



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury



SCHVALOVACÍ PROTOKOL

PRO PROJEKT POTVRZENÝ EVROPSKOU KOMISÍ DLE ČLÁNKU 102 NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) Č. 1303/2013 Č.J.: 5/2017-430-PPR/7

Řídící orgán na základě Rozhodnutí Evropské komise vydává tento Schvalovací protokol pro projekt:

Název projektu:	Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II
Registrační číslo žádosti:	5/2017-430-PPR
Evidenční číslo projektu v MS2014+:	CZ.04.1.41/0.0/0.0/16_031/0000049
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Specifický cíl:	1.1
Příspěvek z fondu:	Fond soudržnosti
Celkové způsobilé výdaje (max.):	2 382 832 642,00 Kč / 97 885 743,00 EUR¹
Celkové způsobilé výdaje připadající na finanční mezeru očistěné o příjmy dle čl. 61 (max.):	2 181 118 081,98 Kč / 89 599 395,00 EUR¹
Míra podpory ze způsobilých výdajů ² :	77,80 %
Příspěvek Unie (max.):	1 853 950 369,68 Kč / 76 159 486,01 EUR¹
Konečné datum způsobilosti výdajů:	31. 12. 2023

Tímto Schvalovacím protokolem je vydáno pověření Odboru fondů EU ŘO OP Doprava k vystavení a připojení podrobné Specifikace projektu k tomuto Schvalovacímu protokolu a zároveň pověření k řízení změn podrobné Specifikace projektu.

Tento Schvalovací protokol v plném rozsahu nahrazuje předběžný Schvalovací protokol č.j. 5/2017-430-PPR/3 ze dne 16. 1. 2018.

¹ Poměr částek v Kč a v EUR odpovídá měsíčnímu účetnímu kurzu Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/inforeuro/>) pro srpen 2018 posílenému o 5 % (CZK 24,343/EUR).

² Míra podpory odpovídá poměru Příspěvek Unie (max.) a Celkových způsobilých výdajů (max.), uvedená hodnota míry podpory je zaokrouhlena na dvě desetinná místa dolů a je indikativní. Výpočet skutečné výše Příspěvku Unie v žádostech o platbu probíhá automaticky v IS MS2014+.

Podmínky schválení:

- 1) Uzavření dodatku k Rámcové smlouvě o financování projektu se Státním fondem dopravní infrastruktury. V rámci Dodatku musí být vyřešen způsob vyrovnání rozdílu vzniklého v důsledku předběžného financování s mírou podpory dle Schvalovacího protokolu č.j. 5/2017-430-PPR/3 ze dne 16. 1. 2018 a skutečnou nárokovatelnou mírou podpory na základě tohoto Schvalovacího protokolu po vydání Rozhodnutí Evropské komise;
- 2) Částka rozhodnutí, na kterou se vztahuje míra spolufinancování, a nominální výše podpory EU jsou limitovány částkami uvedenými v EUR;
- 3) Dodržení stálosti operací podle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013, čl. 71, odst. 1.;
- 4) Dodržování příslušných právních a metodických předpisů;
- 5) Schválený projekt představuje pouze II. fázi celkového projektu, který již byl schválen v rámci OP Doprava 2007-2013 Schvalovacím protokolem č.j. 269/2015-430-PPR/7 ze dne 27.12.2016. Tato II. fáze bude realizována v rámci programového období 2014-2020 dle pravidel a požadavků závazných pro OP Doprava 2014-2020.

V Praze dne _____

JUDr. Vladimír Kremlík
ministr dopravy

Příloha č. 1: Specifikace projektu

Příloha č. 2: ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 2. 4. 2019 o velkém projektu „**Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II**“

1) IDENTIFIKACE PROJEKTU

Název projektu:	Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II
Registrační číslo žádosti:	5/2017-430-PPR
Evidenční číslo projektu v MS2014+:	CZ.04.1.41/0.0/0.0/16_031/0000049
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Specifický cíl:	1.1

2) POPIS PROJEKTU (FÁZE I+II)

Druh projektu:	<i>Modernizace trati</i>
Popis projektu:	<i>Předkládaný projekt je železniční liniovou stavbou řešící modernizaci stávající dvoukolejné elektrizované tratě č.170 Praha - Plzeň v úseku Rokycany (mimo) - Plzeň hl.n.(mimo) mezi stávajícími traťovými km 88,063-108,300. Za účelem zkrácení jízdních dob bude zvýšena traťová rychlost z dnešních 80-100 km/h na 120-160 km/h, a zároveň se výrazně zkrátí celková délka úseku o 6,09 km. Díky těmto faktorům bude v úseku Rokycany - Plzeň nová jízdní doba o 10 min kratší u vlaků s naklápečími skříněmi a o 8 min kratší u klasických souprav.</i> <i>Stavbu je možné rozdělit na tři hlavní části: Rokycany - Ejpovice , Ejpovice - Plzeň – Doubravka (mimo) a Plzeň – Doubravka – Plzeň hl.n. (mimo).</i> <i>Úsek Rokycany - Ejpovice je dlouhý 4893 m ve většině své délky využívá stávající tratě. Zatímco stávající rychlost je v tomto úseku 90-95 km/h, po modernizaci to bude 120-125 km/h pro klasické soupravy a 160 km/h pro jednotky s naklápečí skříní. Aby bylo možné dosáhnout vyšší a homogenní rychlosti, jsou navrženy směrové úpravy vedení trasy. Největší z nich je 1090 m dlouhá přeložka tratě přibližně mezi dálničním mostem a zast. Klabava, která vylepší směrové poměry dvou protisměrných oblouků s malým poloměrem. Zastávka Klabava bude zrekonstruována v dnešní poloze, zastávka Ejpovice bude přestavěna na novou žst.Ejpovice, která převezme funkci odbočné železniční stanice pro trať do Chrástu a Radnic. Nová žst. Ejpovice se bude skládat ze dvou hlavních průjezdných kolejí, jedné předjízdne a jedné kusé koleje pro potřeby odbočné trati.</i> <i>V případě 9255 m dlouhého úseku Ejpovice - Plzeň Doubravka (mimo) bude jeho větší část tvořit 6482 m dlouhá přeložka trati, jejíž hlavní stavbou bude dvojice jednokolejných tunelů s délkou 4150m. Díky novému trasování se odstraní závlek trati přes Chrást a celý úsek mezi Ejpovicemi a Plzní se zkrátí přibližně o 6 km. Traťová</i>

	rychlost bude na přeložce 160 km/h pro všechny vlaky. Ve výhledovém stavu po zapojení VRT bude traťová rychlost na přeložce zvýšena až na 200 km/h. Stávající trať v úseku Ejpovice - Chrást bude zjednotněna a sloužit bude pouze regionální dopravě pro vlaky do Chrástu a Radnic. Trať v úseku Chrást - Plzeň-Doubravka bude snesena. Úsek Plzeň – Doubravka – Plzeň hl. n. (mimo) je dlouhý 1 725 m a nachází se v zastavěném území města Plzně a bude zrekonstruován ve stávající stopě trati. Zastávka Plzeň-Doubravka bude rekonstruována v současné poloze. Vzhledem k husté zástavbě podél trati je v tomto úseku věnována velká pozornost protihlukovým opatřením, navržena je jak výstavba protihlukových zdí, tak individuální protihluková opatření na soukromých objektech. Projekt je fázovaný. Rozdělení projektu do fáze č. 1 a fáze č. 2 bylo provedeno v souladu s rozhodnutím Komise C (2015) 2771 a metodickým dokumentem COCOF_12-0047-02-EN.
Cíle projektu:	Cíle projektu jsou v souladu s prioritní osou 1 - Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu a v souladu se specifický cílem 1.1 - Zlepšení infrastruktury pro vyšší konkurenceschopnost a větší využití železniční dopravy. Hlavním cílem stavby je zkrácení jízdních dob a zajištění parametrů koridorových tratí u všech rekonstruovaných objektů i provozních souborů. Po optimalizaci se zvýší maximální povolená rychlost ze současných 80-100 km/h na 120-160 km/h pro klasické soupravné vlaky (pro vlaky s naklápačím skříní na 160 km/h v celém úseku). Největší vliv na zkrácení jízdních dob bude mít hlavně výrazné zkrácení délky úseku o 6,09 km díky nové tunelové přeložce. Modernizovaná trať poskytne cestujícím vyšší standard služeb, zejména se jedná o výrazně kratší jízdní doby, vyšší bezpečnost dopravy, pohodlí a jízdní komfort, bezbariérový přístup na nástupiště uzpůsobený i pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. U nákladních vlaků bude povolena třída zatížení D4 (22,5 t/nápravu a 8 t/m) a ložná míra bude GC ("gabarit C" - definováno UIC pro přepravu kontejnerů a nákladních automobilů na vagónech). Pro přepravu zboží bude mít modernizace přínos ve zvýšení její efektivity díky splnění parametrů podle dohod AGC a AGTC.

3) STANOVENÍ VÝŠE PŘÍJMŮ PODLE ČL. 61 NAŘÍZENÍ (EU) Č. 1303/2013

Míra nedostatku financování: 91,53467362914100000000 %

	Hlavní prvky a parametry		Nediskont. hodnota Kč	Diskont. hodnota (čistá souč. hodnota) Kč
1	Referenční období (roky)	30		
2	Finanční diskontní sazba (v %)	4		
3	Celkové investiční náklady bez rezerv pro nepředvídatelné události (v CZK, nediskontované)		6 036 712 199	
4	Celkové investiční náklady (v CZK, diskontované)			5 372 181 035
5	Zbytková hodnota (v CZK, nediskontovaná)		1 275 573 419	
6	Zbytková hodnota (v CZK, diskontovaná)			409 014 421
7	Příjmy (v CZK, diskontované)			45 758 236
8	Provozní a reprodukční náklady ¹ (v CZK, diskontované)			0
Výpočet nedostatku financování				
9	Čistý příjem = příjmy – provozní a reprodukční náklady + zbytková hodnota (v CZK, diskontováno) = (7) – (8) + (6)			454 772 657
10	Celkové investiční náklady – čisté příjmy (v CZK, diskontováno) = (4) – (9) (čl. 61)			4 917 408 378
11	Poměrné uplatnění diskontovaného čistého příjmu (v %) = (10)/(4)		91,53467362914100000000%	

4) KURZ PRO URČENÍ VELIKOSTI PROJEKTU

Kurz pro přepočet žádosti při předložení do EK:	24,343 Kč / 1 EUR²
---	--------------------------------------

¹ Ve smyslu článku 17 nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) č. 480/2014.

² Měsíční účetní kurz Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/inforeuro/>) pro srpen 2018 posílený o 5 %.

5) PLÁNOVANÝ ROZPOČET PROJEKTU

Schválený projekt představuje pouze II. fázi celkového projektu, který již byl schválen v rámci OP Doprava 2007-2013 Schvalovacím protokolem č.j. č.j. 269/2015-430-PPR/7 ze dne 27.12.2016. Jedná se o fázovaný projekt s podstatnou změnou.

Fáze II

Zařazení nákladů	Celkové náklady (A) [Kč]	Nezpůsobilé náklady (B) [Kč]	Způsobilé náklady (C)=(A)-(B) [Kč]
1. Poplatky za plány/stavební projekt*	23 633 534	422 130	23 211 404
2. Nákup pozemků	26 654 805	26 654 805	0
3. Výstavba*	3 135 086 694	810 968 937	2 324 117 757
4. Stroje a zařízení	0	0	0
5. Nepředvídatelné události	746 499 502	746 499 502	0
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	0	0	0
7. Propagace*	105 500	0	105 500
8. Dozor v průběhu výstavby	9 928 850	9 928 850	0
9. Technická pomoc*	218 846 846	183 448 865	35 397 981
10. Mezisoučet	4 160 755 731	1 777 923 089	2 382 832 642
11. DPH	690 555 823	690 555 823	0
12. CELKEM	4 851 311 554	2 468 478 912	2 382 832 642

Fáze I + II

Zařazení nákladů	Celkové náklady (A) [Kč]	Nezpůsobilé náklady (B) [Kč]	Způsobilé náklady (C)=(A)-(B) [Kč]
1. Poplatky za plány/stavební projekt*	306 753 790	254 949 755	51 804 035
2. Nákup pozemků*	129 548 113	70 139 858	59 408 255
3. Výstavba*	5 193 417 930	887 270 969	4 306 146 961
4. Stroje a zařízení	0	0	0
5. Nepředvídatelné události	746 499 502	746 499 502	0
6. Úprava ceny (v případě potřeby)	0	0	0
7. Propagace*	280 000	0	280 000
8. Dozor v průběhu výstavby	22 204 400	22 204 400	0
9. Technická pomoc*	384 508 250	320 704 432	63 803 818
10. Mezisoučet	6 783 211 985	2 301 768 916	4 481 443 069
11. DPH	1 190 176 297	1 190 176 297	0
12. CELKEM	7 973 388 282	3 491 945 213	4 481 443 069

6) PLÁNOVANÝ HARMONOGRAM PROJEKTU³

	Datum zahájení (A)	Datum ukončení (B)
1. Studie proveditelnosti:		
a) SP 3. tranzitního koridoru Mosty u Jablunkova st. hranice – Cheb st. hranice	01/11/2001	30/06/2002
b) SP 3. tranzitního koridoru Praha Smíchov – Cheb st. hranice, Aktualizace č. 1	01/03/2004	31/07/2004
c) SP 3. tranzitního železničního koridoru Praha Smíchov – Cheb st. hr. SRN, Aktualizace č. 2	01/03/2006	31/05/2006
d) SP 3. tranzitního železničního koridoru, Prioritní část Praha Smíchov – Plzeň – Cheb – st. hr. SRN, Aktualizace č. 2 – dopracování	01/07/2007	30/11/2008
e) Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň	01/11/2009	31/08/2010
f) Aktualizace Studie proveditelnosti pro trať Praha-Smíchov – Plzeň	30/06/2016	30/10/2016
2. Analýza nákladů a přínosů (včetně finanční analýzy):	viz řádek 1	viz řádek 1
3. Posouzení dopadu na životní prostředí:		
úsek Rokycany – Ejpovice	26/10/2004	13/04/2005
úsek Ejpovice – Plzeň	05/10/2004	01/04/2005
4. Přípravná dokumentace (DÚR):		
- dodatek přípravné dokumentace	01/01/2003	31/10/2003
Projekt stavby	01/09/2008	30/11/2008
- dodatek projektu stavby	01/06/2006	31/10/2007
- úprava PBŘ tunelů	01/03/2009	30/09/2009
	14/12/2010	25/03/2011
5. Vyhotovení zadávací dokumentace:	30/09/2010	30/06/2011
6. Očekávané zahájení postupu/ů nabídkového řízení:		
• VŘ na zhotovení stavby	14/02/2012	17/07/2013
• VŘ na koordinátora BOZP	15/06/2012	31/07/2012
7. Získání pozemků:	01/08/2008	07/06/2019
8. Fáze výstavby/zakázka:		
- fáze I	09/08/2013	30/04/2016
- fáze II	01/05/2016	07/02/2019
9. Provozní fáze:	08/02/2019	---

³ V harmonogramu uvedená data odpovídají údajům ze schválené žádosti o podporu. Data v harmonogramu mohou být v budoucnu aktualizována bez vydání změnové specifikace pouze v MS2014+ na základě schválené žádosti o změnu předložené příjemcem prostřednictvím ISKP14+.

7) PLÁNOVANÉ HODNOTY MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ

Fáze II

Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Plánovaná hodnota
Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR	EUR/rok	0	9 077 034
Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí	km	0	7,507
Celková délka rekonstruovaných nebo modernizovaných železničních tratí, z toho: TEN-T	km	0	7,507

* Pozn.:

- Hodnota odpovídá použití kurzu 27,435 CZK/EUR platného pro OPD 2014-2020
- Pro výpočet indikátoru Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR byla použita metodika, která je založena na výpočtu pro daný úsek Rokycany – Plzeň na rozdíl od metodiky (OPD 2007-2013), která je založena na výpočtu pro celé rameno Praha Smíchov – Plzeň.

Fáze I+II

Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Plánovaná hodnota
Počet projektů podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	počet	0	2
Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR	EUR/rok	0	16 154 378*
Dostupnost – zvýšení ESS	%	100	167,49
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	0	14,147
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T uvedených v rozhodnutí č. 661/2010/EU	km	0	14,147

*Pozn.:

- Hodnota odpovídá použití kurzu 26,38 CZK/EUR platného pro OPD 2007-2013
- Výpočet indikátoru Hodnota úspory času v železniční dopravě v EUR je založena na výpočtu pro celé rameno Praha Smíchov - Plzeň

V Praze dne _____

Ing. Mgr. Marek Pastucha
ředitel Odboru fondů EU



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 2.4.2019
C(2019) 2493 final

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 2.4.2019

kterým se schvaluje finanční příspěvek na velký projekt "Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II", vybraný jako součást operačního programu "Doprava" v Česku

CCI 2018CZ16CFMP002

(POUZE ČESKÉ ZNĚNÍ JE ZÁVAZNÉ)

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 2.4.2019

kterým se schvaluje finanční příspěvek na velký projekt "Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II", vybraný jako součást operačního programu "Doprava" v Česku

CCI 2018CZ16CFMP002

(POUZE ČESKÉ ZNĚNÍ JE ZÁVAZNÉ)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1303/2013 ze dne 17. prosince 2013 o společných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti, Evropském zemědělském fondu pro rozvoj venkova a Evropském námořním a rybářském fondu, o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu, Fondu soudržnosti a Evropském námořním a rybářském fondu a o zrušení nařízení Rady (ES) č. 1083/2006¹, a zejména na čl. 102 odst. 1 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Prováděcím rozhodnutím Komise C(2015) 3297, ve znění prováděcího rozhodnutí Komise C(2018) 3958, byly schváleny některé prvky operačního programu "Doprava" pro pomoc z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti v rámci cíle Investice pro růst a zaměstnanost v Česku.
- (2) Dne 25. února 2019 předložilo Česko Komisi oznámení o předložení velkého projektu, v němž předpokládá příspěvek z Fondu soudržnosti na velký projekt "Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II", vybraný Řídícím orgánem v rámci prioritní osy 1 "Infrastruktura pro železniční a další udržitelnou dopravu" operačního programu "Doprava".
- (3) Oznámení Česka se skládá z prvků uvedených v čl. 102 odst. 1 prvním pododstavci písm. a) nařízení (EU) č. 1303/2013 a z přezkumu kvality provedeným nezávislými odborníky sdělenému Komisi ve formě zprávy, uvedeném v čl. 102 odst. 1 prvním pododstavci písm. b) uvedeného nařízení.
- (4) Komise konstatuje, že velký projekt byl ohodnocen pozitivně na základě přezkumu kvality nezávislých odborníků sdělenému Komisi ve formě zprávy, v souladu s čl. 102 odst. 1 nařízení (EU) č. 1303/2013.
- (5) Komise nezjistila významné nedostatky v nezávislém přezkumu kvality.
- (6) Finanční příspěvek na velký projekt oznámený Komisi na základě čl. 102 odst. 1 nařízení (EU) č. 1303/2013 se považuje za schválený ve lhůtě tří měsíců ode dne oznámení v případě neexistence prováděcího aktu rozhodnutí o zamítnutí tohoto

¹ Úř. věst. L 347, 20.12.2013, s. 320.

finančního příspěvku. Komise se však rozhodla přijmout rozhodnutí z důvodu důležitosti tohoto projektu pro Česko.

(7) V souladu s čl. 61 odst. 3 prvním pododstavcem písm. b) nařízení (EU) č. 1303/2013 byla odhadovaná současná hodnota čistého příjmu, který má být vytvořen v rámci velkého projektu, zohledněna při stanovení celkových způsobilých nákladů.

(8) Finanční příspěvek na velký projekt by proto měl být schválen,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Tímto se schvaluje finanční příspěvek na velký projekt "Modernizace trati Rokycany - Plzeň, fáze II", který je součástí operačního programu "Doprava" v Česku.
2. Celkové způsobilé náklady na velký projekt jsou stanoveny na 89 599 395 EUR.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno České republice.

V Bruselu dne 2.4.2019

*Za Komisi
Corina CREȚU
členka Komise*

