

Název investora: Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace

Adresa včetně PSČ: Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00

IČ: 709 94 234

DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

Investiční akce „Rekonstrukce nástupišť ŽST Semily“

1 Identifikační údaje projektu

Číslo projektu: 551 352 0014

Název projektu: Rekonstrukce nástupišť ŽST Semily

Místo realizace (kraj): Liberecký kraj

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		SMÍŠENÁ CÚ 2018 - 2022
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 – MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	121 909,96	147 511,05
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	121 909,96	147 511,05

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		2018
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 – MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	0	0
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	0
Soukromé zdroje	0	0
Celkem	0	0

2 Návaznost na schválené koncepce a programy

Projekt navazuje na realizovanou stavbu „Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Stará Paka – Malá Skála“ (2015).

Projekt zahrnuje:

- provedení lokální sanace konstrukce pražcového podloží v místech poruch, lokální rekonstrukce odvodnění v nefunkčních úsecích,
- rekonstrukce prvků kolejového svršku,
- zřízení bezстыkové koleje,
- rekonstrukce porušených ploch nástupišť,
- rekonstrukci vybraných železničních přejezdů,
- rekonstrukci vybraných mostů, propustků a zdí,
- rekonstrukce osvětlení vybraných stanic a zastávek,
- rekonstrukce elektrického ohřevu výhybek v ŽST Košťálov a v ŽST Semily,
- rekonstrukce vybraných rozvodů a prvků drážního zabezpečovacího zařízení,
- rekonstrukce vybraných rozvodů a prvků drážního sdělovacího zařízení.

Tato projekt byl realizován v rámci OP Doprava 2007-2013, prioritní osa 3 - Modernizace železniční sítě mimo TEN-T, oblast podpory 3.1 - Modernizace a rozvoj žel. sítě mimo síť TEN-T. Projektu byl spolufinancován EU, konkrétně z Fondu soudržnosti.

V prostoru stávajících kolejí č.3 a 5 je městem Semily plánována stavba dopravního terminálu – přesunutí autobusového nádraží ze stávající polohy blíže k železniční stanici. Součástí by měly být i plochy K+R, P+R, případně B+R. Stavba dopravního terminálu Semily je přímo závislá na realizaci tohoto projektu, jelikož je plánovaná na plochách, které jsou tímto projektem přímo uvolňovány.

Další související stavbou je rekonstrukce výpravní budovy ŽST Semily, která by po přestavbě mohla sloužit pro společné odbavení cestujících v železniční i linkové autobusové dopravě.

3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

ŽST Semily je mezilehlou stanicí na jednokolejné celostátní železniční trati 030 Jaroměř – Liberec. Stanici v současné době tvoří 3 dopravní koleje (č. 1, 2 a 4) a dvě koleje manipulační (č. 3 a 5), přičemž hlavní dopravní kolej (č.1) je první kolejí před výpravní budovou.

Ve stanici se nachází jedno vnější nástupiště u kol.č.1 a jedno úrovňové nástupiště u kol.č.2, které je přístupné pouze přechody přes hlavní staniční kolej (č.1). Výška nástupišť je 200, resp. 250 mm nad temenem kolejnice. Stávající nástupiště tedy nesplňují podmínky TSI PRM a nejsou uzpůsobena pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Stanice je dále vybavena volnou skládkou mezi kolejemi č.3 a 5 a skladišti s boční rampou, která však nepřiléhá k žádné koleji, protože tato kolej byla již dříve snesena.

Dovolená traťová třída zatížení je C3, prostorová průchodnost UIC GC a nejvyšší traťová rychlost 85 až 100 km/h. Žádný z těchto parametrů se v rámci realizace investice nemění.

Na obou zhlavích se nachází úrovňové železniční přejezdy, zabezpečené světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením se závorami. Na jižním zhlaví se nachází též železniční most – podchod, který v ulici Družstevní navazuje na chodník od stávajícího autobusového nádraží a centra města,

na druhé straně ústí za kolejí č. 5 do ulice Nádražní. Tento podchod v současné době nesplňuje požadavky na minimální světlost šířky a výšky a ani osvětlení.

V rámci stavby „Odstranění propadů traťové rychlosti v úseku Stará Paka – Malá Skála“ byl kompletně rekonstruován železniční svršek a sanován železniční spodek, vč. rekonstrukce odvodnění, a to v hlavní staniční koleji a celých obou zhlavích stanice.

Nezbytnost realizace investice vyplývá především z potřeby zkvalitnění přístupu k novým nástupištím, a to za využití stávajícího podchodu, který bude v rámci projektu modernizován a bude přímo napojen na nová nástupiště. Nejedná se pouze o pohodlí, ale i o bezpečnost cestujících, pro jejichž bezpečný pohyb je navrženo schodiště na nástupiště z ulice Družstevní. V důsledku tohoto opatření se předpokládá vznik přínosů z úspor času.

Vzhledem k postradatelnosti části manipulačních kolejí ve stanici a související možnosti uvolnění plochy pod nimi byla zároveň otevřena možnost pro přiblížení autobusové a vlakové dopravy formou vybudování terminálu autobusové dopravy v bezprostřední blízkosti železniční stanice. Koordinací výstavby s investorem terminálu (město Semily) dojde k dalšímu zlepšení výsledného efektu celé investice.

Realizací projektu dojde ke zřízení normových nástupišť splňujících TSI PRM a tedy uzpůsobených pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. Dále bude přestavěn podchod na jižním zhlaví, aby se zkrátila docházková vzdálenost na 1. nástupiště (podchod bude zkrácen a vyústí přímo u 1. nástupiště u kol.č.1). Nový podchod bude také rozšířen a adekvátně osvětlen tak, aby bylo jeho užití komfortnější a pocitově bezpečnější pro cestující a podchod tak vytvořil umělou bariéru mezi centrem města a železniční stanicí. Tímto podchodem bude též přístup na nové 2. nástupiště u kol.č.4). V uvolněném prostoru kol.č.3 a 5 je předpokládána stavba dopravního terminálu Semily.

4 Požadavky na technické řešení

Ve stanici musí být z provozních důvodů zachovány 3 dopravní koleje a jedna kolej manipulační (VNVK). Z dopravních důvodů bude stanice vybavena dvěma nástupišti a volnou skládkou. Stávající železniční most – podchod bude zdemolován a nahrazen novou konstrukcí. Pro umožnění zkrácení nového podchodu, zkulturnění prostoru za 1. nástupištěm, kudy prochází většina cestujících, a umožnění budoucí výstavby dopravního terminálu bude přemístěna volná skládka ze stávajícího umístění do severní části stanice do prostoru mezi skladištěm a železniční přejezd.

4.1 Dopravně-technologické posouzení

Dopravně-technologické posouzení pro rekonstrukci žst. Semily vychází především z výhledového rozsahu osobní a nákladní dopravy. Pro vyhodnocení výhledového stavu bude tento stav porovnán se současným stavem. Stávající rozsah dopravy udává následující tabulka 4.1, přičemž některé z uvedených vlaků mají různé kalendářní omezení (nejezdí denně), případně jezdí jen v části uvedené trasy. Nicméně, sledovanou hodnotou je počet vlaků osobní dopravy v žst. Semily. Rovněž uvedený interval má pouze informativní charakter, protože v současnosti jsou některé spoje vedené i mimo taktový systém.

Druh vlaku	Trasa vlaku	Interval špička/sedlo [min]	Směr Turnov	Směr Stará Paka	Celkový počet vlaků
R(14)	Pardubice – Liberec	120/120	9	9	18
Os	Stará Paka – Liberec	60/120	12	12	24
Sp	Horká u Staré Paky – Liberec	–	1	1	2

Celkem	22	22	44
<i>Tabulka 4.1 – Současný rozsah dopravy v žst. Semily [počet vlaků za 24 h]</i>			

Časové polohy vlaků R v žst. Semily jsou v současnosti:

- R směr Stará Paka: L:06 – L:07;
- R směr Turnov: S:47 – S:48.

Osobní vlaky mají různou časovou polohy během dne, avšak ke křížování dochází v ose S:00.

Křížování uvedených vlaků se odehrává v (uvedeny pouze dopravní souvislosti s žst. Semily):

- ŽST Železný Brod – mezi vlaky R a R (8 ×), Sp a Os (2 ×), Os a Os (1 ×);
- ŽST Semily – mezi vlaky Os a Os (8 ×);
- ŽST Košťálov – mezi vlaky R a Os (1 ×).

Přehled denní frekvence cestujících v roce 2017 uvádí následující tabulka 4.2.

Přepravní bod	Průměr Po–Pá	Průměr So–Ne
Žst. Semily	841	776
<i>Tabulka 4.2 – Přehled frekvence cestujících v žst. Semily [počet cestujících za 24 h]</i>		

Nákladní doprava v rámci žst. Semily není významná. Stanice je obsluhovaná manipulačním vlakem především v nočních hodinách, případně v brzkých ranních hodinách. Frekvence obsluhy je podle potřeby, maximálně však 2 až 3 × týdně. Přehled nakládkových manipulací v žst. Semily za období posledních tří let je v tabulce 4.3.

Rok	Název místa	Součet z evidováno VZ	Součet z naloženo VZ	Součet z vyloženo VZ
2017	smluvní místo Semily	128	23	105
2016	smluvní místo Semily	130	5	125
2015	smluvní místo Semily	154	32	122
<i>Tabulka 4.3 – Přehled nakládkových manipulací v žst. Semily [počet VZ za rok]</i>				

Výhledový rozsah dopravy vychází z poskytnutých stanovisek objednavatelů dopravy (osobní doprava) a dopravců (nákladní doprava). V osobní dopravě je uvažováno s dvěma scénáři – nový provozní koncept vlaků R a současný provozní koncept vlaků R, v obou případech se zachováním současného rozsahu dopravy co do počtu spojů. Těmito scénáři je přizpůsobený rozsah i trasy vlaků osobní dopravy (vlaky Os), přičemž u těchto vlaků se nepředpokládá zachování současného provozního konceptu.

Nový provozní koncept vlaků R spočívá v tom, že spoje linky R 14 budou dosahovat žst. Semily v časech L:15 v směru do Turnova a S:43 v směru do Staré Paky (dosažení uzlu L:00). Tomuto jsou přizpůsobené trasy vlaků Os vedené v prokladu s vlaky dálkové dopravy, přičemž v úseku Liberec – Stará Paka je dosažený souhrnný celodenní interval 60 minut. V špičkových časech jsou navíc do úseku Liberec – Semily vloženy další vlaky Os, takže v úseku Semily – Liberec je v špičce dosažený interval 30 minut. Výhledový modelový GVD pro 5 h špičku je v Příloze K (K.1 – Nový provozní koncept).

Časové polohy vlaků v žst. Semily – nový provozní koncept:

- R směr Stará Paka: S:43 – S:44;
- R směr Turnov: L:15 – L:16;
- Os směr Stará Paka: L:32 – L:33;
- Os směr Turnov: S:47 – S:48;
- Os (špička): odjezd X:53, příjezd X:08.

Křižování uvedených vlaků se systémově odehrává v:

- ŽST Železný Brod – mezi vlaky R a Os, Os (špička) a Os (špička);
- ŽST Semily – mezi vlaky Os a Os (pouze v ranních/večerních hodinách).

Při zachování současného provozního konceptu vlaků dálkové dopravy budou spoje linky R14 dosahovat žst. Semily v časech S:47 v směru do Turnova a L:07 v směru do Staré Paky. Tomuto jsou přizpůsobené trasy vlaků Os vedené v prokladu s vlaky dálkové dopravy, přičemž v úseku Liberec – Stará Paka je dosažen souhrnný celodenní interval 60 minut. V špičkových časech jsou navíc do úseku Liberec – Semily vloženy další vlaky Os, takže v úseku Semily – Liberec je v špičce dosažen interval 30 minut. Výhledový modelový GVD pro 5 h špičku je v Příloze K (K.2 – Současný provozní koncept).

Časové polohy vlaků v žst. Semily – současný provozní koncept:

- R směr Stará Paka: L:07 – L:08;
- R směr Turnov: S:47 – S:48;
- Os směr Stará Paka: L:47 – L:48;
- Os směr Turnov: S:27 – L:28;
- Os (špička): odjezd X:32, příjezd X:23.

Křižování uvedených vlaků se systémově odehrává v:

- ŽST Železný Brod – mezi vlaky R a R, Os a Os (špička);
- ŽST Semily – mezi vlaky Os a R (pouze v ranních/večerních hodinách);
- ŽST Košťálov – mezi vlaky Os a Os.

V nákladní dopravě se ve výhledovém stavu počítá maximálně s navýšením frekvence obsluhy žst. Semily v rozsahu 5× týdně (každý pracovní den). Zvýšení denní frekvence nákladních vlaků se nepředpokládá.

Výhledový nárůst počtu vlaků především v osobní dopravě klade vyšší nároky na dopravní infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že se v sousedních železničních stanicích (Železný Brod, Košťálov) pravidelně křížuje, je potřebné zachovat současný počet dopravních kolejí. Provozní intervaly (staniční, traťové) zůstávají beze změny. Dopravní schémata žst. Semily ve výchozím a návrhovém stavu, s uvedením výhybek, návěstidel a kilometrickými kótami jsou v Příloze K (K.3 – Výchozí stav, K.4 – Návrhový stav).

4.2 Požadavky na inteligentní dopravní systémy

ŽST Semily, stejně jako celý traťový úsek Stará Paka (mimo) – Železný Brod, je dálkově řízena z ŽST Stará Paka. Stanice je též vybavena prvky DŘT a DDTS a monitorována kamerovým systémem.

V rámci stavby dojde k doplnění rozhlasového zařízení na nová nástupiště a do podchodu, k doplnění kamerového systému pro sledování hran nástupiště a podchodu a k instalaci vizuálního informačního zařízení pro cestující v provedení LCD s LED podsvícením. Všechny uvedené prvky budou dálkově ovládány a dohledovány z příslušného centrálního pracoviště. Pro doplněná zařízení budou využity stávající kapacity optických kabelů.

5 Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů

5.1 Nástupiště

Navržena jsou dvě vnější nástupiště u kolejí č.1 a 4. Obě nástupiště mají délku 150 m a výšku 550 mm nad temenem kolejnice. Součástí je vybavení nástupišť mobiliářem. Stávající nástupiště budou odstraněna.

5.2 Podchod

Navržen je nový podchod sv. výšky 2,6 m a sv. šířky 3 m. Délka nového podchodu je přibližně 18 m. Nový mostní objekt bude splňovat ČSN EN 1991-2 na LM 71 se součinitelem $a = 1,1$ pro 3. třídu trati. Tento mostní objekt je navržen s průběžným kolejovým ložem a jeho konstrukce respektuje požadavek na minimální náklady na údržbu.

Součástí je šikmý chodník pro výstup na 1. nástupiště a šikmý chodník a schodiště pro vyrovnání výškového rozdílu na vyústění do ulice Družstevní. Stávající podchod (ev.km. 102,106) bude zdemolován a částečně zasypan.

Odvodnění podchodu je předpokládáno gravitační, zaústěné do stávajícího odvodnění ulice Družstevní.

5.3 Opěrná zeď za 2. nástupištěm

Z konfigurace terénu vyplynula potřeba návrhu opěrné zdi délky přibližně 190 m a průměrné výšky 3 m. Součástí je šikmý chodník na jižním konci zdi a schodiště na severním konci zdi pro přístup na 2. nástupiště.

5.4 Zastřešení, přístřešky

Navrženo je zastřešení 1. nástupiště a přilehlého výstupu z podchodu délky 75 + 45 m. Na 2. nástupišti jsou navrženy dva nástupištní přístřešky, vždy ve třetině délky nástupiště.

5.5 Železniční svršek a spodek

Je navržena rekonstrukce koleje č.1 v délce 220 m z důvodu náhrady výhybky č. 1 kolejovým polem (nový materiál) a zřízení nového podchodu a nového nástupiště (stávající materiál). Do koleje č. 1 bude též vložena vyzískaná výhybka tvaru 1:9-300 pro napojení nové koleje VNVK.

Kolej č. 2 bude rekonstruována v délce 20 m (stávající materiál) z důvodu zřízení nového podchodu. Kolej č. 4 bude rekonstruována v délce 330 m (nový materiál) z důvodu zřízení nového nástupiště a špatného technického stavu pro pravidelný provoz vlaků osobní dopravy.

Stávající koleje č. 3 a 5 budou sneseny a nahrazeny novou VNVK (kol. č. 3) délky 140 m (nový materiál) od koncového styku výhybky k zarážedlu.

Pro rekonstrukci všech kolejí je primárně předpokládáno použití kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích.

Železniční spodek v úsecích s rekonstrukcí železničního svršku projde sanací pražcového podloží a bude odvodněn trativody.

5.6 Zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie typu decentralizované elektronické stavědlo ESA 11 s EIP (obchodní název ESA 33), ovládané z JOP výpravčím DOZZ Stará Paka. V případě poruchy některé z částí DOZ je možné přejít na obsluhu SZZ ze záložního pracoviště umístěného v dopravní kanceláři v ŽST Železný Brod. Z důvodu změny konfigurace kolejiště je navržena úprava

v elektronickém stavědle SZZ a v JOP a DOZ. Součástí projektu úprav SZZ bude závěrová tabulka. V rámci úprav zabezpečovacího zařízení bude garantována viditelnosti odjezdových návěstidel, navržena ochrana stávajících kabelových tras, resp. přeložky kabelů, demontáže a přemístění venkovních prvků zabezpečovacího zařízení – elektromotorických přestavníků a světelných seřaďovacích návěstidel.

V mezistaničních úsecích Košťálov – Semily a Semily – Železný Brod je integrované traťové zabezpečovací zařízení (ITZ) 3. kategorie dle ČSN 34 2620 integrované v SZZ ESA 11. Pro kontrolu volnosti a ovládání PZS jsou použity počítače náprav Frauscher. Navržené změny konfigurace kolejiště nemají dopad na stávající traťové zabezpečovací zařízení.

5.7 Sdělovací zařízení

Je navržena překládka stávajících metalických a optických kabelů (hlavní kabelová trasa) do multikanálu navrženého v novém 2. nástupišti u kol.č.4.

Je navrženo doplnění rozhlasového zařízení na nová nástupiště a do podchodu.

Pro sledování hran nástupiště a podchodu je navrženo doplnění kamerového systému.

Navrženo je i vizuální informační zařízení pro cestující v provedení LCD s LED podsvícením. Tento systém musí splňovat SM 118.

5.8 Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Je navržena výstavba nového osvětlení nově navržených nástupišť včetně přístupů na tato nástupiště. Osvětlení bude řešeno individuálními sklopnými stožárky výšky do 6m se zdroji do 70W. Osvětlení nástupišť bude řešeno v souladu se směrnicí SŽDC E11 a v souladu s ČSN EN 12 464-2. Osvětlení pracovních ploch v kolejišti bude individuálními stožáry výšky do 12m se zdroji do 150W. Osvětlení bude ovládané přes PLC pro místní řízení a automatiky s monitoringem stavu do technologie DDTS, data budou přenášena do integračního serveru DDTS v Pardubicích. Dále je navrženo osvětlení nového podchodu. Stávající osvětlovací věž v prostoru demolované boční rampy bude nahrazena novou.

V prostoru mezi kolejemi č.2 a 4 bude zřízen zásuvkový stojan pro temperování vozů.

6 Územně technické podmínky

Projekt je v souladu s platným územním plánem města Semily. Obsahem stavby je částečná přestavba stávající železniční stanice (viz výše) bez vlivu na napojení na ostatní dopravní infrastrukturu (vyjma uvažované navazující stavby dopravního terminálu). Z pohledu mimodrážních inženýrských sítí dojde k zaústění tratí a odvodnění podchodu do městské kanalizační sítě.

7 Majetkoprávní vztahy

Celá stavba, stejně jako celá ŽST Semily, se nachází na stávajícím drážním pozemku, konkrétně:

Parcelní číslo: 4145/1

Obec: Semily [576964]

Katastrální území: Semily [747246]

Číslo LV: 3488

Výměra [m²]: 28753

Způsob využití: dráha

Druh pozemku: ostatní plocha

Vlastnické právo České dráhy, a.s.

V rámci provádění stavby může dojít i k zásahu na nedrážní pozemky. Všechny takové pozemky budou v ochranném pásmu dráhy, které je definováno svislou rovinou vedenou 60 m od osy koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy.

8 Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

8.1 Zvláště chráněná území, přírodní parky, významné krajinné prvky, hodnotné ekosystémy

Zvláště chráněná území přírody jsou definována zákonem č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

Kategorie zvláště chráněných území jsou:

- a) národní parky (NP),
- b) chráněné krajinné oblasti (CHKO),
- c) národní přírodní rezervace (NPR),
- d) přírodní rezervace (PR),
- e) národní přírodní památky (NPP),
- f) přírodní památky (PP).

V zájmovém území se nachází přírodní památky:

Nejblíže zájmovému území se nachází přírodní památka Galerie a přírodní rezervace Údolí Jizery. Záměr nezasahuje do zvláště chráněných území.

Galerie je přírodní památka ev. č. 1751 v okrese Semily v Libereckém kraji na pravém břehu v soutěsce řeky Jizery. Přírodní památka, která je součástí evropsky významné lokality Údolí Jizery a Kamenice a přírodní rezervace Údolí Jizery, se nachází na katastrálním území Bítouchov u Semil, Chuchelna a Semily. Chráněné území o rozloze 5,5386 ha je v péči Krajského úřadu Libereckého kraje.

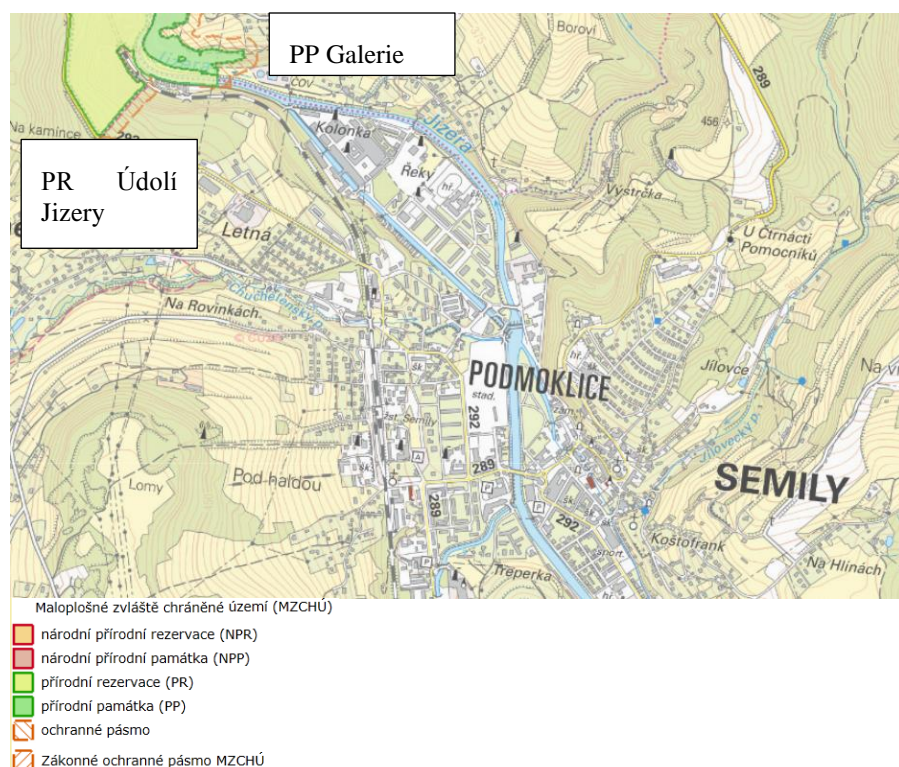
Předmětem ochrany je skalnatá soutěska s lokalitou lomikámenu trsnatého (*Saxifraga rosacea* ssp. *steinmannii*), který roste na skalních stěnách. Dalšími typickými druhy zdejších rostlin jsou sleziník červený (*Asplenium trichomanes*), sleziník zelený (*Asplenium viride*), osladič obecný (*Polypodium vulgare*) nebo kostřava sivá (*Festuca pallens*). Na žulových skalních stěnách se nachází hnízdiště výra velkého.

Přírodní památka Galerie je zároveň geologickou lokalitou národního významu. Soutěskou na pravém břehu řeky vede po visutém chodníku spolu s turistickou Riegrovou stezkou také naučná stezka se zaměřením na geologickou stavbou údolí Jizery.

PR Údolí Jizery

Údolí Jizery u Semil a Bítouchova je přírodní rezervace ev. č. 471, nacházející se cca 2 km severně od okresního města Semily v Libereckém kraji. Rezervace byla vyhlášena roku 1951 a její výměra je 39,28 hektarů.

Jedná se o kaňonovité údolí, které vyryla řeka Jizera a je dlouhé přibližně 3 kilometry. Skály zde vystupují ze skalních hřebenů a útesů. Nej mohutnější skalní útvar je bezpochyby Krkavčí skála, která je vysoká něco přes 100 metrů. Po pravé straně údolí vedou dvě stezky, a to Riegrova a Kamenického. Po levé hraně údolí Jizery žlutá turistická trasa s odbočkou na Krkavčí skálu.



Obr. č. 1 Maloplošná chráněná území v širším zájmovém území.

Geopark Český ráj

Záměr se nachází v evropském Geoparku Český ráj.

Geopark Český ráj je oblast mimořádně cenné přírodní, geologické a krajinné hodnoty na území Královéhradeckého, Libereckého a Středočeského kraje. Svou rozlohou téměř 750 km² výrazně přesahuje rozlohu stejnojmenné Chráněné krajinné oblasti Český ráj (181 km²), která byla vyhlášena již v roce 1955 jako první chráněná krajinná oblast na území České republiky. Již v roce 2005 však byl Český ráj zařazen jako v pořadí 25. geopark do sítě evropských geoparků. Společně s Geoparkem Egeria patřil Geopark Český ráj k prvním dvěma českým geoparkům, kterým byl v roce 2010 udělen titul "národní geopark". Jako člen evropské sítě geoparků se v roce 2015 stal Geopark Český ráj členem sítě globálních geoparků UNESCO a od listopadu uvedeného roku nese oficiální označení Český ráj – Globální geopark UNESCO.

8.2 Evropsky významné lokality a ptačí oblasti (soustava Natura 2000)

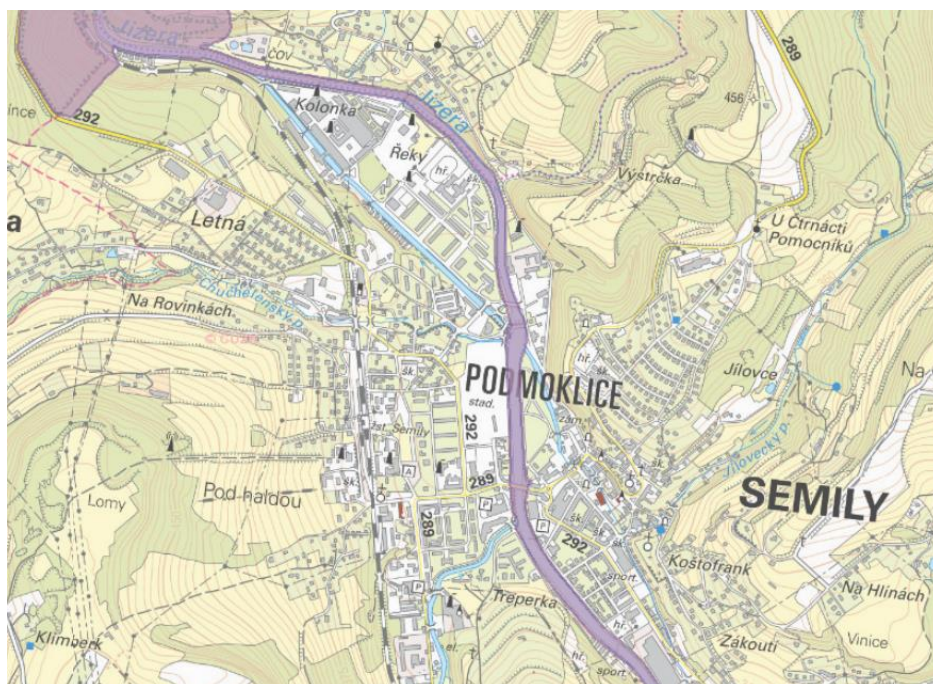
Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou Směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků (zkr. směrnice o ptácích) a Směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin (zkr. směrnice o stanovištích).

EVL Údolí Jizery a Kamenice

CZ0514672 - Údolí Jizery a Kamenice

Rozloha:	431.4713 ha
Navrhovaná kategorie	

ochrany:	
Biogeografická oblast vysvětlivky:	kontinentální



Obr.č.2 EVL Údolí Jizery a Kamenice v zájmovém území.

Geomorfologicky a geologicky cenná lokalita, významná i z hlediska zastoupených biotopů, a to převážně acidofilních a květnatých bučin a suťových lesů místy až pralesovitého rázu. V části lesů lokálně převažuje kulturně podmíněný smrk (v původních lesích byl ovšem do určité míry přirozeně zastoupen). Nejcenějším fenoménem jsou ovšem různorodé skalní biotopy s poměrně rozsáhlými plochami primárního bezlesí, se značnou diverzitou fytoocenóz.

Vzácná květena s demontánními a reliktními prvky: lomikámen trsnatý vlnatý (český endemit, jediná existující lokalita), třtina pobřežní, devětsil Kablíkové (*Petasites kablikianus*), mázdřinec rakouský (*Pleurospermum austriacum*), violka dvoukvětá, kapradinka skalní (*Woodsia ilvensis*) aj. Významná je též fauna EVL. Vedle zvláště chráněných druhů brouků (zdobenec zelenavý, střevlík nepravidelný, střevlík *Carabus problematicus*, svižník polní, zdobenec skvrnitý a zlatohlávek tmavý) je velmi významný výskyt drabčíka (*Platydomene sodalis*), dále střevlíka (*Thalassophilus longicornis*) a střevlíka (*Bembidion millerianum*).

Jizera a Kamenice v EVL reprezentují toky s druhovým složením ichtyofauny typickým pro přírodu blízké toky lipanového pásma. Vyskytuje se zde stabilní populace vranky obecné, dále též mihule potoční, střevle potoční. Nad Bítouchovem se vyskytuje také rak říční.

Vzhledem ke vzdálenosti od evropsky významné lokality se nepředpokládá její ovlivnění.

8.3 Významné krajinné prvky

Pojem významný krajinný prvek (dále jen VKP) je definován §3 zákona č. 114/1992 Sb. jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera, údolní nivy. Dále jsou jimi jiné části krajiny, které zaregistruje podle § 6 orgán ochrany přírody jako VKP, zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy. Mohou jimi být i cenné plochy porostů sídelních útvarů včetně historických zahrad a parků. Ke stavební činnosti ovlivňující VKP je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody.

VKP dle §6 zákona č.114/1992 Sb.:

Posuzovaný záměr nezasahuje do registrovaného VKP dle §6 zákona č.114/1992 Sb. V zájmovém území se nachází registrovaný VKP Palackého sady v Semilech, který není stavbou ovlivněn.

VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb.:

Posuzovaný záměr nezasahuje do VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb.

8.4 Územní systém ekologické stability

Územní systém ekologické stability, dle zákona č.114/1992 Sb. v platném znění, v krajině tvoří soubor funkčně propojených ekosystémů, ekologicky stabilnějších přirozených a přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. V rámci nadregionálních, regionálních a místních ÚSES jsou vymezována tzv. biocentra a biokoridory. V rámci studie je zohledněn nadregionální a regionální ÚSES.

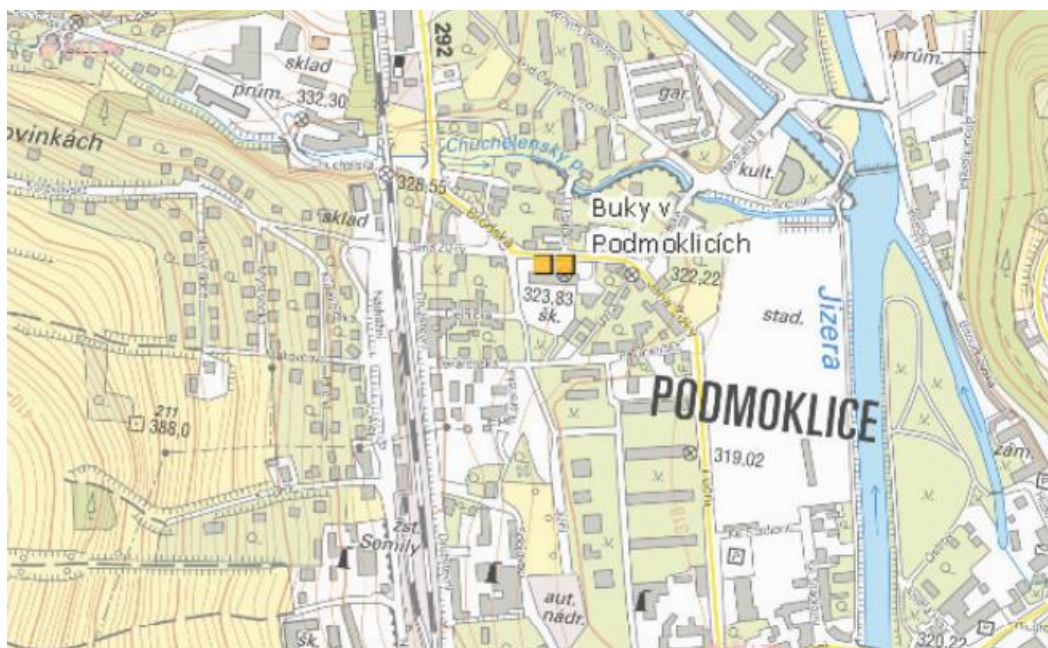
Stavba nekříží prvky ÚSES. Nejbližše zájmovému území se nachází nadregionální biokoridor NRBK K30V vedený nivou Jizery.

8.5 Památné stromy

Mimořádně významné stromy, jejich skupiny a stromořadí lze vyhlásit rozhodnutím orgánu ochrany přírody za památné stromy dle § 46 zákona č.114/1992 Sb.

§46 Památné stromy a jejich ochranná pásma

Každý strom má základní ochranné pásmo ve tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí. V tomto pásmu není dovolena žádná pro památný strom škodlivá činnost, například výstavba, terénní úpravy, odvodňování, chemizace.



Obr.č.3 Památné stromy v širším zájmovém území.

8.6 Krajina a krajinný ráz

K ochraně krajinného rázu je určen §12 zák. č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění a je nástrojem orgánů ochrany přírody jak regulovat či ovlivňovat výstavbu a využití území nejenom ve zvláště chráněných územích, ale i ve volné krajině.

Citace dle §12 zákona č.114/1992 Sb. v platném znění

Krajinný ráz, kterým je zejména přírodní, kulturní a historická charakteristika určitého místa či oblasti, je chráněn před činností snižující jeho estetickou a přírodní hodnotu. Zásahy do krajinného rázu, zejména umisťování a povolování staveb, mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

K umisťování a povolování staveb, jakož i jiným činnostem, které by mohly snížit nebo změnit krajinný ráz, je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody. Podrobnosti ochrany krajinného rázu může stanovit ministerstvo životního prostředí obecně závazným právním předpisem.

K ochraně krajinného rázu s významnými soustředěnými estetickými a přírodními hodnotami, který není zvlášť chráněn podle části třetí tohoto zákona, může orgán ochrany přírody zřídit obecně závazným předpisem přírodní park a stanovit omezení takového využití území, které by znamenalo zničení, poškození nebo rušení stavu tohoto území.

V zastavěném území se krajinný ráz neposuzuje pouze tam, kde je územním nebo regulačním plánem stanoveno plošné a prostorové uspořádání a podmínky ochrany krajinného rázu jsou dohodnuty s orgánem ochrany přírody.

V zájmovém území se nenachází přírodní park.

8.7 Povrchové a podzemní vody, pásma hygienické ochrany vodních a léčivých zdrojů, CHOPAV

Hydrogeologický rajon

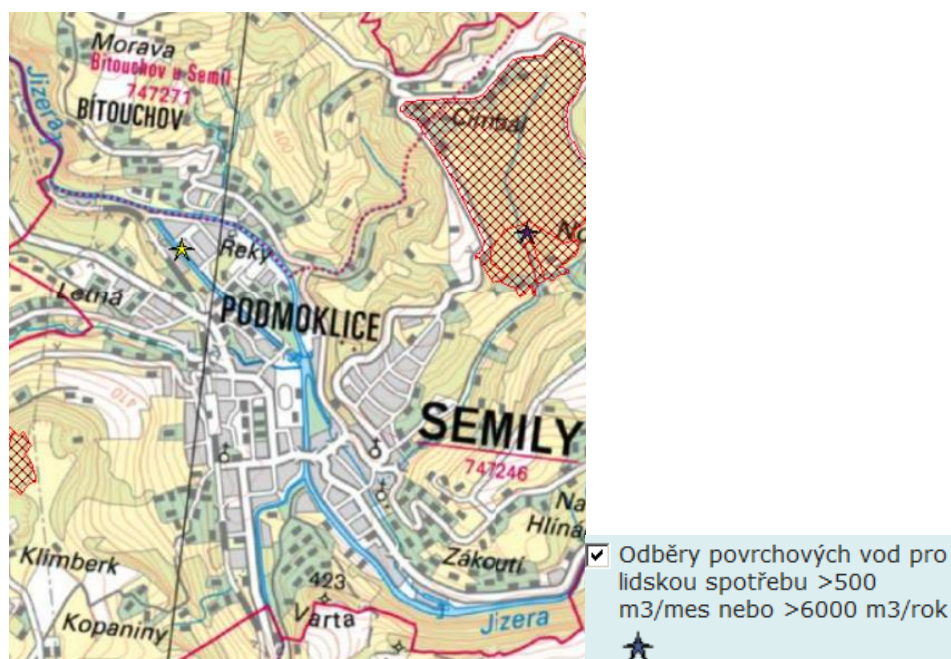
Zájmové území se nachází v hydrogeologickém rajonu základní vrstvy Podkrkonošský permokarbon.

Ochranná pásma vodních zdrojů

Záměr neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů.

Odběr podzemních vod

ID odběru podzemní vody:	430251
Typ objektu:	místo odběru podzemní vody
Doplňující název objektu:	studna č. 1
Status:	historický
Evidováno do:	31.12.2008
ID toku podle DIBAVOD/HEIS:	110740000100
Vodní tok:	Jizera
ID úseku toku - hrubé dělení:	1113000
Identifikátor úseku toku - jemné dělení:	111300001300
Číslo polohy na úseku toku:	286
Číslo polohy na převodu vody:	
Horní maticové číslo polohy:	111300001300286
ID hydrogeologického rajonu:	6414
Název hydrogeologického rajonu:	Krystalinikum Jizerských hor v povodí Jizery a Krkonoš



Obr.č.4 Ochranná pásma vod v širším zájmovém území.

Chráněná oblast přirozené akumulace vod

Stavba nezasahuje do chráněné oblasti přirozené akumulace vod.

Záplavová území

V zájmovém území se nachází záplavové území Olešky a Jizery. Stavba nezasahuje do žádného záplavového území.

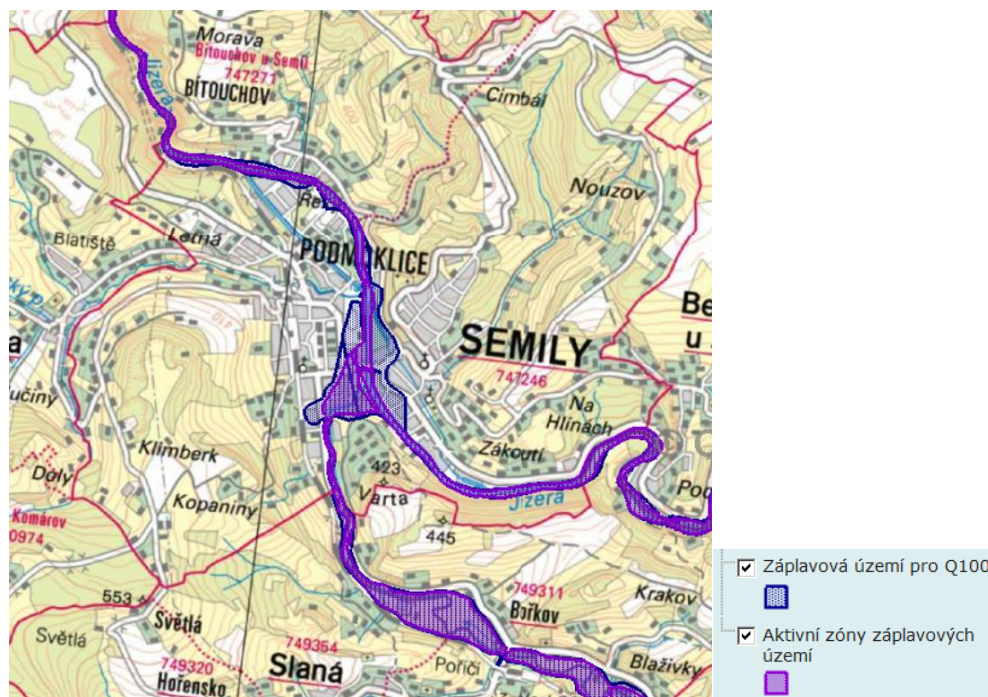
Omezení v záplavových územích (dle vodního zákona č.254/2001 Sb. v platném znění, § 67)

(1) V aktivní zóně záplavových území se nesmí umísťovat, povolovat ani provádět stavby s výjimkou vodních děl, jimiž se upravuje vodní tok, převádějí povodňové průtoky, provádějí opatření na ochranu před povodněmi nebo která jinak souvisejí s vodním tokem nebo jimiž se zlepšují odtokové poměry, staveb pro jímání vod, odvádění odpadních vod a odvádění srážkových vod a dále nezbytných staveb dopravní a technické infrastruktury, zřizování konstrukcí chmelnic, jsou-li zřizovány v záplavovém území v katastrálních územích vymezených podle zákona č. 97/1996 Sb., o ochraně chmele, ve znění pozdějších předpisů, za podmínky, že současně budou provedena taková opatření, že bude minimalizován vliv na povodňové průtoky; to neplatí pro údržbu staveb a stavební úpravy, pokud nedojde ke zhoršení odtokových poměrů.

(2) V aktivní zóně je dále zakázáno

- a) těžit nerosty a zeminu způsobem zhoršujícím odtok povrchových vod a provádět terénní úpravy zhoršující odtok povrchových vod,*
- b) skladovat odplavitelný materiál, látky a předměty,*
- c) zřizovat oplocení, živé ploty a jiné podobné překážky,*
- d) zřizovat tábory, kempy a jiná dočasná ubytovací zařízení.*

(3) Mimo aktivní zónu v záplavovém území může vodoprávní úřad stanovit opatřením obecné povahy omezující podmínky. Při změně podmínek je může stejným postupem změnit nebo zrušit. Takto se postupuje i v případě, není-li aktivní zóna stanovena.



Obr.č.5 Záplavová území v širším zájmovém území.

8.8 Ovzduší

Na celkovou situaci znečištění ovzduší v celé zájmové oblasti má nejzásadnější vliv působení lokálních stacionárních zdrojů a mobilních zdrojů (místní automobilová místní a tranzitní doprava). Na úroveň pozadí má vliv také přenos znečišťujících látek z okolního území, případně též ze vzdálenějších oblastí ČR nebo jiných států. Vliv mobilních zdrojů je především patrný u NO_x a C_xH_x . Vliv na kvalitu ovzduší má i značný podíl lesů, vodních ploch a silně členitá krajina širšího území, v posuzovaném území lze očekávat příznivé ventilační poměry.

Při stanovení stavu ovzduší v zájmové lokalitě bylo použito informací poskytovaných ČHMÚ.

http://portal.chmi.cz/files/portal/docs/uoco/isko/ozko/ozko_CZ.html - Mapy oblastí s překročenými imisními limity jsou konstruovány v síti 1x1 km.

Lze konstatovat, že celková kvalita ovzduší je průměrná jsou zde trvale překročeny imisními limity: B(a)P.

8.9 Hluk

Ochrana před hlukem vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů. Podrobně ochranu před hlukem upravuje Nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací ve znění pozdějších předpisů (NV č. 217/2016 ze dne 15. června 2016). Toto nařízení vlády zapracovává příslušné předpisy Evropské unie a upravuje hygienické limity hluku pro chráněný vnitřní prostor staveb, chráněný venkovní prostor staveb a chráněný venkovní prostor. Dále upravuje hygienické limity vibrací pro chráněný vnitřní prostor staveb.

Po realizaci nového železničního svršku, tedy zlepšením technických parametrů trati a provozováním vlaků s lepšími a tiššími podvozky s vyšším podílem kotoučových brzd dojde ke snížení hladiny hluku oproti stávajícímu stavu.

V dalším stupni dokumentace bude zpracována hluková studie, která bude vycházet z aktuální dopravní technologie a z výpočtového modelu ve 3D. Součástí studie bude i měření hluku, kterým

bude výpočet kalibrován. Výpočet bude proveden v jednotlivých výpočtových bodech umístěných před fasády chráněných obytných objektů.

8.10 Závěr

Záměr nezasahuje do památných stromů, přírodního parku a maloplošných zvláště chráněných území a evropsky významných lokalit a ptačích území.

Stavba nekříží prvky ÚSES. Posuzovaný záměr nezasahuje do VKP dle §3 zákona č.114/1992 Sb. Záměr se nachází v evropském Geoparku Český ráj.

Záměr neprochází ochrannými pásmy vodních zdrojů. Stavba nezasahuje do žádného záplavového území.

V dalším stupni projektové dokumentace bude zpracován dendrologický průzkum a přírodovědný průzkum. Dle záborového elaborátu budou zpracovány případné podklady pro vynětí ze ZPF a PUFL. V dalším stupni dokumentace bude zpracována hluková studie.

8.11 Podklady

Biogeografické členění České republiky, M. Culek a kol., Enigma Praha 1996

<http://heis.vuvv.cz/>

<http://www.nature.cz>

<http://geoportal.gov.cz/>

<http://drusop.nature.cz>

<http://twist.up.npu.cz/>

8.12 Použité zkratky

BPEJ	bonitovaná půdně ekologická jednotka
DMK	dálkové migrační koridory
EVL	evropsky významná lokalita
HPJ	hlavní půdní jednotka
CHOPAV	chráněná oblast přirozené akumulace vod
MŽP	Ministerstvo životního prostředí
NPP	národní přírodní památky
NPR	národní přírodní rezervace
NRBC	nadregionální biocentrum
NRBK	nadregionální biokoridor
OPVZ	ochranné pásmo vodního zdroje

PLO	přírodní lesní oblasti
PO	ptačí oblasti
PP	přírodní památka
PR	přírodní rezervace
PUPFL	pozemky plnící funkci lesa
RBC	regionální biocentrum
ÚSES	územní systém ekologické stability
VKP	významný krajinný prvek
ZCHÚ	zvláště chráněná území
ZOV	zásady organizace výstavby
ZPF	zemědělský půdní fond

8.13 Nakládání s odpady

Na základě požadavku objednatele byla dne 26. 6. 2018 provedena pochůzka v kolejišti žst. Semily zaměřená na vymezení znečištění šterkového lože. Tato vizuální prohlídka kolejiště nezjistila kontaminaci šterkového lože. Pro další projektovou přípravu je doporučeno provést odběr jednoho směsného vzorku z koleje č. 4 (v případě sanace prostoru mezi kolejemi č. 3 a č. 5, včetně těchto kolejí, bude provedeno vzorkování i v této lokalitě).

Při realizaci stavby bude nakládání s odpady řešeno původcem odpadu v souladu s platnou legislativou v odpadovém hospodářství (v současné době platí zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů).

Po dobu výstavby bude původcem odpadu (§ 4 odst. 1 písmena „x“ zákona) ve smyslu zákona zhotovitel stavby. Zadavatel stavby smluvně zajistí se zhotovitelem stavby odpovědnost v oblasti nakládání s odpady v plném rozsahu dle platné legislativy.

Původce odpadu je povinen odpady zařazovat podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů) a odpady, které nemůže sám využít nebo odstranit, převést do vlastnictví pouze osobě oprávněné k jejich převzetí. Zákon přitom zdůrazňuje povinnost zajistit přednostně využití odpadů před jejich odstraněním. Dále je původce odpadu povinen odpady shromažďovat utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií a kontrolovat, zda odpad nemá některou z nebezpečných vlastností.

Přehled odpadů, které mohou vzniknout při realizaci předmětné stavby

oř. č.	ód odpadu ^K	ategorie ^K	Zařazení odpadu	Název odpadu dle katalogu odpadů
1.	07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	Pryžové podložky
2.	16 02 14	O	Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístroje)	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13
3.	17 01 01	O	Vybouraný beton a železobeton	Beton
4.	17 01 01	O	Železniční pražce betonové	Beton
5.	17 01 02	O	Stavební suť (cihly)	Cihly
6.	17 02 01	O	Dřevo po stavebním použití, z demolic	Dřevo
7.	17 02 02	O	Sklo	Sklo
8.	17 02 03	O	Plasty	Plasty
9.	17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	Plasty
10.	17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01
11.	17 04 01	O	Odpad mědi a jejích slitin (bronz, mosaz)	Měď, bronz, mosaz
12.	17 04 02	O	Odpad hliníku	Hliník
13.	17 04 05	O	Železný šrot	Železo a ocel
14.	17 04 07	O	Směsné kovy	Směsné kovy
15.	17 04 11	O	Zbytky kabelů, vodičů	Kabely neuvedené pod 17 04 10
16.	17 05 04	O	Kamenná suť	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
17.	17 05 04	O	Výkopová zemina	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03
18.	17 05 08	O	Štěrky z kolejiště	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07
19.	17 06 04	O	Zbytky izolačních materiálů	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03
20.	20 02 01	O	Smýcené stromy a keře	Biologicky rozložitelný odpad
21.	20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	Komunální odpady jinak blíže neurčené
22.	17 02 04*	N	Železniční pražce dřevěné	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné
23.	17 05 07*	N	Štěrky z lože kontaminované	Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky
24.	17 06 01*	N	Izolační materiály s obsahem azbestu	Izolační materiály s obsahem azbestu
25.	17 06 03*	N	Izolační materiály obsahující nebezpečné látky	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky
26.	17 06 05*	N	Stavební materiály obsahující azbest	Stavební materiály obsahující azbest

* Nebezpečné odpady jsou označeny dle Katalogu odpadů symbolem „*“

Během výstavby (zhotovitel stavby) je původce odpadu povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady. Způsob vedení evidence je stanoven vyhláškou č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, v platném znění.

Původce odpadu je odpovědný za nakládání s odpady do doby, než jsou předány oprávněné osobě.

Pro potřeby stavby je možné užití následujících zařízení k využívání/odstraňování odpadů:

- rekultivace a terénní úpravy (využití odpadu k rekultivaci v k.ú. Košťálov),
- recyklační střediska stavebních odpadů (Vrchlabí v k.ú. Vrchlabí),
- kompostárny (Sedličky v k.ú. Jičín),
- skládky skupiny S - ostatní odpad (Dolní Branná v k.ú. Dolní Branná a Horní Kalná, Košťálov v k.ú. Košťálov),
- skládky skupiny S - nebezpečný odpad (Benátský vrch v k.ú. Staré Benátky, Lodín v k.ú. Lodín).

8.14 Podklady

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška č. 93/2016 Sb., o Katalogu odpadů, ve znění pozdějších předpisů

9 Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku

Většina nových SO a PS bude ve vlastnictví investora stavby SŽDC, s.o. Případné dotčené inženýrské sítě zůstanou ve vlastnictví stávající majitelů. Budoucí provoz a údržbu tedy bude zabezpečovat příslušná organizační jednotka SŽDC, s.o., v tuto chvíli se jedná o OŘ Hradec Králové.

10 Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu, shrnutí výsledků a dopadů projektu

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017.

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 (B/C Ratio).

V následující tabulce jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy.

	FRR / ERR [%]	FNPV / ENPV [Kč]	B/C
finanční analýza			
Hodnoty	- 6,32	- 95 924 205	-
ekonomická analýza			
Hodnoty	6,06	17 920 971	1,208

Z pohledu finanční analýzy jsou hodnoty FRR a FNPV pod hranicí ekonomické efektivity, což je u investic do veřejné dopravní infrastruktury nebo jejích částí poměrně obvyklé a logické. Infrastruktura sama o sobě nepřináší finanční úsporu, i když díky vložené investici dochází i k úspoře provozních nákladů.

Z hlediska celospolečenského generuje projekt kladné ekonomické výsledky (ERR = 6,06%, ENPV = 17,921 mil. Kč). Je to dáno především **návazností investice na přestavbu autobusového terminálu** a synergickým efektem obou těchto investic v podobě významného přínosu v úspoře času přestupujících cestujících. **Úspory času cestujících v osobní dopravě tvoří zásadní přínos celého projektu** (přes 90%). Proto je pro projekt samotný třeba zajistit nejen zastropování investičních nákladů tak, aby nedošlo k překročení **přepínací hodnoty** (která je mírně pod hranicí **20%**), ale zároveň přijmout příslušná opatření především v oblasti dopravního plánování a objednávky dopravy v závazku veřejné služby tak, aby byla zajištěna návaznost jednotlivých spojů z obou dopravních módů a prognózovaný přínos tak mohl být naplněn.

Projekt generuje i další přínosy, například v oblasti zvýšení bezpečnosti při pohybu cestujících v obvodu stanice a především v okolí rekonstruovaného podchodu. Tyto přínosy jsou ovšem velmi obtížně vyčíslitelné a proto nebyly do výpočtu zahrnuty.

Na základě všech provedených výpočtů lze z hlediska parametrů ekonomické efektivity **doporučit hodnocený projekt k dalšímu pokračování přípravy a k realizaci** v podobě popsané v rámci tohoto hodnocení.

11 Rozpis nákladů

	V tis. CZK	Celkové náklady projektu	Pozn.
1	Poplatky za plány / stavební projekt	8 955	
2	Nákup pozemků	1 200	
3	Výstavba	99,264	
4	Technologie (pro provoz dráhy)	0	
5	Nepředvídatelné události ¹⁾	9 427	
6	Případná úprava ceny ²⁾	0	
7	Technická pomoc	559	
8	Propagace	384	
9	Dozor v průběhu stavby	2 121	
10	Mezisoučet	121,910	
11	(DPH ³⁾)	0	
12	CELKEM ⁴⁾	121 910	

- | | |
|----|--|
| 1) | Rezervy pro nepředvídatelné události nesmí překročit 10 % celkových investičních nákladů bez rezerv pro nepředvídatelné události. |
| 2) | Úpravu ceny lze případně zahrnout, aby se pokryla očekávaná inflace, jsou-li náklady uvedeny ve stálých cenách. |
| 3) | Pouze je-li DPH nerefundovatelná |
| 4) | Celkové náklady musí zahrnovat veškeré náklady vynaložené na projekt, od plánování po dozor, a musí zahrnovat DPH, pokud je nerefundovatelná |

Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient ve výši 1,3% p. a. v letech realizace

12 Výčet příloh

Příloha A:	Formuláře VZOR 80 – 83
Příloha B:	Dokumentace hodnocení ekonomické efektivnosti projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
Příloha C:	Oponentní posudek podle čl. 4.3
Příloha D:	Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby
Příloha E:	U rekonstrukcí, optimalizací nebo modernizací a neinvestičních stavebních akcí: doložení současného stavu a případných výsledků průzkumů
Příloha F:	Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatují, že jím navržený řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektování všech platných právních předpisů a technických norem
Příloha G:	Výpočet stavebních nákladů projektu pomocí „Cenových normativů staveb pozemních komunikací“ (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací)
Příloha H:	Audit bezpečnosti pozemní komunikace podle ustanovení § 18 g zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací, které jsou zařazeny do transevropské silniční sítě TEN-T)
Příloha I:	Hodnoticí list investora k Auditě bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) – pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací
Příloha J:	Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
Příloha K:	Výstupy z dopravně-technologického posouzení (Modelové GVD, Schémata stanice)

Příloha A

Formuláře VZOR 80 – 83

Příloha B

DOKUMENTACE HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU

Příloha D

SITUACE NÁVRHOVÉHO STAVU ŽST SEMILY

Příloha F

VYJÁDRĚNÍ ZHOTOVITELE PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE

Zhotovitel projektové dokumentace prohlašuje, že navrhované řešení, sloužící jako podklad k předkládanému záměru projektu, je z hlediska technického a ekonomického, při respektování všech v současnosti platných právních předpisů a technických norem a všech požadavků objednatele, nejefektivnější.

Ing. Matěj Mareš

Odpovědný projektant stavby

Příloha J

**PROHLÁŠENÍ INVESTORA, ŽE POSKYTNUTÍ FINANČNÍCH
PROSTŘEDKŮ NA AKCE DLE PLATNÉ SMĚRNICE V-2/2012
PŘEDSTAVUJE / NEPŘEDSTAVUJE ZAKÁZANOU VEŘEJNOU PODPORU**

V souladu se Směrnicí č. V-2/2012, změny č. 4 upravující postupy Ministerstva dopravy České republiky, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu schválené rozhodnutím ministra dopravy dne 15.9.2015 pod č.j. 644/2012-910-IPK/29, tímto prohlašujeme, že u předmětné stavby nebyla prokázána nedovolená veřejná podpora.


Ing. Pavel Paidar
Náměstek ředitele pro techniku

Příloha K

Rok 2017

VÝPIS z USNESENÍ z VI. zasedání Zastupitelstva města Semily konaného dne 18.09.2017

Zastupitelstvo města Semily po projednání

bere na vědomí

170918/ZM/92

A) informaci o jednání se Správou železniční dopravní cesty s.o., SŽDC, ČD CARGO o umístění autobusového nádraží v prostorách nakládacího obvodu železniční dráhy

souhlasí

B) s umístěním autobusového nádraží v prostorách nakládacího obvodu železniční dráhy

zajistí: Ing. Vladimír Bělonohý, vedoucí odboru rozvoje a správy majetku

Bc. Lena Mlejnková
starostka





MATERIÁL PRO JEDNÁNÍ ZASTUPITELSTVA MĚSTA SEMILY

Jednání Zastupitelstva města Semily dne: 18.09.2017

Věc: Umístění autobusového nádraží -

Předkládá: Bc. Lena Mlejnková, starostka

Zpracoval: Ing. Vladimír Bělonohý, vedoucí ORSM

Projednáno:

K jednání přizván:

Předpokládaná doba projednávání: 10 min.

Návrh usnesení:

Zastupitelstvo města Semily po projednání

bere na vědomí

informaci o jednání se Správou železniční dopravní cesty s.o. SŽDC, ČD CARGO o umístění autobusového nádraží v prostoru nakládacího obvodu železniční dráhy.

souhlasí

s umístěním autobusového nádraží v prostoru nakládacího obvodu železniční dráhy.

Odp.: Ing. Bělonohý

Důvodová zpráva:

Dne 18.4.2016 bylo usnesením rady města (č. 160418/RM/178) rozhodnuto o zpracování variantní studie „Terminál veřejné dopravy Semily“. Ze 6 oslovených podali nabídky 3 uchazeči. O nabídkách bylo rozhodováno jmenovanou pětičlennou komisí na základě 2 kritérií – nabídnutá cena (75% váhy) a motivační dopis (25% váhy). Jako nejvýhodnější byla vybrána nabídka společnosti RKAW s.r.o., Praha 6, zastoupená Ing.arch. Radkem Kolaříkem. Zpracovatelem dopravního řešení byl Ing. Miloš Burianec z Dopravní inženýrské kanceláře Hradec Králové. Smlouva o dílo byla uzavřena dne 16.5.2016 usnesením č. 160516/RM/255. Cílem zpracování nové studie bylo prověření umístění autobusového nádraží v různých polohách a porovnání řešení s návrhem z roku 2009. Cena studie je dle smlouvy 180.000 Kč + DPH.

V lednu 2017 nám byla předložena studie s řešením 5 variant umístění autobusového nádraží ve 3 lokalitách – pod nádražím dle platného územního plánu, v prostoru stávajícího provizorního autobusového nádraží a v prostoru navrženého náměstí Pavla Tigrida. Tyto varianty se veřejně prezentovaly v rámci diskuse s obyvateli města v kině Jitřenka dne 13.4.2017.

Na tomto veřejném projednání byla k diskusi předložena varianta umístění autobusového nádraží za železničním přejezdem nad kostelem Dr. K. Farského v nakládacím obvodu dráhy. Tento námět se začal diskutovat v souvislosti se zveřejněním informace, že Správa železniční dopravní cesty s.o. (SŽDC) bude zadávat projekt nových nástupišť a podchodu pod kolejištěm od železniční stanice do Družstevní ulice. SŽDC současně zadala zpracování projektu opravy železniční budovy, který pro informaci přikládáme. Realizace se předpokládá již v roce 2018

Na základě nových výše uvedených informací proběhlo 28.4.2017 pracovní jednání se zástupci SŽDC (Mgr. Petr Pšenička, Ing. Jaroslav Špína) a KORID LK (Ing. Pavel Blažek). Tam město představilo svůj záměr umístit autobusové nádraží v sousedství železniční budovy v ploše nakládacího prostoru dráhy a návrh na umístění podchodu železniční trati ve stávajícím místě. Objekt železniční stanice by sloužil jako společné zázemí pro dráhu a autobusy. V přízemí nádražní budovy je navrženo občerstvení. Zástupci SŽDC s návrhem umístění autobusového nádraží v obvodu dráhy předběžně souhlasili a ředitel společnosti KORID LK zpracoval jednoduchý návrh řešení k dalšímu projednání (viz. příloha). Na základě tohoto jednání město požádalo SŽDC o cenovou nabídku na odkoupení pozemku nakládacího obvodu dráhy. Do dnešního dne jsme neobdrželi odpověď. Žádost o případné odkoupení pozemku včetně nabízené ceny bude zastupitelstvu předložen společně s přehledem všech variant řešení.

Další jednání proběhlo 25.8.2017. Zástupci Českých drah (ČD), SŽDC a ČD CARGO souhlasili s prodejem pozemku v místě nákladního prostoru. Podmínkou je přesunutí nákladní a odstavné koleje na opačnou stranu (před sklady). Konkrétní nabídku prodeje jsme doposud neobdrželi, bude zaslána až na základě níže uvedeného záměru. Dále byla diskutována možnost prodeje skladů. Bylo doporučeno toto téma projednat s ředitelkou správy majetku ČD, protože se jedná o ekonomicky výhodný provoz.

Podstatným výstupem jednání bylo, že SŽDC-Stavební správa západ přistoupí k zadání „Záměru projektu“ vč. ekonomického hodnocení, jehož zpracování od podpisu smlouvy bude trvat cca 6 měsíců. Výsledkem tohoto záměru bude informace o tom, zda je stavba ekonomicky efektivní a lze pokračovat v její přípravě. Podmínkou k zahájení je souhlas s projednávanou variantou.

Zásadní důvody pro variantu umístění autobusového nádraží v obvodu železniční dráhy:

Výhody:

- Přehledná (jednotná) poloha autobusového a vlakového nádraží
- Propojení obou nádraží velmi krátkou vzdáleností
- Minimální posunutí od středu města
- Nevyžaduje nutnost budování podchodu v jiném místě
- Využití opravené železniční budovy pro autobusové nádraží
- Část parkování zajistí SŽDC

Nevýhody:

- Dosud nejasné náklady spojené s odkupem pozemku a s přesunutím kolejí
- Vzdálenost od centra a tedy pravděpodobná nutnost zřízení zastávek blíže centru města pro odjezdy směrem na Lomnici nad Popelkou/Košťálov, Železný Brod a Chuchelnu

Možnosti financování :

Stavbu nástupišť, podchodu a železniční budovy bude investovat Správa železniční dopravní cesty s.o. SŽDC současně bude moci investovat i do parkovišť systému P+R (park and ride, neboli zaparkuj a jeď), tato možnost je v jednání a bude pravděpodobně platit od roku 2018. Autobusové nádraží by mělo platit město.

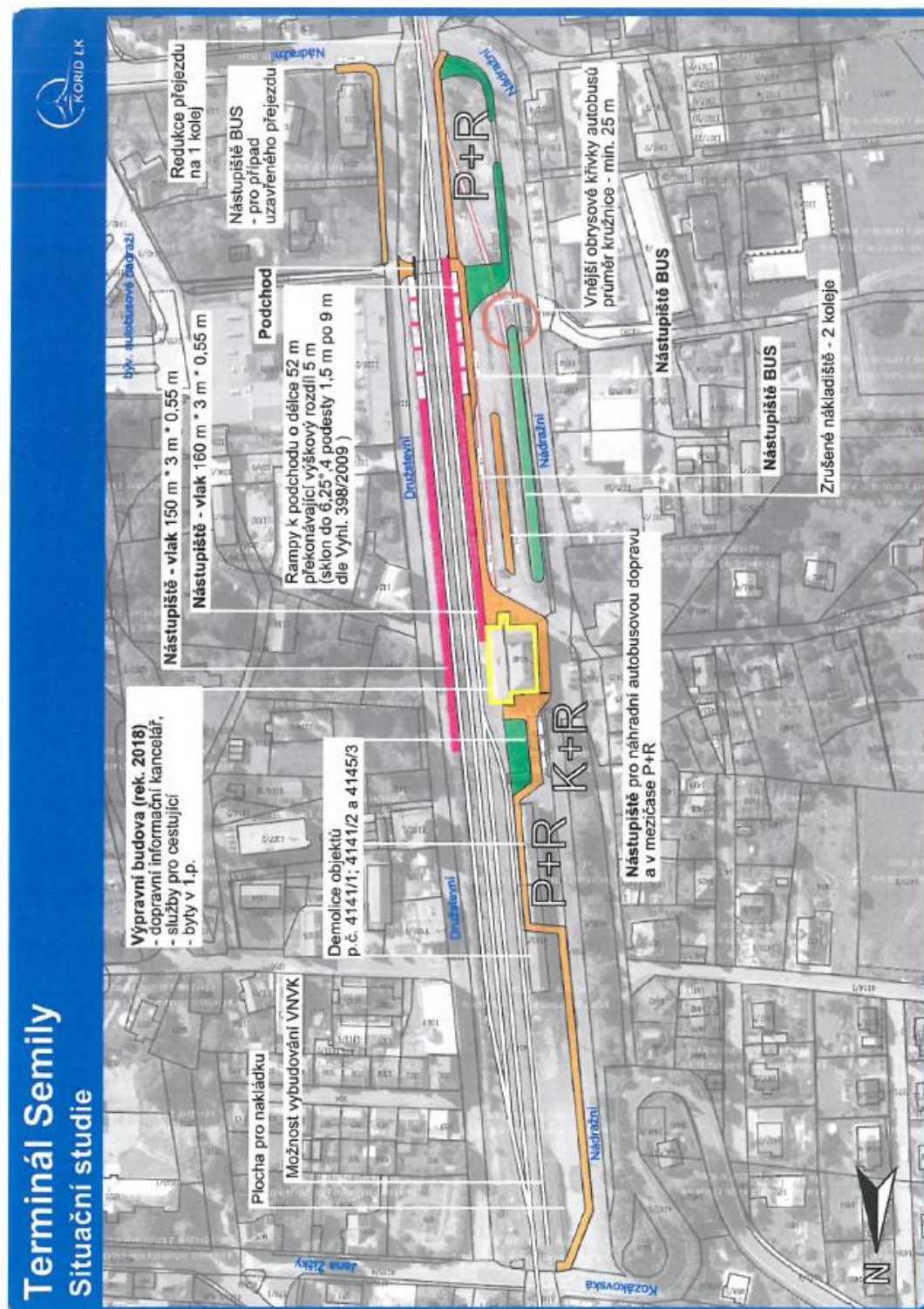
Nová poloha autobusového nádraží byla projednávána i ve stavební a dopravní komisi. Jejich stanoviska uvádím níže.

Dopravní komise doporučuje při dalším projektování dopravního terminálu řešit nástupní místa ve městě, dálkovou autobusovou dopravu a zachování části nakládacího obvodu dráhy.

Stavební komise doporučuje k dalšímu projektování novou variantu umístění autobusového nádraží vedle železniční stanice.

Přílohy :

- Příloha 1 – varianta s umístěním autobusového nádraží v nakládacím obvodu dráhy
- Příloha 2 – návrh úpravy nádražní budovy (plánovaná investice SŽDC)
- Příloha 3 – stanovisko městského architekta
- Příloha 4 – stanovisko KORIDu
- Příloha 5 - zápis z jednání z 25.8.2017













JuniorSini projektant



LEGENDA - NOVÝ STAV

betonová obruba 150x250x1000 mm
podsadka +12, +15 cm
betonová obruba 150x250x1000 mm
podsadka +2 cm
betonová obruba 80x250x1000 mm
podsadka +0 cm
betonová obruba přechodová
betonová obruba 80x250x1000 mm
podsadka +8 cm
betonový vodící proužek
230x500
VZT
solární kafe
trampová část

chodník	betonová dlažba	pojednoté plochy betonová dlažba	nezpevnené plochy odumierané " osení napojení na komunikaci asfaltová plocha	zastávka prebavenovú bet. panely Zul. kosačka 10/10 do bet. oze	hrnčové puky pro nevidomé zavlnová dlažba imitácia vozidlá kontrast
					

SKÝCH SÍTI JE ZAPISOVÁN
DŮ JEJICH SPRÁVČŮ,
ŠKERNÍCH STAVEBNÍCH PRACÍ
VYTVOŘÍ INŽENYRSKÉ SÍTE.

AJICI SITE

TL
TL
vedení elektrické energie NN
vedení elektrické energie VN
vedení napětí veřejného osvětlení
vedení sdělovacího a komunikačního zařízení
sada sdělovacího a komunikačního zařízení
sada zabezpečovacího zařízení
sada sdělovacího zařízení ve správě ČD, železnice
sada DOUG

PRŮDIN A.S.
JIRÁSKOVA 169
530 02 PAROUCE

radnikový systém S-JTSK. Všechny

Administrativní systém 5-JTSK, Výška

Sal

三	三
---	---

Formula	β (Å)
NaCl	0.2819

DATE	06/2017
GET	05p

Číslo 3110-17-010

2000	2001
------	------

1001

[illegible]

1:200

Case Management	Case
-----------------	------

7.2	
-----	--



Projekty
Inženýring
Konzultace

Stanovisko městského architekta

Po nedávném jednání s představiteli drah a Koridu se objevila možnost dobře a levně vyřešit terminál veřejné dopravy v Semilech. Poprvé po mnoha, nebojím se říci, desítkách let se dráhy stavi vstřícně k přesunu nákladních kolejí na druhou stranu budovy a tím se otevřela možnost jednak zbavit se nevzhledné laguny a špinavé a zanedbané manipulační plochy prodeje uhlí, kolem které musí každý, kdo přijede do Semil vlakem a jde do centra, projít. Současný stav jistě není pro město důstojný. Hlavní důvody pro vytvoření terminálového uzlu v tomto místě jsou ale jiné. Zaprvé se nabízí unikátní možnost realizovat "oboustranný perón", z jehož jedné strany se nastupuje do autobusů a z druhé do vlaků. Pro cestující tedy mimořádně příjemné přestupování, protože je to jednak krátká vzdálenost mezi vlakem a autobusem, ale i kvůli tomu, že by cestující měl výbornou vizuální kontrolu, jestli jeho spoj již přijel apod. Dále je to například vyřešení bezpečného přecházení kolejí, protože součástí nového terminálu by byl nový podchod, nejspíše v místě starého, ovšem s příchody přímo k nástupišťům. A toto zde uvedené jsou zároveň jasná negativa terminálu umístěného pod náspem v místě, kde to předpokládá současný územní plán. Dalším podružným argumentem je fakt, že plánované systémy odbavování cestujících a prodej jízdenek nebudou vyžadovat návštěvu odbavovací budovy. Pro běžné cestující má vše probíhat na nástupišti nebo lépe ve vlaku nebo online. Nutno zde také vyzdvihnout fakt, že realizace terminálu veřejné dopravy za přejezdem m v místě nákladkových kolejí nevyžaduje změnu územního plánu. Uvědomme si, že dlouhé roky byl prostor nákladkových kolejí kvůli neochotě drah cokoli upravovat pro rozvoj města zcela zapovězen. Bylo by neúčelné vymezovat plochu v územním plánu v místě, která je z majetkoprávního hlediska pro město nedosažitelná. Dalším důvodem pro realizaci terminálu za kolejemi je příslibená finanční spoluúčasť ostatních zainteresovaných subjektů zmíněných v úvodu článku. Nyní je na městu aby opakovaně prezentovalo jasné odhodlání a jednotu názoru vytvořit na tomto vhodném místě. Město by vykoupilo pozemky, ale nemuselo by financovat nový podchod ke kostelu, nemuselo by financovat parkoviště a některé plochy v napojení na vlakové nádraží a zbyla by mu tedy k financování vlastní plocha terminálu, což je díky zmíněnému "oboustrannému perónu" a možnosti umístit do dráhami rekonstruované drážní budovy výrazně nižší investice než budování autobusového nádraží za Tofou dle dnešního územního plánu. Tam je pozemek svažité, který vyžaduje nákladnější srovnání a součástí projektu je i protihluková stěna u nejbližších domů a napojení na komunikační síť. K tomuto musíme přidat ještě jeden velmi podstatný aspekt mluvící proti autobusovému nádraží za Tofou. Projekt vznikal v optimistickém období pro plánovaný silniční průtah Bořkovská - Brodská a pouze realizace tohoto průtahu dává u něj položenému autobusovému nádraží smysl. V té době jsem mnohokrát zaslechl, že průtah je definitivně odsouhlasen na jaro, na další podzim atd. atd. Poté přišly povodně na Frýdlantsku a změnily se priority kraje a průtah vypadl z priorit. Zatím nic nenasvědčuje tomu, že se mezi ně vrátí. Tím pádem by realizace autobusového nádraží za Tofou znamenala posunutí směrem od města, do místa bez dobré dopravní dostupnosti a i kdyby se podařilo podchod k vlakům z Družstevní ulice realizovat z prostředků drah, stále by se nejednalo o terminál v pravém smyslu slova, neboť zázemí rekonstruované drážní budovy by bylo od autobusů tak vzdálené, že by v prostoru autobusů musela vyrůst další budova zázemí. Cestující by také neměl díky konfiguraci terénu možnost celý terminál očima přehlednout. Toť ve zkratce hlavní okolnosti předprojektové přípravy semilského terminálu veřejné hromadné dopravy.



KORID LK, spol. s r.o.

Koordínátor veřejné dopravy Libereckého kraje, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Město Semily
Vážená paní starostka
Bc. Lena Mlejnková
Husova 82
513 01 Semily

NAŠE ZNAČKA
27/2017/PB

VYŘIZUJE
Ing. Pavel Blažek

MÍSTO/DATUM
Liberec / 7. 9.2017

VĚC: TERMINÁL SEMILY - SOUHLAS SE ZÁMĚREM

KORID LK, spol. s r. o. podporuje projekt autobusového terminálu v Semilech u vlakového nádraží v místě dnešních manipulačních kolejí (viz návrh aktuálně zveřejněný na webu Města Semily v záložce Rozvoj města - Dopravní terminál - oddíl Rok 2017).

Podstatnou vlastností návrhu je možnost přestupu hrana - hrana mezi autobusy a železničním nástupištěm u hlavní staniční koleje. Po plánované rekonstrukci stávající výpravní budovy se v ní předpokládá mj. umístění Zákaznického centra IDOL, společného pro autobusovou a vlakovou dopravu. Zákaznické centrum IDOL bude poskytovat především informace a vyřizovat občasnou agendu cestujících, denní prodej jízdních dokladů regionální dopravy bude v budoucnu realizován převážně personálem dopravců přímo ve vlacích a autobusech bez přirážky. Navržená modernizace stávajícího podchodu je přínosná k dosažení co nejkratší docházkové vzdálenosti mezi nástupišti a centrem města.

S pozdravem Pavel Blažek

jednatel

KORID LK, spol. s r.o.

Mob.: +420 731 547 815

Email: pavel.blazek@korid.cz

KORID LK, spol. s r.o.
U Jezu 642 / 2a, 461 80 Liberec 2
IČ 27267351 DIČ CZ27267351

KORID LK, spol. s r.o. – Koordínátor veřejné dopravy Libereckého kraje
Společnost je vedena v obchod. rejstříku u Krajského soudu v Ústí n.L., oddíl G, vložka 21625 - IČ: 272 67 351, DIČ: CZ27267351
Bankovní spojení: Komerční banka a.s., č.ú.:35-5526710237/0100 - e-mail: info@korid.cz

ZÁPIS**z jednání o ideální variantě pro terminál veřejné dopravy v Semilech a s tím spojeným odkupem potřebných pozemků v majetku ČD a.s.**

Zápis ze dne 25. 8. 2017

Zúčastnění:

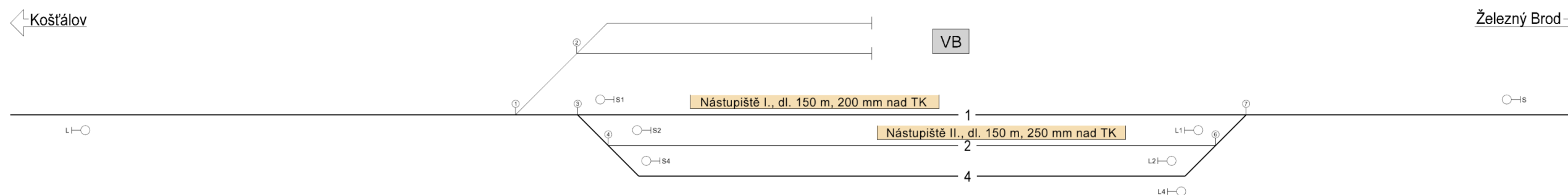
Bc. Lena Mlejnová – starostka města Semily
David Pražák – zastupitel města Semily
Ing. Arch. Martin Hilpert – architekt města Semily
Martin Boreš – odbor rozvoje a správy majetku města Semily
Petr Machek – Korid LK
Martin Lehký – ČD, a.s.
Ing. Jaroslava Špína – SŽDC
Ing. Bohuslav Stecínský – SŽDC
Ing. Jiří Záruba – SŽDC
Ing. Jaroslav Šrajber ČD CARGO, a.s.

- pí Mlejnková zahájila jednání poděkováním všem zúčastněným a požádala účastníky, aby se vzájemně představili. Dále osvěžila stěžejní bod jednání a to zmíněnou možnost prodeje pozemku v majetku ČD, a.s. v místě současné nákladní koleje za účelem vybudování terminálu veřejné dopravy v Semilech.
- pí Mlejnková s p. Pražákem shrnuli fakta a seznámili zúčastněné s myšlenkou ideální varianty budoucího terminálu veřejné dopravy v Semilech vč. uvedení nesporných výhod jako společné informace a využití toalet ve zrekonstruované nádražní budově, nebo podchod ve stávajícím místě s napojením na síť chodníků. Za tuto variantu se postavil i zástupce Korid LK p. Machek.
- p. Hilpert na žádost zúčastněných a pí Mlejnkové shrnul dosavadní postup města Semily a představil všechny zpracované varianty umístění terminálu. Znovu vysvětlil důvody, které stojí za rozhodnutím města Semily pro tuto variantu.
- pí Mlejnková otevřela otázku možného prodeje zmíněného pozemku, na kterou zastupující ČD a.s. a SŽDC reagovali, že je prodej možný za podmínek přesunutí nákladní a odstavné koleje na severní část nádraží v Semilech (s přesunutím souhlasil i zastupující ČD CARGO a.s. Ing. Jaroslav Šrajber). Zástupci města Semily upozornili na nutnost demolice stávajícího objektu skladů v severní části nádraží, na což reagoval zástupce ČD a.s. p. Lehký, že se jedná pro ČD a.s. o ekonomicky výhodný objekt po částečné rekonstrukci (rekonstrukce střechy cca na polovinu objektu). Případný prodej skladů městu Semily bude posouzen na základě výsledku studie Společenské a ekonomické výhodnosti, kterou bude zpracovávat na základě tohoto jednání SŽDC.
- město Semily bylo zástupci ČD a.s. a SŽDC vyzváno k potvrzení v zastupitelstvu města o správnosti projednávané varianty.

- p. Stečínský konstatoval, že na základě zmíněných poznatků přistoupí Stavební správa západ k zadání Záměru projektu včetně ekonomického hodnocení, jehož zpracování bude od podpisu smlouvy trvat cca 6 měsíců. Výsledkem tohoto Záměru bude informace o tom, zda je stavba ekonomicky efektivní a lze pokračovat v její další přípravě.
- pí. starostka poděkovala všem zúčastněným za vstřícný přístup a ukončila ujednání.

Zapsal: Martin Boreš, orsm

km 102,281



označení návěstidla	km poloha
PřL	100,600
L	101,603
S1	102,082
S2	102,126
S4	102,135

číslo koleje	užitečná délka [m]	délka nást.[m]	rychlost [km/h]
1	382	150	trať.
2	296	150	50
4	295	—	50

označení návěstidla	km poloha
PřS	104,192
S	103,077
L1	102,464
L2	102,422
L4	102,430



Legenda a popis:

————— dopravní kolej
 ————— manipulační kolej
 - - - - - vlečka




 nástupiště
 návěstidlo
 výhybka

Schéma stanice – výchozí stav

Žst. Semily

Příloha

K.3