



Operační program
Doprava



SCHVALOVACÍ PROTOKOL PRO PROJEKT POTVRZENÝ EVROPSKOU KOMISÍ Č.J.: 16/2015-430-PPR/14

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

Název projektu:	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař
Registrační číslo žádosti:	72/2013-430-PPR
Evidenční číslo projektu v Monit7+:	CZ.1.01/1.1.00/13.0312
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Oblast podpory:	1.1
Příspěvek z fondu:	Fond soudržnosti
Způsobilé výdaje (max.):	726 773 870,92 Kč / 28 286 844,00 EUR¹
Částka rozhodnutí, na kterou se vztahuje míra spolufinancování 85 % (max.):	675 172 926,08 Kč / 26 278 478,00 EUR¹
Míra podpory ze způsobilých výdajů ² :	78,96 %
Nominální výše podpory z celkových způsobilých veřejných výdajů (max.):	573 896 987,00 Kč / 22 336 706,00 EUR¹
Zahájení realizace projektu:	09. 07. 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 Změnový schvalovací protokol č. 3, č.j. 16/2015-430-PPR/8 ze dne 24. 6. 2016.

¹ Poměr částek v Kč a v EUR odpovídá měsíčnímu účetnímu kurzu Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/info/euro>) pro srpen 2016 posílenému o 5 % (CZK 25.693/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 předběžného Změnového schvalovacího protokolu č. 3, č.j. 16/2015-430-PPR/8 ze dne 24. 6. 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 04 -01- 2017

Ing. Dan Ťok
ministr dopravy

Příloha č. 1: Specifikace projektu

Příloha č. 2: ROZHODNUTÍ KOMISE ze dne 13. 12. 2016 o velkém projektu „**Optimalizace trat'ového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař**“Evropská unie
Investice do vaší budoucnostiŘídící orgán OPD
Ministerstvo dopravy

1) IDENTIFIKACE PROJEKTU

Název projektu:	Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař - Praha hl. n., I. část - žst. Praha Hostivař
Registrační číslo žádosti:	72/2013-430-PPR
Evidenční číslo projektu v Monit7+:	CZ.1.01/1.1.00/13.0312
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Oblast podpory:	1.1

2) POPIS PROJEKTU (FÁZE I+II)

Druh projektu:	Optimalizace trati
Popis projektu:	Začátek stavby je v km 175,400 před žst. Praha-Hostivař ze směru od Českých Budějovic, kde stavba navazuje na již zrealizovanou stavbu IV. TŽK "Optimalizace trati Strančice - Praha-Hostivař". Konec stavby je v km 177,540 v mezistaničním úseku. Je navržena celková rekonstrukce kolejiště žst. Praha-Hostivař, která vychází ze zpracované dopravní technologie a z potřeb železničního provozu. Je navržena úprava hlavních průjezdných kolejí, předjízdnych kolejí i kolejí č. 8, 10 a 12 s dostatečnou užitečnou délkou (min. 650 m) pro zastavení nákladních vlaků. Na benešovském zhlaví je do nového kolejiště napojen soubor stávajících vlečkových kolejí. Za žst. Praha-Hostivař (v úseku Praha-Hostivař - odb. Záběhlce) je navržena úprava koleje do žst. Praha-Malešice a je zde navržena i územní rezerva pro 2. kolej. Ve stanici jsou navržena 2 ostrovní nástupiště s výškou nástupní hrany 0,55 m nad temenem kolejnice. Přístup na nástupiště bude zajištěn novým podchodem a přístupovými chodníky. U výstupu z podchodu, směrem ke konečné zastávce tramvaji bude navržen i objekt pro odbavování cestujících. Podchod je navržen s vazbou na stávající MHD v ulici Plukovníka Mráze a propojuje i území severně od nádraží do ulice U Pekáren. 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:	<i>Cíle projektu jsou:</i> - zvýšení kapacity dráhy ve velmi zatížené části IV. TŽK, zejména s ohledem na vlaky do kontejnerového terminálu v Praze Uhřetěvesi, - odstranění vzájemné závislosti poloh vlaků opačných směrů zaviněné současným úrovnovým přístupem na nástupiště žst. Praha-Hostivař, - odstranění kolize časových poloh regionálních a dálkových vlaků, které se zde nyní dojíždějí a tím vzájemně zdržují, - dosažení traťové třídy zatížení D4 a prostorové průchodnosti UIC GC, - zvýšení traťové rychlosti a tím zkrácení přepravní doby, - zvýšení bezpečnosti cestujících, zajištění přístupu k vlakům pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, zkvalitnění a zkrácení přestupních vazeb, - náhrada zařízení a staveb provozně nespolehlivých a zastaralých.
-----------------------	---

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

Míra nedostatku financování: 92,90 %

	Hlavní prvky a parametry		Nediskontovaná hodnota	Diskontovaná hodnota (čistá současná hodnota)
1	Referenční období (roky)	2014 – 2043		
2	Finanční diskontní sazba (v %)	5 % reálná sazba		
3	Celkové investiční náklady bez rezerv pro nepředvídatelné události (v CZK, nediskontované)		6 555 014 896	
4	Celkové investiční náklady (v CZK, diskontované)			6 007 601 901
5	Zbytková hodnota (v CZK, nediskontovaná)		1 226 553 650	
6	Zbytková hodnota (v CZK, diskontovaná)			297 986 697
7	Příjmy (v CZK, diskontované)			-338 832 461
8	Provozní náklady (v CZK, diskontované)			-467 415 027



	Hlavní prvky a parametry	Nediskontovaná hodnota	Diskontovaná hodnota (čistá současná hodnota)
Výpočet nedostatku financování			
9	Čisté příjmy = příjmy – provozní náklady + zbytková hodnota (v CZK, diskontováno) = (7) – (8) + (6)		426 569 263
10	Investiční náklady – čisté příjmy (v CZK, diskontováno) = (4) – (9) (čl. 55 odst. 2)		5 581 032 638
11	Míra nedostatku financování (v %) = (10) / (4)	92,90	

4) KURZ PRO PŘEPOČET ŽÁDOSTI PŘI PŘEDLOŽENÍ DO EK

Kurz pro přepočítání žádosti při předložení do EK:	Kč 25,693/ 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*	58 488 371,46	58 488 371,46	0,00
2. Nákup pozemků	21 000 885,70	18 820 905,70	2 179 980,00
3. Výstavba*	739 108 916,86	14 645 689,94	724 463 226,92
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*	2 773 547,62	2 773 547,62	0,00
8. Propagace	130 664,00	0,00	130 664,00
9. Dozor v průběhu výstavby	12 446 844,37	12 446 844,37	0,00
10. Mezisoučet	833 949 230,01	107 175 359,09	726 773 870,92
11. DPH	169 520 641,51	169 520 641,51	0,00
12. CELKEM	1 003 469 871,52	276 696 000,60	726 773 870,92

¹ Měsíční účetní kurz Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/inforeuro/>) pro srpen 2016 posílenému o 5 % (CZK 25,693/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.



Fáze I+II

		CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU (A)	NEZPŮSOBILÉ NÁKLADY ⁽¹⁾ (B)	ZPŮSOBILÉ NÁKLADY (C) = (A) – (B)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	70 615 811	68 154 115	2 461 696
2	Nákup pozemků	44 756 253	25 492 109	19 264 144
3	Výstavba	1 019 143 458	4 349 565	1 014 793 893
4	Stroje a zařízení	0	0	0
5	Nepředvídatelné události	52 263 213	26 131 606	26 131 607
6	Příp. úprava ceny	0	0	0
7	Technická pomoc	8 235 526	8 235 526	0
8	Propagace	967 000		967 000
9	Dozor v průběhu výstavby	18 338 359	18 338 359	0
10	Mezisoučet	1 214 319 620	150 701 280	1 063 618 340
11	DPH	240 581 225	240 581 225	0
12	CELKEM	1 454 900 845	391 282 505	1 063 618 340

6) PLÁNOVANÝ HARMONOGRAM PRACÍ³

	Datum zahájení (A)	Datum ukončení (B)
1. Studie proveditelnosti:	27/10/2011	10/04/2013
2. Analýza nákladů a přínosů (včetně finanční analýzy):	27/10/2011	10/04/2013
3. Posouzení dopadu na životní prostředí:	01/06/2006	06/08/2008
4. Přípravné studie: a) přípravná dokumentace b) projekt stavby	30/06/2006 25/10/2011	29/06/2010 29/04/2013
5. Vyhotovení zadávací dokumentace:	01/09/2012	14/08/2013
6. Očekávané zahájení postupu nabídkového řízení: a) realizace projektu b) koordinátor BOZP v realizaci	13/09/2013 11/06/2014	09/07/2014 07/07/2014
7. Získání pozemků:	28/06/2012	30/09/2015
8. Fáze výstavby / zakázka: - fáze I - fáze II	09/07/2014 01/01/2016	31/12/2015 30/09/2016
9. Provozní fáze:	01/10/2016	--/--/----

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 podporujících dopravu a dopravní infrastrukturu	počet	0	1
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	0	1,73
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T dle rozhodnutí č. 661/2010/EC	km	0	1,73

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	EUR/rok	0	1 497 115,68
Dostupnost – zvýšení ESS	%	100	117,41
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	0	2,17
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T dle rozhodnutí č. 661/2010/EC	km	0	2,17

V Praze dne 06 -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) 8638 final

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13.12.2016

o velkém projektu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař FÁZE I“, 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 2013CZ161PR009

(POUZE ČESKÉ ZNĚNÍ JE ZÁVAZNÉ)

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 13.12.2016

o velkém projektu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař FÁZE I“, 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 2013CZ161PR009

(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 18. září 2015 Česká republika předložila Komisi velký projekt „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař FÁZE I“, 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 11. prosince 2015, 2. srpna 2016 a 3. listopadu 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 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 „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař FÁZE I“, 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 26 278 478 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

členka Komise

ÚŘEDNĚ OVĚŘENÝ OPIS
Za generálního tajemníka

reprezentativní
EVROPSKÁ KOMISE

CS
ANNEX I

Hmotný předmět velkého projektu

Investice do infrastruktury

1. Název projektu

"Optimalizace trat'ového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař FÁZE I

2. Subjekt odpovědný za provádění

2.1. Název: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

2.2. Adresa: Dlážděná 7, 11000 Praha 1, Česká Republika

3. Popis projektu

3.1. Obecný popis hmotného předmětu projektu

- (a) Předmětem stavby je rekonstrukce železniční stanice (žst.) Praha-Hostivař ležící na trati České Budějovice – Praha. Řešený úsek je vstupem IV. tranzitního železničního koridoru (TŽK) do uzlu Praha. Ačkoliv jde o úsek nejzatíženější v osobní i nákladní dopravě tento úsek je jediným, který nebyl součástí programu modernizace IV. TŽK.

Z mezinárodního hlediska je žst. Praha-Hostivař dle Evropské dohody o mezinárodních železničních magistralách (AGC) součástí magistraly C-E 55, podle Evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy a souvisejících objektech (AGTC) je součástí trasy mezinárodní kombinované dopravy CE 551 a také je součástí prioritního projektu č. 22 evropské železniční sítě TEN-T.

Hlavním cílem projektu je zvýšení kapacity tratí pro potřeby příměstské, dálkové a nákladní dopravy, zlepšení spojení mezi železniční a městskou veřejnou dopravou, omezení negativních vlivů dopravy na přilehlé oblasti a zajištění souladu technického stavu kolejí, souvisejících budov a zařízení s evropskými železničními standardy.

Počet cestujících, kteří v roce 2011 projížděli přes žst. Praha-Hostivař, byl cca 4 100 za den v dálkové dopravě a cca 11 900 za den v regionální dopravě. Denní obrat cestujících v žst. Praha-Hostivař byl cca 1 500 osob. V roce 2030, tedy po zprovoznění celého IV. TŽK se předpokládá nárůst cestujících až na hodnoty 7 100 za den v dálkové dopravě a 20 000 za den v regionální dopravě. Obrat cestujících v žst. Praha-Hostivař by měl ve výhledu stoupnout na 2 500

osob denně. Ve stávajícím stavu projíždí žst. Praha-Hostivař průměrně 80 nákladních vlaků za den. V roce 2030 se předpokládá postupný nárůst až na cca 100 nákladních vlaků za den. V roce 2010 bylo na úseku Praha-Hostivař – Praha-Uhřetěves přepraveno cca 6 mil. čistých tun. V roce 2030 se předpokládá nárůst na 8,7 mil. čistých tun za rok.

- (b) Tato stavba je dílčí částí souboru tří staveb hodnocených ve Studii proveditelnosti zaústění IV. TŽK do žel. uzlu Praha. Tyto tři části jsou částečně technicky, provozně i ekonomicky samostatné. Realizace předmětné stavby byla původně navržena v jedné fázi výstavby. Z důvodu návrhu prohlásit soubor „nádraží v Praze-Hostivaři“ za kulturní památku bylo zahájení realizace stavby opožděné. Z finančního hlediska je proto projekt navržen k tzv. fázování.

Rozpis nákladů pro obě fáze

v EUR	Fáze I (podpora z OPD 2007-2013)	Fáze II (podpora z OPD 2014-2020)	Celý projekt
Celkové náklady	39 056 159	17 570 192	56 626 351
Uznané náklady	28 286 844	13 110 359	41 397 203
Příspěvek Unie	22 336 706	10 352 595	32 689 301

3.2. Technický popis investice do infrastruktury

- (a) Projektové práce se realizovali v žst. Praha-Hostivař, mezistaničním úseku Praha Hostivař – odb. Záběhllice (úsek je do km 177,570 součástí stavby) a na úseku trati Praha Hostivař (mimo) – Praha Vršovice a Praha Hostivař (mimo) – Praha Malešice. Ve fázi I stavební práce v žst. Praha-Hostivař zahrnovaly zejména: rekonstrukci železničního spodku v rozsahu 80% a svršku v rozsahu 76% z celkového objemu stavby, výstavbu nových nástupišť, přístřešků a přístupů na nástupiště v rozsahu 88% z celkového objemu stavby, výstavbu nového objektu pro odbavení cestujících bez úprav zelené střechy a dokončovacích prací, výstavbu nového trakčního vedení v rozsahu 76% z celkového objemu stanice. Zároveň byly realizovány stavební práce na mezistaničním úseku Praha Hostivař – odb. Záběhllice zejména: rekonstrukce železničního spodku a svršku v rozsahu 1. traťové koleje, výstavba nového trakčního vedení v rozsahu 62% z celkového objemu mezistaničního úseku.

Hlavní komponenty a charakteristiky	Celý projekt	Fáze I
Železniční svršek	Realizace železničního svršku v železniční stanici Hostivař a v úseku Praha-	Rekonstrukce železničního svršku v celkové délce 7,4 km.

	Hostivař – Praha – Malešice v celkové délce 9,248 km včetně rekonstrukce 28 výhybek. Výstavba dvou nových ostrovních nástupišť v celkové délce 540 m.	
Železniční spodek	Úprava železničního spodku v celkové délce 10,401 km.	Sanace železničního spodku v délce 7,9 km.
Mosty, propustky, nadjezdy, podchody	Rekonstrukce 2 železničních mostů, 3 železničních propustků, 1 lávky, 1 nový silniční most, rekonstrukce 1 podchodu pro pěší na nástupišti.	Provedena sanace opěr a spodních částí mostů, převážná část nosných konstrukcí mostů, propustků, lávek v celkovém počtu 5 ks objektů. Provedena převážná část mostu bez dokončovacích prací a krytu vozovky v počtu 1 ks. Provedena hrubá část podchodu s částečným vnitřním vybavením podchodu v počtu 1 ks.
Zdi, protihluková opatření, pozemní stavby	Výstavba zárubní a opěrné zdi, protihlukové stěny v celkové délce 1 431 m, výstavba odbavovacích prostor pro cestující, výstavba technologické budovy.	Realizována převážná část opěrné a zárubní zdi bez dokončovacích prací v počtu 2 ks. Provedeny základy protihlukové stěny v délce 0,534 km. Provedena realizace technologické budovy s částečným osazením vnitřních technologií v počtu 1 ks, převážná část odbavovací budovy v počtu 1 ks, převážná část přístřešků pro cestující a zastřešení podchodu v počtu 4 ks, provedena demolice většiny odstraňovaných objektů v počtu 11 ks.
Inženýrské sítě, komunikace, trakční vedení	Provedení přeložek inženýrských sítí, přeložek vodovodů, přeložky plynu, výstavba přeložek komunikací a přístupové komunikace pro pěší, výstavba trakčního vedení v oblasti železniční stanice Hostivař, vysprávky objízdných tras, dopravní značení v celkové délce 10 km, délka el. kolejí 15,1 km.	Provedena část přeložek inženýrských sítí bez dokončovacích prací v počtu 11 kpl (komplet). Provedena spodní stavba přeložky komunikace a převážná část přístupové komunikace pro pěší v celkové délce 0,41 km. Realizována část trakčního vedení v délce 9,36 km.
Elektrorozvody, energetická zařízení	Provedení úprav rozvodů vn 22 kV v celkové délce 671 m. Přeložky kabelů a kabelových rozvodů, provedení osazení	Realizace části kabelových vedení nízkého a vysokého napětí, dálkového ovládání úsekových odpojovačů v počtu 2 kpl stavebních objektů.

	dálkových ovládaní úsekových odpojovačů, realizace venkovního osvětlení.	Realizace části energetických zařízení – elektrického ohřevu výměn, osvětlení v počtu 5 kpl stavebních objektů.
Zabezpečovací zařízení, telekomunikační systémy	Provedení výstavby staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, realizace místní kabelizace a úprav dálkových kabelů.	Výstavba části staničního a traťového zabezpečovacího zařízení odpovídající rekonstruovaným kolejím v rozsahu 77% projektovaného úseku. Realizace části místní kabelizace a úprav dálkových kabelů v rozsahu 23% požadovaného úseku a sdělovacích zařízení v počtu 2 kpl stavebních objektů.

V rámci projektu „Optimalizace traťového úseku Praha Hostivař – Praha hl. n., I. část – žst. Praha Hostivař“ se nepočítá s úplným zavedením ERTMS, ale pouze s přípravou jeho instalace na trati s následným dosazením systému ETCS L2 v samostatné stavbě. Úplná instalace ERTMS/ETCS bude ukončena v roce 2018.

b) Hlavní ukazatele výstupů

	Fáze I	Fáze II	celkem ¹
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T (km)	1,73	0,44	2,170
Hodnota úspory času v železniční dopravě (tis.€/rok)	0	1 497	1 497
Dostupnost – zvýšení ESS (%)	0	117,41	117,41

(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. Provozování a provozuschopnost železniční stanice Hostivař zajišťuje SŽDC. Tato činnost je financována z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury a z příjmů z používání železniční infrastruktury. Provoz a údržbu části sdělovacích zařízení (optické kabely, přenosové a dohledové zařízení, rádiové zařízení) a části informačních zařízení pro cestující (informační tabule) zajišťuje na smluvním základě ČD-Telematika a.s.

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

Provozování železniční dopravní cesty, údržbu a opravy dalších sdělovacích a informačních zařízení (zapojovačů, místních zabezpečovacích kabelů, rozhlasových zařízení) a zabezpečovacích zařízení a zařízení elektrotechniky a energetiky zajišťuje vlastník dráhy vlastními silami.

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 22 336 706	EUR 22 336 706

