

MODERNIZACE REJD PLAVEBNÍ KOMORY DOLNÍ BEŘKOVICE

ZÁMĚR PROJEKTU



**ŘEDITELSTVÍ
VODNÍCH
CEST
ČR**

Únor 2017

OBSAH:

1) Identifikační údaje projektu:	2
2) Návaznost na schválené koncepce a programy:	3
3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:	5
4) Požadavky na technické řešení:	8
5) Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:	9
6) Územně technické podmínky:	12
7) Požadavky na inteligentní dopravní systémy:	12
8) Majetkoprávní vztahy:	13
9) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:	14
10) Požadavky na zabezpečení budoucího provozu a údržby a dělení nákladů dle druhu majetku:	14
11) Shrnutí hodnocení ekonomické efektivity projektu / shrnutí hodnocení výsledků a dopadů projektu:	15
12) Rozpis nákladů	15
13) Výčet příloh	17

Název investora: **Česká republika – Ředitelství vodních cest ČR**
 Adresa včetně PSČ: **nábř. L. Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1**
 IČ: **67981801**
 DIČ: **-**

ZÁMĚR PROJEKTU

investiční akce „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“

1) Identifikační údaje projektu:

číslo projektu: ISPROFOND 521 551 0020
 název projektu: **„Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“**
 místo realizace (kraj): Středočeský kraj (CZ020)

Předpokládané celkové investiční náklady v cenové úrovni roku:		2017 - 2020
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (s DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>		
➤ ŘVC - Příprava a vypořádání staveb 500 554 0004	3.998,-	4.837,-
➤ Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice 521 551 0020	81.535,-	98.657,-
Ostatní veřejné zdroje	0,-	0,-
Soukromé zdroje	0,-	0,-
Celkem	85.533,-	103.494,-

Předpokládané celkové neinvestiční náklady v cenové úrovni roku:		2017 - 2020
Položka	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (s DPH)
Veřejné rozpočty – <i>doprava – (SFDI, OP Doprava, TEN-T, EIB)</i>	0,-	0,-
Ostatní veřejné zdroje	0,-	0,-
Soukromé zdroje	0,-	0,-
Celkem	0,-	0,-

2) Návaznost na schválené koncepce a programy:

Záměr projektu je v souladu s následujícími dokumenty:

- A. **Dopravní politika České republiky pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050**, která byla schválena Usnesením Vlády České republiky č. 449 ze dne 12. června 2013 (dále též jen „Dopravní politika“).

Dopravní politika je vrcholný strategický dokument vlády České republiky se zásadním vlivem na dopravně - politický proces. Stanovuje cíle, priority a opatření, týkající se celého sektoru dopravy a určující základní směry jeho vývoje. Dopravní politika určuje gesční odpovědnost a orientační termíny pro plnění jednotlivých opatření. Jako strategický dokument vlády České republiky identifikuje Dopravní politika hlavní problémy sektoru dopravy a navrhuje opatření k jejich řešení.

Hlavním cílem Dopravní politiky je vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na životní prostředí.

Investiční akce je v souladu s níže uvedenými opatřeními v rámci jednotlivých priorit Dopravní politiky:

Priorita 4.1.1 Vytváření podmínek pro konkurenceschopnost ČR

- Modernizovat a dobudovat dopravní infrastrukturu v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství. ČR se nesmí stát periferií uprostřed Evropy.

Priorita 4.1.6 Vytváření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu

- Plánovat rozvoj dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu (infrastruktura silniční, železniční, letecká, vodní a nemotorové dopravy).

Priorita 4.4.2 Rozvoj dopravní infrastruktury, 4.4.2.3 Infrastruktura vnitrozemské vodní dopravy

- Připravovat projekty dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorová strategie).
- Řešit problémy splavnosti a spolehlivosti na dopravně významných a využívaných vodních cestách a dalších vodních cestách, jejichž rozvoj a modernizace je efektivní (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorová strategie).

- B. **Dopravní sektorové strategie, 2. fáze**, která byla schválena Usnesením Vlády České republiky č. 850 ze dne 13. listopadu 2013 (dále též jen „Dopravní sektorové strategie“).

Dopravní sektorové strategie jsou zásadní strategický dokument navazující na Dopravní politiku, které vytváří koncepci pro zajištění dopravní infrastruktury a rovněž 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.

Investiční akce je zařazena v rámci Dopravní sektorové strategie následovně:

- číslo opatření V027 odstraňující nedostatky z hlediska plynulosti a bezpečnosti

- C. **Rozpis přípravy projektové, majetkoprávní a inženýrské činnosti pro infrastrukturu vodních cest pro roky 2016 - 2017**, který byl schválen Centrální komisí Ministerstva dopravy (dále též jen „Rozpis přípravy“) dle Směrnic Ministerstva dopravy č. V-1/2012 a V-2/2012 v platném znění.

Záměr projektu je zařazen v rámci Rozpis přípravy následovně:

- jmenovitá akce
- plánovaná činnost v letech:
 - 2017: - zajištění územního rozhodnutí, zpracování projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení
 - 2018: - zpracování projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení, zajištění stavebního povolení projektové dokumentace, zpracování dokumentace pro zadání stavby

- D. **Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030**, která byla schválena Centrální komisí, která byla schválena 25. 1. 2017 vládou ČR.

Tato koncepce navazuje na Dopravní politiku ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Cílem Koncepce nákladní dopravy je stanovit priority pro oblast logistiky a nákladní dopravy a vytvořit takové prostředí, ve kterém může logistika a nákladní doprava zajišťovat potřebnou úroveň služeb pro zajištění konkurenceschopnosti ekonomiky, a zároveň hospodárně využívat existující zdroje. Jedním z prostředků ke snížení negativních celospolečenských účinků nákladní dopravy na společnost je rovnoměrná dělba přepravní práce mezi jednotlivé druhy dopravy. Je potřeba vytvořit takové prostředí, v němž budou moci být plně rozvinuty přednosti jednotlivých druhů dopravy, tj. aby mohly být poskytovány efektivnější a výkonnější logistické služby při naplňování strategických cílů v oblasti snižování energetické náročnosti, vlivu na životní prostředí a globální změny klimatu.

Investiční akce je v souladu s níže uvedeným:

2.1 Legislativní a nelegislativní dokumenty EU

Vyšší energetická účinnost, nižší dopady na životní prostředí a globální klima mají být mimo jiné dosaženy pomocí následujícího procesu:

- větší využívání energeticky účinnějších druhů dopravy, a to dopravy železniční a vodní (= úspory energií i čistá energie). V této souvislosti je definován celoevropský cíl převést 30 % současných výkonů silniční nákladní dopravy s délkou přepravy nad 300 km na železniční nebo vodní dopravu (tento cíl nelze aplikovat na jednotlivé členské státy, ale na EU jako celek).

- E. **Koncepce vodní dopravy** ze srpna 2016, která byla schválena Ministerstvem dopravy (aktuálně probíhá plný schvalovací proces)

Koncepce vodní dopravy (dále jen „Koncepce“) je strategickým materiálem, který svojí náplní rozpracovává národní strategický dokument Dopravní politika ČR pro období 2014 - 2020 s výhledem do roku 2050. Vodní cesty plní vedle funkcí dopravních rovněž řadu jiných funkcí a jedná se proto o oblast mezisektorovou, kde je nutná spolupráce všech zainteresovaných subjektů (především spolupráci MZe, MŽP, MPO a MMR).

Záměr projektu je zařazen v rámci Koncepce vodní dopravy (ze srpna 2016) následně:

4.3 Strategický cíl: Zajištění výkonné infrastruktury vodních cest s minimálními vlivy na vodní ekosystémy včetně financování

➤ 4.3.3 Specifický cíl: telematika ve vodní dopravě a zvyšování bezpečnosti provozu

b) stavební opatření na odstranění úzkých míst z hlediska bezpečnosti

- **Absence čekacích stání u některých plavebních komor.** U některých komor je bezpečné proplavování omežováno absencí čekacích stání pro návrhová plavidla, v některých rejdech jsou rovněž omezené prostorové poměry pro zaplouvání.

Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice v podobě úpravy tvarů rejd z hlediska bezpečného zaplouvání a vyplouvání a výstavby čekacích stání pro návrhová a pro malá plavidla.

- **Absence čekacích stání pro malá plavidla u většiny plavebních komor**

Významným problémem bezpečnosti proplavování plavebními komorami je absence bezpečných čekacích stání pro malá plavidla. Rekreační plavba na Labi a Vltavě dynamicky roste, včetně plavby plavidel z půjčoven řízených laiky s malými zkušenostmi, pro něž je důležité bezpečné vyčkávání na proplavování u plavebních komor, kdy nedojde k jejich ohrožení velkými plavidly. V minulosti byla řada rejd plavebních komor vybavena samostatnými čekacími stánkami, některé z nich ale nevyhovují kapacitně, konstrukční řešení se ukázalo jako nevhodné a nedostatečně bezpečné. U řady plavebních komor zejména na středním Labi nejsou pro malá plavidla žádná čekací stání. Důležité je zároveň v rámci čekacích stání řešit dobré informační propojení s velínem plavebních komor, aby nedocházelo k nedorozuměním, včetně řešení aspektů jazykových bariér u cizinců.

3) Popis stávajícího stavu a zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu:

Vodní tok Labe od ř. km 949,1 (2,080 km od osy jezu Přelouč) po říční km 726,6 (státní hranice se Spolkovou republikou Německo), včetně plavební dráhy vymezené na vodní ploše Velké Žernoseky plavebními znaky je dle zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, ve znění pozdějších předpisů, dle §3 odst. 4 písm. a) zařazen mezi sledované, dopravně významné, využívané vodní cesty.

Labská vodní cesta je dále rovněž součástí sítě TEN-T (transevropská dopravní síť, ve znění nařízení (EU) č. 1315/2013) jako nedílné součásti IV. Trans-evropské multimodálního dopravního koridoru. Labská vodní cesta je dále dle Evropské dohody o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN), článku 1 přílohy I zařazena mezi vnitrozemské vodní cesty mezinárodního významu (Sdělení Ministerstva zahraničních věcí č.163/1999 Sb.).

V rámci Labské vodní cesty je v provozu celkem 23 plavebních komor. Jedná se o následující plavební komory (směr po proudu toku):

- v prvním úseku (Horní Labe) jsou tři plavební komory: Pardubice, Srnojedy a Přelouč - která je dlouhodobě mimo provoz.

- v druhém úseku (Střední Labe) se nachází 15 plavebních komor: Týnec nad Labem, Veletov, Kolín, Klavary, Velký Osek, Poděbrady, Nymburk, Kostomlátky, Hradištko, Lysá nad Labem, Čelákovice, Brandýs nad Labem, Kostelec nad Labem, Lobkovice a Obříství

- v třetím úseku (Dolní Labe) se nachází 6 plavebních komor: **Dolní Beřkovice**, Štětí-Račice, Roudnice nad Labem, České Kopisty, Lovosice a Ústí nad Labem-Střekov

Níže jsou formou tabulek a grafů uvedeny statistické údaje proplavování plavebními komorami v úseku Dolního Labe z let 2008 – 2016. Data jsou rozřazena dle druhů plavidel. Kromě nákladních lodí je vidět vzrůstající trend v počtech proplavení plavidel (osobní lodě, malá

plavidla). Pokles v počtu proplavení za rok 2013 je dán existencí povodňových událostí, kde na některých komorách došlo k zastavení provozu až na 30 dní.

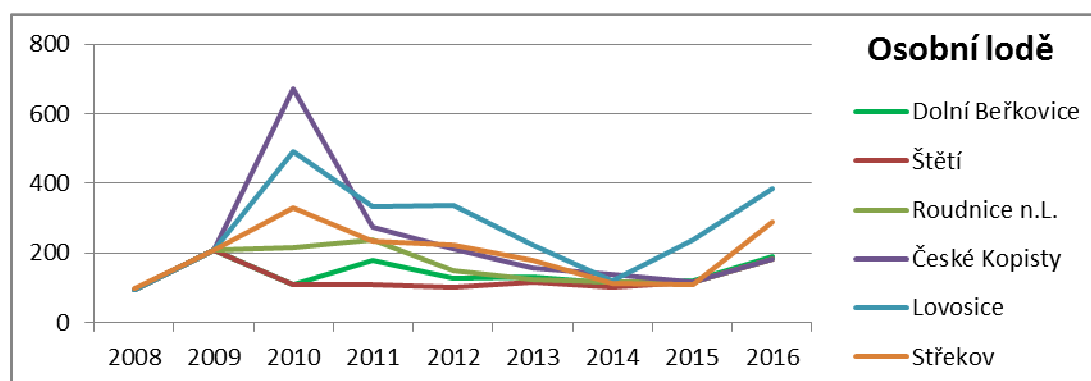
Pokles proplavování nákladních lodí úzce souvisí s poklesem nákladní vodní dopravy v ČR za poslední desetiletí na úkor dopravy železniční a automobilové.

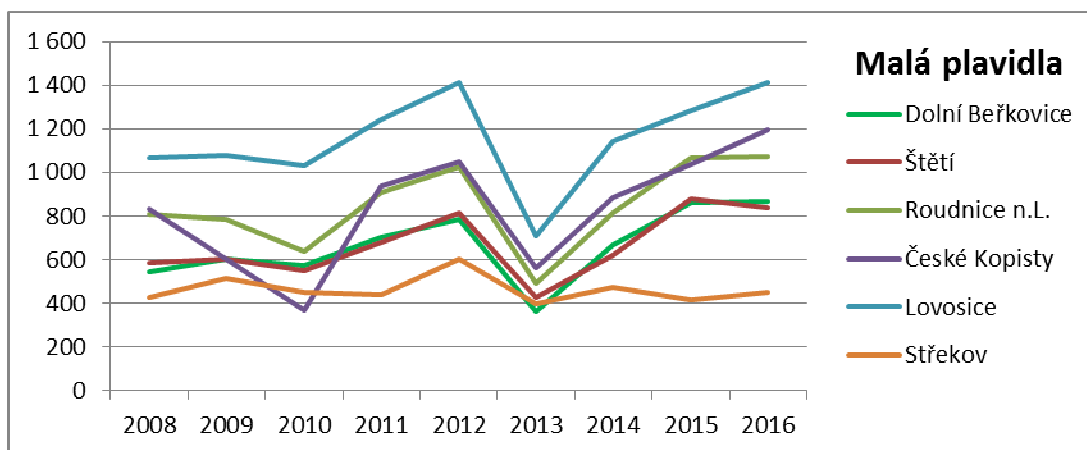
Konkrétně od roku 2013 objem nákladní dopravy stagnuje, koncepce vodní dopravy zavádí opatření, aby naopak došlo k výraznému nárůstu nákladní dopravy, a to jak v oblasti mezinárodní, prodloužené do vnitrozemí (která bude projíždět přes PK Dolní Beřkovice), tak také vnitrostátní včetně inovativních konceptů logistiky a nových druhů přeprav.

Nákladní lodě	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dolní Beřkovice	1 876	1 561	2 100	1 364	1 817	861	1091	681	661
Štětí	1 823	1 662	2 179	2 175	1 961	921	1223	1308	1040
Roudnice n.L.	1 394	1 254	1 739	1 484	944	742	859	632	348
České Kopisty	1 370	1 490	1 363	994	891	760	786	438	225
Lovosice	1 728	1 799	2 224	1 523	1 205	1 211	1115	858	493
Střekov	1 570	1 574	1 762	1 461	1 216	1 142	983	586	340

Osobní lodě	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dolní Beřkovice	94	208	108	178	128	132	113	119	190
Štětí	94	208	108	109	103	116	100	118	181
Roudnice n.L.	94	208	214	239	148	125	118	118	183
České Kopisty	94	208	671	273	212	156	139	115	184
Lovosice	94	208	491	332	336	221	119	236	385
Střekov	97	208	331	234	222	177	112	110	289

Malá plavidla	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Dolní Beřkovice	544	602	572	700	787	364	670	861	866
Štětí	583	603	549	678	816	428	620	877	839
Roudnice n.L.	809	782	638	910	1 024	493	812	1066	1070
České Kopisty	830	603	368	938	1 051	563	884	1036	1198
Lovosice	1 064	1 076	1 034	1 245	1 412	711	1141	1286	1414
Střekov	424	515	449	438	601	399	472	417	449





V Horní rejdě PK Dolní Beřkovice existuje provizorní řešení čekacího stání pro malá plavidla, které je umístěno v nevýrazné zátocě v ř.km 830.770. Jedná se o bývalý sjezd do vody, proto zátoka není příliš hluboká a stání je vhodné pouze pro plavidla s malým ponorem (cca 90 cm). Jedná se o pevné molo s nevyhovujícími rozměry pro budoucí provoz. Variantní řešení ukázalo na tuto lokalitu jako ideální pro umístění řádného čekacího stání pro malá plavidla a stala se tak předmětem modernizace horní rejdy. Plavidla umístěná u tohoto stání nebudou zasahovat do plavební dráhy ani nebudou blokovat přístup k jiným zařízením správce vodního díla. Při vhodném rozmístění zařízení na břehu bude zachován i průjezd kolem stání po pozemcích v majetku Povodí Labe, státní podnik.

Čekací stání návrhových plavidel v současné době prakticky neexistuje. Původně byl pro stání nákladních plavidel vyhrazen úsek břehu od ř.km 830.550 až po ř.km 831.925, dodnes je úsek vymezen úvaznými prvky, osazenými na břehu, nicméně pro pohodlné a bezpečné stání toto zařízení naprosto nevyhovuje.

V Dolní rejdě PK Dolní Beřkovice je zřízeno stání pro malá plavidla na povodním konci nábřežní zdi. Plavební hloubky, zejména v těsné blízkosti břehu, jsou však zcela nedostatečné a stání díky tomu je jen v omezené míře funkční.

Čekací stání pro návrhová plavidla zde neexistuje, pouze jsou na břehu instalována pacholata mezi ř.km 829.947 až ř.km 830.072, jež původně sloužila pro vyvazování vlečných sestav. V dnešní době je jejich využití pro tyto účely velmi sporné a to z důvodu nedostatečné plavební hloubky v blízkosti břehu, zakřivení břehové linie i obtížného přístupu na břeh.

Dle výše popsaného rejdy plavební komory Dolní Beřkovice nejsou vybaveny čekacím stáním, která by umožnila krátkodobé vyvázání plavidel, čekajících na proplutí plavební komorou. Plavidla jsou nucena vyčkávat na motorech v plavební dráze, což nepřispívá ekonomickému provozu plavby, ani podmínkám životního prostředí. Tato situace rovněž vytváří nebezpečné plavební situace, které zvyšují riziko plavební nehody.

Plavidla mohou být během čekání na proplavení plavební komorou vystavena řadě nahodilých vlivů, které mohou způsobit náhlou změnu polohy stojícího plavidla (účinky vln od projíždějících plavidel, poryvy větru apod.). V případě malých plavidel určených primárně k rekreačním účelům je v této souvislosti třeba zohlednit možnost menších zkušeností posádky, která nemusí na uvedené vlivy včas a adekvátně zareagovat.

Pokud není zajištěno bezpečné stání plavidla s možností vyvázání, lze očekávat podstatně vyšší pravděpodobnost výskytu nehod, které mohou mít za následek ohrožení zdraví posádky včetně případné kolize s ostatními plavidly, vodní cestou nebo jejími zařízeními.

Stát je ze zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění (dále též jen „zákon“), odpovědný za rozvoj, modernizaci a zajištění splavnosti dopravně významných

vodních cest. Tuto působnost státu vykonává mj. Ministerstvo dopravy prostřednictvím své organizační složky, kterou je Ředitelství vodních cest ČR.

Nedílnou součástí vodních cest jsou, dle § 2 odst. (1) zákona č. 114/1995 Sb., součástí vodní cesty, které jsou definovány v příloze č.1 zákona, kde je v bodě 5 uvedeno: „plavební komory, lodní zdvihač (svislá nebo šikmá) včetně rejd a úsporných komor, příp. jiná speciální plavební zařízení pro řízení plavby a její bezpečnost“.

Dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravně nebezpečných věcí, v platném znění, musí rejdy plavebních komor splňovat následující požadavky:

- podle § 6 odst. 6 - „Rejdy musí být vybaveny vyhovujícím osvětlením.“
- podle § 6 odst. 2 - „Rozměry rejd plavební komory musí být v souladu s rozměry a kapacitou plavební komory.“

Proplavování plavebními komorami se pak obecně řídí § 82 až 85 vyhlášky č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, kdy jsou zásadní především následující pravidla:

- Při připlouvání k místům určeným pro čekání plavidel v obvodu plavebních komor plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nehodlá-li vplout ihned do plavební komory a je-li na břehu osazen příslušný signální znak, zůstane stát před tímto znakem.
- Proplavení plavební komorou probíhá v pořadí, v jakém plavidla připlula do míst určených pro čekání plavidel. Proplavují-li se malá plavidla společně s plavidly, která nejsou malými, vplují do plavební komory až po těchto plavidlech.
- Přibližuje-li se plavidlo specifikované vyhláškou k plavební komoře nebo stojí-li v obvodu plavební komory, umožní mu ostatní plavidla snadné proplutí a přednostní vyplavení.
- Plavidlo čekající na vplutí zaujme místo jen v jedné šířce za sebou co nejbližší břehu, aby neuzavíralo plavební dráhu.

Z výše uvedených pravidel vyplývá požadavek na umožnění bezpečného stání plavidel čekajících na vyplavení plavební komorou v prostorech před vjezdy do komor – v rejdech.

Z hlediska dalšího rozvoje vodních cest v České republice je proto zapotřebí plavební komory čekacími stáními dovybavit, čímž dojde k zvýšení bezpečnosti při vyplavování. Bezpečnost při vyplavování je zapotřebí zajistit tím více, že na Labské vodní cestě dle výše uvedených statistických údajů dochází k postupnému nárůstu rekreační plavby (malá plavidla). Z pohledu možných plavebních nehod hrozí vyšší riziko na základě nezkušenosti posádek malých plavidel, které mohou při současném vyplouvání komorou s osobní lodí zazmatkovat.

Důvodem realizace předkládané investiční akce je zajistit v rejdech plavební komory Dolní Beřkovice, dostatečně kapacitní a technicky vyhovující čekací stání pro malá plavidla a osobní lodě až do velikosti návrhového plavidla, která by vyhovovala požadovaným parametrům vodní cesty a zvýšit tak bezpečnost plavidel při vyplavování plavebními komorami. Zároveň tak dojde ke zvýšení spolehlivosti plavebního provozu a rovněž zvýšení atraktivity pro uživatele vodní cesty prostřednictvím vybudování potřebné infrastruktury.

4) Požadavky na technické řešení:

Účelem záměru je dovybavit rejdy plavební komory Dolní Beřkovice dostatečně kapacitním a technicky vyhovujícím čekacím stáním pro plavidla, neboť rejdy plavební komory nejsou v současné době takto vybaveny. V rejdech je navrženo čekací stání pro malá plavidla (ponor

1,8 m, délka plavidla 20 m) a čekací stání pro návrhové plavidlo s možností vyvázání plavidla o délce až 200 m a ponorem až 2,2 m. Čekací stání jsou navržena s možností výstupu na břeh. V rámci modernizace rejd je navržena výstavba objektu sociálního zázemí. Tento objekt je zajištění základních služeb posádek malých plavidel, které ho budou moci využít pro doplnění zásob vody, vyprázdnění jímky splaškových vod, dobíjení akumulátoru a v případě potřeby i bude možno využít WC a umývárnu.

Technické řešení je následující:

- Stání u pevné (štětovnicové) nábrežní stěny s úvaznými prvky - pacholaty
Horní rejda – stání pro návrhová plavidla
- Stání u pevné (štětovnicové) nábrežní stěny s tyčovými úvaznými prvky
Horní rejda – stání pro malá plavidla, Dolní rejda – stání pro malá plavidla
- Dalby s úvaznými prvky – pacholaty
Dolní rejda - stání pro návrhová plavidla

Návrhové parametry projektu byly zvoleny na základě:

- zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě, v platném znění,
- vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravně nebezpečných věcí, v platném znění,
- vyhláška Ministerstva dopravy č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu
- projednání se Státní plavební správou a Povodím Labe, státní podnik,

v následujících technických parametrech:

- rozměry malého plavidla: 20,0 m délka plavidla, 5 m šířka plavidla
- minimální plavební hloubka pro malá plavidla: 1,8 m (1,5 m ponor + 0,3 m marže).
- tyčové úvazné prvky jsou umístěny po max. 2,5 m
- rozměry návrhového plavidla: 200 m délka, šířka 12 m
- minimální plavební hloubka pro návrhová plavidla: 2,5 m (2,2 m ponor + 0,3 m marže)

5) **Specifikace rozhodujících stavebních objektů a provozních souborů:**

V obou modernizovaných rejdách u čekacích stání malých plavidel bude kromě samotného stání též zajištěno potřebné osvětlení, kamerový systém, oboustranné dorozumívací zařízení (mezi stáním a velínem) a informační panel.

Čekacích stání pro návrhová plavidla budou jen osvětlena, u horního stání návrhových plavidel bude zajištěno napájení pro kotvící plavidla.

Čekací stání budou vybavena příslušným plavebním značením.

Popis investic ŘVČ ČR

Horní rejda:

Čekací stání návrhových plavidel: Čekací stání pro návrhová plavidla je navrženo jako pevná hrana v přímém úseku břehu ř.km 830,920 - ř.km 831.055. Stání bude tvořeno štětovnicovou stěnou ze štětovnic VL 604 S 270, zabíranou podél břehu, která bude na

koruně zpevněna mohutnou železobetonovou převázkou o rozměrech 130 cm x 150 cm. Stěna bude stabilizována trvalými tyčovými zemními kotvami s injektovaným kořenem s únosností 350 kN.

Plavební hloubka v místě stání bude zajištěna prohrábkou na minimální plavební hloubku 250 cm, pro zajištění stability břehu, podél něhož bude prováděna prohrábká, je uvažováno prodloužení hrany čekacího stání, která má délku 135 m, dvěma zavazovacími křídly, která jsou mírně zalomena směrem ke břehu. K těmto prodlouženým křídům nábrežní zdi bude terén upraveného dna stoupat ve sklonu 1:3; v místech, kde již křídla jsou ukončena, pak tento svah naváže na stávající terén dna.

Čekací stání bude vystrojeno standartními úvaznými prvky – pacholaty, která budou osazena ve vzdálenostech po 30 m. Pro vyvázání prázdných plavidel je navrženo osazení pacholat ve výškové úrovni 1 m nad úrovní pochozí plochy převázky. Úvazné prvky jsou doplněny vázacími kruhy, jež budou osazeny jednak na vlastní přístavní hraně v počtu 4 ks, jednak na poproudním zavazovacím křídle. Pro zajištění bezpečného výstupu po případném pádu osob do vody jsou ve stěně osazeny výstupové žebříky ve vzdálenostech do 20 m. Bezpečnost osob při pohybu po přístavní hraně bude zajištěna ocelovým zábradlím o výšce 110 cm nad povrchem konstrukce. Stání bude osvětleno sklopnými stožáry o výšce 6 m s výložníkem 4,5 m.

Čekací stání malých plavidel: Bude modernizováno stání pro malá plavidla zřízené v malé zátoce levého břehu horního plavebního kanálu v ř.km 830.770, které je nezbytné prodloužit na délku stání 20 m a zároveň zajistit plavební hloubku v prostoru čekacího stání na 180 cm. Konstrukčně bude stání řešeno jako stání u pevné přístavní hrany, která bude tvořena štetovnicovou stěnou Larsen, řady VL 604 S 270 o délce 7 m. Štetovnice budou beraněny z plavidla a jejich koruna bude po zabíraní seříznuta na úroveň 255.49 m n. m. Pro zajištění stability břehu po provedení prohrábký je uvažováno prodloužení hrany čekacího stání, která má délku 20 m, dvěma prodlužovacími křídly, která jsou mírně zalomena směrem k průběžné břehové hraně rejd, takže jednoznačně vymezují prostor s dostatečnou plavební hloubkou.

Tyčové úvazné prvky budou osazeny podél návodní hrany v odstupech po 2,5 m. Do stěny budou osazeny dva přístupové žebříky, které budou ukončeny v úrovni dna.

Bezpečnost bude zajištěna ocelovým zábradlím, které bude na převázkou nábrežní zdi osazeno s dostatečným odstupem od pevné hrany. Stání malých plavidel je navrženo mimo plavební dráhu v malé zátoce, kde je téměř v celém rozsahu stání třeba zajistit požadované plavební hloubky prostřednictvím prohrábký na 1,8 m. Stání bude osvětleno sklopnými stožáry o výšce 6 m s výložníkem 4,5 m.

Dolní rejda:

Čekací stání návrhových plavidel: Stání bude tvořeno dalbami osazenými v jedné přímce délky 180 m v osové vzdálenosti 20 a 30 m. Dalby budou umístěny do koryta Labe před linií záhozové patky vně levého okraje plavební dráhy. Pro vybudování dalbového stání budou použity dalby, svařené z ocelových trubek o průměru 530 mm.

Dalby budou vybaveny úvaznými prvky – pacholaty, jež budou umístěna na trubce, orientované směrem do plavební dráhy. Každá dalba je vybavena žebříkem pro výstup z plavidla na horní plošinu. Žebříky jsou na spodní straně ukončeny pod hladinou vody v hloubce 1,5 m. Ze tří daleb je po ocelové lávce pro pěší zajištěn přístup na břeh. Lávky jsou uloženy na konzole na dalbách a na betonové bloky na břehu. Svislé trubky daleb budou 12 m dlouhé a založené budou do hloubky 4 m pode dno řeky.

Po osazení daleb bude provedena prohrábká na potřebnou plavební hloubku 2,5 m pod min. plavební hladinu, s přechodem ke břehové neupravené části ve sklonu 1:3. Pro zajištění možnosti ke stání pohodlně připlout a pak pokračovat dále do plavební komory budou prohrábký prodlouženy ve směru linie daleb až do proniku s plavební dráhou. V celém čekacím stání bude takto zajištěna bezpečná plavební hloubka 2,5 m pod min. plavební hladinu,

prohrábka bude pokračovat až k linii plavební dráhy, aby bylo možné ke stání bezpečně doplout. Stání bude osvětleno sklopnými stožáry o výšce 6 m s výložníkem 4,5 m.

Čekací stání malých plavidel:

Jedná se o podélné stání u pevné hrany, s umístěním prostoru stání mimo plavební dráhu. Přístavní hrana dolního stání bude vybudována jako štetovnicová nábrežní zeď, která bude na koruně zpevněna železobetonovou převázkou a bude kotvena do břehu. Poměrně značný rozkvy plavebních hladin si vyžaduje zřízení nábrežní zdi o výšce 2,83 m. Stání proto bude rozděleno na dvě části o délce po 10 m, přičemž vyšší úroveň je navržena tak, aby koruna zdi výškově navazovala na plato stávající levobřežní zdi v dolní rejdě. Druhá část je navržena v úrovni 153,72 m n.m., což je 1 m nad úrovní minimální plavební hladiny.

Malá plavidla budou vyvazována k tyčovým úvazným prvkům, jež budou osově vzdáleny 2,4 m. Protože je třeba zajistit bezpečnost plavidel a kapacitu stání i při vyšších průtocích, budou všechny úvazné prvky vytaženy až nad maximální plavební hladinu, přinejmenším na úroveň 1 m nad maximální plavební hladinu. V návodní stěně budou osazeny žebříky pro výstup z plavidel pro běžné vodní stavy v úrovni minimální plavební hladiny. Z bezpečnostních důvodů budou žebříky protaženy až ke dnu stání.

Čekací stání malých plavidel je navrženo mimo plavební dráhu, proto je v téměř celém rozsahu stání třeba zajistit požadované plavební hloubky prostřednictvím prohrábky. Pro zajištění možnosti ke stání pohodlně připlout a pak pokračovat dále do plavební komory budou prohrábky plynule napojeny na stávající prohrábky pro návrhová plavidla. Toto opatření, spolu se zapuštěním čekacího stání do břehu, si vyžaduje, aby byla provedena břehová korekce na povodní straně čekacího stání.

Stání bude osvětleno sklopnými stožáry o výšce 6 m s výložníkem 4,5 m.

Popis investic Povodí Labe s.p. (není součástí tohoto záměru a nebudou financovány z prostředků SFDI)

Sociální zázemí

Objekt bude umístěn v prostorách dolní rejdy na terase nad platem levobřežní zdi pod cyklostezkou. Přístup bude zajištěn pouze ve směru od vody po kamenných schodech. Objekt zázemí bude tvořit domek založený na železobetonové desce, která bude umístěna na šterkopískové vyrovnávací vrstvě. Protože místní poměry neumožní umístit celý objekt na plochu, uvažovanou k zástavbě, bude na povodním konci objektu vybudována malá opěrná zídka, která bude obložena obkladem z lomového kamene. Vstupní dveře do objektu budou směřovat proti proudu, v jejich blízkosti bude čerpací jímka s výlevkou pro splaškové vody. Ostatní služby budou poskytovány uvnitř objektu. Pitná voda pro objekt sociálního zázemí bude odebírána z vodovodní přípojky Povodí Labe s.p., na niž bude napojena v blízkosti levobřežní opěry lávky přes plavební komory. Odpadní voda jak z výlevky, tak i z WC a umývárny bude shromažďována v akumulární jímce o užitečném objemu cca 5m³, z níž následně bude čerpána a vyvážena na ČOV cisternou. Uvažuje se pouze letní provoz objektu, na zimu je proto předpokládáno vypouštění vody z přípojky i ze zařizovacích předmětů v objektu sociálního zázemí.

Objekt je navržen tak, aby při případném příchodu povodně nedocházelo k významným škodám na jeho konstrukci či vybavení.

Odběrné místo elektrické energie

V rámci stání pro návrhová plavidla v horní rejde PK Beřkovice bude osazen rozvaděč s možností připojení se na elektrickou energii pro potřeby Povodí Labe s.p.

6) Územně technické podmínky:

Záměr je situován do prostoru stávající vodní cesty a to v korytě vodního toku Labe a na přilehlých březích. Záměr se nachází na území Středočeského kraje.

Stání v horní vodě se navrhuje v horní rejdě plavební komory, podél levého břehu Labe v ř. km 830,8 – 831,1. Celkově je levá břehová hrana velmi nízká, porostlá bylinným porostem, pod níž je skryta dlažba z lomového kamene nasucho. Disponibilní prostor pro zřízení čekacích stání je velmi stísněný, protože v blízkosti břehu končí oplocené pozemky různých majitelů a navíc mezi nimi a břehovou hranou vede cyklostezka, která jako dotační stavba nesmí být výstavbou čekacích stání dotčena.

Stání v dolní vodě se navrhuje rovněž při levém břehu Labe (ř.km 828,7 – 830,2), a to v úseku mezi koncem levobřežní nábrežní zdi pod plavební komorou a dolním (povodním) okrajem dýhární Danzer. Břeh je v těchto místech opevněn dlažbou z lomového kamene nasucho, která je v korytě opřena o záhozovou patku.

Vzhledem k charakteru záměru a zvolenému technickému řešení nemá tento záměr žádný významný negativní vliv a je v celém svém rozsahu bezproblémově realizovatelný. Záměr je v souladu s platným územním plánem. Přístup k jednotlivým čekacím stáním bude po stávající vodní cestě.

7) Požadavky na inteligentní dopravní systémy:

Základní technické řešení obsahující stručný výčet prvků inteligentních dopravních systémů (ITS), stručně popisující použitou technologii, místo instalace a zahrnující definovaná komunikační rozhraní

Záměr bude obsahovat kamerový systém, díky kterému bude z velínu plavební komory možno sledovat prostor u čekacích stání malých plavidel. V prostoru rejd bude na stožáru namontována video kamera s rozvaděčem pro zařízení videa. Kamery budou pohyblivé s možností přiblížení video obrazu, jejich ovládání a monitorování bude instalováno obsluze PK na velínu. Na kamerovém stožáru bude situován reproduktor pro jednosměrné rozhlasové zařízení, které bude moci využívat obsluha plavební komory pro každé z čekacích stání. Pro obousměrné dorozumívání mezi účastníky plavebního provozu a obsluhou PK bude sloužit dorozumívací zařízení.

Dále budou zřízeny světelné informační panely, pro možnost informovat posádku malých plavidel o aktuální situaci na PK. Informační panel bude obsahovat třířádkový text s možností změny zobrazované zprávy. Jeho ovládání bude možné z velínu plavební komory. Tyto světelné tabule budou zapojeny do systému telematických tabulí harmonizovaných Státní plavební správou. Pro horní stání bude panel umístěn na střeše velínu na její návodní straně, pro dolní stání bude umístěn na přechodové lávce nad malou plavební komorou, výškově musí být osazen vždy nad hladinou Q_{2002} . Písmo zobrazované na informačním panelu, bude možné přečíst z bližších čekacích stání pro malá plavidla.

Pro čekací stání budou položeny kabely pro přívod elektrické energie v CYKY provedení, pro sdělovací účely budou použity sdělovací kabely 3 a 5XN,08 TCEPKPFLE a optické kabely typu 8 MM 50/125. Kabely budou uloženy do volné zeminy v chráničkách v celé délce, na komorách budou využity stávající kabelové žlaby - kabelovody pro provoz plavebních komor.

Vazba projektu na nadřazené systémy ITS

Kamerový systém obsahuje lokální systém v rámci plavební komory Dolní Beřkovice. Informační panely budou zapojeny do systému telematických tabulí harmonizovaných SPS, se

zdrojem dat provozních pokynů SPS ze systému LAVDIS, dostupných z centrálního serveru službou FTP.

Stručný popis zajištění provozu včetně organizačních vazeb

Provoz ITS kamerového systému, dorozumivacích zařízení a informačních panelů bude zajišťovat Povodí Labe s.p. Obousměrné dorozumivací zařízení musí být vždy před povodní demontováno.

Zhodnocení, zda se jedná o novou výstavbu nebo o doplnění prvků ITS

Jedná se o novou výstavbu.

Využití infrastruktury nebo sdílení některých aplikací ITS více rezortními organizacemi nebo více rezorty

Není možné pro tento typ stavby využít.

Požadavky na přenosovou síť včetně uvedení základní specifikace její kapacity a dostupnosti a spolehlivosti a bezpečnosti datových spojení

Přenos z kamer bude sloužit pouze pro potřeby obsluhy plavebních komor.

Pro vstup do budovy sociálního zázemí bude účastníkům sloužit čipová předplacená karta, pomocí níž se dostanou dovnitř a budou moci využívat poskytovaných služeb. Zároveň tím bude monitorováno, kdo do objektu vstoupil. U vstupu bude umístěno zařízení s datovým přenosem na Povodí Labe s.p. pomocí optického kabelu.

8) Majetkoprávní vztahy:

Níže je uveden výpis všech dotčených pozemků stavbou. Převážná většina pozemků je ve vlastnictví České republiky s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Labe s.p.

Trvalý zábor stavby bude na pozemcích těchto vlastníků v k.ú Dolní Beřkovice:

- Česká republika s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Labe, státní podnik
 - parc. č.: 806/2, st. 604, 806/1

Trvalý zábor stavby bude na pozemcích těchto vlastníků v k.ú Křivenice:

- Česká republika s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Labe, státní podnik
 - parc. č.: st. 423, 87/1, 100, 480/1, 473/1
- Obec Horní Počáply
 - parc. č.: 455/1

Dočasný zábor stavby bude na pozemcích těchto vlastníků v k.ú Křivenice:

- Česká republika s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Labe, státní podnik
 - parc. č.: st. 480/3, 489, 87/1, st.423, 100, st. 604, 480/1, 473/1
- Danzer Bohemia – Dýhárna s.r.o.
 - parc. č.: 105
- Obec Horní Počáply

- parc. č.: 455/1

Dočasný zábor stavby bude na pozemcích těchto vlastníků v k.ú Dolní Beřkovice:

- Česká republika s právem hospodařit s majetkem státu pro Povodí Labe, státní podnik
 - parc. č.: 591/8, 806/1, st. 604, 806/2, 793/1

Záměrem nebudou dotčeny pozemky spadající pod ochranu ZPF (zemědělského půdního fondu)

Na pozemcích, kde budou umístěny inženýrské sítě (dočasný zábor), bude majetkoprávní vypořádání řešeno zřízením smlouvy o zřízení služebnosti inženýrské sítě.

Majetkoprávní vypořádání trvalých i dočasných záborů bude vyřešeno před zahájením realizace stavby.

9) Hodnocení navrhovaného řešení z hlediska environmentálních vlivů:

Vzhledem k charakteru záměru, jeho rozsahu a zvolenému technickému řešení nepředpokládáme výraznější negativní ovlivnění žádných environmentálních vlivů, které by bylo potřeba podrobněji specifikovat. Stavba nebude produkovat žádný odpad ani nebude docházet k znečišťování ovzduší. Záměr nevyvolává nároky na trvalý zábor pozemků určených k plnění funkcí lesa ani na pozemky zemědělského půdního fondu.

Dle obdržení vyjádření Krajského úřadu Středočeského kraje a Ministerstva životního prostředí nemůže mít záměr významný vliv na soustavu NATURA 2000 a rovněž nepodléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí). Jednotlivá vyjádření dokladující tyto závěry jsou součástí přílohy K.

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

Stavba bude po svém dokončení trvale ve vlastnictví České republiky, správu bude zajišťovat správce vodní cesty – Povodí Labe s.p., které bude vykonávat právo hospodaření k majetku státu. Vzhledem k charakteru stavby – modernizace rejd stávající plavební komory – nedojde ke změně technických a finančních požadavků na zabezpečení běžného budoucího provozu oproti původnímu stavu před modernizací.

V rámci objektu sociálního zázemí bude instalováno zařízení pro vstup na čipovou předplacenou přístavní kartu provozovanou ŘVČ ČR, zařízení umožňující vstup do objektu bude v majetku ŘVČ ČR.

Záměr bude využíván v souladu s podmínkami smlouvy o financování z rozpočtu SFDI - trvale veřejně a bezplatně k účelu plavby.

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

Shrnutí kvantitativních a kvalitativních ukazatelů výsledků a dopadů projektu:

	parametr	Množství
Čekací stání pro malá plavidla	ks	2
Čekací stání pro návrhová plavidla	ks	2

Hodnocení ekonomické efektivity záměru je provedeno v souladu s „Prováděcími pokyny pro hodnocení efektivity investic na vodních cestách“, které schválilo Ministerstvo dopravy, Odbor infrastruktury a územního plánu dne 20.1.2014 pod č.j.: 4/2014-910-IVD/1 ve smyslu „Prováděcího pokynu k metodice pro hodnocení ekonomické efektivity a ex-post posuzování nákladů a výnosů projektů železniční infrastruktury, pozemních komunikací a dopravně významných vodních cest“ schváleného rozhodnutím Centrální komise Ministerstva dopravy dne 23. února 2016 pod č.j.: 26/2016-910-IZD/1 (dále též jen „Prováděcí pokyny“).

Ekonomické hodnocení záměru metodou CBA se neprovádí, neboť záměr svým charakterem a věcnou náplní spadá pod článek IV. „Odlišné postupy“ odstavec 2 „Hodnocení efektivity projektů podle části III těchto pokynů se neprovádí v následujících případech:“ písmeno f) „plavební značení a bezpečnostní zařízení (např. **čekací stání plavidel** včetně ochranných přístavů a vysokovodních vázacích zařízení na vodní cestě, svodidla, plavební znaky včetně kilometráže vodní cesty, značení plavební dráhy, mostních konstrukcí, objekty na vodní cestě k poskytování servisních služeb plavidlům apod.)“ Prováděcích pokynů.

V souladu s bodem 5.5 Článku 5 Hodnocení ekonomické efektivity projektu Směrnice č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ (dále též jen směrnice MD) je v příloze B přiložena kvalitativní a kvantitativní analýza podstatných výsledků a dopadů projektu s ohledem na veřejný zájem České republiky.

Kvantitativní a kvalitativní analýza projektu je zpracována v dokumentaci **"Kvantitativní a kvalitativní analýza Modernizace rejd PK Beřkovice"**, VUT v Brně, fakulta stavební, Centrum AdMaS, 10/2015.

12) Rozpis nákladů

Stavební náklady ŘVC ČR v c.ú. 2017:	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Horní rejda – čekací stání malá plavidla	7.500,-	9.075,-
Horní rejda – čekací stání návrhová plavidla	38.000,-	45.980,-
Dolní rejda – čekací stání malá plavidla	7.000,-	8.470,-
Dolní rejda – čekací stání návrhová plavidla	18.400,-	22.264,-
Celkem stavební část	70.900,-	85.789,-

Stavební náklady Povodí Labe s.p. v c.ú. 2017 *:	tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
Sociální zázemí	1.174,-	1.421,-
Odběrné místo elektrické energie	0.030	0,036

* není součástí tohoto záměru

Výše stavebních nákladů byla stanovena na základě kalkulace objemů stavebních prací a stavebních nákladů, pro kterou byly použity agregované položky. Dílčí objemy prací byly spočítány na základě situací a příčných řezů zpracovaných v rámci dokumentace. Ceny konstrukcí byly stanoveny na základě znalosti jednotlivých prvků těchto konstrukcí. Jednotkové ceny byly stanoveny na základě cenové soustavy ÚRS platné v době zpracování projektové dokumentace. Vzhledem k rozsahu a technickému řešení stavby jsou v rámci kalkulace předpokládány drobné výzisky, které byly zahrnuty do kalkulace stavební části, (výzisky budou dále upřesněny v rámci navazujících projektových stupňů – DSP).

Stavební náklady (bez DPH) v c.ú. 2016:

Do výpočtu výše investičních nákladů byla zahrnuta rezerva na inflační vlivy dle „Metodického pokynu pro stanovení rezervy na inflační vlivy v investičních záměrech v rámci sjednocení postupu MD ČR, SFDI a hlavních příjemců - ŘSD, SŽDC a ŘVC“, vydaného SFDI dne 7. července 2008. Inflační koeficient byl použit ve výši - 0,00% dle aktualizace SFDI ze dne 30.6.2016.

	2018	2019	2020	Celkem
Rozložení nákladů do let	10.500,- tis. Kč	49.900,- tis. Kč	10.500,- tis. Kč	70.900,- tis. Kč
Inflační koeficient - 0,00%	10.500,- tis. Kč	49.900,- tis. Kč	10.500,- tis. Kč	70.900,- tis. Kč
Úprava ceny:				0,- tis. Kč

Rozpis nákladů

CELKOVÉ NÁKLADY PROJEKTU		tis. Kč (bez DPH)	tis. Kč (vč. DPH)
1	Poplatky za plány / stavební projekt	3.998,-	4.837,-
2	Nákup pozemků	0,-	0,-
3	Výstavba	70.900,-	85.789,-
4	Technologie	0,-	0,-
5	Nepředvídatelné události	7.090,-	8.579,-
6	Příp. úprava ceny	0,-	0,-
7	Technická pomoc	0,-	0,-

8	Propagace	0,-	0,-
9	Dozor v průběhu výstavby	3.545,-	4.289,-
10	Mezisoučet	85.533,-	
11	(DPH)	17.961,-	
12	CELKEM	103.494,-	

13) Výčet příloh

- A. Formuláře VZOR 80 - 83.
- B. Analýzy výsledků a dopadů projektu
- C. Neobsazeno.
- D. Orientační výkres, případně detailnější mapa se zakreslením projektu a vyznačením začátku a konce stavby:
 - Přehledná situace
 - Pro všechna stání:
 - Situace
 - Vzorový příčný řez
 - Vizualizace
- E. Doložení současného stavu
- 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.
- G. Neobsazeno.
- H. Neobsazeno.
- I. Neobsazeno.
- J. Prohlášení investora, že poskytnutí finančních prostředků na akci dle platné Směrnice V-2/2012 představuje / nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu.
- K. Ostatní přílohy:
 - Dokladová část

V Praze dne:

.....
Ing. Lubomír Fojtů
 ředitel

Příloha A

Formuláře VZOR 80 - 83

		ZÁMĚR PROJEKTU		VZOR 80	
NÁZEV AKCE		Modernizace rejd plavební kmory Dolní Beřkovice			
ČÍSLO AKCE		5215510020			
INVESTOR		Ředitelství vodních cest ČR			
IČ:	67981801	Rodné číslo (v případě, že účastník nemá IČ):		-	
TERMÍNY PŘÍPRAVY A REALIZACE AKCE (mm.rrrr) :					
	Název etapy	zahájení		dokončení	
8003	Vypracování a schválení projektové dokumentace	11	2014	7	2018
8004	Zadání akce (stavební části stavby)	8	2017	10	2017
8005	Zadání technologické části stavby (strojů a zařízení)*				
8006	Realizace akce (stavební části stavby)	11	2018	2	2020
8007	Realizace technologické části stavby (strojů a zařízení)*				
8008	Závěrečné vyhodnocení akce	2	2020	6	2020
ROZHODUJÍCÍ PROJEKTOVANÉ PARAMETRY :					
	Název parametru	měr.jednotka		hodnota parametru	
8011	čekací stání pro malá plavidla	počet		2	
8012	čekací stání pro návrhová plavidla	počet		2	
8013					
8014					
8015					
8016					
8017					
8018					
8019					
8020					
Pozn.: * v případě, že technologická část stavby nebude zadávána současně se stavbou.					

BILANCE PLÁNOVANÝCH INVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ AKCE									VZOR 81		2017		
NÁZEV AKCE		Modernizace rejd plavební kmory Dolní Beřkovice											
ČÍSLO AKCE		5215510020											
INVESTOR		Ředitelství vodních cest ČR											
		v mil.Kč na 3 des.místa		Skut. do 31.12. 2015	Oček. skut. 2016	Aktuál. rok 2017	Skutečnost akt.roku 2017	Plánované plnění:				Zbývá po 1.1. 2022	Hodnota ukazatele CELKEM
Č.ř.	Název ukazatele							v roce 2018	v roce 2019	v roce 2020	v roce 2021		
8121	1	Náklady inženýrské činnosti ve výstavbě						0,389	2,000	1,900			4,289
	2	Náklady projektové dokumentace	2,837	0,000	0,800			1,200					4,837
	3	Náklady na výkupy pozemků určených k zástavbě											0,000
	4	Náklady na výkupy nemovitostí podmiňující výstavbu											0,000
	9	Jiné náklady přípravy a zabezpečení výstavby											0,000
8121	S	Náklady přípravy a zabezpečení výstavby	2,837	0,000	0,800	0,000		1,589	2,000	1,900	0,000	0,000	9,126
8124		Náklady stavební části stavby						12,705	60,379	12,705			85,789
8125		Náklady technologické části stavby											0,000
8126	1	Náklady na dopravní prostředky											0,000
	2	Náklady na výpočetní techniku											0,000
	3	Náklady na vojenskou techniku a zařízení											0,000
	4	Náklady na zdravotnickou techniku a zařízení											0,000
	9	Náklady na jiné než výše uvedené stroje a zařízení											0,000
8126	S	Náklady na stroje a zařízení	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8127	1	Náklady na programové vybavení											0,000
	2	Náklady na ocenitelná práva											0,000
	3	Nákl.na nehmotné výsledky výzkumné a obd.činnosti											0,000
	9	Nákl.na nehmot.dlouhodobý majetek výše neuvedený											0,000
8127	S	Náklady na nehmotný investiční majetek	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8128	1	Náklady na pěstelské celky trvalých porostů											0,000
	2	Odvody a poplatky za odněti zemědělské a lesní půdy											0,000
	3	Náklady úplatného převodu pozemků											0,000
	4	Náklady úplatného převodu nemovitostí											0,000
	5	Úroky z úvěrů											0,000
	7	Úroky z dodavatelských úvěrů											0,000
	8	Náklady na zajištění dodávek energií zahrnované do HIM											0,000
	9	Ostatní investiční náklady výše neuvedené											0,000
8128	S	Investiční náklady ostatní celkem	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8129		REZERVA na úhradu investičních nákladů							4,000	4,579			8,579
812	S	INVESTIČNÍ NÁKLADY CELKEM	2,837	0,000	0,800	0,000		14,294	66,379	19,184	0,000	0,000	103,494
8131		Splátky úvěrů											0,000
8133	2	Splátky dodavatelských úvěrů											0,000
	9	Jiné investiční potřeby výše neuvedené											0,000
8133	S	Ostatní investiční potřeby	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
813	S	SOUHRN INVESTIČNÍCH POTŘEB	2,837	0,000	0,800	0,000		14,294	66,379	19,184	0,000	0,000	103,494
8141		Vlastní zdroje účastníka											0,000
8142		Úvěry*											0,000
8147	1	Dotace ze Státního fondu životního prostředí											0,000
	2	Dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury	2,837	0,000	0,800			14,294	66,379	19,184			103,494
	3	Dotace ze Státního fondu rozvoje bydlení											0,000
	9	Dotace z jiných státních fondů											0,000
8147	S	Dotace poskytnuté ze státních fondů	2,837	0,000	0,800	0,000		14,294	66,379	19,184	0,000	0,000	103,494
8148	1	Dotace z rozpočtu obce											0,000
	3	Dotace z rozpočtu kraje											0,000
8148	S	Dotace z územních rozpočtů	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8149	2	Dodavatelské úvěry											0,000
	9	Jiné cizí zdroje tuzemské výše neuvedené											0,000
8149	S	Jiné zdroje tuzemské	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8151	4	Dotace z kohezního fondu EU											0,000
	5	Dotace ze strukturálních fondů EU											0,000
	9	Dotace z jiných fondů EU						0,000					0,000
8151	S	Dotace poskytnuté z fondů EU	0,000	0,000	0,000	0,000		0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8159		Jiné zahraniční zdroje výše neuvedené*											0,000
819	S	SOUHRN INVESTIČNÍCH ZDROJŮ	2,837	0,000	0,800	0,000		14,294	66,379	19,184	0,000	0,000	103,494

* v textu ZP specifikovat

BILANCE PLÁNOVANÝCH NEINVESTIČNÍCH POTŘEB A ZDROJŮ FINANCOVÁNÍ AKCE								VZOR 82		2017		
NÁZEV AKCE		Modernizace rejd plavební kmory Dolní Beřkovice								5215510020		
ČÍSLO AKCE												
INVESTOR		Ředitelství vodních cest ČR										
			Skut. do 31.12. 2015	Oček. skut. 2016	Aktuál. rok 2017	Skutečnost akt.roku 2017	Plánované plnění:				Zbývá po 1.1. 2022	Hodnota ukazatele CELKEM
							v roce 2018	v roce 2019	v roce 2020	v roce 2021		
Č.f.	Název ukazatele											
8221	1	Náklady inženýrské činnosti										0,000
	2	Náklady projektové dokumentace										0,000
	9	Jiné náklady přípravy a zabezpečení akce										0,000
8221	S	Náklady přípravy a zabezpečení akce	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8222	1	Mzdové náklady a ostatní platby za provedenou práci										0,000
	2	Povinné pojistné										0,000
8222	S	Mzdové náklady a povinné pojistné	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8223	1	Náklady na nákup materiálu										0,000
	2	Náklady na nákup vody, paliv a energie										0,000
	3	Náklady na nákup služeb										0,000
	4	Náklady oprav a udržování strojů,zařízení a inventáře										0,000
	9	Náklady na ostatní nákupy										0,000
8223	S	Náklady materiální povahy a služby	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8224		Náklady údržby a oprav stavební části stavby										0,000
8225		Nákl.údržby a oprav technologické části stavby										0,000
8226	1	Náklady na dopravní prostředky										0,000
	2	Náklady na výpočetní techniku										0,000
	9	Náklady na jiný než uvedený drobný hmotný inv.majetek										0,000
8226	S	Náklady na drobný hmotný invest. majetek	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8227	1	Náklady na programové vybavení										0,000
	2	Náklady na ocenitelná práva										0,000
	3	Nákl.na nehmotné výsledky výzkumné a obdobné činnosti										0,000
	9	Náklady na jiný než uvedený drobný nehmotný inv.majetek										0,000
8227	S	Náklady na drobný nehmotný invest. majetek	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8228	5	Úroky z úvěrů										0,000
	7	Úroky z dodavatelských úvěrů										0,000
	9	Ostatní neinvestiční náklady výše neuvedené										0,000
8228	S	Ostatní neinvestiční náklady	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8229		Rezerva na úhradu neinvestičních nákladů										0,000
822	S	NEINVESTIČNÍ NÁKLADY CELKEM	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8232		Splátky úvěrů*										0,000
8233	2	Splátky dodavatelských úvěrů										0,000
	9	Jiné neinvestiční potřeby výše neuvedené										0,000
8233	S	Ostatní neinvestiční potřeby	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
823	S	SOUHRN NEINVESTIČNÍCH POTŘEB	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8241		Vlastní zdroje účastníka programu										0,000
8242		Úvěry*										0,000
8247	1	Dotace ze Státního fondu životního prostředí										0,000
	2	Dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury										0,000
	3	Dotace ze Státního fondu rozvoje bydlení										0,000
	9	Dotace z jiných státních fondů										0,000
8247	S	Dotace poskytnuté ze státních fondů	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8248	1	Dotace z rozpočtu obce										0,000
	3	Dotace z rozpočtu kraje										0,000
8248	S	Dotace z územních rozpočtů	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8249	2	Dodavatelské úvěry										0,000
	9	Jiné cizí zdroje tuzemské výše neuvedené										0,000
8249	S	Jiné zdroje tuzemské	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8251	4	Dotace z kohezního fondu EU										0,000
	5	Dotace ze strukturálních fondů EU										0,000
	9	Dotace z jiných fondů EU										0,000
8251	S	Dotace poskytnuté z fondů EU	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
8259		Jiné zahraniční zdroje výše neuvedené*										0,000
829	S	SOUHRN NEINVESTIČNÍCH ZDROJŮ	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000

* v textu ZP specifikovat

SPECIFIKACE STAVEBNÍCH OBJEKTŮ A PROVOZNÍCH SOUBORŮ AKCE	VZOR 83
---	----------------

NÁZEV AKCE	Modernizace rejd plavební kmory Dolní Beřkovice
ČÍSLO AKCE	5215510020
INVESTOR	Ředitelství vodních cest ČR

číslo řádku	STAVEBNÍ OBJEKTY A PROVOZNÍ SOUBORY *	náklady realizace celkem
1	Horní rejda - čekací stání malých plavidel	7500000
2	Horní rejda - čekací stání návrhových plavidel	38000000
3	Dolní rejda - čekací stání malých plavidel	7000000
4	Dolní rejda - čekací stání návrhových plavidel	18400000
	celkem	70900000

* Pouze rozhodující SO a PS

Příloha B

Analýza výsledků a dopadů projektu

Kvalitativní a kvantitativní analýza
Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice
Číslo projektu: 521 551 0020



Foto na titulní straně: zdroj Povodí Labe, s.p. (www.pla.cz)

Kvalitativní a kvantitativní analýza

Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice (Číslo projektu: 521 5510020)

Autoři: Doc. Ing. Aleš Dráb, Ph.D.

Doc. Ing. Vít Hromádka, Ph.D.

Doc. Ing. Jana Korytářová, Ph.D.

Brno, 2015, 24 stran

Copyright © Fakulta stavební VUT v Brně, AdMaS

Obsah

OBSAH	4
1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	5
1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEDNATELE	5
1.2 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZHOTOVITELE	5
1.3 ZADÁNÍ STUDIE	5
2 POPIS ZÁJMOVÉ LOKALITY A STÁVAJÍCÍHO STAVU NA VODNÍ CESTĚ	6
3 PŘEDMĚT A CÍLE ZÁMĚRU	8
4 NÁVAZNOST ZÁMĚRU NA SCHVÁLENÉ KONCEPCE A PROGRAMY	9
5 VYMEZENÍ UŽIVATELŮ ZÁMĚRU	12
6 SPOLEČENSKOEKONOMICKÉ PŘÍNOSY ZÁMĚRU	12
7 KVALITATIVNÍ A KVANTITATIVNÍ ANALÝZA	13
7.1 INVESTIČNÍ NÁKLADY	14
7.2 KVALITATIVNÍ ANALÝZA	14
7.2.1 Naplnění legislativních požadavků	14
7.2.2 Věcný přínos předmětných opatření	15
7.3 KVANTITATIVNÍ ANALÝZA	16
7.3.1 Stanovení kontextu rozhodovacího procesu (cílů MKA)	17
7.3.2 Identifikace posuzovaných variant	18
7.3.3 Identifikace cílů a kritérií	18
7.3.4 Textový popis splnění kritérií	19
7.3.5 Prověření výsledků	22
7.3.6 Analýza citlivosti	22
8 ZÁVĚR	22
9 SEZNAM ZKRATEK	23
10 SEZNAM VÝCHOZÍCH PODKLADŮ	24

1 Identifikační údaje

1.1 Identifikační údaje objednatele

Objednatel: **Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR**

Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

IČ: 67981801

Jednající ve věcech smluvních:

Ing. Lubomír Fojtů, ředitel

Jednající ve věcech technických a realizačních:

Ing. Jiří Kotoun, vedoucí oddělení realizace, pověřen vedením oddělení přípravy

1.2 Identifikační údaje zhotovitele

Zhotovitel: **Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Centrum AdMaS**

Veveří 331/95

602 00 Brno

IČ: 00216305

DIČ: CZ002163205

Jednající ve věcech smluvních:

prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA, děkan Fakulty stavební

Jednající ve věcech technických a realizačních:

JUDr. Ing. Zdeněk Dufek, Ph.D., Centrum AdMaS

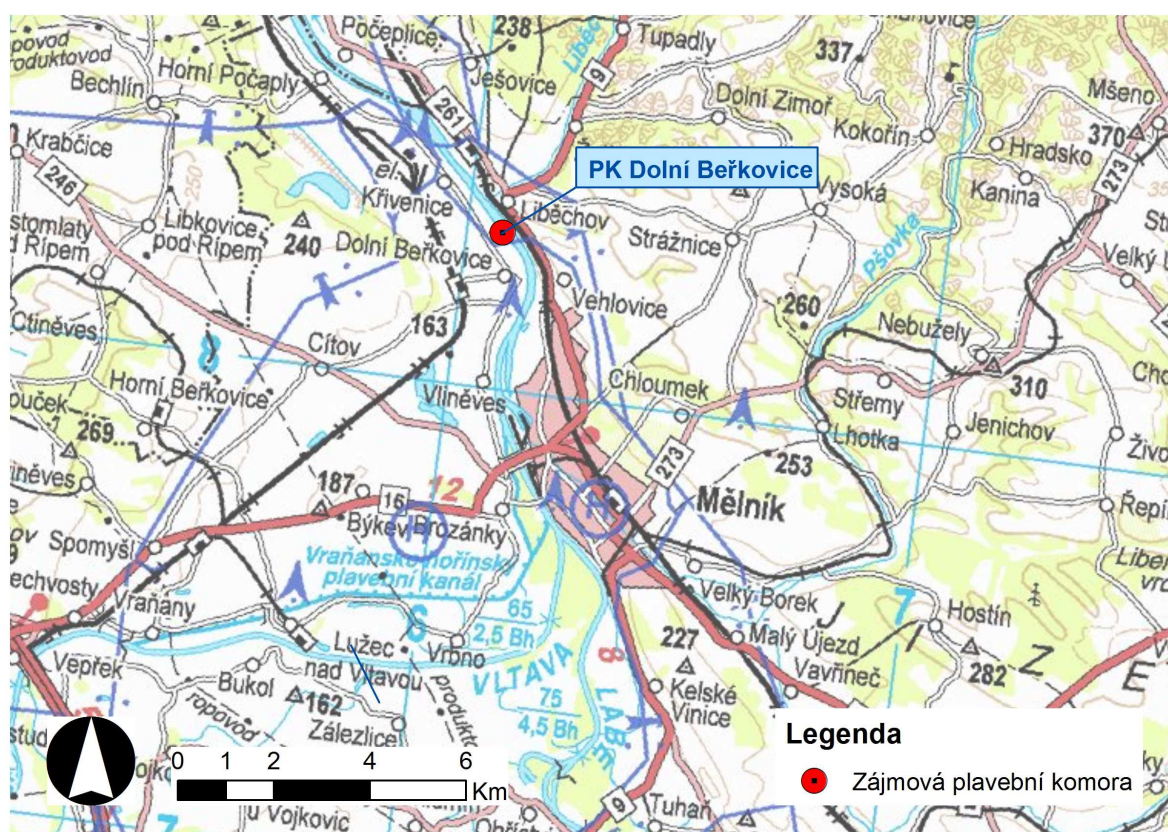
1.3 Zadání studie

Studie je zpracována v souladu se smlouvou o dílo (ev. č. HS12557215L) uzavřenou dne 30. 7. 2015 mezi objednatelem Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR a zhotovitelem Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Centrum AdMaS. Předmětem díla je zpracování kvantitativní a kvantitativní analýzy všech podstatných výsledků a dopadů **projektu „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice (číslo projektu: 521 551 0020)“** s ohledem na veřejný zájem České republiky. Analýza obsahuje informace, podle kterých lze dostatečně posoudit ekonomický efekt projektu (viz. bod 5. 5. článku 5 Směrnice č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“).

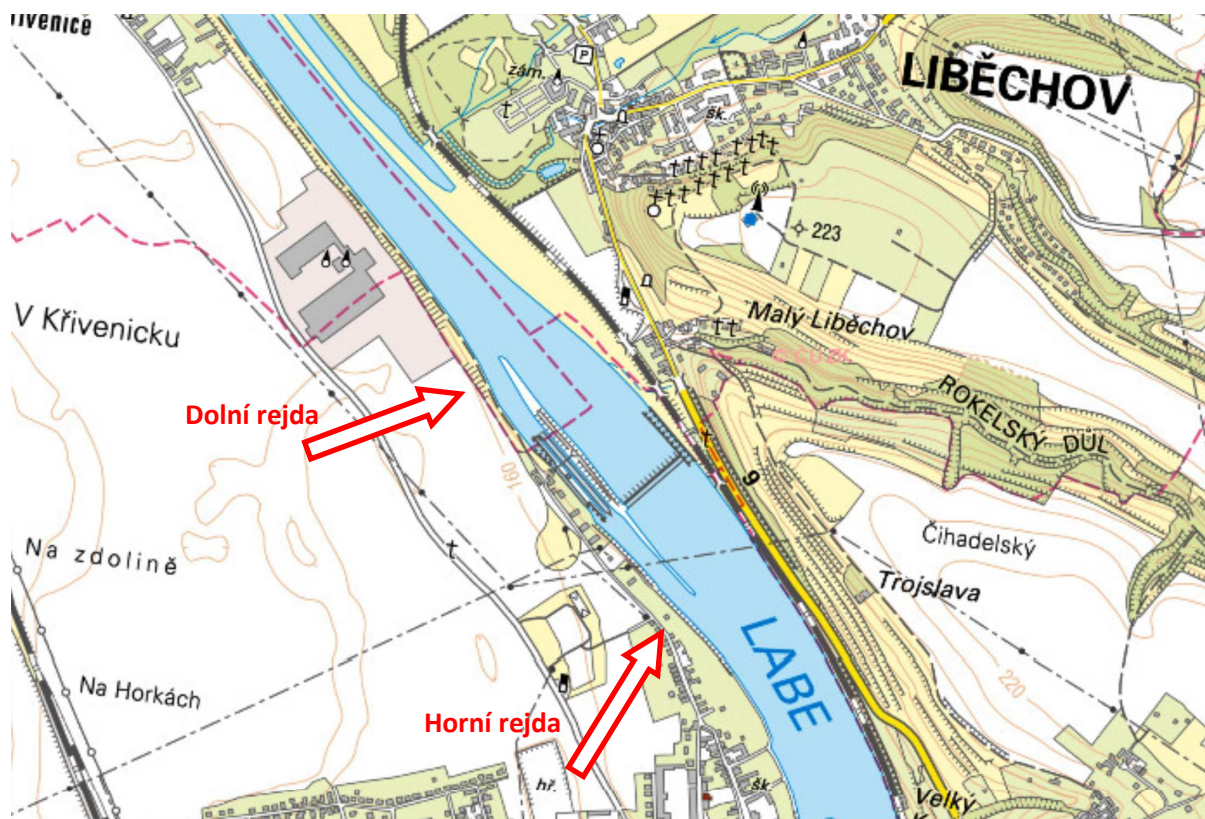
2 Popis zájmové lokality a stávajícího stavu na vodní cestě

Zájmová lokalita PK Dolní Beřkovice se nachází na území Středočeského kraje na dílčím úseku labské vodní cesty v oblasti Liběchova. Labská vodní cesta je součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a v souladu s § 3 zák. č. 114/1995 Sb. o vnitrozemské plavbě [1] představuje dopravně významnou vodní cestu, jejíž rozvoj a modernizace je ve veřejném zájmu České republiky. V zájmovém úseku se jedná o vodní cestu využívanou. Labská vodní cesta umožňuje bezúplatnou dopravní obslužnost významných hospodářských oblastí v ČR a představuje dopravní koridor pro přístup do významných hospodářských oblastí ostatních států Evropy včetně napojení na námořní přístavy. V souladu s Evropskou dohodou o hlavních vnitrozemských vodních cestách mezinárodního významu (AGN) je labská vodní cesta vedena pod označením E20. Z hlediska provozně-technického se zájmový úsek nachází na dolním Labi (úsek Mělník – státní hranice ČR/SRN).

Předkládaný záměr vychází z požadavků na provoz návrhových plavidel odpovídajících dané třídě vodní cesty (třída Va) a dále malých plavidel s primárním využitím pro rekreační plavbu. Záměr v této souvislosti přispívá ke zvýšení bezpečnosti plavby realizací čekačích stání pro návrhová a malá plavidla vč. související infrastruktury. Umístění navrhovaných čekačích stání je v obvodu stávající plavební komory Dolní Beřkovice (viz Obr. 1 a 2).



Obrázek. 1 Situace zájmového území – umístění zájmové plavební komory Dolní Beřkovice



Obrázek. 2 Situace zájmové plavební komory Dolní Beřkovice

Stávající prostor horní rejdy PK Dolní Beřkovice je pro potřeby související s plavebním provozem vybaven svodidly, plavebním značením, provozovaným čekacím stáním malých plavidel, přístavním můstkem pro potřeby Povodí Labe, s.p. a úvaznými kruhy, které dříve sloužily k vyvážení vlečných člunů po dobu čekání na proplavení.

Dolní rejda PK Dolní Beřkovice je aktuálně pro potřeby plavby vybavena svodidly, levobřežní nábrežní zdí, čtyřmi úvaznými prvky osazenými do břehu, přístupovými schody k vodě uvažovanými v minulosti jak čekací stání pro malá plavidla (v současné době nefunkční z důvodu nedostatečných plavebních hloubek a absence úvazných prvků).

Proplavování plavebními komorami se obecně řídí § 82 až § 85 Vyhlášky 67/2015 Sb. o pravidlech plavebního provozu [2]. Provozní dobu na plavebních komorách labsko-vltavské vodní cesty aktuálně upravuje dokument „Informace Státní plavební správy č. 20/2015 ze dne 20.7.2015.“ V souvislosti s navrhovaným záměrem jsou zásadní především následující pravidla pro vplouvání do plavebních komor:

- Při připlouvání k místům určeným pro čekání plavidel v obvodu plavebních komor plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nehodlá-li vplout ihned do plavební komory a je-li na břehu osazen příslušný signální znak, zůstane stát před tímto znakem.

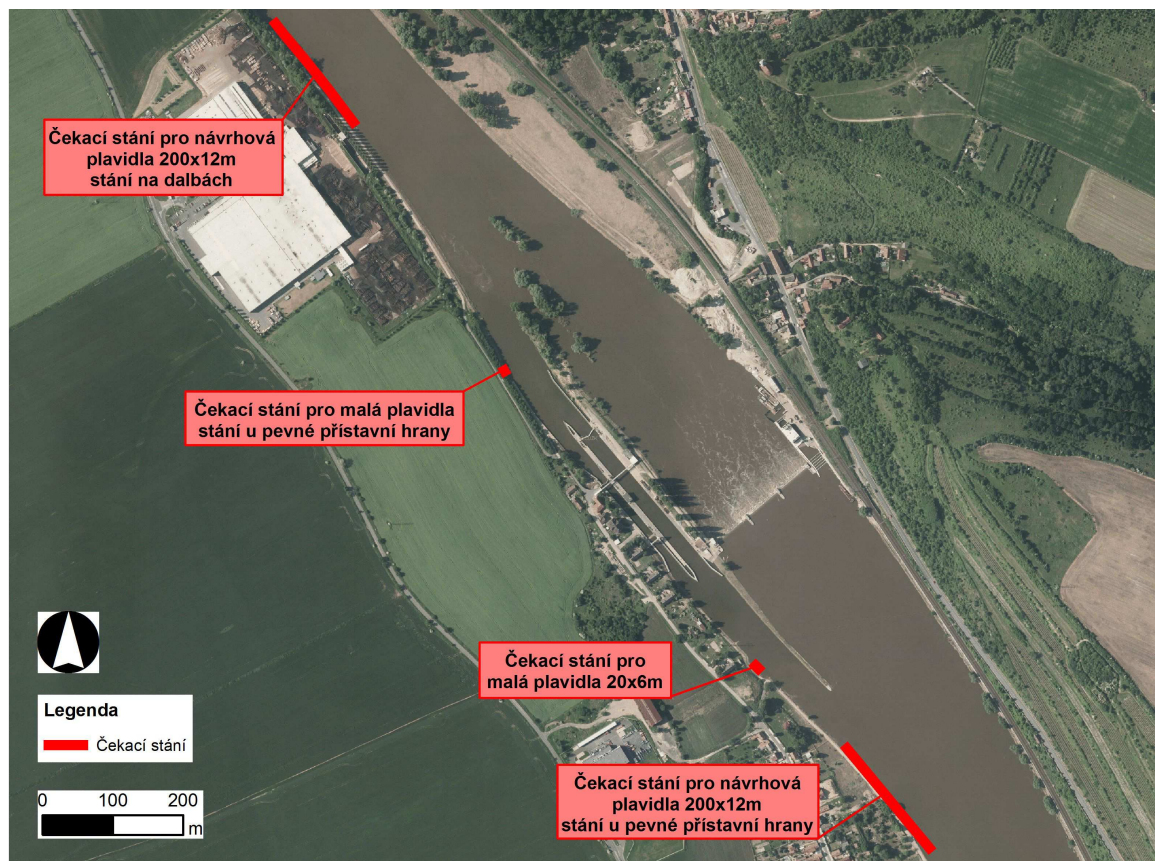
- Proplavení plavební komorou probíhá v pořadí, v jakém plavidla připlula do míst určených pro čekání plavidel. Proplavují-li se malá plavidla společně s plavidly, která nejsou malými, vplují do plavební komory až po těchto plavidlech.
- Přibližuje-li se plavidlo specifikované vyhláškou [2] k plavební komoře nebo stojí-li v obvodu plavební komory, umožní mu ostatní plavidla snadné proplutí a přednostní proplavení.
- Plavidlo čekající na vplutí zaujme místo jen v jedné šířce za sebou co nejbližší břehu, aby neuzavíralo plavební dráhu.

Z výše uvedených pravidel vyplývá požadavek na umožnění bezpečného stání plavidel čekajících na proplavení v prostorech před vjezdu do komor (rejdy). Aktuální technický stav a rozsah vybavení čekacích stání návrhových a malých plavidel Dolní Beřkovice lze z tohoto pohledu označit jako nevyhovující pro současný a výhledový plavební provoz. Během čekání před vplutím do komor mohou být plavidla vystavena řadě nahodilých vlivů, které mohou způsobit náhlou změnu polohy stojícího plavidla (účinky vln od projíždějících plavidel, poryvy větru apod.). V případě malých plavidel určených primárně k rekreačním účelům je v této souvislosti třeba navíc zohlednit možnost menších zkušeností posádky, která nemusí na uvedené vlivy včas a adekvátně zareagovat. Pokud není zajištěno bezpečné stání plavidel s možností vyvázání, lze očekávat podstatně vyšší pravděpodobnost výskytu nehod, které mohou mít za následek ohrožení zdraví posádky včetně případné kolize s ostatními plavidly, vodní cestou nebo jejími zařízeními.

3 Předmět a cíle záměru

Předmětem záměru je v souladu s dokumentací pro územní rozhodnutí [15] vybudovat v dolní i horní rejdě plavební komory Dolní Beřkovice dostatečně kapacitní a technicky vyhovující čekací stání pro návrhová a malá plavidla (viz Obr. 3). Umístění čekacích stání v obvodu PK Dolní Beřkovice bylo zvoleno na základě podrobného vyhodnocení možných variant z hlediska výše investičních nákladů, doby výstavby, minimalizace záborů pozemků, nautických podmínek, morfologie terénu, geologických podmínek, stavebně technického řešení a závěrů z projednání návrhů se Státní plavební správou a Povodím Labe, s.p. Účelem záměru je zvýšení bezpečnosti při proplavování plavební komorou ve smyslu snížení pravděpodobnosti ohrožení zdraví posádek návrhových a malých plavidel včetně jejich možných kolizí s ostatními plavidly nebo zařízením vodní cesty.

Čekací stání pro návrhová plavidla jsou navrhována jako nová stavba. Čekací stání pro malá plavidla jsou navrhována rovněž jako nová stavba, avšak na místě doslouživších zařízení, která svými parametry nevyhovují stávajícímu plavebnímu provozu. Opatření jsou určena pro zajištění možnosti krátkodobého vyvázání návrhových a malých plavidel po dobu čekání na proplavení plavební komorou Dolní Beřkovice.



Obrázek. 3 Situace navrhovaných čekacích stání v horní a dolní rejdě PK Dolní Beřkovice

Čekací stání pro návrhová plavidla (viz Obr. 3) v horní vodě jsou navržena jako stání u pevné hrany v délce cca 140 m, s možností vyvázání plavidla s délkou až 200 m. Dalbové stání v dolní vodě (viz Obr. 3) je navrženo na délku návrhového plavidla 200 m.

Čekací stání malých plavidel (viz Obr. 3) jsou navržena v délce 20 m. Tato délka zabezpečí vyvázání až 3 malých plavidel při podélném stání v jedné řadě, v závislosti na jejich délce.

Součástí realizace čekacích stání budou nezbytné související úpravy koryta toku a dále vybavení komunikačním systémem pro spojení s obsluhou plavební komory, informačními panely, kamerovým systémem, veřejným osvětlením a sociálním zázemím.

4 Návaznost záměru na schválené koncepce a programy

Záměr projektu je navržen v souladu s následujícími dokumenty:

- Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Praha, duben 2013 [6].
 - Dokument uvádí opatření v oblasti modernizace a dobudování dopravní infrastruktury v mezinárodním kontextu (prioritně síť TEN-T) s ohledem na

konkurenceschopnost ČR a s ohledem na potřeby průmyslu, rozvoje cestovního ruchu a ostatních sektorů hospodářství.

- Dokument zmiňuje nutnost plánování rozvoje dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby rozvoje cestovního ruchu. Dále požaduje přípravu projektů **dobudování infrastruktury pro rekreační plavbu na dopravně významných cestách** dle zákona č. 114/95 Sb. o vnitrozemské plavbě [1] (dle harmonogramu v dokumentu Dopravní sektorové strategie [7]).
- Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Souhrnný dokument. Sekundární verze 31.8. 2013 [7]
 - Dokument definuje opatření V027 (Modernizace rejd plavební komory PK Beřkovice) za účelem zvýšení **plynulosti a bezpečnosti vodní dopravy** v zájmu rozvoje rekreačního využívání vodních cest.
- Zákon č. 114/1995 Sb. ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě [1]
 - Zájmový úsek labské vodní cesty je **sledovanou vodní cestou**, která musí odpovídat plavebně provozním podmínkám ve smyslu příslušného prováděcího předpisu (Vyhláška č. 222/1995 Sb. [3]).
 - Součástími vodní cesty jsou, mimo jiné plavební komory včetně rejd příp. jiná speciální plavební zařízení pro řízení plavby a **její bezpečnost**; vyvazovací a vodící zařízení (kotevní bóje, dalby, záchytné kůly, dopravní majáky, svodidla a odrazné trámy)
- Vyhláška č. 222/1995 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 14. září 1995 o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí [3]
 - Zájmový úsek Labské vodní cesty je **zařazen do třídy Va**, tj. vodní cesta mezinárodního významu.
 - Ve smyslu zákona [1] definuje vyhláška [3] rozměry a uspořádání rejd vč. požadavku na **vybavení vyhovujícím osvětlením**. **Pro zvýšení plavební bezpečnosti může správce vodní cesty vybavit plavební komoru dalším zařízením**. Pro zajištění bezpečné plavby je třeba na sledovaných vodních cestách **udržovat plavební hloubky**, odstraňovat překážky v plavební dráze a **provádět značení signálními znaky** podle vyhlášky č. 67/2015 Sb. [2] udržovat manipulační stezky, výstupová zařízení v břehovém opevnění a říční staničení.
- Vyhláška č. 67/2015 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 1. dubna 2015 o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu) [2]
 - Předkládaný záměr je v souladu s obecnými zásadami stání a pravidly proplouvání plavebními komorami.

- Zákon č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) [18]
 - Ve smyslu tohoto zákona představuje zájmová plavební komora na labské vodní cestě **součástí veřejné dopravní infrastruktury zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu**. V souladu s uvedeným je na předmětný úsek labské vodní cesty nahlíženo rovněž v zásadách územního rozvoje Středočeského kraje [19].
- Zákon č. 254/2001 Sb. ze dne 28. června 2001 o vodách a o změně některých vodních zákonů (vodní zákon) [12].
 - Povrchové vody lze užívat k plavbě jen tak, aby při tom nedošlo k ohrožení zájmů rekreace, jakosti vod a vodních ekosystémů, **bezpečnosti osob a vodních děl**. Správa významných vodních toků zahrnuje povinnost **provozovat a udržovat v řádném stavu** vodní díla na významných vodních tocích, která zajišťují oprávněné nakládání s povrchovými vodami vč. jejich využití k plavbě.
- Vyhláška č. 590/2002 Sb. Ministerstva zemědělství ze dne 19. prosince 2002 o technických požadavcích pro vodní díla [11].
 - Záměr představuje součást vodního díla a jako takový musí být navržen a proveden způsobem zajišťujícím splnění požadavků na jeho účel a současně splnění požadavků na vodní dílo z hlediska ochrany zdraví, zdravých životních podmínek a životního prostředí, bezpečnosti při jeho užívání.
- Koncepce vodní dopravy. Oznámení koncepce – SEA zpracované dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb. [9].
 - Dokument zmiňuje požadavek na vytváření podmínek pro **zvyšování bezpečnosti ve vodní dopravě**. Opatření je rovněž v souladu s plánovaným rozvojem labsko-vltavské vodní cesty.
- Projektová, majetkoprávní a inženýrská činnost pro infrastrukturu vodní dopravy pro roky 2014-2017 [8].
 - Dokument uvádí přípravu akce „Modernizace rejdu plavební komory Dolní Beřkovice.“
- Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje – vzato na vědomí usnesením vlády ČR ze dne 14. března 2012 č. 155 [13].
 - Navrhovaný záměr je v souladu s předpokládaným budováním infrastruktury na labsko-vltavské vodní cestě.
 - Dokument zmiňuje aktivní rozvoj rekreační plavby v ČR.

- Zásady územního rozvoje Středočeského kraje [19]
 - V souladu se zákonem [18] je v dokumentu [19] nahlíženo na předmětný úsek labské vodní cesty jako na **veřejnou dopravní infrastrukturu**. V souladu s navrhovaným záměrem je předpoklad dalšího rozvoje v oblasti využití labské vodní cesty pro účely nákladní dopravy, osobní dopravy a rekreace.

5 Vymezení uživatelů záměru

Uživatelé záměru jsou v případě všech hodnocených opatření posádky návrhových a malých plavidel a zejména vůdci plavidel, kterým umožní bezpečné krátkodobé vyvázání plavidel po dobu čekání na proplavení plavební komorou Dolní Beřkovice. Mezi další potencionální uživatele záměru je možné zahrnout Povodí Labe, s.p., které jako správce vodního toku může využít stání pro své lodě a stejně tak Státní plavební správa.

6 Společenskoekonomické přínosy záměru

Předmětný záměr lze spojovat se společenskoekonomickými přínosy plynoucími z rozvoje rekreační i nákladní vodní dopravy. Jako hlavní obecné socioekonomické přínosy rozvoje rekreační vodní dopravy lze očekávat zejména:

- Zatraktivnění vodní cesty pro turistickou a rekreační lodní dopravu.
- Využití kulturního a přírodního potenciálu regionů.
- Iniciaci nových podnikatelských aktivit v turistickém ruchu, sportovních aktivitách, kulturních aktivitách.
- Rozšiřování nabídky a zlepšování kvality služeb.
- Vytváření nových pracovních míst.

V případě společenskoekonomických přínosů předkládaného záměru lze konstatovat, že předmětný záměr koresponduje s využitím předmětné lokality pro rekreační plavbu. Záměr v této souvislosti přispívá ke zvýšení bezpečnosti plavby realizací čekacích stání pro malá plavidla vč. související infrastruktury.

Očekávaným přínosem záměru je zvýšení bezpečnosti při proplavování plavebními komorami ve smyslu snížení pravděpodobnosti ohrožení zdraví posádek návrhových malých plavidel včetně jejich možných kolizí s ostatními plavidly nebo zařízením vodní cesty. Snížena bude i pravděpodobnost hmotných škod na plavidlech či zařízeních plavební komory. Čekací stání umožní bezpečné vyvázání plavidla po dobu nutnou pro naplnění (vypuštění) plavební komory, případně do doby proplutí jiného plavidla plavební komorou. Osvětlení a kamerový systém dále zvýší bezpečnost při proplavování.

Zvláštní význam mají předemtná opatření pro posádky malých plavidel určených zejména k rekreačním účelům, u kterých lze předpokládat menší zkušenosti s vedením plavidla a kterým by mohly nastat potíže v případě nahodilých vlivů, které mohou způsobit náhlou změnu polohy plavidla. Méně zkušená posádka by nemusela na uvedené vlivy zvládnout adekvátně zareagovat.

Další přínosy lze spatřovat v podobě využití kamerového systému k monitorování a řízení provozu plavební komory (využije např. Povodí Labe, s.p.). Přínosy projektu může využít také Státní plavební správa, s ohledem na vyšší bezpečnost v okolí plavební komory lze očekávat méně konfliktů, rovněž řešení vzniklých konfliktů bude jednodušší s využitím analýzy záznamů z kamerového systému.

Opatření budou mít i příznivý dopad na životní prostředí, kdy vyvážaná plavidla nebudou nucena stát v rejdě „na motoru“ a sníží se množství exhalací při čekání plavidel v rejdě. S uvedeným dopadem souvisí i snížení spotřeby paliva, což představuje benefit v podobě snížení nákladů pro uživatele plavidel.

Přínosy záměru lze rovněž spatřovat v podobě zlepšení podmínek pro cestovní ruch. V tomto ohledu sice není předpokládáno se zvýšením návštěvnosti regionu v důsledku realizovaných opatření, nicméně kvalita poskytovaných služeb a komfort posádek se významně zvýší.

V případě socioekonomických benefitů spojených s rozvojem nákladní vodní dopravy lze hovořit zejména o možnosti intenzivnějšího využití vodní cesty pro nákladní dopravu na úkor dopravy silniční a železniční, což s sebou nese úspory pro přepravce vzhledem k obecně nižším nákladům na přepravu 1 tunokilometru v případě využití vodní cesty a také environmentální úspory. Podrobnější analýza převodu dopravy na vodní cestu a z toho plynoucích uvedených úspor však není předmětem této studie. Stejně jako v případě rekreační dopravy lze i v případě nákladní vodní dopravy počítat s přínosy ve smyslu snížení pravděpodobnosti ohrožení zdraví posádek plavidel včetně jejich možných kolizí s ostatními plavidly nebo zařízením vodní cesty, kdy bude snížena i pravděpodobnost hmotných škod na plavidlech či zařízeních vodní cesty.

7 Kvalitativní a kvantitativní analýza

V návaznosti na „Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách“, které schválilo Ministerstvo dopravy, Odbor infrastruktury a územního plánu dne 20.1.2014 pod č.j.: 4/2014-910-IVD/1 [16] (dále též jen „Prováděcí pokyny“) je nutné konstatovat, že předemtné projekty spadají do kategorie „plavební značení a bezpečnostní zařízení (např. čekací stání plavidel včetně ochranných přístavů a vysokovodních vázacích zařízení na vodní cestě, svodidla, plavební znaky včetně kilometráže vodní cesty, značení plavební dráhy, mostních konstrukcí apod.)“, pro které se dle části III, bodu 2, odstavce f) „Prováděcích pokynů“ neprovádí hodnocení efektivnosti projektů dle části II, bodů 1 – 4 „Prováděcích pokynů“.

S ohledem na veřejný zájem České republiky bude pro předmětné projekty provedena kvalitativní a kvantitativní analýza, na základě které bude posouzen ekonomický efekt investice (v souladu s bodem 5.5 článku 5 Směrnice č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ po změně s účinností od 15. 9. 2015).

V následujících kapitolách jsou popsány klíčové náklady (újmy) spojené s realizací předmětného záměru v podobě investičních nákladů a nejvýznamnější benefity v podobě naplnění legislativních požadavků a věcného přínosu předmětných opatření.

7.1 Investiční náklady

Investiční náklady pro předmětný projekt byly stanoveny ve výši uvedené v tabulce 1.

Tabulka 1 Rozpis investičních nákladů předmětného opatření

	tis. Kč
Přípravná a projektová dokumentace	3 988
Zábory a nákup pozemků	0
Stavby a konstrukce	79 300
Stroje a zařízení	0
Technická asistence	0
Propagace	0
Dozor	3 760
Celkové investiční náklady bez rezervy	87 048
Rezerva	5 530
Celkové investiční náklady včetně rezervy	92 578
DPH 21 %	19 441
Celkové investiční náklady včetně DPH	112 019

Zdroj: podklady předané objednatelem

7.2 Kvalitativní analýza

Přínosy předmětného projektu lze chápat ve dvou rovinách. První rovina reprezentuje naplnění legislativních požadavků kladených na vodní cesty, druhá rovina následně reprezentuje věcný přínos předmětných opatření.

7.2.1 Naplnění legislativních požadavků

Ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) představují předmětná hodnocená opatření součást veřejné dopravní infrastruktury zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu.

Dle § 4 zákona č. 114/1995 Sb., o vnitrozemské plavbě působnost v oblasti péče o rozvoj vodních cest dopravně významných a jejich modernizaci vykonává Ministerstvo dopravy v dohodě s ústředním

vodohospodářským orgánem. Dle § 2, odstavce 1 zákona č. 114/1995 Sb. jsou vodními cestami vodní toky a jiné vodní plochy, na kterých je možno provozovat plavbu. Součástí vodní cesty jsou uvedeny v příloze 1 tohoto zákona a jsou to mimo jiné následující součásti:

- plavební komory, lodní zdvihadla (svislá nebo šikmá) včetně rejd a úsporných komor, příp. jiná speciální plavební zařízení pro řízení plavby a jejich bezpečnost.

Vyhláška Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb. o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí v § 6 mimo jí uvádí:

- rozměry rejd plavební komory musí být v souladu s rozměry a kapacitou plavení komory,
- rejd musí být vybaveny vyhovujícím osvětlením.

Jak je uvedeno v kapitole 3 této studie, cílem záměru je modernizace horní a dolní rejd plavební komory Dolní Beřkovice ve smyslu jejich dovybavení plnohodnotnými čekacími stáními pro návrhová a malá plavidla. Účelem modernizací je zvýšení bezpečnosti při proplavování plavebními komorami. Součástí dovybavení rejd bude realizace komunikačního systému pro spojení s obsluhou plavební komory, informačních panelů, kamerového systému, veřejného osvětlení a sociálního zázemí.

Z uvedeného je zřejmé, že předmětná opatření jsou navržena v souladu s výše uvedenými předpisy a představují modernizaci vodní cesty s ohledem na zvýšení bezpečnosti vodní dopravy. Návaznost projektu na další právní a jiné dokumenty je podrobně vymezena v kapitole 4 tohoto dokumentu.

7.2.2 Věcný přínos předmětných opatření

Realizací jednotlivých předmětných opatření dojde ke zvýšení bezpečnosti při proplavování plavební komorou Dolní Beřkovice.

Účelem projektu je modernizace horní a dolní rejd plavební komory Dolní Beřkovice ve smyslu dovybavení plnohodnotnými čekacími stáními pro návrhová a malá plavidla a zvýšit tak jejich bezpečnost při proplavování. Čekací stání umožní bezpečné vyvázání plavidla po dobu nutnou pro naplnění (vypuštění) plavební komory, případně do doby proplutí jiného plavidla plavební komorou. Osvětlení, kamerový a informační systém dále zvýší bezpečnost při proplavování.

Realizací záměru "Modernizace rejd plavební komory dolní Beřkovice" dojde k výraznému zlepšení bezpečnosti při proplavování plavení komory. Lze tedy konstatovat, že realizace záměru zajistí v horní a dolní rejdě plavební komory Dolní Beřkovice dostatečně kapacitně a technicky vyhovující čekací stání pro návrhová a malá plavidla, která budou vyhovovat požadovaným parametrům vodní cesty, a zvýší se tak bezpečnost plavidel při proplavování plavební komory. Zlepší se tak podmínky pro vůdce plavidla, který je za bezpečné vedení plavidla zodpovědný. V návaznosti na kapitolu 5 tohoto dokumentu lze vymezit další přínosy v podobě využití kamerového systému k monitorování a řízení provozu plavební komory (využije Povodí Labe). Přínosy projektu může využít také Státní plavební správa, s ohledem na vyšší bezpečnost v okolí plavební komory lze očekávat méně konfliktů, rovněž řešení vzniklých konfliktů bude jednodušší s využitím analýzy záznamů z kamerového systému.

V rámci výstavby čekacích stání se také navrhuje jako samostatná část modernizace rejd i výstavba objektu sociálního zázemí. Tento objekt je určen pro zvýšení komfortu posádek malých plavidel, které ho budou moci využít pro doplnění zásob vody, vyprázdnění jímky splaškových vod, dobíjení akumulátoru a v případě potřeby i bude možno využít WC a umývárnu.

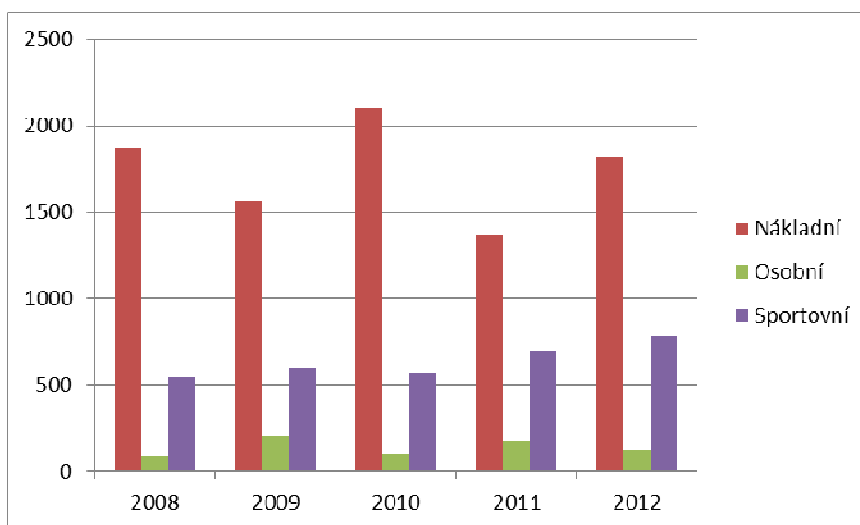
Význam uvedených přínosů lze zdůraznit i statistickými daty vycházejícími ze Statistiky plavebního provozu – Dolní Labe v období let 2008 – 2010 a 2011 – 2013. [20]. Tabulka 2 uvádí vývoj počtu proplavených lodí v Dolních Beřkovicích od roku 2008 do roku 2012.

Tabulka 2 Vývoj počtu proplavených lodí v Dolních Beřkovicích

Proplavené lodě	2008	2009	2010	2011	2012
Nákladní	1876	1561	2100	1364	1817
Osobní	94	208	108	178	128
Sportovní	544	602	572	700	787
Celkem	2514	2371	2780	2242	2732

Zdroj: [20]

Z tabulky 2 je patrný v zásadě vyrovnaný celkový počet proplavených lodí, pozitivní vývoj v počtu proplavených lodí ve sledovaném období je však patrný u sportovních plavidel. Průměrný meziroční nárůst počtu proplavených sportovních plavidel je 60. Přehledně je vývoj počtu proplavených lodí v PK Dolní Beřkovice znázorněn na obr. 4.



Obrázek. 4 Vývoj počtu proplavených lodí v PK Dolní Beřkovice

7.3 Kvantitativní analýza

Vzhledem k tomu, že dle části III, bodu 2, odstavce f) „Pokynů“ se pro předmětná opatření neprovádí hodnocení efektivnosti projektů, bude kvantitativní analýza provedena formou multikriteriální analýzy, jejíž metodika je popsána v příloze D „Odlišné postupy hodnocení“ Metodiky hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách (NDCon, 2013) [17].

Využití multikriteriální analýzy vyplývá ze skutečnosti, že záměry předmětných projektů přímo negenerují kvantifikovatelné a v peněžních jednotkách vyjádřitelné benefity, výstupy jiného kvantitativního hodnocení by tedy mohly být zkreslené.

S odkazem na text v příloze D „Odlišné postupy hodnocení“ Metodiky hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách (NDCon, 2013) [17], kde je uvedeno, že v odůvodněných případech je možno (navrhovaná) kritéria odstranit, doplnit, nebo upravit, byla navržena specifická kritéria, v rámci kterých bude vyhodnocena nulová (bez projektu) a investiční (projektová) varianta.

Postup multikriteriální analýzy sestává z následujících kroků:

1. Stanovení kontextu rozhodovacího procesu (cílů MKA).
2. Identifikace posuzovaných variant.
3. Identifikace cílů a kritérií.
4. Textový popis splnění kritérií.
5. až 7. Kroky 5. – 7. se v případě porovnání projektové a nulové varianty neprovádí.
8. Prověření výsledků.
9. Analýza citlivosti.

Jednotlivé dílčí kroky jsou podrobněji popsány v následujících odstavcích.

7.3.1 Stanovení kontextu rozhodovacího procesu (cílů MKA)

Rozhodovací proces v případě předmětného projektu představuje posouzení socioekonomické efektivnosti veřejné investice do modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice ve smyslu jejich dovybavení dostatečně kapacitními a technicky vyhovujícími čekacími stánkami pro návrhová a malá plavidla včetně vybavení komunikačním systémem pro spojení s obsluhou plavební komory, informačními panely, kamerovým systémem, veřejným osvětlením a sociálním zázemím. Čekací stání pro návrhová plavidla jsou navrhována jako nová stavba. Čekací stání pro malá plavidla jsou navrhována rovněž jako nová stavba, avšak na místě doslouživších zařízení, která svými parametry nevyhovují stávajícímu plavebnímu provozu. Jedná se o projekt zaměřený na zvýšení bezpečnosti při proplavování plavební komorou ve smyslu snížení pravděpodobnosti možných kolizí jak mezi plavidly navzájem, tak se zařízením vodní cesty.

Rozhodovací proces MKA modernizace rejd plavebních komor je založen na definici možných variant řešení a prověření možných jiných variant řešení, než je navržená. Spektrum variant řešení je značně omezeno charakterem investiční akce. Alternativu představuje nerealizace projektu, kdy bude možnost čekání plavidel na proplavení probíhat za stávajících, tj. nevyhovujících podmínek.

7.3.2 Identifikace posuzovaných variant

Posuzovány jsou tyto varianty:

- 0 – nulová, tj. stávající stav plavební komory Dolní Beřkovice bez dalších investic.
- 1 – projektová, tj. vybavení rejd plavební komory Dolní Beřkovice plnohodnotnými čekacími stáními pro návrhová a malá plavidla včetně vybavení komunikačním systémem pro spojení s obsluhou plavební komory, informačními panely, kamerovým systémem, veřejným osvětlením a sociálním zázemím.

7.3.3 Identifikace cílů a kritérií

S ohledem na skutečnost, že existují pouze varianty bez projektu a s projektem, je posouzení po jednotlivých kritériích zjednodušené. Cílem záměru je dle dokumentace [15] vybudovat v dolní i horní rejdě plavební komory Dolní Beřkovice dostatečně kapacitní a technicky vyhovující čekací stání pro návrhová a malá plavidla. Účelem je zvýšení bezpečnosti při proplavování plavební komorou ve smyslu snížení pravděpodobnosti ohrožení zdraví posádek návrhových a malých plavidel včetně jejich možných kolizí s ostatními plavidly nebo zařízením vodní cesty.

Klíčová kritéria pro posuzování naplňování uvedeného cíle byla v souladu s přílohou D „Odlišné postupy hodnocení“ Metodiky hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách (NDCon, 2013) [17] formulována následovně:

- A.** Soulad záměru s požadavky zákona č. 114/1995 Sb. [1] a vyhlášek č. 222/1995 Sb. [3], č. 67/2015 Sb. [2]:

Dle vyhlášky Ministerstva dopravy č. 222/1995 Sb., o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravně nebezpečných věcí, v platném znění, musí rejdy plavebních komor splňovat následující požadavky:

- podle § 6 odst. 2 - „Rozměry rejdy plavební komory musí být v souladu s rozměry a kapacitou plavební komory.“,
- podle § 6 odst. 6 - „Rejdy musí být vybaveny vyhovujícím osvětlením.“

Proplavování plavebními komorami se pak obecně řídí § 82 až 85 vyhlášky č. 67/2015 Sb., o pravidlech plavebního provozu, kdy jsou zásadní především následující pravidla:

- Při připlouvání k místům určeným pro čekání plavidel v obvodu plavebních komor plavidlo sníží rychlost. Nemůže nebo nehodlá-li vplout ihned do plavební komory a je-li na břehu osazen příslušný signální znak, zůstane stát před tímto znakem.
- Proplavení plavební komorou probíhá v pořadí, v jakém plavidla připlula do míst určených pro čekání plavidel. Proplavují-li se malá plavidla společně s plavidly, která nejsou malými, vplují do plavební komory až po těchto plavidlech.
- Přibližuje-li se plavidlo specifikované vyhláškou k plavební komoře nebo stojí-li v obvodu plavební komory, umožní mu ostatní plavidla snadné proplutí a přednostní vyplavení.

- Plavidlo čekající na vplutí zaujme místo jen v jedné šířce za sebou co nejbližše břehu, aby neuzavíralo plavební dráhu.

B. Věcný přínos předmětných opatření – zvýšení bezpečnosti plavby pro cílové uživatele záměru.

- 1) zvýšení bezpečnosti plavby
- 2) zvýšení kapacity plavebních komor ve špičkách plavebního provozu

Uvedená kritéria vycházejí z požadovaných přínosů záměru specifikovaných v předchozích kapitolách a byla zvolena s ohledem na charakter projektu, jehož cílem je naplnění díkce právních předpisů ve smyslu zvýšení bezpečnosti plavby a plynulosti plavebního provozu.

7.3.4 Textový popis splnění kritérií

Kritérium A - Soulad záměru s požadavky zákona č. 114/1995 Sb. [1] a vyhlášek č. 222/1995 Sb. [3], č. 67/2015 Sb. [2] :

- Varianta 0: rejdy plavební komory Dolní Beřkovice nejsou v požadovaném rozsahu (viz popis stávajícího stavu na vodní cestě v kapitole 2) vybaveny speciálními plavebními zařízeními odpovídajícími současným požadavkům na řízení a bezpečnost plavby.

V rejdě není možnost bezpečného vyvázání plavidel, plavidla zastavují u šikmého břehu, dochází ke kontaktu dna plavidla s opevněným břehem a pro vyvázání se používají provizorní prostředky (kolíky apod.). Bez stabilních vyvazovacích prvků je rizikový vzájemný kontakt plavidel při manipulaci v malých rychlostech a při nedostatečném vyvázání. Rejdy nejsou za snížené viditelnosti osvětleny, tudíž zastavení a vyvazování plavidla v bezprostřední blízkosti plavební komory a jiných čekajících plavidel je rizikové.

- Varianta 1: rejdy plavební komory Dolní Beřkovice budou vybaveny odpovídajícími speciálními plavebními zařízeními pro řízení plavby a její bezpečnost v rozsahu specifikovaném v kapitole 3. Zařízení budou konkrétně zahrnovat: čekací stání pro návrhová a malá plavidla, komunikační systém pro spojení s obsluhou plavební komory, informační panel, kamerový systém, veřejné osvětlení a sociální zázemí.

Kritérium B - 1 Věcný přínos předmětných opatření – zvýšení bezpečnosti plavby

- Varianta 0: aktuální míra zajištění bezpečnosti plavby v rejdech plavební komory Dolní Beřkovice nevyhovuje z hlediska současných požadavků na stavebně technické řešení a kapacitu čekacích stání pro návrhová a malá plavidla. S předpokládaným vývojem intenzity provozu na vodní cestě lze očekávat zvýšenou pravděpodobnost vzniku nehod. Nehody mohou být způsobeny nejen nemožností vyvázání malých plavidel při běžném čekání na proplutí, ale i povinností dodržení přednosti při proplouvání, kdy malé plavidlo musí pustit plavidlo větší. Bez možnosti vyvázání se během případné nepředvídatelné manipulace s lodí (malým plavidlem) riziko nehody zvyšuje.
- Varianta 1: navrhované stavebně technické řešení čekacích stání v rejdech PK Dolní Beřkovice zvýší bezpečnost plavby pro cílové uživatele záměru .

Každé plavidlo bude při čekání individuálně na 1-2 místech vyvázáno, přičemž konstrukcí stání nebude moci dojít k pootočení plavidla a k jeho nasednutí. Při přistávání či nepředvídatelných manipulacích posádka využije spolehlivých úvazných prvků, přenášejících bezpečně úvazné síly, čímž se významně sníží riziko kontaktu s jinými plavidly.

Kritérium B-2) – Věcný přínos předmětných opatření - zvýšení kapacity plavebních komor ve špičkách plavebního provozu:

- Varianta 0: zůstane zachována stávající propustnost (kapacita) plavební komory. S předpokládaným nárůstem intenzity provozu na vodní cestě lze očekávat zhoršování této situace zejména ve špičkových dnech hlavní plavební sezóny. Může docházet k neúměrnému prodlužování plavebního cyklu v důsledku absence možnosti řádného vyvázání plavidel a nemožnosti jejich následného plynulého zaplouvání a řazení do plavební komory.
- Varianta 1: navrhované stavebně technické řešení čekacích stání (viz kapitola 3) umožní řádné vyvázání plavidel čekajících na proplutí plavební komorou. Tím bude zajištěno, v souvislosti s předpokládaným nárůstem intenzity provozu na vodní cestě, následné plynulé a organizované vplutí a řazení plavidel do plavební komory a dojde k urychlení celého proplavovacího cyklu.

Pro úplnost jsou v následujících odstavcích vyhodnocena rovněž kritéria vyplývající z přílohy D „Odlišné postupy hodnocení“ Metodiky hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách (NDCon, 2013) [17], která lze však vzhledem k charakteru projektu považovat pouze za doplňující.

a) Soulad s prioritami dopravních územních politik je významné kritérium, které zohledňuje význam projektu ve vztahu k zájmům České republiky a základní strategickým dokumentům. Váha kritéria je 23 % a je rozdělena mezi dílčí subkritéria.

- Hodnocený projekt je součástí sítě TEN-T, zajišťuje napojení na významné centrum (váha 6 %)
 - ANO – labská vodní cesta je součástí sítě TEN-T
- Hodnocený projekt má vliv na prodloužení vodní cesty (váha 4 %)
 - NE – délka vodní cesty zůstává nezměněna, dílčí opatření jsou připravována na existujících plavebních komorách a jejich realizace nemá bezprostřední vliv na prodloužení vodní cesty
- Hodnocený projekt je regionální dopravní prioritou (váha 4 %)
 - ANO – opatření jsou součástí labské vodní, která má předpoklad dalšího rozvoje v oblasti využití pro účely nákladní dopravy, osobní dopravy a rekreace [19]
- Hodnocený projekt je součástí rozvojové osy či oblasti (váha 4 %)
 - ANO – předmětný úsek labské vodní cesty je veřejnou dopravní infrastrukturou a vodní cestou mezinárodního významu se záměrem dalšího rozvoje v souladu se zásadami územního rozvoje Středočeského kraje [19]
- Hodnocený projekt podporuje evropskou teritoriální kohezi (váha 5 %)
 - ANO – projekt přispívá k podpoře evropské teritoriální koheze ve smyslu podpory rozvoje podnikání a dopravy.

b) Odstranění omezujících míst je další velmi významné kritérium, které zohledňuje význam hodnoceného projektu z hlediska odstranění míst omezujících dopravu jak kapacitně, tak i z pohledu bezpečnostního. Váha kritéria byla stanovena ve výši 22 % a je rozdělena mezi dílčí subkritéria.

- Odstranění kapacitního omezení (váha 11 %)
 - ANO – vliv na zvýšení kapacity vodní cesty je podstatný, zejména s ohledem na předpokládaný nárůst intenzity provozu na vodní cestě
- Odstranění omezení z hlediska podjezdných výšek a ponorů (váha 11 %)
 - NE – vliv na podjezdné výšky a ponor není podstatný, realizací akce nedojde ke změně parametrů vodní cesty ve smyslu maximální velikosti používaných plavidel a nemění se tedy podjezdné výšky ani ponory

c) Technické a provozní parametry jsou kritérium, které posuzuje možné zvýšení splavnosti vodní cesty z hlediska časové spolehlivosti vlivem realizace hodnoceného projektu. Váha kritéria je 17 %.

- NE – nemá podstatný vliv na zvýšení splavnosti vodní cesty z hlediska spolehlivosti, akce jsou realizovány na vodní cestě, která je v současné době trvale splavná, realizací dílčích opatření se tedy nezmění doby splavnosti vodní cesty

d) Změna dělby přepravní práce a intermodální rozhraní je kritérium, které hodnotí význam hodnoceného projektu z pohledu možnosti převedení části osobní či nákladní dopravy ze silnice na vodní cestu. Kritérium je velmi významné a má váhu 23 %, která je rozdělena mezi dílčí subkritéria.

- Převedená doprava ze silniční dopravy – nákladní přeprava (váha 12 %)
 - NE – nemá vliv
- Přínos pro zkvalitnění podmínek multimodální dopravy (váha 11 %)
 - NE – nemá vliv

e) Přínos ke snížení vnějších vlivů dopravy je kritérium, které charakterizuje vliv hodnoceného projektu na okolí vodní cesty a výši externích nákladů. Kritérium má váhu 15 %, která je rozdělena na dílčí subkritéria.

- Přínos ke zlepšení prostupnosti území (váha 7 %)
 - NE – nemá vliv
- Přínosy k bezpečnosti plavby (váha 8 %)
 - ANO – primárním účelem navrhovaných opatření je zvýšení bezpečnosti plavby na vodní cestě, dojde ke zvýšení bezpečnosti při čekání plavidel na proplavení a při míjení plavidel v rejdech plavebních komor, realizací dílčích opatření bude sníženo riziko dopravních nehod

7.3.5 Prověření výsledků

Výše uvedené výsledky hodnocení metodou MKA jsou založeny na objektivních skutečnostech a nejsou zatíženy vnějšími vlivy, jež by vedly k jiným výsledkům. Z výsledků MKA vyplývá, že předmětný záměr naplňuje klíčová hodnotící kritéria. Vzhledem ke zjištěným přínosům lze konstatovat, že navrhovaný záměr vykazuje dostatečnou významnost pro společnost a měl by být realizován. Tento závěr je možné podpořit shrnutím výše uvedených konstatování. Hodnocená opatření zajistí větší bezpečnost plavidel a jejich posádek a nižší riziko dopravních nehod v rejdech plavební komory Dolní Beřkovice. Čekací strání umožní bezpečné vyvázání plavidla po dobu nutnou pro naplnění (vypuštění) plavební komory, případně do doby proplutí jiného plavidla plavební komorou. Opatření budou mít i příznivý dopad na životní prostředí, kdy vyvázaná plavidla nebudou nucena stát v rejdě „na motoru“, sníží se tím i spotřeba paliva a sníží náklady pro uživatele plavidel. Výsledek investiční akce bude plně v majetku státu.

7.3.6 Analýza citlivosti

Mezi variantami 0 a 1 nejsou identifikovány žádné dílčí stavy či varianty, jež by umožňovaly analýzu citlivosti dosažení výsledků.

8 Závěr

Výsledky hodnocení navrhovaného záměru „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice (číslo projektu: 521 551 0020)“ primárně vychází z posouzení:

- současného stavu na vodní cestě (viz kapitola 2),
- návaznosti uvažovaných opatření na schválené koncepce a programy (viz kapitola 4),
- společenskoekonomických přínosů záměru pro cílové uživatele.

Provedená kvalitativní a kvantitativní analýza, resp. multikriteriální analýza prokázala, že hlavní přínos navrhovaného záměru „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice (číslo projektu:

521 551 0020)“ spočívá ve **zvýšení plavební bezpečnosti** v souladu se zákonem č. 114/1995 Sb. ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě a vyhláškami č. 222/1995 Sb., č. 67/2015 Sb.

Ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) jsou stavby navrhované v rámci záměru **součástí veřejné dopravní infrastruktury zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu**.

Záměr je rovněž ve shodě se základními koncepčními dokumenty v oblasti rozvoje vodní dopravy na národní i regionální úrovni.

9 Seznam zkratk

PK – plavební komora

TEN – T - Trans-European Transport Networks (Transevropská dopravní síť)

EU - Evropská unie

10 Seznam výchozích podkladů

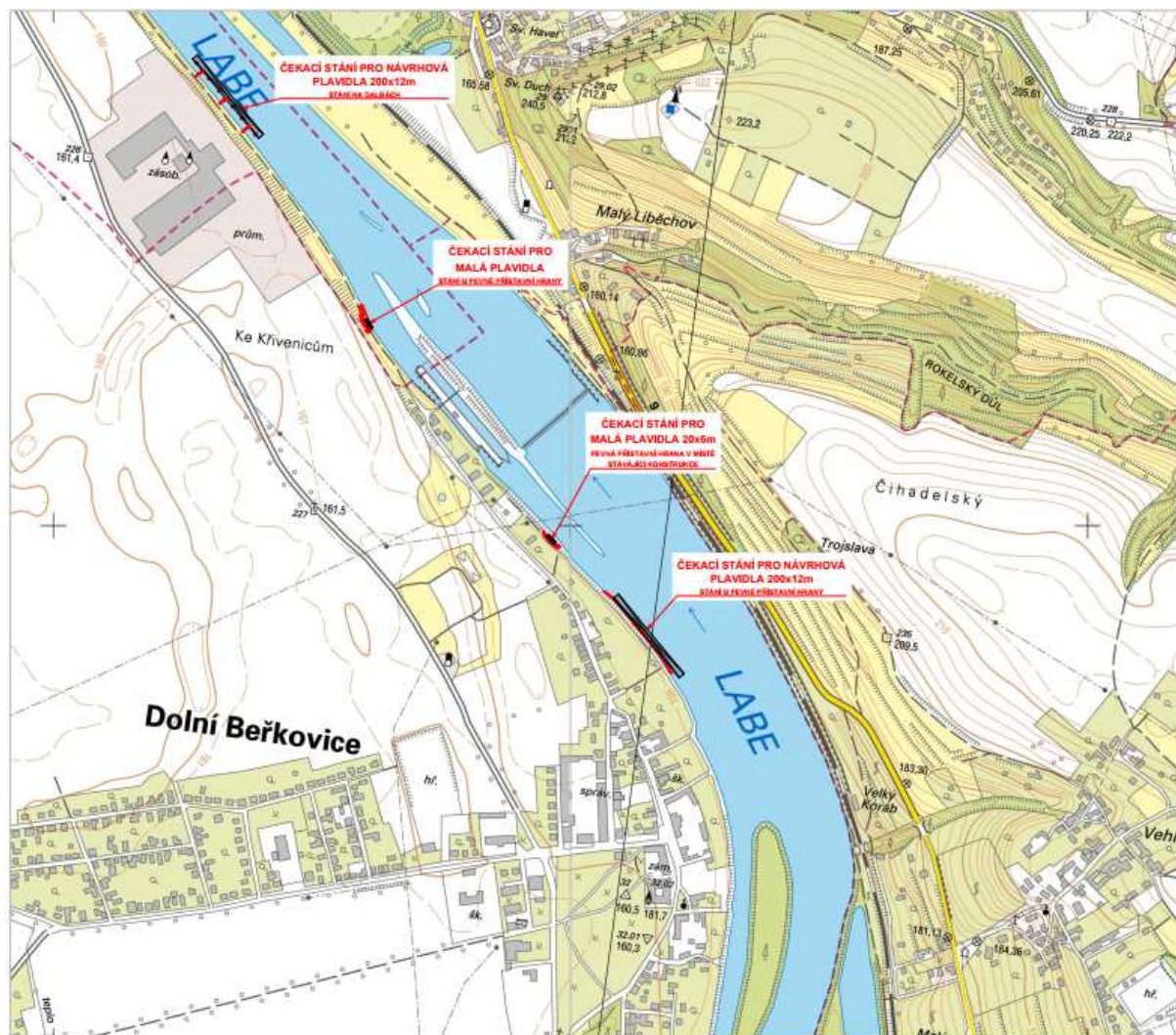
- [1] Zákon č. 114/1995 Sb. ze dne 25. května 1995 o vnitrozemské plavbě.
- [2] Vyhláška č. 67/2015 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 1. dubna 2015 o pravidlech plavebního provozu (pravidla plavebního provozu).
- [3] Vyhláška č. 222/1995 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 14. září 1995 o vodních cestách, plavebním provozu v přístavech, společné havárii a dopravě nebezpečných věcí.
- [4] Nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) č. 1316/2013 ze dne 11. prosince 2013, kterým se vytváří Nástroj pro propojení Evropy, mění zařízení (EU) č. 913/2010 a zrušují nařízení (ES) č. 680/2007 a (ES) č. 67/2010.
- [5] Bílá kniha. Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Brusel, 28.3. 2011.
- [6] Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050. Praha, duben 2013.
- [7] Dopravní sektorové strategie, 2. fáze. Souhrnný dokument. Sekundární verze 31.8. 2013. Ministerstvo dopravy. Praha. 2013.
- [8] Projektová, majetkoprávní a inženýrská činnost pro infrastrukturu vodní dopravy pro roky 2014-2017. Ministerstvo dopravy. Praha. 2015.
- [9] Koncepce vodní dopravy. Oznámení koncepce – SEA zpracované dle přílohy č.7 zákona č. 100/2001 Sb. Ministerstvo dopravy. Praha. Červen 2015.
- [10] ČSN 75 0120 Vodní hospodářství – Terminologie hydrotechniky
- [11] Vyhláška č. 590/2002 Sb. Ministerstva zemědělství ze dne 19. prosince 2002 o technických požadavcích pro vodní díla.
- [12] Zákon č. 254/2001 Sb. ze dne 28. června 2001 o vodách a o změně některých vodních zákonů (vodní zákon).
- [13] Zpráva o stavu vnitrozemské vodní dopravy v České republice a možnostech jejího rozvoje – vzato na vědomí usnesením vlády ČR ze dne 14. března 2012 č. 155. [online]. [cit. 2015-02-25]. Dostupné z: http://www.mdcr.cz/cs/Vodni_doprava/.
- [14] Vyhláška č. 223/1995 Sb. Ministerstva dopravy ze dne 14. září 1995 o způsobilosti plavidel k provozu na vnitrozemských vodních cestách.
- [15] Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice (Číslo projektu 521 551 0020). Dokumentace pro územní rozhodnutí Sweco Hydroprojekt a.s. Praha, srpen 2014.

- [16] Prováděcí pokyny pro hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách, které schválilo Ministerstvo dopravy, Odbor infrastruktury a územního plánu dne 20. 1. 2014 pod č. j.: 4/2014-910-IVD/1
- [17] Metodika hodnocení efektivnosti investic na vodních cestách (NDCon, 2013)
- [18] Zákon č. 183/2006 Sb. ze dne 14. března 2006, o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)
- [19] Zásady územního rozvoje Středočeského kraje. AURS, spol. s r. o.. Praha, listopad 2011.
- [20] Statistika plavebního provozu – Dolní Labe v období let 2008 – 2010 a 2011 – 2013.
- [21] Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice – zpracování projektové dokumentace pro územní řízení a související činnosti. Část B – Rešeršní zpráva geologických a stavebně technických podkladů. Sweco Hydroprojekt, a.s. Praha, květen 2014.

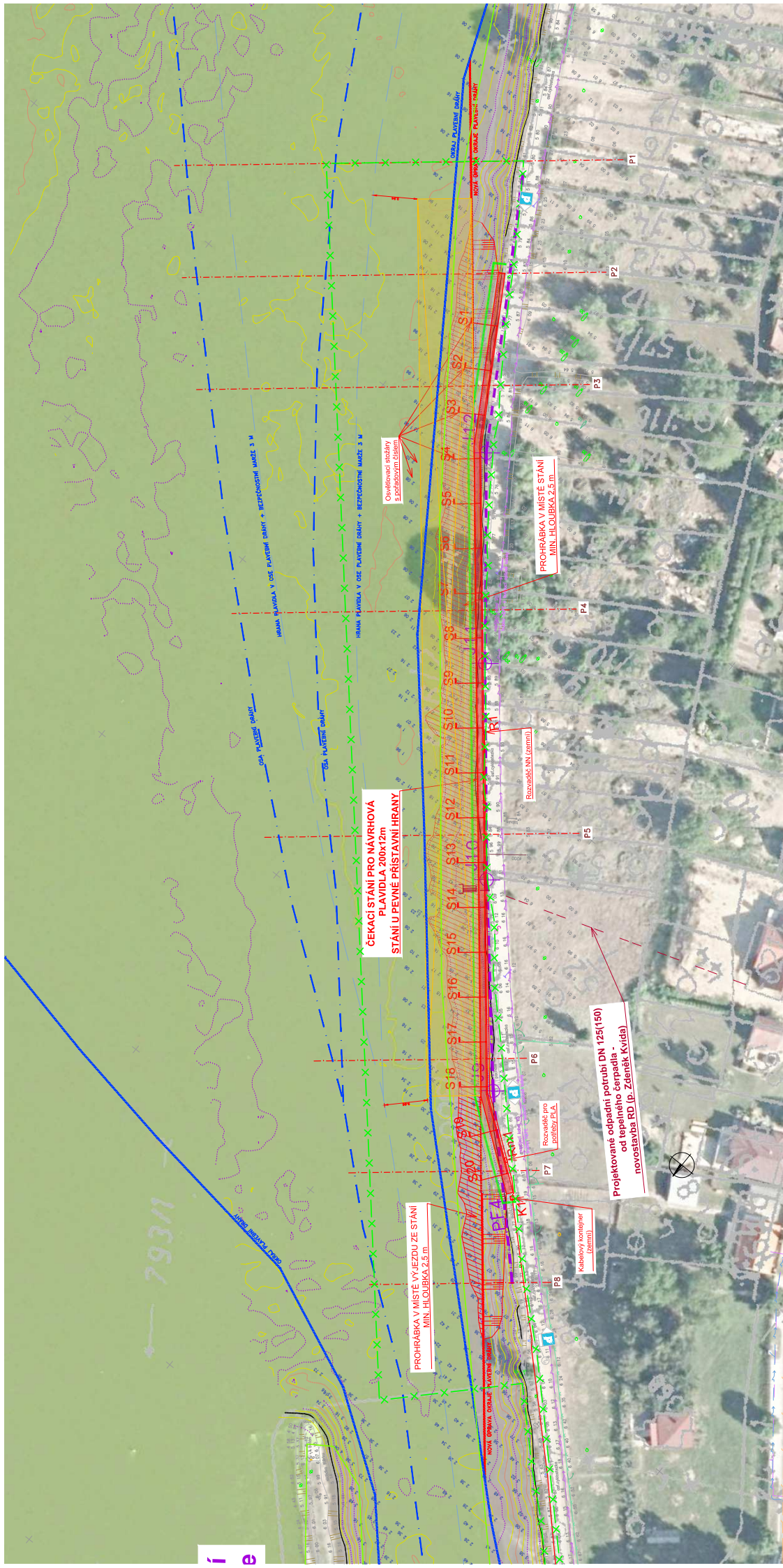
Příloha D

Orientační výkres, případně detailnější
mapa se zakreslením projektu a
vyznačením začátku a konce stavby

Přehledná situace



HORNÍ REJDA PK BEŘKOVICE: SITUACE STÁNÍ PRO NÁVRHOVÁ PLAVIDLA



HORNÍ REJDA PK BEŘKOVICE: SITUACE STÁNÍ PRO MALÁ PLAVIDLA

k.ú. Dolní Beřkovice



DOLNÍ REJDA PK BEŘKOVICE: SITUACE STÁNÍ PRO NÁVRHOVÁ PLAVIDLA

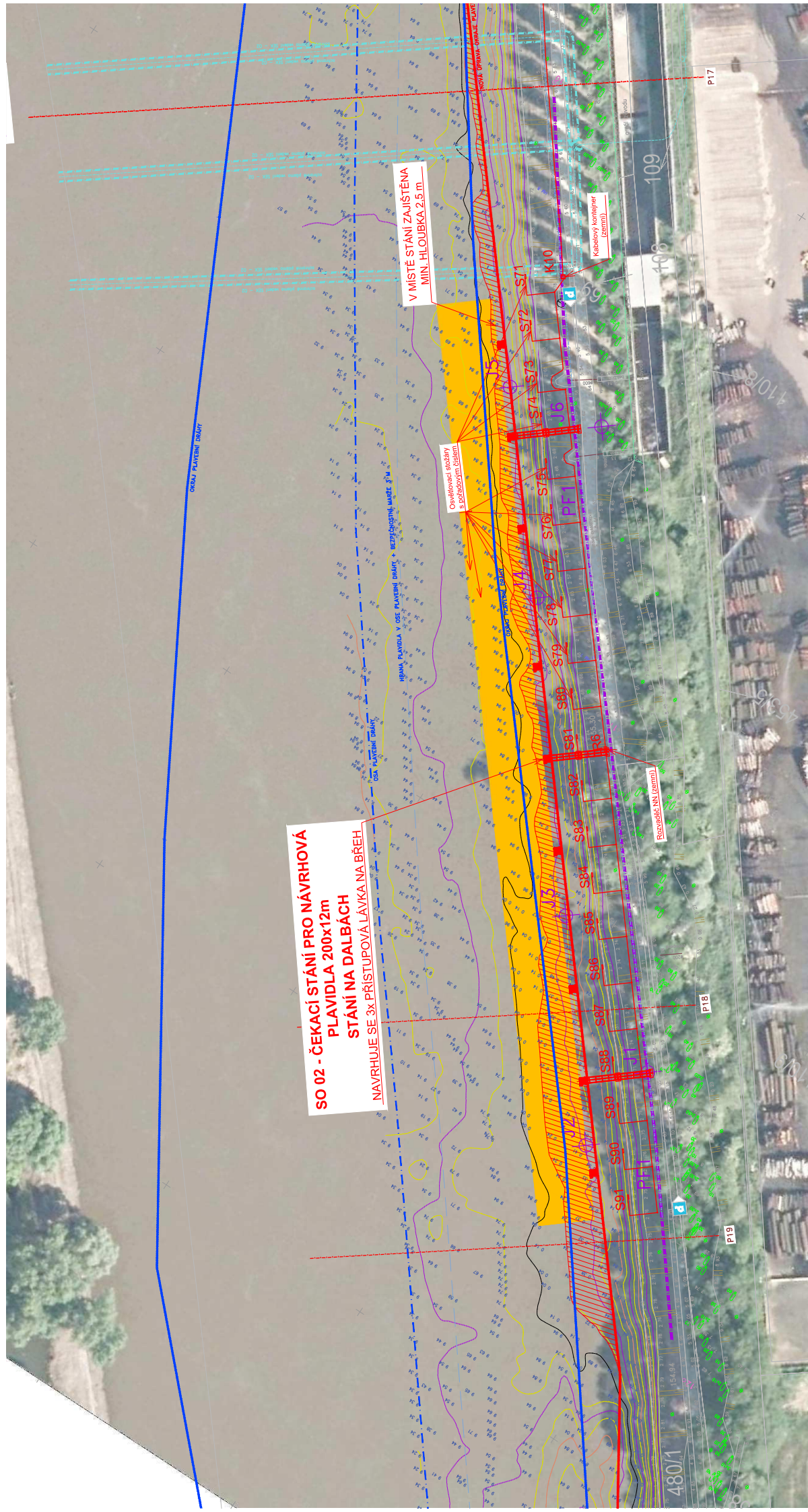
**SO 02 - ČEKACÍ STÁNÍ PRO NÁVRHOVÁ
PLAVIDLA 200x12m
STÁNÍ NA DALBÁCH**
NAVYRHLJE SE 3x PŘÍSTUPOVÁ LÁVKA NA BŘEH

V MÍSTĚ STÁNÍ ZAJIŠTĚNA
MIN. HLoubKA 2,5 m

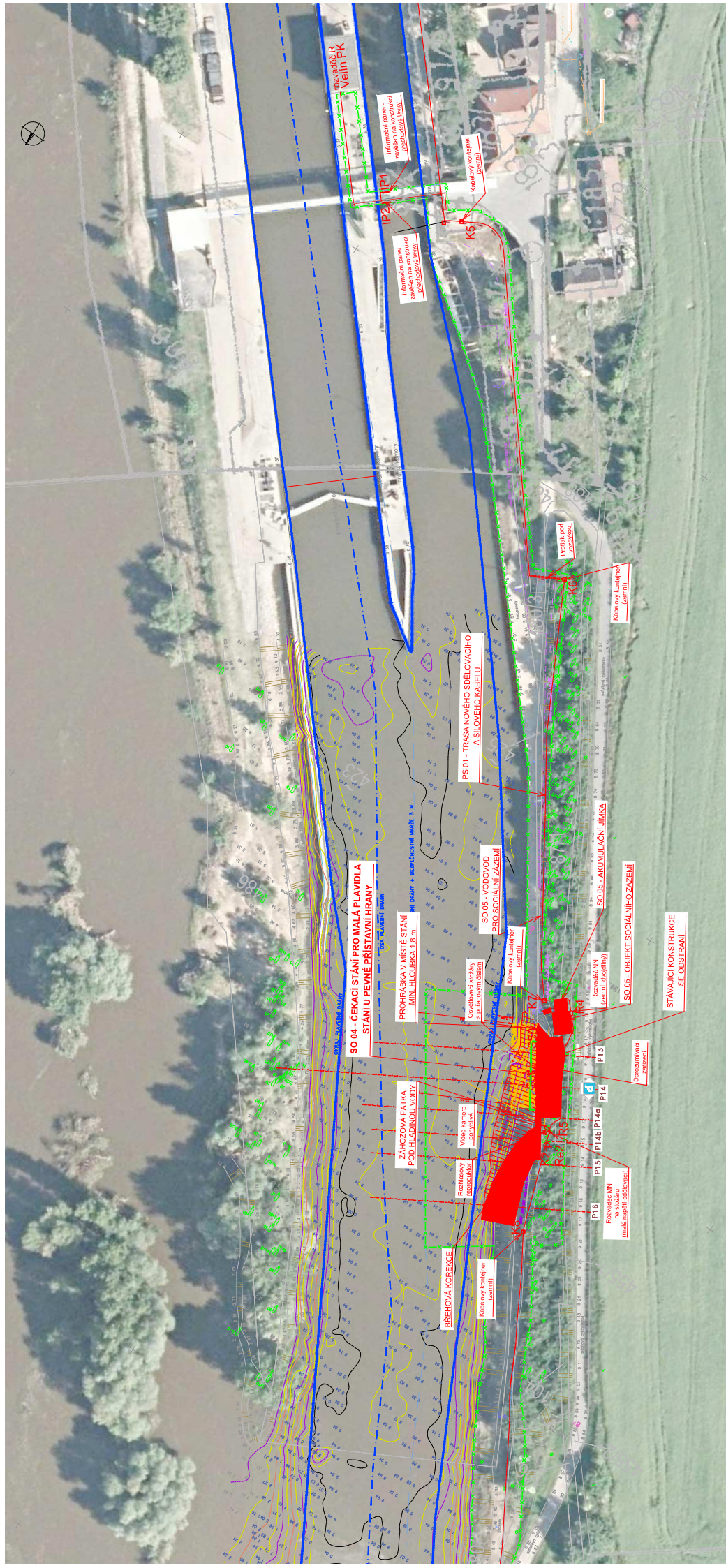
Osvětlovací složky
z podzemním osvětlením

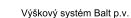
Kabelový kontejner
(zemní)

Bozovské Nt (zemní)



DOLNÍ REJDA PK BEŘKOVICE: SITUACE STÁNÍ PRO MALÁ PLAVIDLA

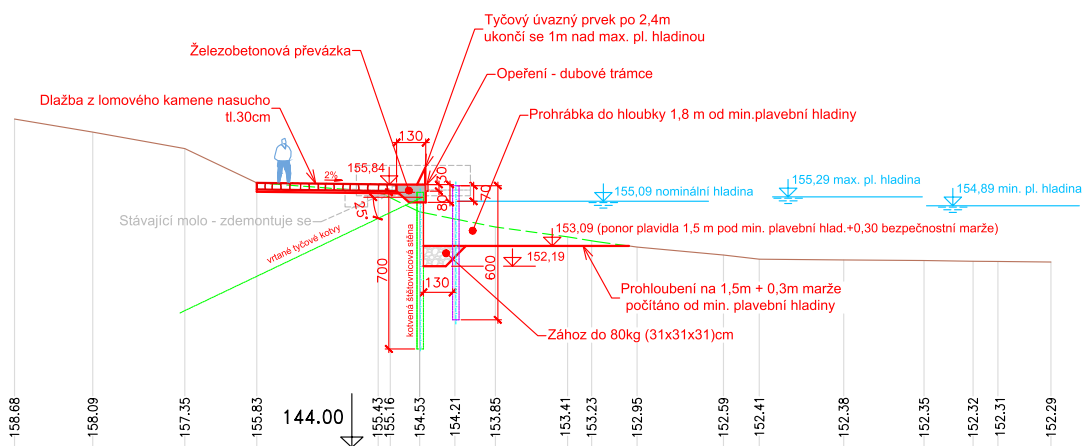
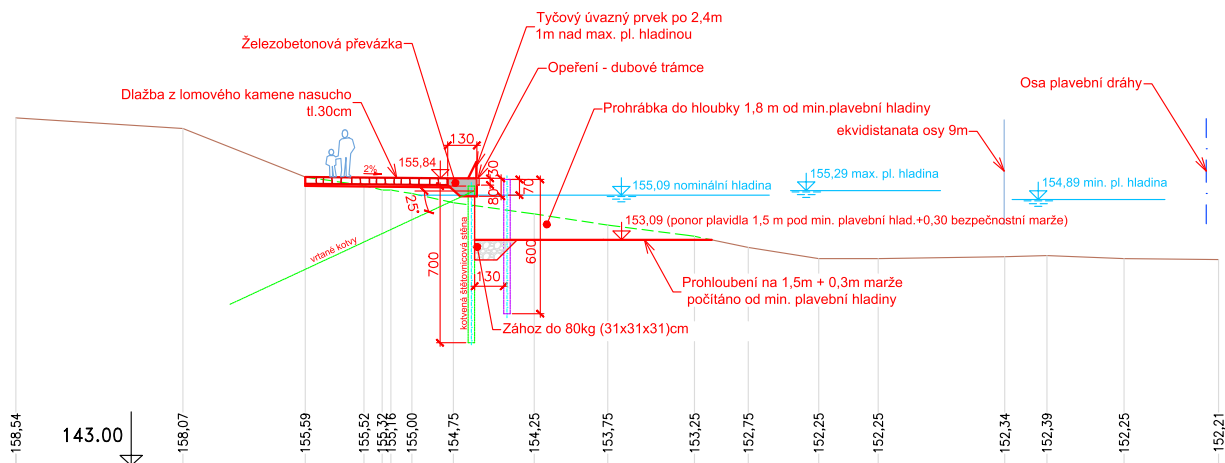




6			
5			
4			
3			
2			
1			
REVIZE	POPIS	DATUM	SCHVÁLIL

Sweco Hydroprojekt a.s. Ústředí Praha Táborská 154, 140 16 Praha 4; praha@sweco.cz; www.sweco.cz				 SWECO <i>Swedish engineering and design</i>	
VYPRACOVAL	Ing. Kronberg	HIP	Ing. Kaňkovský	T. KONTROLA	Ing. Holý
PROJEKTANT	Ing. Kaňkovský	ŘEDITEL DIVIZE	Ing. Moravec, Ph.D.	DATUM	02.2015
OBJEDNATEL	Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR			OKRES	Mělník
AKCE:	ŘVČ - PŘÍPRAVA A VYPOŘÁDÁNÍ STAVEB Číslo ISPROFOND 500 554 0004			ČÍSLO ZAKÁZKY	11 4182 0100
Modernizace rejd plavební komory Dolní Berkovice Číslo projektu 521 551 0020				STUPEŇ	DUR
				FORMÁT	3 A4
				MĚŘÍTKO	1:200
				ARCHIVNÍ ČÍSLO	011822/14/1
ČÁST STAVBY				SOIPS	
PŘÍLOHA:	Horní rejda, vzorový řez stáním návrhových pravidel			ČÍSLO PŘÍLOHY	D3.1

Tato dokumentace včetně všech příloh (s výjimkou dat poskytnutých objednatелеm) je duševním vlastnictvím akciové společnosti Sweco Hydroprojekt a.s. Objednatel této dokumentace je oprávněn ji využít k účelům vyplývajícím z uzavřené smlouvy bez jakéhokoli omezení. Jiné osoby (jak fyzické, tak právnické) nejsou bez předchozího výslovného souhlasu objednatele oprávněny tuto dokumentaci ani její části jakkoli využívat, kopírovat (ani jiným způsobem rozmnožovat) nebo zjišťovat další osobu. Poznámka: Podpisy zpracovatelů jsou přilpoveny pouze k výtisku číslo 01 nebo originálu přílohy (matrici).



Zpracováno pro



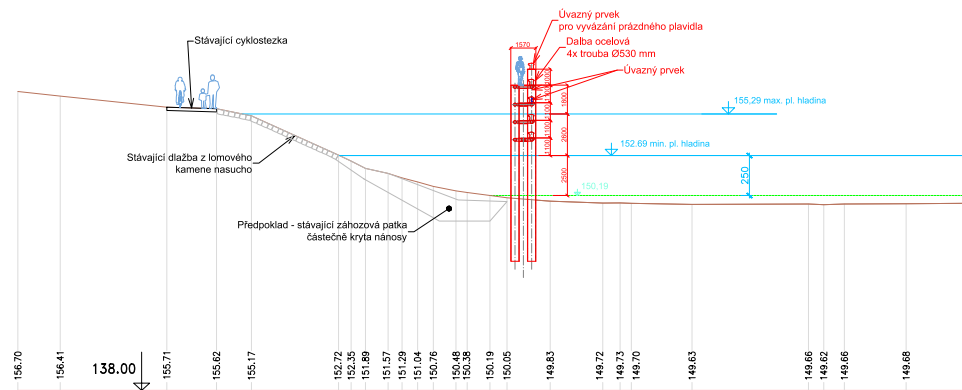
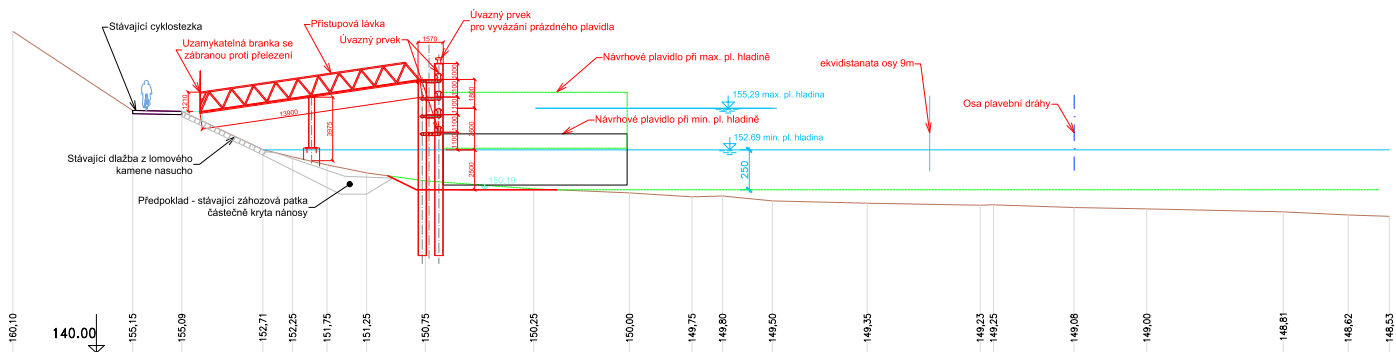
Souřadný systém S-JTSK

Výškový systém Balt p.v.

6			
5			
4			
3			
2			
1			
REVIZE	POPIS	DATUM	SCHVÁLIL

Sweco Hydroprojekt a.s. Ústředí Praha Táborská 31, 140 16 Praha 4; praha@sweco.cz; www.sweco.cz				<div>SWECO</div> <div>Sustainable engineering and design</div>	
VYPRACOVAL	Ing. Kronberg	HIP	Ing. Kaňkovský	T. KONTROLA	Ing. Holý
PROJEKTANT	Ing. Kaňkovský	ŘEDITEL DIVIZE	Ing. Moravec, Ph.D.	DATUM	02.2015
OBJEDNATEL	Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR			OKRES	Mělník
AKCE: RVC - PŘÍPRAVA A VYPOŘÁDÁNÍ STAVEB Číslo ISPROFOND 500 554 0004 Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice Číslo projektu 521 551 0020				ČÍSLO ZAKÁZKY	11 4182 0100
				STUPEŇ	DUR
				FORMÁT	3 A4
				MĚŘITKO	1:200
				ARCHIVNÍ ČÍSLO	011824/14/1
ČÁST STAVBY				SO/PS	
PŘÍLOHA: Horní rejda, vzorový řez stáním malých plavidel				ČÍSLO PŘÍLOHY	D3.3

Tato dokumentace včetně všech příloh (s výjimkou dat poskytnutých objednatelem) je duševním vlastnictvím akciové společnosti Sweco Hydroprojekt a.s. Objednatel této dokumentace je oprávněn ji využít k účelům vyplvajícím z uzavřené smlouvy bez jakéhokoli omezení. Jiné osoby (jak fyzické, tak právnické) nejsou bez předchozího výslovného souhlasu objednatele oprávněny tuto dokumentaci ani její části jakkoli využívat, kopírovat (ani jiným způsobem rozmnožovat) nebo zpřístupnit dalším osobám.
Poznámka: Podpisy zpracovatelů jsou připojeny pouze k výstisku číslo 01 nebo originálu přílohy (matrici).

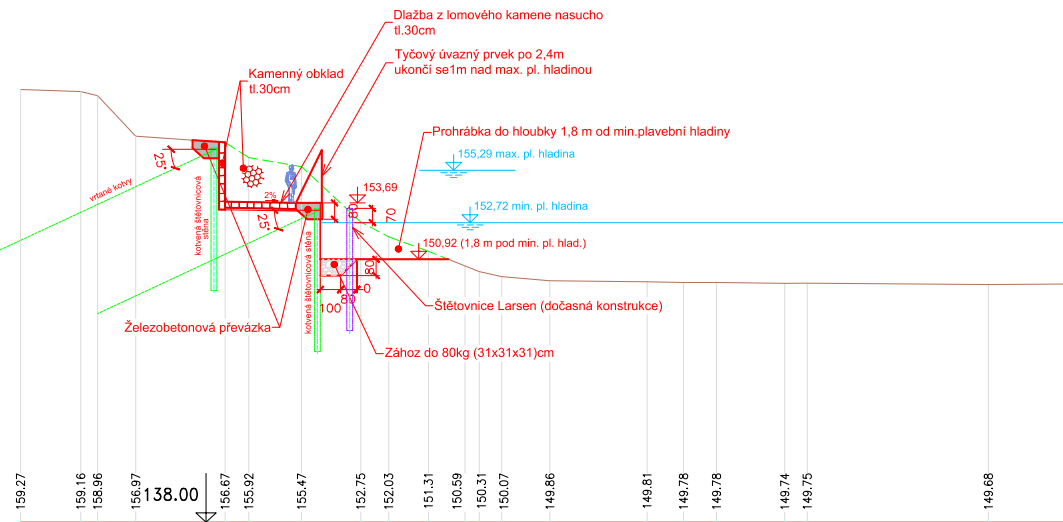
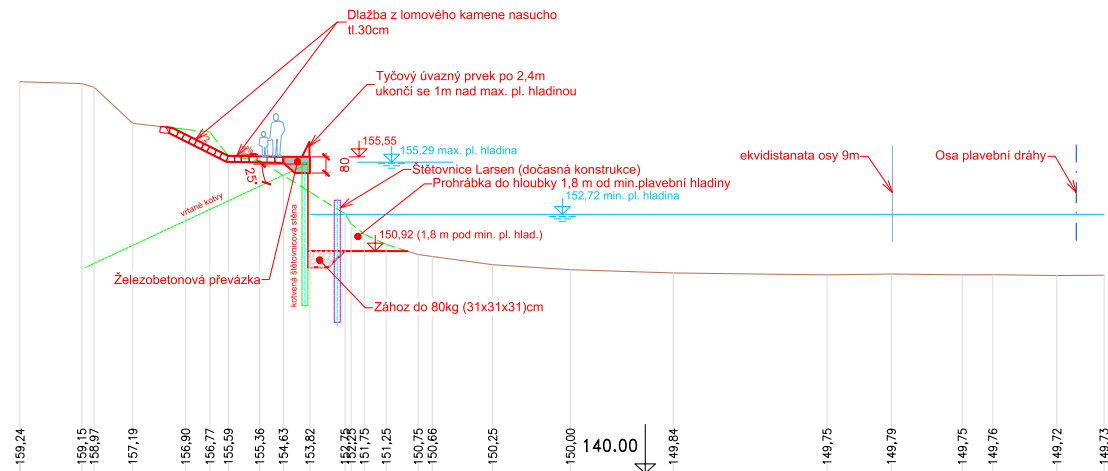


Výškový systém Balt p.v.

6			
5			
4			
3			
2			
1			
REVIZE	POPIS	DATUM	SCHVÁLIL

Sweco Hydroprojekt a.s. Ústředí Praha Táborská 31, 140 16 Praha 4; praha@sweco.cz; www.sweco.cz				 SWECO <i>architektonické inženýringové služby</i>	
VYPRACOVAL	Ing. Kronberg	HIP	Ing. Kaňkavský	T. KONTROLA	Ing. Holý
PROJEKTANT	Ing. Kaňkavský	ŘEDITEL DIVIZE	Ing. Moravec, Ph.D.	DATUM	02.2015
OBJEDNATEL	Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR			OKRES	Mělník
AKCE:	RVC - PŘÍPRAVA A VYPOŘÁDÁNÍ STAVEB Číslo ISPROFOND 550 554 0004			ČÍSLO ZAKÁZKY	11 4182 0100
Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice Číslo projektu 521 551 0020					
ČÁST STAVBY				STUPEŇ	DJR
				FORMÁT	4 A4
				MĚŘITKO	1:200
				ARCHIVNÍ ČÍSLO	011823/14/1
PŘÍLOHA:				SOIPS	
Dolní rejda, vzorový řez stáním návrhových plavidel				ČÍSLO PŘÍLOHY	D3.2
					a 1

Tato dokumentace včetně všech příloh (s výjimkou dat poskytnutých objednatelům) je duševním vlastnictvím akciové společnosti Sweco Hydroprojekt a.s. Objednatel této dokumentace je oprávněn ji využít k účelům vyplývajícím z uzavřené smlouvy bez jakéhokoli omezení. Jiné osoby (jak fyzické, tak právnické) nejsou bez předchozího výslovného souhlasu objednatelů oprávněny tuto dokumentaci ani její části jakkoli využívat, kopírovat (ani jiným způsobem rozmnožovat) nebo představit dalším osobám.
Poznámka: Podpisy zpracovatelů jsou připojeny pouze k výškovému číslu 01 nebo originálu přílohy (matrice).



Zpracováno pro



Souřadný systém S-JTSK

Výškový systém Balt p.v.

6			
5			
4			
3			
2			
1			
REVIZE	POPIS	DATUM	SCHVÁLIL

Sweco Hydroprojekt a.s. Ústředí Praha Táborská 31, 140 16 Praha 4; praha@sweco.cz; www.sweco.cz				<div>SWECO</div> <div>Sustainable engineering and design</div>	
VYPRACOVAL	Ing. Kronberg	HIP	Ing. Kaňkovský	T. KONTROLA	Ing. Holý
PROJEKTANT	Ing. Kaňkovský	ŘEDITEL DIVIZE	Ing. Moravec, Ph.D.	DATUM	02.2015
OBJEDNATEL	Česká republika - Ředitelství vodních cest ČR			OKRES	Mělník
AKCE:	RVC - PŘÍPRAVA A VYPOŘÁDÁNÍ STAVEB Číslo ISPROFOND 500 554 0004			ČÍSLO ZAKÁZKY	11 4182 0100
<div>Modernizace rejd plavební komory</div> <div>Dolní Beřkovice</div> <div>Číslo projektu 521 551 0020</div>				STUPEŇ	DUR
				FORMÁT	3 A4
				MĚŘÍTKO	1:200
				ARCHIVNÍ ČÍSLO	011825/14/1
				ČÁST STAVBY	
PŘÍLOHA: Dolní rejda, vzorový řez stáním malých plavidel				ČÍSLO PŘÍLOHY	D3.4

Tato dokumentace včetně všech příloh (s výjimkou dat poskytnutých objednatelem) je důležitým vlastnictvím akciové společnosti Sweco Hydroprojekt a.s. Objednatel této dokumentace je oprávněn ji využít k účelům vyplývajícím z uzavřené smlouvy bez jakéhokoliv omezení. Jiné osoby (jak fyzické, tak právnické) nejsou bez předchozího výslovného souhlasu objednatele oprávněny tuto dokumentaci ani její části jakkoli využívat, kopírovat (ani jiným způsobem rozmnožovat) nebo zpřístupnit dalším osobám.
Poznámka: Podpisy zpracovatelů jsou připojeny pouze k výškové číslu 01 nebo originálu přílohy (matrici).







DOLNÍ BEŘKOVICE
dolní čekací stání pro návrhová plavidla



Příloha E

Doložení současného stavu

HORNÍ REJDA PK BEŘKOVICE : MÍSTO PRO ČEKACÍ STÁNÍ - NÁVRHOVÁ PLAVIDLA



HORNÍ REJDA PK BEŘKOVICE : MÍSTO PRO ČEKACÍ STÁNÍ STÁNÍ - MALÁ PLAVIDLA





DOLNÍ REJDA PK BEŘKOVICE : MÍSTO PRO ČEKACÍ STÁNÍ - NÁVRHOVÁ PLAVIDLA



DOLNÍ REJDA PK BEŘKOVICE : MÍSTO PRO ČEKACÍ STÁNÍ - MALÁ PLAVDLA



Příloha F

Prohlášení zhotovitele projektové
dokumentace akce v aktuálním stupni
investorské přípravy

DOPORUČENĚ

Ředitelství vodních cest ČR
Nábřeží L. Svobody 12/1222
110 15 Praha 1

VÁŠ DOPIS ZNAČKY / ZE DNE:

/

NAŠE ZNAČKA:

131/Kaň/0673

MÍSTO ODESLÁNÍ / DATUM:

Praha / 16.10.2015

VĚC: Prohlášení zhotovitele DUR k záměru: "Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice"

Sweco Hydroprojekt a.s., Tábořská 31, 140 16 Praha 4, IČ 26475081, jakožto zpracovatel projektové dokumentace pro územní řízení k záměru „**Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice**“ prohlašuje, že řešení, které v tomto stupni projektové přípravy navrhl, je z technického a ekonomického hlediska nejefektivnější a zároveň jsou respektovány všechny platné právní předpisy, technické normy, požadavky dotčených orgánů státní správy, majitelů pozemků, správců dopravní a technické infrastruktury, územně samosprávných celků a správce povodí významného vodního toku Vltavy a Vltavské vodní cesty.

S pozdravem

Sweco Hydroprojekt a.s.

ústředí Praha

~~Tábořská 31, 140 16 Praha 4~~

Ing. Martin Pavel

ředitel divize hydrotechniky,
ekologie a odpadového hospodářství

Adr.: 1x,
Co: SHDP 131

1 (1)

Sweco Hydroprojekt a.s.
ústředí Praha
Tábořská 31
140 16 Praha 4
telefon +420 261 102 242
fax +420 261 215 186

IČ: 26475081
praha@sweco.cz
www.sweco.cz
www.swecogroup.com

Vyřizuje:
Ing. Petr Kaňkovský
přímý telefon +420 261 102 348
mobilní telefon +420 725 753 639
petr.kankovsky@sweco.cz

Příloha J

Prohlášení investora, že poskytnutí
finančních prostředků na akci dle
platné Směrnice
V-2/2012 představuje / nepředstavuje
zakázanou veřejnou podporu.

vĚC: Čestné prohlášení investora – „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“

V souladu se směrnicí č. V-2/2012, změny č. 2, upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu, schváleného rozhodnutím ministra dopravy dne 3.07.2013 pod č. j. 644/2012-910-IPK/18, tímto prohlašujeme, že předmětná stavba **nepředstavuje zakázanou veřejnou podporu.**

Ing. Lubomír Fojtů
ředitel

Příloha K

Ostatní přílohy



Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ A ZEMĚDĚLSTVÍ

Praha: 17. 10. 2014
Číslo jednací: 143233/2014/KUSK
Spisová značka: SZ-143233/2014/KUSK-Pt
Vyřizuje: Mgr. Marie Pátková, I.656
Značka: OŽP/Pt

WELL Consulting, s.r.o.
RNDr. Lenka Šikulová
Úvoz 497/52
602 00 Brno

Stanovisko orgánu ochrany přírody k záměru „Labe - modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“, okres Mělník

Krajský úřad Středočeského kraje, jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, (tj. zejména k zvláště chráněným územím v kategorii přírodní památka a přírodní rezervace, regionálním územním systémům ekologické stability, zvláště chráněným druhům rostlin a živočichů) **nemá k navrhovanému záměru „Labe - modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“, okres Mělník žádné připomínky.** Posuzovaným záměrem je vybudovat na levém břehu řeky Labe čekací stání pro malá plavidla v horní vodě nad jezem od 830,744 km a dále vybudovat čekací stání v dolní vodě od 829,574 km v délce 200 m. Plánovaná stavba zahrnuje mimo jiné i prohrádku dna v místě stavby, břehovou korekci, která zajistí plynulý přechod z nového stání na současnou linii břehu, opevnění dotčené části břehu a osvětlení.

Krajský úřad jako orgán ochrany přírody příslušný podle ust. § 77a odst. 4 písm. n) zákona ČNR č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů, konstatuje, že v souladu s ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., lze **vyloučit významný vliv** posuzovaného záměru „Labe - modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“, který řeší výstavbu čekacích stání pro malá plavidla v horní vodě nad jezem od 830,744 km a v dolní vodě pod jezem od 829,574 km v délce 200 m samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti, stanovené příslušnými vládními nařízeními. S ohledem na charakter a lokalizaci záměru se nepředpokládá možnost významného ovlivnění evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Odůvodnění

Navrhovaná výstavba čekacích stání pro malá plavidla na levém břehu řeky Labe v horní vodě nad jezem od 830,744 km a v dolní vodě pod jezem od 829,574 km se nachází v evropsky významné lokalitě Labe - Liběchov označené kódem CZ 0213039. Vzhledem k tomu, že investor v předložené dokumentaci počítá s realizací opatření k minimalizaci možných negativních vlivů záměru na předmět ochrany a to především

vhodné načasování prací (mimo rozmnožovací období hořavky duhové) a záchranný transfer velkých mlžů, nepředpokládá se významné ovlivnění stavbou dotčené evropsky významné lokality „Labe – Liběchov“ nebo nejbližší ptačí oblasti.

Ing. Josef Keřka, Ph.D.
vedoucí odboru životního prostředí
a zemědělství

ověřovací doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

Ověřuji pod pořadovým číslem **601031_001408**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **2** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Obsah předložené datové zprávy k provedení autorizované konverze byl ve shodě se záznamy Informačního systému datových schránek. Tato datová zpráva s číslem 231517419 byla systémem přenesena dne 17.10.2014 v 12:01:35. Platnost datové zprávy byla ověřena dne 21.10.2014 v 09:25:28. Datová zpráva byla opatřena zaručenou elektronickou značkou založenou na kvalifikovaném systémovém certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb. Údaje o zaručené elektronické značce: číslo kvalifikovaného systémového certifikátu **19 D8 B0**, certifikát byl vydán **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro **Informační systém datových schránek - produkční prostředí Ministerstvo vnitra České republiky [IČ 00007064]**. Elektronická značka byla označena časovým razítkem. Datum a čas **21.10.2014 08:55:51**, číslo kvalifikovaného časového razítka **2D C7 90**, časové razítko bylo vydáno **PostSignum Qualified CA 3, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Odesílající datová schránka:

Název: Středočeský kraj

Adresa: Zborovská 81/11, 15021 Praha, CZ

ID datové schránky: keebyyf

Typ uživatele: Nezjištěno

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl opatřen vícenásobnou zaručenou elektronickou značkou založenou na kvalifikovaném systémovém certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručené elektronické značky byla ověřena dne 21.10.2014 v 09:26:38. Zaručená elektronická značka byla shledána platnou (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného systémového certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných systémových certifikátů vydanému k datu 21.10.2014 07:51:29. Údaje o zaručené elektronické značce č. 1: číslo kvalifikovaného certifikátu **18 51 C7**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro podepisující osobu (označující osobu) **podatelna Středočeský kraj - Krajský úřad - automatická odpověď, Krajský úřad středočeského kraje, Středočeský kraj [IČ 70891095]**. Elektronická značka byla označena platným časovým razítkem, založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb. Platnost časového razítka byla ověřena dne 21.10.2014 v 09:26:38. Údaje o časovém razítku: datum a čas **17.10.2014 11:33:57**, číslo kvalifikovaného časového razítka **2D C7 8C**, kvalifikované časové razítko bylo vydáno akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 3, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán vícenásobným zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 21.10.2014 v 09:26:38. Zaručený elektronický podpis byl shledán platným (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů vydanému k datu 21.10.2014 07:51:29. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu č. 2: číslo kvalifikovaného certifikátu **17 49 EC**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro podepisující osobu (označující osobu) **Ing. Zdeňka Šimová, vedoucí oddělení ochrany přírody a krajiny, odbor životního prostředí a zemědělství, 1268, Středočeský kraj [IČ 70891095]**. Elektronický podpis nebyl označen časovým razítkem.

Vystavil: **Česká pošta**

Pracoviště: **Brno 3**

Křížová 96/18, Brno, 60300 dne **21.10.2014**

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:

Vladislava Zárybnická

Otisk úředního razítka:

81



66001333-10124-141021092349

Poznámka:

Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidoložky>.



MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

100 10 PRAHA 10 - VRŠOVICE, Vršovická 65

WELL Consulting, s.r.o.
Ing. Pavel Obrdlík
Úvoz 497/52
602 00 Brno

Váš dopis značky:
1410090

Naše značka:
69463/ENV/14

Vyřizuje:
Ing. Kos/l. 2117

PRAHA:
17. 10. 2014

Věc: „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“ - vyjádření ústředního správního úřadu z hlediska 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 (dále jen „zákon“)

Dopisem ze dne 2. 10. 2014, doručeným dne 3. 10. 2014, jste se obrátili na Ministerstvo životního prostředí (dále jen „MŽP“), odbor posuzování vlivů na životní prostředí a integrované prevence, se žádostí o vyjádření, zda je nutné výše uvedený záměr posoudit z hlediska zákona.

Z předložených podkladů vyplývá, že předmětem záměru je výstavba čtyř stavebních objektů - čekacích stání na plavebním stupni Dolní Beřkovice na řece Labi, v k.ú. Dolní Beřkovice obce Dolní Beřkovice a v k.ú. Křivenice obce Horní Počaply ve Středočeském kraji. Čekací stání pro návrhová plavidla v horní vodě je navrženo od říčního km 830,920 - z celkové délky 190 m je 145 m řešeno jako stání u pevné hrany, zbytek je vymezen zabezpečenou plavební hloubkou. Stání bude vybudováno v podobě kotvené štetovnicové stěny, železobetonová převážka bude sloužit jako vlastní přístavní hrana. Vystrojení bude realizováno v podobě pancéřování hran, úvazných vyvýšených pacholat, opeření typu Larsen IIIIn, žebříků, osvětlení a zábradlí. Zároveň bude provedena prohrábka dna na požadovanou úroveň 152,39 m n. m. s perspektivou případného prohloubení na plavební hloubku 2,7 m. Čekací stání pro malá plavidla v horní vodě je navrženo v místě současného zařízení v říčním km 830,744. Stávající konstrukce bude nahrazena novou, stání bude řešeno jako pevný ocelový přístavní můstek s pevnými úvaznými prvky, opeřením z dubových trámů, zábradlím a přístupovou lávkou, pozemní část zůstane zachována a doplní se osvětlením. Čekací stání pro návrhová plavidla v dolní vodě je navrženo od říčního km 829,574 v délce 200 m jako stání na 9 ks dalb zapuštěných do dna koryta mimo opevnění břehu, s úvaznými prvky na čtyřech úrovních po 134 cm a vystrojením pacholaty a přístupovými žebříky. Vzdálenost mezi jednotlivými dalbami bude 20 – 30 m, 3 dalby budou vybaveny přístupovými lávkami. Dále budou provedeny místní prohrábký, stání bude doplněno osvětlením umístěným na břehu. Čekací stání pro malá plavidla v dolní vodě je navrženo v místě současného stání. Navrženo je stání v podobě kotvené štetovnicové stěny s železobetonovou povázkou, pevnou přístavní hranou se dvěma úrovněmi s propojovacím schodištěm. Součástí stání bude rovněž prohrábka 160 cm pod úroveň minimální plavební hladiny a břehové korekce (dlažba a záhozová patka z lomového kamene), vystrojení bude realizováno v podobě tyčových úvazných prvků, přístupových žebříků, zábradlí a opeření dubovými trámy. Současně bude umístěno i sociální zázemí, výlevka, zdroj pitné vody a přivedení inženýrských sítí. Záměr je situován v evropsky významné lokalitě Labe - Liběchov (CZ0213039).

tel.:
267 121 111

ČNB Praha 1
č. ú.: 7628001/0710

IČ:
16 48 01

ID DS:
9gsaax4

Na základě prostudování podkladových materiálů, výkladů MŽP a na základě výše uvedeného Vám sdělujeme, že záměr „Modernizace rejd plavební komory Dolní Beřkovice“ **nepodléhá** posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona, a to v případě zachování výše uvedených parametrů a činností a v případě, že příslušný orgán ochrany přírody dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů (Krajský úřad Středočeského kraje) ve svém stanovisku dle § 45i tohoto zákona vyloučí možnost ovlivnění evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti záměrem samostatně nebo ve spojení s jinými záměry.

Ing. Jaroslava HONOVÁ, v. r.
ředitelka odboru
posuzování vlivů na životní prostředí
a integrované prevence

Na vědomí:

- Krajský úřad Středočeského kraje, odbor ŽPaZ, Zborovská 81/11, 150 21 Praha 5
- MŽP, OVSS I – Praha, zde

ověřovací doložka konverze na žádost do dokumentu v listinné podobě

ověřuji pod pořadovým číslem **601031_001411**, že tento dokument v listinné podobě, který vznikl převedením z dokumentu obsaženého v datové zprávě, skládajícího se z **2** listů, se shoduje s obsahem dokumentu, jehož převedením vznikl.

Autorizovanou konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy.

Obsah předložené datové zprávy k provedení autorizované konverze byl ve shodě se záznamy Informačního systému datových schránek. Tato datová zpráva s číslem 231904417 byla systémem přenesena dne 20.10.2014 v 16:07:01. Platnost datové zprávy byla ověřena dne 21.10.2014 v 09:45:05. Datová zpráva byla opatřena zaručenou elektronickou značkou založenou na kvalifikovaném systémovém certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb. Údaje o zaručené elektronické značce: číslo kvalifikovaného systémového certifikátu **19 D8 B0**, certifikát byl vydán **PostSignum Qualified CA 2, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]** pro **Informační systém datových schránek - produkční prostředí Ministerstvo vnitra České republiky [IČ 00007064]**. Elektronická značka byla označena časovým razítkem. Datum a čas **21.10.2014 08:57:46**, číslo kvalifikovaného časového razítka **2D C7 8F**, časové razítko bylo vydáno **PostSignum Qualified CA 3, Česká pošta, s.p. [IČ 47114983]**.

Odesílající datová schránka:

Název: Ministerstvo životního prostředí

Adresa: Vršovická 1442/65, 10000 Praha, CZ

ID datové schránky: 9gsaax4

Typ uživatele: Spisová služba

Vstupující dokument obsažený v datové zprávě byl podepsán zaručeným elektronickým podpisem založeným na kvalifikovaném certifikátu vydaném akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb a platnost zaručeného elektronického podpisu byla ověřena dne 21.10.2014 v 09:45:59. Zaručený elektronický podpis byl shledán platným (dokument nebyl změněn) a ověření platnosti kvalifikovaného certifikátu bylo provedeno vůči seznamu zneplatněných kvalifikovaných certifikátů vydanému k datu 21.10.2014 05:52:24. Údaje o zaručeném elektronickém podpisu: číslo kvalifikovaného certifikátu **00 A6 57 CD**, kvalifikovaný certifikát byl vydán akreditovaným poskytovatelem certifikačních služeb **I.CA - Qualified Certification Authority, 09/2009, První certifikační autorita, a.s.** pro podepisující osobu (označující osobu) **Ing. Jaroslava Honová, ředitelka odboru, odbor posuzování vlivů na životní prostředí a IP, Ministerstvo životního prostředí**. Elektronický podpis nebyl označen časovým razítkem.

Vystavil: **Česká pošta**

Pracoviště: **Brno 3**

Křížová 96/18, Brno, 60300 dne **21.10.2014**

Jméno, příjmení a podpis osoby, která autorizovanou konverzi dokumentu provedla:

Vladislava Zárybnická

Otisk úředního razítka:



Poznámka:

Kontrolu této ověřovací doložky lze provést v centrální evidenci ověřovacích doložek přístupné způsobem umožňujícím dálkový přístup na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.