



Revize číslo:	Datum:	Změna:	Poznámka:



KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o.

Křenová 131 / 35

602 00 BRNO

tel – fax. 00420 5 4325 4144

E – mail: minar @ kcas.cz

společnost je registrována na základě usnesení č. Firm 2237 / 96; Rg. C 23193 / 3 ve výpisu z obchodního rejstříku, vedeného Krajským obchodním soudem v Brně; oddíl C, vložka 231 93

<i>Odpovědný projektant:</i>	Ladislav Minář, Ing. CSc.	<i>Dokumentaci kontroloval:</i>	Ladislav Minář, Ing. CSc.
<i>Navrhl – vypracoval:</i>	Louma Ing.; Minář Ing.	<i>Kreslil - psal:</i>	AutoCAD 2019; RailCAD 3.2

Objednatel akce:

Správa železnic, s.o., Stavební správa východ,
Nerudova 773/1, 779 00 OLOMOUC

Ákce:

Sanace svahu tělesa náspu v km 92,100
trati Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov

Kraj:	Liberecký	Obec – město; KÚ:	Horní Branná	542 584
-------	-----------	-------------------	--------------	---------

Účel dokumentace	ZP A DD	Část dokumentace:	3. dílčí etapa	Stavební objekt; provozní soubor:
------------------	----------------	-------------------	-----------------------	-----------------------------------

Měřítko:	Text TZ	Formát:	A4	Datum:	11/2020	Číslo soupravy:
----------	---------	---------	----	--------	---------	-----------------

Název přílohy:	ZÁMĚR PROJEKTU	Příloha číslo:		
----------------	-----------------------	----------------	--	--



Obsah:

Identifikační údaje projektu	...	3
Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu	...	3
Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu	...	4
Požadavky na technické řešení	...	6
Specifikace rozhodujících úprav v železničních profesích	...	6
Majetkové vztahy	...	8
Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů	...	9
Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby		
a dělení nákladů dle druhu majetku	...	11
Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení		
výsledků a dopadů projektu	...	11
Rozpis nákladů	...	11



Název investora: Správa železnic, s.o., Stavební správa východ
Adresa včetně PSČ: Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc
IČ: 70994234
DIČ: CZ70994234

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce: Sanace svahu tělesa náspu v km 92,100
trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov

1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu 552 372 0007
název projektu: Sanace svahu tělesa náspu v km 92,100
trati Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov
místo realizace (kraj): Liberecký

Předpokládané investiční náklady v cenové úrovni roku: smíšená		-rok- 2019-2023
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava - (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	112 162	134 175
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem	112 162	134 175

2) Návaznost na schválené koncepce a programy, dokumentace programu (podprogramu)¹:

Stavba není součástí komplexu staveb. Cílem akce je odstranění trvalého omezení rychlosti (TOR) v úseku tratě Chlumeč nad Cidlinou – Trutnov, cca v km 92,100 v mezistaničním úseku Martinice v Krkonoších – Kunčice. Důvodem TOR je nestabilní násypové zemní těleso na neúnosném podloží.

Účelem stavby je dosáhnout normových parametrů na daném úseku tratě (*traťovou rychlost, zatížení apod.*). Součástí sanačních prací bude rekonstrukce stávajícího propustku v km 92,140.

Dosažení normových parametrů bude dosaženo sanací podloží náspu, stavbou náspu sendvičové konstrukce a zřízením konstrukčních vrstev železničního spodku a pokládkou železničního svršku. Sanace náspu železniční tratě bude navržena ve stávající poloze tělesa dráhy.



3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Obecně a stručně lze akci charakterizovat jako sanaci části násypového zemního tělesa, na kterém se opakovaně rozpadá geometrická poloha koleje a vede k opakovanému snižování traťové rychlosti. Úsek tratě je tak zatížen TOR – trvalým omezením rychlosti. Traťová rychlost 70 / 80 kmh⁻¹ je snižována dle rozsahu rozpadu GPK až na 10 kmh⁻¹.

Rozsah navrhovaných sanačních úprav je dán příčinami rozpadu GPK, což je neúnosné podloží násypového zemního tělesa, které postupně ovlivňuje celkovou stabilitu násypu.

Rozhodující parametry sanace násypového zemního tělesa lze charakterizovat rozsahem prací v úseku:

- železniční svršek km 91,950⁰⁰⁰ - 92,020⁰⁰⁰, tj. délky 70,000 m
 - pouze směrová a výšková úprava koleje,
Opakovaně dochází ke směrové a výškové deformaci GPK, která vyžaduje snížení rychlosti a vyvolává zpoždění vlaků. Současně je nutné provádět opakovanou úpravu GPK do požadovaného normového stavu.
- km 92,020⁰⁰⁰ - 92,040⁰⁰⁰, tj. délky 20,000 m
 - snesení koleje – sanace železničního spodku,
Násypové zemní těleso nemá v aktivní zóně konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku.
- km 92,040⁰⁰⁰ - 92,170⁰⁰⁰, tj. délky 130,000 m
 - snesení koleje – sanace násypu a žel. spodku,
- km 92,170⁰⁰⁰ - 92,180⁰⁰⁰, tj. délky 10,000 m
 - snesení koleje – sanace železničního spodku,
- km 92,180⁰⁰⁰ - 92,290³⁴⁰, tj. délky 110,340 m
 - pouze směrová a výšková úprava koleje,
- železniční spodek km 92,020 000 - 92,180 000, tj. délky 160,000 m,
Opakovaně dochází k deformaci zemního tělesa, resp. jeho zatlačování do zvodnělého podloží, proto byla v minulosti provedena záchranná opatření formou Larsenové štětové stěny.
- odvodnění km 92,044 500 - 92,161 000, tj. délky 116,500 m.
Násypové zemní těleso nemá funkční povrchové a podpovrchové odvodnění. Stávající propust je porušený a deformovaný. Odtokové poměry v území jsou nefunkční, proto dochází k saturaci zemin v podloží násypu.

Popis stávajícího stavu umístění železnice v území

Projekt na sanační práce je definován na železniční trať Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov v km 91,950 000 - 92,290 340.

Definiční úsek:	22 Martinice v Krkonoších – Kunčice
Tať:	Chlumeck nad Cidlinou – Trutnov
Taťový úsek:	1401



Kategorie dráhy podle zákona č. 266/1994 Sb.	Celostátní dráha
Kategorie dráhy podle TSI INF	P5/F3
Součást sítě TEN-T	NE
Číslo trati podle Prohlášení o dráze	621
Číslo trati podle nákrešného jízdního řádu	510
Číslo trati podle knižního jízdního řádu	040
Číslo traťového a definičního úseku	1401/22 Martinice v Krkonoších – Kunčice
Traťová třída zatížení	C2
Maximální traťová rychlost	100 km/h ... v úseku sanace 70 km/h
Trakční soustava	není elektrizována
Počet traťových kolejí	1

Kraj: Liberecký
Obec s rozšířenou působností: Horní Branná
Obec s pověřeným úřadem: Jilemnice
Katastrální území: Horní Branná 542 584.

Součástí řešeného úseku není výpravní budova.

Správcem infrastruktury je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

Popis stávajícího technického stavu

Stručný popis současného stavu železniční infrastruktury ve všech železničních profesích

- součástí řešeného úseku není výpravní budova,
- návaznost na navazující dopravní infrastrukturu (VHD, IAD, cyklostezky, významné turistické příležitosti, P+R, K+R, B+R) není vzhledem na povahu a rozsah sanačních prací vyvolána,
- napojení na technickou infrastrukturu (kanalizace a ostatní sítě) je do stávajícího melioračního řádu, akcí nebude stávající rozsah změněn,
- poloha a rozsah sanace násypu je doložen pro ilustraci těchto údajů snímkem s ortofotomapy a turistickou mapou (výřezem).

Údaje budov o stavebně technickém stavu budov v rozsahu:

- akce neřeší žádné budovy.

Údaje budov o využití budov a hlavních provozních ukazatelích:

- akce neřeší žádné budovy.

Důvody realizaci projektu železniční infrastruktury

Hlavním cílem stavby je uvedení nestabilního násypového zemního tělesa do požadovaného stavebně – technického stavu tak, aby byly vytvořeny podmínky pro bezpečný a plynulý železniční provoz, s maximálním využitím dopravně – provozních parametrů železniční tratě.

Hlavní technické důvody / zásady realizace projektu ve všech dotčených profesích lze charakterizovat:



Železniční svršek – demontáž a zpětná montáž stávajícího kolejového roštu, včetně kolejového lože, za účelem vytvoření podmínek pro sanační práce na násypovém zemním tělese. Zřízení nového kolejového lože a pokládka stávajícího kolej. roštu.

Železniční spodek – snesení stávajícího násypového zemního tělesa po úroveň terénu, sanace podloží násypu vertikálními vibrovanými štěrkovými pilíři. Zřízení roznášecí a konsolidační vrstvy a stavba nového násypového zemního tělesa sendvičové konstrukce včetně konstrukční vrstvy. Odřezání stávající larsenové stěny na úrovni terénu.

Odvodnění – reprofilace stávajícího povrchového odvodnění a napojení na meliorační řád.

Propustek v km 92,140 – stávající stav propustku je havarijní, rámová konstrukce propustku je na několika místech prolomena a propustek dostatečně neplní svou funkci, tj. převedení vody pod násypem. V rámci sanace zemního tělesa bude vybudován nový trubní propustek jmenovité světlosti DN Ø 1200 mm.

Sdělovací zařízení – v rámci sanačních prací bude provedena ochrana stávajících podzemních kabelových tras sdělovacího zařízení.

4) Požadavky na technické řešení:

Cílem stavby je uvedení tratě do normového stavu. Rozsah stavby je definován úsekem tratě v km 91,950 000 - 92,290 340, tj. délky **340,340 m**. Stavbou dojde k odstranění TOR, což přispěje k dodržování traťové rychlosti, zlepšení jízdního komfortu s dodržáním jízdních dob.

Obsahem stavby je sanace násypového zemního tělesa včetně podloží, rekonstrukce stávajícího propustku a reprofilace povrchového odvodnění.

Současně bude zřízena konstrukční vrstva tělesa železničního spodku. Veškeré konstrukce musí vyhovět na traťovou třídu zatížení C2 s přidruženou rychlostí 70 kmh⁻¹. Volný prostor bude pro nové konstrukce navržen dle ČSN 73 6201 na širé trati VMP2,5 (*pro rychlost do 120 kmh⁻¹*).

Sanace násypového zemního tělesa je na trati o třídě zatížení C2, rychlosti 70/75 kmh⁻¹ a prostorové průchodnosti bez omezení. GPK je navržena dle ČSN 73 6360 - Navrhování nevyžaduje potřebu případných výjimek z těchto předpisů. V sanovaném úseku se nenachází železniční stanice. Požadavky plynoucí z evropské legislativy (TSI) nejsou požadovány.

Hlavní parametry technického řešení pro jednotlivé profese lze definovat takto:

Železniční svršek – GPK bude navržena dle ČSN 3 6360-1 pro danou rychlost v sanovaném úseku tratě, návrh GPK vychází z aktuálního geodetického zaměření.

Železniční spodek – sanace násypového zemního tělesa včetně podloží, bude dosažena zhutnitelnost násypového zemního tělesa $I_D \geq 0,9$ resp. $D \geq 98$ % PS při únosnosti jednotlivých technologických vrstev a zemní pláně $\sigma_{\text{p}} \geq 30$ MPa, resp. pláně tělesa železničního spodku $E2PL \geq 50$ MPa, Sdělovací a zabezpečovací zařízení na úseku tratě nebude akcí dotčeno a zůstane zachováno ve stávajícím stavu.



Hladiny hluku nejsou vzhledem na umístění stavby extravilánu na akci řešeny.

Požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS):

Vzhledem na rozsah a povahu stavby nejsou zadány žádné požadavky na inteligentní dopravní systémy (ITS).

5) Specifikace rozhodujících úprav v železničních profesích

Stručné údaje o směrových poměrech lze pro daný úsek charakterizovat tak, že sanace násypového zemního tělesa je v pravostranném směrovém oblouku s poloměrem $R = 275,150$ m a převýšením $p = 127$ mm pro rychlost $V = 70$ kmh⁻¹. V sanované úseku bude současně rekonstruován stávající propust v km 92,140 000 kombinované konstrukce, který bude s ohledem na havarijní stav nahrazen novým trubním propustkem, jmenovité světlosti DN Ø 1200 mm.

Podrobnější popis rozsahu stavebních úprav pro jednotlivé dotčené profese s důrazem na rozhodující objekty či technologická zařízení lze popsat následujícím způsobem:

Železniční svršek - SO 01 - bude snesen v sanovaném úseku dl. 160,000 m (km 92,020 ÷ 92,180) a po provedení sanačních prací zpět uložen. V navazujících úsecích (km 91,150 ÷ 92,020 a 92,180 ÷ 92,290³⁴⁰) celkové délky 180,340 m bude kolej pouze směrově a výškově vyrovnána. Celková délka směrové a výškové úpravy koleje je 340,340 m. Svršek bude proveden ze stávajícího materiálu s lokální náhradou opotřebovaných částí.

V km 91,950 ÷ 92,248 budou osazeny pražcové kotvy na každém 3. pražci.

Navržené GPK koleje vychází z aktuálního geodetického zaměření koleje.

Železniční spodek - SO 02 - stávající násypové zemní těleso bude sanováno jeho kompletní přestavbou ze zlepšených materiálů, včetně sanace podloží násypu.

Odvodnění - SO 03 - v rámci sanačních prací bude provedena celková reprofilace povrchového odvodnění a jeho napojení na meliorační řád v území.

Sanace podloží - SO 04 - Pro zajištění stability nově sanovaného resp. nově vybudovaného násypového zemního tělesa bude provedena sanace podloží násypu vibrovanými šterkovými pilíři. V rámci prací na SO budou zkrácena stávající opěrná larsenová stěna cca do úrovně povrchu terénu.

Trubní propust - S 05 - současně se sanačními pracemi násypového zemního tělesa bude realizován v ose stávajícího propustku v km 92,140 000 nový trubní propust.

Sdělovací zařízení - PS 01 - rozsah prací spočívá v ochranně stávající kabelové trasy, bez jejího překládání.

V navrhovaném záměru projektu nebudou dotčeny žádné budovy.



Celkový pohled na úsek tratě v náspu v km 92,041 ÷ 92,161 tratě Martinice v Krkonoších ÷ Kunčice

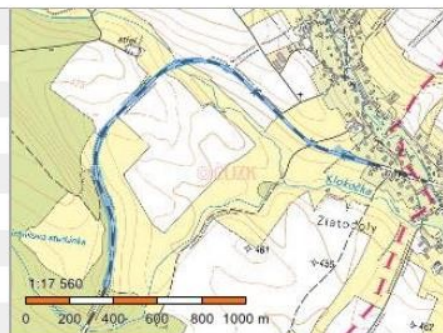
6) Majetkové vztahy

Stavba je umístěna na pozemcích Správy železnic, s.o.. Objekty využívané pro stavbu jsou také v majetku SŽ a ČD. Níže uvedený seznam obsahuje čísla parcel v katastrálních územích, kterých se stavba dotýká.

V rámci akce se neočekává změna vlastnických vztahů. Přibližná výměra pozemků parcelní číslo 3481, číslo LV 286 ve vlastnictví investora SŽ potřebných pro stavbu je orientačně **6 090 m²**.

Informace o pozemku

Parcelní číslo:	3481
Obec:	Horní Branná [577120]
Katastrální území:	Horní Branná [642584]
Číslo LV:	286
Výměra [m ²]:	47470
Typ parcely:	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list:	DKM
Určení výměry:	Ze souřadnic v S-JTSK
Způsob využití:	dráha
Druh pozemku:	ostatní plocha



Sousední parcely

Vlastníci, jiní oprávnění

Vlastnické právo	Podíl
Česká republika,	
Právo hospodařit s majetkem státu	Podíl
Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	



Plošný rozsah dočasných záborů pozemků potřebných pro realizaci stavby je cca **8 640 m²**. Výkup pozemků nebude realizován.

Stavba sousedí s pozemky majitelů:

Obec Horní Branná,	č. p. 262,	512 36 Horní Branná
Šír Miroslav,	č. p. 54,	512 36 Horní Branná
Cerman František Ing.,	Prostřední Lánov 312,	543 41 Lánov
Zimmermannová Marcela,	č. p. 332,	512 36 Horní Branná

7) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů

Území, na kterém se stavba nachází, je extravilán. Jedná se o stávající násypové zemní těleso výšky cca 6,5 m nad úrovní stávajícího zvlněného terénu. Povaha a rozsah stavby jsou shodné se stávající konstrukcí tělesa náspu.

Stavba v řešeném území je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

S ohledem na povahu stavby a lokalizaci stavby není nutno posoudit její začlenění do okolí.

Dotčená ochranná pásma a chráněná území

V rámci akce nedojde k zásahu do ochranných pásem a chráněných území s důrazem na ochranu životního prostředí, tj. zejména zásahu do zemědělské půdy, lesa, ochrany vod, významných přírodních lokalit a významných ložisek

Napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

Umístění stavby je dáno současným situováním tratě. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy, v převážné části na pozemcích Správy železnic, s.o.. Kabelová trasa je z prostorových důvodů v některých místech umístěna na sousedních pozemcích. Na základě dokumentace pro územní řízení bude vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby na pozemcích.

Příprava území pro stavbu není potřebná, všechny činnosti pro realizaci stavby včetně přeložek inženýrských sítí jsou součástí stavby. Napojení na ostatní dopravní infrastrukturu se stavbou nemění. Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Provoz na trati je v současné době veden výhradně v nezávislé trakci a tento stav bude i po stavbě nezměněn.

Navržené technické řešení stavby vzhledem na polohu v extravilánu neovlivní stávající okolní infrastrukturu. Stručný popis navrhovaného řešení spočívá v komplexní sanaci násypového zemního tělesa a jeho podloží, včetně povrchového odvodnění. Násypové zemní těleso bude nově vybudováno technologií sendvičové konstrukce uložené na roznášecí konsolidační vrstvě a vertikálních šterkových pilířích. Odpady vzniklé při stavbě budou odstraněny v souladu s platnou legislativou.

V rámci vlivů stavby na životní prostředí byla zpracována následující problematika:

■ vlivy na prvky ochrany přírody ■

Trať nezasahuje na území s prvky ochrany přírody



■ vliv na územní systém ekologické stability ■

Z hlediska ochrany přírody je doporučeno veškeré stavební činnosti provádět především s ohledem na vzrostlé dřeviny a půdní kryt, kácení dřevin minimalizovat a omezit na dobu vegetačního klidu (listopad–březen). V místech, kde lze předpokládat zvýšenou pravděpodobnost hnízdění ptáků (např. lesní úseky, blízkost rybníků apod.) nezahajovat stavební práce v době hnízdění. V blízkosti mokřadů, kde lze předpokládat biotopy pro rozmnožování obojživelníků, je třeba termín stavebních prací naplánovat především na období od srpna do února, chránit prostor staveniště v případech prací prováděných v úsecích a době reprodukčních migrací a v případě výskytu chráněných druhů zajistit jejich záchranný přenos.

■ vliv na vody ■

zájmové území je situováno v rajonu povodí Labe. Stavba se nachází mimo vyhlášená ochranná pásma vodních zdrojů. Stavba neprochází vyhlášeným ochranným pásmem přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod.

Stavba se nedotýká žádného území významného pro přirozenou akumulaci povrchových a podzemních vod. Při dodržování ochranných opatření zamezujících znečištění podzemních i povrchových vod není předpoklad jejich ohrožení. Řešená stavba se nenachází na záplavovém území.

■ vliv na půdu ■

Realizace stavby si vyžádá pouze dočasný zábor zemědělské půdy (dále ZPF). Dočasné zábory ZPF, budou nutné především pro vedení kabelových tras, nezbytná zařízení staveniště a manipulační plochy pro rekonstrukci propustku.

■ vliv na lesní a mimo lesní zeleň ■

Řešený záměr si vyžádá kácení mimo lesní zeleně. Na základě dendrologického průzkumu bylo zjištěno, že okolí trati je velmi dobře udržováno a čištěno od náletové zeleně v šířce cca 5 m od osy koleje po obou stranách. Vzhledem k eliminaci nebezpečí pádu stromů bylo při terénním šetření dohodnuto, že budou vyčištěny svahy v okolí trati. Zeleň se nachází podél železniční tratě po obou stranách. Vyskytují se pouze jednotlivě vzrostlé stromy. Skupinky stromů a souvislé porosty náletových dřevin (stromů a keřů) se v lokalitě stavby nevyskytují.

■ nerostné zdroje, sesuvy a poddolovaná území ■

Na území dotčeném stavbou a ani v její blízkosti se nevyskytují žádná chráněná ložisková území nebo sesuvná území. Stavba svým charakterem a umístěním nemůže ztížit či znemožnit realizaci hornické činnosti. Během stavby je třeba respektovat podmínky Báňského úřadu.

■ vliv na ovzduší ■

V průběhu stavebních prací lze krátkodobě očekávat zvýšení emisí prašných částic. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby emisemi z těžké automobilové dopravy a od stavebních mechanismů. Po dokončení realizace při běžném provozu stavba nezmění stávající stav ovzduší.



■ hluk a vibrace ■

Problematiku hluku není třeba řešit v Hlukové studii. Dle měření hluku a výpočtů je předpoklad, že venkovní limitní hladiny hluku budou po dokončení stavby dodrženy, resp. budou shodné se stávajícím stavem. K ochraně před hlukem z provozu dráhy nebudou navrženy k prověření obytné objekty k prověření vnitřních hladin hluku a nebudou navržena individuální protihluková opatření. K mírnému zhoršení hlukové situace dojde v období výstavby, krátkodobé působení zvýšeného hluku lze eliminovat opatřeními organizačního charakteru na přístupových trasách ke stavbě. Sanací náspu se nemění poloha, dochází pouze k nahrazení starých částí částmi novými a kvalitnějšími a dojde ke zlepšení schopnosti pohlcovat vibrace.

■ vliv na památky a archeologické nálezy ■

Celá zájmová lokalita je na území, kde se nepředpokládají archeologické nálezy ve smyslu zákona č. 20 / 1987 Sb., o státní památkové péči. Investor je povinen v době přípravy stavby oznámit stavební záměr AV ČR Brno a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu.

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

Členění majetku včetně následného správcovství a z něj vyplývající údržby po realizaci projektu zůstává shodná se stávajícím stavem. Nebudou žádné změny. Majetek je ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace, Dílčedná 1003/7, 110 00 Praha 1 - Nové Město.

S ohledem na povahu a rozsah stavby se nepředpokládají žádné změny v rámci stavby, které je nutno očekávat v případě realizace dalších výhledových záměrů a s tím spojené problémy (*technické, provozní, územní, environmentální*).

9) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu

Investiční projekt byl posouzen standardními metodami hodnocení v souladu s platnou českou a evropskou metodikou. Jeho hodnocení zohledňuje nejen ekonomická, ale především společenská kritéria. Ekonomické hodnocení je zpracováno dle Rezortní metodiky pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb

(2017) a prováděcích pokynů k této metodice – bod IV. Odlišné postupy, bod 2, písmeno o)

Společenské přínosy spojené s realizací tohoto projektu jsou následující:

- úspory nákladů na provoz vlaků a
- úspory času cestujících v osobní dopravě.

S ohledem na zvýšení rychlosti (resp. odstranění jejího lokálního omezení) projekt generuje dostatečné celospolečenské přínosy“.



10) Rozpis nákladů

Rozpis celkových nákladů na projekt do jednotlivých kapitol dle ZP (viz Směrnice V-2 MD ČR) je součástí této zprávy.

Výpočet investičních nákladů je proveden dle platného **Sborníku SFDI pro oceňování železničních staveb ve stupni studie proveditelnosti a záměr projektu**, a to v tabulkové podobě.

v tis. CZK	CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU
Přípravná a projektová dokumentace	7 099
Zábory a nákupy pozemků	1 000
Stavby a konstrukce	88 031
Stroje a zařízení	---
Technická asistence, propagace	7 752
Technický dozor	424
Celkové investiční náklady bez rezervy	104 306
Rezerva	7 856
Celkové investiční náklady včetně rezervy	112 162
DPH	22 013
CELKEM	134 175

Celkové investiční náklady jsou započteny s inflací 3,7 %.

11) Výčet příloh

- příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83
- příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu
- příloha C: Oponentní posudek podle čl. 4.3 (*nebyl zpracován*)
- 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:
- E.1 Koordinační situace - doložení současného stavu
 - E.2 Výsledky inženýrsko - geologického průzkumu
- příloha F: Prohlášení zhotovitele projektové dokumentace akce v aktuálním stupni investorské přípravy, ke kterému je předkládán záměr projektu nebo jeho aktualizace, konstatující, že jím navržené 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 § 18g 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*) ... *nebyl zpracován*
- příloha I: Hodnotící list investora k Auditu bezpečnosti pozemní komunikace (*vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik*) *pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací ... nebyl zpracován*
- příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu
- příloha K: Ostatní přílohy - např. výsledky zpracovaných studií.

Vypracovali v Brně, listopad 2020

.....
Jaroslav Louma, Ing.



.....
Ladislav Minář, Ing. CSc.

