

Váš dopis značky / ze dne

Č.j.
1881/SFDI/331035/4137/2018

Vyřizuje / telefon
Ing. Miroslav Balík
+420266097357

Praha dne
16.3.2018

Věc: Žádost o informace dle zákona č. 106/1999 Sb.

V návaznosti na Vaši „Žádost o poskytnutí informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů“, která byla doručena dne 12. 3. 2018, ve které žádáte o kopie všech stanovisek vydaných v období 2017 - 2018 povinným subjektem na žádost SŽDC nebo ÚOHS nebo jiného orgánu případně z vlastní iniciativy ve věci autorizací ČKAIT a/nebo studie/studií proveditelnosti případně studie/studií proveditelnosti vysokorychlostní tratě, Vám Státní fond dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“) poskytuje kopie všech stanovisek vydaných SFDI v období 2017 – 2018.

S pozdravem

Ing. Lucie Bartáková
ředitelka sekce pro správu
finančních zdrojů

Příloha: dle textu

Váš dopis značky / ze dne
10342/2018-SŽDC-GŘ-O26
3. 1. 2018

Č. j.
1769/SFDI/110105/2227/2018

Vyřizuje / telefon
Ing. Ivo Vykydal
266 097 410

Praha dne
29. 1. 2018

Věc: Vyjádření SFDI k žádosti SŽDC – studie proveditelnosti

Vážený pane řediteli,

k Vaší žádosti čj. 10342/2018-SŽDC-GŘ-O26 ze dne 3. 1. 2018 o vyjádření k položeným dotazům Vám zasíláme následující stanovisko:

Dotaz SŽDC č. 1:

Je v praxi běžné zapojení autorizovaných osob v příslušných oborech dle zákona č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, ve znění pozdějších předpisů („autorizační zákon“) na zpracování studií proveditelnosti (popř. jejich částí) v dopravní oblasti (např. rekonstrukce železniční tratě nebo výstavba nové železniční tratě)?

Vyjádření SFDI k dotazu č. 1:

Ze studií proveditelnosti železničních staveb, které byly v posledních letech projednávány na Centrální komisi Ministerstva dopravy, je zřejmé, že zapojení autorizovaných osob (inženýrů, případně techniků) do týmu zpracovatele je běžným standardem, a to bez zvláštního ohledu na požadovanou kvalifikaci. V příloze uvádíme přehled zapojení autorizovaných inženýrů a techniků, kteří byli v předchozích studiích uváděni jako garanti profesí pro tematické obory, které odpovídají požadavkům na složení zpracovatelského týmu dle kvalifikačních požadavků zakázky Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav.

Dotaz SŽDC č. 2:

Považujete zpracování takové studie proveditelnosti v případě vysokorychlostní trati Praha – Brno - Břeclav osobami autorizovanými za vhodné?

Vyjádření SFDI k dotazu č. 2:

Studie proveditelnosti je obecně dokumentací, která souhrnně ze všech významných hledisek popisuje v dostatečné podrobnosti daný projekt souboru staveb. Jejím účelem je zhodnotit projektové varianty, posoudit je ve vztahu k variantě „Bez projektu“ a poskytnout veškeré informace pro strategické investiční rozhodnutí, v případě rozhodnutí o pokračování v přípravě je v souladu se studií proveditelnosti vybírána konkrétní varianta řešení celého souboru staveb. Vysokorychlostní trať Praha – Brno - Břeclav je z pohledu výstavby vysokorychlostních tratí v České republice klíčovou větví zásadního strategického významu. Zejména u takto významné stavby jsou zpracování technické analýzy a návrhů technického řešení ve variantách natolik důležité pro celý projekt, že požadavek na zpracování této studie autorizovanými osobami považujeme za vhodný.

Dotaz SŽDC č. 3:

Považujete za vhodné nebo nezbytné, aby autorizací v příslušném oboru dle autorizačního zákona disponoval přímo konkrétní člen realizačního týmu odpovědný za danou oblast plnící další požadavky na odbornou způsobilost v konkrétní svěřené oblasti?

Vyjádření SFDI k dotazu č. 3:

Osobní účast garanta v jednotlivé konkrétní oblasti zajistí kvalitu výsledné studie. Pokud se konkrétní osoba přímo na zpracování studie nepodílí, i když u zhotovitele pracuje, těžko zaručí kvalitu výsledné studie. Považujeme proto za vhodné, aby autorizací v příslušném oboru dle autorizačního zákona disponoval přímo konkrétní člen realizačního týmu odpovědný za danou oblast.

Dotaz SŽDC č. 4:

Považujete požadavek, tak jak byl zakotven v přiložené zadávací dokumentaci veřejné zakázky „Studie proveditelnosti vysokorychlostní trati Praha – Brno – Břeclav“ (čl. 8.5 Pokynů pro dodavatele), kdy je autorizace v příslušném oboru vždy vyžadována pro konkrétní klíčovou osobu v realizačním týmu dodavatele odpovědnou za zpracování konkrétní věcné části studie proveditelnosti, za přiměřený, resp. vhodný? Považujete tento požadavek za adekvátní, jak co do požadované oblasti autorizace, tak co se týče jejího provázání s dalšími znalostmi a zkušenostmi, kterými má daná osoba disponovat?

Vyjádření SFDI k dotazu č. 4:

Jak je uvedeno v odpovědi k dotazu č. 3, přítomnost autorizovaných osob přímo ve výkonném týmu zhotovitele považujeme za žádoucí.

Vlastní sestavení zadávacích podmínek je v kompetenci zadavatele. Protože jde ale zjevně nad rámec dříve uplatňovaných kvalifikačních požadavků, bylo by pro další zadávání obdobných studií žádoucí vyhodnotit dopady na podobu obdržených nabídek a přínosy tohoto požadavku pro vlastní zpracování zakázky - průběh zpracování a výsledná kvalita.

S pozdravem

Ing. Ivo Vykydal
ředitel odboru kanceláře ředitele SFDI

Mgr. Ing. Radek Čech, Ph.D.
Ředitel odboru strategie
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Příloha:

Přehled zapojení autorizovaných osob u Studií proveditelnosti zadavatele Správa železniční dopravní cesty s.o. (dle seznamu dokladovaných zpracovatelů a seznamu autorizovaných osob vedených ČKAIT)

Studie proveditelnosti stavby „Boskovická spojka“		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Petr Rotschein	AI v oboru ID00
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Lubomír Beňák	AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Ing. Marek Škubla	
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Zdeněk Olšan	AI v oboru IE02
Profesní garant pro trakční vedení	Ing. Jiří Pelc	AI v oboru IT00

Studie proveditelnosti „Modernizace trati Pízeň – Domažlice st. hranice, aktualizace SP a CBA“		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Andrea Plišková	
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Jaromír Tvrdík Ing. Adéla Krenková	AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Zdeněk Pacholík	AT v oboru TT00
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Miroslav Nezkusil	AI v oboru IT00
Profesní garant pro trakční vedení	neurčen	

Studie proveditelnosti stavby „Průjezd železničním uzlem Česká Třebová“		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Petr Rotschein	AI v oboru ID00
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Igor Kekely	AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Ing. Miroslav Šerý	AI v oboru IT00
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Zdeněk Olšan	AI v oboru IE02
Profesní garant pro trakční vedení	Jiří Košíček	AT v oboru TT00

Studie proveditelnosti „Modernizace trati Brno – Přerov“		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Radoslav Molák	AI v oboru IT00
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Petr Rotschein Ing. Ondřej Pokorný	AI v oboru ID00 AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Ing. Tomáš Toma	AI v oboru IT00
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Zdeněk Olšan	AI v oboru IE02
Profesní garant pro trakční vedení	neurčen	

Studie proveditelnosti trati „Veselí nad Moravou – Blažovice (– Brno)“		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Petr Rotschein Ing. Ľubomír Beňák	AI v oboru ID00 AI v oboru ID00
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Ľubomír Beňák	AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Ing. Tomáš Toma	AI v oboru IT00
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Zdeněk Olšan	AI v oboru IE02
Profesní garant pro trakční vedení	Jiří Podhradský	

Studie proveditelnosti železničního uzlu Ostrava 2015		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Pavel Šudřich	AI v oboru IP00
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Radovan Komínek	AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Ing. Petr Pavlík	AI v oboru IT00
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Martin Množil	AI v oboru IE02
Profesní garant pro trakční vedení	Ing. Pavel Odehnal	AT v oboru TT00

Studie proveditelnosti trati Horní Lideč st. hr. – Hranice na Moravě		
Vedoucí projekčního týmu	Ing. Ondřej Pokorný	AI v oboru ID00
Profesní garant pro koleje, komunikace	Ing. Ondřej Pokorný	AI v oboru ID00
Profesní garant pro zabezpečovací zařízení	Ing. Petr Pavlík	AI v oboru IT00
Profesní garant pro silnoproudá zařízení	Ing. Martin Množil	AI v oboru IE02
Profesní garant pro trakční vedení	Ing. Pavel Odehnal	AT v oboru TT00

Použité zkratky a uvedené obory autorizace:

AI – autorizovaný inženýr

AT – autorizovaný technik

ID00 – dopravní stavby;

IP00 – pozemní stavby;

IE02 – technika prostředí staveb, elektrotechnická zařízení

IT00 – technologická zařízení staveb

TT00 – technologická zařízení staveb

Váš dopis značky / ze dne 43112/2017-SZDC-O6/30.10.2017 Č.j. 1769/SFDI/110105/2074/2018 Vyřizuje / telefon Ing. Pavel Krottil/266 097 202 Praha dne 26.1.2018

Věc: Stanovisko k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno

Vážený pane náměstků,

k Vaší žádosti čj. 43112/2017-SZDC-O6 ze dne 30. 10. 2017 na zpracování stanoviska k závěrům Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno Vám zasíláme následující stanovisko:

Z hlediska Státního fondu dopravní infrastruktury byly naplněny požadavky obsažené v dokumentu „Zvláštní podmínky pro zpracování *Studie proveditelnosti železničního uzlu Brno*“ s přihlédnutím ke změnám vyplývajícím z požadavků výboru studie proveditelnosti v průběhu jejího zpracování. Na naše podněty bylo reagováno a jejich zpracování je součástí Studie proveditelnosti. Zároveň můžeme konstatovat, že Studie proveditelnosti umožňuje zpracování posuzovacího protokolu a dále pak umožňuje kvalifikovaně rozhodnout o nejlepší variantě. Studie proveditelnosti prokázala, že přestavba Železničního uzlu Brno je ekonomicky efektivní (v několika variantách provedení) a lze se jí dále zabývat a tuto přestavbu dále připravovat. Bohužel tato studie proveditelnosti zcela jasně nepotvrdila, ale ani nevyločila jednu z navrhovaných poloh Brno hl. n.. Naopak, Studie proveditelnosti prokázala, že obě varianty jsou v některých provedeních ekonomicky proveditelné a mají své klady a nedostatky a také rizika. U variant „řeka“ se jedná především o nutnost rozsáhlých investic do městské infrastruktury, které musí proběhnout do zprovoznění nové železniční infrastruktury, není zde zřejmá ani dohoda o jejich rozdělení mezi jednotlivé investory. Tyto varianty ale také oddalují železniční infrastrukturu od občanské zástavby a tedy i lokalit s potencionálními zákazníky. U variant „Petrov“ se jedná především o nutnou změnu územního plánu. I zde se bude jednat o investice do městské infrastruktury v menším rozsahu.

Z ekonomického hodnocení je zřejmé, že nejlepších výsledků dosahují varianty A, Ab a B1f300 a pro jednu z těchto variant doporučujeme hledat konsenzus především bezprostředně dotčených stran projektu tj. MD ČR, SŽDC, kraje a města Brna. Pro tento konsenzus je nutné podniknout další kroky, které do jisté míry vyplývají z odpovědí na otázky, které jsou součástí Vaší žádosti.

- 1) Souhlasíme se závěrem, že je nutné ŽUB přestavět.
- 2) Je zřejmé, že především případná varianta „Petrov“, ale pravděpodobně i varianta „řeka“ si vyžádá nové stanovisko hodnocení SEA a zároveň bude nutné upravit, případně změnit územní plán. Ke změně územního plánu bude nutné vstřícné jednání ze strany města Brna a Jihomoravského kraje. Tuto ochotu by bylo vhodné mít potvrzenou rozhodnutím zastupitelstev obou územně samosprávných celků. Je také zřejmé, že na realizaci obou projektových řešení bude nutná součinnost jak s městem Brnem, tak i krajem. Zároveň musí již v této době být jasné, kdo bude investorem jednotlivých SO a PS projektu, nebo částí s projektem přímo souvisejících (např. úprava městské, případně krajské infrastruktury, příprava území, přeložky atd.). Pro tuto spolupráci je žádoucí mít závazné memorandum, případně Smlouvu o smlouvě budoucí, schválené zastupitelstvy města a kraje a zároveň MD ČR.

- 3) Zavedení linky S37 nebo její nezavedení nemá dopad do rozsahu připravované infrastruktury. Její zavedení nebo nezavedení bude záležet na objednavce dopravy v daný okamžik a ta může být dokonce v průběhu provozování projektu měněna. Nemá tedy cenu se touto otázkou v této době zabývat. Ekonomický přínos jednotlivých navrhovaných zastávek je ve Studii proveditelnosti poměrně obsáhle popsán. Zastáváme názor, že ekonomicky neodůvodnitelné části infrastruktury není žádoucí budovat. Zároveň je nutné konstatovat, že město se jako živoucí organismus postupně mění. Zároveň význam některých zastávek stoupá nebo klesá na základě vybrané varianty. Proto doporučujeme pro účely vydání ÚR se zastávkami počítat (v rozsahu dle vybrané varianty), při zahájení zpracování dokumentace pro stavební povolení tyto zastávky znovu ekonomicky prověřit a jejich zřízení z projektu případně vypustit s tím, že základní územní ochrana a příprava bude provedena.
- 4) S tím, že výsledná podrobná řešení železniční stanice a zastávky má odpovídat jejich přepravnímu významu lze jen souhlasit. Je také zřejmé, že tlaky především od města Brna, případně městských částí na řešení a vybavenost budou značné. Považujeme tedy za vhodné zřídit funkci architekta projektu, který bude zastupovat stát, resp. SŽDC při projednávání těchto řešení s dotčenými orgány, bude prosazovat zájmy investora a bude s dotčenými orgány a investorem úzce spolupracovat.
- 5) Odpověď na tuto otázku je součástí odpovědi na otázku č. 2.
- 6) Doporučujeme v maximální možné míře preferovat směrové řešení.
- 7) Z důvodů nákladů preferujeme povrchové zaústění trati.
- 8) Ano, to je samozřejmě největší nevýhoda variant „Petrov“ mimo problematické řešení infrastruktury pro zajištění přestupních vazeb (např. vhodně umístěná odstavná parkoviště, parkovací domy). Z důvodu zásadní změny územního plánu bude nutná minimálně ochota k této změně. Jak k tomuto problému přistoupit je nastíněno v odpovědi č. 2.
- 9) Nepovažujeme za smysluplné a především hospodárné realizovat zapojení trati od Veselí nad Moravou přes oblast letiště Tuřany. I z této odpovědi je zřejmé, jak význam jednotlivých zastávek stoupá nebo klesá i s ohledem na zvolenou variantu (odpověď č. 3).
- 10) Základní odpověď (vychází především z nákladů) je obsažena v odpovědi č. 9. Ostatní náležitosti doporučujeme případně řešit v SEA a územním plánu.
- 11) Je zřejmé, že varianta s poloměry 500 m je výhodnější z hlediska poloh vozových skříní vůči nástupní hraně (pohodlnější nástup a výstup) a i přehledu o volnosti nástupní hrany. Na druhou stranu značně zvýšené náklady na toto řešení nejsou kompenzovány dostatečnými přínosy, a tak v ekonomickém hodnocení vycházejí hůře. Z tohoto důvodu preferujeme řešení s poloměry 300 m.
- 12) Odpověď na tuto otázku lze v zásadě najít v odpovědi č. 2. Všechny tyto souvislosti a dopady bude nutné řešit v procesu SEA a v případné změně územního plánu, a to v úzké spolupráce s městem Brnem a Jihomoravským krajem v případě, že bude s řešením ve variantě „Petrov“ srozuměn a bude ho podporovat.
- 13) Studie proveditelnosti pouze prokazovala možnost napojení VRT do ŽUB. Ve variantách „Petrov“ navíc jediným, velmi komfortním a velmi nákladným způsobem.

S největší pravděpodobností existují i jiná, méně nákladná řešení. Nalezení vhodného a ekonomicky přijatelného řešení zapojení VRT do ŽUB bude nutně úkolem studie proveditelnosti VRT (Rychlého spojení) mezi Prahou a Brnem. Navíc toto zapojení bude muset vyhovovat i dopravnímu konceptu na této vysokorychlostní trati. Ten zatím není zcela zřejmý. Dovedeme si představit např. přivedení RS Praha – Brno do uzlu Brno podél dálnice, propojení tratí RS s výstavbou nového nádraží pro tento systém v jihovýchodním segmentu města a jeho napojení na konvenční systém kyvadlovou vlakovou dopravou na nádraží konvenčního systému v poloze „Petrov“.

Za nejvhodnější varianty pro realizaci doporučujeme varianty:

- B1f 300 - varianta investičně nejméně nákladná, z variant B s nejlepšími výsledky ekonomického hodnocení, ale také varianta velmi závislá na reálnosti změny územního plánu
- Ab - varianta naplňující všechny požadavky studie proveditelnosti, vycházející ze směrového řešení za přijatelné investiční náklady, ale mající i negativa variant „řeka“, které jsou uvedené v úvodu
- a případně varianta A – s nejnižšími investičními náklady z variant „řeka“, ale vycházející primárně z traťového uspořádání.

Nespornou výhodou variant „řeka“ je možnost přesnějšího stanovení IN vzhledem k již provedené přípravě.

Za variantu, kterou nedoporučujeme, ale lze ji považovat za akceptovatelnou, můžeme považovat variantu B1f 500 a variantu B1c.

U všech těchto variant je vhodné je upravit viz odpovědi na předchozí otázky.

Za neakceptovatelné považuje všechny ostatní posuzované varianty, a to buď s ohledem na příliš velké IN nebo nízkou ekonomickou efektivitu, která může být v další přípravě ohrožena z důvodů nárůstu IN nebo nenaplněním očekávaného počtu cestujících z důvodu jejich částečného přesunu z konvenčního systému na systém vysokorychlostní.

S pozdravem

Ing. Zbyněk Hořelica
ředitel SFDI

Ing. Mojmír Nejezchleb
Náměstek generálního ředitele
pro modernizaci dráhy
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální ředitelství
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Váš dopis značky / ze dne
57/2015-910-IZD/7 10.3.2017

Č.j.
2222/SFDI/110105/4301/2017

Vyřizuje / telefon
Ing. Pavel Krotíl
266 097 202

Praha dne
24.3. 2017

Věc: Stanovisko ke Studii proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice - Plzeň“

Vážený pane řediteli,

v návaznosti na Váš dopis č.j.: 57/2015-910-IZD/7 ze dne 10. března 2017 Vám na základě posouzení zaslané Studie proveditelnosti „Modernizace trati České Budějovice - Plzeň“ zasíláme následující stanovisko:

Z prověřovaných variant plní cíle projektu a má požadovaný ekonomický přínos varianta Bp a varianta Dp. Varianta Bp vykazuje ERR = 5,15 a varianta Dp vykazuje ERR = 5,37. Varianta Bp na rozdíl od varianty Dp navrhuje úplné zdvoukolejnění trati v úseku Plzeň – Nepomuk a varianta Dp navrhuje v tomto úseku ponechat dva jednokolejné úseky. Z hlediska stability GVD je tedy varianta Bp provozně spolehlivější, ale vykazuje hraniční hodnoty ERR a je tedy v této fázi přípravy riskantní z hlediska nákladů.

Z tohoto důvodu navrhuje v další přípravě sledovat variantu Dp s tím, že se v další přípravě prověří možnost optimalizace polohy dvoukolejného úseku mezi stanicemi Nepomuk a Blovice a zároveň se prověří možnost odstranění propadů rychlosti v této oblasti s cílem dosáhnout dalších přínosů ze zkrácení jízdní doby a provozních nákladů na energii. V neposlední řadě by mohla tato úprava přinést i stabilizaci GVD.

S těmito podmínkami doporučujeme studii proveditelnosti schválit.

S pozdravem

Ing. Ivo Vykydal
ředitel odboru kanceláře ředitele SFDI

Ministerstvo dopravy
Vážený pan
Ing. Josef Kubovský
ředitel odboru infrastruktury a územního plánu
nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1