace č. 3 ZÚR Středočeského kraje. Bude se jednat už jen částečné úpravy koridoru. V této fázi projednávání ZÚR SK není možné za dotčený orgán požadovat novou změnu koridoru.

SFDI –

Základním cílem předmětné SP je nalezení územně průchodné a efektivní trasy nového rychlého železničního spojení Prahy a Brna. Dalšími cíli je též odstranění dnes již nedostatečné kapacity konvenční železnice v oblastech železničních uzlů Praha a Brno, a získání dostatečné její kapacity pro rozvoj železniční nákladní dopravy. I z tohoto důvodu je SP rozšířena o řešení úseku Brno – Břeclav.

Prvotní návrh tras se odkazuje na předchozí dokumentace, které však nejsou v SP blíže specifikovány. Předložená studie proveditelnosti posuzovala v úseku Praha – Brno vedení trasy ve dvou variantách: Severní (Praha – Kutnohorský – Jihlava – Brno, trasy označené jako SK4) a Severní dle ZÚR (Praha – Kutnohorský – Brno, trasy označené jako PK4). Obě varianty uvažují

pouze s provozem vlaků osobní dopravy. V úseku Brno – Břeclav pak byly posuzovány dvě varianty: Varianta BK3, která vede do ŽST Šakvice a **dále navazuje na konvenční železnici** a Varianta BK4, která osahuje možné pokračování VRT na státní hranici se Slovenskem a napojení Břeclavi sjezdem v oblasti obce Ladná. Ekonomické hodnocení však počítá s variantou BK3.

Výběr tras byl proveden dle kritérií dopravní a společenské potřeby a technické, územní a environmentální průchodnosti. **I přes níže uvedené nedostatky lze se závěry multikritériálního výběru souhlasit.**

Níže uvádíme nedostatky, které SP postrádá:

Koncepce:

Pro hodnocení dopravního a společenského kritéria ve SP chybí:

- bližší rozbor přepravních proudů v celém území ČR
- posouzení jednotlivých míst zdrojů a cílů cestujících
- rozbor situace rychlých spojení v navazujících územích střední Evropy včetně přepravních proudů s dopadem na přeshraniční a vnitrostátní dopravu.

Prognóza počtu cestujících:

V návaznosti na hodnocení dopravního a společenského kritéria neobsahuje SP:

- Rozklad vnitrostátní a mezistátní dopravy
- Konkrétní poptávka po přepravních ramenech a jejich délkách
- Rozbor jednotlivých zdrojů a cílů cest, rozbor poptávky v jednotlivých stanicích VRT

Předpoklad rozsahu přechodu cestujících z IAD na VRT je zřejmě zidealizovaný, lze předpokládat, že podstatná část cestujících u IAD vždy zůstane.

Provozní koncepty:

Zvolený provozní koncept rychlostního profilu 300 – 320 km/hod se z hlediska plošné obsluhy území blíží k modelu páteřní segregované dopravy. Což je model, který je vhodný spíše pro delší přepravní vzdálenosti.

Pro volbu provozního konceptu bude dále důležitá použitelnost trakčního vozidlového parku pro jednotlivá rychlostní pásma jízdní dráhy. Např. jednotky pro regionální dopravu v relaci Brno – Velké Meziříčí musí umožnit minimální využitelnou rychlost.

Technické parametry:

SP vychází z předpokladu, že směrové a sklonové poměry trati VRT pro rychlostní pásma 250 km/h a 320 km/h jsou shodné. Pro stanovení využitelnosti VRT chybí též stanovení minimální dovolené rychlosti pro danou jízdní dráhu. Především v kopcovitém terénu může dojít k rozdílné náročnosti vedení tras při takto rozdílných parametrech. Z toho mohou vyplynout i rozdílné investiční náklady.

Z toho důvodu navrhujeme sledovat obě rychlostní varianty i v další přípravě a návrh upřesnit.

Rozsah uvažované dopravy:

SP pro hodnocení variant využívá řešení návrhu linkového vedení včetně taktových intervalů. U jednotlivých linek předpokládá délky souprav 200 m a 400m. SP nezmiňuje zdroj volby jednotlivých linek a složení souprav. Zároveň se však nezmiňuje o předpokladech objednávek dopravy ve veřejném zájmu či výlučném provozu na komerční bázi. Uváděná průměrná obsazenost jednotlivých vlaků na veškerých uvažovaných linkách je poměrně nízká.

Chybí průkaz efektivnosti celodenního provozování linek SPR 1, SPR2 a z toho vyplývajícího návrhu brněnského jižního bypassu.

Vstup VRT do ŽUP a ŽUB:

Navržené trasy VRT do ŽUP je nutno ověřit v rámci nyní zpracovávané SP ŽUP. Zaústění VRT od Prahy do ŽUB vyvolává pro cestující tranzitujících linek Ex 3, Ex5 nepříjemnou úvrat' v žst. Brno hl. n.

SP dostatečně neuvažuje s těmito riziky:

- Chování dopravců ve věci úspory provozních nákladů
- Pořizovací náklady na použitelná vozidla
- Energetická náročnost při rapidním zvýšení cen elektrické energie
- Cena jízdného – tarifní otázky
- Nenaplnění předpokladu, že budou dokončeny navazující investiční akce

K předložené studii proveditelnosti byl zpracován oponentní posudek společnosti PricewaterhouseCoopers, jehož připomínky však Správa železnic nevypořádala. Jedná se zejména o tyto podstatné připomínky:

- Ve SP chybí analýza poptávky cestujících podle účelu cesty (služební, osobní/dovolená, osobní/jiné účely), z níž pak může vyplynout rozdílná citlivost na dobu přepravy a následně výběru druhu dálkové dopravy. Oponent doporučuje posouzení vhodného dodavatelského a obchodního modelu.
- V další fázi projektu je doporučeno nejprve zpřesnit návrh a poté teprve rozhodnout a zvolit rychlost (250, resp. 320 km/hod). SP neumožňuje jednoznačně analyzovat pravděpodobný rozdíl mezi oběma rychlostními variantami, neboť návrh projektu je v obou případech totožný, podrobněji viz OP.
- Oponent upozorňuje na skutečnost, že náklady na údržbu budou pro tunely a mosty 2,5 až 3krát vyšší než na zbytku trati. Uvažované náklady na údržbu (dle oponenta) vychází z předpokladu, že méně než 10 % z celkové délky tratě tvoří tunely a mosty. V případě, že by toto procento bylo vyšší, je třeba adekvátním způsobem náklady na údržbu navýšit. Budoucí studie by proto měly být založeny na podrobnějším posouzení zohledňujícím například skutečné rozložení a délku nejvýznamnějších děl, jako jsou mosty a tunely, zejména pokud tato délka přesahuje uvedený procentní podíl.
- Oponent doporučuje lépe odůvodnit tvrzení, že celková úroveň dopadu na životní prostředí varianty SK4 a PK4 je stejná (podrobněji OP bod 52).
- Oponent upozorňuje na to, že je důležité co nejdříve reagovat na požadavky, které musí projekt splňovat, aby byl přijatelný pro financování z EU, a to i na požadavky týkající se životního prostředí. Podrobněji OP body 63-66. Oponent doporučuje vypracovat podrobnější analýzu environmentálních rizik.

Výsledky ekonomického hodnocení jednotlivých variant:

Varianta	Investiční náklady včetně rizikové přírážky [tis. Kč]	ERR [%]	ENPV [tis. Kč]	BCR
SK4-250	323 923 131	6,96	55 989 050	1,317
SK4-320	300 755 183	7,71	71 011 296	1,402
PK4-250	323 923 131	7,25	61 609 533	1,373
PK4-320	300 755 183	7,71	77 234 632	1,468

Závěr:

- **V další fázi přípravy doporučujeme sledovat variantu Praha – Kutnohorsko – Jihlava – Brno, trasy označené jako SK4, avšak rozhodnutí o výběru rychlostního profilu odložit**

do té doby, než bude návrh upřesněn a budou jednoznačně definovány rozdíly mezi rychlostí 250 km/hod a 320 km/hod. Pro úsek Brno – Břeclav pak doporučujeme sledovat Variantu BK3, ve které navazuje VRT jižně od ŽST Šakvice na konvenční železnici.

- **Doporučujeme v další fázi přípravy rozpracovat SP do podoby podrobnějších dokumentací, tak aby zohlednila závěry oponentního posudku PricewaterhouseCoopers a dalších posuzovatelů (JASPERS, SFDI a MD). Tyto připomínky a nedostatky je nutné odstranit a vypořádat ještě před zpracováním jednotlivých záměrů projektu. Vypořádáním těchto připomínek nepředpokládáme zásadní dopad do celkového hodnocení ekonomické efektivity SP.**

Závěr CK MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že studii proveditelnosti VRT Praha – Brno – Břeclav schvaluje ve variantě dle ekonomického hodnocení obsaženém ve variantě SK4-320 (definice rovněž zahrnutých úseků Brno – Břeclav a Praha – Benešov – Bystřice s upřesněním dle podmínek níže). Pro další přípravu Centrální komise ukládá Správě železnic, státní organizaci:

- 1. V úseku Praha – Brno pokračovat v přípravě dle varianty SK4-320. Správa železnic, státní organizace, bude realizovat kroky vedoucí ke zrychlené přípravě VRT včetně propojení s konvenční sítí. Správa železnic prověří potřebnost terminálu Pučery VRT vč. vazby na okolní území.**
- 2. V úseku Brno – Břeclav pokračovat v přípravě dle varianty BK3 s dodatečnou úpravou pro zvýšení kapacity spočívající v prodloužení VRT dle varianty BK4 do km 44,0 a zde vytvoření mimoúrovňového napojení do stávající tratě Brno – Břeclav. V úseku od napojení VRT v km 44,0 pokračovat v realizaci infrastruktury dle varianty BK3 s možností úpravy technického řešení v návaznosti na úpravu zaústění VRT a s možností úpravy konfigurace stanic dle požadavků aktualizovaných v rámci prodloužení VRT. Toto řešení nebude obsahovat propojení mezi odbočkami Podivín a Ladná dle varianty BK4.**
- 3. V úseku Šakvice – státní hranice ve variantě BK4 zajistit územní studii průchodu železniční tratě územím s prvky ochrany životního prostředí (oblasti NATURA a EVL) s případným návrhem kompenzačních opatření. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.**
- 4. V souladu s bodem 3 zahájit přípravu podkladů pro možné uzavření mezinárodní smlouvy se Slovenskou republikou o stykovém místě železniční infrastruktury.**
- 5. V prostoru železničního uzlu Brno bude terminál Brno-Vídeňská řešen podrobnou územní studií zadanou Jihomoravským krajem z důvodu prověření jeho umístění v území a dopravní obslužnosti. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.**
- 6. Úsek propojení VRT Praha – Brno s konvenční tratí Brno – Přerov, případně VRT Brno – Přerov (od terminálu Brno-Vídeňská do prostoru odbočky Šlapanice/Bredovka), tzv. „Jižní bypass“, posoudit územně-technickou studii prověřující možnost průchodu územím podél dálnice D1, a to v úzké spolupráci s městem Brnem a Jihomoravským krajem. O výsledku tohoto prověření Správa železnic, státní organizace, informuje Centrální komisi MD a vyčká dalšího rozhodnutí.**

- 7. Pro úsek Praha-Zahradní Město – Praha-Běchovice a úsek Praha-Uhřetěves – hranice Středočeského kraje dle koridoru JK4 Správa železnic, státní organizace, požádá o aktualizaci ZÚR hl. m. Prahy.**
- 8. Úsek Praha-Uhřetěves – Benešov – Bystřice dle koridoru JK4 (maximální provozní rychlost 200 km/h) bude samostatně posouzen záměrem projektu. Správa železnic, státní organizace, předá krajskému úřadu Středočeského kraje územně-analytické podklady pro úsek hranice Středočeského kraje – Benešov – Bystřice k následné aktualizaci ZÚR.**
- 9. Zahájit přípravu dispečerského pracoviště pro řízení provozu na VRT včetně výstavby nové budovy potřebné k tomuto účelu.**
- 10. Další přípravu řešit v návrhových parametrech pro maximální provozní rychlost 320 km/h a důkladně vypořádat a vysvětlit připomínky uvedené v závěrech oponentních posudků společností PricewaterhouseCoopers a Jaspers. Při přípravě zohlednit závěry posouzení SNCF a profesora Andrew McNaughtona.**

1.2 VRT (Brno –) Přerov – Ostrava

(Prezentace Ing. Michal Kliský)

Zadavatel SP: Správa železnic, státní organizace

Zhotovitel: SUDOP PRAHA, a. s. + Egis rail, SA

Druh dokumentace: studie proveditelnosti

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

Místo realizace (kraj): Jihomoravský kraj, Olomoucký kraj, Moravskoslezský kraj

Předmětem studie proveditelnosti (dále jen „SP“) byl návrh možných variant řešení novostavby vysokorychlostní tratě v úseku Brno – Přerov – Ostrava. Zpracování SP navazuje na schválený Program rozvoje Rychlých železniční spojení v ČR (schválen usnesením vlády č. 389 dne 22. 5. 2017), kterým byl stanoven základní předpoklad řešení vysokorychlostní sítě v České republice. Zpracování studie proveditelnosti dále předcházelo zpracování územně-technických studií pro jednotlivé úseky, které vytvořily technické podklady pro možné řešení.

Zpracování SP bylo rozděleno do 2 etap, kdy v rámci první etapy byly zadavateli zajištěny podklady pro zadání dokumentace pro územní řízení v úseku Přerov – Ostrava, který byl schválen k přípravě dalších kroků v rámci schválení „pilotních úseků VRT“ Centrální komisí MD dne 29. 8. 2018. Navazující druhá etapa pak představuje zpracování studie proveditelnosti v plném rozsahu včetně podkladů pro rozhodnutí o další existenci územní rezervy (resp. návrhového koridoru) v úseku Brno – Přerov.

Řešená vysokorychlostní trať je navržena v územně ustáleném koridoru, který je sledován v zásadách územního rozvoje dotčených krajů. V úseku Přerov – Ostrava je trať v pokročilejším stavu přípravy a realizace VRT zajistí kapacitní odlehčení současné konvenční tratě včetně zvýšení kapacity pro nákladní dopravu. V úseku Brno – Přerov pak probíhá příprava na modernizaci konvenční tratě na rychlost 200 km/h, kterou navržená VRT vhodně doplňuje.

Základní cíle SP

- 9) Zlepšení mobility osob v rámci České republiky
- 10) Eliminace bezpečnostních rizik a vysoká spolehlivost železničního systému
- 11) Zvýšení podílu železnice na dopravním trhu
- 12) Přijatelná energetická náročnost v sektoru dopravy a příspěvek ke snížení produkce CO₂
- 13) Výrazně lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteřní železniční infrastrukturu
- 14) Zvýšení kapacity železniční sítě
- 15) Konkurenceschopná cestovní doba na rozhodujících relacích
- 16) Podpora hospodářských příležitostí v regionech a regionálních centrech

Výchozí technický stav a parametry železniční infrastruktury

Ve výchozím stavu železniční infrastruktury není v dané relaci zřízena žádná vysokorychlostní trať. Obsluha této relace je zajištěna pomocí konvenční železniční sítě, kterou zde tvoří II. tranzitní železniční koridor a konvenční železniční trať Brno – Přerov (s předpokladem její modernizace na rychlost 200 km/h). Tyto tratě jsou silně zatíženy a svými kvalitativními parametry již nejsou schopny plnit roli páteřního dopravního systému. Nežádoucím vlivem na provoz na uvedené trati je především kombinace různých požadavků dopravy regionální, dálkové a nákladní, které způsobují vzájemná omezení mezi jednotlivými vlaky. Technický stav železniční infrastruktury je na jednotlivých částech tratě značně rozdílný, postupně je zajišťována její modernizace v zájmu zajištění provozování dráhy v dostatečné kvalitě. Tato modernizace nebude novostavbou

vysokorychlostní tratě nijak znehodnocena, neboť bude nadále využívána pro potřeby dopravy nákladní i regionální.

Varianta Bez projektu

Ve stavu Bez projektu je předpokládáno zajištění rozvoje okolní konvenční i vysokorychlostní železniční sítě s výjimkou úseku Brno – Přerov – Ostrava v souladu s přílohou č. 1 Programu rozvoje Rychlých železničních spojení v ČR. Ve variantě bez projektu se nepředpokládá ani realizace pilotních úseků VRT, které jsou hodnoceny jako součást projektu. Rozvoj okolní sítě představují především následující projekty:

- VRT Praha – Brno – Břeclav
- Modernizace tratě Brno – Přerov pro rychlost 200 km/h
- Konverze trakční napájecí soustavy v dotčeném území

Vzhledem k vedení dálkových linek osobní dopravy v relacích Praha – Ostrava a Vídeň – Ostrava po konvenčních tratích a jejich budoucímu zvýšení rozsahu provozu se předpokládá kapacitní omezení pro nákladní dopravu v úseku Přerov – Ostrava ve variantě bez projektu.

Projektové varianty

Byly zpracovány 4 projektové varianty pro úsek Brodek u Přerova – Ostrava-Svinov, které jsou rozlišeny podle řešení upřednostňujícího terminály (značení t) nebo upřednostňujícího sjezdy na konvenční železniční síť (značení s) a dále podle navržené traťové rychlosti (250 nebo 350 km/h). Tyto varianty byly dále rozšířeny o 2 možnosti řešení úseku Brno – Brodek u Přerova v závislosti na formu řešení obsluhy Olomouce. Řešení úseku Brno – Brodek u Přerova nepodléhalo ekonomickému posouzení s ohledem na předpokládaný horizont výstavby.

Hodnocení ekonomické efektivity a výše investičních nákladů jednotlivých variant

Varianta	Bez projektu	PrO-s 250	PrO-s 350	PrO-t 250	PrO-t 350
CIN včetně rizikové přírážky [mil. Kč]	-	82 128	82 724	80 010	80 541
FRR [%]	-	0,28	0,08	není	0,25
FNPV [mil. Kč]	-	-38 885	-40 801	-36 552	-38 420
ERR [%]	-	11,21	11,49	11,94	12,18
ENPV [mil. Kč]	-	86 541	92 134	97 492	102 541
B/C Ratio	-	2,570	2,659	2,817	2,898

Zhodnocení plnění cílů projektu

Bylo posouzeno hodnocení plnění jednotlivých cílů projektu z hlediska charakteristiky těchto cílů.

Zvýšení kapacity a rychlosti pro dálkovou vnitrostátní dopravu

Ve všech variantách dochází k požadovanému zvýšení kapacity a rychlosti pro dálkovou vnitrostátní dopravu. Nejlépe je tento cíl naplněn v případě varianty B-PrO-s_2 350, která zajišťuje výrazné zlepšení i jižní části tratě mezi Brnem a Brodkem u Přerova. Řešení zvýšení rychlosti a kapacity v mezinárodní dopravě pak dále závisí na navazujících projektech v zahraničí.

Návrh VRT s maximálními benefity pro železniční síť v regionu

Všechny varianty řešení uvedený cíl plní. K nejlepšímu naplnění uvedeného cíle dochází v případě varianty B-PrO-s_2 350. Varianty s terminály vykazují v matematickém modelu mírně vyšší zatížení, které ovšem závisí na návaznosti nekolejové dopravy. Varianty se sjezdy pak lépe zajišťují obsluhu tradičních míst zastavení.

Přijatelná energetická náročnost a příspěvek ke snížení emisí CO₂

Díky výraznému převodu dopravy z individuální, autobusové i letecké se předpokládá výrazné snížení emisí skleníkových plynů z dopravy. Mírně vyšší energetická náročnost provozu při rychlosti 320 km/h je kompenzována vyšším převodem dopravy z ostatních energeticky náročnějších způsobů dopravy.

Lepší obsluha regionů a jejich napojení na páteří železniční síť

Všechny varianty navrhují zlepšení napojení regionů a metropolitních center. K nejlepšímu naplnění cíle dochází u varianty B-PrO-s_2 350, která zajišťuje zlepšení spojení i v případě relace Brno – Olomouc.

Zvýšení kapacity železniční sítě

Novostavba VRT zajišťuje novou kapacitu na železniční síti. Technické parametry VRT předpokládají provoz vlaků osobní dopravy splňujících požadavky pro přístup na uvedenou síť. Nová kapacita VRT umožní výrazné zvýšení rozsahu nákladní dopravy na II. TŽK v úseku Přerov – Ostrava.

Hospodárné vynakládání investičních prostředků a zajištění efektivního provozu

Ve všech variantách je navrženo řešení zajišťující hospodárné vynakládání investičních prostředků. Dle výpočtu dopravního modelu jsou pak provozované linky dostatečně vytiženy cestujícími, což vede rovněž k efektivnímu provoznímu řešení.

Z celkového posouzení vyplývá příznivější plnění cílů projektu u variant s traťovou rychlostí 320 km/h v hlavní trase vzhledem ke kratším cestovním dobám a z toho plynoucího většího rozsahu převodu dopravy. Varianta se sjezdy pak poskytuje lepší propojení mezi současnou konvenční tratí a VRT a zajišťuje lepší možnosti řešení dopravní obsluhy regionu.

Studie proveditelnosti byla rozeslána příslušným odborům MD a SFDI ke stanovisku.

Závěry a doporučení věcně příslušných odborů MD a SFDI:

O 130 – O130 navrhuje Centrální komisi MD přijetí následujícího závěru:

a) schválit:

- výstupy studie proveditelnosti jako dostatečný podklad pro další přípravu záměru,
- v úseku Přerov (Prosenice) – Ostrava k realizaci infrastrukturu v rozsahu dle varianty **Pr-O-s 350** s možností drobných korekcí trasy v rámci vymezeného koridoru v závislosti na projednání záměru se samosprávou a s výhradou úpravy provedení sjezdů do konvenční sítě,
- v úseku Brno – Přerov (Prosenice) k územní přípravě infrastrukturu dle varianty **B-PrO-s_2 350**.

b) uložit:

investorovi Správě železnic, s. o:

- pokračovat v realizaci dříve uložených kroků při schválení přípravy „pilotních úseků“, tj. v úsecích Prosenice – Hranice na Moravě a Hranice na Moravě – Ostrava-Svinov,

- realizovat kroky vedoucí k projektové přípravě těsně navazujících částí konvenční sítě v souladu se stavebním zákonem (č. 183/2006 Sb.):
 - zadat zpracování Dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (DÚR) podle vyhlášky č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb pro ŽST Hranice na Moravě v rozsahu nezbytném pro zapojení a spolehlivé provozování dopravy na VRT,
- realizovat kroky vedoucí k územní ochraně:
 - s ohledem na nové skutečnosti v územní ochraně navrhovaných tras provést dodatečně ekonomické vyhodnocení také pro úsek Brno – Přerov (Prosenice) s termíny realizace dle předpokladu studie proveditelnosti a předložit ekonomické vyhodnocení k projednání Centrální komisi MD
 - v návaznosti na projednání (schválení) ekonomického vyhodnocení případně požádat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů jako oprávněný investor o aktualizaci Zásad územního rozvoje Jihomoravského kraje pro úsek Brno – hranice kraje vč. napojení do stávající tratě spočívající ve stanovení návrhového koridoru a vymezení stavby vč. staveb navazujících jako veřejně prospěšné stavby,

v návaznosti na projednání (schválení) ekonomického vyhodnocení případně požádat v souladu se zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů jako oprávněný investor o aktualizaci Zásad územního rozvoje Olomouckého kraje pro úsek hranice kraje – Prosenice vč. napojení do traťového úseku Přerov – Olomouc spočívající ve stanovení návrhového koridoru a vymezení stavby vč. staveb navazujících jako veřejně prospěšné stavby.

O 190 – Neuplatňuje další připomínky, nemá preference ke sjezdové/terminálové variantě

O 430 – Stanovisko nebylo doručeno

O 520 –

Odbor strategie konstatuje, že studie byla zpracována řádně, kompletně, v požadované kvalitě, celistvosti odpovídající standardnímu detailu a rozsahu zpracování studií proveditelnosti a je tedy způsobilá pro projednání Centrální komisí MD ČR.

Studii doporučujeme schválit dle dílčích variant navržených investorem, při tvorbě závěrů Centrální komise vycházet z textu písmene a) a b) Schvalovacího/posuzovacího protokolu Správy železnic, který bude vhodné s ohledem na stanoviska dalších útvarů jazykově a věcně precizovat.

V obecné rovině je nutné v závěrech akcentovat:

1. Dle obsaženého doporučení v dalších fázích projektové přípravy (při zpracování záměru projektu a v dalších stupních, tedy EIA a DUR) posuzovat a rozpracovávat navrhovanou novostavbu VRT Přerov (Prosenice) – Ostrava-Svinov s návrhovou rychlostí minimálně 300 km/h pro potřeby výhradně osobní dopravy s možností sjezdů do stanice Hranice na Moravě a tím napojení VRT na konvenční železniční síť v uvedeném území. Navržené řešení sjezdů musí být v korelaci s budoucím uspořádáním stanice Hranice na Moravě, procesně bude muset být vyřešeno křížení s územní rezervou Oderské větve vodního koridoru DOL.
2. V dalších fázích projektové přípravy odbor strategie navrhuje nadále se nezabývat variantními řešeními zahrnujícími terminál „ŽST/Odb. Odry RS“ zejména z důvodu absence vazby na stávající železniční síť a s ohledem na populační velikost a význam okolních sídel.
3. Odbor strategie doporučuje aktualizovat územně-plánovací dokumentaci Olomouckého a Jihomoravského kraje s ohledem na zachování existence koridoru pro výstavbu možné budoucí VRT v úseku Brno – Brodek – Prosenice avšak se zúžením existující územní rezervy na šířku 200m. V úseku Brno-Prosenice musí být tato stavba ekonomicky zdůvodněna.

4. Odbor strategie doporučuje zpracovat výsledky posouzení studie proveditelnosti ze strany posudků společnosti PricewaterhouseCoopers a iniciativy Jaspers v dalším stupni projektové dokumentace.

O 710 –

Drobnou připomínkou je v materiálu *B-Pr-Ost_21-02-28_KO\A. Texty\A.2.3 - Technické řešení\B-Pr-Ost_A.2.3 - návrhová část, technické řešení.pdf* nevysvětlená několikrát použitá zkratka POTV – dohledáno patrně ve významu *Prostor ohrožení trakčním vedením*.

Dále je ve stejném materiálu kapitola **3.5.4 Křížení s kanálem D-O-L (DOL)**. Předpokládané změny ve vnímání projektu DOL by patrně měly pro SP VRT znamenat uvažovat i variantu bez DOL.

K předloženému materiálu „Studie proveditelnosti VRT Brno – Přerov – Ostrava“ v tomto počátečním stádiu přípravy za O 710 dalších připomínek nemáme.

O 914 – oddělení územního plánu

Požadujeme návazně dopracovat ekonomické posouzení úseku Brno – Brodek ve vazbě na delší časový horizont realizace. Z hlediska územních rezerv musí být určitým způsobem zajištěno posouzení potřebnosti ponechání územní rezervy v Zásadách územního rozvoje Jihomoravského kraje a Olomouckého kraje.

SFDI –

Hlavním cílem studie proveditelnosti bylo ověření možnosti zkrácení jízdních dob dálkové a meziregionální osobní železniční dopravy v ose Brno – Ostrava návrhem VRT, etapovitě s využitím již definované modernizované trati Brno – Přerov (max. $v = 200$ km/h). Důležitým cílem je též získání dostatečné kapacity trati pro rozvoj nákladní železniční dopravy, především v úseku Přerov – Ostrava.

Výsledkem EH je fakt, že přínosy ze získané kapacity pro nákladní dopravu převyšují přínosy z časových úspor zkrácením jízdních dob osobní dopravy.

Z většiny textu SP vyplývá, že základní etapou stavby VRT je úsek Prosenice – Ostrava-Svinov. V některých částech SP se za předmětnou etapu popisuje již úsek od Brodku u Přerova. **Etapu je nutné ve všech částech SP jednoznačně definovat. Ze strany SFDI se jednoznačně přikláníme k úseku Prosenice – Ostrava-Svinov.**

Projektové varianty se liší posuzovanými rychlostmi max. 250 km/h a max. 350 km/h, a návrhy se sjezdy do žst. Hranice na Moravě (s indexem s), či bez nich (s indexem t), ale s nácestnými terminály Trnávka, Odry.

Z posouzení rychlostních pásem předkladatel doporučuje sledovat varianty s max. rychlostí 350 km/h a z důvodů výhodnější variability provozu variantu s indexem s.

Přínos varianty s je v možnosti přímé dopravní obsluhy Hranic na Moravě a přechodu linek Ex2, S83 a S84 z VRT ve směru Valašské Meziříčí a Vsetín. **Je diskutabilní, zda tyto víceméně regionální linky mají být vedeny po VRT. V dokumentaci postrádáme zhodnocení případného zastavování vlaků kategorie Ex v Hranicích na Moravě.** Nezbytná náročná celková rekonstrukce žst. Hranice na Moravě není předmětem této SP. Zhodnocení dopravní obsluhy žst. Hranice na Moravě, případně Valašského Meziříčí a Vsetína, bude významným podkladem pro výběr výsledné varianty.

Pro variantu t, která má mírně lepší EH, postrádáme návrh zastavovací politiky v dopravních Trnávka a Odry. U těchto dopraven chybí porovnání dopravní obslužnosti přilehlých oblastí s obsluhou přes žst. Lipník nad Bečvou, Suchdol nad Odrou a Studénka.

SP vychází z předpokladů SŽ, že výše investičních nákladů je pro technické řešení o parametrech rychlostí max. 250 a 350 km/h prakticky shodná. **V dané lokalitě lze se odpovědně domnívat, že v trasování dráhy o takto rozdílných rychlostech dochází k podstatným rozdílům v parametrech směrových i zakružovacích oblouků, což má znatelný vliv na výši investičních nákladů.**

Doporučovaná varianta využívá možnosti jízd po VRT soupravami vlaků různých linek v širokém rychlostním pásmu **200–320 km/h**, soupravami se širokými výkonovými pásmy **od 3,4 MW po 10 MW**. S ohledem na častější možnosti zastavování či sjezdů nejsou pak max. rychlosti plně využívány.

V provozních nákladech nejsou dostatečně zhodnoceny náklady na trakční energii, náklady na pořízení vozidel, jejichž náročnost roste s jejich maximální možnou rychlostí.

V SP není rovněž zmínka o předpokladech objednávky dopravy ve veřejném zájmu či převážně dopravě na komerční riziko dopravců, jak je dnes v rameni Praha – Ostrava. Stanovisko Ministerstva dopravy (O910) není v dokumentaci doloženo a názory krajských objednavatelů dopravy jsou poplatné především danému kraji, z celkového pohledu VRT je lze pokládat pouze za orientační.

V SP předpokládaná obsazenost vlaků jednotlivých navrhovaných linek nezdůvodňuje jejich návrh a navrhovaný provozní interval. Pro rozsah dopravy na komerční bázi dopravců bude vždy záležet na míře jejich možného zisku.

Nelze předjímat, jak výkonné vozové soupravy a o jakých rychlostech budou na předmětné VRT převážně využívány.

Podobným způsobem hodnotí SP též iniciativa JASPERS.

Z hledisek hlavních cílů je zřejmé, že k jejich naplnění je v úseku Přerov – Ostrava nejvýhodnější realizace nové stopy dráhy pro osobní dopravu v parametrech VRT. Samotný výběr projektové varianty by měl být podřízen skutečné efektivitě provozně upraveného řešení.

K potvrzení nejvyšší efektivnosti měla SP kromě obsažených projektových variant též zhodnotit, byť negativně, varianty prostého přiložení 3. či 4. traťové koleje, anebo samostatné trati pro nákladní dopravu.

K technickému řešení napojení VRT na konvenční železnici u žst. Prosenice a Ostrava-Svinov existují zajisté i jiná kolejová uspořádání. Předpokládáme, že detailní kolejová řešení budou předmětem dalších stupňů dokumentací.

Další pokračování VRT v nové stopě v úseku Brno – Prosenice bude odvislé od realizace VRT Praha – Brno a naplnění potřeb dopravy na síti VRT.

K předložené studii proveditelnosti byl zpracován oponentní posudek společností PricewaterhouseCoopers, jehož připomínky však Správa železnic nevypořádala. Jedná se zejména o tyto připomínky:

- Prognóza přepravy cestujících uvádí, že je „poměrně vyrovnaná u všech variant projektu“, a to v rozmezí 24–29 tisíc cest/den „na velké části nové VRT“. Prognóza neobsahuje podrobnější segmentaci poptávky (např. na obchodní/volnočasové cesty atd.), doporučujeme ji v další fázi projektu doplnit. Relevantní to bude zejména v případě, že bude předpokládán dodavatelský model PPP (partnerství mezi veřejným a soukromým sektorem), neboť podrobnější segmentace umožní lepší posouzení nabídky komerčních vlaků s přihlédnutím k různým preferencím jednotlivých tržních segmentů z hlediska hodnoty času, cen atd. (podrobněji body 13,14)
- Pro možnost čerpat finanční prostředky či využít jiné finanční nástroje EU bude nutné se detailněji zaměřit na problematiku EU taxonomie. Oponent upozorňuje na to, že je důležité co nejdříve reagovat na požadavky, které musí projekt splňovat, aby byl přijatelný pro financování z EU a to i z požadavků na životní prostředí. Podrobněji OP body 23-28. Oponent doporučuje vypracovat podrobnější analýzu environmentálních rizik.

Závěr:

- Před dalším projednáváním předmětné studie požadujeme nejprve vypořádat jednotlivé připomínky SFDI uvedené výše a především jednotlivé připomínky uvedené v oponentních posudcích, které byly ke studii proveditelnosti vyhotoveny (především od zpracovatelů PwC a Jaspers).
- V další přípravě se přikláníme ke sledování úseku Prosenice – Ostrava-Svinov dle varianty Pr-O-t, avšak doporučujeme rozhodnutí o výběru rychlostního profilu odložit do té doby, než bude návrh upřesněn a budou jednoznačně definovány rozdíly mezi rychlostí 250 km/hod a 320 km/hod. Přikláníme se k variantě s terminály, a to vzhledem k tomu, že tato varianta je ekonomicky efektivnější díky nižším nákladům a kratší době cestování.
- V úseku Brno – Přerov v tuto chvíli v přípravě doporučujeme zatím nepokračovat, a to vzhledem k plánované modernizaci této trati, která zajistí dostatečnou kapacitu i akceptovatelné jízdní doby.
- Výstupy z této studie proveditelnosti je nutné promítnout do připravované stavby uzlu Ostrava.

Závěr CK MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že studii proveditelnosti VRT (Brno –) Přerov – Ostrava schvaluje. Pro další přípravu Centrální komise ukládá Správě železnic, státní organizaci:

1. V úseku Přerov (Prosenice) – Ostrava pokračovat v přípravě dle varianty Pr-O-s_350 a realizovat kroky vedoucí ke zrychlené přípravě VRT včetně propojení s konvenční sítí.
2. V úseku Brodek u Přerova – Prosenice pokračovat v přípravě dle varianty Pr-O-s_350, tedy v přípravě VRT v tomto úseku za účelem doplnění propojení VRT s tratí č. 270 Olomouc – Přerov.
3. Pro úsek Brno – Brodek u Přerova (odb. Rokytnice) zpracovat ekonomické hodnocení pro variantu B-PrO-s_2 350, jeho výsledek předložit Centrální komisi MD a vyčkat dalšího rozhodnutí.
4. Předložit zpracovaný návrh modernizace ŽST Hranice na Moravě ve formě záměru projektu Centrální komisi MD k projednání.
5. Další přípravu řešit v návrhových parametrech pro maximální provozní rychlost 320 km/h a důkladně vypořádat a vysvětlit připomínky uvedené v závěrech oponentních posudků společností PricewaterhouseCoopers a Jaspers. Při přípravě zohlednit závěry posouzení SNCF a profesora Andrew McNaughtona.

2. Záměr projektu investiční akce

2.1 Vybavení železničních vozidel Unipetrol Doprava palubními jednotkami ETCS

(Prezentace Mgr. Petr Řehák)

Poznámka: Název akce je oproti ZP upraven dle evidence SFDI).

Investor: ORLEN Unipetrol Doprava, s. r. o.

Zpracovatel: EUFC CZ, s. r. o., Brno

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce.

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

Místo realizace (kraj): Ústecký

Předpokládaná realizace: 01/2022–06/2023; zahájení provozu k 1. 7. 2023.

CIN: 16,000 mil. Kč (bez DPH); z prostředků **SFDI (dotace) = 13,500 mil. Kč (bez DPH)**, (vlastní zdroje) = 2,500 mil. Kč (bez DPH); CÚ 2021.

ISPROFOND: Dosud nebyl přidělen (Proces řeší SFDI s Unipetrolelem).

Oponentní posudek: Nevztahuje se.

Realizací projektu dojde k vybavení 2 nových vozidel řady 383 palubními jednotkami systému ETCS (sériová zástavba) s jejich využitím pro nákladní dopravu, čímž bude mít Společnost podíl vozidel se systému ETCS ve výši 61,3 %. Průměrný kilometrický proběh na tratích provozovaných Správou železnic, státní organizací, je kalkulován na úrovni 150 000 km ročně, z čehož 85 % budou tvořit tratě vybavené technologií ETCS.

Projekt je v souladu s TSI CCS – technické specifikace pro interoperabilitu – subsystém „Řízení a zabezpečení“, s „Národním implementačním plánem ERTMS“ a s pokynem provozovatele dráhy k zajištění plynulé a bezpečné drážní dopravy „Testy kompatibility palubních a traťových částí systému ERTMS/ETCS úrovně 2“. Z uvedeného vyplývá i nezbytnost realizace příslušné části systému GSM-R na dotčených HV.

Lokomotivy řady 383 (Siemens Vectron) v počtu **2 ks** jsou ve vlastnictví a správě žadatele.

Externí číslo vozidla	Interní číslo vozidla	Rok výroby
91 54 7 383 058-5	158	2022
91 54 7 383 059-3	159	2023

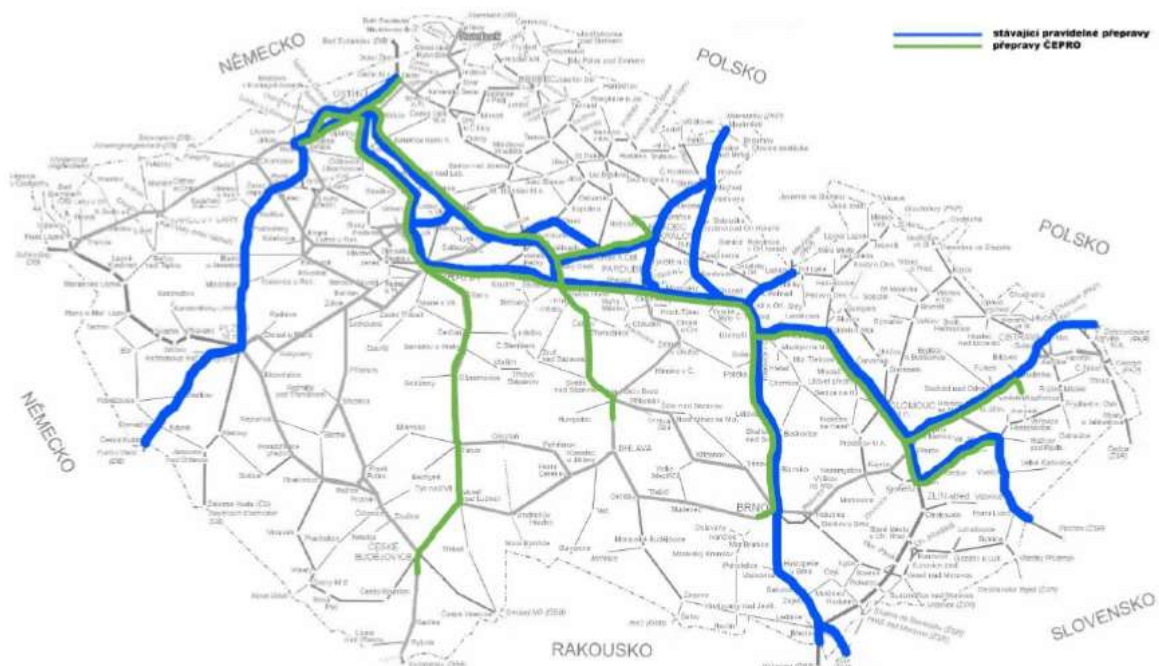
Oba stroje budou schopné provozu v ČR, Německu, Rakousku, Polsku a Slovensku, s možností jejich dovybavení pro provoz v dalších zemích. Kromě národních vlakových zabezpečovačů příslušných zemí, budou lokomotivy vybaveny jednotným evropským vlakovým zabezpečovačem ETCS, GSM-R a dálkovou diagnostikou. Lokomotivy budou disponovat jmenovitým trakčním výkonem 6400 kW a nejvyšší provozní rychlosti 160 km/h.

Z hlediska ETCS budou lokomotivy vybaveny systémem ETCS Level 2, základní specifikace (Baseline) 3.



Společnost ORLEN Unipetrol Doprava, s. r. o., realizuje přepravy tzv. těžkých komodit na vlečkách a na celostátní železniční síti.

Hlavní zátěžové proudy



Ekonomické hodnocení

Projekt splňuje kritéria pro příspěvek ze strany dotačního programu z hlediska finanční výnosnosti investice i kapitálu. Současně splňuje kritéria pro finanční udržitelnost.

Ekonomická část CBA je v plném rozsahu nahrazena zjednodušeným ekonomickým hodnocením – **multikriteriální analýzou MKA**. Ekonomické hodnocení je v případě aplikace MKA zpracováno ve formě textové zprávy s popisem vstupů a výstupů MKA. Počet získaných **bodů je 23**, (minimální požadavek je 13 bodů). **Projekt splňuje podmínky přijatelnosti** ve všech hodnocených kritériích.

Na základě provedeného posouzení ekonomické efektivity lze projekt doporučit k dalšímu financování a realizaci. **Posuzovaný projekt je z ekonomického hlediska realizovatelný.**
Poznámka: V rámci projektu bude realizováno zadávací řízení na dodavatele systému ETCS.

Rozpis nákladů

	Položky	Celkové náklady projektu v Kč
1	Poplatky za plány	vnitropodnikově
2	Technologie	16 000 000
3	Technická pomoc	vnitropodnikově
4	Propagace	vnitropodnikově
5	Dozor v průběhu stavby	vnitropodnikově
	CELKEM	16 000 000

Vznesené připomínky odbornými útvary MD:

O 130 MD:

*v souvislosti s projednáváním akce „Vybavení železničního vozidla Unipetrol Doprava palubními jednotkami ETCS“, Vás prosíme o vysvětlení a zdůvodnění správnosti započtení položek „**Zhotovení projektové dokumentace zástavby palubní části ETCS**“ a „**Schválení typové zástavby palubní části ETCS**“ v položkovém rozpočtu, a to s ohledem na to, že jde o nákup nových hnacích vozidel, tedy o sériovou výrobu, nikoli prototypovou zástavbu ETCS. V případě, že z Vašeho zdůvodnění vyplyne nadbytečnost těchto údajů v položkovém rozpočtu, upravte ho příslušným způsobem a zašlete ho v elektronické podobě Ministerstvu dopravy.*

Vypořádání připomínky Společností ORLEN Unipetrol Doprava, s. r. o.:

Položky „Zhotovení projektové dokumentace zástavby palubní části ETCS“ a „Schválení typové zástavby palubní části ETCS“ jsou teoreticky účetně zpracovány do každé jednotlivé nakupované lokomotivy i v sériové zástavbě, nicméně námi nakupovaná vozidla nejsou prototypem zástavby ETCS, ale jedná se o sériovou zástavbu. Tudíž souhlasím, že jsou nadbytečné. Příslušné dokumenty opravíme a zašleme v elektronické podobě Ministerstvu dopravy.

V této souvislosti byl následně O 910 a 130 MD zaslán upravený pokožkový rozpočet s nulovou hodnotou u obou dotčených položek a s úpravou k tomu příslušných položek. Oba odbory MD považují vznesenou připomínku za uspokojivě vyřešenou.

Poznámka O 910 MD:

Předmětný ZP, včetně ekonomického hodnocení, byl projednán s odborem drážní dopravy MD (O 130), který správnost údajů, včetně vypořádání připomínky, potvrdil a souhlasil s doporučením projektu k jeho dalšímu financování. Projekt zajišťuje naplnění legislativních požadavků na vybavení vozidel ETCS vzhledem k NIP ERTMS. Jedná se o investici do vozidla, nikoli o investici do majetku žadatele.

Závěr CK MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že záměr projektu investiční akce „Vybavení železničních vozidel Unipetrol Doprava palubními jednotkami ETCS“ schvaluje bez podmínek.

2.2 Vybavení vybraných stanic a zastávek informačními panely, instalace SMART zastávek

(Prezentace Ing. Michal Kliský)

Dopisem č. j. 159529/2021-SŽ-GŘ-O6 ze dne 2. 11. 2021 předložila Správa železnic, státní organizace ve smyslu Směrnice č. V-2/2012 Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi MD záměr projektu investiční akce „*Vybavení vybraných stanic a zastávek informačními panely, instalace SMART zastávek*“.

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: Signal Projekt, s. r. o.

Druh dokumentace: Záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Celá ČR

Předpokládaná realizace: 03/2022–06/2023

CIN: 39,225 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ let 2021–2024; SFDI = 39,225 mil. Kč (bez DPH); EU = 0 mil. Kč (bez DPH)

ISPROFOND: 500 352 0221

Oponentní posudek: nevztahuje se

Ekonomické hodnocení: Ekonomické hodnocení bylo zpracováno v souladu s přílohou č. 3 Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (Obecná metodika multikriteriální analýzy pro hodnocení efektivity projektů staveb a zařízení pro pohyb a čekání cestujících v rámci železničních stanic a železničních zastávek). Všechny 15 lokalit bylo v rámci MKA vyhodnoceno dosažením alespoň 5 bodů.

Záměrem projektu je navržena instalace SMART zastávek v 15 pilotních lokalitách. Jedná se o železniční zastávky Dolní Lhota, Dolní Lutyně, Doubravice nad Svitavou, Hostivice-Litovice, Kraslice předměstí, Liberec-Rochlice, Louny střed, Lovosice město, Měrovice nad Hanou, Proboštov, Proseč nad Nisou, Rohatec zastávka, Trutnov-Zelená louka, Újezd u Brna, Velká Bystřice zastávka.

Instalováno bude celkem 21 přístřešků, v lokalitách Dolní Lhota, Dolní Lutyně, Doubravice nad Svitavou, Lovosice město, Proboštov a Rohatec zastávka je navržena instalace dvojice přístřešků z důvodu umístění na dvoukolejně trati. Instalované přístřešky SMART zastávek nahradí současné přístřešky, které se v zastávkách nacházejí. Pokud tyto současné přístřešky budou ve vyhovujícím technickém stavu, budou repasovány a použity v jiných lokalitách.

Přístřešky jsou navrženy v rozměrech 2x3 m v prosklené podobě s částečným zastíněním v zájmu redukce slunečního svitu na obrazovky. Všechny přístřešky jsou navrženy v úpravě odolné proti vandalismu. Přístřešek bude vybaven lavičkou s opěradlem z dřevěných latí, odpadkovým košem o objemu 40 l, cedulí s názvem zastávky dle směrnice Správy železnic, svítidly pro objekt přístřešku, elektronickými informačními panely a reproduktorem. SMART zastávky budou připojeny do datové sítě prostřednictvím bezdrátového 4G připojení. Napájení je navrženo v úsporném režimu za pomoci solárních panelů s bateriemi fungujícími jako ostrovní systém bez připojení do veřejné energetické sítě. Zastávky budou vybaveny SOS tlačítky, jejichž stiskem bude zahájeno tísňové spojení prostřednictvím GSM sítě. Do zastávek bude možné přidávat další SMART technologie, které nejsou součástí předkládaného záměru projektu. Jedná se např. o možné požadavky integrovaných dopravních systémů, zřízení wi-fi sítě, doplnění signalizace pro zastávku na znamení nebo instalaci zvukového hlásiče pro nevidomé.

Rozpis nákladů:

	V tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
1	Poplatky za plány / stavební projekt	2 972
2	Nákup pozemků	0
3	Výstavba	7 865
4	Technologie ⁽¹⁾	23 617
	z toho ITS/telematika	0
5	Nepředvídatelné události ⁽²⁾	3 148
6	Příp. úprava ceny ⁽³⁾	0
7	Technická pomoc	1 379
8	Propagace	153
9	Dozor v průběhu výstavby	92
10	Mezisoučet	39 225
11	(DPH ⁽⁴⁾)	8 237
12	CELKEM ⁽⁵⁾	47 463

- 1) V případě ZP, jehož předmětem je výhradně systém ITS, je nutné zvlášť pod tabulkou doplnit odpovídající cenovou kalkulaci v takovém rozsahu, aby byly cenově rozepsány všechny dílčí části pořizovaného systému či technologie. Dále je třeba rozlišit cenovou kalkulaci pro samotné pořízení systémů, za pilotní nebo testovací (ověřovací) provoz, provozní náklady a náklady za následnou údržbu. Budou-li součástí systému ICT technologie, musí být uvedena cena za pořízení hardware a pořízení software (včetně licencování, příp. vývoje vlastního řešení na míru).
- 2) Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události.
- 3) Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách.
- 4) Pouze je-li DPH ner refundovatelná
- 5) Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je ner refundovatelná

K předloženému záměru projektu „Vybavení vybraných stanic a zastávek informačními panely, instalace SMART zastávek“ uplatnilo Ministerstvo dopravy následující připomínky:

130:

Předmětem bude jedna zakázka na dodání a instalaci všech SMART zastávek dle ZP, nebo se předpokládá jejich dodávání jednotlivě – více zakázek?

Reakce Správy železnic:

V současné době uvažujeme o jedné dodávce, tj. jedné veřejné zakázce. Důvodem je zajištění jednotnosti technického a vizuálního řešení.

430:

V požadovaném termínu nebyly uplatněny žádné připomínky

501:

V požadovaném termínu nebyly uplatněny žádné připomínky

520:

Předložený materiál uvádí osazení kamerového systému jako možnost. Vzhledem k materiálu zastávek a přístřešků (sklo) doporučujeme kamerový systém osadit. Toto doporučení plyne i z obecného trendu ve VHD, kdy jsou prostory pro čekání cestujících stále častěji touto formou monitorovány.

Reakce Správy železnic:

Možnost osazení zastávky kamerovým systémem je reálné a ekonomicky podchycené – stavební připravenost. Při zpracování projektové dokumentace bude však ještě vyhodnocena potřeba, popř. systém monitoringu. Důvodem jsou náklady na vyšší datový tok a údržbu záznamového zařízení u kamer. V odůvodněných případech však kamery budou instalovány.

710:

K materiálu nemáme připomínek, jen máme dotaz, proč neobsahuje obvyklý závazek, že je v souladu se směrnicí SM118 SŽ?

Reakce Správy železnic:

S garantem SŽ SM118 je diskutována problematika úpravy směrnice pro možnost využití technologie zobrazení pomocí e-ink zobrazovacích jednotek. Zastávky budou vždy realizovány v souladu s požadavky směrnice SŽ SM118.

910:

K předloženému ZP neuplatňuje O910 připomínky nad rámec připomínek uvedených ostatními útvary.

SFDI:

Původně na SMART zastávky byla zpracována studie proveditelnosti.

ZP však obsahuje jiné náklady na instalaci SMART zastávek oproti SP. V SP bylo uvažováno s náklady 522 380 Kč na jednu instalaci SMART zastávky. V ZP je 15 lokalit s 21 přístřešky, náklady dle SP byly uvažovány pro tyto lokality ve výši 10.969.980 Kč bez DPH. V předloženém ZP jsou náklady na realizaci 31,482 mil. Kč (což je cca 1,5 mil. Kč na přístřešek), CIN jsou pak 39,225 mil. Kč bez DPH. Žádáme Správu železnic o vysvětlení, jaký je důvod téměř trojnásobného rozdílu nákladů oproti v únoru předložené SP.

Reakce Správy železnic:

Dne 29. 3. 2021 byly e-mailem doručeny připomínky MDČR a SFDI ke Studii proveditelnosti „Vybavení vybraných stanic a zastávek, provozovaných Správou železnic, státní organizací, elektronickými informačními panely – Instalace SMART zastávek“.

Na základě těchto připomínek bylo zadáno vypracování záměru projektu na instalaci SMART zastávek. Zároveň byl naplněn požadavek SFDI na zpracování dokumentu dle Rezortní metodiky pro ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb a zrealizovala se cenová hladina s ohledem na řešené lokality. Výsledný dokument záměru projektu pracuje již s omezeným počtem lokalit a přístřešků z důvodu zamezení křížení se s projekty řešící kompletní rekonstrukci zastávek. Tyto rekonstrukce byly jednotlivými Oblastními ředitelstvími naplánovány po vypracování výše zmíněné Studie. Schvalovací proces však prodloužil přípravu, a tak nezbylo než ustoupit záměrům OŘ. Celkový počet přístřešků je tedy 21 ks.

Ve Studii proveditelnosti se zpracovatel opíral o cenovou úroveň roku 2018 zjištěnou pomocí předběžné tržní konzultace.

Projektant zpracovávající záměr projektu provedl rozbor Studie a doplnil záměr projektu o další zařízení zastávky, např. solární napájení s bateriemi (v bateriové studni), diagnostiku zařízení, GSM komunikační SOS tlačítko, kamerový systém skládající se ze dvou kamer. Dále byly projektantem doplněny nutné stavební práce, náklady na stavební dozor, dokumentaci, technickou asistenci a technický dozor.

Výsledná cena musí být tedy, oproti cenové hladině uvedené ve Studii proveditelnosti, vyšší. Máme za to, že uvedená cenová hladina odpovídá metodice odhadu nákladů a realitě.

Závěr CK MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že záměr projektu investiční akce „*Vybavení vybraných stanic a zastávek informačními panely, instalace SMART zastávek*“ schvaluje bez podmínek.

2.3 Areál HZS Cheb

(Prezentace Ing. Michal Kliský)

Investor: Správa železnic, s. o.

Projektant: SUDOP PRAHA, a. s.

Druh dokumentace: záměr projektu investiční akce

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

Místo realizace (kraj): Karlovarský

Předpokládaná realizace: 09/2022 – 01/2024

CIN: 220,258 mil. Kč (bez DPH); z prostředků SFDI = 220,258 mil. Kč (bez DPH); z fondů EU = 0,0 mil. Kč (bez DPH); smíšená CÚ 2019 – 2023

ISPROFOND: 541 352 0033

Oponentní posudek: nevztahuje se

Dopisem č. j. 160273/2021-SŽ-GŘ-O6 ze dne 3. 11. 2021 předložila Správa železnic, státní organizace, ve smyslu Směrnice č. V-2/2012 Ministerstvu dopravy k projednání na Centrální komisi MD aktualizaci záměru projektu investiční akce „*Areál HZS Cheb*“.

Stávající stav

Budova stávající JPO Cheb je v pronajatých prostorách v nákladovém obvodu ŽST Cheb a je v havarijním technickém stavu. Budova byla postavena k účelům administrativním a skladovacím a neposkytuje tak vhodné zázemí pro výkon služby HZS. Manipulační prostor je nevyhovující a neumožňuje rychlý výjezd vozidel k zásahu.

Chybí zde řada dispozičně a rozměrově odpovídajících prostor pro výkon služby, zejména: dílny, sklady a kanceláře odborných služeb – strojní, chemické, technické, spojové a informační, operační středisko, odpovídající počet a velikost garážových stání pro uložení mobilní požární techniky, myčka pro mytí vozidel, místo pro uložení olejů a PHM, údržbu motorových pil, počet a velikost ložnic, kanceláří, čistých a špinavých šaten, šatny pro uložení zásahových oděvů, odpovídající posilovna, denní místnost, kuchyně, jídelna. Nevyhovující je také hydrantová síť, cisterny jsou tak plněny mimo areál. V areálu chybí sportoviště za účelem zdokonalení fyzické kondice zasahujících hasičů.

Navrhovaný stav

Moderní a současným potřebám odpovídající areál HZS Cheb bude situován na pozemky navazující na ulici Vrázova v blízkosti ŽST Cheb. Jedná se o v současnosti nevyužité pozemky s kvalitním napojením na komunikační síť.

Hlavní budova stanice HZS Cheb je navržena jako dvoupodlažní samostatně stojící nepodsklepený objekt s věží výšky 14 m určenou pro lezecký výcvik a sušení hadic. Stavba je o celkových půdorysných rozměrech cca 65 x 32 m. Výška objektu je od úrovně prvního podlaží do 8 m, resp. 14 m pro věž. Stavba je zastřešena plochou střechou, z části využitou pro osazení potřebných technických zařízení.

Na střeše se plánuje mimo jiné i instalace solárně termických panelů pro ohřev užitkové vody, fotovoltaiky jako záložního zdroje el. energie a instalace venkovních jednotek chlazení. Veškeré uvedené prvky budou podrobněji řešeny v navazujícím stupni projektové dokumentace. Z důvodu bezbariérovosti je v rámci administrativní části objektu instalován mezi 1.NP a 2.NP osobní výtah.

Na objekt navazuje samostatná garáž pro vyprošťovací tank s rozměry 12,15 x 7,5 x 4,8 m.

Areál bude dále doplněn oplocením s automaticky ovládanou bránou, zpevněnými plochami pro výjezd hasičských vozidel, plochami pro odstavení vozidel zaměstnanců a návštěv, rozběhovou dráhou s umělým krytem u cvičné věže a v neposlední řadě podzemní akumulací nádrží na dešťovou či šedou vodu. Areál bude vhodně doplněn intenzivní

i extenzivní zelení. Areál bude napojen na všechny dostupné a potřebné sítě technické infrastruktury areálovými přípojkami.

V návrhovém stavu bude k dispozici 5 temperovaných garážových stání pro těžkou hasičskou techniku (s možností stání 2 vozidel za sebou). Dále bude vybudována 2 krytá stání pro osobní vozidla a člun (s možností stání 2 vozidel za sebou), a garáž pro vyprošťovací tank.

Realizace projektu umožní zvýšit kapacitu zaměstnanců na 50 zaměstnanců, tvořených třemi směny po 15 osobách a 5 zaměstnanci v kancelářích.

Ekonomické hodnocení

Náklady na výstavbu byly stanoveny individuální kalkulací projektanta v CÚ 2020–2024 (viz příloha B) a na celkové investiční náklady dopočteny dle interní směrnice SŽ č. 20 v konstantní CÚ. Tyto náklady byly ověřeny Sborníkem pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměru projektu.

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno metodou „Analýzy nákladů a přínosů – Cost-Benefit Analysis“ (dále jen „CBA“). Byl popsán současný a návrhový stav a provedena finanční analýza, ekonomická analýza a analýza citlivosti a rizik s následujícími výsledky:

FRR = nelze stanovit; FNPV = -230,391 mil. Kč; ERR = 27,26 %; ENPV = 669,928 mil. Kč; BCR = 5,425.

Přepínací hodnota pro celkové investiční náklady bez rezervy byla v EA vyčíslena na 617,89 %, což odpovídá navýšení CIN o 1 016 606 tis. Kč. Ekonomická efektivnost zůstává zachována při maximálním snížení počtu zachráněných osob o 82,99 %. Projekt nedosahuje kladných výsledků finanční analýzy při žádné výši celkových investičních nákladů, což znamená, že se nemůže stát samofinancovatelným.

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze projekt výstavby nové požární stanice pro JPO HZS SŽ Cheb doporučit.

Rozpis nákladů

	náklad	v tis. Kč
1	poplatky za plány / stavební projekt	12 598
2	nákup pozemků	200
3	výstavba	159 261
4	technologie	17 540
5	nepředvídatelné události ¹⁾	17 680
6	případná úprava ceny ²⁾	
7	technická pomoc	11 268
8	propagace	1 252
9	dozor v průběhu stavby	460
10	mezisoučet	220 258
11	DPH ³⁾	
12	Celkem⁴⁾	220 258

K předloženému záměru projektu investiční akce Areál HZS Cheb uplatnilo Ministerstvo dopravy následující připomínky:

130:

K předloženému záměru projektu neuplatňuje žádné připomínky.

430:

V požadovaném termínu nebyly doručeny žádné připomínky.

501:

V požadovaném termínu nebyly doručeny žádné připomínky.

520:

K předloženému záměru projektu neuplatňuje žádné připomínky.

710:

K předloženému záměru projektu neuplatňuje žádné připomínky.

910:

1. Prosíme o zdůvodnění návrhu na vybudování plynovodní přípojky, ačkoli je v další části ZP předpokládáno, že objekt bude vytápěn jinými zdroji – tepelné čerpadlo, s případnou možností doplnění obnovitelnými zdroji dle posouzení v navazujícím stupni. V další části ZP je pak uvažováno se zřízením plynové kotelny. Žádáme o uvedení do souladu.

V textu ZP byly zdroje vytápění popsány nepřesně.

V dalším stupni dokumentace bude provedeno technickoekonomické posouzení vhodnosti zdroje vytápění (tzn. tepelné čerpadlo, plynová kotelná, popř. jiné vhodné zdroje). Na základě tohoto posouzení se rozhodne o optimálním řešení.

Text ZP na str. 13 byl v souladu s koncepcí HZS upraven následovně:

Primárně je uvažováno s plynovou kotelnou, lze však uvažovat s kotelnou využívající obnovitelné zdroje a energie prostředí – tepelná čerpadla, alt. kotle na biomasu, doplnění o zdroje využívající energie prostředí – fotovoltaické systémy pro pokrytí části potřeb elektrické energie objektu.

Akceptováno

2. V definici přípravy na elektromobilitu není zřejmé, zda se jedná pouze o přípravu pro elektrokola zaměstnanců nebo je s touto přípravou uvažováno i pro osobní automobily zaměstnanců i služební.

Jedná se jak o přípravu pro elektrokola (v textu ZP definováno jako SO4), tak o přípravu pro elektroautomobily (v textu ZP definováno jako SO3). V rámci IZS se s nasazením elektromobilů nepočítá, tedy o služební automobily se nejedná.

Akceptováno

3. V ekonomickém hodnocení je uvažováno pouze se záchranou lidských životů, není však zohledněno možné zmírnění nesmrtelné újmy na zdraví. Bylo s tímto přínosem uvažováno?

Bylo uvažováno s přínosy za záchranu lidských životů a s přínosy z uchráněného majetku. Vzhledem k robustnímu výsledku ekonomické efektivity (EIRR = 27,26 %, ENPV = 669 927 897 Kč), kdy přepínací hodnota pro CIN bez rezervy byla vyčíslena na 617,89 %, tedy ke ztrátě ekonomické efektivity by došlo v případě navýšení CIN bez rezervy o 1 016 606 tis. Kč, nebylo nutné s žádnými dalšími přínosy uvažovat.

Akceptováno

4. V bezprostřední blízkosti výjezdu z objektu do ulice Vrázova je autobusová zastávka, kde může dojít k zastínění signalizace o výjezdu požární techniky. Byla posouzena potřeba případného přemístění autobusové zastávky, např. za křižovatku?

Signalizace bude vyvěšena přímo nad komunikaci Vrázova. Nedojde k zastínění. Zastávka je v zálivu.

Akceptováno

5. Požadujeme vysvětlit, jak jste u trubního propustku DN 1000 mm, který je dlouhý 60,29 m, dospěli k výměře 121 m² – viz pol. H08 v tabulce SPOŽES.

Lze předpokládat, že se v dalším stupni dokumentace bude dimenze propustku navyšovat, z toho důvodu byla pro konstrukci propustku uvažována šíře 2 metry, tedy po zaokrouhlení 121 m².

6. Dle počtu garážovaných nákladních vozidel předložený záměr projektu odpovídá schválené Koncepti HZS SŽ a též schválenému ZPI „Areál HZS Nymburk“ (Koncepte předpokládá minimálně 8 stání, v Nymburce je 8 stání, Cheb má 7, zde ale některá jsou o pár metrů delší). I z hlediska obestavěného prostoru je to srovnatelné (Koncepte 16 000 m³OP, Nymburk 16 600 m³OP, Cheb 17 300 m³OP). Proč tedy jsou celkové náklady stavby na HZS Cheb (220 mil. Kč) oproti Koncepti (120 mil. Kč) a HZS Nymburk (122 mil. Kč) téměř dvojnásobné?

Náklady stavby „Areál HZS Cheb“ vychází ze schváleného Sborníku pro oceňování železničních staveb (SPOŽES). Oproti HZS Nymburk se v HZS Cheb počítá s cvičnou kolejí, stáním pro tank, venkovním hřištěm s oplocením, rozběhovou dráhou a v neposlední řadě s přeložkou potoka. Zároveň je očekáváno složitější založení objektu. Vzhledem ke stupni předkládané dokumentace zohledňuje SPOŽES rovněž rizika stavby.

Pro srovnání se stavbou Areál HZS Nymburk je potřeba konstatovat, že příprava stavby HZS Nymburk se nyní nachází ve zpracování dalšího stupně dokumentace, kdy je stavba rozpracována do větších podrobností a v prvním čtvrtletí roku 2022 lze očekávat předložení Aktualizace Záměru projektu na MD z důvodu nárůstu nákladů stavby. Náklady v AZP stavby Areál HZS Nymburk budou s přihlédnutím k výše vypsáním odlišnostem staveb svou výší srovnatelné s náklady předkládané stavby Areál HZS Cheb.

7. V koncepci se na str. 32 uvádí, že dle obdobných projektů HZS ČR bude výstavba pozemních staveb včetně založení o obestavěném prostoru cca 16.000 m³ a ceně 5300Kč/m³OP stát přibližně 85 mil. Kč. Proč toto není zohledněno i v případě HZS Cheb, kde je pro pozemní objekty nárokováno 128 mil. Kč?

V nacenění použítá jednotková cena vychází ze schváleného Sborníku pro oceňování železničních staveb. Vzhledem k většímu rozsahu obestavěného prostoru u HZS Cheb než u HZS Nymburk, vyšší jednotkové ceně Sborníku 2021 (8 822 Kč/m³OP) oproti koncepci HZS (cena 5 300 Kč /m³OP) a vzhledem k neustále rostoucí ceně stavebního materiálu je uvedená jednotková cena cenou reálnou.

8. V koncepci se na str. 32 dále uvádí, že vedlejší a ostatní rozpočtové náklady budou činit celkem 9 %, tj. přibližně 10 mil. Kč. Proto požadujeme vysvětlit, proč v případě HZS Cheb je v tabulce SPOŽES kalkulováno nejvyšší možné rozpětí – 15 %, které generuje částku přes 25 mil. Kč.

Od srpna 2021 je ze strany SFDI požadováno uvažovat náklady na přípravu (Pol. č. Q1–Q4 SPOŽES) dle platného Sborníku. U těchto položek SFDI nesouhlasí s individuální kalkulací. Tedy jsme postupovali konzistentně a použili jsme procentuální výši dle platného Sborníku.

SFDI:

V požadovaném termínu nebyly doručeny žádné připomínky.

V materiálu „Koncepte přípravy a realizace objektů HZS Správy železnic 2020-2025“, který byl schválen CK MD dne 8. 9. 2020, byly pro typizovaný areál HZS typu ZC1 kalkulovány náklady ve výši 120 mil. Kč. V předloženém záměru projektu, který je velikostně přibližně stejný s typizovaným areálem HZS – oproti koncepci tam jsou navíc pouze hřiště a běžecká dráha – jsou náklady dle SPOŽES vyčísleny na částku 220,258 mil. Kč.

Závěr CK MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že záměr projektu investiční akce „*Areál HZS Cheb*“ schvaluje s podmínkou, že Správa železnic, státní organizace, v dostatečném časovém předstihu (v řádu měsíců) před vypsáním zadávacího řízení na realizaci prověří a řádně zdůvodní rozdíl ve výši investičních nákladů předmětné akce ve vztahu ke schválenému materiálu „*Koncepce přípravy a realizace objektů HZS Správy železnic 2020-2025*“. Toto zdůvodnění předloží věcně příslušnému Odboru infrastruktury a územního plánu MD a vyčká dalšího rozhodnutí.

3. Záměr projektu neinvestiční akce

3.1 Oprava tratě v úseku Čerčany – Samechov – Sázava

(Prezentace Ing. Martin Najman)

(Délka stavby 18,100 km)

Investor: Správa železnic, státní organizace

Projektant: Správa železnic, státní organizace

Druh dokumentace: Záměr projektu neinvestiční akce

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

Místo realizace (kraj): Středočeský

Předpokládaná realizace: 03/2022–05/2022

CNN: 190,000 mil. Kč (bez DPH) ve smíšené CÚ 2021-2022; pouze z prostředků SFDI

ISPROFOND/ISPROFIN: 521 313 0010 / ---

Ekonomické hodnocení: zjednodušená forma dle Prováděcích pokynů, část IV, odst. 2, bod (o)

Oponentní posudek: nevztahuje se

Na návrh Správy železnic, státní organizace, byl záměr projektu neinvestiční akce stažen z programu jednání Centrální komise MD.

4. Různé

4.1 Multikriteriální hodnocení významu projektů pro financování výstavby cyklistických stezek nebo zřizování jízdnic pruhů pro cyklisty

(Prezentace Ing. Dita Eyblová – O 520)

Předkladatel: Odbor strategie MD

Spolupředkladatel: SFDI

Druh dokumentace: Tabulka MKA

Předkládá se: v souladu s platnou směrnicí MD č. V-2/2012 (doplnění pro záměry projektů cyklostezek)

Místo realizace (kraj): ČR

Směrnice MD č. V-2/2012 neupravuje hodnocení ekonomické efektivity předkládaných záměrů projektů pro financování cyklistické infrastruktury nad 30 mil. Kč. Z tohoto důvodu Odbor strategie ve spolupráci se SFDI zpracoval návrh hodnotící tabulky multikriteriální analýzy pro hodnocení projektů cyklistické infrastruktury předkládaných ke schválení na CK MD (tabulka je přílohou podkladů).

Na základě vyplnění tabulky dojde k hodnocení možných alternativ podle několika kritérií. Cílem je, aby se prokázal přínos projektu z hlediska bezpečnostního – např. odklon cyklistů ze silnic I. třídy, z hlediska klimatického – přesun části přepravujících se lidí automobily na prostředky aktivní mobility (kola, koloběžky apod.), z hlediska podpory cyklistiky jako systému dopravní obslužnosti – napojení cyklistické infrastruktury na zastávky MHD, VHD, významné průmyslové objekty, občanskou vybavenost, případně jiné cyklotrasy. Současně je zohledněno i koncepční hledisko a návaznost projektu. Jedním z vylučujících kritérií je udržitelnost projektu po dobu minimálně 5 let.

Záměr projektu by měl dosáhnout alespoň 40 bodů.

Nejvyšší možné hodnocení je 91 bodů.

Závěr CK MD:

Centrální komise MD jednohlasně rozhodla, že Multikriteriální hodnocení významu projektů pro financování výstavby cyklistických stezek nebo zřizování jízdnic pruhů pro cyklisty, které bude nedílnou součástí příslušného záměru projektu nad 30 mil. Kč, jenž bude předkládán na CK MD ke schválení, schvaluje bez podmínek.

Zapsal: Ing. Martin Najman

Mgr. Petr Řehák

Ing. Michal Kliský

Souhlasím – ~~nesouhlasím~~
V Praze dne __. ledna 2022

Ing. Lenka Hlubučková
náměstkyně ministra
Sekce ekonomická a infrastrukturní