



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 7.12.2016
C(2016) 8139 final

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 7.12.2016

o velkém projektu „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, 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 2010CZ161PR011

(POUZE ČESKÉ ZNĚNÍ JE ZÁVAZNÉ)

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 7.12.2016

o velkém projektu „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, 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 2010CZ161PR011

(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 21. prosince 2012 Česká republika předložila Komisi velký projekt „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, ve kterém se předpokládá příspěvek z Fondu soudržnosti v rámci prioritní osy 1 „Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T“ operačního programu. Na žádost Komise Česká republika předložila dne 7. září 2015, 9. listopadu 2015, 12. února 2016 a 26. října 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.
- (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

¹ Úř. věst. L 210, 31.7.2006, s. 25.

² Úř. věst. L 371, 27.12.2006, s. 1.

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. 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.

- (4) 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.
- (5) 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

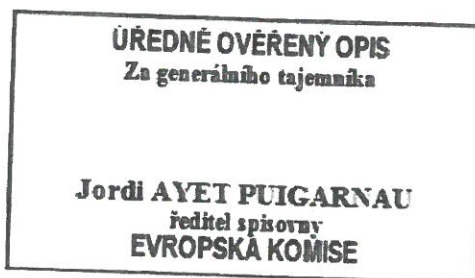
- 1. Schvaluje se finanční příspěvek z Fondu soudržnosti na tu část velkého projektu „Modernizace trati Rokycany – Plzeň“, která má být provedena během období způsobilosti stanoveného v článku 56 nařízení (ES) č. 1083/2006, který je součástí operačního programu „Doprava“ pro pomoc z EFRR a Fondu soudržnosti 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 „Modernizace a rozvoj železniční sítě TEN-T“ operačního programu pro velký projekt, se stanoví na 73 510 856 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 7.12.2016.

*Za Komisi
Corina CREȚU
členka Komise*



CS
PŘÍLOHA I

Hmotný předmět velkého projektu

Investice do infrastruktury

1. Název projektu

Modernizace trati Rokycany – Plzeň

2. Subjekt odpovědný za provádění

2.1. Název: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

2.2. Adresa: Dlážďená 7, 11000 Praha 1, Česká republika

3. Popis projektu

3.1. Obecný popis hmotného předmětu projektu

a) Projekt řeší komplexní modernizaci traťového úseku mezi Rokycany a Plzní, spojenou s výrazným zkrácením jízdních dob díky zkrácení úseku o 6,09 km a zvýšení traťové rychlosti. Úsek Rokycany – Plzeň se nachází na elektrifikované dvoukolejné trati č. 170 Praha – Plzeň, která tvoří nejdůležitější část celé západní větve III. tranzitního železničního koridoru (TŽK) Praha – Plzeň – Cheb – st. hranice s Německem. Trať Praha – Plzeň je součástí tzv. Core Network (jádrové sítě) v návrhu dopravní transevropské sítě multimodálních koridorů TEN-T z roku 2011. Trať Praha – Plzeň je také součástí evropského prioritního projektu č. 22 na základě rozhodnutí Evropského parlamentu č. 884/2004/ES. Trať Praha – Plzeň – Cheb – st. hranice s Německem bude v době svého dokončení představovat významné železniční spojení České republiky s Německem. Modernizace stávající železniční trasy představuje jeden ze způsobů zachování udržitelného poměru rozdělení přepravních proudů mezi silniční a železniční dopravou. V současné době je železniční síť západních Čech napojena na síť evropských železnic, ale technický stav západočeské sítě je neadekvátní. Uvedený projekt modernizace jednoho z mezičlánků představuje zlepšení tohoto společensky a hospodářsky nežádoucího stavu. Zároveň je na tomto úseku silná příměstská doprava mezi Rokycany a Plzní. Výrazné vylepšení parametrů trati v tomto úseku bude mít přínos pro velmi početnou skupinu cestujících, včetně osob cestujících na krátkou vzdálenost. Dokončení projektu se očekává v červnu 2017.

b) Úsek Rokycany – Plzeň představuje jednu ze čtyř částí celkového projektu řešícího modernizaci trati Praha – Plzeň. Toto členění bylo zvoleno za účelem urychlení přípravy stavby, zajištění územního řízení, poskytnutí plných možností financování a omezení vlivu stavebních prací na každodenní provoz stávající železniční trati. Dva z nich (projekt "Optimalizace trati Beroun – Zbiroh" (2008CZ161PR017) a projekt "Optimalizace trati Zbiroh – Rokycany"

(2009CZ161PR017)) již byly schváleny pro spolufinancování EU. Zmíněné projekty jsou na sobě finančně i technicky nezávislé z hlediska stavebního.

Celý projekt "Modernizace trati Rokycany – Plzeň" bude realizován ve dvou fázích. První fáze bude podporována v rámci programového období 2007-2013, druhá fáze v rámci programového období 2014-2020. Každá fáze je jasně identifikovatelná z fyzického i finančního hlediska. Žádost velkého projektu včetně analýzy nákladů a přínosů a finanční analýzy se týká obou fází až do dokončení projektu, a obě fáze byly posouzeny. Posouzení dopadů na životní prostředí bylo provedeno pro celý projekt, tj. zahrnutý jsou obě fáze.

Rozpis nákladů pro obě fáze

v EUR	Fáze I <i>(2013-2016, podpora z OPD 2007-2013)</i>	Fáze II <i>(2016-2017, podpora z OPD 2014-2020)</i>	Celý projekt <i>(2013-2017)</i>
Celkové náklady	122 713 393	162 454 195	285 167 588
Uznatelné náklady	81 753 425	91 992 518	173 745 943
Příspěvek Unie	62 492 727	70 319 540	132 812 267

3.2. Technický popis investice do infrastruktury

a) Hlavní charakteristiky a součásti projektu

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. Délka stávající tratě je v tomto úseku 20,237 km. 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. Délka tohoto úseku po modernizaci bude 14,147 km, což oproti stávajícímu stavu bude znamenat zkrácení jeho délky o 6,09 km. Díky těmto faktorům bude v úseku Rokycany – Plzeň nová jízdní doba o 10 min kratší u vlaků s naklápěcími skříněmi a o 8 min kratší u klasických souprav.

Hlavní komponenty a charakteristiky	
Fáze I	Fáze II
- výměna železničního svršku v úseku Rokycany – Ejpovice a částečně v úseku Doubravka – Plzeň o celkovém rozsahu 13 822 m koleje; - úpravy železničního spodku v rozsahu 16 770 m koleje; - částečná výstavba nástupiště a	- výměna zbývajících částí železničního svršku s odpovídajícími úpravami železničního spodku; - výstavba zbývajících částí nástupiště v zast. Klabava, ŽST Ejpovice a zast. Plzeň-Doubravka; - rekultivace stávající trasy a dočasného

přístupové rampy v zast. Klabava, nástupiště v ŽST Ejpovice a nástupiště v zast. Plzeň-Doubravka (celková délka nástupišť 1 016 m); - vyhloubení a zajištění stavební jámy pro budoucí portály tunelů Homolka a Chlum, ražba jižní trouby tunelu Homolka; - realizace většiny propustků a části mostů (u některých mostů dojde pouze k částečné úpravě nosných konstrukcí, zbývající část bude provedena ve fázi II) v celkové půdorysné ploše 2 574 m²; - výstavba železničních mostů (podchodů) v km 91,184 a km 93,191 o celkové délce 141 m podchodů; - výstavba zárubních a opěrných zdí o celkové délce 666 m; - výstavba protihlukových stěn v celkové délce 4 411 m; - částečná výstavba přístřešků v ŽST Ejpovice, zast. Klabava a zast. Plzeň-Doubravka; - přeložky inženýrských sítí v délce 1 974 m; - zřízení kabelizace pro sdělovací zařízení a osazení kamerového systému, rozhlasového zařízení a informačního zařízení v ŽST Ejpovice; - částečná úprava a ochrana metalických rozvodů Českého Telecomu a.s. v tunelu Chlum a v úseku Rokycany – Ejpovice, včetně ŽST Ejpovice; - zřízení ochrany DOK, DK a MK Českého Telecomu a.s. v úseku Ejpovice – Chrást u Plzně a Chrást u Plzně – Plzeň-Doubravka; - realizace kompletní dispečerské řídicí techniky v ŽST Ejpovice.	dlouhodobého záboru; - ražba severní trouby tunelu Homolka a tunelu Chlum, tunelové propojky, dokončení vjezdových a výjezdových portálů; - dokončení rekonstrukce mostů a propustků; - ochrana proti dotyku u tří silničních nadjezdů; - výstavba zbývajících částí protihlukových stěn; - realizace kabelovodů v úseku Ejpovice – Doubravka; - demolice provozní budovy v ŽST Chrást a demolice zast. Plzeň-Doubravka; - výstavba energocentra tunelů a spínací stanice Plzeň-Doubravka, dokončení přístřešků ve stanicích; - přeložky zbývajících částí inženýrských sítí; - přeložky a úpravy místních komunikací, polních cest a zpevněných ploch; - realizace elektrorozvodů v tunelech a zast. Plzeň-Doubravka a SpS Plzeň-Doubravka; - realizace zbývajících částí sdělovacího zařízení, zejména v tunelech a ŽST Chrást u Plzně; - demontáž dispečerské řídicí techniky v ŽST Chrást u Plzně a realizace DŘT v tunelech, v SpS Plzeň-Doubravka, v ŽST Rokycany.
--	--

(b) Hlavní ukazatele výstupů

	Fáze I	Fáze II	celkem ¹
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T (km)	6,64	7,507	14,147

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

Hodnota úspory času v železniční dopravě (tis.€/rok)	0	16 154	16 154
Dostupnost – zvýšení ESS (%)	0	167,49	167,49

(c) Správa infrastruktury

Železniční infrastruktura v České republice je vlastněná státem a s tímto majetkem státu hospodářší 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.

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 62 492 727	EUR 62 492 727