

Zápis z jednání Centrální komise

Identifikace CK Železniční

Místo: MS Teams

Datum, čas: 20. ledna 2026, 10:00–11:30 h

Č.j.: MD-48084/2024-910/34

CK se účastní členové CK nebo jejich zástupci (s hlasovacím právem), příp. další přizvané osoby (bez hlasovacího práva)	
členové CK	funkce
předseda CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, která zahrnuje Odbor infrastruktury
místopředseda CK	ředitel Odboru strategie
člen CK	ředitel Odboru infrastruktury
člen CK	ředitel Odboru fondů EU
člen CK	ředitel Odboru kosmických aktivit a nových technologií
člen CK	ředitel SFDI
člen silniční CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, do jehož kompetence spadá Odbor pozemních komunikací
člen silniční CK	ředitel Odboru pozemních komunikací
člen železniční CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, do jehož kompetence spadá Odbor drážní dopravy
člen železniční CK	ředitel Odboru drážní dopravy
člen vodní CK	vrchní ředitel pro řízení sekce, do jehož kompetence spadá Odbor vodní dopravy
člen vodní CK	ředitel Odboru vodní dopravy
V případě projednávání materiálů z průřezové oblasti, jsou členy CK vždy všichni výše uvedení.	

1 Účastníci

1.1 Účast členů CK a zástupců členů CK

Jméno	Příchod	Odchod	Doba na schůzce	Útvar	Funkce
Čermák Miloš Ing.	9:56:33	11:16:29	1 h 19 min 55 s	Ministerstvo dopravy	Odbor fondů EU, vedoucí oddělení přípravy projektů
Floriánová Iva Ing.	9:56:49	11:16:29	1 h 19 min 40 s	Ministerstvo dopravy	Odbor drážní dopravy
Hamplová Lenka Ing.	9:58:10	11:16:28	1 h 18 min 17 s	Ministerstvo dopravy	Sekce ekonomická a infrastrukturní, vrchní ředitelka sekce
Jelínek Zdeněk Ing.	9:56:48	11:16:28	1 h 19 min 40 s	Ministerstvo dopravy	Odbor civilního letectví, ředitel odboru
Ing. Ladislav Kubíček	9:58:58	11:16:30	1 h 17 min 32 s	Státní fond dopravní infrastruktury	(prázdné)
Sosna Luděk Ing. Ph.D.	9:56:42	11:16:28	1 h 19 min 46 s	Ministerstvo dopravy	Odbor strategie, ředitel odboru
Sychra Jan Ing.	9:56:37	11:16:31	1 h 18 min 34 s	Ministerstvo dopravy	Odbor kosmických aktivit a nových technologií
Vůjtěch Petr Ing.	9:56:37	11:16:37	1 h 19 min 59 s ¹⁾	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury, ředitel odboru

¹⁾ ŘO 910 byl celého jednání CK MD účasten pod připojením Ing. Lenky Janáčkové

1.2 Účast přizvaných osob

Jméno	Příchod	Odchod	Doba na schůzce	Útvar	Funkce
Andršt Pavel, Ing. arch.	9:58:44	11:16:31	1 h 17 min 47 s	Správa železnic, státní organizace	vedoucí oddělení schvalování staveb, Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb (O6)
Brejcha Radim, Ing. Bc., Ph.D.	10:00:24	11:16:35	1 h 16 min 11 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa západ
Cerha Jan	9:57:27	11:16:31	1 h 19 min 4 s	Správa železnic, státní organizace	(prázdné)
Dočkal Martin, Ing.	9:58:03	10:16:17	18 min 13 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa východ
Froněk Michal, Bc. MSc., CEng MICE DIC.	9:59:18	11:16:29	1 h 17 min 11 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa západ, náměstek ředitele OJ pro techniku pro oblast Čechy 2
Kliský Michal, Ing.	9:56:47	11:16:28	1 h 19 min 41 s	Ministerstvo dopravy	Odbor drážní dopravy
Janáčková Lenka, Ing.	9:56:37	11:16:37	1 h 19 min 59 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury, vedoucí oddělení infrastruktury železnic a plavby
Kolář Radek, Ing.	10:00:40	11:16:29	1 h 15 min 48 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Kolářová Jana, Ing.	9:59:09	10:16:56	17 min 46 s	Správa železnic, státní organizace	Stavební správa východ, náměstek ředitele OJ pro techniku pro oblast Pardubice
Měchura František, Ing. Mgr.	10:32:43	10:51:06	18 min 22 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace, odbor investiční, vedoucí oddělení plánu a financování investic
Miklenda Jan, Ing.	9:58:00	11:16:35	1 h 18 min 35 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek provozuschopnosti dráhy, odbor provozuschopnosti, oddělení provozně-technické, vedoucí skupiny plánování
Najman Martin, Ing.	9:58:48	11:16:29	1 h 17 min 40 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Nejezchleb Mojmír, Ing.	11:09:50	11:16:31	6 min 40 s	Správa železnic, státní organizace	náměstek GŘ pro modernizaci dráhy
Ozimý Stanislav, Bc.	9:58:12	11:16:34	1 h 18 min 22 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, oddělení schvalování staveb
Petana Vladimír, Mgr.	9:59:04	11:16:34	1 h 17 min 29 s	Ministerstvo dopravy	Odbor strategie
Rubek Lumír, Ing.	9:56:19	11:16:28	1 h 20 min 8 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Rydval Miloš, Ing.	9:59:31	11:16:31	1 h 16 min 59 s	Ministerstvo dopravy	Odbor strategie, vedoucí oddělení dopravních analýz
Řehák Petr, Mgr.	9:58:11	11:16:30	1 h 18 min 18 s	Ministerstvo dopravy	Odbor infrastruktury
Šíp Libor, Ing.	9:57:20	11:16:28	1 h 19 min 7 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek provozuschopnosti dráhy, odbor provozuschopnosti, vedoucí oddělení provozně-technického
Švejek Petr	9:58:01	11:16:33	1 h 18 min 32 s	Správa železnic, státní organizace	Úsek modernizace dráhy, odbor přípravy staveb, vedoucí oddělení přípravy technologických staveb

2 Body jednání

1	Záměr investiční	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové investiční náklady (CIN) v mil. Kč (bez DPH)
1.1	Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) - Králův Dvůr (mimo)	Ke schválení	577,559
1.2	Prostá rekonstrukce tratě v úseku Plasy – Žihle	Ke schválení	373,068
1.3	Cyklická obnova v úseku Teplice v Čechách (včetně) – Řetenice (mimo)	Ke schválení	326,120
1.4	ETCS+DOZ+GSM-R Brno - Blažovice	Ke schválení	1 083,484
1.5	Prostá elektrizace traťového úseku Zdice - Písek	Ke schválení	5 583,839
1.6	Rekonstrukce vybraných mostních objektů na trati Ústí nad Labem-západ – Bílina	Ke schválení	431,054
1.7	Železniční uzel České Budějovice, 5. stavba: Boršov nad Vltavou – České Budějovice	Ke schválení	2 343,968

2	Ostatní	Předloženo Ministerstvu dopravy	Celkové náklady v mil. Kč (bez DPH)
2.1	Globální položky investiční SŽ – prosinec 2025	Pro informaci	

3 Jednání

3.1 Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) - Králův Dvůr (mimo)

3.1.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) - Králův Dvůr (mimo)
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/3230/2024/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	571 352 0092
Místo realizace (kraj)	Praha, Středočeský kraj
Předpokládaná doba realizace	01/2029–11/2030
Celkové náklady akce v tis. Kč v CÚ 2024 (bez DPH)	524 459 (původní 1 301 016)
Celkové náklady v cenové úrovni roku 2021–2030 v tis. Kč (bez DPH)	577 559 (původní 1 572 989)
Podklad k materiálu	Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) - Králův Dvůr (mimo)

3.1.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Ekonomické hodnocení je připraveno v souladu s Pravidly přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury (účinnost od 1.9.2024). Metodicky se řídí Rezortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb (účinnost od 08.08.2023).

Cílem projektu je zvýšení kvality a atraktivity železniční dopravy a zkrácení jízdních dob nákladních vlaků. Ekonomickou efektivnost investice zajišťují úspory provozních nákladů infrastruktury a provozních nákladů vlaků. V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy:

FIRR/EIRR [%]	FNPV/ENPV (mil. Kč)	BCR
	Finanční analýza @2 %	
N/A	-496,422	-
	Ekonomická analýza @3 %	
55,57 %	1 487,387	4,9

Z pohledu finanční analýzy je hodnota FNPV pod hranicí efektivity. Je to logické, vzhledem k zaměření projektu na modernizaci vybavení infrastruktury, která z hlediska investora obvykle nepřináší podstatné finanční efekty. Projekt sice přinese efekty i v oblasti provozu investora, výše úspor však nebude tak velká, aby jimi byly pokryty celé investiční náklady. Projekt není samofinancovatelný.

Nejvýznamnějšími socioekonomickými přínosy celé investice jsou úspory z provozních nákladů nákladních vlaků.

Přepínací hodnota investiční nákladů pro diskontní sazbu 5 % činí 1 316 mil. Kč (tj. CIN bez rezervy CÚ2024 ve výši 2,016 mld. Kč). Výsledek ekonomického hodnocení je kladný (Efektivnost projektu – EIRR >5 %).

Projekt se doporučuje k investování.

3.1.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „*Změna trakční soustavy v úseku Praha Radotín (mimo) – Králův Dvůr (mimo)*“ schvaluje s podmínkami.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.1.4. Podmínky CK

- 1) Správa železnic, státní organizace, s cílem snížení investičních a provozních nákladů, bude připravovat předmětnou akci s maximální snahou zajistit realizaci v souběhu s podmiňujícími stavbami „*Optimalizace trati Odb. Berounka (včetně) – Karlštejn (včetně)*“ a „*Optimalizace trati Černošice (včetně) – Odb. Berounka (mimo)*“ a tím zajistí možnost přepnutí ze stejnosměrného napájení na střídavé napájení na rameni Radotín (mimo) – Králův Dvůr (mimo) v závěru podmiňujících akcí a v návaznosti na nasazení dvousystémových jednotek.
- 2) Správa železnic, státní organizace, před zahájením realizace stavby předloží Státnímu fondu dopravní infrastruktury uzavřenou smlouvu o finanční spoluúčasti vlečkařů.

3.2 Prostá rekonstrukce tratě v úseku Plasy – Žihle

3.2.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Prostá rekonstrukce tratě v úseku Plasy – Žihle
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/55424/2025/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	500 352 0265
Místo realizace (kraj)	Plzeňský
Předpokládaná doba realizace	05/2027–11/2028
Celkové náklady akce v tis. Kč v CÚ 2025 (bez DPH)	354 760
Celkové náklady v CÚ roku 2025–2028 v tis. Kč (bez DPH)	373 068
Podklad k materiálu	Dokumenty Prostá rekonstrukce tratě v úseku Plasy – Žihle AspeHub

3.2.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Posuzovaným projektem je prostá rekonstrukce, tedy akce, jejímž primárním cílem je náhrada stávající stavby nebo zařízení s končící životností vlivem fyzického opotřebení nebo degradace v důsledku působení času a vnějších vlivů a účinků morálního opotřebení, přičemž hlavním cílem rekonstrukce není změna technických parametrů. Vzhledem k tomuto charakteru prováděných prací je posouzení efektivnosti projektu řešeno v souladu s „Pravidly přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných SFDI“, schválenými čj. MD-46506-2024-910/1, kap. 8.4.1, bod g), tedy pomocí multikriteriální analýzy. Ta je popsána v „Rezortní metodice pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravní infrastruktury“, příloha 14.

V hodnocení ekonomické efektivnosti bylo posouzeno, že projekt naplňuje podmínky, uvedené v kapitole C uvedené přílohy, tedy že bude nahrazena část stavby s končící životností a nedojde k navýšení kapacitních údajů. Dále byla zpracována předepsaná multikriteriální analýza. Projekt získal plné bodové hodnocení v kritériích využitelnost (4 body), věcná přiměřenost (3 body), naléhavost (3 body), nákladová přiměřenost (3 body) a soulad s jinými investicemi (3 body).

Celkem projekt získal v multikriteriální analýze 16 bodů. Převýšil tak minimálně požadovaných 14 bodů a naplnil požadovanou podmínku ekonomické efektivnosti.

3.2.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „*Prostá rekonstrukce tratě v úseku Plasy – Žihle*“ schvaluje bez podmínek.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.2.4. Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

3.3 Cyklická obnova v úseku Teplice v Čechách (včetně) – Řetenice (mimo)

3.3.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Cyklická obnova v úseku Teplice v Čechách (včetně) – Řetenice (mimo)
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/60484/2025/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	542 312 0107
Místo realizace (kraj)	Ústecký
Předpokládaná doba realizace	3/2028–4/2029
Celkové náklady akce v tis. Kč v CÚ 2025 (bez DPH)	306 154 (původní 379 575)
Celkové náklady v cenové úrovni roku 2025–2029 v tis. Kč (bez DPH)	326 120 (původní 404 330)
Podklad k materiálu	Dokumenty Cyklická obnova v úseku Teplice v Čechách (včetně) – Řetenice (mimo) AspeHub

3.3.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Vzhledem k charakteru prováděných prací (cyklická obnova) je posouzení efektivnosti projektu řešeno slovním hodnocením dle kapitoly 8.4.2, bodu o) Pravidel přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury, schválených dopisem ministra dopravy čj. MD-46506/2024-910/1 ze dne 28. 8. 2024.

Bez projektu

Stav ocelových výhybkových součástí upevňovadel a výskyt drobných defektoskopických vad má za následek postupné zhoršování parametrů GPK. Štěrkové lože znečištěné podsítnými částicemi má dopad na pravidelné závady v podélné výšce kolejnic. Technický stav TV se blíží hranici technických parametrů umožňujících provozování stávajícího drážního provozu závislé trakce. Bez realizace hrozí zavedení zvýšeného dohledu, pomalých jízd a čtenější provádění údržbových prací a s tím spojených výluk a provozních omezení. Nerealizace sanace MO km 18,405 může mít dopad na omezení stávající traťové třídy zatížení D4.

Ve stavu bez projektu oproti stavu s projektem bude docházet k postupnému provádění dílčích, nesouvislých výměn jednotlivých prvků v rámci opravných prací s vysokým rizikem neplánovaného rozvoje dalších závad apod., v konečném důsledku bude však nezbytné provést stejný rozsah výměny jako je uvažován ve stavu s projektem, avšak v řádově delším období a s celkově vyššími náklady.

S projektem

Dojde k prodloužení životního cyklu dotčeného úseku, a to o periodu deklarované životnosti součástí železničního svršku, zejména pražců. Dojde k odstranění rizik provozních poruch výhybek a TV, a tím bude zajištěn plynulejší a bezpečnější provoz po dané trati bez omezování provozu, a také minimalizaci údržby v následujících letech. Sanací mostních objektů bude zaručena jejich dlouhodobá životnost a zajištění stávající TTZ D4.

Stav s projektem vede na celkově nižší náklady než stav bez projektu s ohledem na koncentraci všech nezbytných prací do jednoho období, a i s ohledem na minimalizaci rizik generovaných segmentováním jednotlivých oprav, jak by k tomu docházelo ve stavu bez projektu. Oproti stavu bez projektu jsou také eliminována zvýšená rizika přenášena na třetí strany, dopravce.

3.3.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „*Cyklická obnova v úseku Teplice v Čechách (včetně) – Řetenice (mimo)*“ schvaluje bez podmínek.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.3.4. Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

3.4 ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice

3.4.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/685/2026/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	562 352 0044
Místo realizace (kraj)	Jihomoravský
Předpokládaná doba realizace	05/2026–09/2027
Celkové náklady akce v CÚ 2024 v tis. Kč (bez DPH)	1 036 264
Celkové náklady v CÚ let 2022-2028 v tis. Kč (bez DPH)	1 083 484
Podklad k materiálu	Záměr projektu.docx ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice AspeHub

3.4.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno v souladu s „Resortní metodikou pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ (2017, aktualizace 2023), s přílohou č. 4 „Obecná metodika zjednodušené multikriteriální analýzy pro ekonomické hodnocení staveb ERTMS“. K tomuto způsobu hodnocení bylo přistoupeno proto, že zřízení systému ETCS a GSM-R nemá výrazné finanční ani ekonomické přínosy, které by se daly monetizovat, a tedy hodnotit standardní metodou CBA. Proto bylo ekonomické hodnocení zpracováno pomocí MKA. Z výsledků analýzy plyne, že vzhledem ke splnění vylučovacích pravidel a dosažení celkového počtu 13 bodů v oblasti ETCS a 10 bodů v oblasti GSM-R, je vhodné projekt doporučit k dalšímu financování.

3.4.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „ETCS+DOZ+GSM-R Brno – Blažovice“ schvaluje s podmínkami.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.4.4. Podmínky CK

- 1) Správa železnic, státní organizace, zajistí, aby veškeré prvky zabezpečovacího zařízení, umístované v rámci této stavby, byly vybaveny otevřeným komunikačním rozhraním podle standardů EULYNX. Pokud nebudou tato standardizovaná rozhraní do doby realizace předmětné akce aplikovatelná, zajistí, že dodavatel zabezpečovacího zařízení, umístovaného v rámci realizace této stavby, bude povinen vyvinout veškerou součinnost při budoucím navázání dalších systémů a zařízení, a to i jiných výrobců/dodavatelů.
- 2) Správa železnic, státní organizace, bude stavbu „ETCS + DOZ + GSM-R Brno – Blažovice“ realizovat pouze v případě, že časový odstup této stavby od stavby „Modernizace tratě Brno – Přerov, 1. stavba Brno – Blažovice“, která zajišťuje realizaci systému ETCS L2 s benefity, včetně příslušné infrastruktury, bude minimálně 3 roky, aby realizace stavby „ETCS + DOZ + GSM-R Brno – Blažovice“ byla ještě smysluplná, tzn. aby zajišťovala bezpečnost železničního provozu a současně nezpůsobila zmaření veřejných investičních prostředků.

3.5 Prostá elektrizace traťového úseku Zdice – Písek

3.5.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Prostá elektrizace traťového úseku Zdice – Písek
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/177/2025/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	571 352 0092
Místo realizace (kraj)	Středočeský, Jihočeský
Předpokládaná doba realizace	03/2027–12/2029
Celkové náklady akce v cenové úrovni roku 2024 v tis. Kč (bez DPH)	5 186 555 (původně 5 715 473)
Celkové náklady v cenové úrovni roku 2024–2030 v tis. Kč (bez DPH)	5 583 839 (původně 6 116 681)
Podklad k materiálu	Prostá elektrizace traťového úseku Zdice - Písek

3.5.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Projekt byl v souladu s dokumentem „Pravidla přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury“ (09/2024) posouzen formou zjednodušeného maticového hodnocení ekonomické efektivity.

Toto ekonomické hodnocení má za úkol posoudit ekonomickou efektivitu stavby „Prostá elektrizace traťového úseku Zdice-Písek“, k čemuž bylo využito zjednodušené maticové hodnocení ekonomické efektivity. Hodnocený projekt plní na 100% hlavní cíle projektu.

Parametry	Scénář Střední	Scénář Maximální
Celkové investiční náklady v tis. Kč bez DPH	100,00 %	94,38 %
Náklady na výkupy pozemků	100,00 %	100,00 %
Náklady NAD	100,00 %	50,00 %
Náklady na údržbu	100,00 %	100,00 %
Plnění vedlejších cílů SMART	100,00 %	83,00 %
Délka realizace akce	100,00 %	50,00 %
Předpokládaná doba ekonomické životnosti akce	92,86 %	100,00 %
Doba nepřetržitých výluk/uzavírek v měsících	100,00 %	50,00 %
Časová úspora	50,00 %	100,00 %
Předpokládaná doba projektové přípravy scénáře	100,00 %	100,00 %
Přesun dopravy (př. podložená multimodalita)	100,00 %	100,00 %
Odhadované % snížení nehodovosti/bezpečnosti	100,00 %	100,00 %
Udržitelnost	100,00 %	100,00 %
Pozitivní vliv na životní prostředí	50,00 %	100,00 %
Riziková složka celkově	100,00 %	50,00 %
Výsledná hodnota	96,90	89,88

Projektová varianta Prosté elektrizace (střední scénář) dosáhla v porovnání s alternativními scénáři nejlepších výsledků.

3.5.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „*Prostá elektrizace traťového úseku Zdice – Písek*“ do přípravy staveb schvaluje s podmínkou.

Výsledek hlasování:

Pro	7	
Proti	0	
Zdržel se	1	SFDI

3.5.4. Podmínka CK

V dalším stupni projektové přípravy Správa železnic, státní organizace, prověří možnosti zrušení železničních přejezdů v celém řešeném úseku. Výsledek tohoto prověření, včetně informace o navrženém opatření, v rámci, jaké akce má být toto opatření realizováno a dopadů tohoto opatření do předkládaného záměru projektu, předloží věcně příslušnému odboru infrastruktury MD ke stanovisku.

3.6 Rekonstrukce vybraných mostních objektů na trati Ústí nad Labem-západ – Bílina

3.6.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Rekonstrukce vybraných mostních objektů na trati Ústí nad Labem-západ – Bílina
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/49888/2025/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	542 352 0111
Místo realizace (kraj)	Ústecký kraj
Předpokládaná doba realizace	07/2029–04/2030
Celkové náklady akce v tis. Kč v CÚ 2025 (bez DPH)	419 184 (původně 416 831)
Celkové náklady v CÚ roku 2024–2031 v tis. Kč (bez DPH)	450 971 (původně 431 054)
Podklad k materiálu	Dokumenty Rekonstrukce vybraných mostních objektů na trati Ústí nad Labem-západ – Bílina AspeHub

3.6.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Ekonomické hodnocení bylo zpracováno zjednodušenou formou ekonomického hodnocení investičních akcí železničních staveb v podobě textové zprávy. Zjednodušená forma je použita v souladu s Pravidly přípravy a realizace akcí dopravní infrastruktury financovaných Státním fondem dopravní infrastruktury (schváleno dopisem ministra dopravy č. j. MD-46506/2024-910/1). odst. 8.4.2 písmeno p) stavby k odstranění zdrojů možného ohrožení provozuschopnosti dráhy (např. sanace skalních svahů apod.).

Předložené technické řešení splňuje všechny definované provozně-technické a společensko-ekonomické cíle a má největší přínosy z pohledu:

- uživatele železniční dopravy
- objednatele železniční dopravy
- vlastníka infrastruktury
- správce infrastruktury
- celospolečenských zájmů regionu
- celospolečenských zájmů státu

Zejména se jedná o zajištění dostatečně kapacitního dopravního spojení tohoto regionu. Realizací stavby se odstraní omezení trati z hlediska parametru přechodnosti, prostorové průchodnosti a z hlediska pomalých jízd.

Kapacitnější dopravní cesta s častějším dopravním spojením přispěje k rozvoji regionu a nabídne alternativu k automobilové dopravě.

3.6.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „Rekonstrukce vybraných mostních objektů na trati Ústí nad Labem-západ – Bílina“ schvaluje bez podmínek.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.6.4. Podmínky CK

Nejsou stanoveny.

3.7 Železniční uzel České Budějovice, 5. stavba: Boršov nad Vltavou – České Budějovice

3.7.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Železniční uzel České Budějovice, 5. stavba: Boršov nad Vltavou – České Budějovice
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/44285/2025/910
Charakter	Investiční akce
ISPROFOND projektu	327 321 4901
Místo realizace (kraj)	Jihočeský
Předpokládaná doba realizace	01/2030–12/2030
Celkové náklady akce v tis. Kč v CÚ 2025 (bez DPH)	2 124 288 (původně 2 136 201)
Celkové náklady v cenové úrovni roku 2021–2031 v tis. Kč (bez DPH)	2 330 895 (původně 2 343 968)
Podklad k materiálu	Dokumenty Železniční uzel České Budějovice, 5. stavba: Boršov nad Vltavou – České Budějovice AspeHub

3.7.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

V této fázi zpracování (06/2025), z důvodu převedení zpracovaných investičních nákladů do platného Sborníku pro oceňování železničních staveb ve stupni studie (SPOŽES, verze únor 2025) pro stavbu 5. uzlu České Budějovice, byl zhodnocen vliv změny investičních nákladů stavby na společné ekonomické hodnocení celého uzlu (viz dále v textu EH 07/2024).

Stavba č. 5 (Boršov nad Vltavou – České Budějovice) má po převedení do aktuálního SPOŽES z 02/2025 celkové investiční náklady nižší o 10,13 % oproti předpokladu z roku 2024, kdy bylo zpracováno předmětné Ekonomické hodnocení, viz následující tabulka.

Železniční uzel České Budějovice		5.stavba	
CÚ 2024		AEH 06/2024	ZP 06/2025
CIN	Mil.Kč	2 363,855	2 124,288

Vzhledem ke zmíněnému poklesu investičních nákladů lze oprávněně předpokládat zlepšení celkových výsledků ekonomického hodnocení celého železničního uzlu České Budějovice.

Aktualizace ekonomického hodnocení železničního uzlu České Budějovice z 07/2024 ze schválené studie proveditelnosti byla zpracována pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „*Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb*“, MD ČR 2017, aktualizace 08/2023.

Ve finanční analýze jsou výpočty založeny na analýze diferenčních nákladových a výnosových finančních toků provozovatele dopravní infrastruktury v době hodnocení projektu.

Výstupy ekonomické analýzy jsou shodné jako u analýzy finanční. Rozdílný je však úhel pohledu na celý projekt. Navíc zde totiž přistupují další finanční toky, které jsou relevantní z hlediska celé společnosti. V ekonomické analýze jsou tedy hodnoceny navíc finanční toky uživatelů dopravy a celospolečenské účinky. Z diferenčních finančních toků je vypracována tabulka cash-flow a z ní odvozeno vnitřní

výnosové procento (FRR / ERR), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (BCR).

Výsledky finanční a ekonomické analýzy této varianty jsou následující:

Ukazatel	Zkratka	Finanční analýza	Ekonomická analýza
Vnitřní výnosové procento	IRR	-3,05 %	6,65 %
Čistá současná hodnota	NPV	-13 094 922 506 Kč	13 138 778 042 Kč
Poměr přínosů a nákladů	BCR	---	1,761

Kritickými proměnnými z hlediska finanční i ekonomické analýzy jsou celkové investiční náklady bez rezervy.

K poklesu výsledků EH pod hranici ekonomické efektivity dochází – za předpokladu zachování všech ostatních vstupů ovlivňujících ekonomickou efektivitu – při navýšení investičních nákladů bez rezervy maximálně o 76,13 %.

3.7.3. Usnesení CK

Centrální komise MD záměr projektu investiční akce „Železniční uzel České Budějovice, 5. stavba: Boršov nad Vltavou – České Budějovice“ schvaluje s podmínkami.

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.7.4. Podmínky CK

- 1) Správa železnic, státní organizace, s cílem snížení investičních nákladů, dořeší v dalším stupni projektové dokumentace:
 - a) technické řešení bezbariérového přístupu na nástupiště v ŽST Boršov nad Vltavou;
 - b) rozsah EOv;a výsledek těchto prověření předloží SFDI a MD ke stanovisku.
- 2) Správa železnic, státní organizace, v dalším stupni projektové dokumentace projedná finanční spoluúčast na vybudování nových zastávek České Budějovice-Nové Roudné, Boršov nad Vltavou dolní a Boršov nad Vltavou most. O projednání finanční spoluúčasti bude informovat SFDI a MD.

3.8 Globální položky investiční SŽ – prosinec 2025

3.8.1. Základní údaje

Základní údaje	
Název	Globální položky investiční SŽ – prosinec 2025
Předkladatel	Správa železnic, státní organizace
Spisová značka akce (GINIS)	MD/10308/2025/910
Charakter	Globální položka
ISPROFOND projektu	-
Místo realizace (kraj)	-
Předpokládaná doba realizace	-
Celkové náklady akce v tis. Kč (bez DPH)	-
Celkové náklady v cenové úrovni roku 20xx–20xx v tis. Kč (bez DPH)	-
Podklad k materiálu	Dokumenty Globální položky investiční SŽ – prosinec 2025 AspeHub

3.8.2. Údaje o ekonomickém hodnocení akce

Není relevantní.

3.8.3. Usnesení CK

Centrální komise MD materiál „Globální položky investiční SŽ – prosinec 2025“, předložený pro informaci, bere na vědomí s doporučením:

Výsledek hlasování: **Jednomyslně.**

3.8.4. Doporučení CK

Doporučuje se, aby Správa železnic, státní organizace:

- u akce „Zvýšení výkonu TS 22/0,4 kV v ŽST Benešov u Prahy“ (95 mil. Kč) v navazující přípravě opětovně prověřila využití stávající trafostanice a s ohledem na výši nákladů akce hledala hospodárnější řešení s cílem jejich výrazného snížení;
- akci „Výstavba PZS na přejezdu P563 v km 98,094 trati Protivín – Zdice“ (29,5 mil. Kč) nerealizovala, popř. před zahájením její realizace doložila věcně příslušnému odboru infrastruktury MD ke stanovisku žádost o zrušení přejezdu a stanovisko příslušného silničního správního úřadu, v případě nesouhlasného stanoviska akci realizovat;
- u akce „Výstavba PZS na přejezdu P8292 a zrušení přejezdu P8293 na trati Petrovice u Karviné – Karviná město“ (42 mil. Kč), s ohledem na výši investičních nákladů a dopravnímu významu tratě, zvážila její realizaci.

4 Podpisová doložka

Zpracovatelé:

Jméno a příjmení	funkce	útvár
Ing. Lumír Rubek	referent	Odbor infrastruktury
Ing. Lenka Janáčková	vedoucí oddělení	Odbor infrastruktury
Ing. Petr Vůjtěch	ředitel	Odbor infrastruktury

Schvalovatel:

Jméno, příjmení, útvár	Elektronický podpis
Ing. Lenka Hamplová vrchní ředitelka Sekce ekonomická a infrastrukturní	