



Operační program Doprava



SCHVALOVACÍ PROTOKOL PRO PROJEKT POTVRZENÝ EVROPSKOU KOMISÍ Č.J.: 24/2015-430-PPR/16

Řídící orgán na základě Rozhodnutí Evropské komise vydává tento Schvalovací protokol pro projekt:
Název projektu: **Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví**

Registrační číslo žádosti:	99/2013-430-PPR
Evidenční číslo projektu v Monit7+:	CZ.1.01/1.1.00/13.0324
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Oblast podpory:	1.1
Příspěvek z fondu:	Fond soudržnosti
Způsobitelné výdaje (max.):	1 189 913 109,48 Kč / 46 195 866,00 EUR¹
Částka rozhodnutí, na kterou se vztahuje míra spolufinancování 85 % (max.):	1 002 858 768,00 Kč / 38 933 876,00 EUR¹
Míra podpory ze způsobilých výdajů ² :	71,63 %
Nominální výše podpory z celkových způsobilých veřejných výdajů (max.):	852 429 952,00 Kč / 33 093 794,00 EUR¹
Zahájení realizace projektu:	27. 03. 2014
Konečné datum způsobilosti výdajů:	31. 12. 2015

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. 24/2015-430-PPR/4 ze dne 12. 3. 2015 a Změnový schvalovací protokol č.j. 24/2015-430-PPR/13 ze dne 7. 12. 2016.

¹ Poměr částek v Kč a v EUR odpovídá měsíčnímu účetnímu kurzu Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/info/euro/>) pro červenec 2016 posílenému o 5 % (CZK 25,758/EUR).

² Skutečná míra podpory odpovídá poměru Nominální výše podpory (max.) a Způsobilých výdajů (max.), uvedená hodnota míry podpory je zaokrouhlena na dvě desetinná místa dolů.



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 protokol č.j. 24/2015-430-PPR/4 ze dne 12. 3. 2015 a Změnového schvalovacího protokolu č.j. 24/2015 430-PPR/13 ze dne 7. 12. 2016 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 povinné udržitelnosti podle Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006, čl. 57, odst. 1.;
- 4) Dodržování příslušných právních a metodických předpisů;
- 5) Schválený projekt představuje pouze I. fázi celkového projektu. Tato I. fáze bude realizována v rámci programového období 2007-2013 dle pravidel a požadavků závazných pro OP Doprava 2007-2013. Žadatel je povinen v budoucnu předložit samostatnou žádost o podporu pro II. fázi projektu v souladu s pravidly a požadavky platnými pro programové období 2014-2020 a v souladu s příslušnou výzvou v rámci OP Doprava 2014-2020. V případě neschválení II. fáze projektu v rámci OP Doprava 2014-2020 bude muset být celkový projekt dokončen jako tzv. „nedokončený“ či „nefungující“ projekt (v souladu s pravidly platnými pro realizaci projektů OP Doprava 2007-2013 po datu 31.12.2015), tj. včetně zajištění jeho dofinancování z národních zdrojů

V Praze dne 27 -12- 2016

Ing. Dan Ťok
ministr dopravy

Příloha č. 1: Specifikace projektu

Příloha č. 2: **ROZHODNUTÍ KOMISE** ze dne 13. 12. 2016 o velkém projektu „**Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví**“

1) IDENTIFIKACE PROJEKTU

Název projektu:	Uzel Plzeň, 1. stavba - přestavba pražského zhlaví
Registrační číslo žádosti:	99/2013-430-PPR
Evidenční číslo projektu v Monit7+:	CZ.1.01/1.1.00/13.0324
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Oblast podpory:	1.1

2) POPIS PROJEKTU (FÁZE I+II)

Druh projektu:	Rekonstrukce železničního uzlu
Popis projektu:	<p><i>Stavba zasahuje do prostoru osobního nádraží (severní část), kde dochází k prodloužení nově založeného nástupiště v předcházející stavbě "Průjezd železničním uzlem Plzeň ve směru 3. TŽK". Stávající nástupiště na severní části stanice modernizuje se zvýšením nástupištní hrany na 550 mm nad TK. Součástí stavby je i zřízení bezbariérových přístupů na nástupiště. Zároveň dojde k založení nového východního podchodu. Ten zajišťuje vazbu do městem Plzeň nově zřizovaného BUS terminálu a významně zkrátí přestupní vzdálenosti vlak x MHD. Z hlediska provozního je významným zásahem zabezpečení stávající vjezdo/odjezdové skupiny kolejí na stávajícím seřadovacím nádraží Doubravka se zvýšením její kapacity a vjezdové rychlosti na 50 km/h. To umožní zrušení nestandardních kolejových konstrukcí na pražském zhlaví. K významným změnám dochází v prostoru trianglu, nejvýznamnější z nich je nová budova centrálního stavebního úřadu. V ní bude centralizována nejen technologie zabezpečovacího zařízení celého uzlu, ale i dopravní kancelář, pracoviště regionálního řízení dopravy, napájecí stanice, transformovny, záložní zdroje elektrické energie a prostory pro udržovací jednotky železniční dopravní cesty. Jedná se o dvoupodlažní budovu obdélníkového půdorysu se střídou, především účelu podrízenou architekturou. Stavební postupy 1. stavby jsou navrženy tak, aby stavba byla realizovatelná bez dlouhodobých výluk a vyloučení provozu. V prostoru kolejiště Lobež dochází k redukci zbytných kolejí ve východním sektoru. Cílem je uvolnit prostor pro vedení silnice I/20.</i></p> <p><i>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.</i></p>



Cíle projektu:	<i>V souladu s globálním cílem prioritní osy I OPD, jímž je zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T, bude dosaženo zvýšení dopravní dostupnosti zkrácením jízdní doby, zatraktivnění železniční dopravy pro cestující a zlepšení přístupnosti pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.</i>
-----------------------	---

3) STANOVENÍ VÝŠE PŘÍJMŮ PODLE ČL. 55 NAŘÍZENÍ (ES) Č. 1083/2006

Míra nedostatku financování: 84,28 %

	Hlavní prvky a parametry		Nediskontovaná hodnota	Diskontovaná hodnota (čistá současná hodnota)
1	Referenční období (roky)	Analýza je sestavena pro fázi výstavby a provozu v délce trvání 30 let (2014 – 2043)		
2	Finanční diskontní sazba (v %)	5		
3	Celkové investiční náklady bez rezerv pro nepředvídatelné události (v Kč, nediskontované)		5 262 382 881	
4	Celkové investiční náklady (v Kč, diskontované)			4 759 225 509
5	Zbytková hodnota (v Kč, nediskontovaná)		775 034 836	
6	Zbytková hodnota (v Kč, diskontovaná)			188 291 862
7	Příjmy (v Kč, diskontované)			559 786 466
8	Provozní náklady (v Kč, diskontované)			0
Výpočet nedostatku financování				
9	Čisté příjmy = příjmy – provozní náklady + zbytková hodnota (v Kč, diskontováno) = (7) – (8) + (6)			748 078 328
10	Investiční náklady – čisté příjmy (v Kč, diskontováno) = (4) – (9) (čl. 55 odst. 2)			4 011 147 181
11	Míra nedostatku financování (v %) = (10) / (4)		84,28	



4) KURZ PRO PŘEPOČET ŽÁDOSTI PŘI PŘEDLOŽENÍ DO EK

Kurz pro přepočítání žádosti při předložení do EK:	Kč 25,758 / 1 EUR ¹
--	--------------------------------

5) PLÁNOVANÝ ROZPOČET PROJEKTU²

Schválený projekt představuje pouze 1. fázi celkového projektu. Tato 1. fáze bude realizována v rámci programového období 2007-2013 dle pravidel a požadavků závazných pro OP Doprava 2007-2013. Žadatel je povinen v budoucnu předložit samostatnou žádost o podporu pro 2. fázi projektu v souladu s pravidly a požadavky platnými pro programové období 2014-2020.

Fáze I

TABULKA H.1			
Název řádku	Celkové náklady projektu v Kč (A)	z toho Nezpůsobilé náklady v Kč (B)	z toho Způsobilé náklady v Kč (C)=(A)-(B)
1. Poplatky za plány/stavební projekt*	160 671 534,89	91 397 214,89	69 274 320,00
2. Nákup pozemků*	66 199 705,00	11 122 205,00	55 077 500,00
3. Výstavba*	1 070 376 477,11	5 423 199,63	1 064 953 277,48
4. Stroje a zařízení**	0,00	0,00	0,00
5. Nepředvídatelné události	0,00	0,00	0,00
6. Příp. úprava ceny			0,00
7. Technická pomoc*	1 678 977,74	1 221 821,74	457 156,00
8. Propagace*	150 856,00	0,00	150 856,00
9. Dozor v průběhu výstavby	34 584 232,46	34 584 232,46	0,00
10. Mezisoučet	1 333 661 783,20	143 748 673,72	1 189 913 109,48
11. DPH	13 375 135,00	13 375 135,00	
12. CELKEM	1 347 036 918,20	157 123 808,72	1 189 913 109,48

Fáze I+II

TABULKA H.1 PRO OPD - fáze 1 + 2			
v celých Kč	Celkové náklady projektu (A)	Nezpůsobilé náklady (B)	Způsobilé náklady (C)=(A)-(B)
1. Poplatky za plány/stavební projekt*	172 812 127	100 628 328	72 183 799
2. Nákup pozemků a nemovitostí*	70 353 200	11 123 000	59 230 200
3. Výstavba*	1 828 300 335	27 746 200	1 800 554 135
4. Stroje a zařízení	0	0	0
5. Nepředvídatelné události*	29 119 538	5 000 000	24 119 538
6. Příp. úprava ceny	0	0	0
7. Technická pomoc*	5 528 342	3 828 342	1 700 000
8. Propagace*	268 000	0	268 000
9. Dozor v průběhu výstavby*	52 619 383	50 747 383	1 872 000
10. Mezisoučet	2 159 000 925	199 073 253	1 959 927 672
11. DPH	449 230 000	449 230 000	0
12. CELKEM	2 608 230 925	648 303 253	1 959 927 672

¹ Měsíční účetní kurz Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/inforeuro/>) pro červenec 2016 posílenému o 5 % (CZK 25,758/EUR).

² Uvedené hodnoty jsou pouze indikativní a jejich změna sama o sobě nemusí mít dopad na výši podpory z OP Doprava pro výše uvedený projekt.



6) PLÁNOVANÝ HARMONOGRAM PRACÍ³

	Datum zahájení (A)	Datum ukončení (B)
1. Studie proveditelnosti: - Uzel Plzeň, studie proveditelnosti 2011 - Aktualizace studie proveditelnosti 2013	01/05/2011 15/04/2013	30/10/2011 20/05/2013
2. Analýza nákladů a přínosů (včetně finanční analýzy): - v rámci aktualizace studie proveditelnosti	15/04/2013	20/05/2013
3. Posouzení dopadu na životní prostředí: - EIA - NATURA 2000	08/08/2006 15/05/2013	15/10/2007 22/05/2013
4. Přípravné studie: - Přípravná dokumentace - Projekt stavby	01/05/2011 15/10/2012	22/11/2011 27/05/2013
5. Vyhotovení zadávací dokumentace:	01/08/2013	15/09/2013
6. Očekávané zahájení postupu/ů nabídkového řízení: - na realizaci stavby - na koordinátora BOZP	18/09/2013 27/01/2014	20/03/2014 10/03/2014
7. Získání pozemků:	01/01/2012	30/06/2015
8. Fáze výstavby / zakázka: - fáze I - fáze II	27/03/2014 01/01/2016	31/12/2015 30/04/2017
9. Provozní fáze:	01/05/2017	

³ Uvedené hodnoty jsou pouze indikativní a jejich změna sama o sobě nemusí mít dopad na výši podpory z OP Doprava pro výše uvedený projekt.



7) PLÁNOVANÉ HODNOTY MONITOROVACÍCH UKAZATELŮ⁴

Fáze I

Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Plánovaná hodnota
Počet projektů podporující dopravu a dopravní infrastrukturu	počet	0	1
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	0	2,498
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T dle rozhodnutí č. 661/2010/ES	km	0	0,988
Počet rekonstruovaných železničních uzlů	počet	0	1

Fáze I+II

Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Plánovaná hodnota
Počet projektů podporující dopravu a dopravní infrastrukturu	počet	0	2
Dostupnost – zvýšení ESS	%	100	136,80
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	0	3,198
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T dle rozhodnutí č. 661/2010/ES	km	0	1,520
Hodnota úspory času v železniční dopravě (EUR)	EUR/rok	0	2 141 883,66
Počet rekonstruovaných železničních uzlů	počet	0	1

V Praze dne 04 -01- 2017

Ing. Mgr. Marek Pastucha
ředitel Odboru fondů EU

⁴ Uvedené hodnoty jsou pouze indikativní a jejich změna sama o sobě nemusí mít dopad na výši podpory z OP Doprava pro výše uvedený projekt.





EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 13.12.2016
C(2016) 8561 final

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13.12.2016

o velkém projektu „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“, který je součástí operačního programu „Doprava“ pro strukturální pomoc z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti v rámci cíle „Konvergence“ v České republice

CCI 2013CZ161PR012

(POUZE ČESKÉ ZNĚNÍ JE ZÁVAZNÉ)

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13.12.2016

o velkém projektu „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“, který je součástí operačního programu „Doprava“ pro strukturální pomoc z Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti v rámci cíle „Konvergence“ v České republice

CCI 2013CZ161PR012

(POUZE ČESKÉ ZNĚNÍ JE ZÁVAZNÉ)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999¹, a zejména na čl. 41 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Rozhodnutím C(2007) 6367 ze dne 10. prosince 2007, naposledy pozměněném rozhodnutím Komise C(2016) 3569 ze dne 7. června 2016, Komise přijala operační program „Doprava“ pro pomoc z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a Fondu soudržnosti v rámci cíle „Konvergence“ v České republice.
- (2) Dne 3. února 2016 Česká republika předložila Komisi velký projekt „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“, ve kterém se předpokládá příspěvek z Fondu soudržnosti v rámci prioritní osy 1 „Výstavba a modernizace železniční sítě TEN-T“ operačního programu. Na žádost Komise Česká republika předložila dne 22. července 2016 doplňující informace. Podrobné údaje o velkém projektu byly předány na základě formuláře uvedeného v příloze XXI nařízení Komise (ES) č. 1828/2006 ze dne 8. prosince 2006, kterým se stanoví prováděcí pravidla k nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 o obecných ustanoveních týkajících se Evropského fondu pro regionální rozvoj, Evropského sociálního fondu a Fondu soudržnosti a k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1080/2006 o Evropském fondu pro regionální rozvoj². Česká republika poskytla Komisi veškeré nezbytné informace o velkém projektu v souladu s článkem 40 nařízení (ES) č. 1083/2006. Zejména, vzhledem k tomu, že se očekává, že prováděcí období velkého projektu bude delší než období způsobilosti stanovené v článku 56 nařízení (ES) č. 1083/2006, byl poskytnut harmonogram, v němž jsou uvedeny fáze, pro které se žádá o spolufinancování Unie během tohoto období.

¹ Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25.

² Úř. věst. L 371, 27.12.2006, s. 1.

- (3) Komise, s ohledem na stanovisko Evropské investiční banky, posoudila velký projekt s ohledem na faktory uvedené v článku 40 nařízení (ES) č. 1083/2006 a je toho názoru, že i když prováděcí období velkého projektu je delší než období způsobilosti stanovené v článku 56 nařízení (ES) č. 1083/2006, ta část velkého projektu, která má být provedena během období způsobilosti stanoveného v článku 56 nařízení (ES) č. 1083/2006 a u níž byl tímto rozhodnutím schválen finanční příspěvek z Fondu soudržnosti, je provázaná s prioritami daného operačního programu, že přispívá k dosažení cílů těchto priorit a že je provázaná s dalšími politikami Unie.
- (4) V souladu s čl. 55 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. 1083/2006 při určení částky, na kterou se vztahuje míra spolufinancování dané prioritní osy operačního programu, byla vzata v úvahu odhadovaná současná hodnota čistých příjmů, které má velký projekt vytvořit.
- (5) Jelikož prováděcí období velkého projektu je delší než období způsobilosti výdajů stanovené v nařízení (ES) č. 1083/2006, musí být ta část velkého projektu, která má být provedena v daném období, vymezena.
- (6) Finanční příspěvek z Fondu soudržnosti na velký projekt by proto měl být schválen. Finanční příspěvek je však omezen na tu část velkého projektu, která má být provedena v období způsobilosti stanoveném v nařízení (ES) č. 1083/2006,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Schvaluje se finanční příspěvek z Fondu soudržnosti na tu část velkého projektu „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“, která má být provedena během období způsobilosti stanoveného v článku 56 nařízení (ES) č. 1083/2006, který je součástí operačního programu „Doprava“ pro pomoc z EFRR a Fondu soudržnosti v rámci cíle „Konvergence“ v České republice.
2. Hmotný předmět uvedeného velkého projektu je vymezen v příloze I.
3. Částka, na kterou se vztahuje míra spolufinancování prioritní osy 1 „Výstavba a modernizace železniční sítě TEN-T“ operačního programu pro velký projekt, se stanoví na 38 933 876 EUR.
4. Roční plán finančního příspěvku z Fondu soudržnosti na velký projekt je uveden v příloze II.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno České republice.

V Bruselu dne 13.12.2016.

*Za Komisi
Corina CREȚU
členka Komise*

ÚŘEDNĚ OVĚŘENÝ OPIS
Za generálního tajemníka

Jordi AYET PUIGARNAU
ředitel spisovny
EVROPSKÁ KOMISE

CS
PŘÍLOHA I

Hmotný předmět velkého projektu

Investice do infrastruktury

1. Název projektu

Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví

2. Subjekt odpovědný za provádění

2.1. Název: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

2.2. Adresa: Dlážděná 7, 11 000 Praha 1, Česká republika

3. Popis projektu

3.1. Obecný popis hmotného předmětu projektu

a) Železniční uzel Plzeň leží v trase IV. Panevropského koridoru. Zároveň je součástí prioritního projektu č. 22 dle Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 661/2010/EU (úsek Břeclav – Praha – Norimberk). Na národní úrovni leží uzel Plzeň v trase III. tranzitního železničního koridoru (TŽK), který představuje významné vnitrostátní a také tranzitní spojení z Německa na Slovensko. Projekt je jedním z prvků modernizace sítě TEN-T.

Projekt řeší úpravu kolejí v rozsahu: pražské zhlaví osobního nádraží ve směru na Prahu, českobudějovické zhlaví osobního nádraží, severní a střední část kolejíště osobního nádraží včetně ostrovních nástupišť č. 1 – 4, celé kolejíště Lobzy, propojení kolejíště Lobzy se seřadovacím nádražím a prostor ústředního stavědla, chebské zhlaví seřadovacího nádraží a průjezd seřadovacím nádražím ve směru na Žatec. Součástí projektu je nová dvoupatrová budova, v níž bude umístěno nové telekomunikační vybavení a zabezpečovací zařízení 3. kategorie.

Projekt přispěje k snížení negativních vlivů dopravy na zdraví obyvatel a životní prostředí, zvýšení spolehlivosti a bezpečnosti dopravy, zvýšení dostupnosti železniční dopravy pro cestující s omezenou schopností pohybu a orientace, zvýšení rychlosti a zkrácení jízdních dob a zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy. Realizací stavby se zvyšuje průjezdná rychlost v kolejích III. TŽK na 80 km/h.

b) Projekt „Uzel Plzeň, 1. stavba – přestavba pražského zhlaví“ je součástí plánované celkové modernizace železničního uzlu Plzeň. Složitost železničního uzlu Plzeň neumožňuje jeho jednorázovou rekonstrukci vzhledem k velkému riziku narušení železniční dopravy. Proto byla rozdělena do pěti staveb. Nejprve bude realizována rekonstrukce pražského zhlaví stanice (1.

Stavba modernizace uzlu Plzeň), a to především proto, že zahrnuje instalaci ústředního elektronického zabezpečovacího zařízení, které je potřebné pro realizaci následujících staveb uzlu.

Realizace 1. stavby uzlu Plzeň byla původně navržena v jedné fázi výstavby. Zejména vzhledem k nutnosti rozsáhlejší sanace železničního spodku, došlo k opoždění realizace projektu. Proto je navržen k fázování. Fáze I je předmětem této žádosti o spolufinancování z EU, fáze II bude předložena v programovém období 2014 – 2020.

Rozpis nákladů pro obě fáze

v EUR	Fáze I (27/03/2014- 31/12/2015)	Fáze II (01/01/2016- 30/04/2017)	Celý projekt
Celkové náklady	52 295 866	48 963 196	101 259 062
Uznatelné náklady	46 195 866	29 894 190	76 090 056
Příspěvek Unie	33 093 794	21 415 600	54 509 394

3.2. Technický popis investice do infrastruktury

a) Hlavní charakteristiky a součásti projektu

- Územní rozsah stavby: 253 578 m²;
- Traťová rychlost ve směru Praha: 80 km/h a ve směru České Budějovice, Žatec: 60 km/h;
- Prostorová průchodnost: UIC GC;
- Traťová třída zatížení: D4 UIC;
- Nově zabezpečené výhybky: 131 ks;
- Výhybky elektricky vyhřívané: 70 ks;
- Nová ostrovní nástupiště: 4 (celková délka 1220 m, výška 550 mm nad temenem kolejnice);
- Výstavba železničního svršku: vložení koleje UIC60 nové (6 045 m), vložení koleje S49 nové (3 299 m), vložení koleje S49 regenerované (13 596 m), vložení nových výhybek (92 ks), vložení regenerovaných výhybek (2 ks);
- Délka nového podchodu: 108 m;
- Obestavěné prostory nového ústředního stavědla: 9 548 m³;
- Montáž a úprava trakčního vedení: 4,1 km koleje;
- Rekonstrukce železničních mostů: 2 ks (rozpětí 15,4 m + 38,5 m);
- Rekonstrukce opěrné zdi: 93 m;
- Novostavba opěrné zdi: 79 m.

Projekt je koncipován tak, aby všechny jeho součásti splňovaly požadavky interoperability příslušné pro trans-evropskou konvenční železniční síť. Jelikož projekt zahrnuje pouze krátký úsek III. TŽK, dochází jen k přípravě instalace ERTMS. Zabezpečovací zařízení na rameni III. TŽK Praha – Cheb bude vylepšeno na úroveň ERTMS/ETCS do konce roku 2020.

Obsahem fáze I jsou následující části 1. stavby uzlu Plzeň:

- výměna 54% železničního svršku z celkového objemu 1. stavby na hlavním nádraží a 88% na traťových úsecích ve směru Žatec a České Budějovice (celkem 14 934 m koleje);
- úpravy železničního spodku v rozsahu dle železničního svršku;
- výstavba nástupišť č. 3, 4 a 5 (celková délka nástupiště 658 m) a jejich zastřešení (celkem 375 m);
- sanace opěr a spodních částí mostů, částečná úprava nosných konstrukcí (zahrnuje úpravy na 665 m² půdorysné plochy mostů);
- výstavba návěsního krakorce v km 102,132;
- hrubá stavba podchodu a zavazadlového tunelu na hlavním nádraží (celková délka 55 m);
- výstavba opěrných zdí v Ostruhové ulici a severní části hlavního nádraží (celkem 174 m);
- hrubá stavba ústředního stavědla a garáže drážních pracovních vozidel (celkem 40 056 m³ obestavěného prostoru);
- přípojka plynu a kanalizace do ústředního stavědla a úprava přípojky plynu v oblasti osobního nádraží (celková délka nových inženýrských sítí 4 148m);
- výstavba 341ks trakčních podpěr a zavěšení 16 959 m trolejového vedení;
- položení silnoproudého kabelového vedení a rozvodů o celkové délce 37 319 m;
- částečné úpravy zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v obvodu ústředního stavědla a seřadovacího nádraží;
- pyrotechnický průzkum, terénní úpravy a příprava území.

Obsahem fáze II jsou následující části projektu:

- výměna zbývajících částí železničního svršku s odpovídajícími úpravami železničního spodku;
- výstavba nástupišť č. 1 a 2 (včetně zastřešení);
- dokončení rekonstrukce mostů, především nosných konstrukcí;
- dokončení podchodu, zavazadlového tunelu a výtahů;
- dokončení ústředního stavědla a garáže drážních pracovních vozidel, realizace dalších menších staveb, demolice nepotřebných objektů;
- výstavba kanalizace a rozvodu vody na hlavním nádraží;
- výstavba příjezdových a obslužných komunikací;
- výstavba zbývajících částí trakčního vedení, kabelizace, ukolejnění;
- dokončení úprav zabezpečovacího a sdělovacího zařízení;

– výstavba dispečerské řídicí techniky.

(b) Hlavní ukazatele výstupů

	Fáze I	Fáze II	celkem ¹
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T (km)	2,498	0,7	3,198
Hodnota úspory času v železniční dopravě (tis.€/rok)	0	131 408	131 408

(c) Správa infrastruktury

Železniční infrastruktura v České republice je vlastněná státem a s tímto majetkem státu hospodář Správa železniční dopravní cesty (SŽDC), státní organizace dle zákona č. 77/2002 Sb. Na základě výše uvedeného zákona SŽDC, s.o. zajišťuje provozování, provozuschopnost, modernizaci a rozvoj železniční dopravní cesty. Tato činnost je financována z rozpočtu SFDI a výnosu z poplatku za užívání dopravní cesty.

¹ Po úplném dokončení celého projektu, tj. fáze I a fáze II.

CS

PŘÍLOHA II

Roční plán finančního příspěvku z Fondu soudržnosti na velký projekt

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Celkem
Fond soudržnosti	EUR 0	EUR 0	EUR 0	EUR 0	EUR 0	EUR 0	EUR 33 093 794	EUR 33 093 794