

Příloha č. 1 ke Schvalovacímu protokolu pro projekt potvrzený Evropskou komisí č.j. 24/2015-430-PPR/16, změna č. 1 (změna rozpočtu Fáze I projektu)

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>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 stavědla. 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.</p> <p>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.</p>



Cíle projektu:	<i>V souladu s globálním cílem prioritní osy 1 OPD, jimž 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*	162 338 054,78	94 346 054,78	67 992 000,00
2. Nákup pozemků*	66 199 705,00	11 122 205,00	55 077 500,00
3. Výstavba*	1 073 555 257,90	7 418 401,79	1 066 136 856,11
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	0,00	0,00
7. Technická pomoc*	2 190 418,94	1 801 502,94	388 916,00
8. Propagace*	150 856,00	5 103,25	145 752,75
9. Dozor v průběhu výstavby*	22 360 601,47	22 319 329,56	41 271,91
10. Mezisoučet	1 326 794 894,09	137 012 597,92	1 189 782 296,77
11. DPH	216 376 836,76	216 376 836,76	0,00
12. CELKEM	1 543 171 730,85	353 389 434,08	1 189 782 296,77

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	27 748 200	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/infocuro/>) 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 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.

