

OBSAH

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY	5
2	NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY.....	6
3	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU	6
4	POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ.....	7
5	SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTU A PROVOZNÍCH SOUBORŮ.....	8
	Železniční svršek (SO 01-11-01, 02-11-01, 04-11-02, 05-11-01, 06-11-02, 07-11- 01, 08-11-02)	8
	Železniční spodek (SO 04-11-01, 06-11-01, 08-11-01).....	8
	Železniční přejezdy	8
	Mosty a propustky	10
	Železniční stanice a zastávky.....	10
	Zabezpečovací a sdělovací zařízení.....	10
	Elektrotechnika.....	11
6	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	11
6.1	Vztah k proceduře EIA.....	11
6.1.1	Chráněná území přírody a krajiny.....	11
6.1.2	Územní systém ekologické stability (ÚSES)	11
6.1.3	Významné krajinné prvky	12
6.1.4	NATURA 2000	13
6.1.5	Mimolesní zeleň	13
6.1.6	Akustická studie.....	14
6.2	Vliv provádění stavby na životní prostředí.....	14
6.2.1	Vliv na zemědělský půdní fond.....	14
6.2.2	Oblasti surovinových zdrojů.....	14
6.2.3	Vliv na vodoteče a vodní zdroje.....	14
6.2.4	Vliv na kvalitu ovzduší	15



6.3 Údaje o dopravních trasách, přístupy na staveniště.....	16
6.4 Odpadové hospodářství	16
7 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	17
7.1 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL.....	17
7.2 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	17
8 HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA PŘEDPISŮ HYGIENICKÝCH, JAKOSTNÍCH, BEZPEČNOSTNÍCH, OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI A POD.....	18
8.1 Bezpečnost práce	18
8.2 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu a orientace	18
8.3 Požárně bezpečnostní řešení stavby	18
8.4 Povodňový a havarijný plán	18
9 POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU.....	19
10 PŘÍNOSY K ŘEŠENÍ PROBLÉMU ZAMĚSTNANOSTI	19
11 SHRUTÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU / SHRUTÍ HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ PROJEKTU	20
12 ROZPIS NÁKLADŮ.....	22
13 VÝČET PŘÍLOH	23



Název investora: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**

Adresa včetně PSČ: **Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové Město**

IČ: **70 99 42 34**

DIČ: **CZ 70 99 42 34**

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce:

REVITALIZACE TRATI K. VARY DOLNÍ NÁDRAŽÍ – JOHANNGEORGENSTADT

1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Číslo projektu¹: ISPROFIN 5413730001

Název projektu: Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johanngeorgenstadt,

Místo realizace: Karlovarský kraj

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku		smíšená (2013–2015)
položka	CIN tis. Kč (bez DPH)	CIN tis. Kč (vč. DPH)
Veřejné rozpočty – doprava – (SFDI, kap. 327 –MD, OP Doprava, OPI, FS, TEN-T, EIB)	510 595	
Ostatní veřejné zdroje (uvést zdroj)	0	
Soukromé zdroje	0	
Celkem	510 595	

¹ uvede se číslo, pokud již bylo přiděleno



2 NÁVAZNOST NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY

Předmětem záměru projektu je stavba „Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt“.

Stavba bude prováděna na stávající železniční trati a jejím tělese, které je zde již od konce 19. století (jednotlivé úseky tratě byly postaveny v letech 1881 – 99) a stalo se součástí krajiny.

Koordinace s jinými stavbami

Koordinace bude nezbytná v případě časového souběhu koordinace se stavbou „Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště žst. Karlovy Vary“. Podle dosavadního stupně znalostí není nutná koordinace s žádnou stavbou cizího investora.

3 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A ZDŮVODNĚNÍ NEZBYTNOSTI REALIZACE PROJEKTU

Stručný popis stavby – stávající stav:

Trať Karlovy Vary dolní nádraží - Johannegeorgenstadt je jednokolejná, kromě průjezdu žst. Karlovy Vary neelektrizovaná, zabezpečená v úseku Karlovy Vary – Nejdek dálkovým traťovým zabezpečovacím zařízením. V úseku Nejdek (mimo) – Johannegeorgenstadt (mimo) je trať provozována podle předpisu D3. Traťová rychlost je až 45 – 60 km/h s četnými místními omezeními. Vzhledem k dlouholeté nedostatečné údržbě je zejména železniční svršek ve špatném stavu.

Stručný popis stavby – navrhovaný stav:

Trať tvoří přeshraniční spojení České republiky a Spolkové republiky Německo s místním významem. Začátek stavby „Revitalizace trati K. Vary dolní nádraží – Johannegeorgenstadt je v km 0,412 trati Karlovy Vary dolní nádraží – Potůčky – státní hranice SRN, konec v km 44,885 (přejezd s místní komunikací v Potůčkách) s tím že za km 19,662 už dojde jen k úpravám jednotlivých přejezdů (viz dále).

Dokumentace stavby řeší revitalizaci trati od km 0,412 do km 19,662 (mimo úsek 2,078 – cca 5,100, který je součástí žst. Karlovy Vary). V tomto úseku bude provedena demontáž stávajícího svršku a pokládka nového svršku. Stavba zahrnuje dále úpravy mostů a propustků. Nově budou zabezpečeny některé přejezdy, u všech v řešeném úseku dojde k rekonstrukci přejezdových konstrukcí.

V mezistaničním jednokolejném úseku se navrhuje úprava traťového zabezpečovacího zařízení v souvislosti se zvýšením traťové rychlosti a nového zabezpečení přejezdů.

Dokumentace řeší dále nové zabezpečení některých přejezdů v úseku Nejdek – Potůčky, u kterých dojde k rekonstrukci přejezdových konstrukcí.

4 POŽADAVKY NA TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Předmětem stavby je řešení stávajícího stavu infrastruktury. Jeho realizací dojde ke zvýšení traťové rychlosti až na 70 km/h pro klasické vlakové soupravy s tím, že se výrazně sníží počet trvalých omezení traťové rychlosti.

Výsledkem realizace stavby bude i nové řešení stanice Stará Rolej, kde dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu a kultury cestování. Zde budou zřízena nástupiště s výškou hrany 550 mm nad t. k.

5 SPECIFIKACE ROZHODUJÍCÍCH STAVEBNÍCH OBJEKTU A PROVOZNÍCH SOUBORŮ

Železniční svršek (SO 01-11-01, 02-11-01, 04-11-02, 05-11-01, 06-11-02, 07-11-01, 08-11-02)

Bude provedena rekonstrukce stávajícího železničního svršku v nevyhovujících úsecích, tj. km 0,412 – 2,612 (SO 01-11-01), 6,697 – 11,827 (SO 05-11-01) a 12,215 – 17,784 (07-11-01). Úhrnem cca 12,9 km koleje. Ve všech dotčených úsecích bude provedena rekonstrukce kolejového lože, zřízena bezstyková kolej a navržena úprava geometrické polohy kolejí (GPK) pro účely zvýšení traťové rychlosti (TR). Bude navržen svršek tvaru 49 E1 (S 49).

V km 17,784 – 19,028 bude provedena úprava GPK (umožňující zvýšení TR), včetně doštěrkování. Úhrnem cca 1,2 km koleje (SO 07-11-01).

SO 02-11-01 Žst. Karlovy Vary, železniční svršek: pro zvýšení TR směr Stará Role bude provedena rekonstrukce výhybky č. 45 v žst. Karlovy Vary spočívající v náhradě tvarem 1:12 – 500, pak bude umožněna rychlost jízdy do odbočky 60 km/h. Tento stavební objekt je nutné zkoordinovat s rekonstrukcí mostu 5,298, aby bylo zvýšení rychlosti možné efektivně využít. Úpravy v žst. Karlovy Vary (rekonstrukce výhybky na odbočce, cestové návěstidlo) je nutno koordinovat se stavbou „Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště žst. Karlovy Vary“.

Železniční spodek (SO 04-11-01, 06-11-01, 08-11-01)

Práce na železničním spodku se předpokládají pouze v obvodu stanice Stará Role, ve které dojde ke změně konfigurace kolejíště (SO 04-11-01), v žst. Nová Role a Nejdek (SO 06-11-01 a SO 08-11-01) a při rekonstrukcích umělých staveb (viz dále). Bude se jednat o rekonstrukci odvodnění.

Železniční přejezdy

Nové PZS, úprava a doplnění PZS (PS 05-13-01/04, 07-13-01/06, 01-01/02, 02-01/02, 03-01/06, 05-01, 06-01/03)

Práce na železničních přejezdech se budou dělit na několik skupin. 23 přejezdů bude zabezpečeno zcela nově, na čtyřech přejezdech dojde k úpravám stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení a na 28 přejezdech bude rekonstruována přejezdová konstrukce tak, aby umožnila provoz s převýšením I 130 mm.

1) Zcela nově budou zabezpečeny přejezdy v km:

- 8,212 (PS 05-13-01)
- 8,292 (PS 05-13-02)
- 8,797 (PS 05-13-03)
- 10,960 (PS 05-13-04)



- 13,065 (PS 01-01)
- 13,708 (PS 07-13-01)
- 14,212 (PS 07-13-02)
- 14,850 (PS 07-13-03)
- 15,025 (PS 07-13-04)
- 15,759 (PS 07-13-05)
- 16,065 (PS 01-02)
- 17,081 a 17,138 (PS 02-01)
- 17,723 (PS 02-02)
- 18,114 (PS 07-13-06)
- 21,828 (PS 03-01)
- 22,467 (PS 03-02)
- 22,989 (PS 03-03)
- 30,794 (PS 04-01)
- 31,391 (PS 04-02)
- 33,606 (PS 05-01)
- 44,478 (PS 06-01)
- 44,885 (PS 06-02)

2) Na přejezdech v km 21,479 (PS 03-05), 23,315 (PS 03-06), 24,331 (PS 03-07) a 45,281 (PS 06-03) dojde k úpravám a doplnění PZS.

Nové přejezdové konstrukce SO 04-13-01/02, 05-13-01/05, 06-13-01/02, 07-13-01/11, 08-13-01, 02, 03, 04, 05)

Všechny železniční přejezdy v úseku Karlovy Vary dolní nádraží (mimo) – Nejdek a přejezdy v úseku Nejdek – Potůčky, vybavené novými PZS, budou vybaveny přejezdovými konstrukcemi, umožňujícími provoz s převýšením I 130 mm:

km	SO	km	SO
6,710	04-13-01	15,759	07-13-06
6,923	04-13-02	16,065	01-02
8,212	05-13-01	16,099	07-13-07
8,292	05-13-02	17,081	07-13-08
8,797	05-13-03	17,138	07-13-09
10,960	05-13-04	17,723	07-13-10
11,485	05-13-05	18,114	07-13-11
11,823	06-13-01	19,080	08-13-01
12,220	06-13-02	22,467	03-03
13,708	07-13-01	22,989	03-04
14,212	07-13-02	30,794	04-02
14,850	07-13-03	33,606	05-02
15,025	07-13-04	44,478	06-02
15,113	07-13-05	44,885	06-02



Mosty a propustky

Rekonstrukce mostu km 5,298 TÚ 0141 (SO 02-14-01)

Rekonstrukcí bude zřízena konstrukce ze zabetonovaných nosníků s průběžným štěrkovým ložem včetně rekonstrukce spodní stavby a úpravy podjezdu.

Rekonstrukce mostu km 6,746 TÚ 0141 (SO 05-14-01)

Rekonstrukcí bude zřízena konstrukce s průběžným štěrkovým ložem s prostorovou průchodností pro VMP 3,0 včetně zesílení spodní stavby a zřízení ochrany opěr proti vodnímu toku. Zvýšení traťové rychlosti, zvýšení přechodnosti na C3/60 km/hod.

Rekonstrukce propustku km 17,728 (SO 07-24-06)

Přestavba nevyhovujícího kamenného deskového propustku na trubní propustek z vlnitých profilů vyhovující světlosti

V rámci rekonstrukce železničního svršku v úseku 12,215 - 17,784 bude provedena obnova systému vodotěsné izolace a sanace železničního mostu km 15,866 (SO 07-14-01). Dále bude provedena přestavba nevyhovujících propustků z důvodu zatížitelnosti a prostorové průchodnosti km 8,756 (SO 05-24-01), km 12,647 (SO 07-24-01), km 15,000 (SO 07-24-02), km 15,350 (SO 07-24-03), km 16,110 (SO 07-24-04), km 17,146 (SO 07-24-05).

V úsecích s došterkováním pro zvýšení traťové rychlosti je nutno posoudit a případně provést přestavbu propustků km 18,078, km 18,123, km 18,178, km 18,670 ((SO 07-24-08/10).

Železniční stanice a zastávky

Železniční stanice Stará Role (SO 04-12-01) Ve stanici bude zřízeno nástupiště s výškou hran 550 mm nad TK. Délka hran bude činit 90 m. Toto nástupiště musí být provedeno dle normy ČSN 73 4959. Nástupiště bude poloostrovní oboustranné o šířce 6 000 mm.

Zastávky Nová Role zastávka, Nejdek-Suchá (SO 07-12-01, 07-12-02) V zastávkách budou vybudována vnější nástupiště ve výšce 550 mm nad TK a šířce 2 500 mm. Délka hran bude činit až 90 m. Tato nástupiště musí být provedena dle normy ČSN 73 4959.

Na nástupištech obou zastávek bude zřízen čekárenský přístřešek pro cestující veřejnost včetně vybavení (mobiliáře), označení a bezbariérového přístupu. Architektonický návrh bude součástí dokumentace. Předpokládá se rozměr 7,5 x 2,5 m.

Zabezpečovací a sdělovací zařízení

Bude provedena úprava SZZ K. Vary – vložení nového cestového návěstidla (Lc2b) hned za stávající výh. č. 43 (cca km 185,917) a rekonstrukce příslušného SW: bude provedeno v rámci stavby „Rekonstrukce 1. a 2. nástupiště žst. Karlovy Vary“, včetně příslušných úprav zařízení souvisejících s vložением nové výhybky č. 37 (dosud 45).

Nově budou zabezpečeny přejezdy v km 8,212, 8,292, 10,960, 15,025 a 15,759, zabezpečovací zařízení přejezdů v km 8,797, 13,708, 14,212, 14,850 a 18,114 budou upravena v souvislosti se zvýšením traťové rychlosti.

Budou provedeny úpravy TZZ v souvislosti s nově zabezpečenými železničními přejezdy včetně příslušných úprav zařízení DOZ K. Vary – Potůčky (ASW, SSW, diagnostika).

Budou provedeny úpravy stávajících PZS v souvislosti se zvyšováním traťové rychlosti.

Elektrotechnika

Výstavba přípojek k nově zabezpečovaným přejezdům (SO 05-36-01/04, 07-36-01/06, 1-01, 2-01/02, 3-01/02, 4-01, 5-01, 6-01).

6 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

6.1 Vztah k proceduře EIA

Vzhledem k dosavadní úrovni zpracování nebyla dosud podána žádost o vydání stanoviska podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví. Toto podání proběhne v rámci dalšího zpracování dokumentace.

6.1.1 Chráněná území přírody a krajiny

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

V zájmovém území, kudy prochází sledovaná část železniční trati, se nenachází žádná chráněná krajinná oblast ani národní park. Z velkoplošných ZCHÚ se nejbližší nachází CHKO Slavkovský les, jehož hranice je ve vzdálenosti cca 10 km od železniční trati.

V okruhu řešených úseků trati se nenachází ani žádné maloplošné chráněné území.

6.1.2 Územní systém ekologické stability (ÚSES)

Územní systém ekologické stability (dále jen ÚSES) je soubor funkčně propojených ekosystémů přírodního nebo přírodě 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. Jedná se o:

Lokální biocentrum Bažantí vrch v km cca 5,8 – 6,1: v místě průchodu biocentrem je trať vedena v odřezu svahu. V prostoru lokálního biocentra se nepředpokládá žádná stavební činnost.

Regionální biocentrum Nad rolavským jezem v km cca 8,3 – 8,6: trať tvoří hranici regionálního biocentra (vpravo trati), je vedena na náspu. V prostoru regionálního biocentra dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku. Po dobu stavby bude funkce biocentra krátkodobě ovlivněna zvýšenou hladinou hluku a emisí.

Lokální biokoridor v km 9,436: trať kříží lokální biokoridor propustkem (koryto bezejmenného pravého přítoku Rolavy). V prostoru lokálního biokoridoru dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku. Po dobu stavby bude funkce biokoridoru krátkodobě ovlivněna zvýšenou hladinou hluku a emisí.

Regionální biokoridor v km 10,460: trať kříží regionální biokoridor propustkem (koryto bezejmenného občasného pravého přítoku Rolavy). V prostoru biokoridoru dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku. Po dobu stavby bude funkce biokoridoru krátkodobě ovlivněna zvýšenou hladinou hluku a emisí.

Regionální biokoridor v km cca 12,500 – 17,960: trať se dotýká a částečně vstupuje do regionálního biokoridoru (údolí Rolavy). Je vedena převážně v odřezu svahu pravého břehu, vlastní tok Rolavy nikde nekříží. V prostoru biokoridoru dojde k rekonstrukci několika propustků a přejezdů a k rekonstrukci železničního svršku. Po dobu stavby bude funkce biokoridoru krátkodobě ovlivněna zvýšenou hladinou hluku a emisí.

Mezofilní bučinná osa nadregionálního biokoridoru 3 Studenec – Jezeří v km cca 15,75: nadregionální biokoridor kříží předchozí lokální biokoridor. V místě křížení vede trať v odřezu svahu nad pravým břehem Rolavy. Trať prochází biokoridorem v km cca 13,0 – 18,0.

V úseku Nejdek – Potůčky nebyl vzhledem k charakteru předpokládaných prací (rekonstrukce vybraných přejezdů) styk tratě s prvky ÚSES sledován.

6.1.3 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.

Stavba není v kolizi s žádným VKP registrovaným dle §6 zák. č. 114/1992 Sb.

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

Stavba kříží v úseku Karlovy Vary dolní nádraží – Nejdek VKP dle §3 zákona č. 114/1992 Sb. V platném znění jedná se o vodní toky a jejich bezejmenné přítoky:

- Teplá – km 0,764
- Ohře – km 1,008
- Bezejmenná vodoteč – km 6,162
- Rolava – km 6,746
- Bezejmenná vodoteč - km 8,756
- Bezejmenná vodoteč - km 9,505
- Bezejmenná vodoteč - km 9,712
- Bezejmenná vodoteč - km 10,183
- Bezejmenná vodoteč - km 13,974
- Bezejmenná vodoteč - km 17,727
- Bezejmenná vodoteč - km 19,096

V úseku Nejdek – Potůčky nebyl vzhledem k charakteru předpokládaných prací (rekonstrukce vybraných přejezdů) styk tratě s VKP sledován.

6.1.4 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 CHKO Slavkovský les se nachází několik evropsky významných lokalit a ptačích oblastí. Ty leží ve značné vzdálenosti od prostoru stavby, a proto nejsou při hodnocení stavby uvažovány.

6.1.5 Mimolesní zeleň

Součástí dokumentace je zpracovaný dendrologický průzkum.

Kácení zeleně je nutno provést z důvodu:

- Zajištění průjezdného profilu
- Odstranění náletové vegetace na svahových kuželech stávajících mostů
- 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, jsou uvedeny v dendrologickém průzkumu. Před zahájením stavby budou odstraněny dřeviny z prostoru dočasného záboru stavby. Kácení bude provedeno mimo vegetační období (listopad-březen).

6.1.6 Akustická studie

Na trati dojde vlivem revitalizace a navýšení intenzity dopravy na výhledový stav pouze k nepatrnému nárůstu hluchnosti v bezprostředním okolí železnice. Součástí dalších stupňů dokumentace bude akustická studie, z níž vyplynou případná protihluková opatření.

6.2 Vliv provádění stavby na životní prostředí

6.2.1 Vliv na zemědělský půdní fond

V rámci stavby se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor ZPF a PUPFL.

6.2.2 Oblasti surovinových zdrojů

Záměr není v konfliktu se zájmy chráněnými zák. č. 44/1988Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), v platném znění. V území stavby není vymezeno chráněné ložiskové území, dobývací prostor, nejsou evidována ložiska výhradních a nevýhradních nerostů. Trať se pouze mezi Starou a Novou Rolí dotýká hranice chráněného ložiskového území kaolinu.

6.2.3 Vliv na vodoteče a vodní zdroje

POVRCHOVÁ VODA

Území stavby je odvodňováno do Severního moře. Páteřním tokem je Ohře, oblast povodí Ohře a Dolního Labe. Povodím III. řádu jsou:

- Ohře po Teplou,
- Rolava.

VODNÍ ZDROJE, OCHRANNÁ PÁSMA VODNÍCH ZDROJŮ

Část stavby se nalézá v CHOPAV Krušné hory (úsek od km cca 17,5 – konec stavby).

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 nacházejí stávající ochranná pásma vodních zdrojů prostých vod, určená k ochraně vydatnosti, jakosti zdravotní nezávadnosti vodního zdroje. Ochranná pásma vodních zdrojů nejsou stavbou dotčena.

Přírodní zdroje



Stavba prochází ochranným pásmem II. A (počátek stavby – žst. Stará Role) a II. B (žst. Stará Role – km cca 11,0) přírodních léčivých zdrojů lázeňského místa Karlovy Vary.

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 záchytných 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 záchytné vany,
- zásobní pohonné hmoty budou na ploše ZS skladovány pouze v nezbytně nutném množství a budou uskladněny zabezpečeným způsobem (např. barely se záchytnou 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 je součástí dokumentace zpracovaný a projednaný Havarijní plán. Soubor opatření k ochraně stavby před povodněmi je řešen v dokumentaci zpracovaném a projednaném Povodňovém plánu.

6.2.4 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 skládkách 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 přesunů stavební techniky,
- optimalizací dopravních tras s ohledem na ochranu obytné zástavby a vytíženosti nákladních aut,
- snižováním prašnosti kropením,
- udržováním techniky v čistotě a hlavně v dobrém technickém stavu,
- mokrým čištěním komunikací u výjezdu z prostoru staveniště.

6.3 Údaje o dopravních trasách, přístupy na staveniště

Materiál se na stavbu bude dopravovat po silnici i železnici. Po kolejích bude odvezen svrškový materiál a štěrk ze snášené stávající koleje. Rovněž pokládka nové koleje, kromě položení základní vrstvy štěrkového lože, bude prováděna z koleje. Ostatní činnosti budou muset využívat automobilové dopravy. Trasa je přístupná ze silnice II/220, která sleduje trať v souběhu, resp. II/209, a odbočují z ní místní komunikace, které trať kříží většinou na úrovněových přejezdech. To umožní v době úplné výluky tratě přístup do jednotlivých úseků.

6.4 Odpadové hospodářství

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 (č. 376/2001 Sb., č.381/2001 Sb., č. 382/2001 Sb., č. 383/2001 Sb., č. 384/2001 Sb., 237/2002 Sb.) a nařízení vlády (č. 197/2003 Sb.).

Množství odpadů, které vzniknou během realizace stavby, bude evidováno souhrnně za celou stavbu, dle jednotlivých technologických a stavebních částí. Odpady budou zatříděny podle Katalogu odpadů (vyhláška č. 381/2001Sb.) a bude specifikováno jejich možné využití, popřípadě odstranění v souladu s platnou legislativou a na základě doporučení příslušných orgánů státní správy.

7 MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

7.1 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby se nepředpokládá trvalý ani dočasný zábor ZPF a PUPFL.

7.2 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Stavba nevyžaduje žádné trvalé zábory.

Připravovaná stavba leží v okrese Karlovy Vary. Zasahuje do katastrů Karlovy Vary, Bohatice, Sedlec, Stará Role, Nová Role, Suchá u Nejdku, Nejdek, Tisová u Nejdku, Oldřichov u Nejdku, Potůčky.

Stavba se nachází převážně na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC s. o. a ČD a. s. Pouze u železničních přejezdů a mostů zasahuje na pozemky vlastníků (správců) komunikací a toků, což jsou výlučně veřejnoprávní subjekty (Karlovarský kraj, města a obce, Povodí Ohře s. p.).

Přehled bilance ploch záborů v m² je vyobrazen v následující tabulce:

Katastrální území	ČD a. s. dočasný (včetně zařízení staveniště)	Dočasný	
		Ostatní (komunikace)	Vodní plochy
Sedlec		704	
Stará Role	17 181	300	550
Nová Role	15 007	550	
Suchá u Nejdku		800	
Nejdek		200	
Tisová u Nejdku		100	
Oldřichov u Nejdku		50	
Potůčky		100	
Celkem	32 188	2 704	550

ZPF ... zemědělský půdní fond

PUPFL ... pozemky určené k plnění funkce lesa

8 HODNOCENÍ NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ Z HLEDISKA PŘEDPISŮ HYGIENICKÝCH, JAKOSTNÍCH, BEZPEČNOSTNÍCH, OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI A POD.

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.

8.1 Bezpečnost práce

Stavba bude během provádění veřejnosti nepřístupná. 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.

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

Stavba vzhledem ke své veřejné nepřístupnosti neřeší problematiku užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace.

8.3 Požárně bezpečnostní řešení stavby

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

8.4 Povodňový a havarijní plán

Zhotovitel stavby jako uživatel závadných, popřípadě nebezpečných a zvláště nebezpečných látek má ve smyslu § 39 zákona č. 254/2001 Sb. o vodách povinnost zpracovat havarijní plán. Součástí dokumentace 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.



9 POŽADAVKY NA ZABEZPEČENÍ BUDOUCÍHO PROVOZU A ÚDRŽBY A DĚLENÍ NÁKLADŮ DLE DRUHU MAJETKU

Realizací stavby nedojde k úspoře provozního personálu na trati. Zvýšení traťové rychlosti a snížení nároků zejména na zimní údržbu umožní výhledově snížit potřebu udržovacího personálu.

10 PŘÍNOSY K ŘEŠENÍ PROBLÉMU ZAMĚSTNANOSTI

Efekty v řešení problémů zaměstnanosti (zvýšená možnost mobility pracovních sil, zvýšení atraktivity území pro investory, turistický ruch apod.) se dostaví zkvalitněním dopravní obsluhy území železniční dopravou. Záměr jiné přínosy k řešení problémů zaměstnanosti nemá.

11 SHRNUÍ HODNOCENÍ EKONOMICKÉ EFEKTIVNOSTI PROJEKTU / SHRNUÍ HODNOCENÍ VÝSLEDKŮ A DOPADŮ PROJEKTU

Ekonomické hodnocení je zpracováno pomocí nákladovo-výnosové analýzy (Cost Benefit Analysis - CBA). CBA byla provedena v souladu s materiálem „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic projektů železniční infrastruktury - Věstník dopravy 11/2013“.

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 (FIRR / EIRR), čistá současná hodnota (FNPV / ENPV) a poměr přínosů a nákladů (BCR).

V následujících tabulkách jsou uvedeny výsledky zpracované finanční a ekonomické analýzy.

Finanční analýza

Ukazatele	Ohodnocení
FRR	-4,79 %
FNPV	-363 521 tis. Kč

Ekonomická analýza

Ukazatele	Ohodnocení
ERR	6,16 %
ENPV	29 920 tis. Kč
B/C Ratio	1,08

Z pohledu finanční analýzy je hodnota FNPV pod hranicí ekonomické efektivnosti. Je to logické, vzhledem k zaměření projektu na modernizaci infrastruktury, která z hlediska investora obvykle nepřináší podstatné finanční efekty. Projekt sice přinese efekty i v oblasti provozu investora (především úspora zaměstnanců a provozních nákladů infrastruktury), výše úspor však nebude tak velká, aby jimi byly pokryty celé investiční náklady.

Z hlediska celospolečenského přínosu vykazuje projekt přijatelné výsledky (EIRR = 6,16%, ENPV = 29 920 tis. Kč). Tyto výsledky ekonomické analýzy jsou vyvolány zejména úsporou provozních nákladů na údržbu a opravy železniční infrastruktury, úsporou času cestujících a externalit.

Výsledek ekonomického hodnocení je, že projekt je ekonomicky efektivní (EIRR >5,5%), a hodnota EIRR 6,16 % ukazuje, že je to projekt ekonomicky přínosný. Přepínací hodnota odpovídá cca 34 mil. Kč., o které kdyby narostla výše investičních nákladů, tak už projekt ekonomicky efektivní nevychází.

Z výsledků vyplývá, že hodnocený projekt je ekonomicky efektivní a jeho realizace bude přinášet prospěch široké veřejnosti.

Ukazatel	Finanční analýza	Ekonomická analýza
IRR	-4,79 %	6,16 %
NPV	-363 521 tis. Kč	29 920 tis. Kč

12 ROZPIS NÁKLADŮ

položka	Kategorie nákladů	Celkové náklady projektu [v tis. CZK]
1	Poplatky za plány / stavební projekt	35 966
2	Nákup pozemků, výkup nemovitostí	0
3	Výstavba	424 464
4	Technologie	
5	Nepředvídatelné události	42 344
6	Příp. úprava ceny	
7	Technická pomoc	724
8	Propagace	310
9	Dozor v průběhu stavby	6 787
10	Mezisoučet	510 595
11	DPH	
12	CELKEM	



13 VÝČET PŘÍLOH

příloha A: dokumentace hodnocení ekonomické efektivity projektu

příloha B: neobsazeno

příloha C: identifikační údaje projektu - VZOR 80

příloha D: (investiční akce) předpokládaná bilance investičních potřeb a zdrojů financování projektu - VZOR 81

příloha E: (neinvestiční akce) předpokládaná bilance neinvestičních potřeb a zdrojů financování projektu - VZOR 82 - neobsazeno

příloha F: stavební objekty projektu - VZOR 83

příloha G: orientační výkres či mapa se zakreslením projektu

příloha H: neobsazeno

příloha I: 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 J a K: neobsazeno

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

příloha M: neobsazeno

 Verbatim.

CD-R

OVER
LIFE

700 MB
MC

52X
max. velocity

60

Přípravná dokumentace

93 39 3
Přípr 3
93 39 3