

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1 – Nové Město
IČ: 70 99 42 34
DIČ: CZ 70 99 42 34

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce **Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží**

1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu¹: 5423520017
Název projektu: Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží
Místo realizace: Ústecký kraj
Zhotovitel: SUDOP EU a.s.

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku: (CÚ 2017-2027)		
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem ²		

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku: (CÚ 2017-2027)		
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)		
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem ²		

¹uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno

²investiční náklady včetně věcné a inflační rezervy (řádek 812 VZOR 81)

2) Návaznost na schválené koncepce a programy

Připravovaný záměr má návaznost zejména na níže uvedené strategické, koncepční, legislativní dokumenty z oblasti dopravy:

Dopravní politika ČR 2014 - 2020

Základním koncepčním dokumentem pro oblast dopravy je v ČR Dopravní politika ČR 2014 - 2020 s dlouhodobým výhledem do roku 2050. Tento dokument byl schválen vládou ČR dne 12. 6. 2013. Cíli dopravní politiky je mimo jiné odstraňování úzkých hrdel na železniční infrastruktuře a podpora rozvoje přeshraničních projektů železniční dopravy.

Nařízení TEN-T (Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě)

Projekt leží na hlavní síti (core network) TEN-T a jeho realizace je v souladu s cíli a prioritami TEN-T. Jedná se zejména o zajištění optimální integrace různých druhů dopravy a jejich interoperability, podporu účinného a udržitelného využívání infrastruktury a případně zvýšení kapacity, dále zlepšování nebo zachování kvality infrastruktury z hlediska bezpečnosti, ochrany, účinnosti, odolnosti vůči změně klimatu a případně vůči katastrofám, vlivu na životní prostředí, sociálních podmínek a dostupnosti pro všechny uživatele.

Dopravní sektorové strategie, aktualizace 2017 (MD)

Dokument představuje základní resortní koncepci Ministerstva dopravy formulující priority a cíle v oblasti rozvoje dopravy a dopravní infrastruktury ve střednědobém horizontu roku 2020 a rámcově i v dlouhodobém horizontu až do roku 2050. Podpora zavedení systému ERTMS nejen na tratích, ale i ve vozidlech; zajistit postupné sjednocení napájecí soustavy železničních tratí na 25 kV střídavých; zavádět opatření k minimalizaci vzniku kongescí implementací telematických systémů, které pomohou optimalizovat a řídit provoz na dopravní síti

Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem ro roku 2030 (MD)

Dokument navazuje na Dopravní politiku ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Řeší mj. problémy nedostatečné kapacity železnice v České republice a stanoví také železniční dopravní stavby, které je třeba v daném období zajistit. V daném případě se jedná o modernizace trati Kolín – Děčín (pravobřežní trať).

Studie proveditelnosti nového železničního spojení Praha – Drážďany

Předpoklad uvedení do provozu Krušnohorského tunelu v roce 2037 vyvolává potřebu zajistit provoz v požadovaném objemu do samotného zprovoznění tunelu. Nicméně i po zprovoznění tunelu má zůstat, dle údajů BVWP, Projekt 2-045-V01 NBS Dresden – Prag, na stávající trati 34 nákladních vlaků denně, téměř výhradně směřovaných na pravobřežní labskou trať

Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín (SUDOP PRAHA, 2015)

V současné době probíhá zpracování aktualizace SP (SUDOP PRAHA, předpoklad dokončení 2020)

Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín řeší část železniční sítě, jejíž součástí je i železniční stanice Děčín východ dolní nádraží. Na základě požadavku zástupců města Děčín o prověření možnosti uvolnění ploch sloužících v současné době pro železniční dopravní infrastruktura, bylo rozhodnuto o vyjmutí železniční stanice Děčín východ dolní nádraží ze studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín a to z níže uvedených důvodů:

- technicky nezávislé řešení na zbytku ramene,
- nezbytnost pro stávající provoz,
- možné uvolnění ploch pro další rozvoj města

Vládní program Restart

Integrovaný projekt celkové úpravy a využití prostor východního nádraží v Děčíně a budovy rakouské dráhy v jeho rámci.

Memorandum ohledně historické budovy

Využitelnost budovy k dalším záměrům je podmíněna změnou konfigurace kolejíště. (dokladová část, příloha M.9)

Memorandum ohledně rozvojové zóny

Využití uvolněných pozemků po úpravách konfigurace kolejíště v žst. Děčín východ dolní nádraží. (dokladová část, příloha M.10)

Tvorba studií a analýz možností využití vybraných brownfieldů

Konkrétní projekt města Děčín v lokalitě uvolněných pozemků v rámci změny konfigurace kolejíště v žst. Děčín východ dolní nádraží. (dokladová část, příloha M.11)

V předmětném úseku železniční trati jsou nadále připravovány další stavby, v různých fázích rozpracovanosti. Je tedy nutno koordinovat uvažovaný záměr s níže uvedenými stavbami SŽDC:

- Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem-Střekov (včetně) – Děčín východ dolní nádraží (mimo) (realizace 2025)
- Optimalizace traťového úseku Děčín východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo) (realizace 2021)
- Technologická nadstavba trati Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ (není uvedeno v plánu)
- ETCS Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ (není uvedeno v plánu)
- Oprava ŽST Děčín východ horní nádraží (realizace 2019)
- Průmyslová zóna Děčín východ (zadání studie – zpracovává se, realizace 2030) – dokladová část, příloha M.11

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Popis stávajícího stavu

Žst. Děčín východ sloužila v minulosti jako pohraniční přechodová stanice s velice rozsáhlým kolejíštěm, zázemím pro železniční vozidla a monumentální výpravní budovou v novorenesančním slohu dle projektu architekta Rudolfa Freye (VB není součástí ZP, v rámci projednávání dokumentace byl prezentován úmysl možného využití objektu VB pro potřeby ČVUT). Kolejistiště obsahuje 15 dopravních kolejí užitečné délky až 900 m, ale jen dvě nízké nástupištní hrany. Ve stanici končí dvoukolejka a dále do Prostředního Žlebu trať pokračuje jednokolejně, i když ji stavitelé původně zakládali jako dvoukolejnou. Průjezdová rychlost je pouze 50-70 km/h. Do stanice je napojena vlečka přístavu Děčín Loubí. Třída zatížení D4-100.

Stanice je mezilehlá a odbočná v kolejovém propojení přes obvod přechodového nádraží do obvodu horního nádraží. Stanice v obvodu dolního nádraží je určena výhradně pro nákladní dopravu, pro osobní dopravu zcela mimořádně (osobní doprava je situována do obvodu horního nádraží). Stanice disponuje kromě hlavních staničních kolejí celkem 8 kolejemi delšími jak 650 m, z čehož 5 téměř dosahuje či přesahuje délku 750 m. Většina vlaků nákladní dopravy ve stanici zastavuje, resp. je odstavena vlivem přeprahové služby, čekání na převzetí jiným dopravcem. Převážně kolem víkendu jsou koleje vytěžovány odstavenými soupravami.

Ve stávajícím stavu převládá železniční svršek tvaru S49 na betonových nebo dřevěných pražcích s tuhým upevněním, s pokládkou v letech 1942-44 a 1974. Rychlost ve stanici i přilehlých úsecích je 50 km/h. V současné době deklarovaná třída zatížení je D4 UIC.

Staniční zabezpečovací zařízení

- ŽST Děčín východ, obvod dolní nádraží (2. kategorie – TEST C na St1 a závislé elektromechanické zabezpečovací zařízení na St1 a závislý stavědlový přístroj typu TEST C na St3. Zařízení se ovládá místně).

Traťové zabezpečovací zařízení

- Děčín východ – Děčín-Prostř. Žleb = 3. kategorie (automatické hradlo bez oddílových návěstidel).
- Děčín východ – Boletice n.L. = 3. kategorie (obousměrné automatické hradlo bez oddílových návěstidel).

Přejezdová zabezpečovací zařízení

- PZS 3SNI v km 455,405 (P2996 – křížení s místní komunikací),
- PZS 1ZNI v km 457,100 (P2997 – křížení s účelovou komunikací),
- PZS 3ZBI v km 457,841 (P2998 – křížení s místní komunikací).

Mosty:

- Most v ev. km 455,615
- Most v ev. km 455,709
- Most v ev. km 457,436
- Most v ev. km 457,531

Propustky:

- Propustek v ev. km 455,455
- Propustek v ev. km 455,480
- Propustek v ev. km 455,550
- Propustek v ev. km 455,585
- Propustek v ev. km 456,153
- Propustek v ev. km 456,609

Pozemní stavební objekty:

V žst. Děčín východ se nachází areál ST a několik objektů (převážně původních skladů), které jsou již v současné době nevyužívány. Dále je tu objekt ČD, stavědlo č.1 a č.3.

Trakční vedení

Stávající trakční vedení bylo realizováno stejnosměrnou proudovou soustavou DC se jmenovitým napětím 3kV. Stávající trakční vedení je staré více než 30 let plánované životnosti. Jeho stav je nevyhovující, žádné jeho části nelze použít pro cílový stav, a to i vzhledem k rozsahu kolejových úprav.

Podrobnější informace jsou obsaženy v příloze E – doložení současného stavu.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu

Hlavní smyslem uvažovaného záměru je komplexní rekonstrukce žst. Děčín východ, obvod dolní nádraží.

Cílem projektu je především dosažení cílové podoby ŽDC s ohledem na její přiměřené využití a nejistoty plynoucí z budoucího vývoje.

Redukcí pozemků pro ŽDC dojde k vytvoření podmínek pro rozvoj uvažované lokality města Děčín při zachování potřeb železniční dopravy. Změnou konfigurace kolejiště (podrobněji příloha K – Provozní a dopravní technologie) dochází ke zúžení dopravního koridoru na střed dosavadní plochy a uvolnění prostoru pro vybudování průmyslové zóny se zázemím a multifunkčního vzdělávacího centra.

Město Děčín má s ohledem na svou polohu (okolí města tvoří chráněné krajinné oblasti a v centrální části protéká řeka Labe se záplavovým územím) velmi omezené možnosti při výběru vhodné lokality pro zřízení průmyslové zóny. Uvolněné plochy umožní vzniku tří nových lokalit:

- podél ul. Benešovská: 82,7 tis.m² – průmyslová zóna – výrobní podniky,
- podél ul.17.listopadu, od nádraží směr Březiny: 26,8 tis.m² – průmyslová zóna – malé podniky, start-upy, věda, služby,
- podél ul.17.listopadu, od nádraží směr centrum: 25,2 tis.m² – průmyslová zóna – zázemí (vzdělávání, ubytování, věda, služby).

Dalším významným záměrem spojeným s uvolněním ploch je vytvoření multifunkčního vzdělávacího centra. Součástí tohoto projektu má být i jeden ze silně zanedbaných skvostů původní železniční architektury – monumentální výpravní budova v novorenesančním slohu dle projektu architekta Rudolfa Freye. Záměr multifunkčního vzdělávacího centra přináší:

- záchranu historické památky,
- vytvoření prostor pro děčínské pracoviště ČVUT v Praze – Fakulty dopravní, včetně studentských kolejí,
- vytvoření technického parku pro studenty ČVUT včetně laboratorního a simulačního vybavení,
- vytvoření prostoru pro setkávání vysokoškolských a středoškolských studentů s možností společné práce, včetně partnerů z blízkého Německa a dalších zemí,
- vytvoření prostoru pro pořádání konferencí i s přeshraničním přesahem, to předpokládá vznik konferenčního sálu s kapacitou pro až 200 osob,
- vytvoření výstavní expozice nadregionálního významu.

Cílem záměru z pohledu železnice je rekonstrukce žst. Děčín východ, obvod dolní nádraží se zlepšením jejich kvalitativních parametrů, směřujících k:

- zajištění potřebných parametrů pro provoz nákladní dopravy, zejména dostatečné délky staničních kolejí a jejich dostatečného počtu (dosažením délky staničních kolejí pro nákladní vlaky 780 až 800 m),
- zajištění bezpečného a spolehlivého provozu (odstranění technicky nevyhovujícího stavu ŽDC),
- snížení provozních nákladů infrastruktury modernizací technologických zařízení, zavedením dispečerského řízení trati a také snížení objemu prostředků nutných na zajištění provozuschopnosti dráhy díky vyloučení nutnosti velkých obnov pro dobu hodnocení projektu,
- snížení hlukové zátěže pod úroveň platných hygienických limitů.

Současně se stavbou nahradí, nebo uvedou do požadovaného normového stavu také některá další dožitá nebo funkčně již nevyhovující provozní zařízení a objekty.

Hlavní přínosy stavby jsou:

- komplexní regenerace a funkční oživení lokality a její proměna v nové, atraktivní prostory,
- pozitivní dopad na podnikavost, vzdělanost, demografickou strukturu a kvalitu života obyvatel lokality / města,

- nabídka kvalitních, pro investice či pronájem připravených a pro podniky atraktivních specializovaných podnikatelských objektů,
- nabídka kvalitních prostor pro multifunkční vzdělávací centrum,
- synergie vzdělávacích, dopravních a hospodářských funkcí území zvýšení spolehlivosti provozu,
- snížení provozních nákladů a zvýšení technicko-ekonomické životnosti kolejové infrastruktury,
- dosažení souladu s technickými specifikacemi pro interoperabilitu (TSI),
- zvýšení bezpečnosti železniční dopravy,
- umožnění provozu vlaků délky 740 m.

Stávající dopravní technologie

Předmětem řešení je ŽST Děčín východ (obvod dolní nádraží), která se nachází na trati SŽDC č.544B Děčín východ dolní n. – Děčín-Prostř. Žleb (začátek tratě je v Děčíně východ dol.n.) elektrifikované stejnosměrnou soustavou 3 kV. Tato trať navazuje na boletickém zhlaví na trať SŽDC č.503B Ústí n.L.-Střekov – Děčín hl.n. elektrifikovanou stejnosměrnou soustavou 3 kV. Řešená ŽST patří do obvodu OŘ (oblastní ředitelství) Ústí n.L., PO (provozní obvod) Děčín a je zařazena do kategorie D.

ŽST Děčín východ, obvod dolní nádraží leží v km 456,872 celostátní dráhy Děčín východ dolní n. – Děčín-Prostř. Žleb. Trať je v přilehlém mezistaničním úseku jednokolejná. Tato trať navazuje na boletickém zhlaví na celostátní dráhu Ústí n.L.-Střekov – Děčín hl.n., která je v přilehlém mezistaničním úseku Boletice n.L. – Děčín východ dvoukolejná a směr Děčín východ, obvod horní nádraží jednokolejná.

Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Zábrzdňá vzdálenost je v úseku Děčín východ – Děčín-Prostř. Žleb 400 m. Největší dovolená rychlost je v úseku Děčín východ – Děčín-Prostř. Žleb 50 km/h. Zábrzdňá vzdálenost je v úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ 700 m. Největší dovolená rychlost je v úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ 100 km/h.

Normativ délky nákladních vlaků činí na trati Děčín východ – Děčín-Prostř. Žleb 650 m, v úseku Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ 600 m.

Trať Děčín východ – Děčín-Prostř. Žleb je zařazena do traťové třídy D4. Hnací vozidla skupiny přechodnosti 3 podle příčných účinků na žel. svršek směřjí na daném úseku trati jezdit a být dopravována. Úsek Ústí n.L.-Střekov – Děčín východ je zařazen do traťové třídy D4. Hnací vozidla skupiny přechodnosti 2 a nižší podle příčných účinků na žel. svršek směřjí na daném úseku trati jezdit a být dopravována.

V ŽST Děčín východ dolní nádraží není provozována pravidelná osobní doprava.

Začátek stavby: km 455,216

Konec stavby: km 457,725

Rozsah dopravy v GVD 2017/18

Směr	Počet vlaků za 24 hod							
	pravidelné				podle potřeby			
	Os	N	Lv	celkem	Os	N	Lv	celkem
Boletice n.L. – Děčín-Prostř. Žleb	-	49	-	49	-	-	-	-
Boletice n.L. – Děčín východ, obvod dol. n.	-	1	1	2	-	-	-	-
Děčín východ, obvod dol. n. – Děčín-Prostř. Žleb	-	2	10	12	-	-	-	-
Děčín-Prostř. Žleb – Boletice n.L.	-	41	-	41	-	-	-	-
Děčín-Prostř. Žleb – Děčín východ, obvod dol. n.	-	-	11	11	-	-	-	-
Děčín východ, obvod dol. n. – Boletice n.L.	-	1	1	2	-	-	-	-
Celkem	-	94	23	117	-	-	-	-

Os - osobní vlaky, N - nákladní vlaky, Lv - lokomotivní vlaky

Podrobněji v příloze K – provozní a dopravní technologie, jejíž součástí je i analýza využití dopravních kolejí.

4) Požadavky na technické řešení:

Celková koncepce stavby

Navržené technické řešení předpokládá kompletní rekonstrukci železniční stanice.

Dochází k zásadní změně konfigurace kolejí, bude vybudováno nové zabezpečovací a sdělovací zařízení s přípravou pro dálkové ovládání z CDP Praha. Umístění návěstidel bude navrženo z pohledu budoucího nasazení ETCS. Veškeré kabelizace bude navržena pro výhledovou trakční soustavu 25 kV, 50 Hz.

Hlavní a předjízdny koleje budou s kolejnicemi 60E2, ostatní 49E1, v dopravních kolejích pražce bezpodkladnicové, vše v kolejovém loži. Ve zhlavích budou přednostně navrhovány jednoduché výhybky v základním tvaru.

Všechny mostní objekty budou navrženy s přechodností traťové třídy D4 UIC/ 120 km/hod a D2/ 160 km/hod.

Nové mostní objekty budou navrženy přednostně s průběžným kolejovým ložem.

S ohledem na uvolnění ploch dojde k vymístění areálu ST a demolicím objektů v kolejí.

Bude vybudováno nové trakční vedení.

Výhledová dopravní technologie

Výhledový rozsah dopravy (horizont roku 2045)

Směr	Počet vlaků za 24 hod							
	pravidelné				podle potřeby			
	Os	N	Lv	celkem	Os	N	Lv	celkem
Boletice n.L. – Děčín-Prostř. Žleb	-	40	-	40	-	-	-	-
Boletice n.L. – Děčín východ, obvod dol. n.	-	7	1	8	-	1	-	1
Děčín východ, obvod dol. n. – Děčín-Prostř. Žleb	-	2	10	12	1	2	-	3
Děčín-Prostř. Žleb – Boletice n.L.	-	40	-	40	-	-	-	-
Děčín-Prostř. Žleb – Děčín východ, obvod dol. n.	-	2	11	13	1	2	-	3
Děčín východ, obvod dol. n. – Boletice n.L.	-	15	1	16	-	1	-	1
Celkem	-	106	23	129	2	6	-	8

Os - osobní vlaky, N - nákladní vlaky, Lv - lokomotivní vlaky

V ŽST Děčín východ, obvod dolní nádraží dochází k opakovanému hromadění odstavených nákladních vlaků s největšími nároky na počet staničních kolejí o víkend, a to především z důvodu nepřevzetí vlaků na síť DB Netz např. z následujících důvodů:

- v důsledku jejich zpoždění a následném čekání na volnou typovou trasu,
- v důsledku nepřevzetí tras zaváděných ad-hoc opět z důvodu čekání na volnou typovou trasu na německé straně,
- odstavení vlaků, které přebírá v přepravě na německé straně tamní národní dopravce, a to v důsledku zpoždění a aktuální nedispozici hnacího vozidla DB v pevném oběhu.

Opakovaně tak dochází k obsazování až 9 staničních kolejí v obvodu dolního nádraží dlouhodobě odstavenými nákladními vlaky.

V cílovém stavu je předpokládána postupná eliminace důvodu odstavení vlaků uvedeného v posledním bodu (nedispozice lokomotivy přebírající dopravce), a to v souvislosti s rozšiřující se přímou vozbou nákladních vlaků hnacím vozidlem jednoho dopravce. Stanice však i nadále bude využívána k odstavení nákladních vlaků např. z důvodu nácestné technické prohlídky apod.

Celkem 12 staničních kolejí bude výhledově dostatečně pokrývat odstavným potřebám nákladní dopravy.

ŽST Děčín-Prostřední Žleb se naší stavbou nemění. Odstavné kapacity v této ŽST se využívají především pro koridorovou trať Praha – Ústí n.L. - st.hr. SRN (pro pravobřežku zcela mimořádně). Jsou zde 3 předjízdňé koleje (bez nástupištní hrany) užitých délek 575 – 686 m.

Po dostavbě Krušnohorského tunelu (r.2037) poklesne rozsah nákladní dopravy na trati Děčín východ – Děčín-Prostřední Žleb o 56 vlaků za 24 hod (údaje ze Studie proveditelnosti přepínání trakce ... potvrzené SŽDC O26).

Odbourávání přebírání zátěže národními dopravci – toto je pouze hypotetické, nelze predikovat (dnes jezdí "skrz" bez delšího pobytu hlavně METRANS).

Konverze napájecího systému nemá vliv na počty vlaků. Vlaků budou vedeny jinými lokomotivami (umožňujícími provoz na systému 25 kV 50 Hz).

Podrobněji v příloze K – provozní a dopravní technologie, jejíž součástí je i analýza využití dopravních kolejí.

Požadavky na inteligentní dopravní systémy

V rámci evropské strategie pro vývoj „Evropského systému řízení železniční dopravy ERTMS“ (European Rail Traffic Management System) jsou na železnici v ČR rozvíjeny jednotlivé systémy pro zajištění interoperability na všech tratích zařazených do evropského železničního systému, a to zejména ve vztahu k tratím zařazeným do sítě TEN-T. Technickou náplní interoperability v oblasti ITS ve shodě s evropskou legislativou, kterou představují především technické specifikace pro interoperabilitu subsystémů řízení a zabezpečení, je zejména zavedení evropských systémů řídicí a zabezpečovací techniky, tj. vlakového zabezpečovacího systému ERTMS/ETCS (European Train Control System) úrovně 2 a digitální mobilní rádiové sítě zajišťující hlasové a datové služby ERTMS/GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways).

Mezi ITS v rámci sítě SŽDC patří zejména tyto typy systémů:

- ERTMS – Evropský systém řízení železniční dopravy
- AVV – Systém automatického vedení vlaku
- DIS – Dispečerský systém řízení železničního provozu
- GTN – Graficko-technologická nadstavba
- ASVC – Automatické stavění vlakových cest

Systém ERTMS je implementován v současné době samostatnými investičními akcemi (ETCS Kolín – Nymburk – Mělník – Děčín východ, viz. související stavby – realizace nejpozději do roku 2030 kvůli Nařízení k TEN-T). GSM-R je již v provozu. Ostatní systémy, tj. ASVC, DIS zatím nejsou v prostředí SŽDC implementovány.

Dalším klíčovým aspektem efektivního zavádění rozsáhlých propojitelných systémů ITS v dopravě vyžaduje dostatečně dimenzovanou a v jakémkoliv okamžiku dostupnou přenosovou síť.

V rámci této stavby dochází k implementaci ITS v podobě výstavby informačního zařízení pro cestující (ISC). ISC bude ovládán z CDP Praha z pracoviště operátorky pro příslušnou dálkově řízenou oblast.

Organizace výstavby

Rekonstrukce žst. Děčín-východ dolní nádraží bude členěna do tří základních stavebních postupů (SP):

- SP 1 zahrne rekonstrukci mostů v ev. km 455,615 a 455,709 (postupně pod jednotlivých kolejích) a stavební i technologickou přípravu pro nové staniční zabezpečovací zařízení (SZZ). Na boletickém zhlaví budou stále funkční stávající spojky mezi kolejemi 1 a 2, takže celé kolejiště žst. Děčín-východ dolní nádraží bude trvale přístupné z právě provozované traťové koleje úseku Boletice nad Labem - Děčín-východ dolní nádraží. Předpokládaná délka postupu 12 měsíců, z toho výluky na trati 9 měsíců.
- SP 2 zahrne náhradu stávající kolejové skupiny 8 – 18 novými kolejemi 3, 1, 2 – 14 a rekonstrukci levých částí mostů v ev. km 457,436 a 457,531. Ta musí probíhat tak, aby byl zachován průjezd po minimálně jedné koleji směrem Děčín-Prostřední Žleb a přístavu Loubí, což si zřejmě vyžádá vložení dočasné kolejové spojky. Předpokládaná délka postupu je 9 měsíců. V zimní přestávce mezi SP 2 a SP 3 bude aktivováno nové a zrušeno stávající SZZ.
- SP 3 zahrne náhradu stávající kolejové skupiny 24 – 34 novými kolejemi 16 – 28, snesení zbytku původního mostu v ev. km 457,436 a dokončení rekonstrukce mostu v ev. km 457,531. Na počátku tohoto SP dojde k uvolnění celého prostoru mezi budoucí kolejí 34 a Benešovskou ulicí pro mimodrážní aktivity. Aby po dobu rekonstrukce pravé poloviny mostu v ev. km 457,531 nebylo nutno vyloučit vlečku do přístavu Loubí, bude nezbytné zřídit dočasnou odbočku za tímto mostem (výhybka 40X). Předpokládaná délka postupu je 6 měsíců.

Orientační harmonogram stavby:

SP 1 leden – prosinec prvního roku stavby, výluky na trati březen – listopad prvního roku stavby

SP 2 březen – listopad druhého roku stavby, konec aktivace definitivního SZZ únor třetího roku stavby
SP 3 březen – srpen třetího roku stavby

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

Zabezpečovací zařízení

ŽST Děčín východ, dolní nádraží, bude zabezpečena novým staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, plnohodnotným elektronickým stavědlem. Zařízení bude s třífázovými elektromotorickými přestavníky, se světelnými návěstidly a s počítači náprav. Vnitřní části zařízení budou umístěny v nové technologické budově. Kabelové rozvody se položí nové, s ohledem na připravované zavedení jednofázové střídavé trakční soustavy 25kV / 50Hz bude převážná část kabelizace provedena kabely typu TCEKPFLEZE s ochranným kovovým obalem. Pro napájení elektronického stavědla bude sloužit univerzální napájecí zdroj. V ŽST bude zřízena kompletní diagnostika staničního a přilehlých traťových zabezpečovacích zařízení s výstupem na intranet. Ovládání ŽST bude zajištěno dálkově z CDP Praha, pro případné místní ovládání bude v ŽST zřízeno místní pracoviště JOP.

Sdělovací zařízení

V rámci stavby bude provedeno níže uvedené:

- Dálková kabelizace (TK, HDPE, DOK)
- Místní kabelizace
- Úpravy a ochrana stávající kabelizace SŽDC
- Přenosový systém a technologická datová síť
- Telefonní zapojovač
- Elektronická zabezpečovací signalizace
- Vnitřní sdělovací zařízení
- Rozhlasové zařízení
- Kamerový systém
- Rádiové systémy MRS, GSM-R
- Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC

Všechny zařízení budou připravena pro dálkové ovládání z CDP Praha.

Silnoproudá technologie včetně DŘT

Technologie transformačních stanic vn/nn

V rámci související stavby „Oprava žst. Děčín-východ, horní nádraží“ dojde k rekonstrukci stávající distribuční trafostanice vn/nn Děčín-východ, horní nádraží.

V rámci stavby „Rekonstrukce žst. Děčín-východ, dolní nádraží“ je řešeno napájení netrakčních odběrů v železniční stanici Děčín východ dolní nádraží z nové trafostanice vn/nn, která bude umístěna v novém společném technologickém objektu.

Silnoproudá technologie elektrických stanic 6 kV, 75 Hz pro napájení zabezpečovacího zařízení (STS, TTS)

Nová technologie STS 22kV je řešena s ohledem na problematiku konceptu přechodu z rozvodu 6kV na napětíovou hladinu 22kV a bude umístěna v novém společném technologickém objektu.

V rámci silnoproudé technologie elektrických stanic 6kv bude stávající rozvod 6kv nahrazen novým kabelem s izolační hladinou 22 kV dle koncepce výstavby lokální distribuční sítě SŽDC 22 kV. Tento kabelový rozvod je nutné propojit s úseky řešenými v navazujících stavbách. Na Ústeckém zhlaví, je dělicím místem se stavbou „Optimalizace traťového úseku Ústí nad Labem – Střekov (včetně) – Děčín východ dolní nádraží (mimo)“ objekt TTS umístěný u železničního přejezdu v žkm. 455,395. Na Žlebském zhlaví, je pak dělicím místem se stavbou „Optimalizace traťového úseku Děčín Východ (mimo) – Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“ objekt TTS umístěný u železničního přejezdu s ul. Čsl. Armády v žkm. 457,800. Kabelový rozvod 22 kV bude v těchto zmíněných TTS ukončen v připravených vývodech rozvaděče 22 kV.

V následujících stupních dokumentace je nutné požádat distributora o navýšení rezervovaného příkonu v obvodu žst. Děčín východ horní nádraží, ze které bude napájena i TS dolní nádraží.

Zařízení budou připravena na konverzi napájecího systému. Podrobnější řešení bude upřesněno v dalším stupni dokumentace (DUR).

Železniční svršek a spodek, nástupiště

GPK hlavních traťových kolejí na boletickém a žlebském zhlaví vycházejí ze zpracované studie proveditelnosti „Optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín“. Na základě připomínek bylo upraveno navržené převýšení ve složeném oblouku před žst. Děčín východ tak, aby byla zachována stávající rychlost.

Hlavní koleje č. 1 a 2 vedené ve SP ve stávajících osách jsou nyní vedeny v osách stávajících kolejí č. 8 a 10. Předjízdny koleje č. 3 a 4 jsou vedeny v osách kolejí č. 6 a 12. Osově vzdálenosti jednotlivých kolejí jsou navrženy 4,75 m. Z důvodu výstavby nové lávky nad kolejištěm musí být nová kolej č. 3 odsunuta od koleje č. 1 na osovou vzdálenost 6,5 m.

V novém stavu je navrženo zřídit 12 dopravních kolejí (č. 3 – 24) a dvě koleje manipulační (č. 26, 28). Na boletickém zhlaví je nově do kolejiště zapojeno kolejiště ST OŘ Ústí nad Labem (koleje č. 5 – 9), které bylo původně umístěno na zhlaví žlebském a dále manipulační kusé koleje č. 30 a 32. Pro potřeby VNPK je uvažováno s kolejí č. 11 v ose stávající koleje 7. Na žlebském zhlaví budou zřízeny tři manipulační kusé koleje č. 12, 14 a 26a.

Pro dlouhodobé odstavení (pobyt) jsou určeny kol. č. 3, 4, 6, 8, 10, 16, 18, 20, 22, 24.

Pro krátkodobé pobyty pak kol. č. 1, 2.

V prostoru mezi kolejemi č. 18 a č. 24 se neuvažuje s pozemními objekty. Stávající budou odstraněny. Do budoucna zde vznikne prostorová rezerva pro možnost zřízení odstavného kolejiště pro potřeby zajištění technologie dopravy v železniční stanici. Průběžné koleje v požadovaných délkách nelze vložit s ohledem na kolizi s pilíři mostního objektu (silniční nadjezd).

V novém stavu se navrhuje v traťových a hlavních staničních kolejích použití výhradně kolejnic 60E2 na betonových pražcích s hmotností min. 300 kg a s pružným upevněním W14. V předjízdných a dalších staničních kolejích se navrhuje použití kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným nebo tuhým upevněním. V novém stavu se navrhuje konstrukce železničního svršku na třídu zatížení D4 UIC (8t/m' 22,5t/nápravu) a prostorovou průchodnost Z-GC.

V obloucích o malém poloměru pod 700 m budou v hlavních kolejích kolejnice z materiálu R350HT a výhybky s perlitizovanými díly.

Z důvodu zvýšení životnosti materiálu železničního svršku a zvýšení stability GPK bude v oblouku v Boletice nad Labem v km 455,2 – 456,1 uvažováno s osazením podpražcových podložek i v kolejových spojkách. V dalším stupni dokumentace bude jejich rozsah prověřen. V tomto úseku bude navrženo upevnění se zvýšenou odolností proti bočnímu namáhání (např. W 30 HH).

Nově vkládané výhybky v dopravních kolejích jsou výhradně s poloměrem odbočení ≥ 300 m. Výhybky v hlavních staničních kolejích s kolejnicemi 60E2, na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním KS. Výhybky v předjízdných a dalších staničních kolejích s kolejnicemi 49E1 s pružným upevněním KS. Případné použití jednoduchých výhybek s nepřerušovanou jízdní hranou bude posouzena až na základě jejich dopravního zatížení, GPK (transformace, převýšení) a rychlosti. V manipulačních kolejích se připouští použití výhybek z výzisku, případně na dřevěných pražcích.

Všechny dopravní koleje včetně výhybek budou svařeny do bezстыkové koleje.

Přesná skladba železničního svršku je předmětem řešení dalších stupňů dokumentace. Navrhuje se podle předpisu S3 – Železniční svršek a „Vzorových listů“.

Železniční spodek

V současné době je deklarována třída zatížení D4 a stávající zařízení jí i vyhovují.

Nový železniční spodek bude navržen na požadované parametry dle předpisu S4. Pro plán železničního spodku v hlavních staničních a traťových kolejích na rekonstruovaných celostátních tratích pro rychlost do 160km/h se předepisuje dosažení minimálního modulu přetvárnosti $E_{pl} = 50$ Mpa. Na zemní pláni u těles budovaných v jemnozrnných zeminách platí minimální hodnoty pro rekonstrukce a pro rychlost do 120km/h $E_o = 20$ Mpa. Pro předjízdny koleje platí $E_o = 20$, pro $E_{pl} = 40$ Mpa.

Skladba podkladních vrstev železničního spodku je předmětem dalších stupňů dokumentace. Neobejde se bez geologických a geotechnických průzkumů. Navrženy budou v souladu s předpisem S4 – železniční spodek.

V celém rozsahu rekonstrukce žel. spodku se uvažuje se zřízením nového trativodního systému odvodnění.

Nástupiště

V ŽST Děčín východ, obvod dolní nádraží je pro mimořádné události navrženo u koleje č.3 vnější nástupiště výšky 550 mm nad TK o délce 60 m.

Přístup na/z nástupiště bude z veřejné komunikace v blízkosti lávky pro pěší.

Mosty, propustky, zdi, lávky

Železniční most přes Ploučnici v ev. km 455,615

Pro uskutečnění bude nutné zvětšit osovou vzdálenost kolejí z 6,5 m na 7,3 m a úpravu železničního náspu. Bude navržena náhrada stávajících nosných konstrukcí za nové nosné konstrukce. V další stupni (DÚR) bude upřesněno technické řešení s možností vylepšení prostorových parametrů, včetně podjezdné výšky.

Železniční most přes Krokovu ulici v ev. km 455,709

Po zvětšení osově vzdálenosti kolejí u mostu v ev. km 455,615 bude nutné navrhnout náhradu stávajících nosných konstrukcí za nové nosné konstrukce. V další stupni (DÚR) bude upřesněno technické řešení s možností vylepšení prostorových parametrů, včetně podjezdné výšky.

Železniční most přes Kamenickou ulici v ev. km 457,436

Bude navržena náhrada stávajících nosných konstrukcí za nové nosné konstrukce. V další stupni (DÚR) bude upřesněno technické řešení s možností vylepšení prostorových parametrů, včetně podjezdné výšky.

Železniční most přes Riegrovu ulici v ev. km 457,531

Bude navržena replika stávajících nosných konstrukcí.

Železniční propustek v ev. km 455,455

Navrhuje se zrušení, protože v dané situaci nemá využití pro žs i okolí.

Železniční propustek v ev. km 455,489

Z důvodu použití u stávajícího propustku osmihranných trub, u kterých nelze doložit materiálové charakteristiky, se navrhuje nový patkový železobetonový propustek se šikmými čely DN 1000 mm.

Železniční propustek v ev. km 455,550

Navrhuje se vyčištění a sanace povrchů.

Železniční propustek v ev. km 455,585

Navrhuje se zrušení, protože v dané situaci nemá využití pro žs i okolí.

Železniční propustek v ev. km 456,153

Navrhuje se zrušení, protože v dané situaci nemá využití pro žs i okolí.

Železniční propustek v ev. km 456,609

Navrhuje se vyčištění, sanace povrchů a obnova systému vodotěsné izolace.

Zatížitelnost a přechodnost

U stávajících mostů a propustků na základě prohlídky a odborného odhadu usuzovat, že splňují přechodnost traťové třídy D4/120 a D2/160.

Zatížitelnost u nových nosných konstrukcí a spodních staveb mostů je stanovena $Z_{LM71} \geq 1,21$. Při rekonstrukci pouze nosných konstrukcí je u stávajících spodních staveb stanovena zatížitelnost $Z_{LM71} \geq 1,00$.

Ostatní inženýrské objekty

V rámci stavby dojde k přeložkám dotčených inženýrských sítí.

Pozemní stavební objekty

Uvolněním ploch, což je jeden ze základních cílů stavby, dojde k vymístění areálu ST, demolici stavědla č.1 na Boletickém zhlaví a zrušení nástupiště u VB. Další demolici si vyžádá úprava konfigurace kolejiště. Dojde k demolici stavědla č.3 a dalších objektů v prostoru kolejiště. Stávající objekt ČD, nacházející se mezi kolejiště, bude odkoupen a zdemolován.

V rámci stavby je uvažováno s výstavbou nové technologické budovy. V nově zřízeném areálu ST vznikne také nové zázemí v podobě nové víceúčelové budovy. Celý areál bude nově oplocen. Oplocení je navrženo i po

obou stranách kolejiště mezi Boletickým zhlavím a zhlavím na Prostřední Žleb. Celková délka oplocení bude 2 650 m.

Pro obsluhu areálu ST je navržena nová příjezdová komunikace. Tato je navržena tak, aby zajistila přístup i k novému objektu technologické budovy.

Zároveň je v příloze D.2 zakreslena územní rezerva pro nový objekt ČD.

Součástí stavby bude i navržení nezbytných protihlukových opatření, jejichž rozsah vyplývá na základě zpracování akustické studie. Na základě zkušeností a s ohledem na znalost místa lze předpokládat, že u obytné zástavby, v úseku trati 457,210 – 457,700 dochází v současnosti k překročení zákonných hygienických limitů. Proto je již v záměru projektu je uvažováno s návrhem PHS v úhrnné délce 801 m. U stávajícího bytového domu na Boletickém zhlaví bude ochrana před hlukem řešena IPO. Opatření si vyžádá výměnu 117 oken. Dále se navrhuje úpravy zpevněných a přístupových ploch.

Stávající výpravní budova není součástí technického řešení. Viz kapitola 3 Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu, část zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu by objekt VB měl být součástí dalšího významného záměru spojeného s uvolněním ploch – vytvoření multifunkčního vzdělávacího centra.

Trakční vedení a ukolejnění ocelových konstrukcí

Návrh nového trakčního vedení vychází z kolejového řešení a rozsahu úprav železničního spodku a svršku železniční stanice a části traťového úseku.

Návrh TV bude sledovat stejnosměrnou trakční proudovou soustavu 3 kV, DC s tím, že veškeré provedení izolace bude navrženo v izolační hladině zohledňující výhledový přechod na střídavou trakční soustavu 25 kV, AC (izolátory v úrovni napětí 25 kV, atd.) a v rámci návrhu budou prověřeny bezpečné izolační vzdálenosti u jednotlivých umělých staveb (nadjezdy, lávky atd.) a v případě potřeby budou ošetřeny tak, aby vzdálenosti vyhovovaly požadavkům pro střídavou trakční soustavu 25 kV, AC.

EOV

Napájení EOV je navrženo z nové trafostanice 10 (22)/0,4kV budované v rámci silnoproudé technologie, z rozvodny nn, přes skupiny rozvaděčů REOV v kolejišti.

Rozvody vn, nn, osvětlení

Z důvodu úprav kolejiště bude provedena demontáž 31ks osvětlovacích věží OV20 a 43ks osvětlovacích stožárů JŽ14 včetně betonových základů. Nově je navrženo osvětlení kolejiště v prostoru údržby výhybek a odstavného prostoru kolejiště pomocí nových osvětlovacích věží OV20 a sklopných stožárů výšky 12m s novými úspornými LED svítidly. Celkem je navrženo 29ks věží a 36 sklopných stožárů včetně osvětlení nástupiště.

DOÚO

Z výpravní budovy bude demontován stávající pult DOÚO na ovládání úsekových odpojovačů.

Nahrazen bude novým pultem DOÚO v novém technologickém objektu, v rozvodně nn.

Na základě úprav trakčního vedení je nově navrženo 12ks dálkově ovládaných odpojovačů č.: 401, 402, 413, 3A, 4, 5, 6, 7, 8, 10, S204 a 411. Pult DOÚO bude opatřen dálkovou diagnostikou pro přenos informací na dispečink. Napojení pohonu bude 12žil kabelem tak, aby umožňoval nezávislou signalizaci (5-ti vodičové provedení).

Magistrální rozvod 22kV

Z důvodu úprav kolejiště bude stávající kabelový rozvod 6kV v celé stanici demontován a nahrazen novým kabelovým rozvodem 22kV, dočasně provozovaný na napěťové hladině 6kV, 50Hz.

Demontována bude TTS 3108 v blízkosti STS Děčín-východ. Zbývající dvě krajní TTS 3107 a TTS 3109 budou ponechány do doby výstavby magistrálního rozvodu souvisejících staveb „Děčín východ (mimo) –Děčín-Prostřední Žleb (mimo)“ a „Ústí n.L.-Střekov (včetně) – Děčín východ (mimo)“.

6) Územně technické podmínky:

Charakteristika dotčeného území

Navržené technické řešení respektuje platný územní plán, respektuje jeho úpravu. Přípravovaný záměr má charakter rekonstrukce. Převážná část stavebních prací se bude realizovat na stávajícím drážním tělese. Rozsah dotčených pozemků stavbou je uveden v samostatné části této zprávy – část Majetkoprávní vztahy.

Z výše uvedeného vyplývá, že stavba je v souladu s platnými územně plánovacími dokumenty.

Požadavky stavby na zdroje

Tato stavba nevyžaduje mimořádné nebo zcela atypické zdroje a materiály pro její realizaci. Z tohoto důvodu projektová dokumentace s tím spojenou problematiku neřeší. Zajištění zdrojů potřebných pro realizaci stavby bude věcí zhotovitele díla.

Zdroje nutné pro zabezpečení provozu stavby rovněž nejsou mimořádného rozsahu a charakteru a budou čerpány z již vybudované infrastruktury v okolí stavby. Pro provoz stavby je třeba zabezpečit elektrickou energii a pitnou vodu.

Protože po dokončení stavby není předpokládáno navýšení počtu provozních pracovníků, ale naopak nedojde ani k jejich významnému poklesu, je možno předpokládat, že úroveň spotřeby pitné vody nebude vyšší než v dnešní úrovni. Odběr vody nutný k provozu stavby je zajišťován ze stávajících veřejných zdrojů.

Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Likvidace odpadních vod ze stávajících provozních objektů zůstává beze změn. Nové provozní objekty se sociálním zařízením se nenavrhují.

Drenážní vody z kolejíště budou zčásti odvedeny do kanalizace či přilehlých vodotečí, zčásti budou vsakovány.

Napojení na dopravní systém

Stavba svým obsahem nemění dopravní napojení železniční stanice a zastávek na stávající dopravní systém.

Realizaci stavby dojde i k drobným úpravám silničních komunikací v okolí řešených úrovnových přejezdů.

Úpravy komunikací nemění stávající dopravní systém ani obslužnost území. V rámci realizace průmyslové zóny Děčín východ se předpokládá se zapojením nové vlečky do kolejíště žst. Děčín východ dolní nádraží.

Údaje o dopravních trasách, přístupy na staveniště

Přístup na staveniště bude realizován po vyloučené koleji železniční trati a částečně po veřejných komunikacích.

Bezpečnost práce

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná, vyjma přístupových komunikací na jednotlivá nástupiště. Po dokončení stavby budou všechny veřejnosti nepřístupné prostory opatřeny příslušnými zákazovými tabulkami.

Dodržování vyhlášek, norem a předpisů upravujících pracovní postupy během výstavby tak, aby byla zajištěna bezpečnost práce, je plně v kompetenci a odpovědnosti zhotovitele stavebních prací.

Prostor staveniště bude po celou dobu stavby označen a zajištěn proti vstupu nepovolaných osob.

Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

Stavba vzhledem ke svému charakteru bude respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace, především ve smyslu vyhlášky č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, Nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále vyhl. 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Požárně bezpečnostní řešení stavby

Použité materiály a technologie vyhovují požárně bezpečnostním předpisům, součástí dokumentace stavby bude i zpracování požárně bezpečnostního řešení.

Povodňový a havarijní plán

Zhotovitel stavby jako uživatel závadných, popřípadě nebezpečných a zvlášť nebezpečných látek má ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách povinnost zpracovat havarijní plán. Součástí dokumentace v další fázi bude i povodňový plán vypracovaný v souladu se zákonem č. 254/2001 Sb. o vodách a TNV 75 29 31 „Povodňové plány“, vydaným v únoru 2001.

Ochranná pásma

Technická ochranná pásma nejsou předmětem tohoto posouzení. Ochranná pásma případných inženýrských sítí budou specifikována v dokumentaci pro územní řízení.

7) **Majetkoprávní vztahy:**

Připravovaná stavba leží v obci Děčín na katastrálním území Děčín, Děčín - Staré Město.

Seznam pozemků, které budou stavbou dotčeny:

Parcela č.	K. Ú.	Druh pozemku	Výměra m ²	LV	Vlastník/správce
3049/2	Děčín	Ostatní plocha	14 763	895	SŽDC
3022/53		Zastavěná plocha a nádvoří	277	895	SŽDC
3049/1		Ostatní plocha	11 271	5193	ČD
3046		Zastavěná plocha a nádvoří	1 201	5190	ČD
3022/55		Zastavěná plocha a nádvoří	168	5190	ČD
3031		Zastavěná plocha a nádvoří	1 587	5190	ČD
3041		Zastavěná plocha a nádvoří	1 189	5190	ČD
3022/64		Ostatní plocha	2 548	895	SŽDC
2965/1		Ostatní plocha	4 527	10001	STATUTÁRNÍ MĚSTO DĚČÍN
3022/1		Ostatní plocha	216 023	5190	ČD
1047	Děčín – Staré Město	Ostatní plocha	4 178	166	SŽDC
1048/1		Vodní plocha	45 563	447	POVODÍ OHŘE
1029/1		Ostatní plocha	55 074	166	SŽDC
1051/1		Trvaly travní porost	2339	1816	ÚSTECKÝ KRAJ
Předpokládaný zábor nedrážních pozemků (STATUTÁRNÍ MĚSTO DĚČÍN, POVODÍ OHŘE, ÚSTECKÝ KRAJ) je 960 m ² . V rámci stavby se nepředpokládá zábor ZPF a není požadavek na zábor PUPFL.					

8) **Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:**

Vztah k proceduře EIA

Záměr „Rekonstrukce žst. Děčín východ dolní nádraží“ naplňuje dikci bodu 45 „Železniční a intermodální zařízení, překladiště a železniční dráhy s délkou od stanoveného limitu“, kategorie II (záměry vyžadují zjišťovací řízení), přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí.

Bude podána žádost o stanovisko k záměru dle §45i zákona č. 114/1992 Sb. žádost o odůvodněné stanovisko podá projektant na základě plné moci stavebníka (investora).

Bude zpracováno oznámení záměru dle přílohy č. 3 zákona a bude podáno Krajskému úřadu Ústeckého kraje podle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Závěr z posouzení bude zpracován.

Chráněná území přírody a krajiny

Zvláště chráněná území jsou definována §14 zákona č. 144/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Národní parky (NP)

Na území Ústeckého kraje se nachází NP České Švýcarsko.

Chráněné krajinné oblasti (CHKO)

Železniční stanice se nachází na území CHKO České středohoří, přesněji ve IV. zóně. V blízkosti se nalézají hranice CHKO Labské pískovce.

Národní přírodní rezervace (NPR), národní přírodní památky (NPP)

V blízkém okolí záměru se nenachází žádná národní přírodní rezervace ani národní přírodní památka.

Nejbližšími jsou:

NPP Březinské tisy – vzdálenost cca 2 km

NPR Kaňon Labe – vzdálenost cca 2 km.

Přírodní rezervace (PR), přírodní památky (PP)

V okolí železniční stanice se nenachází žádná přírodní rezervace nebo přírodní památka, nejbližší se nacházejí ve vzdálenosti větší než 5 km.

Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodně blízkého charakteru, který příznivě působí na okolní méně stabilní části krajiny. Ochrana prvků ÚSES (definována v § 4 zákona č. 114/1992Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je povinností všech vlastníků a uživatelů daných pozemků. Trať funguje jako migrační koridor, podél něhož se druhy pohybují, a zároveň jako bariéra pohybu živočichů. Průchodnost železnice pro živočichy je dána intenzitou dopravy, výškovým vedením trati (trať na náspu, v zářezu, v rovině s okolní krajinou) a množstvím a charakterem migračních profilů (propustků, mostů).

Žádná zvláštní opatření pro křížení trati s prvky ÚSES nebyla v rámci projektu navržena. V zájmovém území, ve kterém se nachází stávající železniční stanice, se v blízkém i širším okolí nachází několik prvků územního systému ekologické stability. V rámci řešení záměru projektu byly hodnoceny pouze prvky nadregionálního a regionálního charakteru. Jsou to:

NRBK K10 (Labe) „Stříbrný roh – Polabský luh“, vedený v trase vodního toku (osa vodní) a v nivě Labe (osa nivní).

RBC 1360 „Chlum“ – vzdálenost hranice od stavby cca 1,4 km

RBC 1370 „Údolí Labe“ – vzdálenost hranice od stavby cca 1,2 km

RBK 551 „Kohout“ – vzdálenost od stavby cca 2,7 km

RBK 550 „Popovičský vrch“ – vzdálenost od stavby cca 3 km

Stavba je v kontaktu (v ochranném pásmu) NRBK K10. Záměr však v ochranném pásmu NRBK K10 nezasahuje mimo stávající prostor železniční stanice. Dle dostupných informací o návrhu způsobu provádění stavby a jejím rozsahu nelze předpokládat ovlivnění prvků regionálního a nadregionálního ÚSES.

Významné krajinné prvky

Za významné krajinné prvky (VKP) dle zák. č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, se považuje ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotná část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. VKP chráněné dle pravidel obecné ochrany přírody (§3 zák. č. 114/1992 Sb.) jsou lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy.

Dále mezi VKP může orgán ochrany přírody zaregistrovat vybrané hodnotné prvky krajiny, a to zejména mokřady, stepní trávníky, remízy, meze, trvalé travní plochy, naleziště nerostů a zkamenělin, umělé i přirozené skalní útvary, výchozy a odkryvy, podle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

Významné krajinné prvky dle §3 zákona č. 114/1992 Sb.

VKP – vyhlášené

Stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák.č. 114/1992 Sb., na posuzované lokalitě ani v okolí záměru se nenachází žádný registrovaný významný krajinný prvek.

VKP – „ze zákona“

V blízkosti záměru se nachází několik lesních pozemků, v minimální vzdálenosti 600 m. Stavba se bude provádět na současném drážním tělese, mimo pozemky určené k plnění funkcí lesa.

Stavba kříží nebo je v těsné blízkosti vodních toků:

- Bezejmenný vodní tok (ID 10232094), ve správce Města Děčín
- Folknářský potok (ID 10227403), ve správce Lesů ČR, s.p.
- Bezejmenný vodní tok (ID 10224765), bez správce
- Ploučnice (ID 10100027), ve správce Povodí Ohře, s.p.

NATURA 2000

Natura 2000 (def. zák. č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění) je celoevropská soustava chráněných území, kterou tvoří síť přírodně významných lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodních stanovišť spolu s tzv. ptačími oblastmi, což jsou území nejvhodnější pro ochranu vybraných druhů ptáků z hlediska výskytu, stavu a početnosti populací.

V blízkosti železniční stanice Děčín východ se nachází Evropsky významná lokalita Porta Bohemica a v těsné blízkosti také EVL Dolní Ploučnice.

EVL 6090 Porta Bohemica (CZ0424141)

EVL je vymezena tokem řeky Labe a jejím okolím. Jedná se o údolí řeky o celkové délce 60 km od Třeboutic (okres Litoměřice) po Prostřední Žleb (okres Děčín). Území tvoří řeka Labe se svým mimořádně hodnotným údolím, místy až 400 m hlubokým, vzniklým zařezáváním velkého toku do pozvolna se zvedajícího terénu

(antecedentní údolí). Údolí je tvořeno prudkými svahy, které přecházejí v plošiny nebo vrchy s hřbety s hluboce zaříznutými přítoky Labe. Prudké svahy jsou holé skalnaté nebo lesnaté, vrchy a plošiny jsou lesnaté. Předmětem ochrany jsou vápnité nebo bazické skalní trávníky (*Alyso-Sedion albi*); středoevropské silikátové sutě; vápnité sutě pahorkatin a horského stupně; lesy svazu *Tilio-Acerion* na svazích, sutích a v roklich; lokalita bobra obecného a lososa obecného.

Ptačí oblasti (PO)

V blízkosti železniční stanice Děčín východ se nachází ptačí oblast Labské pískovce, hranice PO je ve vzdálenosti menší než 1 km.

Labské pískovce (CZ0421006)

Území se rozkládá podél státní hranice s Německem o celkové délce 43 km, v nejširším místě má 17 km a leží mezi obcemi Tisá, Děčín, Česká Kamenice a Mikulášovice. Oblast zaujímá většinovou rozlohu NP České Švýcarsko a CHKO Labské pískovce.

Charakteristické pro zdejší oblast jsou výrazné skalní útvary, které slouží jako hnízdiště pro dva cílové druhy – sokola stěhovavého (*Falco peregrinus*) a výra velkého (*Bubo bubo*). Dalším cílovým druhem je datel černý (*Dryocopus martinus*), který je typickým lesním zástupcem a vzhledem k velké lesnatosti území je poměrně hodně zastoupen.

Mimolesní zeleň

Kácení zeleně je nutno provést z důvodu:

- Zajištění průjezdného profilu trati
- Zajištění nájezdu techniky na železniční trať
- Umístění ZS

Mimolesní zeleň na plochách stavby bude kácena pouze v nezbytně nutné míře. Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě poškození ošetřena dle ČSN 18 920.

Dřeviny, které bude nutné před zahájením stavby odstranit, budou uvedeny v dendrologickém průzkumu. Dendrologický průzkum bude zpracován v navazujícím stupni dokumentace. Před zahájením stavby budou odstraněny dřeviny z prostoru dočasného záboru stavby. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

Akustická studie

V železniční stanici se nepředpokládá nárůst hlučnosti v bezprostředním okolí železnice vlivem prováděné rekonstrukce. Budou provedena nezbytná protihluková opatření (návrh PHS a IPO). Rozsah a technické řešení těchto opatření bude stanoven v navazujících stupních dokumentace na základě zpracování akustické studie, dle platných legislativních předpisů.

Pro splnění stávajících platných hygienických limitů hluku 65/60 dB v OPD a 60/55 dB za OPD u souvislé obytné zástavby se předpokládá návrh protihlukových stěn o celkové délce 801 m a výšce cca od 2 do 4 m. U soliterních obytných objektů se předpokládá provedení IPO.

Hlukové zatížení není možné v tomto stupni dokumentace blíže specifikovat a jedná se spíše o odhad. V dalším stupni dokumentace bude provedena detailní hluková studie, která bude vycházet z aktuální dopravní technologie spolu s potřebnými informacemi pro výpočet hluku (délka vlaků, rychlosti, podíl kotoučových brzd, rozdělení dopravy na denní a noční dobu). Součástí studie bude i měření hluku, kterým bude výpočet kalibrován.

Stanovení hygienických limitů hluku je zcela v kompetenci orgánu ochrany veřejného zdraví.

Vliv provádění stavby na životní prostředí

Oblasti surovinových zdrojů

V zájmovém území se nenachází zdroj nerostných surovin ani žádná poddolovaná území.

Pro stavbu musí být získáno vyjádření Báňského úřadu na základě výskytu území chráněných zák. č.44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění.

Vliv na vodoteče a vodní zdroje

Povrchová voda

Území stavby je odvodňováno do Severního moře. Páteřním tokem je řeka Labe.

Povodím III. řádu je:

- 1-13-05 Labe od Ohře po Bílinu

Povodím IV. řádu je:

- 1-14-03-1020-0-00 Ploučnice

Železniční stanice kříží nebo je v těsné blízkosti vodních toků:

- Bezejmenný vodní tok (ID 10232094), ve správce Města Děčín
- Folknářský potok (ID 10227403), ve správce Lesů ČR, s.p.
- Bezejmenný vodní tok (ID 10224765), bez správce
- Ploučnice (ID 10100027), ve správce Povodí Ohře, s.p.

Vodní zdroje, ochranná pásma vodních zdrojů

Stavba neleží v CHOPAV. Nejbližše stavbě se vyskytující, je CHOPAV Severočeská křída, která se svojí hranicí nachází cca 1 km.

Ochrana vodních zdrojů

Ochrana jednotlivých vodních zdrojů je zajištěna stanovením jejich ochranných pásem. V převážné části území má většina zdrojů ochranná pásma stanovená. Podél trasy se nenacházejí žádná stávající ochranná pásma vodních zdrojů.

Přírodní zdroje

Stavba neprochází ochrannými pásmy přírodních léčivých zdrojů.

Ochrana čistoty vod po dobu výstavby

Na plochách zařízení staveniště v pásmu ochrany vod budou stavební mechanismy vybaveny dostatečným množstvím sanačních prostředků pro případnou likvidaci úniků ropných látek. V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odstraněna, odvezena a uložena na lokalitách určených k těmto účelům. V pásmu ochrany vod nesmí být prováděna jakákoliv manipulace s ropnými látkami ani jejich skladování. Dále zde nesmějí být opravovány žádné mechanismy, rovněž zde není přípustné parkování vozidel. Pro parkování a opravy těchto mechanismů musí být v rámci stavebních prací zřízen stavební dvůr mimo pásmo ochrany vod.

Ochrana vod po dobu výstavby bude zabezpečena dodržáním následujících bezpečnostních opatření:

- pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů,
- instalace zachytných nádob (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) pod stojící stavební mechanismy k zachycení úkapů,
- doplňování pohonných hmot na ploše ZS je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů, při doplňování provozních hmot budou použity zachytné vany,
- zásobní pohonné hmoty budou na ploše ZS skladovány pouze v nezbytně nutném množství a budou uskladněny zabezpečeným způsobem (např. barely se zachytnou jímkou),
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty,
- na ploše ZS bude k dispozici vodotěsná mobilní havarijní souprava s kapacitou 2 x 200 l, sorpční materiál, výstražnou pásku, ochranné rukavice, nářadí, apod.,
- veškerá údržba nebo případné opravy mechanismů budou prováděny mimo plochu zařízení staveniště (s výjimkou denní údržby),
- na ploše ZS budou instalována chemická WC pro příslušný počet pracovníků,
- v případě úniku ropných a jiných závadných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a bude postupováno dle schváleného Havarijního plánu, zpracovaného v souladu s platnými právními předpisy.

Pro způsob řešení havarijních stavů po dobu výstavby bude součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijní plán.

Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi bude řešen v dokumentaci zpracované a projednané Povodňovém plánu.

Vliv na kvalitu ovzduší

Imisní zatížení je dáno rozptylovými podmínkami území a zdroji znečištění ovzduší.

Během výstavby bude ovzduší zatíženo lokálně a dočasně, a to v místech probíhajících stavebních prací, na mezideponiích stavebních materiálů a v okolí přístupových cest. Lze předpokládat zvýšení koncentrací výfukových plynů z těžké stavební mechanizace a prašnosti spojené se zemními pracemi.

Zatížení ovzduší znečišťujícími látkami po dobu výstavby je možné minimalizovat těmito kroky:

- koordinací stavebních prací a přesunu stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti

nákladních aut,

- snižováním prašnosti klopením,

- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu,
- mokrým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště.

Odpadové hospodářství

Navržená řešení nevyžadují výjimky z norem a předpisů z hlediska hygienických, jakostních a bezpečnostních předpisů, ochrany zdraví při práci apod. Všechna jsou v souladu s příslušnými ustanoveními.

Problematika odpadového hospodářství bude podrobně řešena v samostatné části projektové dokumentace.

Dokumentace bude zpracována v souladu s platnou legislativou - jedná se o zákon č.185/2001 Sb., o opadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek a nařízení vlády.

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zaříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 93/2016 Sb.) a bude specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou a na základě doporučení příslušných orgánů státní správy.

Formou pochůzky se správcem trati vytipovat místa možné kontaminace železničního svršku a spodku a možné staré ekologické zátěže (popelové jámy, stáček stanice apod.) Na základě pochůzky proběhne v další fázi vzorkování.

Nakládání s odpady

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 opadech 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.

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.

Nebezpečný odpad

Nebezpečný odpad je určen zákonem o opadech (§ 4 písm. a) a jeho nebezpečné vlastnosti jsou dány přílohou č. 2 výše uvedeného zákona. Hodnocení nebezpečných vlastností odpadů se provádí v souladu s § 7 až § 9 zákona o opadech. V rámci žst. lze předpokládat výskyt starých ekologických zátěží. Jedná se především o místa výhybkových výměn a stání hnacích vozidel, tedy části železničního svršku. Jedná se převážně o šterkové lože znečištěné ropnými látkami. Tento odpad lze zakategorizovat pod katalogové číslo kód odpadu 17 05 07* – Šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N. Šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky (nepolární extrahovatelné látky) je možné dekontaminovat.

V navazujících stupních dokumentace bude provedena místní pochůzka. Při ní dojde k vytipování míst pro provedení odběru vzorků šterkového lože, dle kterých bude rozsah kontaminace upřesněn. V případě výskytu dalších NO, je lze předat k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Dále mohou na stavbě vznikat nebezpečné odpady v souvislosti se stavební činností dodavatelské firmy. Přesnou specifikaci těchto odpadů není možné v současném stupni poznání stanovit.

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

Realizaci stavby nedojde k úspoře provozního personálu na trati. Podle předpokladů zpracovatelů nedojde realizaci stavby k nárůstu potřeby pracovníků provozu a údržby infrastruktury.

Řešené území je v majetku České republiky. Právním hospodařít s majetkem státu je pověřena SŽDC, s.o. Nové budované kapacity budou po výstavbě a kolaudaci předány jednotlivým subjektům, dle profesní a odborné příslušnosti, na základě zák. č. 77/2002 Sb.

Správu majetku budou vykonávat následující složky SŽDC, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem:

Správa tratí

Správa mostů a tunelů

Správa sdělovací a zabezpečovací techniky

Správa energetiky a elektrotechniky

Správa budov a bytového hospodářství

10) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu:

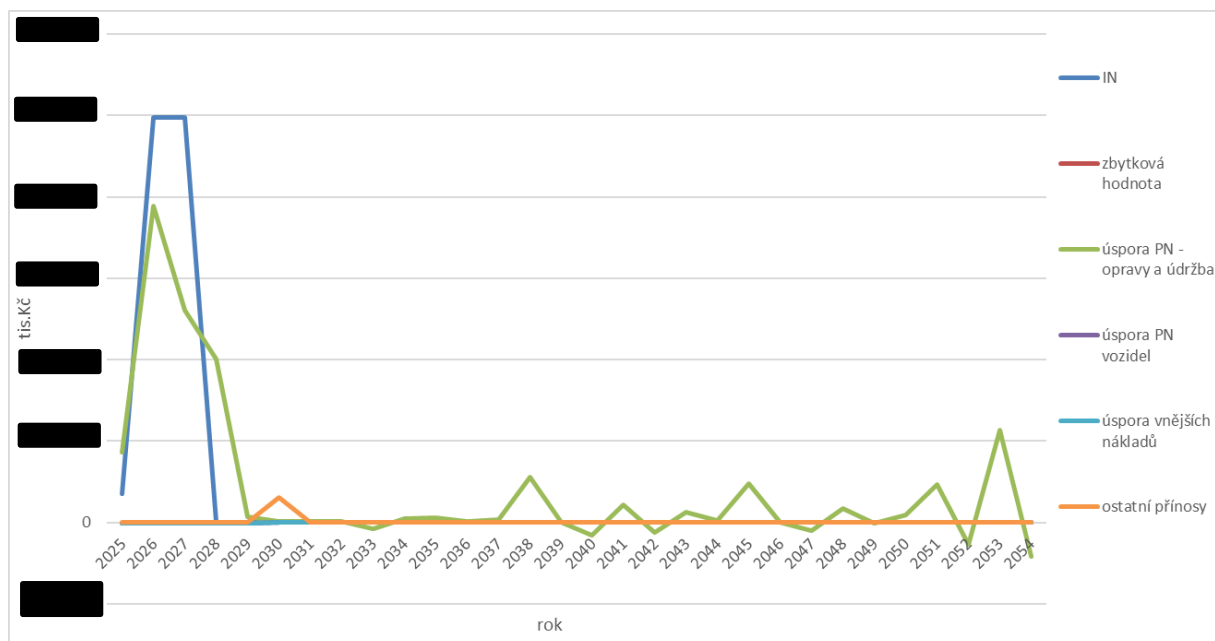
Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis – CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity projektů dopravních staveb“, MD ČR 2017.

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.

Ukazatele	Finanční analýza	Ekonomická analýza
FIRR	3,29%	7,95%
FNPV		

Z pohledu finanční analýzy je projekt pod hranicí efektivity. Realizace projektu ale přináší významné úspory provozních nákladů železniční infrastruktury (opravy a údržba infrastruktury), ale ve svém souhrnu tak nepokryjí investiční náklady. Projekt přinese efekty především z pohledu majitele infrastruktury. To je patrné i z přibližujících se výsledků finanční a ekonomické analýzy. Z hlediska ekonomické analýzy vykazuje hodnocený projekt výsledky nad hranicí efektivity. Hodnota ERR je ve výši 7,95 %, hodnota ENPV je Kč. Konkrétně přináší projekt úspory z pohledu úspory nákladů na údržbě a opravách železniční infrastruktury (cca 95 % přínosů v EA) a tento přínos vstupuje do finanční i ekonomické analýzy. Poměrně vysoké přínosy z úspory provozních nákladů na údržbě železniční infrastruktury jsou dány současným stavem tratí a navrhovanou úpravou konfigurace kolejí. Dále projekt přinese úspory i v oblasti celospolečenské, výše úspor však nebude tak velká jako úspory z pohledu majitele infrastruktury. Jedná se o zvýšení bonity území (cca 2,5 % přínosů v EA) a úspora nákladů na provoz nákladních silničních vozidel a úspor nákladů na údržbě silniční infrastruktury (cca 1 % přínosů v EA). V následujícím grafu je vidět přehled diferenčních finančních toků v ekonomické analýze a investičních nákladů.



Z analýzy přepínacích hodnot vyplývá, že ke ztrátě ekonomické efektivity projektu může dojít při zvýšení investičních nákladů o cca 5,4 % (tj. přibližně zvýšení o [redacted] CIN bez rezervy) nebo při snížení úspor provozních nákladů na opravu a údržbu železniční infrastruktury o rovněž cca 5,4 %. Zároveň z pohledu finanční analýzy k dosažení finanční efektivity stačí změna sledovaných kritických proměnných o cca 2,0 % (tj. přibližně snížení u investičních nákladů o [redacted] CIN bez rezervy).

Studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín řeší část železniční sítě, jejíž součástí je i železniční stanice Děčín východ dolní nádraží. Na základě požadavku zástupců města Děčín o prověření možnosti uvolnění ploch sloužících v současné době pro železniční dopravní infrastrukturu, bylo rozhodnuto o vyjmutí železniční stanice Děčín východ dolní nádraží ze studie proveditelnosti optimalizace trati Kolín – Všetaty – Děčín a to z níže uvedených důvodů:

- technicky nezávislé řešení na zbytku ramene,
- nezbytnost pro stávající provoz,
- možné uvolnění ploch pro další rozvoj města

11) Rozpis nákladů

[illegible]

- 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
- 5) Do celkových investičních nákladů je zahrnut inflační koeficient 2,35 % p. a. v letech realizace 2025 – 2027

12) Výčet příloh

příloha A: Formuláře VZOR 80 – 83, VZOR 82 neobsazeno

příloha B: Dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu nebo analýzy výsledků a dopadů projektu

příloha C: C1 – Oponentní posudek podle čl. 4.3, C2 – Stanovisko investora k OP

příloha D: D1 – Přehledná situace stavby se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby, D2 – situace kolejového řešení, D3 – Schéma ŽST Děčín východ dolní nádraží (stávající stav), D4 – Schéma ŽST Děčín východ dolní nádraží (cílový stav)

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, 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 I (pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací) - neobsazeno

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) - neobsazeno

příloha I: Hodnotící list investora k Audit bezpečnosti pozemní komunikace (vypořádání připomínek a auditorem identifikovaných rizik) - pouze v případě ZP na projekty staveb pozemních komunikací – neobsazeno

příloha J: Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akce dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu

příloha K: Provozní a dopravní technologie

příloha M: Dokladová část