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

Odstranění havarijního stavu tělesa železničního spodku v úseku Vimperk – Lipka

1) Identifikační údaje projektu

Číslo projektu[1]: 5313510009

Název projektu: Odstranění havarijního stavu tělesa železničního spodku v úseku Vimperk – Lipka

Místo realizace: TÚ 0381 Strakonice – Volary

Kraj: Jihočeský kraj

Katastrální území dotčená stavbou: Lipka u Vimperku [665550]

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku: CÚ smíšená 2018 - 2018		
položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN–T, EIB)	[redacted]	[redacted]
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)		
Soukromé zdroje		
Celkem[2]	**161 058**	**192 976**

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		
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]		

[1]uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno, **jedná se o přípravu, číslo projektu zatím nebylo přiděleno**

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

2) Návaznost na schválené koncepce a programy

Stavba nenavazuje na jiné stavby či akce. Jedná se o znovuobnovení provozu na trati po mimořádné události – sesuvu.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Stručný popis stavby – stávající stav:

Řešený úsek trati se nachází v zalesněné nepřístupné oblasti, s úseky ve skalách, s nepříznivými směrovými poměry a prostorovým uspořádáním.

Jedná se o železniční regionální trať č. 198 Strakonice-Volary. Trať je jednokolejná, neelektrifikovaná. Traťová rychlost je 50 km/h, prostorová průchodnost – průjezdný průžer Z-GC, traťová třída zatížení - B2 (18t/6,4t). Násep v havarijním stavu se nachází v km 39,000 - 39,150. Násep byl v tomto úseku postaven na svahu o sklonu cca 30°. Čelní strana náspu směrem do údolí byla obložena kameny. Protože byl násep nestabilní, byla v roce 2006 provedena oprava za pomoci ocelových sítí a kotev a vytvořením gabionové zídky při koruně svahu. I po provedené opravě pokračovaly deformace čelní obkladové kamenné zdi a sedání koleje s nutností jejího podbíjení. Svislá deformace gabionové zídky od opravy v roce 2006 do září 2015 činila cca 10 cm. Násep je na straně směrem do údolí výšky až cca 10 m. Na jaře 2018 došlo k částečnému sesuvu tohoto náspu a provoz na trati byl přerušen. Účelem této stavby je zajištění nestabilního svahu a obnovení provozu na trati.

Vzhledem k nepříznivým prostorovým podmínkám jak na trati, tak v oblasti sesuvu svahu, je navrženo kolej směrově co nejvíce odsunou směrem vlevo, k zářezové straně, pro ulehčení svahu. Dále budou stávající kol. pole na pražcích dřevěných a ocelových nahrazena kolejovými poli na pražcích ocelových Y. Tím dojde k zúžení pláně tělesa žel spodku. Vlastní nestabilní svah bude zajištěn dalšími opatřeními (SO 103).

Jednokolejná železniční trať je ve sledovaném úseku délky cca 200,0 m vedena na násypu výšky cca 10,0 m. Násyp je umístěn na strmém svahu údolí řeky Volyňky (sklon svahu cca 30°) a byl proveden z písčito-štěrkovité sypaniny s příměsí kamenů. Strmý svah násypu (cca 1:1) byl zpevněn obkladem z lomového kamene, který byl v minulosti porušen nadměrně vzrostlou vegetací (stromy) a nyní je ve větší části svahu zcela zborcený. Ve střední části násypu se v km 39,055 nachází klenbový propustek.

V roce 2006 byl proto násep ve sledovaném úseku trati sanován. Součástí sanace bylo provedení povrchového odvodnění a sanační opatření, které mělo zajistit stabilitu násypu tj, opěrná zeď z gabionů umístěná v koruně násypu přikotvená pomocí samozávrtných tyčí ke skalnímu podloží a ochranná síť zajišťující stabilitu porušeného kamenného obkladu.

S ohledem na přetrvávající nestabilitu násypu dochází nadále k jeho deformacím a následným poklesům koleje (svislá deformace gabionové zídky od opravy v roce 2006 do září 2015 činí až cca 100 mm).

Součástí stavby je dále sanace skalních zářezů v traťovém km 38,860 – 39,000 a v km 39,190 – 39,310. Posuzované skalní svahy jsou v současné době ve stavu podmínečně labilním a kriticky labilním (RSR-PR: 49 a 62 [metodický bodový rozsah 43-69 bodů]). V případě dlouhodobých či krátkodobých intenzivních srážek či střídání teplot může dojít k náhlé změn stavu stability a skalní svah se dostane do stavu havarijního ve větším rozsahu, což by se projevilo dalším nárůstem nepřijatelného rizika ohrožení lidského zdraví a možným dalším sesuvem na trať.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace navrhovaného projektu:

Stavba rekonstrukce náspového tělesa má za účel co nejrychlejší znovuobnovení provozu na trati při dosažení stability nového a navazujícího tělesa a vysokého stupně bezpečnosti provozu. Stavbou nedojde k navýšení traťové rychlosti, či jiné změně provozních charakteristik trati. Navrhovaná stavba je investiční akcí z hlediska zákona č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů, a jeho prováděcích předpisů, a to s ohledem zejména na skutečnosti, že navrhovaná stavba neodstraňuje následky částečného opotřebení nebo poškození za účelem uvedení do přechozího nebo provozuschopného stavu. Vstupním stavem pro tuto investiční akci není traťový úsek ve špatném stavu s omezením provozu, ale traťový úsek po kompletním zničení následkem sesuvu a se zastaveným provozem.

Pravděpodobné příčiny deformace násypu

Deformace železničního náspu jsou způsobeny kombinací několika vlivů:

1) nízká míra zhutnění sypaniny náspu (sypanina je převážně kyprá) – jedná se o původní stav z výstavby náspu. Kyprý stav sypaniny byl zjištěn i mimo oblast zjevných deformací

3) strmý sklon svahu náspu na hranici stability použitého materiálu (stávající sklon podle příčných profilů je cca 45 stupňů).

4) strmý sklon podloží náspu se zachovalou kyprou humózní vrstvou.

Vlivem výše uvedených činitelů došlo k vytvoření zón s rozvolněnými zeminami, jejichž projevem jsou deformace svahu náspu a následné poklesy koleje.

Rozvolněné zóny lze předpokládat v tělese náspu v oblastech s nejnižším penetračním odporem. Na pravé straně náspu se první rozvolněná zóna vyskytuje v hloubce od cca 2–3 m, na levé straně náspu je tato zóna vyvinuta v hloubce kolem 1 m. Druhou rozvolněnou zónu lze předpokládat kolem 4 až 6 m a při kontaktu náspu s původním terénem.

4) Požadavky na technické řešení:

Stabilita násypu zemního tělesa železniční trati bude zajištěna pomocí kombinace několika stavebních opatření.
Výchozím stavebním opatřením bude posun osy koleje na levou „zářezovou" stranu násypu (o cca 0,50 m) a úprava kolejového svršku. V rámci kompletního řešení železničního svršku budou nahrazeny stávající standardní pražce pražci Y. Použití těchto pražců umožní provedení zemní pláně kolejového svršku v šířce 5,20 m (viz. samostatné objekty stavby SO 101 a SO 102).
Stabilita násypu bude zajištěna především provedením opěrných zdí na koruně a u paty svahu násypu.
Opěrná zeď A bude umístěna na horní hraně násypu tj. pravém okraji zemní pláně kolejového svršku. Základový pas a dřík opěrné zdi celkové výšky 1,50 m bude proveden z železobetonu. Opěrná zeď bude založena na mikropilotách a z větší části ukotvena pomocí pasivních tyčových kotev.
Drážní stezka bude v délce opěrné zdi vedena po lávce se zábradlím. Lávka bude tvořena nosnou konstrukcí, roštem a zábradlím s vodorovnou výplní a provedena bude z kompozitu. Nosná konstrukce lávky bude na dřík opěrné zdi dodatečně přikotvena.
Opěrná zeď B bude umístěna u paty násypu. Základový pas a dřík opěrné zdi celkové výšky 2,10 m bude proveden z železobetonu. Opěrná zeď bude založena na mikropilotách (záporách) a ukotvena pomocí aktivních tyčových kotev.
Opěrná zeď C bude umístěna na horní hraně násypu tj. levém okraji zemní pláně kolejového svršku v místě vtokového čela propustku. Základový pas opěrné zdi celkové výšky 1,00 m bude proveden z železobetonu. Opěrná zeď bude založena na mikropilotách.
V rámci navrhovaných stavebních opatření bude odstraněna (ubourána) stávající opěrná zeď z gabionů včetně stávajícího zajištění svahu pomocí ocelových ochranných sítí. Zborcený kamenný obklad svahu násypu bude v celém rozsahu postupně rozebrán.
Svah násypu bude zhutněn, upraven do sklonu 1:1,25 až 1:1,50, ohumusován a zatravněn. Navrhované stavební úpravy vyvolají nutnost odstranění vzrostlých stromů (smrků) a dočasného záboru sousedního pozemku u paty svahu násypu.
V rámci stavby budou provedeny sanace skalních zářezů těsně před a za sesuvem, tedy km 38,860-39,000 a km 39,190 – 39,300.

4.1 Požadavky na inteligentní dopravní systémy

Předmětem této stavby není vybudování ITS.

5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:

Stavební objekty

SO 101 Železniční svršek

SO 102 Železniční spodek

SO 103 Sanace svahu násypu

SO 104 Sanace skalních zářezů

SO 103 SANACE SVAHU NÁSPU:

Bourací práce
Odstraněna (odbourána) bude stávající opěrná zeď z gabionů včetně ocelové převázky. Části stávajících tyčových kotev, které zasahují do výkopu, budou odříznuty.

Opěrná zeď B – zajištění paty násypu
Postupně bude u paty svahu proveden v nezbytně nutném rozsahu výkop (odkop) pro stavbu nové opěrné zdi. Souběžně s prováděním výkopových prací bude stěna výkopu postupně zajišťována dočasným pažením. V úrovni základové spáry opěrné zdi bude upravena pracovní plošina pro provádění vrtných prací. Opěrná zeď je založena na mikropilotách, obě řady mikropilot budou provedeny svisle a rozmístěny budou dle výkresové dokumentace (á 0,75 m nebo á 1,0 m). Trvalé kotvy opěrné zdi budou provedeny ze závitových tyčí CKT průměr 25 mm, z oceli ST500S (500/550 MPa) Zn celkové délky 12 m a kořenem délky 5,0 m. Kotvy budou osazeny do šikmých vrtů průměru min 120 mm provedených ve sklonu 55 a 65 st. (od svislé). Základový a dřík opěrné zdi bude proveden z betonu C30/37 XF3/XC4 a vyztužen betonářskou výztuží B 500 B (R). Krytí betonářské výztuže je minimálně 45 mm (jmenovité 55 mm). Úprava vodorovné pracovní spáry mezi základovým pasem a dříkem opěrné zdi bude provedena pomocí lišty vložené do bednění a na líci vyplněna vhodným pružným tmelem. Odvodnění rubu opěrné zdi bude zajištěno provedením spádové nepropustné vrstvy z betonu C12/15 XC0 v příčném sklonu 6,0% směrem k opěrné zdi a drenáži. Rub opěrné zdi bude odvodněn drenáží HDPE DN 150 (177) mm uloženou ve sklonu min 2%.

Opěrná zeď A – zajištění stability kolejového svršku
Postupně bude proveden v nezbytně nutném rozsahu výkop (odkop) pro stavbu nové opěrné zdi. Souběžně s prováděním výkopových prací bude stěna výkopu postupně zajišťována dočasným pažením. V úrovni základové spáry opěrné zdi bude upravena pracovní plošina pro provádění vrtných prací. Opěrná zeď je založena na mikropilotách, obě řady mikropilot budou provedeny svisle a rozmístěny budou dle výkresové dokumentace (á 1,20 m). Trvalé pasivní kotvy opěrné zdi A1 budou provedeny ze závitových tyčí CKT průměr 25 mm, z oceli ST500S (500/550 MPa) Zn celkové délky 13 m a kořenem délky 6,0 m. Kotvy budou osazeny do šikmých vrtů průměru min 156 mm provedených ve sklonu 45 st. (od svislé). Základový pas a dřík opěrné zdi bude proveden z betonu C30/37 XF3/XC4 a vyztužen betonářskou výztuží B 500 B (R). Krytí betonářské výztuže je minimálně 45 mm (jmenovité 55 mm). Úprava vodorovné pracovní spáry mezi základovým pasem a dříkem opěrné zdi bude provedena pomocí lišty vložené do bednění a na líci vyplněna vhodným pružným tmelem. Odvodnění rubu opěrné zdi bude zajištěno provedením spádové nepropustné vrstvy z betonu C12/15 XC0 v příčném sklonu 6,0% směrem k opěrné zdi a drenáži. Rub opěrné zdi bude odvodněn drenáží HDPE DN 150(177) mm uloženou ve sklonu min 2%. Drážní stezka bude v délce opěrné zdi vedena po lávce se zábradlím.

Opěrná zeď C – v místě vtokového čela propustku
Postupně bude proveden v nezbytně nutném rozsahu výkop (odkop) pro stavbu nové opěrné zdi. Opěrná zeď je založena na mikropilotách, obě řady mikropilot budou provedeny svisle a rozmístěny budou dle výkresové dokumentace (á 1,20 m). Základový opěrné zdi bude proveden z betonu C30/37 XF3/XC4 a vyztužen betonářskou výztuží B 500 B (R). Krytí betonářské výztuže je minimálně 45 mm (jmenovité 55 mm). Rubové plochy železobetonových konstrukcí budou pod úrovní budoucího terénu chráněny proti zemní vlhkosti jedním asfaltovým penetračním a dvěma asfaltovými nátěry (1x ALP + 2xALN). Odvodnění rubu opěrné zdi bude zajištěno provedením spádové nepropustné vrstvy z betonu C12/15 XC0 v příčném sklonu 6,0% směrem k opěrné zdi a drenáži. Rub opěrné zdi bude odvodněn drenáží HDPE DN 150(177) mm uloženou ve sklonu min 2%. Zábradlí s vodorovnou výplní bude provedeno z kompozitu a na dřík opěrné zdi bude dodatečně přikotveno. Zemina u paty svahu (nad opěrnou zdí B) bude po vrstvách 0,25 m postupně zhutněna. Svah násypu bude upraven do sklonu 1:1,25 až 1:1,50. S ohledem na nutnost zajištění stability paty svahů na výtokové straně propustku, budou stávající křídla propustku „prodloužena“ pomocí opěrných zdí z gabionů. Křídla propustku budou provedena z gabionů tj. košů ze svařovaných ocelových sítí šířky min 0,60 m.

ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK A SPODEK:

SO 101 ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK
Směrové poměry jsou navrženy nastávající rychlost 50 km/h. Stávající rychlost nebude změněna. Sklonové poměry vychází z naměřených hodnot stávající nivelety koleje (temeno kolejnice). Návrh nivelety koleje v oblasti sesuvu svahu téměř kopíruje stávající stav. Stávající kolejová pole budou vytržena (včetně přejezdu v km 40,414). Po realizaci nutných prací bude kolejové lože vyjmuto, pročištěno (odhad cca 50 %) a vráceno zpět, doplněno kolejovým ložem novým. Stávající kolejová pole budou nahrazena v km 38,02 - 38,2 kol. poli na pražcích dřevěných, v úseku km 38,2 - 39,344 nahrazena kol. poli na pražcích ocelových Y a v úseku 39,344 -

km 40,38 kol. poli na pražcích dřevěných. Kolejnice budou tvaru 49E1 nové, mat. R350HT - dlouhé pásy. Výhybka v km 40,049 JS49-1:7,5-190 P,p,d bude vytržena, zregenerována a vrácena zpět. Před a za výhybkou budou vložena kol. pole dl. 25 na dřevěných pražcích. Kolej bude svařena do BK. V místě přejezdu km 40,412 bude nové kolejové pole na dřevěných pražcích, konstrukce přejezdu bude živičná, rozsah úpravy komunikace v co nejmenším rozsahu - vlevo i vpravo osy koleje cca 4,9 m (měřeno v ose komunikace). Žlábek mezi kolejnicemi bude vytvořen přidanou kolejnicí na zdvojené podkladnici.

SO 102 ŽELEZNIČNÍ SPODEK

V rámci zemních a stavebních prací v oblasti sesuvu svahu bude v tomto úseku zřízena sanace pro odvodnění tělesa železničního spodku. Dále budou v této oblasti zřízeny gabiony pro zajištění drážní stezky a zachování stávajícího odvodnění podél trati. Pláň tělesa železničního spodku bude mít v úseku s ocelovými pražci šířku 5,2m. Požadované Epl je 15 MPa, E0 30 MPa. Navržená skladba pražcového podloží v tl. 0,15 cm štěrkodrti vyhovuje. Z důvodu úzké pláně tělesa železničního spodku a nutnosti užít pláň pro pojezd techniky a manipulaci byla z technologických důvodů navržena vrstva sanace v mocnosti 0,5 m. Pouze v místech, kde toto není možné z důvodů umístění stávajícího odvodnění (J žlaby a zpevněné příkopy) bude sanační vrstva v mocnosti 0,15 cm.
Sklon zemní pláně bude jednostranný, 5 % směrem vlevo. Odvodnění tělesa bude zajištěno zřízením sanační vrstvy, sklonem zemní pláně. Dešťová voda bude dále odvedena stávajícími zpevněnými příkopy a J žlaby. V km 39,004 – 39,080 bude vlevo zřízen gabion 600/600/1000 pro dodržení předepsané drážní stezky a zachování stávajícího odvodnění. Gabionové zdi jsou navrženy ze svařovaných dráto-kamenných košů. V km 38,999 vlevo budou umístěny nové J žlaby v délce 5 m jako náhrada zpevněného příkopu, který není možné zachovat.

SO 104 SANACE SKALNÍCH ZÁŘEZŮ

Po odsouhlasení vytýčení bude provedeno očištění skalních svahů. Křoviny budou odstraněny štěpkováním. Kořenové systémy a dřevitá vegetace budou likvidovány mechanicky. V místech určených projektem pro zajištění ocelovými sítěmi skalní svah bude vyčištěn od zemního pokryvu a volných částí horniny. Lokální rizikové partie porušených, labilních a odloučených částí masívu budou odtěženy. Odtěžování bude provedeno u bloků, které jsou výrazně postižené zvětráním a plochami odlučnosti – puklinovým systémem. Práce budou provedeny manuálně za použití horolezecké techniky. Předem očištěné skalní výchozy, partie a převisy budou zajištěny systémem plošného překrytí kotvenými vysokopevnostními ocelovými sítěmi s okem 80 x 100 mm s v komponovaným ocelovým lanem, s celkovou pevností sytému min 100 kN/m. Vzdálenost kotevních tyčí bude 2,0 m přičemž je nutné upřednostnit deprese ve skalní stěně tak, aby kotevní prvky co nejvíce kopírovaly morfologii skalní stěny. Ocelové sítě budou v koruně a rozvolněných partiích podloženy polymerovou trojrozměrnou protierozní geomatrací vyrobenou z UV stabilizovaného HDPE.
Rozmístění kotevních prvků bude provedeno tak, aby sítě co nejlépe kopírovaly povrch skalních stěn. Skutečné rozmístění kotevních prvků sítě určí geotechnický dozor přímo na stavbě dle daných geologických podmínek a morfologie skalního svahu.

6) Územně technické podmínky:

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 a proto 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.

Odvedení povrchových vod

V rámci stavby nedojde ke změně odvodnění území či změně stávajících hydrogeologických podmínek území.

Napojení na dopravní systém

Stavba svým obsahem nemění dopravní napojení železniční stanice a zastávek na stávající dopravní systém. Úpravy komunikací nemění stávající dopravní systém ani obslužnost území.

Bezpečnost práce

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná. 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 nevyžaduje toto posouzení.

Požárně bezpečnostní řešení stavby

Použité materiály a technologie vyhovují požárně bezpečnostním předpisům a jsou po instalaci do zemního tělesa nehořlavé.

Inženýrské sítě

Pod stezkou na pravé nebo levé straně koleje je v souběhu s kolejí umístěno podzemní vedení kabelu SEK ve správě ČD Telematika a.s. Před zahájením stavebních prací je nutné jejich ověření a vytyčení v celém zájmovém území stavby. Přesné umístění inženýrských sítí (přesná poloha a hloubka) bude ověřeno provedením kopaných sond

Při stavbě nesmí dojít k porušení žádného podzemního vedení inženýrských sítí a musí být dodržena všeobecná ustanovení (podmínky) správců těchto sítí pro práci v jejich ochranném pásmu (viz dokladová část).

Ochranná pásma telekomunikačních vedení

Při stavbě musí být dodržena všeobecná ustanovení (podmínky) správců dotčených sítí pro práci v jejich ochranném pásmu.

Vliv na stavebně technické řešení stavby

Pro realizaci navrhovaných stavebních prací není nutná trvalá ani dočasná přeložka tohoto vedení Zařízení a značení dráhy bude chráněno po dobu prací dřevěným bedněním.

7) Majetkoprávní vztahy:

Stavba bude realizována na pozemku parcelní č. 330/1 (ostatní plocha – manipulační plocha) v majetku investora stavby SŽDC s.o.. a na pozemku parcelní č. 258/2 (lesní pozemek) v majetku Vojenské lesy a statky ČR, s.p..
S ohledem na stávající polohu hranice drážního pozemku (je vedena přes svah násypu), nelze stavbu realizovat bez dočasného i trvalého záboru části sousedního pozemku u paty sanovaného svahu násypu.
Při stavbě dojde k dočasnému i trvalému zásahu do lesního pozemku.

8) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

Stavba svým charakterem havarijních prací nevyžaduje šetření ani jiné přípravy v rámci zákona 114/1992 Sb.

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

Realizací stavby nedojde ke změně provozních ani nákladových charakteristik stavby dráhy a staveb na dráze.

Realizací stavby nedojde k nárůstu potřeby pracovníků provozu a údržby infrastruktury.

Všechny SO budou po stavbě předány správci (OŘ Plzeň) do užívání.

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

Hodnocení efektivnosti stavby upravuje „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivnosti projektů dopravních staveb“ vydaná MD ČR v roce 2017. Dle Prováděcích pokynů pro hodnocení efektivnosti projektů dopravní infrastruktury lze na základě článku IV, bodu 2a) aplikovat odlišný postup hodnocení.
Jedná se o „odstraňování následků havárií, sesuvů, povodňových škod, případně následků jiných katastrofických událostí realizací investic do havarijních částí stavby ke zlepšení stavebních parametrů, zkvalitnění konstrukce či technického řešení“. Posuzovaná stavba tyto podmínky splňuje. Efektivnost stavby je potvrzena formou slovního hodnocení.

11) Rozpis nákladů

položka	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu (v tis. CZK)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	
2	Nákup pozemků, výkup nemovitostí	
3	Výstavba	
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události(1)	
6	Příp. úprava ceny(2)	
7	Technická pomoc	
8	Propagace	
9	Dozor v průběhu stavby	
10	**Mezisoučet**	
11	(DPH(3))	
12	**CELKEM**(4)	**161 058**

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

V celkových investičních nákladech záměru projektu byl zohledněn inflační koeficient ve výši 1,3% p.a.

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 - neobsazeno

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, konstatující, že jím navržené řešení je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější při respektovaní 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) - 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 Auditu 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: Ostatní přílohy - neobsazeno