

Příloha č. 1 ke ke Schvalovacímu protokolu pro projekt potvrzený Evropskou komisí
č.j. 269/2015-430-PPR/7, změna č. 1 (změna rozpočtu Fáze I projektu)

1) IDENTIFIKACE PROJEKTU

Název projektu:	Modernizace trati Rokycany - Plzeň
Registrační číslo žádosti:	94/2010-430-PPR
Evidenční číslo projektu v Monit7+:	CZ.1.01/1.1.00/10.0196
Žadatel:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Prioritní osa:	1
Oblast podpory:	1.1

2) POPIS PROJEKTU (FÁZE I+II)

Druh projektu:	Modernizace trati
Popis 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. 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 naklápěcími skříněmi a o 8 min kratší u klasických souprav. Stavbu je možné rozdělit na tři hlavní části: Rokycany - Ejpovice, Ejpovice - Plzeň - Doubravka (mimo) a Plzeň - Doubravka - Plzeň hl.n. (mimo). 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 naklápěcí 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. 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 zámek trati přes Chrást a celý úsek mezi Ejpovicemi a Plzní se zkrátí přibližně o 6 km. Traťová 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 zjednodušena 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 zastavbě 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:	V souladu s globálním cílem prioritní osy 1, což je zlepšení železniční dopravy na síti TEN-T, přispěje realizace projektu ke zvýšení dopravní dostupnosti. Současně je realizací tohoto projektu zajištěno i plnění specifických cílů prioritní osy, jako je modernizace a rozvoj železničních tratí na síti TEN-T včetně železničních uzlů. 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 naklápací 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 (až o 10 min u vlaků s naklápacími skříněmi), 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. Pro obyvatele žijící v blízkosti trati bude mít projekt pozitivní přínos v omezení hlukové zátěže z provozu železnice díky novým protihlukovým opatřením. Projekt dále přispěje k zatraktivnění železnice a tedy i k upřednostňování kolejové dopravy před individuální automobilovou dopravou se všemi jejími negativními dopady na životní prostředí.



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

Míra nedostatku financování: 89,93 %

Hlavní prvky a parametry			Nediskon- tovaná hodnota	Diskontovaná hodnota (čistá současná hodnota)
1	Referenční období (roky)	Analýza je sestavena pro fázi výstavby a fázi provozu v délce trvání 30 let (2009 – 2038)		
2	Finanční diskontní sazba (v %)	5 Reálná hodnota		
3	Celkové investiční náklady bez rezerv pro nepředvídatelné události (v Kč, nediskontované)		25 330 655 864	
4	Celkové investiční náklady (v Kč, diskontované)			20 694 274 104
5	Zbytková hodnota (v Kč, nediskontovaná)		6 526 925 994	
6	Zbytková hodnota (v Kč, diskontovaná)			1 585 692 658
7	Příjmy (v Kč, diskontované)			497 429 847
8	Provozní náklady (v Kč, diskontované)			0
Výpočet nedostatku financování				
9	Čisté příjmy = příjmy – provozní náklady + zbytková hodnota (v Kč, diskontováno) = (7) – (8) + (6)			2 083 122 505
10	Investiční náklady – čisté příjmy (v Kč, diskontováno) = (4) – (9) (čl. 55 odst. 2)			18 611 151 599
11	Míra nedostatku financování (v %) = (10) / (4)		89,93	

4) KURZ PRO PŘEPOČET ŽÁDOSTI PŘI PŘEDLOŽENÍ DO EK

Kurz pro přepočet žádosti při předložení do EK:	Kč 25,670 / 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*	310 446 581,10	281 853 949,89	28 592 631,21
2. Nákup pozemků*	102 893 308,00	43 485 053,00	59 408 255,00
3. Výstavba*	2 063 277 421,83	81 073 718,74	1 982 203 703,09
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*	54 696 930,85	43 510 058,67	11 186 872,18
8. Propagace	0,00	0,00	0,00
9. Dozor v průběhu výstavby*	91 142 011,76	73 923 046,76	17 218 965,00
10. Mezisoučet	2 622 456 253,54	523 845 827,06	2 098 610 426,48
11. DPH	499 620 473,54	499 620 473,54	
12. CELKEM	3 122 076 727,08	1 023 466 300,60	2 098 610 426,48

Fáze I+II

TABULKA H.1 PRO (OPD 1 + OPD 2) = STAVBA JAKO CELEK			
číslo řádku	Celkové náklady projektu	Nezpůsobilé náklady	Způsobilé náklady
	(A)	(B)	(C)=(A)-(B)
1. Poplatky za plány/stavební projekt*	340 197 112	283 393 076	56 804 036
2. Nákup pozemků	130 770 640	67 546 389	63 224 251
3. Výstavba*	4 953 623 335	910 062 124	4 043 561 211
4. Stroje a zařízení	0	0	0
5. Nepředvídatelné události*	191 180 866	35 000 000	156 180 866
6. Příp. úprava ceny	0	0	0
7. Technická pomoc	163 995 093	73 995 093	90 000 000
8. Propagace*	280 000	0	280 000
9. Dozor v průběhu výstavby	269 739 985	219 739 985	50 000 000
10. Mezisoučet	6 049 205 031	1 589 736 667	4 459 468 364
11. DPH	1 270 456 957	1 270 456 957	0
12. CELKEM	7 319 661 988	2 860 193 624	4 459 468 364

¹ Měsíční účetní kurz Evropské komise (<http://ec.europa.eu/budget/infocuro/>) pro únor 2016 posílenému o 5 % (CZK 25,670/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:		
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
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):	01/01/2003	31/10/2003
- dodatek přípravné dokumentace	01/09/2008	30/11/2008
Projekt stavby	01/06/2006	31/10/2007
- dodatek projektu stavby	01/03/2009	30/09/2009
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	31/12/2017
8. Fáze výstavby/zakázka:		
- fáze I*	09/08/2013	15/02/2016
- fáze II	15/02/2016	30/06/2017
9. Provozní fáze:	01/07/2017	---

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	6,64
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T dle rozhodnutí č. 661/2010/EU	km	0	6,64

Fáze I+II

Název indikátoru	Jednotka	Výchozí hodnota	Plánovaná hodnota
Počet projektů podporující dopravu a dopravní infrastrukturu	počet	0	2
Hodnota úspory času v železniční dopravě (EUR)	EUR/rok	0	16 154 378,00
Dostupnost – zvýšení ESS	%	100	167,49
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T	km	0	14,147
Délka rekonstruovaných železničních tratí TEN-T dle rozhodnutí č. 661/2010/EU	km	0	14,147

V Praze dne 28-06-2017

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.

